

JORNADAS
SOBRE LAS CALZADAS
ROMANAS EN LA
ANTIGÜEDAD.

ERROMATAR
GARAIKO GALTZADAK
AINTZIN AROAN.
JARDUNALDIAK

2013

UZTAILAREN 19.

· 21 JULIO

AVRITZ · BURGVETE
NAVARRA



aranzadi

zientzia elkarte

**Erromatar garaiko galtzadak
Aintzin Aroan. Jardunaldiak**

**Jornadas sobre las calzadas
romanas en la Antigüedad**

**2013- VIII-19/21
Auritz-Burguete
(Navarra)**

**Jardunaldien mintzaldiak
Ponencias de las jornadas**



Laguntzaileak / Colaboradores:

Udalak /Ayuntamientos: Luzaide/Valcarlos, Orreaga/Roncesvalles, Erroibar/Valle de Erro, Artzibar/Valle de Arce, Agoitz/Aoiz, Longida/Lónguida. **Udalbatza/ Concejo de Aurizberri/ Espinal. Euskal Kultur Fundazioa, Cederna Garalur, MOLA.**



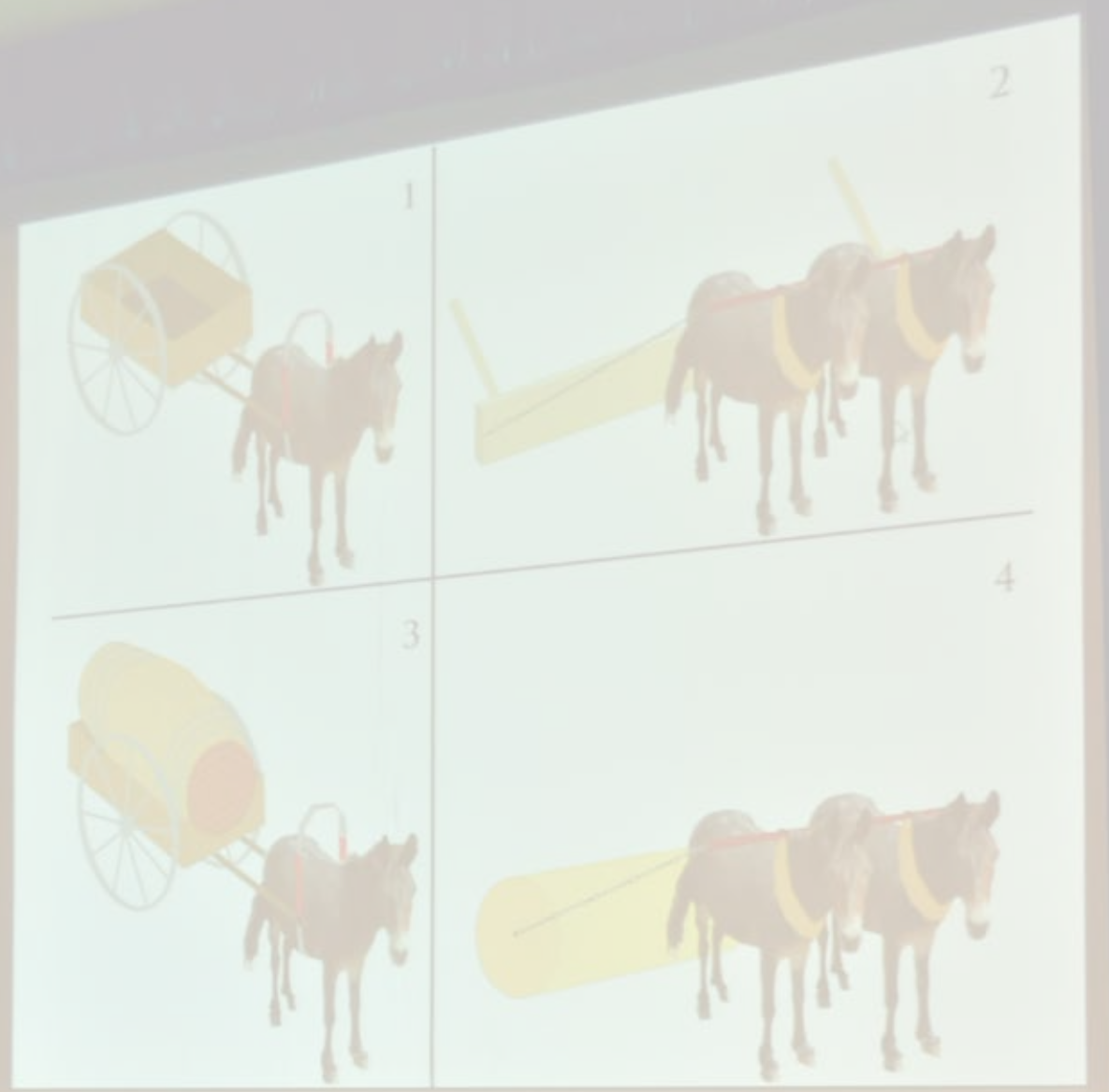
Zorroagaina 11
20014 Donostia - San Sebastián
Tel.: 943 466142 • Fax: 943 455811
e-mail: idazkaritza@aranzadi.eus
www.aranzadi.eus

Azalaren logoa/ Logo de portada: Javier Puldain
Argazkiak / Fotografías: Artikulu egileenak /
De los autores de los artículos.
Rafael Zubiria Mugica. Jose Etxegoien Juanarena
Maketazioa / Maquetación: Jose Etxegoien Juanarena
Imprimaketa / Imprenta:

ISBN : 978-84-945560-5-0
D.L.: SS 716-2017

ÍNDICE - SUMMARY

JUANTXO AGIRRE MAULEON. Idazkari Nagusia - Secretario General <i>Aurkezpena - Presentación</i>	5
Jardunaldien argazkiak <i>Fotografías de las Jornadas</i>	8
ISAAC MORENO GALLO Vías romanas. Estado de la cuestión y perspectivas de futuro <i>Roman roads. State of the matter and future prospects</i>	13
LUIS BENÍTEZ DE LUGO ENRICH Y JESÚS SÁNCHEZ SÁNCHEZ La Vía Augusta en Ciudad Real: su identificación y excavación arqueológica <i>The Via Augusta in Ciudad Real: its identification and archaeological excavation</i>	39
MANUEL CARLOS JIMÉNEZ GONZÁLEZ La Vía de la Plata a su paso por la provincia de Salamanca; valorización patrimonial <i>The enhancement of the Via de la Plata's (Silver way's) heritage, as it passes through the province of Salamanca</i>	63
JUAN ANTONIO SÁNCHEZ PRIEGO, ALFONSO RUIZ PÉREZ, EVA MARÍA BRAVO HINOJO, DAVID VIZCAÍNO LEÓN, JOSÉ MIGUEL RUIZ PÉREZ, JOSÉ LUÍS DE MADARIA ESCUDERO La Vía Augusta en "La Font De La Figuera" (Valencia): intervención arqueológica, estudio geomorfológico y análisis de los materiales y técnicas de construcción <i>La Vía Augusta in "La Font De La Figuera" (Valencia): archaeological intervention, geomorphological study and analysis of the construction materials and technique</i>	87
JUDITH TRUEBA LONGO, L. M. ANGULO MARTÍNEZ Caminería romana en el valle de Mena (Burgos) La vía de Flavióbriga a Uxama Barca <i>Roma roads in the Valley of Mena (Burgos). De roman road from Flaviobriga to Uxama Barca</i>	117
ERIC DUPRE-MORETTI, CHRISTIAN SAINT-ARROMAN Voies antiques et exploitations minières. L'exemple des mines romaines de Teilary à Urepel <i>Old routes and mines. The Roman Mines of Teilary in Urepel</i>	139
JUAN MARI MARTÍNEZ TXOPERENA, RAFAEL ZUBIRIA MUJICA La vía de Hispania a Aquitania en el paso del Pirineo por Ibañeta. Resultado de la investigación sobre la calzada romana desde Campo Real -Fillera a Donezaharre/ Saint-Jean-Le-Vieux. <i>Roman roads in the vascones territory. The Pyrenean crossing through Ibañeta</i>	151



Komunikazio-sareak eta ezagutzaren trukea herrien aurrerabidearen oinarria izan dira eta gaur egun, gizarte aurreratuenen helburu estrategikoenen artean daude. Argitalpen hau testuinguru horretan kokatu behar da; izan ere, erromatar garaiko komunikazio-bideak aztertzeaz gain, lurralde eremu batzuetako eta besteetako espezialisten ekarpenak dakartza bilduta.

Europar globaltasunaren kontzientzia hartuta izan genuen lehen komunikazio-sarea Erromatar Inperioak diseinatu, eraiki eta zenbait mendez zaindutako galtzadak izan ziren. Hasi Germaniatik eta Hispaniaraino, galtzaden sareak askotariko errealitate kultural eta ekonomikoak komunikatu zituen, Erromari Europaren zatirik handiena politikoki kontrolatzeko aukera eman zion eta galtzaden sare hori izan zen, hain zuzen, bertako zibilizazioaren oinarria ere.

Galtzaden inguruan populazio eta azpiegitura berriak sortu ziren, lurraldeen egituraketa aldatu zuen eta ordutik aurrera, ezer ez zen ordura artekoa bezalakoa izan.

Las redes de comunicación y el intercambio de conocimientos han sido la base para el progreso de los pueblos, y hoy en día forman parte de los objetivos más estratégicos para las sociedades avanzadas. Esta publicación ha de insertarse en este contexto ya que se centra en el estudio de las vías de comunicación de época romana y recoge aportaciones de especialistas de diferentes ámbitos territoriales.

La primera gran red de comunicación que con conciencia de globalidad tuvimos en Europa fueron las calzadas que el Imperio Romano diseñó, construyó y mantuvo a lo largo de varios siglos. Desde Germania a Hispania la red de calzadas puso en comunicación a las más diversas realidades culturales y económicas, le permitió a Roma controlar políticamente la mayor parte de Europa y fue la base de su civilización.

En torno a las calzadas surgieron nuevas poblaciones e infraestructuras, cambió la vertebración de los territorios y ya nada volvió a ser igual. Comprendiendo la im-

Fenomeno horren garrantziaz jabetuta, Aranzadi Zientzia Elkarteko ikertzaile talde batek baskoien lurretatik Pirinioetako igarobidearen inguruko hausnarketari ekin zion 2008an eta 2011n, Juan Mari Martinez Txoperenak lehen miliarioa aurkitu zuen; Mugarriluzeko eremuan. Aurkikuntza haren garrantzia ikusita, lurralde ikuspegiko ikerketa arkeologiko bat egin zen tokian bertan; hau da, Longidatik Donazaharreraino, eta ikerketa hari esker, galtzadaren inguruan erromatar asentamendu garrantzitsuak, lau miliario epigrafiko eta galtzadaren zati ugari dokumentatu ahal izan ziren.

Bete egin zen, beraz, “bide guztiek daramate Erromara” esaera eta galtzadak berak ikerketarako bide garrantzitsuak zabaldu dizkigu gure iragana ezagutzeko. Era berean, etorkizunera begira, ondare kultural garrantzitsua da eta Pirinioetako gure bailarak ekonomikoki eta sozialki sustatzeko dinamikak sor ditzake.

2013an, Antzinaroko erromatar galtzaden inguruko jardunaldiak egin genituen. Zenbait espezialista izan genituen jardunaldi haietan eta eskerrak eman nahi dizkiegu argitalpen hau argitaratzea ahalbidetzeagatik.

Eskerrak eman nahi dizkiogu Auritzeko Udalarire, jardunaldi horietan eskainitako laguntzagatik. Amaitzeko, aipatutako haranetako Udalek: Luzaide-Valcarlos, Orreaga-Roncesvalles, Erroibar-Valle de Erro, Artzibar-Valle de Arce, Agoitz-Aoiz, Longida-Lónguida eta Aurizberri-Espinal kontzejua, proiektu hau egiteko emandako babesa eskertu nahi dugu; baita MOLAK, Museum of London Archaeology, Cederna Garalurrek eta Nafarroako gobernuak emandakoa ere.

Juantxo Agirre Mauleon
Idazkari nagusia
Aranzadi Zientzia Elkartea

portancia de este fenómeno un equipo de investigación de la Sociedad de Ciencias Aranzadi inició en 2008 un proceso de reflexión sobre el paso del Pirineo a través del territorio de los vascones, y en el año 2011 Juan Mari Martinez Txoperena localizó el primer miliario en el término de Mugarriluze. La importancia del descubrimiento animó a impulsar una investigación arqueológica de campo con una visión territorial, desde Longida hasta Donazarre-Saint Jean le Vieux, lo que llevó a documentar importantes asentamientos romanos entorno a la calzada, cuatro miliarios epigráficos y numerosos tramos de la misma.

Se cumplió el dicho que “todos los caminos llevan a Roma” y la propia calzada nos ha abierto importantes vías de investigación para el conocimiento de nuestro pasado. Así mismo se proyecta hacia el futuro como un importante patrimonio cultural, generador de dinámicas que posibilitan impulsar económica y socialmente nuestros valles pirenaicos.

En el año 2013 celebramos unas “Jornadas sobre las calzadas romanas en la Antigüedad”. En las mismas participaron diferentes especialistas a quienes agradecemos por haber hecho posible esta publicación.

Nuestro agradecimiento al Ayuntamiento de Auritz-Burguete por su colaboración en la celebración de las jornadas. Finalmente recalcar el apoyo de los Ayuntamientos de Luzaide-Valcarlos, Orreaga-Roncesvalles, Erroibar-Valle de Erro, Artzibar-Valle de Arce, Agoitz-Aoiz, Longida-Lónguida y Concejo de Aurizberri-Espinal, MOLA, Museum of London Archaeology, Cederna Garalur así como al Gobierno de Navarra para la realización de este proyecto.

Juantxo Agirre Mauleon
Secretario General
Sociedad de Ciencias Aranzadi

**JORNADAS
SOBRE LAS CALZADAS
ROMANAS EN LA
ANTIGÜEDAD.
ERROMATAR
GARAÍKO GALTZADAK
AINTZIN AROAN.
JARDUNALDIAK
2013
UZTAILAREN 19.
21 JULIO
AVRITZ · BURGÜETE
NAVARRA**

VIERNES 19 ORTZIRALA

- ♦ "La identificación de las vías romanas. Estado de la cuestión y perspectivas de futuro". Isaac Moreno Gallo. *Especialista en Ingeniería Romana*
- ♦ "La Vía Augusta en Ciudad Real. Su identificación y excavación". Luis Benítez de Lugo Enrich y Jesús Sánchez Sánchez ANTHROPOS, S.L.
- ♦ "Vía de la Plata en Salamanca. Valorización patrimonial". Manuel Jiménez González, *arqueólogo autónomo*
- ♦ "Los clavi caligarii o tachuelas de cáliga: aplicación de un nuevo método para la identificación de las calzadas romanas" Jesús Rodríguez Morales y José Luis Fernández Montoro
- ♦ "La Vía Augusta en la Font de la Figuera (Valencia): intervención arqueológica y estudios interdisciplinarios". Juan Antonio Sánchez Priego, Alfonso Ruiz Pérez, Eva María Bravo Hinojo y David Vizcaíno León. *Arqueólogos de EIN S. L. y José Luis de Madariá Escudero. Arqueólogo Inspector, Servicio Territorial de Cultura de la Conselleria de Educación, Cultura y Deportes de Valencia*
- ♦ "La calzada romana desde Uxama Barca a Flaviobriga a través del Valle de Mena". Luis Mari Angulo (Arquitecto) y Judith Trueba (Licenciada en Humanidades, Patrimonio Histórico) *Investigadores del Valle de Mena.*
- ♦ "La Villa Romana de Liédena, una Statio asociada a la calzada" Juan José Bienes Calvo y David Vizcaíno León *Arqueólogos de EIN S.L.*

SABADO 20 LARUNBATA

- ♦ "La Vía de Italia a Hispania en Navarra. Puesta en valor". Oscar Sola
- ♦ "La vía de Hispania a Aquitania en el paso del Pirineo." Juan Mari Martínez Txoperena, Juanito Agirre Maulon, Jabier Poldain Huarte, Rafa Zubiria Mugica, Ramón Ruiz Cabestany. *Grupo de Investigación de calzadas antiguas. Departamento Arqueología Histórica. S. C. Aranzadi. Escuela de Arquitectura. UPV/EHU.*
- ♦ "Explotaciones mineras y antiguas calzadas en Urepel (Basse-Navarre). Christian Saint-Arroman y Eric Dupré-Moretti *Ikuska, S.C. Aranzadi.*

- ♦ Visita guiada al yacimiento arqueológico del término Zaldúa donde se han localizado tramos de calzada y el probable asentamiento de Iturissa..

DOMINGO 21 IGANDEA

- ♦ Salida desde la Casa de Cultura de Auritz · Burguete para visitar diversos puntos del recorrido de las calzadas romanas a su paso por el Pirineo: Subida a la torre de Urkulu. El desplazamiento se realizará en vehículos particulares. Quienes deseen acudir se deberán apuntar en la secretaría de las jornadas. Es necesario el calzado deportivo. La excursión finalizará a las 14:00 en el mismo lugar de partida.

ORGANIZA · ANTOLATZAILEA

Sociedad de Ciencias Aranzadi
zorroagaina 11
Donostia · San Sebastián 20014
t 943 466142
www.aranzadi-zientziak.org

COLABORAN · PARTEHARTZAILEAK

Ayuntamiento de Auritz · Burguete
Concejo de Auzperri · Espinal
Ayuntamiento de Artzibar · Val de Arce
Ayuntamiento de Erroibar · Val de Erro
Ayuntamiento de Orreaga · Roncesvalles
Ayuntamiento de Luzaide · Valcarlos
Ayuntamiento del Valle de Mena (Burgos)
UPV · EHU
Camping Urrobi

JARDUNALDIEN ARGAZKIAK
FOTOGRAFÍAS DE LAS JORNADAS







**Erromatar galtzaden
Jardunaldiak. Txostenak**
Comunicaciones de las jornadas
sobre las Calzadas romanas

Vías romanas. Estado de la cuestión y perspectivas de futuro

Roman roads. State of the matter and future prospects

Palabras clave: calzada, cañada, milla, paso, miliarios

Gako-hitzak: galtzada, mendiartea, milia, pasabidea, miliarioak

Key words: (Roman) road, cattle track, mile, way, milestones

Isaac Moreno-Gallo¹

RESUMEN

Las vías romanas se han constatado como carreteras de alta tecnología. El desconocimiento de este factor, ha estado provocando la invisibilidad de estos caminos. El arquetipo erróneo existente sobre la supuesta estructura de las vías romanas se propagó durante decenios sin ningún espíritu crítico.

En estos momentos, y gracias a los nuevos criterios empleados, el gran número de caminos y puentes tenido por romanos en España va descendiendo poco a poco, a la par que se van asignando sus características estructurales a su justo momento constructivo.

Por otra parte, al fin, se están encontrando vestigios de vías romanas hasta ahora desconocidas, algunos incluso bien conservados y dignos de conservarse. Esto es motivo de esperanza aunque, por desgracia, llegamos ya muy tarde para identificar muchas vías romanas que nos quedaban apenas hace cincuenta años. En este periodo las transformaciones territoriales han sido muy intensas y nadie reparó en estas antiquísimas carreteras.

LABURPENA

Erromatar bideak goi mailako teknologiako errepideak zirela egiaztatuta dago. Faktore horren berri ez izateak ikusezin bihurtu ditu bide horiek. Erromatar bideen ustezko egituraren inguruko okerreko arketipoa hamarkada askotan zehar hedatu zen, inolako ikuspegi kritikorik gabe.

Orain, eta erabilitako irizpide berriei esker, Espainian erromatarrek eginikotzat genituen bide eta zubien kopurua jaisten ari da pixkanaka haien egiturazko ezaugarriak eraikitako unearekin lotzen ari garen heinean.

Bestalde, azkenean aurkitzen ari gara orain arte ezezagunak genituen erromatar bideen aztarnak; batzuk kontserbazio-egoera onean daude eta merezi du kontserbatzea. Itxaropena sortu digu horrek, baina tamalez, oso berandu gabilta duela berrogeita hamar urte gelditzen zitzaizkigun erromatar bide asko identifikatzeko. Azken berrogeita hamar urteetan lurrean egin ditugun eraldaketak sakonak izan dira eta ez die inork antzinako errepide horiei erreparatu.

ABSTRACT

Roman roads have been confirmed as being high-tech roads. The lack of awareness about this fact has been causing the invisibility of these roads. The existing false archetype of the supposed structure of the roman roads spread for decades without any criticism.

At present, and thanks to new criteria employed, the large number of Roman roads and bridges in Spain is gradually decreasing, as their structural characteristics continue to be reassigned to their correct period of construction.

Moreover, at last remains of Roman roads, unknown till now, are being found, some of which are even well preserved and worthy of preservation. This is reason for hope, yet unfortunately it is now too late to identify many of those Roman roads that remained just 50 years ago. During this period territorial changes have been very intense and no one noticed these very ancient roads at the right time.

1. Ingeniero técnico de Obras Públicas. Investigador en Ingeniería Antigua. morenogallo@gmail.com

1. Tecnología romana del transporte terrestre

Como en los otros campos de la ciencia, el mundo romano despuntó en todo lo referente al ámbito del transporte. Y, como en todos los otros campos de la ciencia, nada fue mejor después de la caída de esta civilización.

Sus vías romanas eran verdaderas carreteras hechas por ingenieros (MORENO, 2004 y 2010). Aunque no inventaron las carreteras, porque ahora sabemos que persas y helenos las hacían muy parecidas (MORENO, 2011), sí que las expandieron a los confines del mundo. Y pudieron hacerlo, porque fue un mundo que conquistaron y necesitaban comunicar.

Nunca se viajó tanto, ni nunca se transportó tanto. Por lo tanto, la evolución de las carreteras y de los otros factores que intervienen en el transporte, nunca evolucionaron tanto.

Las carreras de carros en los estadios fueron los bancos de pruebas para el diseño de los vehículos ligeros, rápidos y seguros, de los atalajes y de los arrees, eficaces como pocos, y de la propia selección de las bestias de tiro, que debían ser resistentes y veloces.

Los caballos no se herraban en época romana. A nadie se le ocurrió hacerlo, en una civilización en la que el afirmado de los caminos estaba perfectamente adaptado a las uñas de las bestias. Los materiales granulares menudos eran los mejores para este propósito y siempre se empleaban en las carreteras romanas como capa de rodadura.

La primera herradura clavada en la uña del animal, apareció bien avanzado el siglo V. Probablemente la usaron inicialmente los francos, y así fue como se encontró una de ellas en la tumba de su rey Childerico, muerto en el 481. Aún con todo, este elemento no se generalizó en Occidente hasta el siglo IX.

Tampoco el estribo fue empleado por los romanos.

Apenas se usaba el caballo para los desplazamientos y mucho menos para los viajes largos. La función del caballo para la guerra era bien conocida, así como su importancia en ciertas escaramuzas del combate. Pero no fue el caballo un arma crucial de los ejércitos romanos, ni un artilugio tan elemental como el estribo fue empleado por quienes nunca necesitaron permanecer sobre el caballo mucho tiempo.

Son los pueblos bárbaros, que se desplazaban por el viejo continente a caballo, y hasta “vivían” sobre él, los que empleaban este soporte, por otra parte exento de toda sofisticación como para no haber sido inventado por cualquiera que lo hubiera necesitado muchos siglos antes.

De hecho, Roma fue la civilización del carro. La renuncia al estribo demuestra que apenas se viajaba en caballo. Los peatones, en las carreteras romanas, sólo representaban a los excesivamente desfavorecidos, como ocurre hoy.

Sin embargo, herradura y estribo se generalizaron en el viejo mundo cuando las calzadas romanas se deterioraron hasta límites inimaginables. Los puentes desaparecieron, las capas de rodadura que ya nadie mantenía dejaron al descubierto las piedras gruesas de la cimentación. El tráfico rodado empezó a ser un recuerdo, se transitaba sobre la roca madre, fuera de vía, y campo a través. Herradura y estribo se convirtieron en una necesidad, y en todo un símbolo de la miseria tecnológica y administrativa del mundo post romano.

1.1. El carro

La información que tenemos de los vehículos romanos procede sobre todo de las representaciones grá-



Fig. 1. Carruca dormitorio de Wardartal (Bulgaria), reconstruida en el museo de Colonia. Detalles de la suspensión mediante correas de cuero.

ficas de estos. También de los textos clásicos, estos últimos muy escuetos con este tipo de detalles. La arqueología ha arrojado una ráfaga de luz interesantísima sobre la tecnología de los carros de viajeros y sus suspensiones. Gracias a los hallazgos de la carruca de Kozàrmislény (KISS, A & BÖKÖNYI, S. 1989), en la antigua *Panonia*, reconstruida en el museo de *Augusta Raurica* (Suiza); y de la *carruca* Wardartal, en Bulgaria, hoy reconstruida en el museo de Colonia (RÖRING, C. W., 1983), sabemos que el sistema de suspensión era verdaderamente revolucionario. Hoy mismo lo sería, teniendo en cuenta que el problema a salvar en el transporte de pasajeros es la rapidez y la comodidad.

No existe en estos carros una amortiguación como nosotros las hemos conocido, basada en ballestas u otros artificios de flexión que absorbieran los impactos de la rodada. Se trata, sin embargo, de una verdadera suspensión. La cabina, el habitáculo, está suspendido del chasis en los cuatro puntos coincidentes con la vertical de las ruedas.

De esta forma, en el carro de Wardartal, los impactos que el chasis recibe no son transmitidos a la cabina directamente. La caída de una rueda en un bache, no se traduce en una caída inmediata del lado correspondiente de la cabina. Esta, aún queda suspendida por los otros tres puntos.

Estos artificios, unidos a la excelencia del firme, ha-

cían que la comodidad en el desplazamiento fuera muy superior a la que nunca ha existido en los carros de viajeros hasta nuestros tiempos.

Las carrucas de viajeros se corresponden con un modelo de carro de pasajeros que evolucionó mucho en el mundo romano. Sus ornamentos llegaron a ser muy lujosos y sofisticados, con metales preciosos incluidos (PASTOR MUÑOZ, 2012, p. 72), y se usaron con mucha frecuencia para desplazamientos nocturnos a modo de coches-cama, como ocurría con la conocida carruca dormitorio.

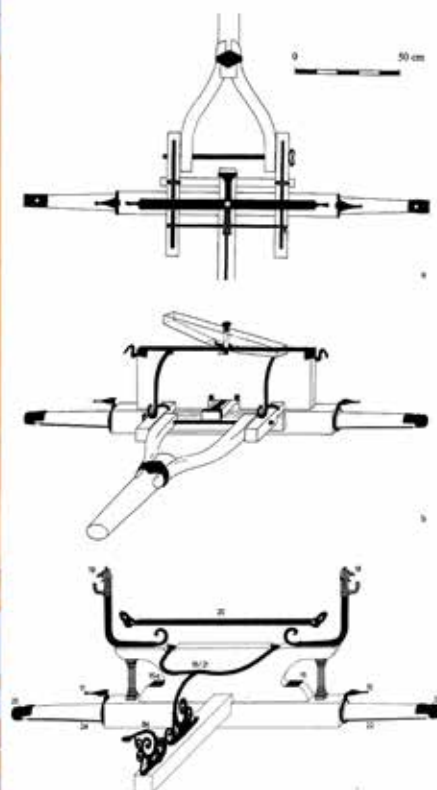
Ahora, entendemos cómo estos carros de alta tecnología permitían la comodidad del viajero mientras dormía, asunto éste que desde luego nunca hubiera sido posible en las vías enlosadas que bisoñamente nos han vendido en los textos universitarios hasta hoy.

Aun así, los mecanismos de funcionamiento de los distintos tipos de carros permanecen relativamente desconocidos, salvo honrosas excepciones en los que los hallazgos arqueológicos han permitido reconstruir chasis enteros con la sorpresa de poder comprobar su notable y avanzado diseño (JOOST H. CROUWEL, 2010).

Cisium y *essedum*, de dos ruedas, *raeda* y *carruca*, de cuatro, eran los más comunes en las carreteras romanas para el transporte de viajeros. El *plaustrum* y el *carrus*, quedaban para las mercancías, y probablemente otros desconocidos, y mucho mayores, quedaban



Fig. 2. Carruca de Kozàrmislény, de la antigua Panonia, reconstruida en el museo de Augusta Raurica (Suiza). Dibujos del tren delantero, según Zsolt Mráv, y trasero, según Kiss.



para los transportes especiales de grandes cargas.

Las representaciones de los carros de mercancías que nos han llegado también nos aportan detalles técnicos muy interesantes. Los sistemas de frenado para el control de las cargas en las pendientes, son clave para el buen funcionamiento de estos vehículos. En el caso de pendientes positivas pueden requerir de lo contrario, es decir, refuerzo de la tracción animal en tramos concretos.

Un buen ejemplo de todo ello, lo vemos en el carro del vinatero de Langrés (Francia). Este carro-cuba, guiado por un conductor, que se atavía con una capucha para la lluvia, nos presenta una gran zapata central de freno, con un mecanismo central que acciona hacia abajo un sistema de frenado conjunto a las cuatro ruedas. Por delante de él, transita un mozo de mulas con la pareja de refuerzo, enyugada y atada a una cadena, susceptible de engancharse al yugo de las que están traccionando el carro desde un timón o lanza, aquí elevada sobre sus cabezas.

Éste es uno de los casos en los que nos permite observar que el tiro en tándem era un asunto común en el mundo romano.

Por tanto, vemos que los diferentes modelos de carros se ajustaban muy bien a las necesidades de transporte que tenía esta potente civilización. Pesados carros de mercancías con buenos dispositivos de control, y ligeros carros de transporte de personas que cumplían su misión con la rapidez requerida para el caso.

Los enganches y los arreos en época romana han

sido mal estudiados hasta épocas muy recientes. Las noticias que en España teníamos sobre este asunto son desalentadoras y, como veremos, radicalmente erradas. Afortunadamente, los enganches no eran ineficaces hasta el disparate, como nos cuenta Menéndez Pidal (1951: 43): *“el collar del atalaje antiguo se ponía al cuello del caballo, con lo que la tráquea y los grandes vasos resultaban tanto más comprimidos cuanto mayor había de ser el esfuerzo, y tan desastroso era el efecto, que, según hemos visto, la carga máxima que pudo admitir la carretería romana fue de unos 500 kilogramos”*.

Este texto, publicado en 1951, se basa principalmente en los trabajos de Lefebvre des Noëttes (1931), una obra aciaga que ridiculiza la tecnología romana sin ningún fundamento ni prueba de peso. Tuvo muchos seguidores en Europa y, entre ellos, M. Pidal en España.

Ya en 1977, este asunto de los atalajes, fue desmentido por Spruytte (1983) mediante experimentos basados en las representaciones de varios relieves romanos. Finalmente, esta cuestión fue puesta definitivamente en orden por Judith A. Weller (1999), que no ahorra calificativos para la corriente historiográfica que absurdamente se había opuesto al progreso en este tipo de investigaciones, repitiendo hasta la saciedad las teorías de Noëttes. Además, en las últimas décadas del siglo XX, varios descubrimientos arqueológicos como los de Wange en 1989/90 (LODEWIJCKX, 1995), han sacado a la luz los propios yugos romanos, y los de Neupotz, Alemania (ALFOELDY, 1993), multitud de piezas de las colleras.



Fig. 3. Pintura romántica con la recreación idealizada de lo que debería ser un carruaje al galope por una vía romana. Es evidente la inviabilidad de este tipo de tránsito con las mínimas medidas de seguridad.



Fig. 4. Relieve del vinatero de Langrés. Se observa el sistema de frenado central simultáneo a las cuatro ruedas.

Del análisis de las representaciones gráficas que nos han llegado, podemos concluir que los atalajes romanos apenas difieren de los más eficaces que modernamente han existido.

Los yugos y las colleras son muy frecuentes en las representaciones gráficas romanas. Los enganches con lanza central o timón, o bien mediante varas, se suceden en los relieves antiguos. Apenas hay diferencias en los arreos y otros artificios de atado y control de las caballerías.

Por lo tanto, la eficacia en el transporte de grandes cargas debió ser total. Únicamente requería el enganche de cuantos animales fueran necesarios para la tracción.

Un asunto innegable es que las cargas monolíticas, muy comunes en las carreteras romanas, multiplicaban por mucho los pesos recogidos por tantos autores, que se basan en el Codex Theodosianus, queriendo ver en él, a mi juicio con poco fundamento, los preceptos imperiales anteriores.

Los pesos límites especificados en De Cursu Publico (8.5.8) son, según los tipos de carros (SIRKS, 2007):

- Angaria - 1.500 libras romanas. - 492 kg.
- Raeda - 1.000 libras romanas. - 330 kg.
- Carrus - 600 libras romanas - 198 kg.
- Vereda - 300 libras romanos. - 99 kg.
- Birota - 200 libras romanas. - 66 kg.

Sin embargo, muchos carros ya tenían de tara mínima pesos muy superiores a los 500 kilos y, necesariamente, las piezas monolíticas, a veces de muchas toneladas, que se transportaban con frecuencia por las carreteras romanas, debían superar lo estipulado en esta legislación, incluso en tiempos de Teodosio y posteriores.

Aunque algunos autores apuestan que, el origen de estas limitaciones, está es el deterioro que las grandes cargas ocasionaban en las vías romanas (WELLER, 1999), esto no es defendible si no desde un total desconocimiento de la estructura del firme de las vías romanas. Debemos inclinarnos por una nueva interpretación de esta norma, o al menos de sus excepciones. Es fácil de suponer que la propia economía del Imperio quedaría paralizada por una prescripción de este tipo. Y, a pesar de las muchas decisiones nefastas para el futuro de la civilización que tomó Teodosio II en su Codex, no parece éste un asunto en el que debiera guiarse por una irracional intolerancia.

De cualquier forma, en múltiples representaciones se ven las colleras, enyugadas o no, dependiendo de si se van a emplear dos o más caballos. Una collera simple para un pequeño carro de varas (*Cisium*) como en el relieve de Tréveris, o el del mosaico de los *cisarii* de Ostia.

Colleras dobles, como las de la pequeña pintura en la taberna de la vía de Mercurio, en Pompeya, en un carrus dispuesto con una gran cuba de vino, o en el sarcófago

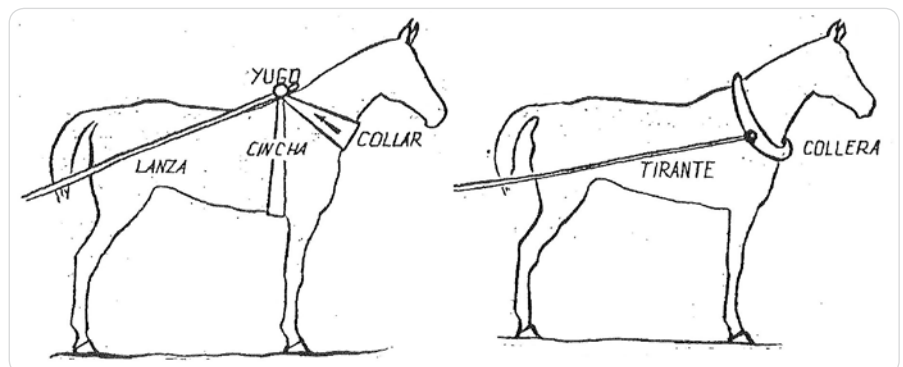


Fig. 5. El collar asfixiante procedente de Lefebvre des Noëttes, de que nos habla Menéndez Pidal, y la collera "moderna", según este autor.



Fig. 6. Cisium en un viaje nocturno junto a un miliario. El viajero lleva un candil. Tréveris (Alemania).

del museo de las Termas de Diocleciano, en una *raeda*.

Con mecanismos de mayor complejidad, y con triples colleras, vemos en el bajorrelieve que se ha reconstruido coloreado en el museo de Trier, cuyo original, en la columna de Igel, se encuentra muy deteriorado.

Además, vemos en este gráfico detalles interesantísimos de las piezas de la collera, de una serie de argollas que podrían ser para el paso de las correas, una especie de monturín, la almohadilla para la protección del roce de la correa barriguera, etc.

Respecto al transporte veloz de personas, tan necesario en el *cursus publicus* de mensajería urgente (*cursus velox*), como en los desplazamientos excepcionalmente rápidos de personajes de los que nos han llegado noticias, debemos pensar en carros muy ligeros, muy parecidos a los de competición, o incluso de los mismos modelos que vemos en las carreras. Así, por ejemplo, la biga como carro muy ligero de dos caballos, que no necesariamente el de tipo *cisium*, se presta perfectamente para estos fines. Son carros en los que hay que desplazarse de pie, cuyo habitáculo está reducido a la mínima expresión, y además es muy ligero. Contrariamente a los que estamos acostumbrados a ver en las películas de Hollywood, donde se nos muestran enormes cajas ineficaces en las que el auriga casi queda oculto, estos carros, realmente, apenas sobrepasaban la altura de la rodilla de quienes los dirigía.

Considerando el relevo de las bestias de tiro en las paradas de postas romanas (*mutationes*), las distancias recorridas diariamente por este medio, de las que nos han llegado noticias, son impresionantes. Estos viajes no son viables de otra forma.

Así, por ejemplo, Suetonio (*Vida de César*, 57) nos

narra que algunas veces César “*salvaba largas distancias con increíble rapidez, sin equipaje, en un carro de alquiler, recorriendo de esta forma hasta cien millas por día*”, unos 150 km/día. No es infrecuente que se narren estos episodios en los libros de historia, suponiendo los viajes montados a caballo. No hay posaderas que resistan sin estribos semejantes alardes.

Los viajes normales de cualquier persona, en carro particular o en diligencias de viajeros, eran también mucho más rápidos que lo que se ha venido suponiendo, ya que se pensaba en viajes a pie, con carros tirados por bueyes, y despropósitos similares. Las noticias que de ellos tenemos vienen a confirmar distancias de 40 o 50 millas diarias (60-75 km), sin suponer ello ningún alarde especial.

Una epístola de Marcial nos describe un viaje desde Roma, por mar, hasta Tarragona y luego, por tierra, hasta *Bilbilis*:... “*y en una trayectoria fácil e impulsada por los vientos favorables llegarás a las alturas de la hispana Tarragona. De allí un vehículo te llevará rápidamente y quizás en la quinta jornada verás la alta Bilbilis y tu Jalón*”. (MARCIAL, Ep. X, 104). Considerando el recorrido habitual en la época, por Lérida, Huesca y Zaragoza, nos salen 69 km/día.

Otro viaje de este tipo nos describe Amiano Marcelino (*Rerum Gestarum libri qui supersunt*. 14, 6), con una media diaria de 70 km/día.

Pero aún tenemos datos de desplazamientos excepcionales en el *cursus velox*. En la *Historia Secreta*, Procopio (XXX, 3,7) nos habla del *cursus publicus*, diciendo: “*Como viajaban cambiando frecuentemente los mejores caballos, en ocasiones, quien tenía confiado este trabajo, llegaba a hacer en un día el trayecto de*

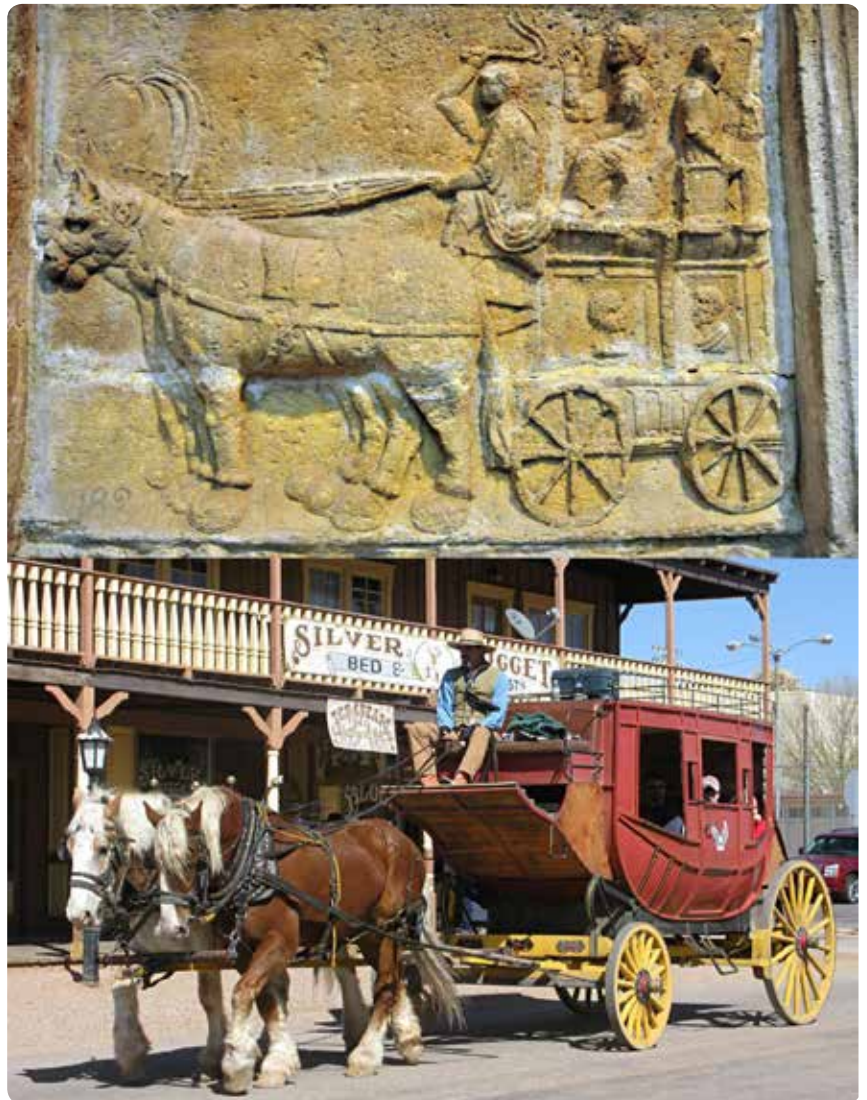


Fig.7. Comparación entre los atalajes de la carruca de magistrados del museo Calvet (Avignon-Francia) y una diligencia moderna. Ambas llevan caballos percherones con collera, barrigueras, retranca, etc.



Fig.8. Pequeña pintura en la taberna de la vía de Mercurio, en Pompeya.



Fig.9. Sarcófago del museo de las Termas de Diocleciano, con una reda. No sólo nos aporta información sobre los atalajes, una raeda con los caballos al trote, por una vía romana bien conservada, era un vehículo lo suficientemente seguro como para viajar con un bebé en brazos.

diez jornadas". Si consideramos que la jornada normal era la que hacía un viajero sin especial prisa, incluso con algo de carga, no debemos de pensar en trayectos mayores a los 35 km. Aun así, la noticia de Procopio nos estaría hablando de jornadas de ¡350 km! Si suponemos 12 horas de viaje, interrumpido solo por el cambio de los caballos en las paradas de posta, resultan unos 30 km/h de media. Aunque la cifra es realmente impresionante, perfectamente la permitirían las carreteras romanas, por las estructuras que conocemos y, cómo no, sus carros rápidos con los caballos lanzados

al galope. Sólo la fatiga de las bestias, que deberían ser relevadas aproximadamente cada hora (30 km), pone límites a estas hazañas. Los mejores caballos tienen como límite en su galope los 30 km/h, y no más de una hora continuada en su resistencia.

Una última noticia la encontramos en Plutarco, en su obra *Vidas Paralelas*, cuando habla de la vida de Galba, nos narra cómo le llegó a éste la noticia de la muerte de Nerón, desde Roma hasta Clunia, donde se hallaba, en tan solo siete días. Casi dos mil kilómetros



Fig.10. Reconstrucción coloreada de la columna de Igel, pueblo cerca de Colonia, efectuada en el museo romano de Tréveris (Alemania).



Fig. 11. Patera de Otañes (Cantabria) con carro-cuba de agua medicinal. Colleras detalladas de los mulos, del mismo modelo que la del relieve de Igel.



Fig. 12. Partes metálicas de las colleras de caballos encontradas en Neupotz (Alemania). A la derecha, collera de madera y hierro de Le Rondet (Suiza) y su representación en el relieve de la tumba de Langrés (Francia).

y unos 280 km al día, nos confirman que este tipo de viajes no sólo eran posibles, también eran frecuentes.

Pero carros más pesados también podían recorrer distancias muy largas diariamente, permitiendo además el descanso del viajero. Tal es el caso de aquellos vehículos en los que se podía incluso dormir.

La *carruca dormitoria*, como la que probablemente usó Tiberio (Valerio Máximo. *Facta et dicta mirabilia*, V, 5, 3), cuando su hermano Druso enfermó gravemente en Germania. Viajó durante más de dos días seguidos, día y noche, para verle antes de su muerte, resultando en este viaje jornadas de hasta 300 kms diarios, entre *Ticinum* (Pavía), en el Norte de Italia, hasta *Mogontiacum* (Maguncia), donde murió Druso. Todo esto, a través de los pasos de los Alpes, sin más compañía que la de un guía indígena.

Fig. 13. Bocado de caballo procedente de Nijmegen (Holanda).



1.2. La carretera

Respecto a la calidad constructiva de las carreteras romanas, es una cuestión de la que ya he escrito largo y tendido. En ellas hemos descubierto excelentes infraestructuras preparadas para acoger la uña del caballo, la rueda del carro y para soportar cargas enormes y buenas velocidades.

Todo ello se hace posible gracias a la naturaleza de las capas de rodadura, compuestas de materiales de grano menudo, preferentemente rodados para no herir los pies de las bestias, y para el mejor agarre de uñas y ruedas. Granos de áridos de rocas duras que soportan el desgaste por el uso y mantiene la rugosidad del firme

durante mucho tiempo.

Grandes espesores de materiales pétreos, que confieren una capacidad portante muy superior a la de muchas carreteras actuales, pero que era necesaria para el transporte de enormes cargas, en ocasiones no fragmentables, que casi siempre debían transmitirse al terreno en cuatro pequeñas superficies formadas por la huella de las ruedas de los grandes carros de transporte.

El trazado geométrico impecable, con pequeñas pendientes siempre, y un ancho mínimo suficiente para el cruce seguro de dos carros, acababan de completar los factores necesarios que permitían el transporte cómodo y seguro por la red de carreteras imperiales.



Fig. 14. Biga en una carrera en el espadio. Sarcófago en el museo de Arlés Antiguo.



Fig. 15. Relieve procedente de Ostia Antica con una cuadriga, con los atalajes y el bocado de los caballos.

La ingeniería de las vías romanas era una ciencia bien desarrollada, heredada de otras civilizaciones anteriores que pusieron en práctica la construcción de caminos a gran escala, como los persas. Roma supo extenderla a todos sus dominios para llevar el comercio, el intercambio de productos y de ideas, el progreso en definitiva, a los confines del Imperio.

1.3. La construcción

Las técnicas constructivas de las carreteras, que a buen seguro perfeccionaron los romanos, requirieron de una “industrialización” del proceso que les permitiese extender la red con admirable rapidez. Dotaron a vastísimos territorios vírgenes de ciudades abastecidas de agua, con una estructuración de los territorios anejos preparada para la producción agraria e industrial, y con unas vías de comunicación extraordinarias que posibilitaban la comercialización de la producción, rápidamente y a muy larga distancia.

En menos de cien años, sin precedentes, al menos en occidente, todo el mundo por ellos civilizado estaba dotado de una red interminable de caminos de alta tecnología que ponía las bases necesarias para el desarrollo de territorios extremadamente fragmentados por etnias que, en muchas ocasiones, apenas conocían a los que se situaban más allá de la contigua.

Ya en época de Augusto, los romanos habían hecho más carreteras que las que nunca se habían construido antes en el mundo conocido. Los sucesores debieron construir muchas más, y sobre todo reparar continuamente todo lo realizado, cuestión esta ineludible para el mantenimiento funcional de cualquier red de carreteras en cualquier tiempo.

A pesar de los tan extendidos gráficos al uso, don-

de vemos legionarios romanos con toda su impedimenta militar, colocando grandes losas en la superficie de las vías romanas, difícilmente podemos pensar en escenas semejantes en la construcción de caminos de gravas. Caminos que, además, estaban construidos por empresas especializadas. Así nos lo dice Chevallier (1997: 40): en un análisis realizado sobre toda la obra conservada de Tito Livio, existen siete menciones concernientes a la construcción de vías por magistrados civiles, mientras que solo una de ellas menciona la construcción de una vía (probablemente camino de guerra) por el ejército.

Y, de esta forma, se alcanzaron cifras de miles y miles de kilómetros en apenas una o dos generaciones.

Ni los militares construían estas vías habitualmente, ni disponían de los medios necesarios para ello, ni los caminos de guerra que los militares construían, guardan ninguna relación con las vías comerciales que constituyeron la red viaria del Imperio.

Cuando las legiones construían un “camino” era para resolver un problema en los campos de batalla y no para comunicar dos ciudades que, además, en los momentos de conquista, o no existían o no eran romanas. Por otra parte, la construcción de un camino por el ejército para acceder a determinado punto, proporciona una información al enemigo que debe salvaguardarse con mucha discreción.

De estos caminos nos hablan expresamente autores como Frontino, en las *Estratagemas*, y César, en *De Bello Gallico*. Pero mencionaremos lo que nos dicen expresamente dos autores:

Vegecio, en su *Recopilación sobre las Instituciones Militares* (III, VI): “... se deben enviar destacamentos en vanguardia para ocupar las prominencias... Es mejor

Fig. 16. Sarcófago de Flavio Jovino, General en Jefe del ejército romano en Galia con Valentiniano I. Famoso por sus victorias sobre los alamanes, fue nombrado Cónsul. Originario de Reims, murió allí, donde se encuentra su sarcófago de mármol de Carrara de cuatro toneladas de peso. Monolitos como este se encuentran por todo el Imperio, distribuidos aleatoriamente de las procedencias más variadas, lo que da idea de la fabulosa red de carreteras que mantenían.





Fig. 17. Estructura del afirmado de la vía de Italia a Hispania en Hurones (Burgos). www.viasromanas.net

enviar hombres por delante con hachuelas y otras herramientas para abrir caminos que sean estrechos pero seguros, sin obviar el trabajo, en vez de correr más riesgos por caminos mejores”.

Y Josefo, narrando la entrada de Vespasiano en Galilea (*Bellum Iudaicum*, III-V): “*Les seguían los zapadores para enderezar los caminos sinuosos, allanar los pasos difíciles y talar previamente los árboles que impidieran el acceso, de modo que el ejército no tuviera que soportar una marcha difícil*”.

Al contrario de las anchas carreteras que son las vías romanas, el ejército se desplazaba con discreción por caminos rápidos de construir que, aunque estrechos, sirvieran a la estrategia de campaña.

En los propios campamentos, la arqueología empieza a constatar que sus calles eran estrechas (PÓO *et al.*, 2010: 318). Eso sí, dotadas de afirmado para soportar cargas, ya que las máquinas de guerra debían circular por ellas, pero sólo preparadas para un tráfico escaso donde no eran necesario el cruce de dos carros. La eventualidad del emplazamiento debía priorizar la economía de las infraestructuras.

En las carreteras romanas, que son las vías interurbanas, hemos observado enormes paquetes de firme, con gruesas piedras en las capas inferiores que hacen de cimienta. Sucesivas capas van dotando de la capacidad portante necesaria a la estructura final a base de añadir piedra de menores tamaños que completan el espesor requerido.

La capa de rodadura se cuida especialmente, tanto por la dureza de los materiales que la forman, como por

su granulometría menuda necesaria para la funcionalidad que se requiere en estas superficies, relacionada con los elementos que la pisan, los usuarios finales.

En estas capas intermedias se ven con mucha frecuencia las huellas de los carros usados en la construcción, esos carros cargados con grandes pesos de áridos. Carros que circulaban por las capas recién compactadas y aún húmedas, carros basculantes que extendían una nueva capa de áridos sobre sus propias huellas recién marcadas, motivo por el que las marcas han perdurado hasta nuestros días.

Y es que, la única forma operativa de construir de forma eficaz y rápida una carretera de esas características, es mediante el empleo de medios mecánicos que, tratándose del mundo romano, se reducen en efecto a carros para el transporte de los áridos y otras máquinas de extendido y compactación de los materiales. Los animales de tiro y la mano de obra completaban las necesidades de los equipos.

Un buen proyecto constructivo y una buena planificación, se hacen imprescindibles para el éxito de la empresa. Ambos factores existieron sin duda, y la prueba son los resultados que aún se pueden contemplar en las ruinas de las carreteras romanas que nos quedan.

De la procedencia de los materiales, también hemos hablado en otros sitios. Casi siempre procedían del entorno de la propia carretera, pero se documentan muchos casos donde se transportan distancias enormes para conseguir los áridos requeridos y de suficiente calidad (MORENO, 2004: 107).

Fig. 18. Sección transversal y planta del sector excavado de la vía praetoria en Cildá (Corvera de Toranzo y Arenas de Iguña).

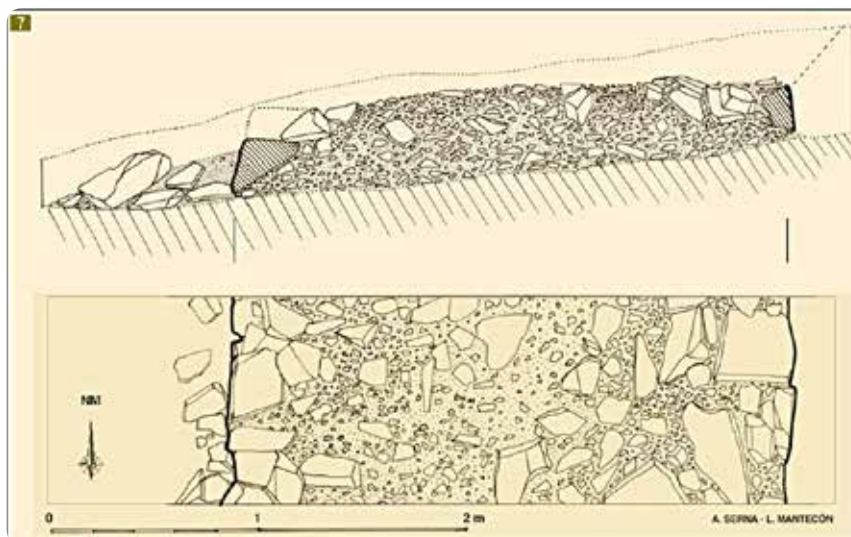


Fig. 19. Estructura de la vía romana de Numancia a Uxama en Soria, con huellas de los carros de construcción en las capas intermedias del firme.
www.viasromanas.net



Los constructores conocían bien y con antelación estos problemas, y necesariamente se recogerían en el proyecto y en la planificación de la obra. Cuando el Estado decidía una inversión, nada quedaba al azar.

Pero ¿qué nos queda de aquella fabulosa red de carreteras?, ¿qué características estructurales nos ofrecen aún?, ¿son realmente carreteras romanas los caminos que se promocionan como romanos hoy en día?

2. Identificación de las vías romanas

No deja de ser sorprendente la gran cantidad de calzadas, puentes, y otros elementos de obra pública, que han sido identificados como romanos sin ningún factor objetivo que los identifique como tales. Cuando se repasa el proceso de “romanización” de muchos de estos ele-

mentos, se llega a la conclusión de que es precisamente la falta de esos factores objetivos los que han decidido a los autores a hacer romano al elemento. Sistemáticamente, parece haberse aplicado la falta de prueba de modernidad como prueba de extraordinaria antigüedad.

Sin embargo, paulatinamente, van apareciendo los proyectos de construcción de hace pocos siglos de estos puentes “romanos”, por ejemplo en la Rioja (ARRÚE *et al.*, 1999), y de algunas “vías romanas”, como la del Parpers en Argenton (COSTA, 2012). Cosa que sigue sin evitar la romanidad de aquellos elementos que no tienen nada en contra, ni a favor, de serlo.

Pero, cuando la documentación no sirve de apoyo para la datación de estos elementos, porque sencillamente no existe, hay que recurrir a otros factores que pueden servirnos para tal fin. La técnica constructiva es uno de ellos. Los edificios, los puentes y

las carreteras que presentan muchas características técnicas en común, que responden a un elenco de técnicas que definen un nivel tecnológico determinado, y bien identificado en un momento cultural, tienen grandes posibilidades de pertenecer a ese mismo momento cultural.

Identificadas con precisión las características de una obra, y el nivel tecnológico-cultural a que pertenece, su datación queda facilitada enormemente frente a la imposibilidad de hacerlo por la mera inexistencia de documentos de prueba.

2.1. Métodos

En lo que se refiere a las carreteras romanas, como carreteras que ha quedado demostrado que son, deberán reunir en primera instancia todas aquellas características técnicas básicas que hacen a un camino carretero, no pudiendo carecer de ninguna de ellas, pues perdería su funcionalidad como tal.

Por tanto, un buen conocimiento de estas características técnicas se hace imprescindible para usar este método. Muchos caminos conservados pueden de esta forma ser identificados como romanos, ya que las carreteras, como tales, y con tales características, se dejaron de construir tras la caída del imperio, hasta prácticamente el siglo XIX.

Pero, a este primer paso, deberán seguir otros, ya que la parte no conservada, tantas veces mayoritaria en determinados recorridos, no se prestará a este análisis.

La dirección de las ciudades a comunicar nos deberá de aportar los primeros indicios, el correcto trazado carretero de las diversas posibilidades o recorridos, también. Pero, además, deben encontrarse claramente sus restos para no permanecer en el terreno de la especulación del que, precisamente, tratamos de huir en estos tiempos en los que ya no queremos conformar-

nos con hipótesis sin fundamento.

Los métodos de búsqueda basados en la prospección aérea a baja altura tienen un gran valor, ya que puede elegirse la época y circunstancias de humedad apropiadas del terreno, mientras que las modernas fotos de satélite rara vez responden a estos intereses.

La comprobación arqueológica de la estructura del firme, se hace imprescindible, al menos en los tramos claramente susceptibles de arrojar luz sobre este aspecto. Sin la comprobación de las características técnicas del afirmado, la identificación no será completa ni definitiva.

Y, del apoyo documental de los manuscritos medievales, que pueden confirmar la presencia de la vía romana en la zona (GARCÍA GONZÁLEZ *et al.*, 2010), apuntar que, sin ser un factor imprescindible, refuerza la identificación y documenta en ocasiones aspectos muy interesantes sobre el uso continuado del camino en los siglos pasados, aun encontrándolo completamente destruido hoy en día.

Respecto a esta desaparición, también es necesario decir que los procesos de erosión muy agresivos en los terrenos muy quebrados, zonas de montaña esencialmente, hacen desaparecer las estructuras de las vías romanas al desplazarlas hacia abajo mucha distancia, enterrándolas y dispersándolas.

Sin embargo, en el llano no ocurre así. Los desplazamientos de los áridos no responden a fenómenos naturales, si no a las labores antrópicas de aprovechamiento del territorio. Salvo en los casos en los que las fincas han sido niveladas, desmontadas, para su puesta en regadío, casos en los que las máquinas han desplazado los materiales, la mayoría de las veces pueden encontrarse en el sitio. Son los restos de las estructuras destruidas, de los empedrados del afirmado dispersos en la franja de ocupación, pero siguen en el sitio.



Fig. 20. Dibujo explicativo del proceso constructivo de una vía romana y los elementos intervinientes.

2.2. Vestigios en el llano

En las zonas de escasa pendiente de los páramos y de otras llanuras, las vías son destruidas en su mayor parte como consecuencia de roturaciones y de las labores agrícolas de secano. Los áridos de tamaño fino, por su propia naturaleza, no se desplazan grandes distancias por la acción del arado. Apenas se dispersan unos centímetros. Una calzada con estructura de piedra de seis metros de anchura, apenas ocupa entre ocho y nueve metros una vez labrada repetidas veces. La dispersión es menor cuanto menor es el tamaño del árido. Además, el contraste cromático es mayor, cuanto mayor es inicialmente la diferencia de color y la naturaleza de los áridos que conformaban la estructura, respecto a la del terreno natural. Así, las piedras de cuarzo o calizas blancas sobre arcillas oscuras o rojizas, dejan rastros espectaculares que permanecen durante siglos.

En el llano, los caminos que han logrado permanecer en uso, conservan la estructura con facilidad. Sólo las transformaciones del afirmado con maquinaria pesada lo deterioran severamente, aunque a veces no logran destruir las capas inferiores en este proceso.

Los mejores restos, los más espectaculares terraplenes, las más íntegras estructuras del firme de las vías romanas, las hemos encontrado en el llano.

Aquí, los procesos erosivos y deposicionales son mínimos. Las grandes carretas romanas combatían los terrenos blandos con grandes espesores del afirmado y, esto, ha permitido que lleguen hasta nosotros con relativa buena conservación en estas zonas.

2.3. Vestigios en montaña

La movilidad geológica de las laderas de las montañas, provocada por su propia pendiente, y ayudada por las fuerzas erosivas de las escorrentías, llega a destruir las infraestructuras que en ella se asientan de una forma impresionante. El mantenimiento de las carreteras es siempre costosísimo en las zonas de montaña. La falta de la adecuada conservación, y de las eventuales reparaciones, ocasiona su destrucción, llegando a veces a la totalidad de su longitud si el terreno no es lo suficientemente consistente. Sólo la especial dureza de las rocas sobre las que se ha excavado, conserva providencialmente los entalles que en ella se realizaron.

No es esperable el hallazgo de una estructura del firme íntegra, en la ladera de una montaña. Pocas veces se conservan las plataformas sobre las que se asentaba la vía, que no ya el firme y, cuando lo hacen, esto ocurre en poca longitud.

Cuando la calidad de la roca permite una alta re-



Fig. 21. Huella de la vía romana labrada entre Uxama y Clunia en la provincia de Soria. www.viasromanas.net



Fig. 22. Huella de la vía romana labrada entre Salamanca y Villalazán, en las dehesas al sur de San Cristóbal del Monte. www.viasromanas.net

sistencia a la erosión, podremos encontrar las huellas de la excavación antigua. Los entalles en la roca de los momentos constructivos romanos se realizaban por medios manuales. Y en este caso, cuando la naturaleza de la roca lo permite, es cuando los golpes de pico son visibles en los taludes rocosos formados en el proceso constructivo.

Pocas culturas picaron así la roca para el paso de sus caminos, y estos son más identificables, lógicamente, en el mediterráneo occidental, donde la construcción romana no tuvo rival, ni anterior, ni posterior, en esta técnica.

Las nuevas construcciones de carreteras de los siglos modernos emplearon la pólvora para tales fines y los golpes de pico son ya muy raros en sus paramentos rocosos.

Aunque en las zonas de montaña, en la mayoría de los casos, no puede encontrarse hoy ninguna huella constructiva de las vías romanas, en unos pocos casos se conservan los cortes en la roca. No suele ocurrir en mucha longitud, pero se constatan indudablemente romanos por su técnica, y por su situación en el perfil longitudinal constructivo de la carretera en la montaña.

En casos excepcionales, grandes puertas ornamentales que acompañaban a la carretera romana, se conservan y se pueden admirar hoy. Por ejemplo, el caso de la puerta de Bons, cerca de Grenoble, conservada en una ladera de difícil acceso, en un espigón de roca de gran dureza, constituye el único vestigio que puede

atestiguar el paso de la vía romana en todo el valle. De no haber sido por su providencial conservación, nada se sabría del paso de esta vía romana.

Debemos considerar por tanto el hallazgo de cualquier resto de vía romana en zonas de montaña absolutamente providencial, por la propia idiosincrasia geológica de estos territorios. Y, así como los entalles en la roca con golpes de pico identifican bien el paso de la vía romana, la presencia de empedrados o afirmados bien conservados, son solo indicios de caminos modernos, precisamente por su conservación, que normalmente no guardan ninguna relación con vía romana. Los criterios de trazado de estos caminos de mulas, del medioevo y de la edad moderna, no son los de las carreteras, y el resultado es por tanto muy dispar a lo que se espera de una vía romana.

2.4. Del error al horror

Los errores de mayor bulto en la identificación de las vías romanas se dan precisamente en las zonas de montaña. La necesidad de establecer continuamente caminos en estos lugares a lo largo de la historia, donde los elementos de la naturaleza destruyen cada poco lo construido, han hecho proliferar el número de caminos visibles, pero relativamente nuevos.

Estos empedrados de pocos siglos, que solo pretendían consolidar una senda trazada sin criterios de ingeniería, han excitado la imaginación de muchos investigadores que han querido ver en ellos el camino



Fig. 23. Vía romana en un paso de montaña, desmontando la roca en Bons (Mont de Lans-Francia).

romano que no aparece por otro sitio.

En la mayoría de los casos, el camino romano, aun habiendo existido, ya no aparecerá. Dos mil años son muchos años para la mayoría de los puertos de montaña, como para conservarse aquella carretera que los romanos hicieron. El hallazgo de un pequeño fósil constructivo en cualquier espigón rocoso será providencial, y deberemos considerarnos afortunados en los raros casos en los que este hecho ocurre.

Lo cierto es que, la nueva afición a los caminos históricos, ha provocado que cada puerto por donde discurría una vía romana “necesite” el hallazgo de la vía romana. Si esto no ocurre, siempre puede inventarse.

Caminos empedrados relativamente modernos han constituido el paradigma de lo que debía ser la vía ro-

mana. Han sido señalizados como vía romana y son visitados como tal por los turistas que allí se acercan. Ya se ha advertido de esta contingencia en otras obras (MORENO, 2004: 217 y ss), pero no está demás repetir que, ni el Puerto del Pico en Ávila, ni el camino empedrado del Besaya en Cantabria, ni el de la Capsacosta en Gerona, ni el de la Fuenfría en Madrid, ni la calzada empedrada de Ubrique, son caminos romanos, ni en su afirmado ni es su trazado. La lista es interminable para reproducirla aquí.

Sin embargo, aunque el error es excusable, humano, y nadie tiene por qué estar libre de él, estos caminos no deberían promocionarse por más tiempo como romanos, por cuanto se sabe que no lo son. Hacerlo supone una estafa cultural al ciudadano.



Fig. 24. El camino de la Capsacosta, en Gerona, de infame tecnología. Un camino de mulas sin ingeniería, pretendido y promocionado como romano.

Pero algunos de ellos revisten especial importancia en el fraude, ya que son transitados por mucha gente desde que los Caminos de Santiago se han puesto de moda hace unos veinte años.

Los pasos pirenaicos, tanto central como occidental, como puertas de entrada a la península que siempre han sido, constituyen hoy el inicio del Camino de Santiago para miles de peregrinos cada año.

Cuando se restableció el Camino de Santiago “oficial”, llamado así en un intento de evitar la proliferación de tantos y tantos que pretenden tal denominación, los pasos antiguos de los Pirineos no estaban identificados correctamente, como se creía.

Como consecuencia de lo escrito por algunos historiadores, la supuesta vía romana y Camino de Santiago, se hacía discurrir por lugares difíciles perfectamente inapropiados para el trazado de lo que debería haber sido una carretera romana.

El paso central se ha defendido por el puerto del Palo, ya que desde muy antiguo había sido postulado como vía romana (CASAUS, 1829 y BLÁZQUEZ, 1918). En el siglo XX alcanzó su consagración de manos de los estudios de Beltrán (1955: 127 a 140) y de Magallón (1987: 113 a 133). Sin embargo, en estudios recientes, ya se intentó desmitificar con criterios técnico-constructivos la supuesta romanidad de este paso (MORENO, 2009), no solamente inadecuado como carretera, si no especialmente peligroso para cualquier tránsito por las elevadas cotas por las que circula.

Afortunadamente, pocos peregrinos hacen caso de

la recomendación de seguir este camino como auténtico, más por su dificultad que por la información que reciben, y muy probablemente salvan su integridad física por ello. Éste, es uno de los pasos que podríamos llamar horribles, por las causas mencionadas, cuya promoción debería incluso impedirse.

En el Pirineo occidental se encuentra el paso de Roncesvalles, siempre fue supuesto como el paso romano, salvo alguna extravagante excepción que llegó incluso a defender la emboscada de Carlomagno en el Puerto del Palo, en Aragón (UBIETO & CABANES 1993). No en vano, Roncesvalles, es el mejor de los collados para superar el Pirineo en toda esa zona.

Sin embargo, tradicionalmente, se ha tenido como romano el camino llamado en la cartografía como “de Napoleón” que discurre por cotas muy elevadas. A modo de resumen del elenco de autores que han postulado este camino como romano, dado que en ellos se apoyan, puede verse lo dicho por Buffières y Desbordes (2006).

Este camino Alto, que no tiene ninguna característica constructiva que le confiera similitud a la técnica romana, se eleva hasta la cota 1.300. Fue construido precisamente por las tropas de Napoleón, al mando del Mariscal Soult, para el emplazamiento de las piezas de artillería que defendieron el paso de Ibañeta, que era el que entonces se practicaba, y situado mucho más abajo, a 1.050 metros de altitud (LACARRA, 1949, tomo II, cap. IV, p. 78).

No es más que un camino de alta montaña, perfectamente inadecuado para el trazado de una carretera. Se eleva innecesariamente a altitudes cubiertas de nieve



Fig. 25. Aspecto del camino del Puerto del Palo en el único sitio que presenta alguna estructura constructiva de interés. Se trata de un muro de contención de mala factura, para sostener un camino de dos metros de ancho. Cuellos de Lenito en el Valle de Echo.

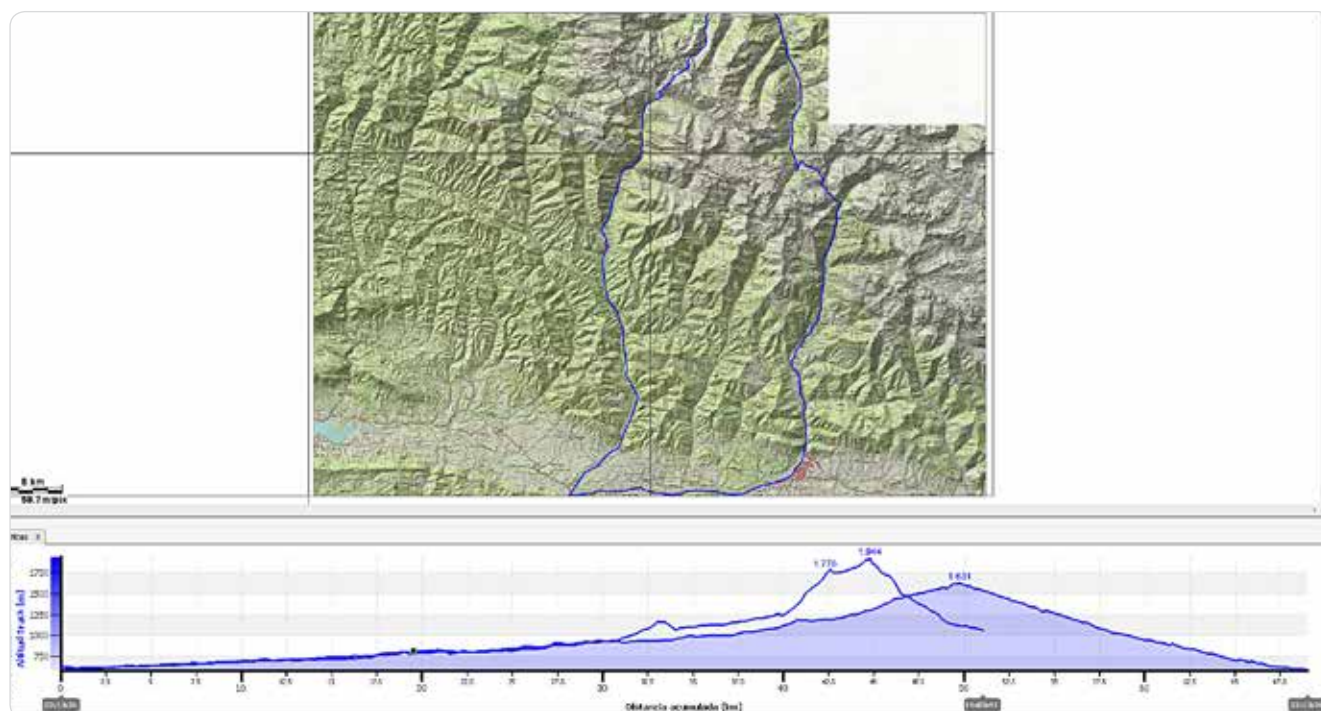


Fig. 26. Perfiles longitudinales comparados del camino del Puerto del Palo y del Camino viejo del Somport (la vía romana). El primero circula con elevadísimas pendientes, por altitudes mucho mayores, con nieve muchos más días al año y, en definitiva, con un trazado en alzado impropio de ingenieros. El segundo es el mejor de los posibles para superar los Pirineos Centrales y coincide prácticamente con la actual carretera.

muchos días al año y discurre durante mucha longitud por ellas, para acabar bajando de nuevo al collado de Ibañeta. Solo por lo irracional de este trazado y sin haberse conocido vestigios de la vía romana en la zona, ya se defendió que la vía romana no podía ser esa, y sí que debía discurrir en un trazado cercano al de la actual carretera entre San Juan de Pie de Puerto e Ibañeta (MORENO, 2004: 221). Esta carretera moderna está trazada por ingenieros, e ingenieros eran quienes trazaron la carretera romana. Las posibilidades en el valle no son demasiadas para una solución adecuada y racional.

Recientemente, y empleando estos criterios, se ha buscado la vía romana en Valcarlos y se ha encontrado, en efecto, en un trayecto cercano a la actual carretera. El avance es por fin significativo en la identificación del paso romano en esta zona, pero para algunos peregrinos ya es tarde.

Tardará bastantes años en asumirse que el camino por los altos de Bentartea y de Cize no es el Camino antiguo de peregrinos, y mucho menos la vía romana. Miles de peregrinos pasan cada año por este camino con un alto coste energético y poniendo en peligro innecesariamente su integridad física. Tal es así, que, raro es el año en el que alguno de ellos no deja la vida en este trayecto. He aquí otro caso en el que el error queda convertido en horror.

Y hoy, que se promocionan Caminos a Santiago

desde todos los sitios de España, otro puerto, poco generoso en las épocas duras del año, se promociona ya como tal. El puerto de la Fuenfría en la sierra del Guadarrama, es el paso entre Madrid y Segovia.

En Cercedilla se encontró un miliario que venía a demostrar que una vía romana transitaba por ese valle, con el paso lógico por el collado de la Fuenfría. Durante todo el siglo XX, los restos de empedrado del camino de época de Felipe V, excitaron la imaginación de muchos estudiosos de los caminos, que lo reflejaron en los numerosos textos que describían la vía romana por ese valle. Su irracional trazado como carretera hizo revisar esta cuestión, apostando por el Camino Viejo de Segovia como el mejor de los candidatos (RODRÍGUEZ *et al.*, 2004: 63- 86). Ciertamente, su estado de deterioro, no ha permitido arrojar hasta hoy vestigios estructurales que puedan asignarse de forma indudable a la cultura romana.

Pero también es cierto que, con muchos menos vestigios que puedan asignarse a estructuras viarias romanas, realmente con ninguno, y de nuevo con un trazado irracional impropio de una carretera, se ha puesto en promoción hoy un trazado en la vertiente madrileña, que solo era camino, y malo, en algunas trochas incómodas.

Esta promoción surrealista que no se ajusta a ningún criterio, no ya científico, sino mínimamente sostenible desde la lógica y desde la razón, es con la que se tienen que conformar los usuarios no iniciados en los

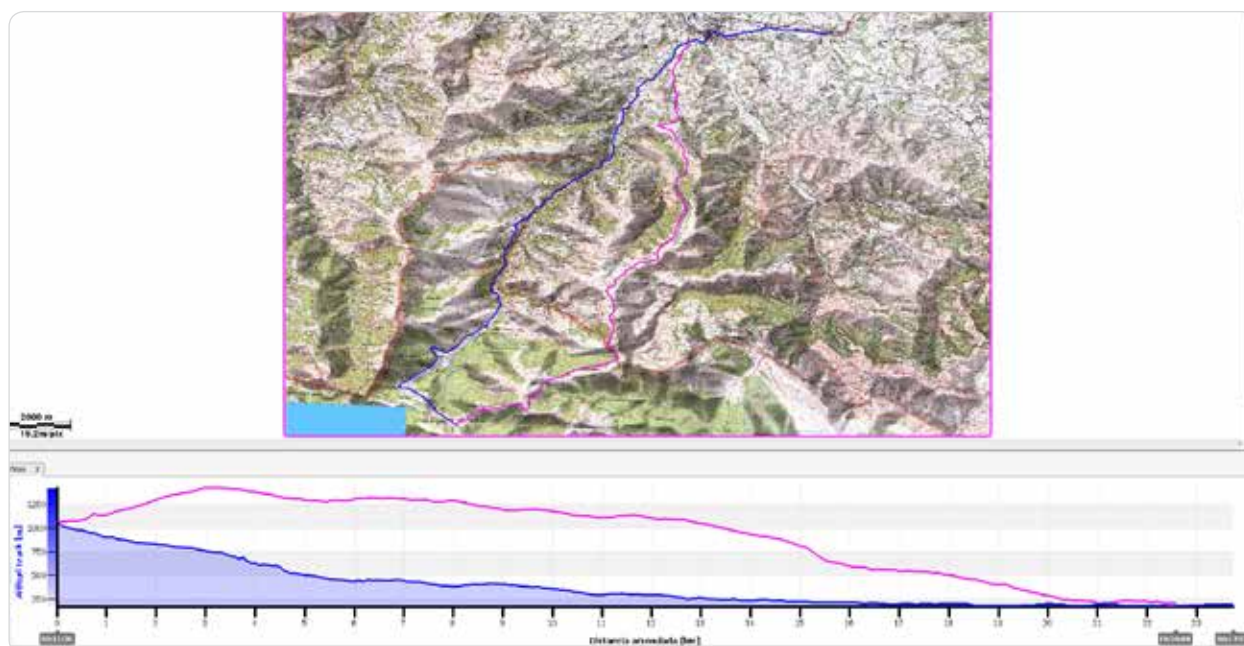


Fig. 27. Perfiles longitudinales comparados del camino de los puertos de Cize y Bentarte y el de la vía romana de Valcarlos. El primero discurre innecesariamente por cotas de alta montaña durante mucho tiempo haciéndolo especialmente peligroso por ello. El segundo es inmejorable, y el menos elevado posible para superar el collado de Ibañeta, el más bajo de esa parte del Pirineo.

asuntos de los caminos romanos, con lo que, además de verse estafados culturalmente, reciben una información que deforma notablemente lo que son las vías romanas, cómo se trazaban y cómo se construían.

A continuación, se ha realizado la promoción en el lado segoviano, a pesar de que no existen tampoco restos estructurales claramente romanos en todo el puerto. Apenas unos pequeños terraplenes en la antigua venta de Santillana podrían asignarse a la antigua vía romana, y sin embargo se promocionan como tal, kilómetros y ki-

lómetros de puerto de alta montaña donde seguramente, y de nuevo, el horror de las inclemencias se impondrá sobre la integridad física de los transeúntes, no sin antes haberse impuesto el horror cultural, que además habrá sido auspiciado con ingentes cantidades de dinero público.

Otros caminos de montaña sin vestigios de romanidad, pero también al borde de promociones surrealistas, se desarrollan en la cordillera Cantábrica, como la supuesta vía romana del Camin Real de la Mesa, entre León y Asturias. Éste, discurre continuamente por las



Fig. 29. Uno de los muchos entales, realizados a golpe de pico, para el paso de la vía romana en Valcarlos.



Fig. 29. Supuesta vía romana, promocionada como tal, en Ubrique (Cádiz). Las losas puestas al descubierto en este Camino Real he hecho sugerir su romanidad, por su parecido con las calles enlosadas de las ciudades romanas.

cumbres, de forma innecesaria para lo que hubiera sido una comunicación romana inteligente, asunto que le confiere especial peligrosidad en todo tiempo.

La lista de malos caminos superando lugares peligrosos, por donde se pretende ver el paso de los antiguos caminos romanos, sería demasiado larga para la extensión de este trabajo. Ya se han mencionado en otras obras caminos así en los Alpes y en otros sitios (MORENO, 2004: 220 y ss). Dejémoslo ahora en estos pocos ejemplos que, como tales, son precisamente significativos.

3. Hacia una comprensión de la red viaria y de sus constructores

Los hallazgos de muchos tramos de vías romanas ocurridos en los últimos años, donde se constata un importante nivel tecnológico en la ingeniería romana de carreteras (MORENO, 2011), debe hacernos reflexionar sobre lo que hemos ignorado hasta hoy sobre este asunto, causa del desconocimiento generalizado de la red viaria romana. También debe hacernos reflexionar sobre lo que nos falta por encontrar como consecuencia de la percepción errónea que de estos caminos teníamos, y sobre lo que ya nunca encontraremos, como consecuencia de las grandes transformaciones territoriales de los últimos decenios, cuando reinaba la inconsciencia de lo que se perdía porque pasaba desapercibido.

Hasta hace pocos años la identificación de las vías romanas se apoyaba fundamentalmente en las fuentes históricas que de las vías romanas nos hablan, fuentes siempre parciales, difíciles de interpretar, llenas de errores de transcripción y con las que realmente nunca se encontraron muchas vías romanas.

3.1. Las fuentes y la red viaria

Los itinerarios de caminos que hasta nosotros han llegado, han tenido una importancia desmedida en la investigación de la red viaria romana, hasta hoy. Sin embargo, a la luz de los conocimientos actuales, son ya documentos estériles que hace muchas décadas que no aportan ningún nuevo dato de interés.

El llamado Itinerario de Antonino (ROLDÁN, 1975) nos describe recorridos por vías romanas. La que hasta ahora parece haber sido la Biblia de la investigación de las vías romanas reúne también estas características:

1.- En muchos casos los recorridos presentan una evidente falta de datos, existiendo ciudades cuyos yacimientos son hoy bien conocidos e inexcusablemente omitidas, añadiendo además errores en las distancias totales entre sus extremos, que nos hacen pensar forzosamente en la pérdida de no pocas líneas de texto intermedias. Por ejemplo y entre muchas otras: La vía de *Caesaraugusta* al *Benearno*, La de *Caesaraugusta* a *Asturica* por la Celtiberia.

2.- Simples errores en las distancias, procedentes, ya desde el origen, o ya de las sucesivas transcripciones, inducen al estudioso a pensar en disparatados recorridos que se acomoden a lo escrito.

3.- Una buena parte de los recorridos entre ciudades romanas conocidas (probablemente la mayoría), en los que además se pueden encontrar evidencias claras de las vías romanas que las unían, no figuran en este Itinerario. Por ejemplo, podemos citar aquí la escasa representatividad de las vías descritas en el Itinerario, comparado con algunas redes identificadas hoy con cierta precisión (www.viasromanas.net).

Pretender avances significativos, basados en este tipo de documentación, es persistir en un ámbito en

el que nunca se ha progresado, precisamente por carecer de otras técnicas verdaderamente eficaces, moviéndose en esa curiosa superstición que asignaba la verdad absoluta a la literalidad de lo que en el documento se dice.

Otra de las fuentes documentales que se suelen utilizar para intentar “descubrir” el recorrido de las vías romanas es el llamado Anónimo de Ravena. La Cosmografía del Anónimo de Rávena está escrita, entre el 670-700 d. C. (PINDER Y PARTHEY, 1860).

Este documento procede, según los autores que lo han estudiado, de la transcripción de los nombres de ciudades que figuraban en un mapa. No queda demostrado que las vías romanas estuvieran pintadas en el mapa, ni tampoco figura ningún tipo de distancia entre las ciudades que, además, suelen agruparse al relacionarlas por zonas geográficas. Es difícil figurarse un documento de menor valor para resolver el problema de identificación de las vías romanas, que es lo que aquí nos ocupa. Sin embargo, no deja de ser mencionado insistentemente por quienes se ocupan de este tipo de estudios.

El Itinerario Burdigalense, completo y preciso en mayor grado que ningún otro, no incluye ningún tramo en la parte española. Suerte para los que estudien la parte francesa, porque para España no vale nada.

La tabula de Peutinger es un mapa confeccionado en escalas muy deformadas, para que pudiera acomodarse a un formato de pergamino enrollado. Dibuja las ciudades, las vías y las distancias entre ellas. Sin embargo, no se conservó la parte de Hispania y de Britania. Pues bien, a pesar de la falta absoluta de utilidad para nuestra zona geográfica, algunos autores, en su ignorancia se apoyan en este mapa para demostrar pretendidos recorridos de vías romanas (GRANDE DEL BRÍO, 2007: 67 y ss).

En definitiva, para la geografía de las vías romanas en España, no encontramos un gran valor en las fuentes documentales que nos han llegado y, en general, el futuro de la identificación de las vías romanas en todo el Mediterráneo, no pasará por ellas.

Hoy hemos encontrado un arma nueva en la comparación de la técnica constructiva en los restos constructivos aparecidos, verdaderos testigos y certificados de la existencia de la vía romana. El estado actual de la investigación de las vías romanas ya no se conforma, por fortuna, en mapas llenos de líneas, en especulaciones de variado pelaje derivadas de la medición de distancias, ni en extrañas asociaciones entre yacimientos, puentes, y caminos, en las que los primeros, siendo romanos, databan automáticamente a los segundos por razón de proximidad.

Ahora nos resulta mucho más útil el estudio comparativo de las estructuras del firme, de las diversas capas de piedra convenientemente dispuestas y en las calidades acostumbradas en las vías romanas. El considera-

ble ancho mínimo constatado en todos los casos, y la reducida pendiente máxima, todo ello encuadrado en un trazado derivado claramente de labores topográficas de replanteo y del traslado al terreno de unas características geométricas intencionadamente buscadas. El uso de la ingeniería de carreteras en las vías romanas, es un factor que constata perfectamente el momento tecnológico y constructivo romano.

3.2. La *damnatio memoriae* de la ciencia romana

Las vías romanas, hasta hoy, han tenido para el hombre moderno más preguntas que respuestas acertadas. Probablemente el desconocimiento que de ellas tenemos es similar al de otros aspectos cruciales de esa civilización, en la que la inexactitud se instaló desde que la historia la escribieron aquellos actores que, no sólo pugnaron contra ella, si no que la odiaban desde dentro, desde mucho antes de que cayera.

Incluso la demonización de ciertos gobernantes, sometidos a la *damnatio memoriae* por su propio pueblo, también fue recogida en los escritos de quienes contaron su vida unas décadas después (Suetonio).

La Verdad, es muy difícil de encontrar en los escritos que narran los conflictos donde un gobernante, o todo un pueblo, son defenestrados. La historia es escrita por los vencedores, con una parcialidad tan manifiesta que deforma la realidad sobre ambos bandos a favor del vencedor. Esto, que es válido para la historia incluso contemporánea, se agudiza mucho más en la historia antigua.

Afortunadamente, las construcciones que ciertas civilizaciones nos han dejado, tienen tanto peso que, incluso destruidas, sus excelencias son muy difíciles de ocultar por las falsedades que los libros nos han hecho llegar hasta nosotros. Siempre será bueno seguir la guía de estas construcciones para conocer a sus autores, por aquello de que “por sus obras les conoceréis”.

Si, en los escritos antiguos, la ausencia de verdad sobre el mundo romano es ya muy difícil de escrutar, no lo es tanto este mismo hecho en los escritos modernos.

La excelencia de la tecnología de carreteras romana, tema que nos ocupa y del que no me voy a salir por no prolongar indefinidamente este apartado, es asunto que hoy conocemos bien y que hemos expuesto en todo este trabajo. Sobre ello se han escrito falsedades, de tal proporción, que realmente vienen a decir exactamente lo contrario a lo que luego se ha demostrado como real.

A primeros de siglos XX aparecen autores interesados en demostrar que, la ciencia de la civilización romana empleó en sus carreteras, era propia de cocientes intelectuales subhumanos. Lefebvre des Noëttes, incluso experimentó en 1910 con atalajes que impedían el transporte de cargas (LEFEBVRE DES NOËTTES, 1931). Todo ello, sin explicar a cambio como ocurrió que, ingentes cantidades de todo tipo de cargas pesadas, habían sido transportados hasta los

confines del Imperio desde sus puntos de producción. La influencia de este autor sobre un buen número de autores carismáticos europeos, dio lugar a todo un cúmulo de implicaciones históricas. La deficiente tecnología romana se supuso como punto de arranque sobre el desarrollo de la posterior medieval y moderna, planteando así un progresivo desarrollo de esta, con inicio en la paupérrima de los romanos.

En la escuela historiográfica española ha tenido una importante influencia Gonzalo Menéndez Pidal, que a su vez asumió en su obra sobre los Caminos en la Historia, todos los postulados de Noëttes y otros más de tipo retrógrado, de cosecha propia, dibujándonos un panorama desolador sobre la técnica de los transportes en el mundo romano. Pontifica sobre este asunto con frases como estas:

- “... criterios que hacen más suaves y largos los caminos modernos y de la calzada un camino más rápido y también más duro, propio, por tanto, para caminantes y caballerías, pero no para carruajes” (p. 25).
- “queda como nota sobresaliente la magnitud innecesaria del afirmado de las calzadas si bien es la base principal de su durabilidad” (p. 27).
- “Los carros romanos son de carril estrecho de menos de un metro” (p. 31). (Y, sin embargo, todas las carriladas romanas de Pompeya, y de otras ciudades romanas exhumadas modernamente, miden 1,40 m. MORENO, 2004: 167 y ss).
- “Sin duda, esta poca eficiencia de la carretería romana se debe a la mala técnica del atalaje y a la falta de herradura” (p. 31).
- “puede decirse que la técnica constructora de vehículos progresó muy poco entre los romanos” (p. 32).

• “puede decirse que los carros para el transporte de personas eran escasos y poco usados; el viajero caminaba usualmente a caballo” (p. 32).

• “Parece ser que el nuevo enganche por medio de colleras rígidas apoyadas al pecho y hombro, comenzó a usarse allá por el siglo X, lo cual, unido al empleo de la herradura, hizo posible que los deficientes caminos medievales diesen un rendimiento superior al de las formidables calzadas del Imperio” (p. 43).

Si el problema de los atalajes ha sido superado con los recientes trabajos, que podemos resumir en el de Judith A. Weller, no ha pasado lo mismo con el de los caminos. Tanto esta autora, como cualquiera de los que han hablado de vías romanas, nos retratan caminos infames, con elevadas pendientes, y muy alejados de lo que es una carretera.

La *damnatio* de la ingeniería de la propia vía sigue sin ser superada. Los textos universitarios (ZARZALEJOS *et al.*, 2010: 390 y 391) siguen describiendo aún, bien entrado el siglo XXI, las falsas teorías asignadas a Vitruvio sobre la construcción de las vías romanas, asunto éste del que Vitruvio nunca escribió.

La idea que la historiografía en España ha tenido hasta hoy de la capacidad técnica de los romanos en sus carreteras, queda resumida en esta frase disparatada de Ubieto Arteta (1993): “En torno al año 1000 surgen en Europa los comerciantes, lo que obliga a acondicionar las viejas calzadas romanas para el tránsito de carros de transporte de mercancías. Como el paso por el Valle de Echo, a través de la calzada de Zaragoza a Bearne, no era aprovechable dado su trazado, se habilitó el Puerto del Somport de Canfranc (Huesca) que tenía una altura mucho menor”.

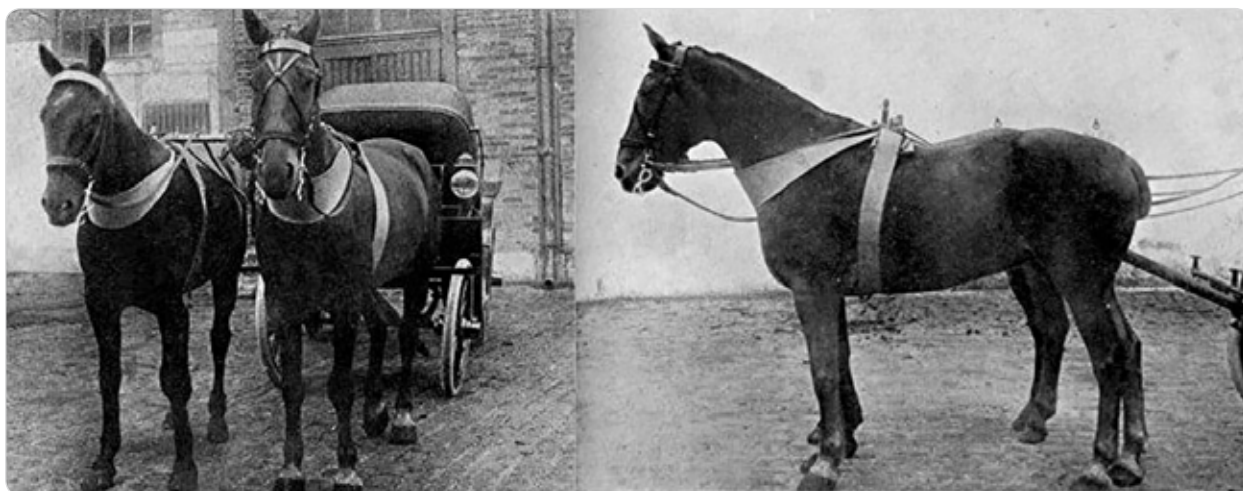


Fig. 30. Fotografías del experimento de Lefebvre des Noëttes, de 1910. La collera asfixiante que ensayó, no se corresponde con la realidad de los atalajes que los romanos usaban.

4. Bibliografía

- ALFOELDY-THOMAS, S.
1993 Anschirungszubehör und Hufbeschläge von Zugtieren, in KÜNTZEL, E. (Ed.) *Die Alamanenbeute aus dem Rhein bei Neupotz Band I*. 351-344. Mainz.
- AMIANO MARCELINO
Rerum Gestarum libri qui supersunt (14, 6).
- ARRÚE UGARTE, B., MOYA VALGAÑÓN, J.G. (Coord.)
1999 *Catálogo de puentes anteriores a 1800 en La Rioja*. Ministerio de Fomento, Centro de Publicaciones. Madrid.
- BELTRÁN MARTÍNEZ, A.
1955 El Puerto del Palo y la Vía Romana que lo Atraviesa. *Caesaravgvsta* 6, 127-140.
- BLÁZQUEZ, A. y SÁNCHEZ ALBORNOZ, C.
1918 *Vía Romana de Zaragoza al Bearne*. Junta Superior de Excavaciones y Antigüedades.
- BUFFIÈRES, L. et DESBORDES, J. M.
2006 *De la voie romaine au Chemin de Saint-Jacques: Le franchissement du por de Cize*. Societé d'Études Basques.
- CASAS TORRES, A.
1829 *Nuevas observaciones para la Historia General de Aragón, Navarra y Cataluña*. Imprenta de los herederos de la viuda Pla. Barcelona.
- CHEVALLIER, R.
1997 *Les Voies Romaines*. Picard.
- COSTA OLLER, F.
2012 *Camins del Rei. De Mataró al Vallès el segle diu*. Mataró.
- FLAVIO JOSEFO
Bellum Iudaicum, III-V.
- GARCÍA GONZÁLEZ, J. J., PETERSON, D. GARCÍA IZQUIERDO, I., GARCÍA ARAGÓN, L.
2010 *Introducción al conocimiento de la Viaria Romana de la Cuenca del Duero a través de la Documentación Altomedieval*. V Congreso de las Obras Públicas Romanas. Córdoba.
- GRANDE DEL BRÍO, R.
2007 La Calzada de la Plata en la provincia de Salamanca, en *Miliarios, mansiones y fortalezas*. 67 y ss. Salamanca.
- JOOST H. CROUWEL.
2010 *Caballos y Carros en el Mundo Antiguo*. Desarrollo de un día de reunión científica. Orestiada, Grecia 30 de septiembre 2006. Editado por Diamantis. Triantaphyllos-Domna Terzopoulou. Ministerio de Cultura y Turismo. Fondo de Gestión de Créditos para Proyectos Arqueológicos. Orestiada 2010.
- KISS, A & BÖKÖNYI, S.
1989 *Das römerzeitliche Wagengrab von Kozármisleny (Ungarn, Kom. Baranya)*. Budapest.
- LACARRA, J. M.
1949 *Las Peregrinaciones a Santiago de Compostela*. tomo II, cap. IV, p. 78.
- LEFEBVRE DES NOËTTES.
1931 *L'Attelage. Le cheval de selle à travers les Edades: Contribución à l'histoire de l'esclavage*. París, Lodewijckx, Marc & Wouters, Louis. 1995. Le jouguet de Wange. Brancards et Transport. Brussels.
- MAGALLÓN BOTAYA, M. A.
1987 *La Red Viaria Romana en Aragón*. Diputación General de Aragón. pp. 113- 133.
- MENÉNDEZ PIDAL, G.
1951 *Los Caminos en la Historia de España*. Ediciones Cultura Hispánica. Madrid. p. 43
- MORENO GALLO, I.
2004 *Vías Romanas. Ingeniería y Técnica Constructiva*. CEHOPU. Mº de Fomento. Madrid.
2009 *Item a Caesarea Avgvsta Beneharno: La carretera romana de Zaragoza al Bearn*. Institución Fernando el Católico. Zaragoza.
2010 *Vías Romanas. Las huellas de la Ingeniería perdida*. V Congreso de las Obras Públicas Romanas. Córdoba.
2011 *Vías Romanas en Castilla y León*. Junta de Castilla y León. Disponible en: www.viasromanas.net.
- PASTOR MUÑOZ, M. y PASTOR ANDRÉS, H. F.
2012 *Vehículos y medios de transporte en el mundo romano*, en G. BRAVO y R. GONZÁLEZ SALINERO (eds.). *Ver, viajar y hospedarse en el mundo romano*. 67-92. Signifer Libros. Madrid – Salamanca.
- PINDER, M. y PARTHEY, G.
1860 *Ravennatis Anonymi Cosmographia et Guidonis Geographica*. Friderici Nicolai. Berlin.
- PÓO GUTIÉRREZ, M., SERNA GANCEDO, M. L. y MARTÍNEZ VELASCO, A.
2010 Campamento (castra aestiva) de Cildá (Corvera de Toranzo y Arenas de Iguña), en *Castros y Castra en Cantabria. Fortificaciones desde los orígenes de la Edad del Hierro a las guerras con Roma*. Catálogo, revisión y puesta al día. ACANTO.
- RODRÍGUEZ MORALES, J., MORENO GALLO, I. y RIVAS LÓPEZ, J.
2004 La vía romana del puerto de la Fuenfría. *Estudios de Prehistoria y Arqueología Madrileñas* 13, 63- 86.

- ROLDÁN HERVÁS, J. M.
1975 *Itineraria Hispana*. Universidad de Valladolid, Departamento de Historia Antigua. Valladolid.
- RÖRING, C. W.
1983 *Untersuchungen zu römischen Reisewagen*. Koblenz.
- SCHLEIERMACHER, M.
1996 Wagenbronzen und Pferdegeschirr im Römisch-Germanischen Museum Köln. *Kölner Jahrbuch* 29, 205-295.
- SIRKS, A. J. B.
2007 *The Theodosian Code, a Study*. Editions du Quatorze Septembre.
- SPRUYTTE, J.
1983 *Early Harness Systems*. London, (Trans. M. L. Littauer).
- SUETONIO TRANQUILO, C.
Las vidas de los doce Césares.
- UBIETO ARTETA, A. y CABANES PECOURT, M. D.
1993 *Los caminos de Santiago en Aragón*. Departamento de Cultura y Educación. (Colección Estudios y monografías, 20).
- VEGECIO, FLAVIO RENATO
Epitoma rei militaris, III, VI.
- WELLER, J. A.
1999 *Roman Traction Systems*. Disponible en: <http://www.humanist.de/rome/rts/index.html>
- ZARZALEJOS PRIETO, M, GUIRAL PELEGRÍN, C. y SAN NICOLÁS PEDRAZ, M. P.
2010 *Historia de la cultura material del mundo clásico*. Universidad Nacional de Educación a Distancia. p. 390- 391.

La Vía Augusta en Ciudad Real: su identificación y excavación arqueológica

The Via Augusta in Ciudad Real: its identification and archaeological excavation

Palabras clave: Viaria romana, Hispania, Castilla-La Mancha, Campo de Montiel, Arqueología Antigua, *clavi caligae*.

Gako-hitzak: Bide erromatar, Hispania, Gaztela-Mantxa, Campo de Montiel, Antzinako Arkeologia, *clavi caligae*

Key words: Roman road, Hispania, Castilla-La Mancha, Campo de Montiel, Antique Archaeology, *clavi caligae*.

Luis Benítez de Lugo-Enrich¹, Jesús Sánchez-Sánchez²

RESUMEN

Este trabajo presenta información sobre una de las más antiguas e importantes vías de comunicación de la Península Ibérica. De la entidad y personalidad de esta vía dan cuenta los Vasos de Vicarello, que describen el itinerario A *Gades Romam*: "desde Cádiz a Roma". El estudio aporta los resultados de una intervención arqueológica que, además de confirmar el carácter romano de este tramo, pone de manifiesto cómo la aplicación sistemática de un método de intervención arqueológica adecuado puede aportar unos resultados relevantes para avanzar en la caracterización y el reconocimiento de los caminos romanos, sin que por ello haya que provocar el desmantelamiento del monumento; en este caso, un camino cuyo origen se remonta a dos milenios.

LABURPENA

Lan honek Iberiar penintsulako komunikazio-bide zaharren eta garrantzitsuenetako bati buruzko informazioa dakar. Bide honen garrantziaren eta nortasunaren berri ematen dute Vicarelloko Basoek. A *Gades Romam*, Cadiztik Erromara, ibilbidea deskribatzen dute. Azterlanak esku-hartze arkeologikoaren emaitzak ematen ditu. Esku-hartze horrek bide-zatiaren izaera erromatarra baieztatzeaz gain, agerian uzten du nola esku-hartze arkeologikorako metodo bat sistematikoki aplikatzeak emaitza garrantzitsuak eskaini ditzakeen bide erromatarren ezaugarriak zehazteko eta bide horiek ezagutzeko bidean aurrera egiteko, monumentua desegin beharrik gabe; kasu honetan, jatorria duela bi mila urte duen bidea desegin gabe.

ABSTRACT

This paper presents a wealth of information on one of the oldest and most important communication routes in the Ancient Iberian Peninsula, A *Gades Romam*, from Cádiz to Rome, described by Vicarello Goblets. The study provides the results of an archaeological intervention, confirming the Roman character of the section studied. It also shows how the systematic application of a proper archaeological intervention method can provide relevant results to progress in the characterization and recognition of Roman roads, without destroying the monument; in this case a road dating back two millennia.

1. Dpto. de Prehistoria y Arqueología, Facultad de Filosofía y Letras. Universidad Autónoma de Madrid. Campus de Cantoblanco. 28049 Madrid. Dpto. de Prehistoria y Arqueología, Facultad de Geografía e Historia (Centro Asociado de Ciudad Real). Universidad Nacional de Educación a Distancia. Centro Asociado de Ciudad Real. Apto. de Correos 238. 13300 Valdepeñas (Ciudad Real). luis.benitezdelugo@uam.es. <http://orcid.org/0000-0003-2000-6293>. <http://www.researcherid.com/rid/R-5521-2016>

2. Anthropos, S.L.: www.estudio-arqueologia.es. Correo e.: d.jesus100@gmail.com. <http://independent.academia.edu/SanchezJesus> <http://orcid.org/0000-0002-8769-6471>

1. Introducción

1. 1. Significado funcional de la Vía

El objeto de este trabajo es presentar los resultados de la investigación desarrollada sobre un tramo de uno de los principales viales de la España romana y prerromana. Pierre Sillières, de quien asumiremos muchos de sus planteamientos, sostiene que, hasta el final de la República, no habría en España más que cinco vías con tecnología auténticamente romana (SILLIÈRES, 1990a: 576 y 2003: 26). Si la disposición de estas vías estuvo al servicio del dominio militar de la Ulterior, la ruta objeto de nuestro estudio aseguraba la comunicación terrestre del centro de la Ulterior (Córdoba) con Roma, atravesando el *Saltus Castulonensis*. Fue la vía posteriormente reflejada en los Vasos de Vicarello, que comunicaba Tarragona con Cádiz por Valencia y Córdoba.

Probablemente fue la más importante durante la conquista, constituyendo una especie de espina dorsal que ponía en comunicación todo el sur de la Península (SILLIÈRES, 1990a: 577). Así, la ruta de los Vasos de Vicarello sería utilizada desde los primeros tiempos de la presencia romana: los ejércitos ganaban el valle del Guadalquivir por el *Saltus Castulonensis*. La mayor parte de las batallas de la Segunda Guerra Púnica pretendían dirimir el control de este itinerario (SILLIÈRES, 2003: 29).

Cuando Estrabón se refiere a Cádiz, dice que “*hecha abstracción de Roma, podría pasar por la ciudad más poblada del orbe [...]*” (traducción de García Bellido) (BALIL Y DELIBES, 1976: 140). Es muy conocido el fragmento de Estrabón en que informa de una modificación del trazado de esta vía Cádiz-Roma que tuvo lugar en tiempos de Augusto. Esta noticia de Estrabón será una fuente inagotable de confusión para toda la historiografía que la ha tratado. Confusión que no se ha resuelto en la actualidad.

Concretamente, con esta modificación se trataba de evitar el paso por el Campo Espartario, que Estrabón define como camino largo y árido, habilitando una nueva vía más corta y próxima a la marina. Ésta es la traducción de Schulten: “*Antes la vía iba por medio del Campo [Espartario] y por Egelasta, siendo molesta y larga, pero ahora la han trazado por el litoral, de manera que ya solo toca el Campo Espartario y sigue en la misma dirección que el trozo anterior, hasta Cástulo y Obulco y de allí a Córdoba y Gades*” (Arias, 1994: 8). Lo cual se presta a la confusión ya que la Vía a Cástulo por Carthago Nova y Acci pasa más próxima a la costa, pero no es más corta. Sin embargo, la vía por Albacete y Ciudad Real es más corta, pero alejada de la marina.

Para Gonzalo Arias, la Vía Augusta sería esa variante más corta. También para Luciano Pérez Vilatela



Fig. 1.- Vía Augusta y Vía de los Vasos de Vicarello, según Sillières. Dibujo de Jaime Moraleda Sierra.

la vía nueva aludida por Estrabón es la misma indicada en los Vasos de Vicarello (PÉREZ VILLATELA, 1998: 10). En cambio, para P. Sillieres la vía antigua es la interior o de los Vasos de Vicarello, en tanto que la nueva sería la que va por Carthago Nova, Acci y Mentesa a Cástulo.

En todo caso, esta reordenación viaria se relaciona con una nueva estructura del poder político del territorio con César y, luego, Augusto. Después de la Batalla de Munda, el dictador repartió castigos y favores que transformaron el panorama político de la España meridional. Las poblaciones que abrazaron el partido pompeyano serían en su mayoría castigadas. Tanto *Corduba*, *Munda* como *Carteia*. La primera sufrió la transformación en Colonia Patricia. Munda fue enteramente destruida y desapareció. Carteia declina también desde entonces (Sillières, 2003: 34). Por contra, otras poblaciones recibirán importantes favores; entre ellas, *Hispalis*, *Hasta Regia*, *Gades* y *Cartago Nova*. A lo que se añade la fundación de otras colonias (SILLIÈRES, 2003: 36).

En el fondo se descubre que César acometió la neutralización de la inclinación pompeyana de la provincia con una reorganización del territorio mediante dos mecanismos: una reorganización viaria y una colonización de largo alcance. Hasta entonces, la emigración romano-italica con destino a Hispania había sido de carácter estrictamente privado (Roldán Y Wulff, 2001: 305).

La vía Augusta sería planteada, primero por César y luego por Augusto, para constituir uno de los elementos de la reorganización provincial que este emperador llevó a cabo en Hispania (más que -aunque también- para abrir una vía alternativa a la que de antes atravesaba el Saltus Castulonensis) (SILLIÈRES, 1977: 362).

Es decir, si bien el paso por el *Saltus Castulonensis* había estado frecuentemente sujeto a perturbaciones (y la apertura de una nueva ruta entre Cartagena y Cástulo -es decir, entre el litoral de Levante y el valle del Guadalquivir-, permitiría disponer de un segundo acceso terrestre a la Bética), lo más importante era que la colonización cesariana-augustea había sembrado nuevos centros de poder romano entre la costa mediterránea y el Valle del Guadalquivir, que debían articularse con una nueva ruta. Esta nueva ruta supondría una alternativa a la más clásica y eficiente ruta republicana que aparece reflejada en los Vasos de Vicarello.

1. 2. El nombre de la vía: ¿Augusta, Heráclea, Heráclea o Camino de Aníbal?

Tratemos ahora del problema historiográfico de la nominación de estas vías. Entre Cástulo y *Saetabis* (Játiva) existen dos principales alternativas documentadas: la que pasa por *Libisosa* (Lezuza) y la que pasa

por *Cartago Nova* (Cartagena). Jiménez Cobo propone llamar Vía Augusta a esta última (es decir, a la documentada en el Itinerario de Antonino: *Castulo*, *Mentesa*, *Acci*, *Basti* y *Cartago Nova*) y denominar a la primera con el nombre de Vía de Aníbal (es decir, a la documentada en los Vasos de Vicarello: *Ad Morum*, *Ad Il Solaria*, *Mariana*, *Mentesa*, *Libisosa*, *Parietinis*, *Saltigi*, *Ad Palem*, *Ad Turres*, *Saetabis*) (JIMÉNEZ, 1992: 133).

De hecho, progresivamente, pero sin demasiado fundamento histórico, ha ido tomando cuerpo la denominación de Camino de Aníbal para referirse al trayecto del itinerario romano entre Cástulo y Játiva. Camino de Aníbal, sin embargo, "es un nombre popular documentado sólo en la travesía de Sierra Morena. Es Sillieres quien, identificándolo con la ruta de los Vasos de Vicarello, extiende la denominación al trayecto Cástulo-Saetabis" (ARIAS, 1991: 22). La Vía de Aníbal sólo se documenta en la cartografía del Instituto Geográfico Nacional en el siglo XIX en el término de Montizón y sus aldeas de Aldeahermosa y Venta de los Santos. Sillieres no sólo amplía esta denominación a todo el tramo hasta el litoral levantino, sino que niega su designación como Vía Augusta. Así lo entiende cuando dice que el Camino de Aníbal es "netamente más corto que la Vía Augusta" (SILLIÈRES, 2003: 36). Y ello pese



Fig. 2.- Tramo de la Vía Augusta a su paso por el borde meridional de la Meseta a través de Campo de Montiel, en la provincia de Ciudad Real. Dibujo de Jaime Moraleda Sierra.

a la consideración de haber permanecido como el eje principal entre el valle del Guadalquivir y el litoral del Levante en la época imperial.

1. 2. 1. Vía Augusta del Interior, Vía Augusta Litoral, Vía Augusta Bética

Argumentaremos seguidamente que no hay una única "Vía Augusta" en la Península Ibérica. Así como que todo el tramo hispano descrito en los Vasos de Vicarello debe ser entendido como "Vía Augusta".

Joaquín Lostal Pros (LOSTAL, 1992: 232), al estudiar los miliarios de la Tarraconense, llega a la conclusión de que con el nombre de "Vía Augusta" "*conocemos en Hispania tres vías: la vía Augusta litoral que desciende por la costa mediterránea hacia el sur, y la Vía Augusta del interior que desde Tarraco se adentra por el valle del Ebro, hasta llegar a Ilerda, donde se bifurcan dos ramales acreedores del mismo nombre...*" (LOSTAL, 1992:106). A éstas habría que añadir la Vía Augusta Bética, ubicada fuera del ámbito que estudia Lostal.

Lostal, dentro de los modelos de formularios de las inscripciones miliarias en la Tarraconense oriental, describe un grupo de formularios que introducen el nombre de la vía: "*en concreto está formado por la Fórmula Imperial en nominativo y el nombre de la vía a la que pertenece el miliario también en nominativo.*

Se da la circunstancia de que en la parte oriental de la Tarraconense el nombre que ostentaron las vías fue en todos los casos el mismo: Vía Augusta. Este tipo se remonta –como es lógico– a época de Augusto, el cual dará su nombre a cuatro vías distintas".

En nuestro país, el nombre de Vía Augusta aparece en algunos miliarios de la Citerior desde Augusto hasta mediados del s. III. No sólo a lo largo de la costa mediterránea, sino también en otras vías, como las que se internan hacia Pompaelo. Sin embargo, entre Valencia y el inicio de la Bética no se menciona nunca su nombre en los miliarios conservados.

Por lo que respecta a la Bética, aparece nuestra Vía con varios nombres: como "*a Baete et Iano Augusto ad Oceanum*" en los miliarios de Augusto y Calígula; como "*ab Iano Augusto qui est ad Baetem usque ad Oceanum*" en los de Tiberio y "*Ab arcu unde incipit Baetica*" con Domiciano.

Pero como Vía Augusta por primera vez se encuentra en una inscripción (no miliaria) de Vespasiano: "*Viam Aug. ab Iano ad Oceanum*" (LOSTAL, 1992: 224). Un poco después aparece en los miliarios de Domiciano del año 90 como "*Vía Augusta Militaris*". En los miliarios de los emperadores siguientes ya no aparece el nombre de Vía Augusta y tampoco se identifica la calzada indicando su origen y destino.

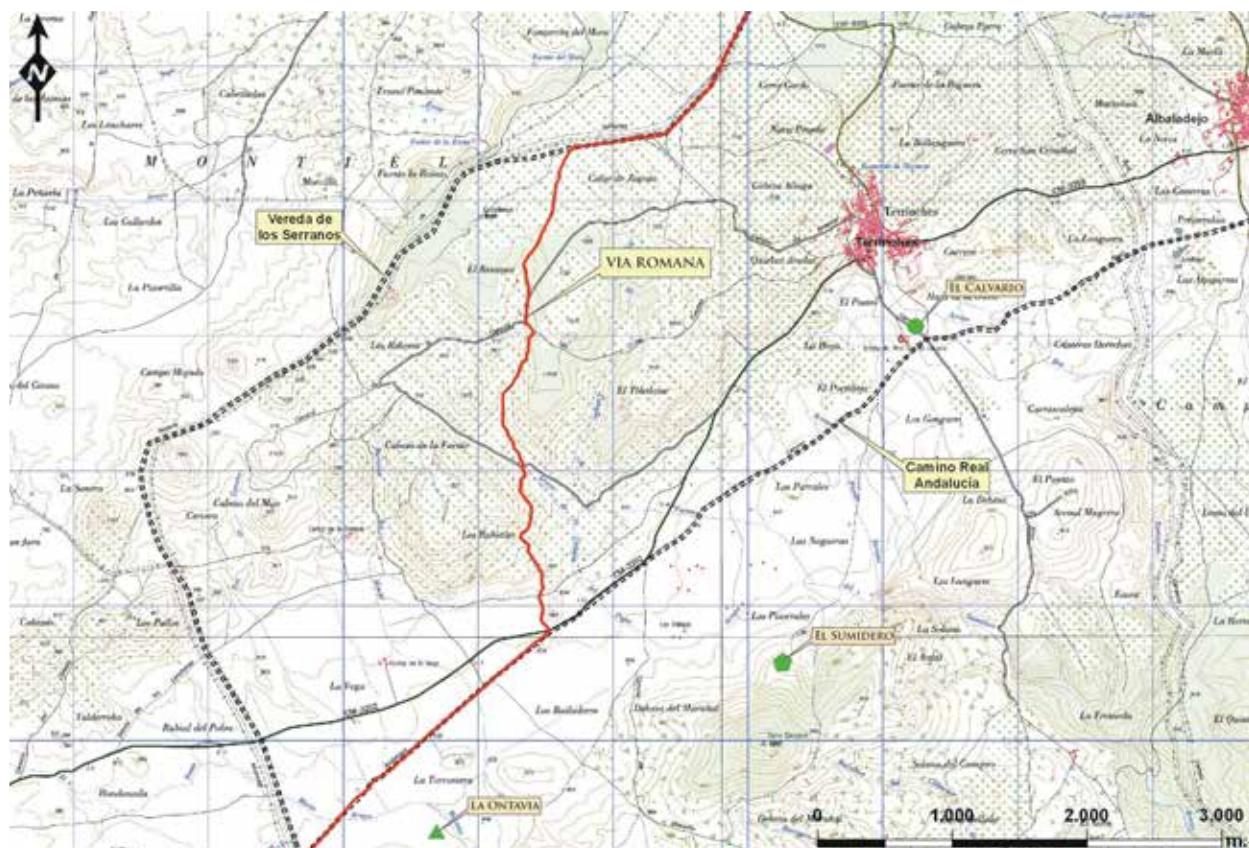


Fig.3.- Detalle del tramo de vía romana que no sigue una vía pecuaria. Dibujo de Jaime Moraleda Sierra.

Fuera de la Bética sí aparece el nombre de Vía Augusta en tiempos de Augusto (miliario 7 de Lostal). También los miliarios 11, 12, 13, 14 y 15 de Huesca (LOSTAL, 1992: 20-23), de Tiberio (miliario 30, de Tortosa) y de Nerón (miliario 53, Lérida). Éste último pertenece *“a la vía Augusta del Interior... que se creó en época de Augusto y que ya recibió atenciones en el reinado de Claudio en el tramo entre Ilerda y Osca”* (LOSTAL, 1992: 60).

Asimismo aparece esta denominación en época de Nerva (miliario 61, de Vinaix, Lérida) (LOSTAL, 1992: 67), Maximino y Máximo -que se puede datar en la primera mitad del año 238- (miliario 103 de Vinaixa-Lérida) (LOSTAL, 1992: 106).

La conclusión es obvia: no hay “una” sola Vía Augusta en España. Necesariamente es, referido a una entidad vial hispana, un calificativo más que un nombre propio.

1. 2. 2. Camino de Aníbal

En la serie de documentos de la Real Academia de la Historia que hemos manejado en relación con el trabajo de Martínez de Carnero correspondientes al tramo de nuestra vía entre Castulo y *Libisosa*, y del que seguidamente trataremos, en ninguno aparece la denominación de “Camino de Aníbal”, sino solamente “Vía Heraclea”. Pensamos que ambas denominaciones son inadecuadas en el ámbito científico.

La primera denominación resulta incorrecta porque, como ya apuntamos, el Camino de Aníbal *“es un nombre popular documentado tan solo en la travesía de Sierra Morena. Es Sillières quien, identificándolo con la ruta de los Vasos de Vicarello, extiende la denominación al trayecto Cástulo-Saetabis”* (ARIAS, 1991: 22).

Es significativo que cuando Sillières se hace la pregunta retórica de si *“cette appellation repose-t-elle sur quelque réalité historique?”* se

auto-responda que *“Ce n'est pas impossible”* (SILLIÈRES 1977: 40). En efecto, sería algo sobresaliente la existencia de tal imposibilidad. Sin embargo, es algo altamente improbable.

Parece improbable que la Administración romana republicana otorgara o consintiera después de la Tercera Guerra Púnica (149-146 a.C.) que la vía recibiera oficialmente tal nombre.

Y, aún aceptando que hubiera existido durante algún tiempo tal denominación entre la población, es bastante inconcebible que haya existido una continuidad en la transmisión oral del topónimo desde el siglo II a.C. hasta el siglo XIX.

De hecho, Sillières ya advierte que *“il faut constater qu'il ne se rencontre que dans la traversée de la Sierra Morena, aux environs de Castellar de Santisteban”* (SILLIÈRES, 1990: 220).

Por eso Sillières es, a la postre, muy claro: *“Aussi faut sans doute se résigner à ignorer le nom antique de la vieille voie républicaine qui joignait la côte méditerranéenne au Guadalquivir par le Saltus castulonenensis”* (SILLIÈRES, 1977: 39). No es posible matizar estas contundentes palabras de Sillières.

1. 2. 3. Vía Heraclea o Hercúlea

La denominación de “Vía Hercúlea” también resulta inadecuada, a pesar de que se trata de una denominación asumida por muchos autores (incluidos los académicos del XIX).

Por ejemplo, José María Blázquez menciona respecto de esta vía que *“se trata de la conocida Vía Heraclea, la primera calzada construida por los romanos, citada por Polibio (III, 39) y Estrabón (III, 4,9)”* (Blázquez, 1992: 19).

También se refiera a ella con esa denominación Juan Blánquez (Blánquez 1990: 65), y ha contado con



Fig. 4.- Vasos de Vicarello.

el respaldo de Gonzalo Menéndez Pidal (MENÉNDEZ, 1951:17). Según éste autor, la vía era ya conocida en tiempos de la colonización cartaginesa. Sin embargo, Pidal no se refiere al tramo ahora estudiado, sino que llama Hercúlea a la vía que corre *“paralela a la costa levantina, desde los Pirineos a Cartago Nova”* (MENÉNDEZ, 1951:18).

Por contra, Martín Jiménez Cobo señala contundentemente que *“el nombre de Vía Heraclea o Hercúlea no tiene fundamento en fuentes antiguas aplicado a la red hispana”* (JIMÉNEZ, 2001: 105).

En la misma línea, el Profesor Enrique Gonzalbes opina que *“no es segura la denominación de Vía Heráclea, pues este nombre sólo está documentado en el paso por los Alpes en Mont Genève”* (GOZALBES, 1986: 41).

Tampoco existe una tradición erudita unívoca que sustente esta denominación para el tramo que estudiamos. Por ejemplo, en fuentes documentales encontramos la Vía Heráclea identificada con un trazado entre Mérida y Cartagena.

En las Relaciones Topográficas de Felipe II de Chinchilla, tratando de los vestigios visibles de un tramo de calzada, se lee: *“No se aya qujen la aya fundado sjno fue Ercules el Grande que entro en Espanna por Cadiz que agora se dice Gibraltar y puso las columnas donde havja de ser Sevilla y llevo a Merida y la fundo [...] y dende la mjisma Mérida vjno poblando hasta Cartagena; y dende la misma Merida, hizo vna calçada hasta la dicha Cartagena que es de anchura de vn camino de carros poco mas, y esta hizo Ercules vjniendo dende Merida a Cartaxena y de trecho que sera como una legua cada trecho ponía quatro pilares levantados como de estado y medio de altos cada vno sobre la tierra ...”* (CEBRIÁN & CANO, 1992: 116).

Concluyendo: acerca de la nominación de “Heráclea” para esta vía volvemos a citar a Sillières, para quien no hay sombra de duda: *“cette dénomination ne repose pourtant sur rien”* (SILLIÈRES, 1977: 38).

1. 2. 4. ¿Es la Vía de los Vasos de Vicarello una Vía Augusta?

Volviendo al trazado de la Vía Augusta Bética, de la cual se sabe que sus millas se empezaban a contar en los miliarios desde el *Ianus Augustus* -el arco situado a la entrada del puente sobre el río Betis (Guadalquivir), cerca de Espeluy (Jaen)- caben dos grandes opciones para unirla con la Vía Augusta litoral: el trazado por Libisosa de los Vasos de Vicarello y el trazado por Lorca y Cartagena deducible del Itinerario de Antonino.

Si convenimos que no hay problema en identificar la Vía Augusta con la Vía de los Vasos de Vicarello en el tramo al norte de Valencia y al sur de Cástulo, ¿podríamos llamar también Vía Augusta a la ruta definida en los Vasos de Vicarello en el tramo ahora estudiado?

Hay algunos autores que no lo aceptan. Es el caso

de Sillières, quien niega el calificativo de Augusta a la Vía de Cástulo a Saetabis. En el otro extremo, Gonzalo Arias -a la inversa- repitió frecuentemente que no se puede denominar “Augusta” a la vía por Lorca y Cartagena: *“ni en las fuentes antiguas ni en los miliarios, ni en la geografía, ni en las fuentes árabes, hay razón alguna para colgar la etiqueta ‘Vía Augusta’ a los tramos de la ruta antoniniana A2 desde Adello hasta Castulone”* (ARIAS, 2001: 25).

La obra colectiva *Tabvla Imperii Romani* (Unión Académica Internacional) asume, por ejemplo, que la mansio Ad Palem, identificada como el Cerro de los Santos (Albacete), es una *“mansio de la Vía Augusta”* (INSTITUTO, 2001: 68). También, para esta obra, Libisosa es *“Mansio de la Vía Augusta”* (ibidem: 218). No obstante, la *Tabvla Imperii Romani* no dirime la contradicción: también Eliocroca (Lorca) es *“Mansio de la Vía Augusta”* (ibidem: 172).

Si nos centramos en el más certero de los datos -la epigrafía miliaria- es posible ver que en la obra de Lostal se aprecia que los miliarios de la época de Augusto se concentran en el mismo trazado que Sillières asigna como Vía Augusta (Lorca, Baza, etc.). Sin embargo, en ellos no aparece inscrita esa denominación de Vía Augusta. *“Los miliarios augusteos del convento cartaginense obedecen a una ordinatio que suprime el nombre de la vía”* (LOSTAL, 1992: 17). Reciben también el nombre de Vía Augusta tramos de vías por Huesca y Lérida que nada tienen que ver con el tránsito de una supuesta “única” Vía Augusta que una Tarragona con la Bética. A nuestro juicio esto, más que debilitar el “derecho” a llamar Vía Augusta al tramo castellano-manchego mencionado por los Vasos de Vicarello, lo acrecienta: aunque los miliarios de época augustea están en el tramo Cartagena, Lorca, Guadix, ninguno lleva -a diferencia de los del tramo del Valle de Guadalquivir- la denominación de la vía como “Vía Augusta”.

Es decir, tan “Vía Augusta” puede ser la que pasa por Cartagena, como la que pasa por Lezuza. Así como lo es también la que pasa por Pompaelo.

Por ello, resulta consistente elegir esa denominación de “Augusta” para todo el tramo hispano del itinerario de los Vasos de Vicarello, como ya hacía Roldán Hervás (ROLDÁN, 1975: 153). También Lostal, en esta misma línea, dice que *“esta vía formaba parte del conjunto de Vías Augustas con las que se designa la labor constructora de este emperador, rehaciendo y ampliando la estructura vial republicana”* (LOSTAL, 1992: 18). Posiblemente el punto de abordaje, por lo que respecta al tramo ahora estudiado, no sea dirimir si es o no es “la Vía Augusta”, sino si es o no es “una Vía Augusta”. Es decir, ya que hemos comprobado que no hay una sola Vía Augusta (desdoblada o no), sino que también se habla de una “Vía Augusta del interior hacia Asturica y Bracara”, se trataría más bien de ver si tal o cual vía es susceptible o no de poder recibir el calificativo de “augusta”.

Apoyando esta noción de Vía Augusta está el evidente servicio que la ruta de los Vasos de Vicarello hubo de prestar a los vehículos del *cursus publicus*. En este sentido, la fundación de la Colonia Libisosa apoya inequívocamente la persistente funcionalidad de esta Vía Augusta. Siguiendo nuestra línea argumental, nada obsta para que también sean “Vías Augustas” las que comunican la Bética con *Cartago Nova* por Lorca y Guadix.

En definitiva, a nuestro juicio, todo el tramo hispano descrito en los Vasos de Vicarello debe ser entendido como “Vía Augusta”. También entendemos que es más certera esta denominación para el tramo castellano-manchego de la Vía de los Vasos de Vicarello que los más cuestionados e inconsistentes de Vía Heráclea o Camino de Aníbal.

2. Estudio histórico-arqueológico de la vía Augusta en Ciudad Real

2.1. Investigación documental de los repertorios bibliográficos y cartográficos

2.1.1. La entrada de la vía en el actual territorio de Castilla- La Mancha: el problema del cruce de Sierra Morena

Esta zona de Sierra Morena se caracteriza por ofrecer unos de los más fáciles pasos entre la depresión Bética y la meseta. Sobre esta zona, Madoz informa que: “*El fácil acceso de esta sierra, hace que se halle atravesada por muchas veredas y caminos: el principal de estos es la famosa carretera que pasa por Despeñaperros, estableciendo comunicación entre Castilla y Andalucía, la antiquísima de Annibal, que formaba la misma comunicación antes de abrirse aquella*” (MADOZ, 1987: 107).

El área por el que esta Vía Augusta cruza Sierra Morena se correspondería con la parte del *Saltus Castulonensis* donde Asinio Polion, Gobernador de la Ulterior, al escribir a Cicerón el 43 a.C. refiere ciertas dificultades para el tránsito de sus correos. La situación de Asinio Polión en la Bética durante el año 43 a.C. es conocida gracias a tres cartas que envió a Marco Tulio Cicerón desde *Corduba* fechadas el día el 16 de marzo (Cic. Fam. 10, 31), finales del mes de mayo (Cic. Fam. 10, 33) y el día 8 de junio (Cic. Fam. 10, 32”).

Esta área es, también, donde en enero de 1810 se dio la Acción de Matamulas y Batalla de Montizón, en el marco de la invasión francesa de Andalucía.

El trazado concreto mayoritariamente aceptado mediante el cual la ruta Cádiz-Roma de los Vasos de Vicarello efectúa el cruce de Sierra Morena ha sido el propuesto por Pierre Sillières: un trazado que une Venta Quemada con Venta de los Ojuelos a través del Camino de Beas de Segura a la Mancha, por los Llanos de la Higuera, Cuesta de Matamulas, Camino de Terrinches, y Camino Real de Andalucía.

En 1977 Sillières describió así el trazado (de SO a NE) entre Venta Quemada y Venta de los Ojuelos: “*A la Venta Quemada..., la route moderne et la voie antique se séparent, la première obliquant au Nord en direction de Villamanrique, la seconde continuant vers le Nord-Est en restant sur la rive droite du ruisseau Doñador. Aujourd'hui, ses vestiges ont entièrement disparu avec les reboisements récents de ces hauteurs, mais, on la distingue encore sur les photographies aériennes de 1956, et elle figure encore sur la carte au 1/50.000 n° 864 où elle est devenue le Camino de Beas de Segura a la Mancha. Puis elle gagnait rapidement le haut des croupes sur le Llanos de la Higuera et Matamulas...*” (SILLIÈRES, 1977: 61).

Este trazado, aceptado por autores como Jiménez Cobo (2001: 127), Blánquez (1990: 69) y Arias (1991: 22) cuenta con el aval del detallado estudio de Martínez de Carnero en 1859 (del que seguidamente trataremos).

Sin embargo, dado su desfavorable perfil longitudinal, que le hace poco compatible con el modelo de vía romana carretera, fue cuestionado por uno de nosotros, que ya expuso la crítica y alternativa a la opción de Sillières (SÁNCHEZ, 2010).

Nuestra propuesta se concreta en un trazado topográfico mucho más favorable y para la cual, además, existe base documental anterior al estudio de Martínez de Carnero para apoyar su romanidad. Basándonos en documentos cartográficos y manuscritos datados entre 1809 y 1810, en los cuales se representa el denominado “Camino de los Romanos”, identificamos como vía romana un trayecto distinto al propuesto por estos autores, cruzando la sierra con un trazado con mucho mejor perfil longitudinal. Se trata, concretamente, una vía rotulada por los ingenieros militares del s. XIX que compusieron el croquis topográfico de la legua de terreno en que es más accesible Sierra morena por la carrera llamada de Montizón (Servicio Geográfico del Ejército, Cartoteca Histórica, Mapas y Planos, Provincia de Jaén, Anónimo. H. 1812, Página y número: 117) como “Camino de los Romanos”. Esta denominación se extiende desde el Cerro de las Vacas por al sur hasta el Cerro Gordo por el norte, en término municipal de Villamanrique (Ciudad Real). Es interesante reseñar que comparte trazado con el “Camino de Andalucía a la Puebla” así rotulado en la edición de 1896 del Mapa Topográfico Nacional. Así pues, con toda probabilidad se trata de un tramo viario compartido también por los caminos de los Repertorios del s. XVI identificados como Granada para Cuenca (n° 100 de Arias) y también de Granada a Villanueva de los Infantes (n° 93 de Arias).

2.1.2. Vestigios arqueológicos en el siglo XIX entre Castulo y Libisosa: Martínez de Carnero

En 1858 la Real Academia de la Historia emitió un “*Dictamen sobre cómo aprovechar los numerosos proyectos de obras públicas en la investigación de la*

geografía antigua y conservar las antigüedades, que en el curso de dichos proyectos se realicen, mediante la creación de varios premios". Se encuentra en la Carpetilla de expediente sobre los premios por descubrimientos de antigüedades de la Real Academia de la Historia (Signatura: CAG/9/7980/034(008)), que firman Salustiano de Olózaga y Aureliano Fernández-Guerra el 3 de abril de 1858. En él enuncian que "si las comunicaciones abiertas paulatinamente en el siglo anterior por orden de Fernando VI y Carlos III han borrado muchos rastros de las romanas vías, ya maltratadas por la acción incesante de la naturaleza y del hombre, ¿qué trecho, qué muestra, qué memoria habrá de subsistir de ellas el día en que se lleve a término el vasto plan emprendido ahora, con prodigioso ardor, de obras hidráulicas, ferrocarriles, caminos vecinales y carreteras provinciales y generales?".

En base a este Dictamen se estableció un sistema de premios para potenciar la investigación de las vías romanas: Con esa misma fecha se publicó el "Programa impreso de los Premios que la Real Academia de la Historia adjudicará por descubrimientos de antigüedades", ubicado en la Carpetilla de expediente sobre los premios por descubrimientos de antigüedades de la Real Academia de la Historia (Signatura CAG/9/7980/034(019)). Fig. 6

A esta convocatoria acudió el profesor de Primera Enseñanza de Almedina (Ciudad Real), don Rafael Martínez de Carnero, quien envió un texto titulado: "Memoria que tiene el honor de presentar a la Academia de la Historia, según su programa, el profesor de Primera Enseñanza de la villa de Almedina, D. Rafael Martínez de Carnero, acompañando el correspondiente plano. Año 1859" (Colección Fernández-Guerra, Sig. 9-7373-52). Acompañando a esta memoria, presentó dos planos³: el primero cubre el trayecto entre Libisosa (Lezuza, Albacete) y Terrinches (Ciudad Real), siendo éste el sentido en que hará la descripción de la vía. El segundo aborda el tramo entre Terrinches y Cástulo (Linares, Jaén). Son trazados sin curvas de nivel, aunque sí se acompañan de un rudimentario perfil longitudinal.

Concluye así su trabajo Martínez de Carnero: "dando por resultado final de mis observaciones que desde Libisosa hasta la Venta del Ojuelo, frente a Ntra. Sra. de Mairena, la vía romana se halla marcada y aprovechable en su mayoría. Y que desde dicha venta hasta Castulone, sólo se reconoce en sus vestigios y fragmentos salpicados, interrumpidos, dudosos, oscuros o perdidos" (SÁNCHEZ, 2008: 37).

La totalidad de la Memoria ha sido ya publicada y analizada por uno de nosotros (SÁNCHEZ, 2008: 33-45).

La Memoria y los Planos de Martínez de Carnero transmiten, entre otras cosas, una información preciosa sobre el estado real a mediados del siglo XIX de los restos visibles de la infraestructura de una de las más importantes y antiguas vías romanas en España.

3. Investigación arqueológica

3. 1. Bases generales

En 2010 la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha emitió su *Autorización* para la realización de trabajos arqueológicos en un tramo de la Vía Augusta situado en la provincia de Ciudad Real.

Este trabajo fue un reto, dado el problema que plantea el estudio de esta histórica vía desde una perspectiva arqueológica en un tramo en donde se encuentra solapada por la actual vía pecuaria de Vereda de los Serranos, entre los términos municipales de Terrinches y Santa Cruz de los Cáñamos en Ciudad Real.

La mayoría de los estudios realizados sobre la estructura viaria romana se han centrado en el reconocimiento de los trazados a partir de trabajos de pros-

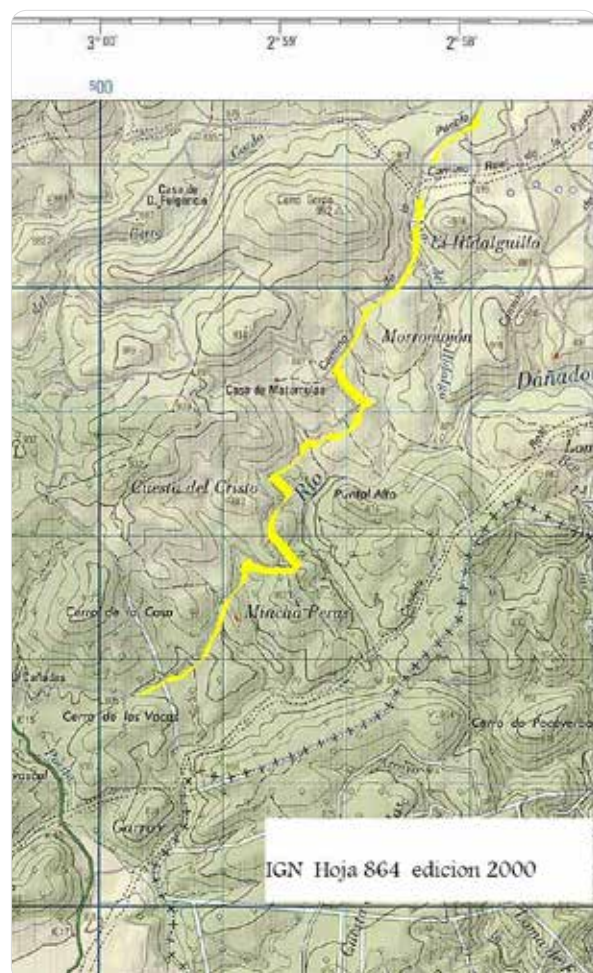


Fig. 5.- Localización del Camino de los Romanos en la Hoja 864 editada en 2000.

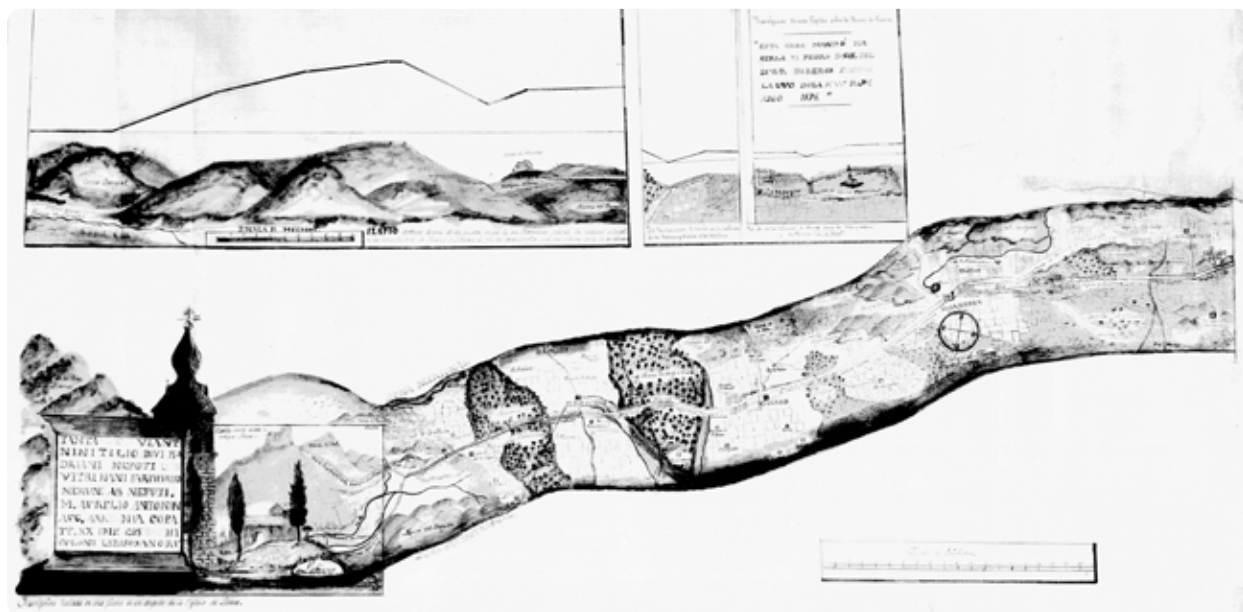


Fig. 6.- Plano y perfil longitudinal elaborado por Martínez de Carnero en 1859 sobre el tramo estudiado.

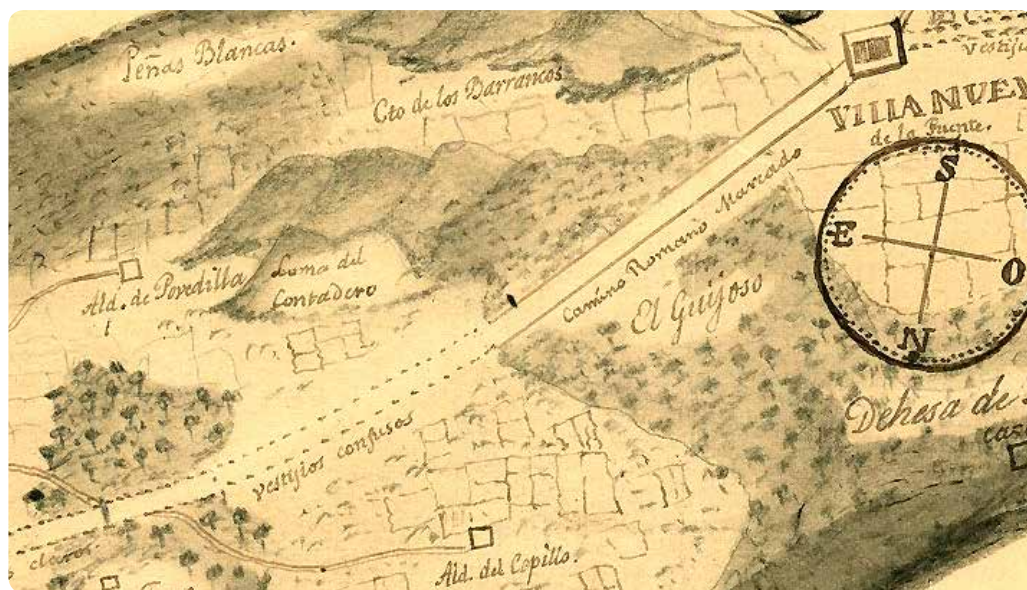


Fig. 7.- Plano elaborado por Martínez de Carnero en 1859, en el cual aparece rotulado un "Camino romano marcado" junto a Villanueva de la Fuente-Mentesa Oretana (Ciudad Real).

pección sobre el terreno y mediante medios aéreos. Especial interés despertaban en estos trabajos las reducciones geográficas de los diferentes enclaves citados por las fuentes históricas, en discursos de marcado carácter historiográfico tendentes a la elaboración de análisis sobre las dinámicas de poblamiento del territorio sujeto a estudio. Últimamente, ha servido como importante herramienta para la identificación de vestigios viarios romanos el hecho de valorar su eventual imbricación en un proyecto reglado de corte ingenieril

cuya misión más definitoria era la de posibilitar la existencia de un eficaz tráfico rodado, sostenido así mismo por criterios de eficiencia y efectividad en su mantenimiento multiseccular. En contadas ocasiones se contemplaba la intervención arqueológica en la vía como estrategia de documentación.

Esta dinámica investigadora ha experimentado una transformación a partir de la irrupción y proliferación de las intervenciones arqueológicas vinculadas a los grandes proyectos de infraestructuras, en los que ha

3. "Dibujo de una parte del trazado de la vía romana de Cástulo a Libisosa; incluye una inscripción geográfica de Libisosa". Autor: Martínez de Carnero, Rafael, Fecha: 1859/03/10. Lugar de emisión: Almedina. En Carpetilla de expediente sobre los premios por descubrimientos de antigüedades de la Real Academia de la Historia. Signatura: CAG/9/7980/034(063). "Dibujo de un tramo de la vía romana de Cástulo a Libisosa; incluye varias inscripciones de Cástulo y del miliario hallado en la Venta de los Santos." Autor: Martínez de Carnero, Rafael, Fecha: 1859/03/10, Lugar de emisión: Almedina, en Carpetilla de expediente sobre los premios por descubrimientos de antigüedades de la Real Academia de la Historia Signatura: CAG/9/7980/034(064).



Fig. 8.- Mapa militar de principios del siglo XIX en el que aparece el "Camino de los romanos".

adquirido protagonismo el denominado modelo de "arqueología profesional o de gestión". En este modelo habitualmente las intervenciones arqueológicas tienen como objetivo prioritario el rescate, salvamento y la documentación técnica de los bienes culturales afectados, en un proceso acelerado de "gestión ordenada de la destrucción". En este contexto es en el que se imbrica este trabajo, debido a las continuas afecciones a las que se ve sujeto el tramo de vía objeto de estudio: abandono, apertura de caminos, adaptación incontralada como ruta turística, implantación de tuberías, etc.

Como botón de muestra, podemos señalar que la implantación de una tubería de abastecimiento de agua al Campo de Montiel ocasionó unas pérdidas irreversibles y muy lamentables, por innecesarias. Por su relevancia histórica, esta vía antigua se encontraba inventariada y protegida en las cartas arqueológicas de diferentes términos municipales con las referencias 07.13.049.0049 (Albaladejo), 07.13.816.0044 (Terrinches), 07.13.092.0099 (Villanueva de la Fuente), 07.13.570.0069 (Montiel), 07.13.069.0027 (Puebla del Príncipe) ó 07.13.090.0066 (Villamanrique). En la actualidad es parte de la Ruta del Quijote y de la ruta GR-60, debido a lo cual son muchas sus posibilidades de musealización y puesta en valor (si no se pierde antes). Sin embargo, en 2009 más del 50% de la calzada conservada fue destruida por la mencionada obra. La Administración regional aprovechó que la antigua Vía Augusta hoy queda inscrita entre los márgenes de una vía pecuaria de dominio público para enterrar esa tubería a lo largo de la antigua calzada, reventando la construcción romana. El 26 de octubre de 2009 la Dirección General de Patrimonio Cultural fue informada sobre una denuncia acerca de este hecho emitida por



Fig. 9.- Cruce de Sierra Morena por Montizón. Detalle del croquis topográfico militar anónimo de principios del siglo XIX realizado en el marco de la Guerra de la Independencia (1812) sobre la zona estudiada. Se rotula un "Camino de los Romanos", cuya traza correspondería al cruce de Sierra Morena de la Vía Augusta o Vía de los Vasos de Vicarello.

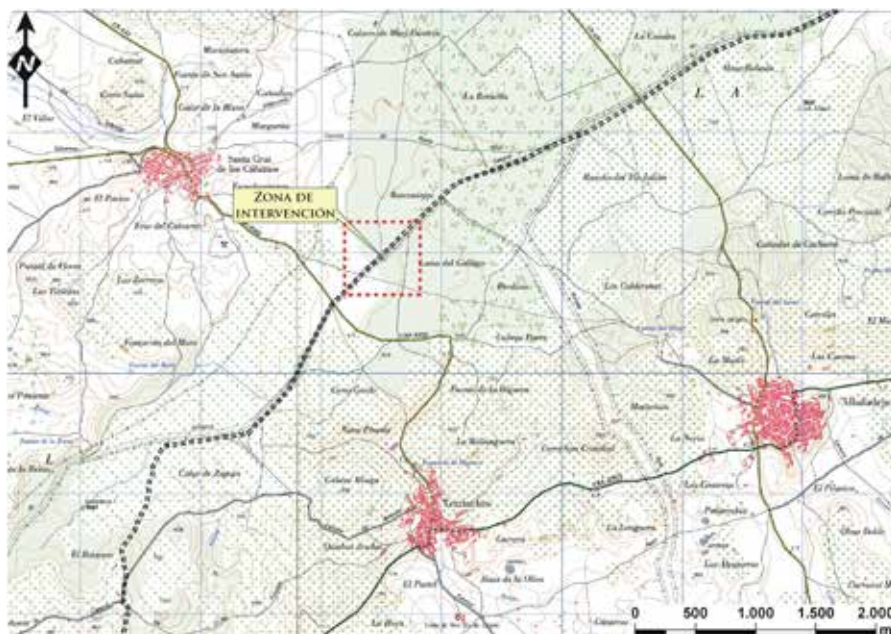


Fig. 10.- Localización de las áreas intervenidas. Dibujo de Jaime Moraleda Sierra.



Fig. 11.- Situación de los puntos de intervención. Dibujo de Jaime Moraleda Sierra.

uno de nosotros a la Delegación Provincial de Cultura en Ciudad Real, de la que no ha existido respuesta hasta la fecha. A comienzos de 2011 fue presentado otro Informe (nº Registro JCCM: 176.784) sobre estas pérdidas patrimoniales, proponiendo que fueran exigidas a la empresa constructora medidas compensatorias, como pudiera ser la reconstrucción y musealización de un tramo de la vía romana. Ante la falta de respuesta concreta de la Administración competente el 21 de febrero de 2011 fue presentada una denuncia a la Guardia Civil. La investigación policial permitió constatar los daños ocasionados, acabando los arqueólogos responsables de la vigilancia de aquella obra imputados

en julio de 2011 como presuntos responsables de un delito por daños al Patrimonio Histórico.

Es preciso señalar con claridad que hoy nuestra generación ha sido incapaz de preservar por más tiempo este legado milenario, dado que no se han aplicado con efectividad las medidas de Arqueología Preventiva previstas por la ley. Es injustificable que este hecho haya sucedido en el siglo XXI, cuando contamos con leyes, inventarios y procedimientos administrativos para proteger, si hay voluntad para ello, nuestro Patrimonio Arqueológico. Y hay que decir también con claridad que era absolutamente innecesario romper la vía romana para enterrar la tubería; ambas infraes-

estructuras -la histórica y la nueva- eran perfectamente compatibles. Las cartas arqueológicas, los estudios previos de afección patrimonial y el control arqueológico que se aplicaron a esta obra se han mostrado en esta ocasión como herramientas meramente estéticas, ineficaces y muy deficientes, pues parece como si los responsables de la gestión patrimonial de la obra no hubieran sabido que la vía romana estaba ahí.

Los responsables de la Delegación de Cultura en Ciudad Real se inhibieron en su obligación de proteger este singular elemento del Patrimonio Arqueológico provincial, al no detener una obra que estaba destrozando un vestigio arqueológico excepcional, según el aviso recibido (BENÍTEZ DE LUGO, 2011).

Siendo ésta sólo una de las afecciones que ha sufrido en Castilla-La Mancha en tiempos recientes la desprotegida Vía Augusta (BENÍTEZ DE LUGO, 2011), la intervención arqueológica programada, cuyos resultados serán expuestos a continuación, tenía como uno de sus objetivos "hacer visible" el monumento, para que no fuera destrozado nuevamente por pasar inadvertido.

Antes de describir esos resultados es conveniente señalar que, en el estado actual del conocimiento, es posible resumir la estructura de una vía romana como una sucesión de capas de piedra que en los niveles inferiores son gruesas o muy gruesas, y que van disminuyendo de tamaño a medida que se asciende de nivel hasta llegar a calibres finos o muy finos en la capa de rodadura. Ello es lógico si se reflexiona sobre la idoneidad de este material, más que apto para favorecer la pisada de monturas y bestias de carga, y la adherencia transversal de la rueda de carro (MORENO, 2005: 3). Es excelente pavimento en tiempo seco y mojado, se comporta bien ante los desperfectos por desgaste y formación de baches, y es fácil de mantener y reparar por mera adición o redistribución de material.

Todo este conjunto de capas de áridos va encajonado entre piezas pétreas grandes y/o medianas dispuestas en forma de bordillo, al menos en la capa inferior de cimentación. La anchura constatada en la plataforma útil de estos caminos oscila entre los 4,5 y los 8 metros (ibid.). En el caso concreto objeto de este estudio su anchura oscila entre los 6 y los 7 metros, dependiendo de los tramos.

Las losas y adoquinados en superficie, tan tópicos y "populares", se usaban únicamente en las calles de las ciudades donde su función está justificada por los mismos motivos que hasta el siglo XX se han empleado: la limpieza de las bostas de los animales sólo es posible en estos pavimentos, mientras no es necesario ni conveniente que por el interior de las ciudades los vehículos alcanzaran grandes velocidades (ibid.).

Es por ello por lo que se establece como prioritaria la caracterización e identificación de las vías romanas. En ello la arqueología juega un papel, casi nos atreveríamos a decir que decisivo.

En la identificación de una vía romana es clave su caracterización funcional: una vía romana es una carretera (MORENO, 2004: 38, 2005: 5). Las técnicas de trazado, el correcto dimensionamiento del firme, los estudios previos del terreno, la geología aplicada, la mecánica del suelo, etc. forman el elenco que permite discernir lo que es una vía romana y lo que no.

El primer aspecto a resaltar es en su desarrollo longitudinal, que nunca superan pendientes superiores al ocho por ciento. Asunto éste resuelto sabiamente por los romanos y que no escatimaban medios ni esfuerzos, cortando y rebajando la roca allí donde fuese necesario o rebajando la pendiente mediante una serie de curvas y contracurvas.

En zonas llanas, como es el caso concreto del tra-



Fig. 12.- Corte del agger de la Vía Augusta en el término municipal de Terrinches.

mo estudiado en este informe, lo habitual es realizar la explanada mediante el terraplenado (MORENO, 2004: 87). En este tipo de terreno, la penillanura del Campo de Montiel, los desmontes son raramente necesarios y de escasa entidad. En este caso el técnico romano prefirió llevar a cabo la infraestructura del camino aportando materiales procedentes de cantera. El levante del paquete de firmes sobre el suelo, lo que los campesinos todavía llaman “el malecón”, libra de los efectos perniciosos del agua a toda la infraestructura. Se trata de un sistema costoso pero de bajo mantenimiento y de gran durabilidad.

Otros aspectos básicos que definen a las carreteras romanas son sus características estructurales, la excelente capacidad portante total, aportada por la estructura añadida y la especialización de los materiales constructivos empleados en su construcción.

Los paquetes de afirmado de las vías romanas siempre responden a una cierta complejidad, delatora de una planificación avanzada y de un proyecto constructivo preciso (MORENO, 2004).

La composición de las distintas capas suele realizarse con materiales bien diferenciados. Son capas con espesores pequeños para optimizar la compactación o, en todo caso, ajustados a la granulometría del árido empleado, como ocurre en las capas gruesas.

En los perfiles limpiados en esta intervención se llegan a observar perfectamente las líneas de compactación entre capas, la formación de capas de regularización, el recebo con áridos finos para sellar alguna capa, etc.

En algunas ocasiones, la estratigrafía de la vía se caracteriza por varias capas de pequeño espesor, de entre diez y quince centímetros, con materiales de grano fino, estando unas sobre otras debidamente compactadas, hasta adquirir espesores totales del firme de casi un metro. En estos casos, en los que una capa de cimentación de materiales gruesos no existe, normalmente por la ausencia de este tipo de piedras en el te-

rreno, toda la capacidad portante del firme se confía a la sucesión de capas delgadas, pero bien compactadas.

Siempre se constata la completa eliminación del sustrato vegetal e incluso el saneo de las partes blandas y oquedades cuando el sustrato rocoso está próximo a la superficie, regularizando en estos casos el terreno con rellenos parciales antes de proceder al extendido general de las primeras capas de la estructura.

El diseño de la estructura responde a la naturaleza del terreno natural de asiento, añadiendo más potencia de firme cuanto más pobre o blando es el terreno natural. El tramo objeto de estudio, el Campo de Montiel, es una unidad geomorfológica constituida por materiales mesozoicos. Fundamentalmente triásicos y jurásicos. Es lo que se conoce como “Cobertura Tabular Mesozoica Indeformada”, con una configuración geológica de zócalo y cobertera. Sobre el zócalo cuarcítico paleozoico se disponen los estratos mesozoicos que hacen la función de cobertera. La disposición de los estratos es tabular, depositándose los estratos horizontalmente o con un ligero basculamiento, unos sobre otros. Los materiales más deleznablees como arcillas, areniscas, margas y yesos se sitúan en la parte inferior, mientras que la función de techo la realizan las calizas jurásicas. Ello da lugar a un relieve en altiplano. Por esta altiplanicie es por donde discurre este tramo de vía, asentada en terraplén sobre la cobertera sólida de calizas, que en algunos puntos aflora en superficie, constituyendo un más que excelente firme sobre el que asentar la infraestructura viaria. Ello es especialmente apreciable en los Puntos de Intervención 2 y 3 (*vid. infra.*)

Por ser el sustrato fundamentalmente pétreo la cimentación de piedras gruesas es omitida por innecesaria.

Los materiales aportados para la construcción de la vía son de naturaleza local: clastos de caliza, zahorras, arcillas y gravas extraídos del entorno del camino. Ello no impide el reconocimiento de la vía en este tramo, toda vez que el terraplén visible en forma de trapecio y el encintado de bordillos delimitadores de

Fig. 13.- Vía Augusta. En el centro de la imagen se aprecia su bordillo meridional. La calzada se extiende hacia la izquierda de la imagen, justo por donde se ha enterrado la tubería. En la esquina superior izquierda de la imagen, una señal indicativa de que estamos en un itinerario turístico: la Ruta del Quijote, camino apto para el tránsito de minusválidos en silla de ruedas (¿?).



la capa inferior denotan la presencia con claridad del camino romano.

El proceso de extracción de estos materiales y áridos en zonas próximas a la traza provocan pequeños endorreísmos en ambos flancos del camino. Estas hondonadas, fácilmente observables, se corresponden con las primitivas canteras. Se encharcan en tiempo húmedo y generan una vegetación específica que las delata.

Las capas finales, "las capas de rodadura", son las más elaboradas en su ejecución. Se caracterizan por la presencia de áridos de granulometría fina como arenas y zahorras calizas, no agresivas para la pezuña de las bestias. Los animales de tiro romanos no estaban herrados, por ello esta capa ha de ser apta para la pezuña del animal, ni demasiado blanda que degrade con rapidez, ni demasiado gruesa o angulosa que hiera la pata

del animal de tracción. Caso bien distinto es a partir de la Edad Media cuando los animales ya están herrados, ello les permite circular por las abandonadas y degradadas vías romanas, con suelo infame en buena parte de sus tramos con la capa de rodadura perdida.

En el tramo estudiado se observa sobre los restos de la capa de rodadura original de la vía romana piedra caliza basta con aristas de tamaño medio y pequeño, posiblemente procedente de machaqueo. Ello puede responder a reparaciones realizadas habitualmente en los siglos XVIII y XIX. Ello es fácil de observar en aquellos tramos donde no se ha transformado el camino en épocas recientes. Estas reparaciones pudieron producirse en momentos históricos en que la red de Caminos Reales se constituía sobre los caminos principales existentes, incluidos los que procedían de las carreteras ro-



Fig. 14.- Niveles del agger documentados en el Punto de Intervención 1.



Fig. 15.- Vista general de la intervención en el Punto 1.

manas. En estos casos, el propio camino así reparado, se conserva abandonado, cubierto por vegetación preferentemente xerófila (tomillos y aulagas en este caso) que contrasta con la herbácea del margen.

No obstante, conviene precisar que resulta difícil discernir si estos clastos cuarcíticos sin desbatar proceden de reparaciones ulteriores al origen romano de la vía o forman parte de las capas intermedias de la infraestructura, que el abandono y la erosión han puesto al descubierto, filtrándose las arenas y gravas finas de la capa de rodadura original hacia estas capas de granulometría intermedia. Este extremo sólo podría ser confirmado tras la excavación arqueológica mediante secciones transversales en algunos puntos de esta importante vía romana.

Por lo expuesto anteriormente y en este contexto, la problemática arqueológica que plantea el estudio de la vía romana se resume en las siguientes cuestiones principales, convirtiéndose éstas en eje fundamental de toda actuación de carácter arqueológico asociada a la red viaria antigua (PALOMINO Y MARTÍNEZ, 2010: 48):

a.- Análisis y documentación. Se han tomado como bases las fuentes históricas, así como las diferentes investigaciones ya realizadas sobre el tramo objeto de estudio, incluyendo dentro de esta actuación todos aquellos elementos que pudieran estar relacionados de forma directa o indirecta con la traza de la vía, como pueden ser yacimientos arqueológicos, puentes, miliarios, etc.

b.- Reconocimiento de trazados. Para ello han sido imprescindibles tanto el trabajo de prospección sobre el terreno y por medios aéreos, como la excavación arqueológica.

c.- Puesta en valor y musealización. Este apar-

tado, obviamente ha de ser el irrenunciable paso final. Se trata de una medida que se ha incorporado muy recientemente al estudio y conservación de los itinerarios antiguos. Es muy importante en este punto considerar a los tramos conservados como yacimientos arqueológicos susceptibles de ser protegidos mediante su incorporación a los diversos documentos de protección patrimonial: cartas arqueológicas, planes urbanísticos y de desarrollo, etc.

La aplicación del método estratigráfico clásico se ha adaptado a las condiciones de estratificación particulares que presentan las vías, donde la estratigrafía responde a un hecho deliberado, desempeñando los depósitos una intencionalidad funcional determinada, de carácter exclusivamente estructural, a diferencia de otros contextos arqueológicos de tipo sedimentario cuya formación es el resultado de otro tipo de mecánicas y dinámicas como son ocupación funeraria, doméstica, etc.

Es por ello por lo que ha sido obligado diseñar estrategias de intervención que permitan identificar y definir el proceso estratigráfico y constructivo de la vía, reconociendo las sucesivas capas de afirmado desde la base de la secuencia. Ha resultado necesaria la definición y el reconocimiento de las características del sustrato natural y su tratamiento previo, en la medida que actúa como soporte sobre el que apoya el resto de la estructura. A la importancia del afirmado hay que añadir el diseño de un trazado con pendientes longitudinales reducidas y una proyección en planta que minimice la distancia entre los puntos a comunicar.

Asimismo, dado que “excavar es destruir”, la intervención arqueológica se ha planteado de forma que no supusiera una afección directa para la conservación del monumento. Nuestro trabajo se ha adaptado



Fig. 16.- Niveles del agger documentados en el Punto de Intervención 1.

escrupulosamente a los objetivos de documentación planteados: una limpieza para el reconocimiento de la secuencia constructiva.

Para ello nos hemos centrado en aquellos puntos donde la vía había sido parcialmente destruida y seccionada anteriormente por completo, al ser atravesada perpendicularmente por caminos abiertos y/o reformados con potente maquinaria en fechas recientes, quedando la estratigrafía de la vía al descubierto. Ello ha facilitado la realización de una lectura estratigráfica completa del monumento sin afectar al mismo. Al tiempo, ha dejado algunos materiales arqueológicos al descubierto (*vid. infra.*) que han sido recuperados y depositados en el Museo de Ciudad Real. Nuestro trabajo ha limpiado longitudinalmente de vegetación varios tramos del talud embordillado visible en superficie y perfilado de las cunetas de los caminos que rompen la vía, para facilitar la documentación textual y gráfica (fotografías y dibujos).

La metodología de intervención aplicada ha sido adecuada para este tipo de yacimientos, pues ha permitido obtener secciones trasversales completas que permiten reconocer y analizar con detalle la dinámica y el desarrollo de la secuencia constructiva. Igualmente, en el denominado por nosotros "Punto de Intervención 1", se ha procedido a una proyección longitudinal de escalones progresivos (MORENO, 2010: 30). Este sistema, no sólo añade información sobre las características de los sucesivos aportes, sino que a su vez permite el reconocimiento de eventuales fases del proceso constructivo, como por ejemplo los medios mecánicos empleados en el extendido de los materiales y áridos.

Éste es el método correcto de intervención arqueológica en una vía romana; no así el desgraciadamente más extendido, que acaba con el elemento investigado: el decapado en extensión tanto de los niveles de rodadura, como de los lechos que los soportan hasta llegar a la cimentación de la vía, considerada en no pocas ocasiones como la "auténtica vía romana".

Las zonas de intervención en nuestro caso han sido:

- Punto de Intervención 1. Coordenadas UTM: 513189 / 4275604.
- Punto de Intervención 2. Coordenadas UTM: 513398 / 4275791.
- Punto de Intervención 3. Coordenadas UTM: 513404 / 4275796.
- Punto de Intervención 4. Coordenadas UTM: 513361 / 4275757.

3.2. Puntos de intervención

3.2.1. Punto de Intervención 1

El Punto de Intervención 1 se ubica en la intersección entre la vía y el Camino de Santa Cruz de los Cáñamos a Albaladejo. Las labores de mejora de este camino en fechas recientes habían ampliado su cuneta, afectando transversalmente a la vía romana.

Además en este punto el actual camino que discurre paralelo al trapecio del terraplén de la vía, apreciable en la actualidad, en la Vereda de los Serranos, se solapa y monta sobre el mencionado terraplén en tres metros de anchura. Por ello se ha procedido a la limpieza de dos metros y medio del perfil afectado por la cuneta del Camino de Santa Cruz de los Cáñamos a Albaladejo.

Igualmente se ha procedido a la limpieza del bordillo norte, en cinco metros de longitud. El bordillo sur no ha sido objeto de limpieza, toda vez que como se ha comentado supra, el actual camino de rodadura de la Vereda de Serranos se solapa sobre la vía romana en su mitad sur en tres metros de su anchura.

Como se ha comentado en el apartado anterior la metodología de intervención más adecuada es aquella tendente a obtener secciones trasversales, ya que permiten reconocer y analizar con detalle la dinámica y el desarrollo de la secuencia constructiva.

Dicha sección transversal se ha obtenido en la mitad norte de la vía, en dos metros y medio de su anchura, tras la limpieza de la cuneta del Camino de Santa Cruz a Albaladejo.



Fig. 17.- Vista general de la intervención en el Punto 1.

En este “Punto de Intervención 1” se ha procedido a una proyección longitudinal de escalones progresivos. El escalonado longitudinal facilita la lectura y la diferenciación de las capas por lo que es aconsejable su realización en aquellos casos en los que la sección vaya a ser puesta en valor y publicitada. Este sistema, no sólo añade información sobre las características de los sucesivos aportes, sino que a su vez permite el reconocimiento de determinadas dinámicas del proceso constructivo, como por ejemplo los medios mecánicos empleados en el extendido de los materiales y áridos.

La sección transversal parcial realizada ha permitido constatar que la cimentación se construye con diversas capas de afirmado a base de piedras de tamaños variados, calizas del contexto litológico en el que se asienta la vía, sobre el que se disponen diversas capas de afirmado de materiales sedimentarios más finos. Toda la estructura del camino, desde la cimentación hasta el nivel de rodadura superior, se configura mediante diferentes depósitos de gravas, que presentan una granulometría más fina en la parte superior de las diferentes capas.

El sustrato geológico se caracteriza en estas zonas por la presencia de una costra caliza y un potente paquete de arcillas de tono rubial intenso, muy compacto y sin intrusiones, sobre el que se disponen las capas que constituyen el afirmado de la vía romana. En la base se deposita un echadizo (UE 4) de textura arcillosa y estructura muy compacta con mampuestos

calizos de tamaño medio y grande, cuya finalidad es regularizar el terreno sobre el que se asienta la siguiente capa. Esta unidad presenta un espesor que oscila entre los 25 y 18 centímetros.

Sobre esta base de regularización se ubica la UE 3, que se caracteriza por un potente paquete de arcillas de tono anaranjado, de textura muy compacta, con un espesor que oscila entre los 20 y los 35 centímetros. En esta matriz arcillosa se imbrican abundantes mampuestos calizos de tamaño medio y pequeño. Esta unidad está delimitada por el embordillado de la vía. Bordillo que presenta una fábrica de mampuestos calizos de tamaño grande, sin desbastar, pero careados al exterior. La UE 3 y el bordillo constituyen la cimentación de la estructura.

Este cimiento queda cubierto por un nivel de arcillas anaranjadas, la UE 2, con numerosas piedrecillas calizas de calibre pequeño, que forman un paquete compacto que oscila en su espesor desde los 18 a los 12 centímetros que regulariza el plano superior de la cimentación, dando paso a un nuevo aporte de textura arenoso arcillosa de tono rubial oscuro, la UE 1, estructura suelta y homogénea, que contiene gran cantidad de gravas de caliza de calibre reducido y algunas piedras irregulares de tamaño reducido, a modo de zahorras, caracterizado como nivel de rodadura, con un espesor oscilante entre los 10 y los 20 centímetros. En la parte superior de esta unidad se encuentra la cobertura vegetal, de especies xerófilas entre las que destacan aulagas y tomillos, sien-

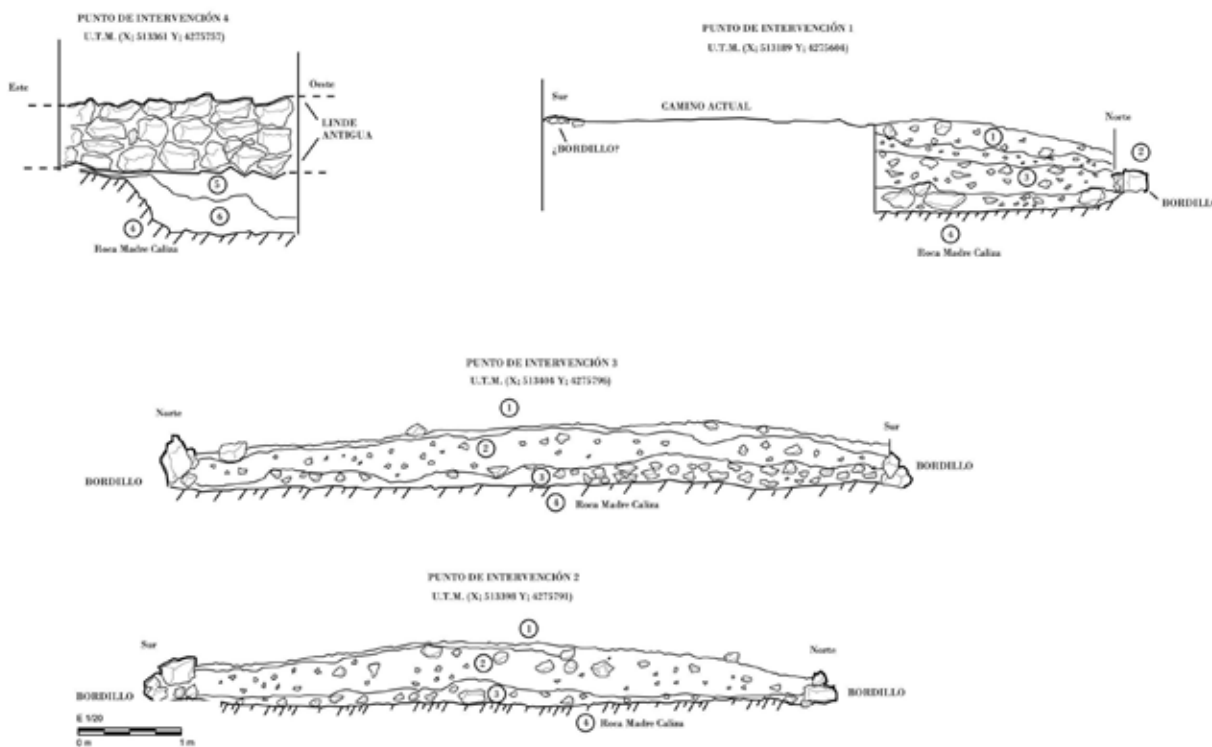


Fig. 18.- Perfiles estratigráficos documentados. Dibujo de Enrique Mata Trujillo.

do esta última especie la más abundante.

Al efectuar la limpieza del bordillo norte de la vía, en cinco metros de longitud, y delimitando lateralmente la estructura de la vía, se ha apreciado un paquete de arcillas y arenas de tonalidad pardo amarillenta, y estructura suelta y homogénea que constituye el talud del terraplén. Esta unidad está removida y alterada por las obras de cuenteado del camino de Santa Cruz de los Cáñamos a Albaladejo y presenta abundantes residuos sólidos urbanos procedentes de un antiguo vertedero incontrolado, sellado y clausurado apenas unos años atrás.

3.2.2. Punto de Intervención 2

Este punto de intervención se ubica en la intersección entre la vía y un camino de servicio de explotaciones agropecuarias. En el margen oeste del camino. La apertura de este camino en fechas recientes, y posteriores mejoras, había afectado transversalmente a la vía romana.

Al igual que en los Puntos 1 y 3 se ha procedido a la limpieza del bordillo norte, en dos metros de longitud. El bordillo sur ha sido objeto de limpieza en un tramo de tres metros.

En este Punto de Intervención 2, al igual que en el 3, la sección transversal se ha obtenido en toda la anchura de la vía, en diagonal, toda vez que el mencionado camino de servicio corta diagonalmente el trapecio de la vía. Ello ha sido debido a que nuestro trabajo se ha limitado a la limpieza de los perfiles, evitando intervenir en la estructura de la vía, para lograr así que la presente intervención arqueológica dañe en modo alguno al monumento, minimizando en gran medida los daños que nuestra intervención pudiese ocasionar. Es por ello que en los Puntos 2 y 3 no se ha procedido a una proyección longitudinal de escalones progresivos. A pesar, que como se ha comentado anteriormente, el escalonado longitudinal facilita la lectura y la diferenciación de las capas por lo que es aconsejable su realización, ya que esta técnica no sólo añade información sobre las características de los sucesivos aportes, sino que a su vez permite el reconocimiento de determinadas dinámicas del proceso constructivo, como por ejemplo los medios mecánicos empleados en el extendido de los materiales y áridos.

Es por ello que desde aquí se recomienda su utilización en ulteriores intervenciones arqueológicas en este tramo de vía romana.

La sección transversal completa realizada ha permitido constatar que la cimentación parte de la base de calizas de origen jurásico del contexto litológico en el que se asienta la vía, sobre el que se disponen diversas capas de afirmado de materiales sedimentarios más finos. Toda la estructura del camino, desde la cimentación hasta el nivel de rodadura superior, se configura mediante diferentes depósitos de gravas, que presentan una granulometría más fina en la parte superior de las diferentes capas.

El sustrato geológico se caracteriza en esta zona por la presencia de una costra caliza jurásica (UE 4) sobre el que se disponen las capas que constituyen el afirmado de la vía romana. En la base se deposita un echadizo (UE 3) de textura arcillosa y estructura compacta, de tono pardo, con mampuestos calizos de tamaño medio y grande, cuya finalidad es regularizar el terreno sobre el que se asienta la siguiente capa. Esta unidad presenta un espesor que oscila entre los 15 y 20 centímetros.

Sobre esta base de regularización se ubica la UE 2, que se caracteriza por un potente paquete de arcillas de tono anaranjado, de textura muy compacta, con un espesor que oscila entre los 40 y los 20 centímetros. En esta matriz arcillosa se imbrican abundantes mampuestos calizos de tamaño medio y pequeño. Esta unidad está delimitada por el embordillado de la vía. Bordillo que presenta una fábrica de mampuestos calizos de tamaño grande, sin desbatar, pero careados al exterior. En ocasiones, algunos de estos mampuestos calizos del bordillo están calzados por otros de menor tamaño con el objeto de dar solidez al conjunto. Las UEs 2 y 3 y el bordillo constituyen la cimentación de la estructura.

Este cimientado queda cubierto por un nivel de arcillas anaranjadas de tono más oscuro, la UE 1, con numerosas piedrecillas calizas de calibre pequeño y mediano, que forman un paquete que oscila en su espesor desde los 15 a los 8 centímetros que regulariza el plano superior de la cimentación. Estructura suelta y homogénea, que contiene gran cantidad de gravas de caliza de calibre reducido y algunas piedras irregulares de tamaño mediano, a modo de zahorras, caracterizado como nivel de rodadura. Si bien este nivel de rodadura está muy erosionado, estando buena parte de sus materiales, arenas y gravas muy finas, derivados en ambos márgenes de la vía cubriendo y rebasando las líneas de embordillado. Ello ha sido observado al efectuar la limpieza de los tramos de bordillo reseñados al comienzo de este apartado.

En la parte superior de esta unidad se encuentra la cobertura vegetal, de especies xerófilas.

3.2.3. Punto de Intervención 3

Este punto de intervención se ubica junto al punto 2, en la intersección entre la vía y un camino de servicio de explotaciones agropecuarias. Se halla en el margen Este del camino. La apertura de este camino en fechas recientes, y posteriores mejoras, había afectado transversalmente a la vía romana.

La metodología de intervención ha sido la de obtener secciones trasversales completas, ya que permiten reconocer y analizar con detalle la dinámica y el desarrollo de la secuencia constructiva. Igualmente se ha procedido a la limpieza de los bordillos norte y sur en un tramo de tres metros.

La sección transversal se ha obtenido en toda la

anchura de la vía, en diagonal, toda vez que el mencionado camino de servicio corta diagonalmente el trapecio de la vía. Ello ha sido debido a que nuestro trabajo se ha limitado a la limpieza de los perfiles, evitando intervenir en la estructura de la vía, para lograr así que la presente intervención arqueológica dañe en modo alguno al monumento, minimizando en gran medida los daños que nuestra intervención pudiese ocasionar. Es por ello que en los Puntos 2 y 3 no se ha procedido a una proyección longitudinal de escalones progresivos.

La limpieza de perfiles realizada ha permitido constatar que la cimentación parte de la base de calizas de origen jurásico del contexto litológico en el que se asienta la vía, sobre el que se disponen diversas capas de afirmado de materiales sedimentarios más finos.

El sustrato geológico se caracteriza en esta zona por la presencia de una costra caliza jurásica (UE 4) sobre el que se disponen las capas que constituyen el afirmado de la vía romana. En la base se deposita un echadizo (UE 3) de textura arcillosa y estructura muy compacta, de tono pardo anaranjado, con mampuestos calizos de tamaño medio, cuya finalidad es regularizar el terreno sobre el que se asienta la siguiente capa. Esta unidad presenta un espesor que oscila entre los 15 y 20 centímetros.

Sobre esta base de regularización se ubica la UE 2, que se caracteriza por un potente paquete de arcillas de tono anaranjado, de textura muy compacta, con un espesor que oscila entre los 40 y los 20 centímetros. En esta matriz arcillosa se imbrican abundantes mampuestos calizos de tamaño medio y pequeño. Esta unidad está delimitada por el embordillado de la vía. Bordillo que presenta una fábrica de mampuestos calizos de tamaño grande, sin desbastar, pero careados al exterior. En ocasiones, algunos de estos mampuestos calizos del bordillo están calzados por otros de menor tamaño con el objeto de dar solidez al conjunto. Las UEs 2 y 3 y el bordillo constituyen la cimentación de la estructura.

Este cimientado queda cubierto por un nivel de arcillas anaranjadas de tono más oscuro, la UE 1, con numerosas piedrecillas calizas de calibre pequeño y mediano, que forman un paquete que oscila en su espesor desde los 10 a los 5 centímetros que regulariza el plano superior de la cimentación. Estructura suelta y homogénea, que contiene gran cantidad de gravas de caliza de calibre reducido y algunas piedras irregulares de tamaño mediano, a modo de zahorras, caracterizado como nivel de rodadura. Si bien este nivel de rodadura está muy erosionado, estando buena parte de sus materiales, arenas y gravas muy finas, derivados en ambos márgenes de la vía cubriendo y rebasando las líneas de embordillado. Ello ha sido observado al efectuar la limpieza de los tramos de bordillo reseñados al comienzo de este apartado.

En este tramo estudiado se observa, en la UE 1, sobre los restos de la capa de rodadura original de la vía romana piedra caliza basta con aristas de tamaño medio y pequeño, posiblemente procedente de machaqueo.

No obstante, conviene precisar que resulta difícil discernir si estos clastos cuarcíticos sin desbastar proceden de reparaciones ulteriores al origen romano de la vía o forman parte de las capas intermedias de la infraestructura, que el abandono y la erosión han puesto al descubierto, filtrándose las arenas y gravas finas de la capa de rodadura original hacia estas capas de granulometría intermedia y rebasando las líneas de embordillado.

En la parte superior de esta unidad 1 se encuentra la cobertura vegetal, de especies xerófilas.

3.2.4. Punto de Intervención 4

Este punto de intervención se ubica muy próximo a los puntos 2 y 3, en un linde que corre paralelo adosado al bordillo norte de la vía romana. Este linde está constituido por mampuestos de caliza de tamaño grande, sin desbastar, pero careados, dispuestos "a piedra seca" con ripio de caliza de tamaño pequeño. Presenta cuatro hiladas de desarrollo en altura, con una media de sesenta centímetros.

La elección de este punto ha venido dada por intentar discernir si este antiguo linde encubre estructuras propias de la vía como alcantarillados o bordillos y taludes de protección para preservar la estructura de la acción perniciosa del agua. Toda vez que junto a él se observan importantes socavones o navazos que en ocasiones se encharcan. Estas depresiones son, casi con seguridad, los testigos de las canteras de la extracción de áridos para la construcción de la vía.

La metodología de intervención ha sido de limpieza bajo este linde, en una longitud de dos metros, obteniendo así su caracterización estratigráfica.

Antes de continuar reseñar que tras la intervención en este punto no ha sido posible discernir ningún tipo de estructura asociada al camino romano, ni ha sido observada acción antrópica alguna, ni se han exhumado materiales arqueológicos de ningún tipo ni cronología. Siendo la secuencia estratigráfica estéril, propia de la composición litológica del suelo.

Sobre la roca madre caliza irregular (UE 4) se ubica un potente y compacto paquete de arcillas, la UE 6, de tono anaranjado claro con evidencias de degradación y precipitación de la roca madre, con una potencia de 40 a 15 centímetros. Sobre esta unidad y sin solución de continuidad se ubica la UE 5, de tono pardo anaranjado, más oscuro, con presencia de raíces, y textura más suelta. En esta matriz se observan algunos clastos de cuarcita de tamaño pequeño. El linde se asienta directamente sobre esta unidad 5.

Este lindazo sería un testigo fósil de aquellos momentos históricos en los que los habitantes del entorno parcelaron y enajenaron buena parte de la titularidad pública de la vereda de ganados. Aspecto éste que es fácilmente constatable en la actualidad cuando buena parte de cultivos leñosos (olivo) y herbáceos se ubican dentro de los límites del deslinde actual realizado por

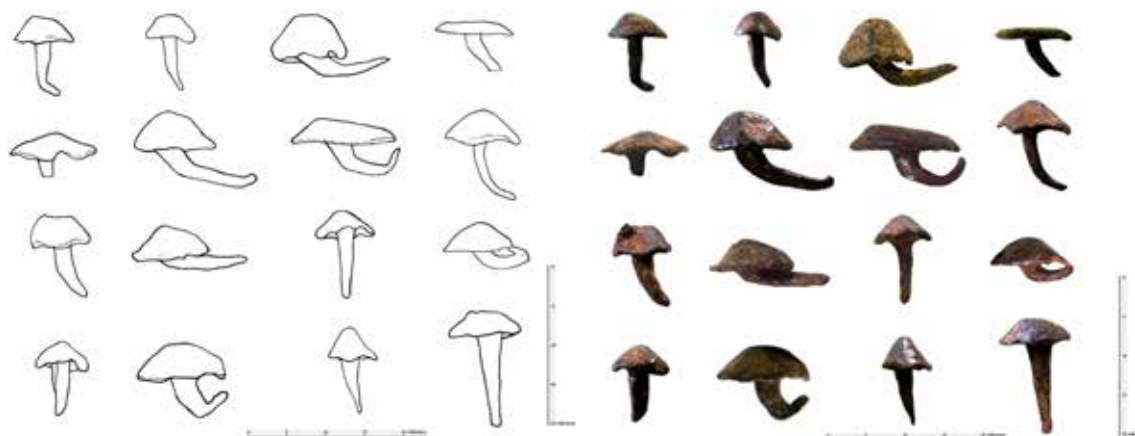


Fig. 19.- *Clavi caligarii*. Dibujo de José Luis Fernández Montoro.

la Administración regional.

A pesar de que esta intervención puntual no ha podido determinar su asociación a la vía, sería necesario excavar catas con metodología arqueológica a lo largo de este linde, y desmontajes parciales de esta estructura en tramos de longitudes mayores.

3.2.5. Conclusiones de la intervención realizada

Los resultados de esta actuación han permitido constatar que las estructuras materiales analizadas se ajustan completamente a las que hoy en día se asume caracterizan una vía romana.

El hallazgo en las limpiezas y consolidaciones realizadas de un conjunto de elementos metálicos, característicos del uso de la vía por el ejército romano (RODRÍGUEZ MORALES, 2011a y b), en concreto los *clavi caligarii* o tachuelas de cáliga con detector de metales, es una prueba concluyente del uso de esta calzada en época romana (RODRÍGUEZ MORALES *et al.*, 2012).

Estos hallazgos pueden ser puestos en relación con la recuperación de un later con impronta de estos *clavi caligarii* durante las excavaciones arqueológicas desarrolladas en la cercana villa de La Ontavía (Terrinches, Ciudad Real) (BENÍTEZ DE LUGO *et al.* 2011a y 2012).

4. Propuesta de musealización

La Vía Augusta se encuentra musealizada y puesta en valor como recurso turístico en diversas comunidades autónomas; no en Castilla-La Mancha. El camino mencionado por los Vasos de Vicarello fue utilizado con seguridad por grandes figuras de la Antigüedad, como Cayo Julio César, que recorrió, junto a su ejército de 8 legiones, por ella los 2.400 km que separaban Roma de Obulco en menos de un mes, a comienzos de diciembre del año 46 a.C.; e incluso escribió un

breve poema, Iter, describiendo su viaje.

Hemos propuesto señalar el tramo existente entre Mariana (Puebla del Príncipe-Ciudad Real) y Mentesa (Villanueva de la Fuente, Ciudad Real) y poner en valor de forma intensiva una milla romana (1.480 m.) en el tramo mejor conservado localizado entre Terrinches, Santa Cruz de los Cañamos, Montiel y Albaladejo, colocando un neomiliario, limpiando de vegetación el agger, instalando panelería informativa y barriando los bordillos para conseguir un aspecto lo más parecido posible a su estado inicial.

Este itinerario podría poner en comunicación diferentes elementos del patrimonio cultural estudiado y conocido de la zona, vertebrando un recorrido turístico de interés (BENÍTEZ DE LUGO, 2003; BENÍTEZ DE LUGO, HEVIA y ESTEBAN, 2004; BENÍTEZ DE LUGO y ÁLVAREZ, 2004; BENÍTEZ DE LUGO *et al.*, 2011B; GARCÍA BUENO, 1994 Y 1997).

La elaboración de una serie de paneles informativos, como los ya realizados por uno de nosotros en dos caminos antiguos -la calzada de los Malos Pasicos (de época ibérica) y la Vereda Real de Almansa (de época islámica)- debe de combinar la información histórica con la turística.

También se podría poner en valor uno de los cortes abiertos en la calzada, convenientemente protegido, acompañado de un panel explicativo de las técnicas constructivas de carreteras de los ingenieros romanos.

5. Conclusiones

En este trabajo ha sido presentada abundante información sobre una de las más importantes vías de comunicación de la Península Ibérica. Concretamente, el tramo analizado atraviesa la Submeseta Sur. Si bien hunde sus raíces en el mundo prerromano, es en la Hispania romana cuando alcanza su máximo apogeo.



Fig. 20a.- Later con impronta de *clavus caligae* procedente de La Ontavia (Terrinches, Ciudad Real).



Fig. 20b.- Later con impronta de *clavus caligae* procedente de La Ontavia (Terrinches, Ciudad Real).

Es la vía de la conquista de la Ulterior y luego la más corta comunicación por tierra de la Bética con la capital del Imperio.

De la entidad y personalidad de esta vía dan cuenta los Vasos de Vicarello, que describen el itinerario desde Cádiz a Roma. Lamentablemente, ni la epigrafía ni los textos clásicos acreditan fehacientemente la denominación de "Vía Augusta" para este tramo castellano-manchego objeto de nuestro estudio.

Sin embargo, a la luz de los datos aportados es posible sostener que esta denominación es más adecuada para esta vía que las otras que ha recibido (Vía Heráclea, Hercúlea y Camino de Aníbal). En este sentido asumimos las palabras de Sillières (citadas en el texto) quien, al tratar del tramo Cástulo-Saetabis que él mismo nomina como Camino de Aníbal, advierte que *"aussi faut sans doute se résigner à ignorer le nom antique de la vieille voie républicaine qui joignait la côte méditerranéenne au Guadalquivir par le Saltus castulonenensis"*. Y, respecto de la denominación Vía Heráclea, es aún más claro, si cabe: *"cette dénomination ne repose pourtant sur rien"*.

Junto a la preceptiva revisión bibliográfica, y previo al trabajo de campo, se han aportado los resultados de la investigación de fuentes primarias, tanto cartográficas como textuales, que se encuentran depositadas en el Servicio Geográfico del Ejército, en la Real Academia de la Historia y en el Instituto de Historia y Cultura Militar. Finalmente, la colaboración de informantes locales ha sido decisiva en la identificación de tramos confusos.

Se ha revisado el estado de la cuestión por lo que se refiere al paradigma actual con más capacidad explicativa respecto de la viaria romana. Se ha asumido el formulado en las obras de Isaac Moreno a las que se

hace referencia en el capítulo de Metodología.

Ha sido constatada la romanidad de los vestigios estructurales todavía conservados en el territorio objeto de estudio. Tanto por sus características de trazado ingenieril como por las características de sus paquetes de firmes detectados en la intervención arqueológica.

Los Puntos de Intervención sobre la Vía Augusta analizados en este trabajo, además de confirmar el carácter romano de este tramo, ponen de manifiesto cómo la aplicación sistemática de un método de intervención arqueológica adecuado puede aportar unos resultados relevantes para avanzar en la caracterización y el reconocimiento de los caminos romanos, sin que por ello haya que provocar el desmantelamiento del monumento; en este caso, un camino cuyo origen se remonta a dos milenios.

La caracterización de las evidencias debe realizarse tomando como referencias principales las cuestiones relacionadas con la técnica constructiva, que se ha manifestado como el indicador más válido para la identificación de la red viaria romana. La Arqueología está en condiciones de contribuir de forma determinante a resolver la problemática que tradicionalmente se ha planteado en torno a este tema, aportando datos que permitan superar planteamientos que han constreñido el análisis de estos elementos de ingeniería histórica.

La intervención desarrollada en un tramo de la actual Vereda de los Serranos evidencia la existencia de secuencias constructivas perfectamente articuladas que denotan una planificación clara del proyecto de ejecución del trazado, manifestando dinámicas perfectamente establecidas y pautadas en el desarrollo constructivo de la vía. Esa, sin duda, es una de las características fundamentales de un trazado viario romano: la planificación y ejecución de la infraestructura como lo que es: una formidable obra de ingeniería bien planificada y ejecutada.

El empleo de materiales procedentes del entorno

6. Agradecimientos

Este estudio no habría sido posible sin los trabajos arqueológicos desarrollados por Honorio Javier Álvarez García, José Luis Fernández Montoro, Enrique Mata Trujillo, Jaime Moraleda Sierra y Jesús Rodríguez Morales.

El Ayuntamiento de Terrinches y especialmente su Alcalde, D. Nicasio Peláez Peláez, ha prestado apoyo institucional, económico y logístico.

Queremos finalmente manifestar nuestro agradecimiento a los distintos informantes locales que, con su conocimiento del terreno, han añadido -también por su edad- unas identificaciones toponímicas imposibles de encontrar en los más usuales registros catastrales actuales. Particularmente a D. Blas García, de Villamanrique, queremos reconocer su colaboración e inestimable ayuda en la identificación de la traza de la Vía Augusta en las dos vertientes de Sierra Morena. También a D. Antonio León Jimeno Sánchez, de Terrinches, quien con su amable dedicación, entusiasmo e información allanó importantes dudas sobre la continuidad de la vía en la zona donde la información de la Memoria de 1896 de Martínez de Carnero era difícil de seguir con la cartografía actual. No menos a D. Tomás Román Jimeno, pastor de 74 años, también de Terrinches, que acreditó espontáneamente la permanencia del topónimo "Camino de los Romanos" o "Vereda de los Romanos" a uno de los tramos de la vía que más dudas ofrecía.

7. Bibliografía

ARIAS, G.

1991 "Repasando el Camino de Aníbal", *El Miliario Extravagante* 35: 22-24. Cortes de la Frontera (Málaga).

2001 "Pero hay quien no se quiere enterar", *El Miliario Extravagante* 78: 25. Cortes de la Frontera (Málaga).

BALIL ILLANA, A. y DELIBES, G.

1976 *Nueva Historia de España en sus textos. Prehistoria y Edad Antigua*. Editorial Pico Sacro, Santiago de Compostela.

BENÍTEZ DE LUGO, L. (coord.)

2003 *Mentesa Oretana (1998-2002)*. Anthropos, Valdepeñas (Ciudad Real).

BENÍTEZ DE LUGO, L., HEVIA, P. y ESTEBAN, G.

2004 *Protohistoria y antigüedad en la provincia de Ciudad Real (800 a.c.-500 d.c.)*. C&G, Puertollano (Ciudad Real).

BENÍTEZ DE LUGO, L. y ÁLVAREZ, H.J.

2004 "Mentesa: puerta oretana hacia el Mediterráneo", *Investigaciones Arqueológicas en Castilla-La Mancha (1996-2002)*: 193-200. Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, Toledo.

BENÍTEZ DE LUGO, L.

2011 "Protección y gestión de la Arqueología en Castilla-La Mancha: el caso del Campo de Montiel (Ciudad Real)", *Revista de Estudios del Campo de Montiel (RECM)* 2: 11-53. Villanueva de los Infantes (Ciudad Real).

BENÍTEZ DE LUGO, L., ÁLVAREZ, H. J., MATA, E., LÓPEZ-MENCHERO, V.M. y MORALEDA, J.

2011a "Villae en el municipium de Mentesa Oretana. Termas romanas y necrópolis tardo-romana en La Ontavía (Terrinches, Ciudad Real). Resultados de la investigación y proyecto de musealización". *Herakleion* 4. Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Madrid.

BENÍTEZ DE LUGO ENRICH, L., LÓPEZ-MENCHERO, V., DERDE, W. y PUTMAN, J.L.

2011b "Reconstrucciones volumétricas: estado de la cuestión y avances metodológicos en la villa romana de La Ontavía (Terrinches, Ciudad Real)", *Heritage & Museography* III – 1: 42-51. Trea, Gijón.

BENÍTEZ DE LUGO ENRICH, L., ÁLVAREZ GARCÍA, H.J., FERNÁNDEZ MONTORO, J.L., MATA TRUJILLO, E., MORALEDA SIERRA, J., SÁNCHEZ SÁNCHEZ, J., y RODRÍGUEZ MORALES, J.

2012 "Estudio arqueológico en la Vía de los Vasos de Vicarello A Gades Romam, entre las estaciones de Mariana y Mentesa (Puebla del Príncipe, Villanueva de la Fuente, Ciudad Real)", *Archivo Español de Arqueología* 85, pp. 101-108. Consejo Superior de Investigaciones Científicas. Madrid.

BLÁNQUEZ PÉREZ, J.

1990 "La Vía Heráclea y el Camino de Aníbal. Nuevas interpretaciones de su trazado en tierras del interior", *Simposio sobre la red viaria en la Hispania Romana* (Tarazona, 1987), 65-76, Zaragoza.

BLÁZQUEZ MARTÍNEZ, J.M.

1992 "La red viaria en la Hispania romana: Estado de la cuestión". *Actas del I Congreso Internacional de Caminería Hispánica*. Tomo I, pp.13-24. Asociación Internacional de Caminería.

CEBRIÁN ABELLÁN, A y CANO VALERO, J.

1992 *Relaciones Topográficas de los pueblos del reino de Murcia (1575-1579)*. Universidad de Murcia.

GARCÍA BUENO, C.

1994 "Mosaicos de la villa romana de Puente de la Olmilla (Albaladejo, Ciudad Real)", *Veleia* 11, 96-116. Vitoria. Universidad del País Vasco.

1997 "Problemática de la Arqueología romana en la provincia de Ciudad Real: la villa de Puente de la Olmilla (Albaladejo)", en Benítez de Lugo, L. (coord.), *El Patrimonio Arqueológico de Ciudad Real*: 191-204. Universidad Nacional de Educación a Distancia, Valdepeñas (Ciudad Real).

INSTITUTO GEOGRÁFICO NACIONAL

2002 *Tabvla Imperii Romani J-30 Valencia*, Centro Nacional de Información Geográfica, Madrid.

JIMÉNEZ COBO, M.

1992 "La vía Cástulo-Saetabis", *Actas del I Congreso Internacional de Caminería Hispánica*. Tomo I: 133-140. Asociación Internacional de Caminería.

- 2001 "La vía romana Cástulo-Saetabis", *Boletín del Instituto de Estudios Giennenses* 179: 101-151. Instituto de Estudios Giennenses. Jaén.
- LOSTAL PROS, J.
1992 *Los caminos de la Provincia Tarraconense*, Institución Fernando el Católico. Zaragoza.
- MENÉNDEZ PIDAL, G.
1951 *Los caminos en la historia de España*, Ediciones Cultura Hispánica. Madrid.
- MADOZ, P.
1987 *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España y sus posesiones de Ultramar (1845-1850)*, Edición Facsímil para Castilla La Mancha. Ámbito Ediciones. Madrid.
- MORENO GALLO, I.
2004 *Vías romanas. Ingeniería y técnica constructiva*. Ministerio de Fomento. Madrid.
2005 "Vías romanas. Ingeniería y técnica constructiva". *Hispania Nostra* nº 85. Junio 2005. Consultada en <http://traianus.rediris.es/viasromanas>; última visita 20-07-2011.
2010 "Vías romanas: las huellas de la ingeniería perdida", *V Congreso de Obras Públicas Romanas: 'Técnicas y construcciones en la Ingeniería Romana'*: 11-46. Fundación de la Ingeniería Técnica de las Obras Públicas. Madrid.
- PALOMINO LÁZARO, A.L. y MARTÍNEZ GONZÁLEZ, M.G.
2010 "Tratamiento arqueológico de las vías romanas", *V Congreso de Obras Públicas Romanas: 'Técnicas y construcciones en la Ingeniería Romana'*: 47-74. Fundación de la Ingeniería Técnica de las Obras Públicas. Madrid.
- PALOMINO LÁZARO, A.L., ARBIZU SAGREDO, M. y NEGREDO M.J.
2006 "Documentación y diagnóstico del trazado de la Vía Roma de Italia a Hispania a su paso por las provincias de Burgos, Palencia y León". *III Congreso de Obras Públicas Romanas: Nuevos elementos de ingeniería romana'*: 87-104. Junta de Castilla y León. Astorga.
- PÉREZ VILATELA, L.
1998 "Egelesta e Iniesta", *El Miliario Extravagante* 65: 6-14. Cortes de la Frontera (Málaga).
- RODRÍGUEZ MORALES, J.
2011 "La calzada ibérica de los Malos Pasicos (Ayora, Valencia) y la red viaria antigua en torno al Castellar de Meca", (con Marcos Lumbreras Voigt), *Lucentum: Anales de la universidad de Alicante*. Prehistoria, arqueología e historia antigua, 29, (en prensa).
- 2011b "Las calzadas romanas ¿propaganda o utilidad?", G. Bravo Castañeda y R. González Salinero (coordinadores), *Actas del VIII Coloquio de A.I.E.R. Propaganda y persuasión en el mundo romano*. 1 y 2 de diciembre de 2010 (en prensa). Signifer. Madrid.
- RODRÍGUEZ MORALES, J., FERNÁNDEZ MONTORO, J.L., BENÍTEZ DE LUGO ENRICH, L. y SÁNCHEZ SÁNCHEZ, J.
2012 "Los clavi caligarii o tachuelas de cáliga. Elementos identificadores de las calzadas romanas", *Lucentum: Anales de la universidad de Alicante*. Prehistoria, Arqueología e Historia Antigua, 31: 147-164.
- ROLDÁN HERVÁS, J.M.
1975 *Itineraria Hispana. Fuentes antiguas para el estudio de las vías romanas en la Península Ibérica*, Departamento de Historia Antigua. Universidad de Valladolid. Valladolid.
- ROLDÁN HERVÁS, J.M. y WULFF ALONSO, F.
2001 Citerior y Ulterior. Las provincias romanas de Hispania en la era republicana, *Historia de España III*. Ediciones Istmo. Madrid.
- SÁNCHEZ SÁNCHEZ, J.
2008 "La ruta de los Vasos de Vicarello. El trabajo de Martínez de Carnero para la Real Academia de la Historia sobre el tramo Cástulo-Libisosa. 1859", *El Nuevo Miliario* 6: 33-45. Cyan. Madrid.
2010 "La ruta Gades – Roma de los Vasos de Vicarello. Un Camino de los Romanos en el saltus castulonensis", *Actas del IX Congreso Internacional de Caminería Hispánica*, Cádiz, 2008: Edición electrónica. Asociación Internacional de Caminería. AACHE Ediciones. Guadalajara.
- SANZ GAMO, R., BLÁNQUEZ PÉREZ, J.
2010 "Caballeros ibéricos en torno a la Vía Hercúlea. Una mirada sobre la escultura Ibérica", *Arqueología, sociedad, territorio y paisaje. Estudios sobre prehistoria reciente, protohistoria y transición al mundo romano en Homenaje a M^a Dolores Fernández Posse*: 253-278. CSIC. Madrid.
- SILLIERES, P.
1977 "Le Camino de Anibal. Itinéraire des gobelets de Vicarello de Castulo à Saetabis", *Mélanges de la Casa de Velázquez*, XIII : 31-93. Casa de Velázquez. Madrid.
1990a *Les voies de communication de l'Hispanie méridionale*. Boccard. Paris.
2003 "Voies romaines et contrôle de l'Hispanie à l'époque républicaine: l'exemple de l'Espagne ultérieure", *Defensa y territorio en Hispania de los Escipiones a Augusto*: 25-40. Universidad de León - Casa de Velázquez. Madrid.

La Vía de la Plata a su paso por la provincia de Salamanca: valorización patrimonial

The enhancement of the Via de la Plata's (Silver way's) heritage, as it passes through the province of Salamanca

Palabras clave: calzada, cañada, milla, paso, miliarios

Gako-hitzak: galtzada, mendiarte, milia, pasabidea, miliarioak

Key words: (Roman) road, cattle track, mile, way, milestones

Manuel Carlos Jiménez-González¹

RESUMEN

Las actuaciones arqueológicas y de puesta en valor llevadas a cabo hace algún tiempo entre las millas 152 y 155 de la Vía de la Plata a su paso por la provincia de Salamanca, han permitido documentar y conocer mejor el sistema constructivo de esta importante vía romana que recorre el oeste peninsular de sur a norte. Del mismo modo han posibilitado su puesta en valor, mediante el traslado e instalación en el referido tramo de tres miliarios que se encontraban desplazados de su ubicación original, así como la colocación de una innovadora señalización, indicativa tanto de los elementos estructurales puestos al descubierto en la excavación como en relación con la percepción de las distancias en las antiguas carreteras romanas.

LABURPENA

Vía de la Plata bidea Salamancako probintziatik igarotzen den tartean, 152 eta 155. milien artean, duela gutxi egindako jarduera arkeologikoei eta balioa emateko jardueriei esker, penintsularen mendebaldea hegoaldeetik iparraldera zeharkatzen duen erromatar bide garrantzitsu honen eraikitze-sistema dokumentatzeko eta hobeto ezagutzeko aukera izan dugu. Era berean, leku honi balio eman zaio, batetik, aipatutako tartean, jatorrizko kokalekutik kanpo zeuden hiru miliario lekuz aldatu eta instalatuta eta, bestetik, seinale berriak ere jarri dira, indusketan agerian jarri diren egitura-elementuen berri emateko eta antzinako erromatar errepideetako distantzien inguruko pertzepzioen berri emateko.

ABSTRACT

The archaeological Works and enhancement programs carried out recently between miles 152 and 155 in "Via de la Plata", as it passes through the Province of Salamanca, have enabled us to document and have a better understanding of the construction techniques used to build this important Roman road that passes through the western part of the peninsula from the south to the north. These works have also given us the opportunity to enhance this Silver Way section by returning three Roman mileage posts to their original location and thanks to innovate informational signposts which have been placed to indicate the structural elements uncovered during the excavation as well as how distances were perceived in the ancient Roman roads.

1. Arqueólogo. manueljimenez@usal.es

1. Introducción

El presente artículo se ocupará, en primer lugar, de contextualizar y describir una de las últimas intervenciones promovidas por la Dirección General de Patrimonio Cultural (Junta de Castilla y León) en esta importante vía del occidente peninsular a su paso por la provincia de Salamanca, por la que discurre a lo largo de 73 millas, desde la 131, situada en Puerto de Béjar -*mansio* de Caelionicco-, hasta la 204, donde se localizaría la *mansio* de Sibarim. Dicha intervención se centró en el trazado de esta carretera romana entre las millas 152 y 155, siendo realizada en la primavera de 2010 y continuada después, en el verano de 2011, concluyéndose con una breve actuación al año siguiente.

Los trabajos se centraron en la limpieza, documentación, excavación puntual de algunos puntos del tramo y recuperación y recolocación de los miliarios que se encontraban desplazados de su antigua ubicación original, procediéndose posteriormente a realizar una completa señalización, tanto del propio tramo (de los elementos estructurales de la fábrica de la calzada puestos al descubierto, distancias entre millas, distancias por centenares de pasos... etc.), como de los

recientemente trasladados e instalados miliarios, complementado con otras actuaciones de señalización, musealización y puesta en valor de la antigua vía.

La llamada calzada o Vía de La Plata corresponde a la Vía número XXIV, descrita en el *Itinerarium Antonini como (iter) ab Emerita Caesarugustam*. Con una longitud estimada de 632 millas romanas ponía en comunicación Emerita con Ocelo Duri siguiendo una dirección de sur a norte, desviándose desde allí hacia el este, por Segovia, Complutum y Bilbilis, hasta alcanzar Caesarugusta (It. Ant. 433,1-438,1). La ruta, tal como aparece documentada en esta fuente romana, no se corresponde, por tanto, con lo que se suele considerar como Vía de la Plata, que sería el camino entre Mérida y Astorga. Es más, el nombre de Vía de la Plata se ha conservado solo en las provincias de Cáceres y Salamanca, si bien al norte de la ciudad de Salmantica dicho nombre se pierde.

El recorrido de las vías romanas estaba dividido en diferentes tramos correspondientes al trayecto que se podía hacer en un día, siendo más corto en zonas de montaña o de difícil tránsito y más largo en zonas llanas y bien pavimentadas. Al final de cada tramo solía exis-

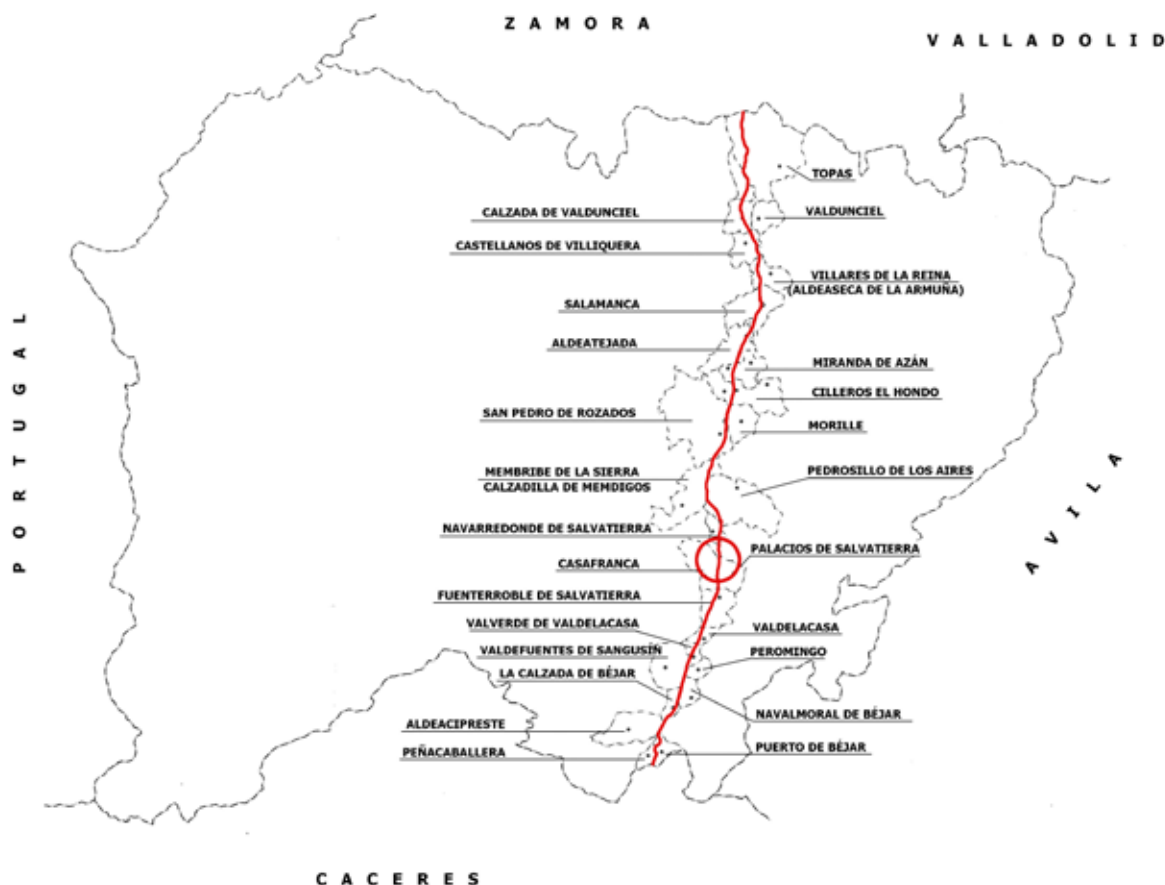


Fig. 1.- La Vía de la Plata a su paso por la provincia de Salamanca, en el documento legalmente vigente para la protección de la vía romana en Castilla y León (ENRÍQUEZ, 1993). El círculo señala la situación del tramo objeto de la intervención, entre las millas 152 y 155.

tir una *mansio*; eran construcciones de carácter oficial cercanas a las calzadas que servían para el relevo de postas, cambio de carruajes y bestias de tiro, para dar hospedaje a los viajeros, y como descanso para los soldados tras una jornada de marcha.

La creación de las *mansiones* iba pareja a la construcción de las vías; así, cuando se proyectaba la realización de una nueva siempre se buscaban previamente los lugares donde habían de erigirse éstas. En el caso de que existieran ciudades que correspondían a esas distancias se ubicaba dentro de la ciudad o en sus proximidades, recibiendo el mismo nombre de la población (caso de la referida Salmantica). Pero si a la distancia necesaria para hacer un alto en el camino no existía ningún núcleo de población o ciudad era necesario crearlo, naciendo de esta manera una nueva *mansio* en función de la vía. Estas *mansiones* de nuevo cuño recibían un nombre de acuerdo con la característica más definitoria del lugar donde se asentaban, en casos en acusativo precedido de la preposición ad (junto a, al lado de), caso de Ad Lippos, “mansión en los tilos”. No queda descartada la posibilidad de que una *mansio* nacida así, en contacto y valorizada por el camino, se convirtiera ella misma en un núcleo urbano importante.

Según el Itinerario de Antonino en la provincia de Salamanca había cinco *mansiones*, pero en la actualidad, aunque se barajan diversas localizaciones más o menos razonables, se desconoce el punto exacto de donde estarían enclavadas tres de ellas. Otra es bastante probable que se localizase en la finca de la Dueña de Abajo, en Pedrosillo de los Aires, y con respecto a la quinta no hay ninguna duda al tratarse de la ciudad de Salamanca.

Iter ab Emerita Caesaraugustam	
Mansio	Millia passum
Caelionicco	XXII
Ad Lippos	XII
Sentice	XV
Salmantice	XXIII
Sibarim	XXI

Mansiones de la Vía de la Plata a su paso por la provincia de Salamanca.

Nos ocuparemos a continuación de describir brevemente siguiendo a Roldán Hervás (ROLDÁN, 1971) el trazado de la Vía de la Plata entre dos de ellas, situadas al norte y al sur, respectivamente, del tramo de la calzada donde se ha llevado a cabo la presente intervención arqueológica, haciendo un somero repaso de la bibliografía existente sobre las mismas y alguna alusión a su localización, actualmente un tanto incierta en ambos casos, o al menos no demostrada arqueológicamente hasta la fecha.

1.1. El trazado entre Ad Lippos y Sentice

Este tramo de la Vía comprende quince millas, entre la 144 y la 159. Según el Itinerario de Antonino la *mansio* Ad Lippos se situaría en la milla 144, doce millas al norte de la *mansio* Caelionicco y quince al sur de la de Sentice. Que el nombre haya sido transmitido en acusativo precedido de la preposición ad (junto a, al lado de), sugiere que la calzada pasaría por las

Fig. 5. Milla 144. Paraje conocido como Fuente del Fraile, cerca de la población de Valverde de Valdelacasa, en cuyas inmediaciones debió de localizarse la *mansio* Ad Lippos. En la fotografía, el controvertido miliario (por las dudas que plantea su numeral) número 27, que pudo señalar dicha milla. Había sido trasladado y reutilizado a modo de parterre en un jardín de la población, siendo recolocado de nuevo en el itinerario de calzada por la Junta de Castilla y León en 2008.



cercanías de la *mansio* y se llegaría a ella por una vía secundaria que arrancaría del punto donde el Itinerario señala la distancia.

El Padre Morán (MORÁN, 1946 y 1949) la sitúa en Valverde de Valdelacasa: “*En el miliario 144, es decir, una milla más adelante [del miliario 143 de prado Fusillo], estaba la mansión Ad Lippos. Una milla más adelante, kilómetro y medio escaso, está Valverde, lugar casi matemático de dicha mansión*”. Roldán Hervás (ROLDÁN, 1971), a raíz del análisis de fotografías aéreas, fija su ubicación en la parte occidental de Valverde de Valdelacasa, donde dice pudo observar el rastro de un gran edificio de planta rectangular, hoy en día imposible de identificar. En cambio, si se consulta el Inventario Arqueológico de la provincia de Salamanca, sólo existe una referencia a un lugar situado en las proximidades de la población de Valverde de Valdelacasa donde en superficie se ha localizado material de época romana, emplazado al noroeste de la población, en la zona conocida como La Moreira, dedicada al pasto, con una visibilidad del terreno nada buena. Por tanto se desconoce la ubicación exacta de la *mansio* Ad Lippos, de la cual sólo se sabe que debió estar situada en los alrededores de la milla 144, unas ocho millas al sur del inicio de nuestro tramo.

Tras dejar la población de Valverde de Valdelacasa el rastro de la calzada se pierde hasta Fuenterroble de Salvatierra, desconociéndose el trazado seguro de la misma. En la actualidad desde Valverde de Valdelacasa hasta Valdelaca sólo existe un camino transitable que es la carretera local. A partir de Valdelacasa se continúa por la carretera asfaltada que se dirige a Fuenterroble, discurriendo por este término municipal. Hasta pasada dicha población la calzada se conserva desfigurada por caminos modernos agrícolas y ganaderos, encajada entre las cercas de las fincas. Desde la milla 152 la antigua carretera romana marcha entre los términos municipales de Guijuelo, Palacios de Salvatierra y Casafranca, englobada dentro de la Cañada Real, por una zona llana y abierta de notable belleza paisajística. En algunas zonas del tramo comprendido entre las millas 152 y 157 se conservan restos de notable entidad de sus fábricas.

Tras pasar Navarredonda de Salvatierra -donde el padre Morán (MORÁN, 1946) erróneamente sitúa la *mansio* de Sentice- el terreno se vuelve más abrupto y ésta varía su rumbo norte para seguir en dirección noroeste, comenzando a bordear por el este la Sierra de Herreros o de La Dueña, a cuyos pies se localiza La Dueña de Abajo, donde se cree, con pocas dudas, que estaría situada la referida *mansio* Sentice.

Fig. 3. Milla 159. Miliarios de la finca La Dueña de Abajo, donde se localiza la *mansio* Sentice. En primer término la columna número 44, alusiva al emperador Adriano, que señalizaba esta milla -CLIX-.

2. El tramo entre las millas 152-155

Los trabajos arqueológicos llevados a cabo en este tramo se desarrollaron a lo largo del año 2010, en fechas comprendidas entre el 10 de mayo, en que se inició la limpieza en la calzada, hasta el 25 de junio, en la que se dio por concluido el proceso de traslado de las columnas miliarias del lugar donde se encontraban a la Vía de la Plata, quedando instaladas en los puntos correspondientes a las millas 153 y 154. En el verano del año siguiente se acometió la ejecución de un nuevo proyecto de puesta en valor, con su completa señalización, concluyéndose definitivamente la actuación un año después con el traslado e instalación de otro miliario más en la milla 152.

2.1. Accesos y descripción

El tramo de la Vía de la Plata en cuestión cuenta con una longitud de tres millas romanas, es decir, el equivalente a 4.500 metros. Aquí la vía discurre por la antigua cañada que recorre de norte a sur esta parte occidental de la provincia de Salamanca, haciendo ésta de límite entre los términos municipales de Palacios de Salvatierra -dependiente de Guijuelo- y Casafranca. El motivo de la elección de este tramo se fundamentó en su momento en una serie de hechos, como son, por una parte, el relativamente buen estado de conservación en el que



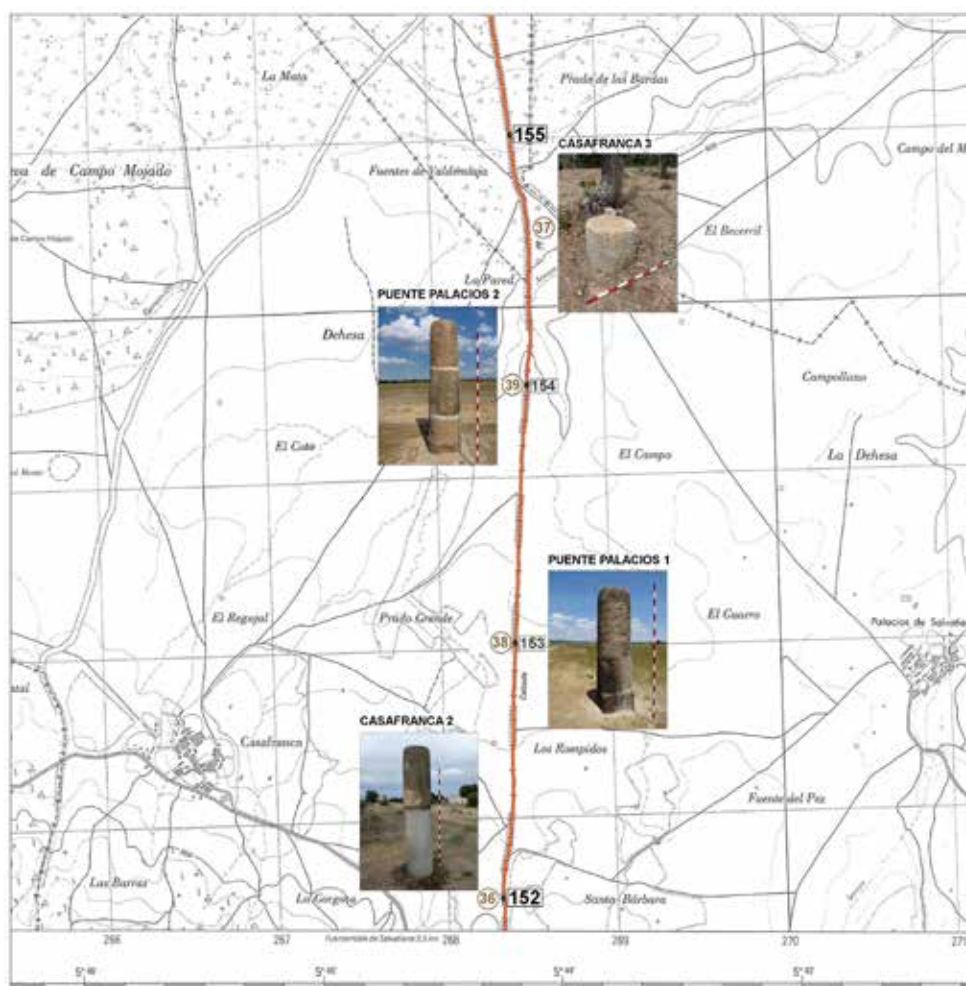


Fig. 4. Tramo de la Vía de la Plata objeto de actuación, entre las millas 152 y 155, con situación de los miliarios que se encontraban desplazados una vez trasladados y recolocados. La amplia cañada, que constituye a su vez el camino mozárabe de Santiago y engloba a la carretera romana, separa los términos municipales de Palacios de Salvatierra (Guijuelo) al este y Casafranca, al oeste.

154 SITUACIÓN MILLA

20 MILIARIO TRASLADADO A LA CALZADA

0 1000 m.

parecía encontrarse la vía, siendo visibles abundantes restos fósiles de su estructura (capa de rodadura, bordillos en alguna pequeña zona de su trazado...), y por otra parte porque en este tramo -en base al estudio técnico existente que sistematiza las reposiciones de los miliarios de la provincia que se encuentran desplazados (JIMÉNEZ *et al.*, 2007)- habían de ser trasladados e instalados los cinco fragmentos de miliarios integrados en la estructura del puente de Palacios de Salvatierra, que finalmente corresponderían a dos ejemplares completos, como se verá posteriormente.

El acceso al tramo se puede hacer desde varios sitios. En primer lugar, desde el sureste, desde la carretera SA-212 de Guijuelo a Linares de Riofrío, pasando por Fuenterroble de Salvatierra; dejando esta última población a la izquierda y siguiendo la carretera, en torno a un kilómetro a la derecha se toma un desvío señalado como GR, que indica tanto la Vía de la Plata como el Camino de Santiago. Siguiendo por este ca-

mino que está considerado como calzada, se recorre aproximadamente un kilómetro, hasta llegar al punto identificado con la milla 152, en el inicio del tramo accediendo desde el sur.

Otro acceso es desde el este. Abandonando la N-630 se atraviesa la población de Campillo de Salvatierra (Guijuelo), llegando hasta Palacios de Salvatierra. Se deja esta población a la derecha y a la salida de la misma en dirección norte la carretera se convierte en camino de tierra. Siguiendo unos tres kilómetros y medio por el mismo se accede al extremo septentrional de la vía, en las inmediaciones del punto identificado con la milla 155. Otro acceso desde la referida población de Campillo es el siguiente; poco antes de entrar a Palacios de Salvatierra existe un pequeño puente sobre la carretera. Pasado el mismo, a unos cien metros, se toma un camino de tierra que sale a la izquierda y se sigue en línea recta, llegando a una encrucijada de caminos, siendo la vía romana el que atraviesa perpendicularmente,



Fig. 5. Vista de la calzada en su avance hacia el norte, a la altura de la milla 152, en el inicio del tramo donde se ha intervenido.

accediéndose a las inmediaciones de la milla 151, muy cerca del primer acceso descrito, por Fuenterroble de Salvatierra. Desde Palacios de Salvatierra, por tanto, podemos acceder por diferentes caminos tanto al extremo más septentrional como casi al más meridional.

Por último, se puede acceder también a la calzada -a la altura de la milla 157- desde el norte; llegados a Frades de la Sierra se toma una carretera vecinal que se dirige a Navarredonda de Salvatierra y desde ahí se accede a la calzada transitando por un camino de tierra de alrededor de 600 metros. Este último acceso es menos aconsejable, dado el mal estado del firme del camino de acceso y en general de la calzada y la cañada por la que discurre.

Para situar los puntos de las diferentes millas (*millia passum*) en el trazado de la Vía de la Plata a su paso por la provincia -incluyendo el tramo que nos ocupa- se ha tomado como base el estudio de Macarro y Santonja sobre los miliarios de de la referida vía (MACARRO y SANTONJA, 1993), si bien haciendo nuestras propias comprobaciones desde el límite de la provincia de Salamanca con la de Cáceres, en la milla 131, y verificando las distancias desde el miliario del Prado Fusillo (milla 143), en Valverde de la Valdelacasa, el único que parece claramente que no se encuentra desplazado

de su lugar original en la carretera romana.

Las coordenadas UTM y geográficas en los puntos donde se ha considerado que, aproximadamente, hubieron de situarse las millas romanas en la vía son las que siguen, marcando la primera y la última los límites del tramo donde se ha llevado a cabo la presente actuación arqueológica.

En el tramo de referencia la calzada discurre por un amplio valle, muy abierto, de notable belleza paisajística, transformado en una amplia cañada de unos 28 metros de anchura. La mayor parte de su trazado se muestra suavemente elevado sobre el terreno, siendo visible en buena parte de su recorrido el característico lomo (allí donde se ha conservado tras el paso de los siglos) y, en ocasiones, los bordillos laterales, desenterrados ocasionalmente por la continuada erosión. Esto es visible a lo largo de la milla 154, en la que el camino discurre elevado sobre el terreno a veces más de un metro, en terraplén, con el esfuerzo en materiales y medios humanos que supone la construcción de este tipo de vías. El trazado mantiene una alineación casi recta. La milla 152 se inicia en el extremo sur, identificándose con el punto de mayor altitud en la parte meridional. A medida que se avanza en dirección norte va descendiendo sua-

Milla 152	Milla 153	Milla 154	Milla 155
x 268377.07	268431.25	268528.66	268492.23
y 4496364.58	4497828.84	4499329.18	y 4500975.64
40° 35' 5,89 N	40° 35' 53,38	40° 36' 42,07 N	40° 37' 35,38 N
5° 44' 12,13 W	5° 44' 11,77 W	5° 44' 10,03 W x	5° 44' 12,33 W

Tabla I. Coordenadas UTM (Huso 30) y polares en los puntos donde se situarían las millas (*millia passum*) en el tramo de calzada donde se intervino.

vemente, tendiendo luego a mantener un plano más o menos llano a lo largo de toda la milla 153. Pasada la milla 154 el terreno desciende en dirección a la vaguada formada por el arroyo de Navalcuervo. Aquí la vía aparece seccionada por el arroyo; hemos de suponer que este curso de agua estaba activo en el momento de su construcción y que hubo de salvarse con alguna estructura que no se ha conservado. Una vez vadeado el arroyo, la calzada asciende por la elevación natural del terreno hasta llegar a la milla 155, constituyendo este punto la parte más alta de su recorrido por el extremo norte.

Hoy día existe una tercera vía junto a calzada y cañada; el camino que serpentea por este espacio abierto, trazado a mediados de los años ochenta del pasado siglo a iniciativa de la Diputación de Salamanca a golpe de motoniveladora, utilizando en ocasiones como propio el camino romano. Se entremezclan por tanto tres vías, podría decirse; la antigua carretera romana de la Vía de la Plata, la cañada moderna, y el actual camino visible que sirve de acceso a las fincas, hoy casi sin tráfico rodado. Todos estos caminos vertebran, a su vez, la ruta mozárabe del camino de Santiago.

2.2. La actuación arqueológica

De la actuación estrictamente arqueológica (JIMÉNEZ, 2010), a la que nos vamos a referir con algo de detalle, pudieron extraerse una serie de datos que, no por ya conocidos -al menos en forma general- dejaron de resultar interesantes, referentes a los aspectos constructivos de esta importante obra de ingeniería. Buena parte de su trazado se proyectó, según vimos, elevada sobre un terraplén, siendo construido éste con rocas y materiales locales, a base de pizarras y arcillas en el núcleo, y arcillas, gravas y guijarros de cuarzo en la capa de rodadura, material éste último que no se



Fig. 6. Moneda de cinco céntimos del Gobierno Provisional, de 1870, hallada en las labores de limpieza de vegetación sobre el firme en el inicio de la milla 154, evidencia del dilatado y tardío uso que debió de tener esta antigua vía.

encuentra en las cercanías del trazado y que indica un traslado desde un curso de agua de cierta entidad, seguramente cercano.

La intervención se centró fundamentalmente en tres actuaciones independientes pero relacionadas entre sí, a las que ya nos hemos referido. Por una parte, los trabajos de limpieza, excavación, recuperación, investigación y documentación de la calzada romana, aspectos de los cuales nos ocuparemos en este epígrafe. En segundo lugar, el traslado y la recolocación de los miliarios del tramo que se encontraban desplazados de su ubicación original. En tercer lugar, por último, la completa señalización del tramo y la puesta en valor del mismo mediante diversas actuaciones.

Los trabajos arqueológicos afectaron en mayor o menor medida a buena parte del tramo, pero estuvieron más concentrados en la milla 154, donde los restos fósiles de la antigua carretera eran más evidentes. Consistieron, básicamente, en las siguientes actuaciones puntuales. En primer lugar, se acometió una limpieza

Fig.7. Uno de los múltiples sondeos efectuados para delimitación de los bordillos de la calzada, avanzada la milla 154. Nótese el alto terraplén sobre el que discurre la misma. La finalidad de estos sondeos fue adivinar la alineación de la vía descubriendo los bordillos de delimitación allí donde no eran visibles.





Fig. 8. Milla 154. Vista general de la ancha cañada en dirección sur, una vez finalizados los trabajos de limpieza y delimitación del tamo. Por el lado izquierdo se observa el actual camino que discurre paralelo a la calzada, en ocasiones solapándose o superponiéndose a la misma.

estratigráfico completo, en una zona donde la calzada estaba seccionada por un curso de agua, pudiendo documentarse con bastante precisión el sistema de construcción en terraplén. Fruto de ambas actuaciones se obtuvieron una serie de interesantes datos a los que nos referimos seguidamente.

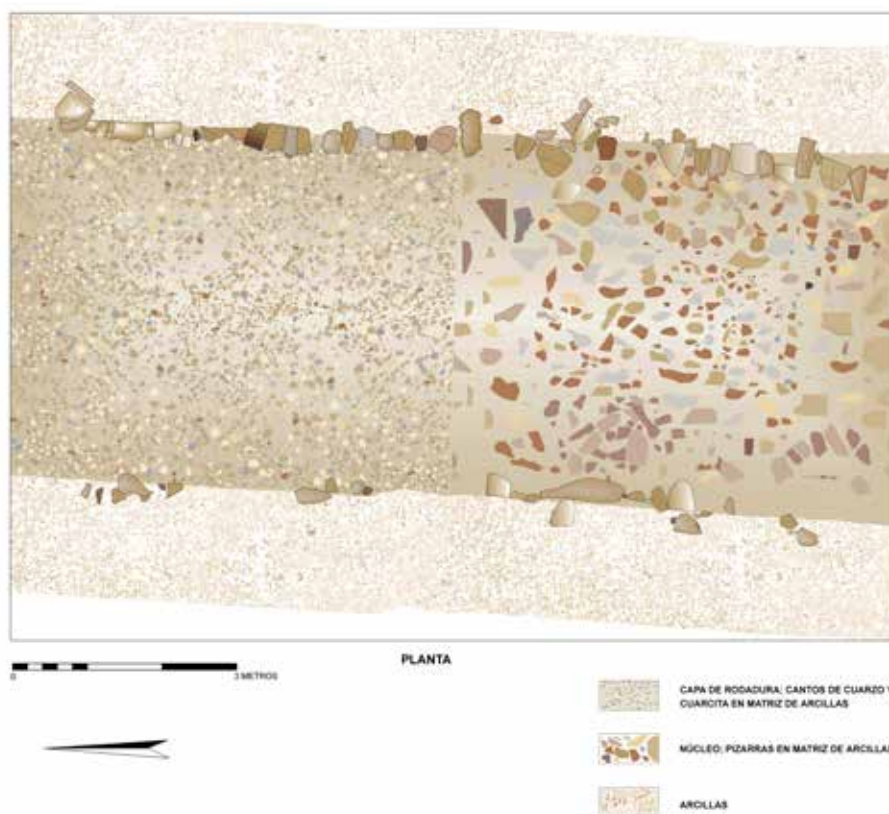
La anchura de la carretera la marca la capa de rodadura, que según parece no ha debido sufrir muchas variaciones a lo largo del tiempo, si exceptuamos, desde luego, las reparaciones necesarias de las que ha debido de ser objeto a lo largo de los siglos en que se ha utilizado. La calzada, al discurrir sobre elevada respecto a la cota del terreno, ha sufrido un constante proceso de erosión que en algunas zonas ha puesto al descubierto su estructura. Nos referimos a los bordillos laterales (*marginēs* o *crepiines*), que siempre se ha venido considerando que suelen marcar los límites de las vías romanas. La anchura más uniforme que hemos podido constatar para la vía -la distancia entre ambos bordillos- es de seis metros, contando éstos. No obstante, esta anchura parece no ser la real, si nos atenemos a los resultados obtenidos en la excavación del sondeo y en la sección realizada en su estructura dos millas más al sur. Parece claro que, tal como fue concebida la calzada, la capa de rodadura cubría estos encintados o bordillos, tratándose de un elemento estructural que no debió de ser concebido para quedar visto, por lo que hemos de hablar de un camino de anchura bastante superior,

general y delimitación de la vía mediante la retirada de la vegetación y sedimentos que ocultaban su trazado y, en ocasiones, sus fábricas, puestas al descubierto por la erosión. Esta limpieza afectó a varios tramos distantes entre sí, entre las millas 152 y 155. De cara a la investigación del sistema de construcción de la vía, se llevaron a cabo dos interesantes actuaciones, como son la realización de un gran sondeo de once por once metros, para documentar la planta de la construcción, y un corte



Fig. 9. Milla 154. Vista del sondeo efectuado en la milla 154 para investigar el sistema de construcción de la vía. Se aprecia uno de los bordillos (oriental) y el núcleo de arcillas y pizarras sobre el cual asentaba la capa de rodadura, que ha sido retirada para poder documentar aquél.

Fig. 10. Dibujo de excavación. Sondeo en la milla 154. Planta.



de en torno a siete metros y medio. El firme útil de la calzada, superpuesto sobre el terraplén, contaba con un alomamiento muy neto en la parte central, del que, pese a la erosión y al tránsito durante siglos sobre el mismo, todavía se conserva en amplios tramos con esa morfología. La finalidad de los materiales empleados en su construcción y la morfología parecen claros; amortiguar y asegurar el tránsito de los vehículos rodados y al tiempo evitar la acumulación de aguas sobre el firme, impidiendo los encharcamientos en la capa de rodadura, de tal forma que la superficie estuviera siempre bien drenada.

La sección realizada en la milla 152 fue posible debido a que un curso de agua había cortado de lado a lado la calzada desde tiempos inmemoriales. Este hecho fue aprovechado para investigar acerca del sistema constructivo sin deteriorar innecesariamente su estructura, proporcionando una interesante superposición de capas, a la que nos referimos seguidamente.

El primer paso en la construcción de la carretera supone crear un relleno que, a modo de plataforma, eleve el firme del mismo sobre el terreno circundante. En el caso del terreno donde se ha realizado el corte estratigráfico, el sustrato natural está conformado por pizarras, de ahí que no se documente la presencia de la zanja de cajeadado de la estructura (*sulci o fossae*), característica de terrenos donde el sustrato natural no está constituido por roca base, aunque hemos de decir que en el sondeo, donde la calzada discurre por terrenos

arcillosos, tampoco se documentó.

La primera capa en la construcción de la calzada, visible sobre todo en la zona central de la sección, se dispone directamente sobre el sustrato natural de pizarra, estando formada por esquirlas y pequeñas lajas del mismo tipo de roca, muy fragmentadas, en una matriz arcillosa no demasiado compacta. Cuenta con una potencia media de en torno a 20 centímetros, si bien hacia los extremos de la sección ésta disminuye considerablemente, terminando por desaparecer sin llegar a alcanzar la anchura total del camino. No creemos que se trate de un estrato de formación natural -no ha de descartarse, no obstante-, sino más bien una capa de drenaje.

Sobre esta capa se dispone otra algo más potente, casi exclusivamente de arcillas, contando con un grosor medio de 25 centímetros, que se extiende por la totalidad de la anchura de la carretera. A su vez, esta capa, bastante compacta, sirve de asiento a una gruesa capa de lajas de pizarra grandes, también en matriz de tierras de textura arcillosa, colocadas horizontalmente, que conforman lo que podríamos definir como el núcleo de la estructura. Las lajas de mayor tamaño se colocan en la zona central, aumentando el relleno y sobreelevando esa parte de la estructura por encima del resto, formando una superficie alomada. Hacia los laterales el grosor de esta capa va disminuyendo también, quedando encajonada en la parte superior entre los dos bordillos que discurren paralelos, también realizados a base de

lajas de pizarra, colocadas perfectamente alineadas, a la referida distancia de seis metros.

Finalmente, sobre el anterior núcleo de pizarras y arcillas, se dispone la consabida capa de rodadura, cubriendo la anchura total de la vía, ocultando los bordillos. Se trata de una nueva capa arcillosa, muy compactada, que sirve de matriz y a su vez de asiento a pequeños fragmentos de pizarra junto a gravas y pequeños cantos rodados de cuarzo, alternando con algunos de mayores dimensiones, firmemente asentados y encajados tras el uso de siglos. En la terminología clásica las calzadas con este tipo de pavimentos

se denominan *vía munita* o *glareata*.

En el corte estratigráfico realizado no se refleja prácticamente la capa de rodadura, al haber desaparecido como consecuencia, seguramente, de la erosión provocada por el arroyo que la seccionó. No obstante, la estructura de la misma se pudo documentar e investigar a la perfección en el sondeo anteriormente descrito, que nos ha servido para completar la secuencia estratigráfica. En base a los resultados obtenidos en el referido sondeo y en el corte estratigráfico, se procedió a la limpieza y excavación de un tramo de noventa metros de la estructura de la vía, dejando al descubierto los bordillos



Fig. 11. Terraplén de la calzada avanzada la milla 152, visto desde el norte. La vía se encontraba seccionada por un pequeño curso de agua, en aquel momento seco. Este hecho permitió realizar un corte para poder llevar a cabo una completa documentación del sistema de construcción.



Fig. 12. Detalle de la anterior. Destaca el sólido núcleo, conformado por grandes pizarras en matriz de arcillas, ambos elementos muy abundantes en la zona. Este núcleo cubre una capa de arcillas y a su vez ésta a otra de pequeñas pizarras muy fragmentadas, dispuestas sobre el sustrato natural de pizarra. La capa de rodadura, sobre el núcleo abombado, está realizada a base de gravas y pequeños cantos de cuarzo asentados en una capa de arcillas.

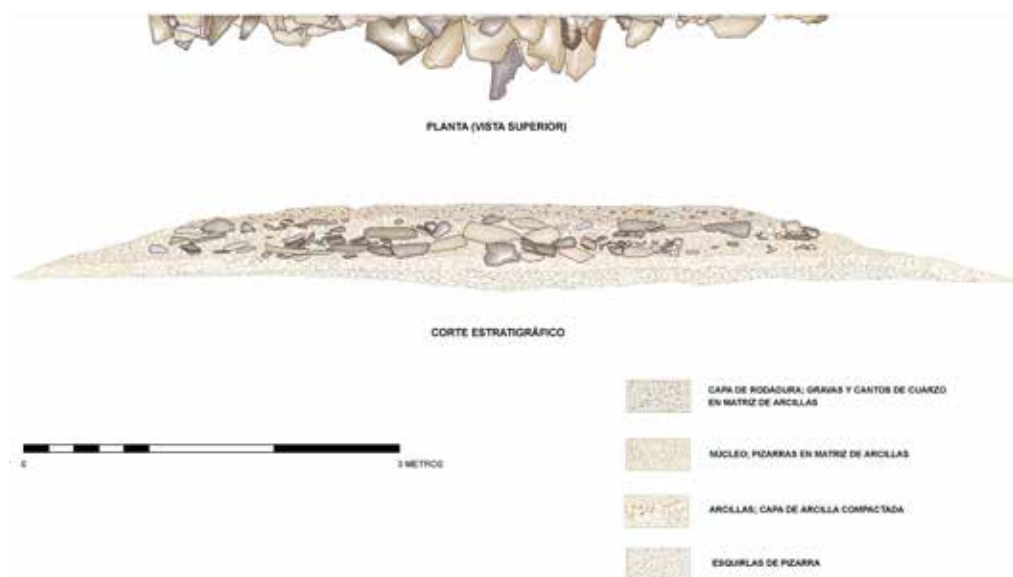


Fig. 13. Dibujo de excavación. Milla 152. Corte estratigráfico del terraplén de la calzada.

como elementos estructurales que a su vez marcan la alineación de la calzada.

Dejar constancia de que la anchura de la vía no llega a ser del todo uniforme. Frente a los 7,5 metros de media del tramo, en la parte final de la milla 154, donde el camino discurre casi inadvertido por un bosquecillo

de encinas y carrascos, ésta ronda los diez metros, según pudimos comprobar en unas labores muy someras de limpieza y documentación. Se observa una tendencia al ensanchamiento del camino en aquellas partes de su trazado que discurren por zonas abruptas o inundables, así como a la utilización de guijarros de cuarzo de



Fig. 14. Milla 154. Vista desde el norte del tramo de noventa metros puesto al descubierto en el inicio de la milla. El nivel de vegetación que cubría el firme funcional ha sido retirado para apreciar y documentar con detalle la capa de rodadura. Este tramo sería posteriormente señalizado y puesto en valor.



Fig. 15. Vista parcial del bordillo occidental de la calzada en la milla 154, en el transcurso de los trabajos de limpieza y excavación.



Fig. 16. La calzada discurriendo en terraplén en el recorrido final de la milla 154, por una zona boscosa de densa vegetación, en una zona del trazado no transitada. Su fábrica cuenta con una notable anchura, cercana a los diez metros. Un poco más adelante, en dirección norte, se encuentra seccionada por el camino de concentración parcelaria que se dirige a Palacios de Salvatierra, terminando por desaparecer en las inmediaciones de la milla 155.

mayor tamaño, sin duda para dar mayor solidez al firme.

Simultáneamente a los trabajos de excavación en la calzada se llevó a cabo una prospección intensiva en una banda de cien metros a ambos lados del camino, con la finalidad tanto de detectar posibles restos de fábrica de la calzada que podría discurrir fuera del espacio de la actual cañada, como actuaciones relacionadas directamente con su propia construcción, caso de huecos de extracción, ya anteriormente documentados en fotografía aérea (MORENO, 2004 y 2010-11), sin olvidar la posibilidad de la existencia de ocupaciones en sus márgenes, algo que no llegaría a confirmarse tras la prospección.

Las características constructivas descritas para esta notable construcción de ingeniería civil son una buena muestra de la importancia con la que contó este camino no solo en época romana, sino también en siglos posteriores, vertebrando las comunicaciones entre el sur y el norte del occidente peninsular.

3. La reposición de los miliarios

La segunda actuación, ejecutada simultáneamente a los trabajos arqueológicos descritos, consistió en la recuperación, traslado y recolocación en el tramo donde se estaba interviniendo de varias columnas miliarias, dando continuidad a la iniciativa reabierta por la Junta de Castilla y León desde hacía algunos años, a raíz del encargo que la Dirección General de Patrimonio nos hizo en su momento de un inventario y un estudio técnico de viabilidad para la reposición la todos de los miliarios de la Vía de la Plata a su paso por la provincia (JIMÉNEZ y RUPIDERA., 2007), inventario definitivamente completado y sistematizado hace escasas fechas (JIMÉNEZ y RUPIDERA, 2013).

Diremos a este respecto que el proceso de traslado de estas columnas miliarias a sus lugares de origen en la vía comenzó en el año 1988, con la instalación en las inmediaciones del puente de la Malena (Puerto de Béjar) de un ejemplar que se encontraba integrado en

una cerca de las inmediaciones (JIMÉNEZ *et al.*, 1988).

El proyecto referido a nuestro tramo contemplaba la recolocación de cinco fragmentos miliarios inventariados en el citado estudio, que en aquellos momentos se encontraban integrados en la estructura pétreo del puente de Palacios de Salvatierra (Guijuelo), próximo a la calzada romana. Algo más tarde, se llevaría a cabo la recolocación de otro ejemplar más que había sido reutilizado en las fábricas de la iglesia de otra cercana población, Casafranca.

3.1. Introducción

Como es bien sabido, los miliarios eran columnas cilíndricas de granito con base cúbica o prismática que se colocaban a cada milla (*millia passum*) a lo largo del recorrido de las calzadas, a modo de postes indicadores de distancias. Su altura era muy variable, oscilando entre los dos metros y medio y apenas uno. También el diámetro era variable, situándose entre los 0'50 y 0'80 metros, siendo los más tardíos, al parecer, los que poseen un diámetro menor. Normalmente presentaban una inscripción realizada directamente sobre la piedra o más raramente sobre un campo epigráfico previamente preparado. Estas inscripciones informaban de la distancia existente en millas romanas (medida equivalente a unos 1500 metros), desde el lugar donde fueron colocados hasta la capital de provincia del territorio al que perteneciese (Emerita Augusta en nuestro caso), así como del nombre del emperador y del legado imperial bajo cuyo mandato fue construida o reparada la vía. Más tardíamente, en época de los Severos, se puso de moda mencionar todos los títulos de los emperadores, llegando éstos a cubrir la totalidad de la superficie, lo que desembocaría en la aparición de las columnas honoríficas, con una función meramente propagandística, al no señalar milla alguna.

La práctica totalidad de los miliarios que en su día señalaron las diferentes millas de la Vía de la Plata a su paso por la provincia de Salamanca fueron trasladados a lo largo de los siglos desde su emplazamiento original hasta las diferentes poblaciones cercanas a la calzada. La suerte de la mayoría de estos miliarios fue dispar una vez hubieron cumplido su función. Con la caída del imperio romano como consecuencia de las invasiones, una vez se fueron perdiendo las divisiones administrativas el destino de estas piezas monolíticas comenzó a estar echado. Con el paso de los siglos la importancia del camino histórico fue disminuyendo, como consecuencia de la evolución de los transportes y las infraestructuras de comunicaciones. En relación con este proceso, las columnas miliarias fueron expoliadas y reutilizadas en otras construcciones, sin poderse especificar exactamente en que contexto o circunstancias.

Una parte fueron reutilizadas en construcciones religiosas, quedando integradas en sus fábricas. Es muy común a lo largo de la historia que elementos que podrían asociarse en cierto modo a lo pagano, se

reutilicen en construcciones religiosas. No es, desde luego, el primer o único caso el de los miliarios. Otro uso bastante común es su utilización como mojones de términos municipales. La mayor parte acabaron siendo reutilizados en construcciones de las poblaciones próximas al trazado de la vía, bien como pies derechos en establos y corrales, o empotrados en muros o cercas, y en algún contado caso como meros elementos ornamentales. Citaremos el caso que nos ocupa, un tanto excepcional; los dos miliarios (cinco fragmentos en total) que se utilizaron en la construcción del puente de Palacios de Salvatierra, recuperados y trasladados a la calzada a raíz de la actuación a la que nos estamos refiriendo en este artículo.

Parece que al menos un ejemplar podría haber permanecido in situ desde su colocación en tiempos del emperador Trajano hasta hoy día. Es el caso de uno de los tres miliarios de Valverde de Valdelacasa, identificado como miliario del Prado Fusillo, al que corresponde el número 25, que seguramente no fue objeto de traslado al quedar formando parte de una cerca, como puede verse en la fotografía.



Fig. 17. Miliario del Prado Fusillo, en la milla 143, según indica su numeral parcialmente visible en la zona inferior (CXLIII). Se trataría del único ejemplar que ha permanecido in situ en el tramo salmantino de la Vía de la Plata. Es a partir de este punto del que se han realizado las mediciones para señalar las diferentes millas del trazado.

Otro ejemplar más que no habría sido objeto de desplazamientos importantes, utilizado posteriormente como mojón de tres términos municipales, se localiza en Peromingo, en el paso del río Sangusín, una milla al sur del anterior. Este miliario -número 23- fue trasladado a Madrid en los años sesenta, para una exposición sobre los caminos antiguos de la península, siendo restituido hace algunos años de nuevo a la calzada, a su antigua ubicación.

El número total de miliarios completos o fragmentados inventariados hasta el momento (mediados de 2017) en la Vía de la Plata a su paso por la provincia de Salamanca suma 50, al que hay que añadir 5 ejemplares más sobre los que se tienen referencias bibliográficas pero que no se han hallado. De la referida cifra, 32 columnas miliarias ya han sido recuperadas y trasladadas a la vía romana, en un proceso que comenzó en 1988 promovido por la Junta de Castilla y León, proceso del que se han ejecutado en la última década seis fases sucesivas (JIMÉNEZ, 2008, 2010, 2011, 2012, 2013 y 2014). Por el contrario permanecen al día de hoy desplazados de la vía, bien en propiedades de particulares e instituciones que no se muestran dispuestas a ceder las columnas, o bien en espera de la viabilidad de su traslado, el resto, otros 18 ejemplares.

3.2. Los dos miliarios del puente de Palacios de Salvatierra

Con gran interés contaban cinco fragmentos de columnas miliarias que se encontraban integrados

en la estructura del pequeño puente de la población de Palacios de Salvatierra, pedanía de Guijuelo, expuestos desde hacía largo tiempo a un proceso de deterioro constante por la acción erosiva estacional de las aguas del arroyo de La Ribera. Los miliarios fueron identificados como tales a principios de 1993 por David Hernández Ingelmo, quien lo puso en conocimiento del Museo de Salamanca, quedando las columnas incorporadas al estudio que ese año llevó a cabo la Asociación de Amigos del Museo (MACARRO y SANTONJA, 1993), siendo posteriormente incluidos en el estudio técnico encargado por la Junta de Castilla y León en 2007 (JIMÉNEZ *et al.*, 2007).

La población de Palacios de Salvatierra se encuentra situada a unos 2,3 kilómetros en dirección este y en línea recta de la calzada romana, a la altura de la milla 153. El puente en cuestión está situado unos metros al este del casco urbano, justamente donde terminan las edificaciones. Su estructura está formada por siete pilares y dos estribos (ocho ojos) construidos casi en su totalidad a base de lajas de pizarra. En su momento llamaba poderosamente la atención la presencia de los cinco fragmentos de columnas miliarias, situados en el quinto pilar y en el estribo oriental, según se sale de la población. El puente fue y es de uso peatonal y de ganado, ya que su anchura difícilmente permite el paso de tráfico rodado. El pavimento está conformado por grandes largueros rectangulares de granito, dispuestos longitudinalmente a su eje.

Las noticias orales sobre su construcción son escasas y a veces contradictorias. Tal como se observaba



Fig. 18. Vista general del puente de Palacios de Salvatierra, en las afueras de la población, en cuya estructura se encontraban integrados los cinco fragmentos de miliarios, en una fotografía tomada en 2007.

en el momento de la intervención fue rehecho en la década de los años sesenta. Anteriormente tenía el firme de madera, lo que suponía un inconveniente para el paso del ganado, ya que los huecos entre vigas suponían un peligro al quedarse los animales atrapados por las extremidades. A mediados de la referida década se procedió a cambiar dicho pavimento, trayéndose de la población de Los Santos las grandes losas de granito que hoy conforman el paso actual. Con respecto a los pilares, que al parecer siempre fueron de piedra, algunos vecinos recuerdan haber visto al menos dos de las columnas miliarias en posición vertical. A raíz del cambio de pavimento éstas fueron colocadas entonces en la base de la estructura en posición horizontal, tal como se observaban antes de su recuperación.

El desmonte parcial del puente y la recuperación de los miliarios se inició el 8 de junio del 2010. El primer paso fue desmontar con ayuda de un camión con grúa telescópica una parte de los grandes largueros de granito que constituían su firme. Desmontados éstos, se acometió el desmonte del cuarto pilar y seguidamente del estribo oriental, quedando finalizados ambos trabajos nueve días después, tras la reconstrucción del puente.

Una vez recuperadas las piezas, se comprobó -en forma un tanto inesperada en uno de los casos- que pertenecían a dos únicos ejemplares que se conservaban completos en dos y tres fragmentos, respectivamente. Se trata de dos grandes columnas que destacan por su bien conservada epigrafía una y por su gran tamaño la otra, siendo la primera del emperador Trajano. Poco después, el día 24, se procedió a trasladar ambos miliarios al tramo de calzada en el que se había intervenido arqueológicamente, según lo contemplado en el proyecto, concretamente a los puntos estimados

de las millas 153 y 154, al aconsejarse así tanto la proximidad geográfica del tramo en cuestión con relación al puente como, sobre todo, el numeral de una de las columnas, difícilmente legible pero que parecía remitir a la primera de las referidas millas. Las columnas quedaron finalmente instaladas en la calzada, cumpliéndose el objetivo marcado en el proyecto; la vuelta a la Vía de la Plata de estos dos grandes miliarios, desplazados desde hacía largo tiempo de su ubicación original en la carretera romana.

3.2.1. Miliario 1

Como ya apuntaron Gillani, Santonja y Macarro (2007), los dos fragmentos de columnas que habían sido integrados en el quinto pilar podrían pertenecer a una misma pieza, hecho que quedó rápidamente confirmado cuando se procedió a ensamblar ambas, nada más ser recuperados de la estructura del puente, quedando inventariado con el número 38.

Se trata, por una parte, del fragmento al que hemos llamado 38A. Estaba colocado aguas arriba, identificándose claramente con la mitad inferior de la gruesa columna miliaria, de granito. El segundo fragmento, correspondiente a la mitad superior -al que llamaremos 38B- se encontraba frente al anterior, aguas abajo, también en sentido longitudinal al eje del puente. El hecho de que estuvo protegido de la corriente directa del cauce de agua, unido a que la mayor parte de epigrafía quedaba oculta por la propia estructura del puente hizo que ésta se haya conservado, aunque falta una parte importante de su inscripción, como se verá.

Ambos fragmentos casan a la perfección, si bien las aristas aparecen redondeadas, como consecuencia seguramente de la erosión fluvial a la que han estado sometidos largos años, sin descartar el desgaste que pue-

Fig. 19. Quinto pilar del puente, en el que se observan los dos fragmentos reutilizados en su construcción, aguas arriba y abajo, que conformaban el miliario 1. Fotografía tomada inmediatamente antes de procederse al desmonte del pilar.



dan haber sufrido como consecuencia del traslado. En el plano donde se unen ambos fragmentos se observan señales muy netas de cuñas, para fracturar la pieza en el plano horizontal, de cara a un mejor aprovechamiento en su reutilización.

El peso y las medidas de estos dos fragmentos resultaron ser las siguientes:

Fragmento 38A: Mitad inferior, incluyendo el pedestal cúbico. El alzado máximo conservado es de 121

centímetros, de los cuales entre 49 y 62 centímetros corresponden a la espesa base o pedestal. El diámetro de la pieza es de 64 centímetros. La base prismática oscila en cada uno de los lados visibles entre 56 y 66 centímetros. La mitad correspondiente a la superficie expuesta a la erosión presenta una capa de óxido de tonalidad muy oscura, sin duda en relación con la prolongada exposición al agua, mientras que la otra, que permaneció enterrada bajo el cauce, aparece totalmente limpia. La altura de las letras del numeral son de un tamaño leve-

	Altura / Peso	Diámetro	Perímetro	Altura Grosor Letras
Fragmento 1A (Ficha 36)	121/ 1100 kg	064	195-205	07,5 / 01
Fragmento 1B (Ficha 37)	119 / 1000 kg	055	174-194	08-09 / 01

Tabla II. Proporciones del miliario 1 del puente de Palacios de Salvatierra (el peso es estimado).



Fig. 20. Dos vistas de este gran miliario una vez recuperado de la estructura del puente y ensamblados los dos fragmentos que lo conformaban.

mente inferior al resto de la inscripción, además de estar grabadas más próximas entre sí.

Fragmento 38B: Se trata, como dijimos, de la mitad superior del mismo ejemplar anteriormente descrito, en granito por tanto, donde se encuentra la inscripción. Las dimensiones del espacio donde se desarrolla la epigrafía, dispuesta aproximadamente en la ½ superior de la columna, son de 70 centímetros de alto x 71 centímetros de ancho, sin incluir el numeral, que se encuentra a 41 centímetros por debajo de la última línea, en el otro fragmento. Ha de tenerse en cuenta que, según parece, faltaría completa la primera línea del campo epigráfico, como se verá en la restitución. En cuanto a la altura de las letras, oscilan entre 8 y 9 centímetros, con separación entre líneas de entre 4,4 y 5 centímetros.

La altura total de la columna una vez unidos ambos fragmentos supone 2,40 metros.

Pese a las evidentes dificultades que planteaba la lectura del fragmento superior antes de su extracción del puente, resultando solo parcialmente visible, Santonja y Macarro (1993) y ambos posteriormente con Gillani (2007) ya fueron capaces de transcribir casi con total precisión su epigrafía, que apenas ha variado tras la lectura que proponemos ahora.

La inscripción que se lee permite afirmar sin duda alguna que este miliario N° 1 del puente de Palacios es de la época del emperador Trajano, aludiendo a una reparación efectuada en la calzada. Los referidos investigadores (2007) señalan la presencia de la fórmula arcaizante MAXVMVS, que en toda la provincia sólo se observa en el ejemplar de Los Linarejos, en el tramo de Puerto de Béjar. Al haber desaparecido de la epigrafía la alusión al consulado, resulta imposible fechar con precisión absoluta el miliario, aunque comparándolo con otros ejemplares de la calzada en el tramo salmantino dichos autores afirman que sería razonable proponer una fecha entre el 1 de enero del 98 y el 1 de enero del 100 d. C.

J.J. Palao, del Departamento de Prehistoria, Historia Antigua y Arqueología de la Universidad de Salamanca, nos hizo una serie de precisiones con respecto a esta columna. No es posible determinar, dada la falta en el texto del número de la potestad tribunicia y del consulado, si Trajano ya tenía en este momento el título de padre de la patria (concedida a partir de la IV potestad tribunicia y del segundo consulado) o si simplemente se trata de un miliario de los primeros años del reinado de este emperador. Si todavía no tiene concedido dicho título el miliario podría datarse entre otoño del 97 y diciembre del año 99, si bien no puede confirmarse a partir del texto disponible ni el número de consulado ni el de la potestad tribunicia. Si figurase el título de padre de la patria éste podría ir tanto delante como detrás del consulado, ya que no existía un orden fijo, aunque era más habitual después del consulado bajo una de estas dos formas [p(ater) p(atriciae)] o bien [pater patriae].

NERVAE F
VATRAIANVS
VSCERMANIC
TMAXVM
NICIA POTESIAI
ESTITVIT

LIIL

0 20 cm.

Fig. 21. Calco del miliario 1 del puente de Palacios de Salvatierra, del emperador Trajano (JIMÉNEZ, 2010).

Interpretación y desarrollo

[IMP(ERATOR) CAESAR DIVI]
NERVAE F[ILIVS]
[NER]VA TRAIANVS
[AVGVST]VS GERMANIC[VS]
[PON]T(IFEX) MAXVM[VS]
[TRIBV]NICIA POTESIAI
[COS ?] [R]ESTITVIT

[C]LIIL

Traducción

El emperador César, hijo del Divino Nerva, Nerva Trajano Augusto Germánico,
Pontífice Máximo, revestido e la Potestad Tribunicia, Cónsul (?), reparó
Milla 153

Restitución y traducción del miliario 1 del puente de Palacios de Salvatierra (JIMÉNEZ, 2010).

Con respecto al numeral que figura bajo la epigrafía, de derecha a izquierda se lee claramente la cifra tres en números romanos -III-. Delante, a algo más distancia



Fig. 22. Vista general de la columna miliaria una vez instalada en la milla 153 de la Vía de la Plata. Se aprecia el óxido en la mitad inferior, producto de su prolongada exposición al agua el largo tiempo que estuvo integrado en la estructura del puente.

que entre las tres aludidas cifras, se observa el arranque de un surco vertical engrosado hacia la derecha en la parte inferior, que podría estar indicando una L, si bien no ha de descartarse que se trate de otra I, en cuyo caso conformaría la cifra de cuatro. Esta columna estaría marcando, por tanto, la milla 153 o 154, si nos atenemos a la proximidad de ambas en la calzada con respecto al lugar donde se encontraban. Nos hemos inclinado por la primera de las posibilidades, debido al engrosamiento observado en la parte inferior de la primera letra, que podría corresponder a un L, conscientes de que este numeral podría admitir la otra interpretación.

3.2.2. Miliario 2

Otros tres fragmentos de columna miliaria, integrantes del ejemplar número 39, se encontraban empotrados en el estribo oriental del puente, el más alejado de la población. Se trata de los siguientes; el fragmento 39A, colocado aguas arriba en sentido longitudinal al puente y perteneciente a la base de la columna miliaria; el fragmento 39B, transversal al puente aguas abajo, perteneciente a la zona media, y el fragmento 39C, la parte superior del miliario, también colocado transversalmente, entre los dos anteriores.

En el proceso de desmonte se observó que el es-



Fig. 23. Estribo oriental del puente. Se observan los tres fragmentos de columna, correspondientes al miliario 2. Antes de proceder al desmonte parecía improbable que los tres pertenecieran a un solo ejemplar, dado la altura que alcanzaría la columna, algo que finalmente se confirmaría. Fotografía tomada inmediatamente antes de procederse al desmonte del estribo.



Fig. 24. Los tres fragmentos del miliario parcialmente ensamblado, tras su recuperación de la estructura del puente.

	Altura / Peso	Diámetro	Perímetro	Altura Grosor Letras
Fragmento 2A (Ficha 40)	091 / 700 kg	063	192-186	---- / ----
Fragmento 2B (Ficha 38)	087 / 700 Kg	056	186-173	08 / 1
Fragmento 2C (Ficha 39)	092 / 600 Kg	050	172-156	---- / ----

Tabla III. Proporciones del miliario 2 del puente de Palacios de Salvatierra (el peso es estimado).

tribo había sido objeto de una reparación reciente, al haberse utilizado cemento, ausente en el resto de la fábrica del puente. Dicha reparación afectó a dos fragmentos de este miliario (el superior y el medio), quedando unidos a la estructura del puente con dicho material de construcción. Durante el proceso de su recuperación hubo de picarse éste con extremo cuidado, para no dañarlos.

Una vez recuperados se pudo comprobar, un tanto en forma inesperada, que los tres fragmentos integraban un único ejemplar de una altura de 2,70 metros, constituyendo, que sepamos, el miliario de mayor alzado de los del tramo correspondiente a la provincia de Salamanca.

El peso y las medidas de estos tres fragmentos integrantes de una misma columna son los que figuran en la Tabla III.

El grado de deterioro de esta columna es muy acusado, hasta el punto de que no presenta sección redondeada, como el otro miliario integrante del puente, sino ovalada. Esto parece debido al intenso desgaste sufrido en dos planos opuestos de su superficie que afecta casi íntegramente a su epigrafía. No obstante, una vez montado en la calzada y observado la columna con la luz solar adecuada, pudimos ver que en el

fragmento de en medio, a ambos lados de uno de los frontales que se encuentran totalmente erosionados se observaba con dificultad la presencia de restos de epigrafía, que hasta el momento no ha podido ser transcrita. Con las debidas reservas, dado los escasos datos de los que se dispone, creemos que se trata de otro miliario del emperador Trajano, por lo que cabe la posibilidad de que la columna fuera más o menos contemporánea a la anterior y estuviera marcando la milla 154, aunque es imposible determinarlo porque tampoco conserva resto alguno del numeral.

3.3. Los miliarios de Casafranca

Hasta hace unos seis años se podían observar en la iglesia de Casafranca dos supuestos miliarios colocados en el exterior del ábside de la iglesia, a modo de guardacantones. Uno de ellos, claramente fragmentado, estaba colocado en la esquina noroeste, y otro completo pero de escaso porte en la opuesta, la suroeste. Con anterioridad ambas piezas formaron parte de la fábrica de la iglesia, integradas en la portada, siendo trasladadas y recolocadas aquí tras ser objeto el templo de una reconstrucción parcial. Como en el caso de los miliarios del puente de Palacios de

Fig. 25. Un momento del proceso de traslado, descarga e instalación del miliario 2 del puente en la milla 154 de la Vía de la Plata. Fue necesaria la utilización una larga grúa telescópica para evitar rodar sobre el firme de la calzada.





Fig. 26. Miliario 2 del puente de Palacios de Salvatierra. Vista general del inicio de la milla 154, con el miliario recién instalado en la margen izquierda de la vía, que fue objeto de limpieza y excavación en esa parte del trazado.

Salvatierra, la información sobre su existencia fue proporcionada por David Hernández Ingelmo a C. Macarro y M. Santonja, quedando incluidas ambas piezas en su inventario de 1993. Casafranca se encuentra a 1,7 kilómetros en línea recta del trazado de la Vía de la Plata, que discurre por el este. En un momento indeterminado ambas columnas debieron de ser trasladadas a la población desde la calzada.

En el año 2009, a raíz de unas obras de rehabilitación de la iglesia, las dos columnas miliarias fueron retiradas de las esquinas de la iglesia y depositadas en el jardín parroquial situado en las inmediaciones de la misma. La finalidad de esta reubicación fue evitar un mayor deterioro de las piezas, según nos informaron los responsables de la obra. Tuvimos ocasión de llevar a cabo entonces un detallado análisis de las piezas una vez retiradas de la fábrica de la iglesia y exentas, concluyendo que se trataba efectivamente de dos miliarios, anepigráficos.

Finalizando el mes de octubre del 2012, dentro de la cuarta fase de reposición de miliarios de la Vía de la Plata promovida por la Junta de Castilla y León (JIMÉNEZ, 2012), fue posible acometer el traslado de una de estas dos columnas, identificada como Casafranca 2, correspondiente al número 36, quedando instalada en el lado izquierdo de la calzada (dirección sur-norte) a la altura de la milla 152, en el inicio del tramo de referencia. Se trata de la mitad superior de una columna de granito, de parecida morfología a la otra que también fue reutilizada en la iglesia de la población, aunque de menor

alzado al encontrarse incompleta. Conserva una altura total de 105 centímetros, contando con un diámetro entre 44 centímetros (superior) y 50 centímetros (inferior). El perímetro en la zona superior es de 149 centímetros, mientras que el inferior es de 161 centímetros. Para su instalación en la calzada se utilizó un innovador sistema,



Fig. 27. El miliario de Casafranca 2 recién colocado en la calzada, a la altura de donde debió de encontrarse aproximadamente el punto correspondiente a la milla 152.

en lugar del ya tradicional pedestal de roca local levantado en anteriores ocasiones, consistente en un soporte de sección circular de 0,50 metros de diámetro y 1,50 metros de altura, a modo de fuste, realizado en hormigón armado, con acabado abujardado fino, asentado sobre una zapata de hormigón del mismo tipo. Sobre el mismo se instaló el miliario fragmentado, uniéndose ambos con un mortero adecuado.

Haremos mención por último a un pequeño fragmento de posible miliario correspondiente al número 37, identificado como Casafranca 3, que fue instalado entre las millas 154 y 155 por una asociación local en 2010. Durante los trabajos de puesta en valor llevados a cabo en el verano de 2011, esta pieza fue bajada del fuste sobre el que había sido indebidamente colocada, permaneciendo no obstante en las inmediaciones de donde se encontraba. El fragmento está tallado en roca de granito de grano grueso, contando con sección circular levemente ovalada, con diámetro de entre 54 y 60 centímetros, 186 centímetros de perímetro y alzado de 46 centímetros. Carece de cualquier rastro de epigrafía. Habría que relacionarlo con este tramo por proximidad geográfica con respecto al lugar donde se encontró, en las afueras de la población de Casafranca, durante los trabajos de limpieza de una cuneta, según nos informaron. Somos conscientes de que al carecer de epigrafía no se puede precisar en qué lugar del trazado de la calzada podría haber estado instalado en su día, si bien en su momento se optó por mantenerlo en este punto de la calzada. No existen referencias bibliográficas sobre este pequeño fragmento, al ser inédito.

4. La señalización del tramo

Aludir finalmente a que un año después de la intervención arqueológica y del traslado de los dos miliarios del puente de Palacios de Salvatierra, en el verano de 2011, se procedió a la completa señalización y puesta en valor del tramo, mediante diferentes actuaciones que resumimos seguidamente (ÁLVAREZ y DE LA IGLESIA, 2010 y 2011).

Por una parte, se llevó a cabo la instalación de una innovadora señalización identificada como ITER PLATA, diseñada por ambos arquitectos, realizada en acero. En este sentido se colocó una señal explicativa -identificada como tipo 3- en cada uno de los tres miliarios trasladados y repuestos en el tramo, alusiva a la milla -en todos ellos- y a la epigrafía y traducción, caso último del miliario 1 del puente de Palacios de Salvatierra, instalado en la milla 153. Del mismo modo se procedió a marcar con señales de tipo 2, de menor porte, cada tramo de doscientos pasos romanos (300 metros) del recorrido entre las millas 151 y 155, para que el caminante que hoy día hace este recorrido tenga una noción real de las distancias tal y como fueron concebidas en época romana. Se instaló también una señalización indicativa de dirección en aquellas zonas donde había alguna bi-



Fig. 26. Vista parcial de la señal ITER PLATA de Tipo 3 instalada en la milla 153, junto al miliario número 1 del puente de Palacios de Salvatierra.

furcación, o encrucijada de caminos, dado que el trazado es utilizado actualmente como camino de Santiago.

Finalmente se procedió a la puesta en valor con la señalización del inicio y final del tramo así como de las actuaciones arqueológicas más relevantes anteriormente descritas (trazado cuya estructura constructiva fue exhumada, corte estratigráfico... etc.), mediante la instalación de balizas de protección y señales de mayor porte -de tipo 6-, en acero y metacrilato, con textos y documentación gráfica explicativa. La última actuación de puesta en valor consistió en el levantamiento de un mirador entre las millas 154 y 155, pasado el arroyo Navalcuervo, orientado hacia el norte, en una zona donde se domina visualmente la mayor parte del abierto trazado de la calzada romana y la cañada.

5. Consideraciones finales

La actuación arqueológica y de puesta en valor a la que nos hemos referido en este artículo, efectuada de forma discontinua entre el verano de 2010 y el otoño de 2012, consistió en la limpieza e investigación de un tramo de la Vía de la Plata entre las millas 152 y 155, en la recuperación y recolocación en el mismo de tres miliarios que se encontraban desplazados de sus lugares de origen en la vía y reutilizados en otras construcción, y en la señalización y puesta en valor del tramo mediante la instalación de una innovadora señalización.

El tramo en cuestión cuenta con una longitud de 4500 metros, tres millas romanas. En esta zona de la Vía de la Plata, situada a medio camino entre las *mansiones*



Fig. 29. Señal ITER PLATA de Tipo 6, instalada junto al tramo de calzada excavado y puesto en valor en la actuación de 2010, protegido con una estructura de hierro para evitar el tráfico rodado sobre el mismo.

de Ad Lippos y Sentice, la antigua carretera discurre por un amplio valle, manteniendo una alineación más o menos recta en la mayor parte de su recorrido, entre el inicio de la milla 152 hasta mediada la 154, haciéndolo en terraplén, elevada sobre el terreno. La calzada quedó posteriormente englobada en la ancha cañada hoy día es visible, constituyéndose en el eje del camino de Santiago en esta zona occidental de la meseta.

Las actuaciones estrictamente arqueológicas se han dirigido a la limpieza y delimitación de la vía, centrándose en los tramos donde mejor se detectaban sus restos fósiles. Se ha podido comprobar que la antigua carretera se proyectó y construyó en la mayor parte del tramo ligeramente elevada sobre el terreno natural, habiendo sido construida a base de materiales locales, casi exclusivamente de pizarras y arcillas en el núcleo y con gravas y guijarros de cuarzo en la capa de rodadura, materiales éstos últimos que no se encuentran en las cercanías del trazado y que indican un traslado desde un curso de agua de cierta entidad, seguramente cercano. La calzada cuenta con unos siete metros y medio de anchura, conservando a la perfección todavía en muchos tramos el característico lomo que confiere a la construcción un aspecto inconfundible, destacando sobre el entorno llano sobre el que avanza. En cuanto al sistema de construcción, dos encintados de lajas de pizarra, paralelos entre sí a unas distancias bastante uniforme de unos cinco metros, marcan su trazado y sirven de refuerzo del núcleo de la estructura, formado igualmente por lajas de pizarra (generalmente grandes) en una matriz de arcillas locales. Sobre la última capa de pizarras se

dispone la capa de rodadura.

Los trabajos realizados se dispersaron por varios puntos concretos del tramo, pero más concentrados en la milla 154, consistiendo en las siguientes actuaciones. En primer lugar, se acometió la limpieza y delimitación de unos seiscientos metros de la calzada, sumando los diferentes tramos, mediante la retirada de la vegetación que ocultaba su trazado y, en ocasiones, sus fábricas, puestas al descubierto por la erosión. De cara a la investigación del sistema de construcción de la vía, se han efectuaron dos actuaciones, como son la realización de un gran sondeo de once por once metros, para documentar su planta, y un corte estratigráfico completo en una zona donde la calzada estaba seccionada por un curso de agua, observándose a la perfección lo que constituye una calzada romana en terraplén. En base a los resultados obtenidos tanto en el sondeo como en el corte estratigráfico, se procedió a la exhumación de un tramo de noventa metros de la estructura de la vía, que posteriormente sería musealizado.

La segunda actuación, directamente relacionada aunque diferente, consistió en la recolocación en el tramo de tres miliarios, siguiendo la iniciativa reabierta por la Junta de Castilla y León en el año 2008. El proyecto presentado contemplaba inicialmente el traslado e instalación de cinco miliarios. Se trataba de fragmentos de columnas que se encontraban integradas en la estructura del puente de Palacios de Salvatierra (Guijuelo). Una vez desmontado el puente y recuperadas las piezas, se comprobó que pertenecían a dos únicos ejemplares que se conservaban completos en dos



Fig. 30. Vista desde el mirador existente entre las millas 154 y 155, unos metros al sur del arroyo de Navalcuervo, levantado en la actuación de señalización y puesta en valor del tramo en 2011, acometida tras la intervención arqueológica. Al fondo se observa la sierra de Béjar.

y tres fragmentos, respectivamente, uno de ellos del emperador Trajano, alusivo a una reparación de la vía. Ambos fueron trasladados e instalados en las millas 153 y 154, geográficamente las más próximas a su lugar de procedencia. Con respecto a uno de los dos miliarios que se encontraban formando parte de la iglesia de la vecina población de Casafanca, sería trasladado más tarde, quedando instalado a la altura de la milla 152.

Finalizadas las dos actuaciones arqueológicas, un año después -en 2011- se llevó a cabo la señalización del tramo y la puesta en valor del mismo, con la colocación cada 200 pasos romanos (el equivalente a trescientos metros) de una pequeña señal, así como otras señales explicativas de mayor porte, informando sobre aspectos constructivos de la vía romana investigados en las diferentes actuaciones. La puesta en valor finalizó con el levantamiento de un mirador entre las millas 154 y 155, en una zona en la que la calzada discurre por un espacio muy abierto de claros valores paisajísticos.

6. Nota final

Las actuaciones llevadas a cabo en este tramo de la Vía de la Plata en la provincia de Salamanca fueron promovidas por la Dirección General de Patrimonio Cultural de la Junta de Castilla y León, siendo financiadas mediante diferentes convenios con el Ministerio de Cultura, el Programa de Cooperación Transfronteriza España-Portugal y la Unión Europea-FEDER.

La iniciativa y la coordinación de dichas actuaciones se debieron a Carlos Macarro Alcalde, arqueólogo del

Servicio Territorial de Cultura de la Junta de Castilla y León de Salamanca.

El equipo técnico, dirigido por el arqueólogo autor de este artículo, estuvo formado por Ana Rupidera Giraldo (segunda arqueóloga) y Juan Luis Cascón Dorado (dibujante). La dirección facultativa de las actuaciones de señalización y puesta en valor corrió a cargo de los arquitectos Darío Álvarez Álvarez y Miguel Ángel de la Iglesia Santamaría, de la Escuela de Arquitectura de la Universidad de Valladolid.

La ejecución de los trabajos en sus diferentes fases fue acometida por las empresas MCG, Sociedad Cooperativa y Construcciones Juan Manuel Sánchez Márquez.

7. Bibliografía

- ÁLVAREZ ÁLVAREZ, D. y DE LA IGLESIA SANTAMARÍA, M.A.
2010 *Modelo de señalización del Patrimonio de Castilla y León*. LABPA, Laboratorio de Paisaje, Patrimonio y Arquitectura Junta de Castilla y León, Consejería de Cultura y Turismo, Dirección General de Patrimonio Cultural.
- 2011 *Adecuación del camino y señalización de la Cañada Real o de la Vizana en el municipio de Palacios de Salvatierra (Salamanca)*. Laboratorio de Paisaje, Patrimonio y Arquitectura. Fundación General de la Universidad de Valladolid (proyecto inédito).

- ENRÍQUEZ, J.J.
1993 *Documento básico para la identificación y protección como Bien de Interés Cultural con categoría de Conjunto Histórico de LA CALZADA DE LA PLATA / PROVINCIA DE SALAMANCA*. Junta de Castilla y León.
- GILLANI, G.; SANTONJA, M. y MACARRO, C.
2007 *Miliarios de la Calzada de la Plata en Salamanca. Arqueología en la Vía de la Plata (Salamanca)*. Ediciones de la Fundación Premysa, Béjar (Salamanca), 81-182.
- JIMÉNEZ GONZÁLEZ, M.C.; MARROQUÍN MOLINUEVO; I. y MARTÍN MARTÍN, C.
1988 *Trabajos de limpieza y adecentamiento de la Vía de la Plata. Tramo Molinos de Pichón-Puente de la Malena*. Servicio Territorial de Cultura de Salamanca, Junta de Castilla y León (informe técnico inédito).
- JIMÉNEZ GONZÁLEZ, M.C.; RUPIDERA GIRALDO, A. y SÁNCHEZ HERNÁNDEZ, M.
2007 *Estudio técnico. Reposición de los miliarios de la Vía de la Plata en la Provincia de Salamanca*, Servicio Territorial de Cultura de Salamanca, Junta de Castilla y León (informe técnico inédito).
- JIMÉNEZ GONZÁLEZ, M.C.
2008 *Reposición de los miliarios de la Vía de la Plata en la provincia de Salamanca. 1ª Fase*. Servicio Territorial de Cultura de Salamanca, Junta de Castilla y León (informe técnico inédito).
2010 *Actuación arqueológica en la Calzada de la Plata en la provincia de Salamanca entre las millas 152 y 155, con reposición de seis miliarios. Fase 2. Servicio Territorial de Cultura de Salamanca, Junta de Castilla y León* (informe técnico inédito).
2011 *Traslado y reposición a la Vía de la Plata, en los términos municipales de Membribe de la Sierra y San Pedro de Rozados, de tres miliarios procedentes de la finca Linejo, en Matilla de los Caños del Río (Salamanca). Fase 3*. Servicio Territorial de Cultura de Salamanca, Junta de Castilla y León (informe técnico inédito).
2012 *Intervención arqueológica, documentación e investigación de la Vía de la Plata en el término municipal de Casafranca. Miliario procedente de la iglesia de Casafranca. Fase 4*. Servicio Territorial de Cultura de Salamanca, Junta de Castilla y León (informe técnico inédito).
- 2013 *Reposición de dos miliarios actualmente en la iglesia de San Medel y en la finca El Carnero (Calzada de Don Diego) a la Vía de la Plata a su paso por la provincia de Salamanca (Fase 5)*. Servicio Territorial de Cultura de Salamanca, Junta de Castilla y León (informe técnico inédito).
- JIMÉNEZ GONZÁLEZ, M.C. y RUPIDERA GIRALDO, A.
2013 *Interactivo. Miliarios de la Vía de la Plata de Salamanca*. Patrimonio Cultural de Castilla y León (<http://www.jcyl.es/jcyl/patrimoniocultural/miliarios/index.html>).
- MACARRO ALCALDE, C. y SANTONJA GÓMEZ, M.
1993 *Los miliarios de la calzada de la Plata en la provincia de Salamanca*. Asociación de Amigos del Museo de Salamanca (informe técnico inédito).
- Mapa Topográfico Nacional de España. Hoja 528-I, Frades de la Sierra. 1: 25.000. Ministerio de Fomento. Instituto Geográfico Nacional. 1ª Edición 1996. Madrid.
- MORÁN BARDÓN, C.
1946 *Reseña histórica artística de la provincia de Salamanca, Acta Salmanticensia, Filosofía y Letras, Tomo II, núm. I*. Universidad de Salamanca.
1949 *La calzada romana "La Plata" en la provincia de Salamanca. Ministerio de Obras Públicas, Comisión Nacional permanente en España de la Asociación Internacional permanente de los Congresos de carreteras, Serie B, N° 2*, Madrid.
- MORENO GALLO, I.
2004 *Vías romanas. Ingeniería y técnica constructiva*. Ministerio de Fomento. Dirección General de Carreteras. Madrid.
2010-11 *Vías romanas en Castilla y León. Vía romana de Mérida a Salamanca* (http://www.viasromanas.net/08_Via_romana_Merida_a_Salamanca_Via_Plata.pdf).
- PÉREZ GUERRERO, J.C.
2011 *Señalización Vía de la Plata. Informe de construcción y suministro* (informe técnico inédito).
- ROLDÁN HERVÁS, J.M.
1971 *Iter ab Emerita Asturicam. El Camino de la Plata*. Universidad de Salamanca, Facultad de Prehistoria y Arqueología. Memorias del Seminario de Prehistoria y Arqueología, 3. Salamanca.

La Vía Augusta en “La Font De La Figuera” (Valencia): intervención arqueológica, estudio geomorfológico y análisis de los materiales y técnicas de construcción

La Vía Augusta in “La Font De La Figuera” (Valencia):
archaeological intervention, geomorphological study and analysis
of the construction materials and techniques

Palabras clave: sustrato, áridos, rodadura, carretera, clavi caligarii.

Gako-hitzak: substratua, aridoak, erroadura, errepeidea, clavi caligarii

Key words: soil, aggregate, treadmarks, road, clavi caligarii

Juan Antonio Sánchez-Priego¹
Alfonso Ruiz-Pérez¹
Eva María Bravo-Hinojo¹
David Vizcaíno-León¹
José Miguel Ruiz-Pérez²
José Luís de Madaria-Escudero³

RESUMEN

Presentamos un tramo de 400 m de “Vía Augusta” encontrado durante las obras del AVE en La Font de la Figuera (Valencia). La carretera discurre en línea recta por un terreno de suave pendiente, tiene una potencia de 0,80 a 1,2 m y una anchura variable entre 6,5 m al norte y 12-14 m al sur. La adaptación al tipo de sustrato y a los materiales disponibles se traduce en diferentes esquemas operativos de construcción, aplicados en base a profundos conocimientos de topografía e ingeniería.

LABURPENA

Vía Augusta delakoaren 400 m-ko tarte bat aurkeztuko dugu, La Font de la Figuera (Valentzia) herrian AVEren lanak abian zirela aurkitutakoa. Errepeideak lerro zuzena osatzen du malda arineko lursail batean, 0,80-1,2 m-ko potentzia du eta zabalera aldakorra, iparraldean 6,5 m-koa eta hegoaldean 12-14 m-koa. Substratu motara eta erabilgarri dauden materialetara egokitzeak eraikuntzako eskema operatibo ezberdinak erakusten dituzte. Topografia eta ingeniari-tza arloko ezagutza sakonetan oinarrituta aplikatzen zituzten.

ABSTRACT

This study presents a 400 m stretch of the Via Augusta found during the construction of the AVE train tracks in La Font de la Figuera (Valencia, Spain). The road follows a straight line along a gentle slope and has a depth of 0.8-1.2 m. Its width varies from 6.5 m in the north to 12-14 m in the south. The builders' adaptation to the type of soil on the site and to the available materials was evident through their use of different operational construction techniques, which drew from detailed knowledge of the topography and engineering.

Ninety-five nails and other iron objects were recovered from among the archeological layers of the road. Of particular interest are the 50 iron hobnails, or clavi caligarii (200 BCE-500 CE), which clearly mark the presence of Roman roads.

Under the Via Augusta, a pre-existing road following the same route was identified; this could be part of a pre-Roman road.

1. Arqueólogo, arqueóloga EIN Mediterráneo S.L.

2. Doctor en Geografía Física

3. Arqueólogo Inspector, Servicio Territorial de Cultura de la *Conselleria* de Educación, Cultura y Deporte de Valencia.

*Est via sublimis caelo manifesta sereno
lactea nomen habet candore notabilis ipso*
Ovidio, Metamorfosis, Libro I

1. Introducción: búsqueda y hallazgo de la vía augusta en la Font de la Figuera

El trabajo que presentamos versa sobre un tramo de la Vía Augusta que hemos podido localizar en la población de La Font de la Figuera (Valencia) gracias a la labor de campo llevada a cabo por los arqueólogos de la empresa EIN Mediterráneo S.L. en coordinación con el inspector de arqueología de la Conselleria de Educación, Cultura y Deporte de la Generalitat Valenciana.

La intervención arqueológica de urgencia se llevó a cabo en el marco de la construcción del Nuevo Acceso Ferroviario de Alta Velocidad de Levante (tramo del Nudo de la Encina). Acciona Infraestructuras S.A. contrató los estudios arqueológicos con la financiación del promotor, el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF).

Más concretamente, durante los años 2010 y 2011 se realizaron prospecciones, análisis de cartografía (antigua y reciente) y sondeos en búsqueda de la Vía Augusta, que según las fuentes clásicas y algunos estudios realizados en la comarca, discurría grosso modo por la misma franja proyectada para el moderno ferrocarril, entre la población de La Font de la Figuera y el monte Capurutxo. Cabe decir que hasta ahora no se

han hallado miliarios en la zona de la que hablamos por lo que tampoco se tenían pruebas directas de su preciso recorrido en la zona estudiada.

Los numerosos sondeos y trabajos de campo realizados sobre varios tramos de caminos que parecían corresponder a la vía romana fosilizada (sobre todo en el Camí Vell de Caudete y el Camino de la Reina) no dieron los resultados esperados aunque sí se localizaron en un punto carriladas sobre el sustrato rocoso, probablemente de época ibérica. Descartadas las zonas donde a priori se sospechaba de la presencia de la vía romana, la intervención continuó con la supervisión intensiva de las obras indicada por la administración competente.

Fue en el mes de mayo de 2012, durante el seguimiento arqueológico de las obras, cuando se produjo el hallazgo de la estructura de la calzada romana que veníamos buscando desde el inicio. La vía se localizó en el corte de una zanja realizada para reponer servicios de riegos afectados y se encontraba sepultada bajo un paquete de sedimentos limosos de más de un m de potencia, siendo por tanto invisible para lugareños e investigadores de la zona. El hallazgo no es por tanto una casualidad sino el fruto de un concienzudo trabajo en un contexto particular, durante la ejecución de la obra de una gran infraestructura.

Esta intervención nos ha permitido igualmente localizar, justo debajo de la Vía Augusta, estructuras anteriores vinculadas a la ordenación y gestión del te-

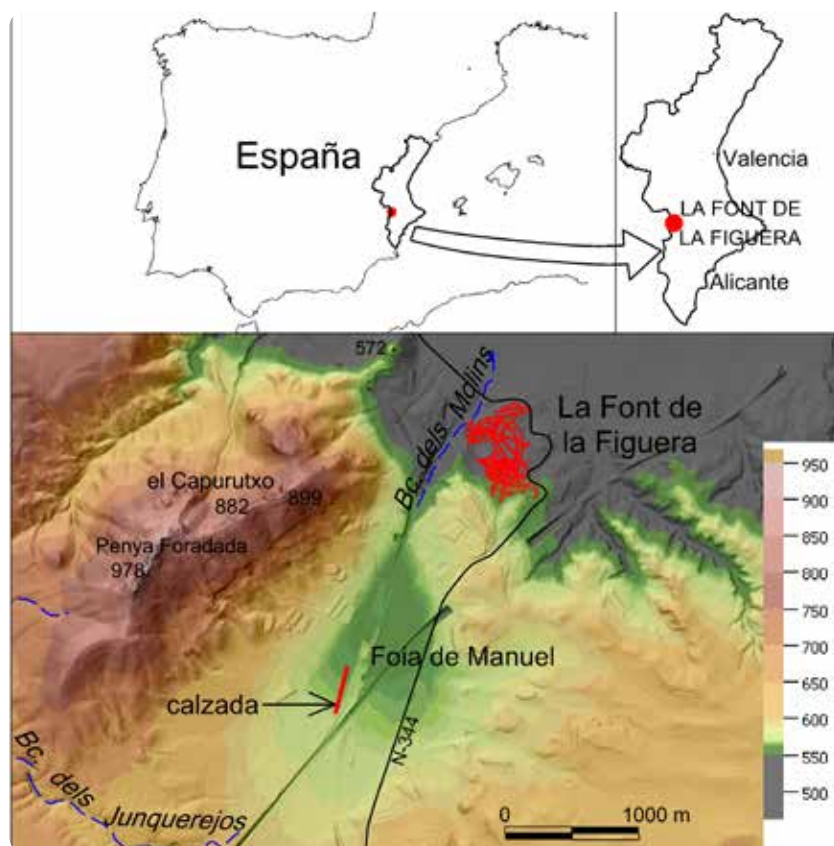


Fig. 1. Situación del tramo de Vía Augusta excavado.

ritorio (bancales aterrazados y camino), muestra de cómo este paraje, utilizado como vía de paso de primer orden, fue de gran importancia desde la época Ibérica hasta la época Imperial Romana.

Por debajo de estas vías de comunicación y aterrazamientos, los vestigios prehistóricos (Neolítico-Calcolítico) aparecidos durante las excavaciones suponen igualmente un avance en el conocimiento de los patrones de asentamiento al aire libre de las primeras comunidades productoras que colonizan esta comarca, aunque las fases antiguas del yacimiento no serán abordadas en este trabajo.

La forma en que se realizó el hallazgo de la Vía Augusta difiere a la de muchos de los tramos localizados en la Península Ibérica donde, a veces, todavía es visible el terraplén. En otras ocasiones, aunque raras, nos guiamos por los miliarios encontrados y, en determinadas épocas del año, se puede seguir bien el trazado con el estudio de fotografías aéreas de los campos labrados (MORENO GALLO 2010). De hecho, una vez localizado e identificado este tramo con total seguridad sobre el terreno, podemos observar la continuidad de la vía hacia el sur y el norte utilizando por ejemplo la fotografía aérea de 1956. En cualquier caso, el tramo descubierto en La Font de la Figuera debe hacernos reflexionar sobre la forma de buscar sobre el terreno este tipo de vías en contextos sedimentarios que tienden a colmatarse y pueden llegar a enterrar por completo el talud y las huellas del paso de antiguas carreteras.

Por suerte, los ingenieros ferroviarios actuales, aunque en ocasiones nieguen la evidencia absortos en la ejecución de sus propios proyectos de infraestructuras, siguen optando por las mismas soluciones y a menudo eligen los mismos trazados sobre pasos y corredores naturales que sus antepasados de la antigüedad. Gracias a esta coincidencia de criterio entre colegas, aunque separados por más de dos mil años de diferencia,

los arqueólogos hemos podido localizar un fragmento de nuestra historia de incalculable valor.

2. Ubicación geográfica del tramo de vía Augusta excavado

El tramo de Vía Augusta estudiado se sitúa al sur de la actual localidad de la Font de la Figuera (Valencia) y próximo a la carretera nacional 344 (fig. 1). Las coordenadas UTM del extremo norte son 682939, 4295770 y las del extremo sur 682847, 4295392 (ETRS89, Huso 30), ubicándose entre los 570-568,5 msnm al Sur y los 563 msnm al Norte.

En la Antigüedad, la calzada formaría parte del tramo de la Vía Augusta entre *Sucro* y *Carthago Nova*. Desde la ciudad romana de *Saitabis* las fuentes citan el paso por la mansio de *Ad Turres*, que por las distancias dadas en los itinerarios (Arasa y Roselló, 1995; Unión Académica Internacional, 2001) y los datos obtenidos en una reciente intervención en la Ermita de San Sebastián (LÓPEZ SERRANO *et al*, 2013) se localizaría en La Font de la Figuera.

Entre *Saitabis* y *Turres* conocemos un pequeño tramo de vía excavado recientemente en el término de Moixent, junto al yacimiento romano de Faldetes. Por sus características constructivas y su ubicación corresponde con casi toda seguridad a la Vía Augusta (GARCÍA BORJA *et al*, 2012). En el Camino Viejo de Fuente la Figuera, pero en el término de Villena, también se localizó un segmento de vía que conservaba uno de los muretes de contención, (ARASA y PÉREZ JORDÀ, 2005).

El tramo que hemos estudiado se sitúa entre los dos anteriormente citados y nos ayuda en gran medida a ir conociendo la vía en la comarca de la Costera donde todavía contábamos con pocos datos arqueológicos concretos. Gracias a los hallazgos realizados en esta

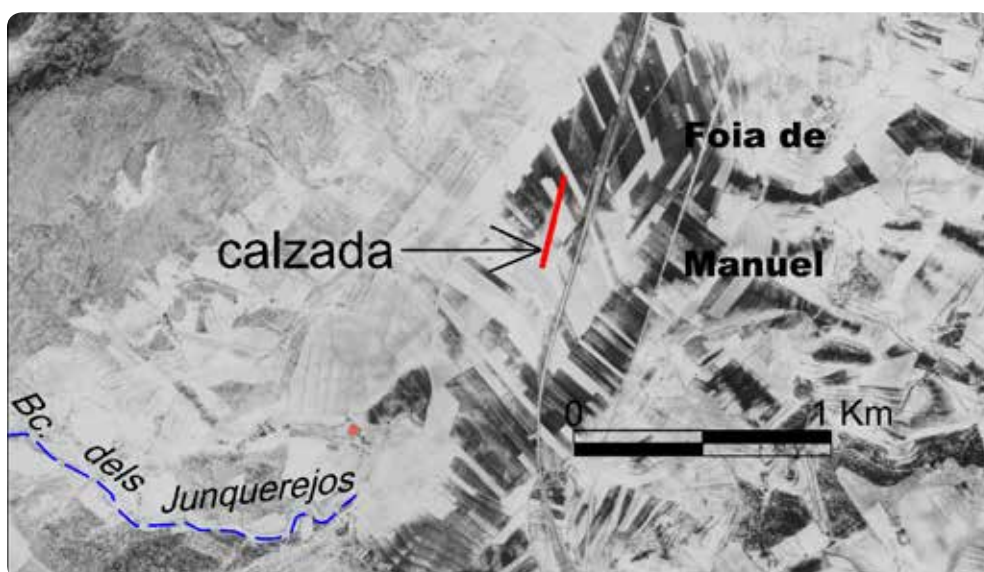


Fig. 2. Detalle de la fotografía aérea de 1956 con el tramo excavado en rojo.

excavación hoy sabemos con toda seguridad que la Vía Augusta atravesaba la depresión endorreica de la Foia de Manuel por su lado Oeste (fig. 1 y 2), y conocemos el trazado exacto que seguía al suroeste del núcleo urbano de la Font de la Figuera. Algunos investigadores ya han utilizado estos datos inéditos (paso por la Foia de Manuel) para completar sus propias propuestas de trazado hipotético (ARASA, in GARCÍA BORJA *et al* 2013: 108) de la Vía Augusta a su paso por el término municipal de la Font de la Figuera.

3. Intervención arqueológica en la vía Augusta: objetivos y metodología

La intervención se ha llevado a cabo en dos fases. En un primer momento (año 2012) el objetivo fue el de conocer el trazado de la infraestructura romana, valorar su estado de conservación y documentar tanto la calzada principal como otros posibles vestigios asociados. Con apoyo de medios mecánicos y manuales se retiró toda la tierra que cubría la vía sacando a la luz 400 m de trazado de calzada y otras estructuras arqueológicas asociadas.

Dada la importancia de los vestigios la Conselleria de Cultura en Valencia determinó la necesidad de continuar con la excavación y los estudios de la zona. El objetivo de esta segunda fase (año 2013) fue el de caracterizar los métodos y técnicas de construcción empleados por los ingenieros romanos, desde el diseño del trazado, pasando por las materias primas em-

pleadas, hasta el acabado con las capas de rodadura.

El área se dividió en 8 sectores de trabajo de 50 m. Se empleó el método de excavación por capas escalonadas (cada escalón con 5 m como mínimo) en las zonas mejor conservadas (sectores 6, 7 y 8 al norte y 0, 1 y 2 al sur). En el resto de segmentos (sectores 5, 4 y 3) se realizaron 13 zanjas mecánicas transversales al eje de la vía para analizar su estructura. Entre la primera y la segunda fase se han explorado un total de 8000 m².

No describiremos aquí cada uno de los sectores ni las unidades estratigráficas registradas, hecho que haría interminable este artículo y que se alejaría del objeto del mismo. Básicamente, y en función de sus particularidades constructivas, hablaremos de las características principales de la vía romana en tres áreas:

Tramo Norte de 60 m de longitud: sectores 8, 7 y parte norte del sector 6.

Tramo central de 190 m de longitud: parte sur del sector 6, sectores 5, 4 y 3.

Tramo Sur de 150 m de longitud: sectores 2, 1 y 0.

La excavación por capas escalonadas nos ha permitido “desmontar” la infraestructura en el orden inverso al que fue construido y tener una imagen gráfica general de todas las etapas de la obra al mismo tiempo. Los cortes transversales realizados en toda su longitud nos han permitido documentar la estructura de la calzada.

Se han realizado varios estudios interdisciplinares



Fig. 3. Vista general de la intervención arqueológica en La Foia de Manuel.

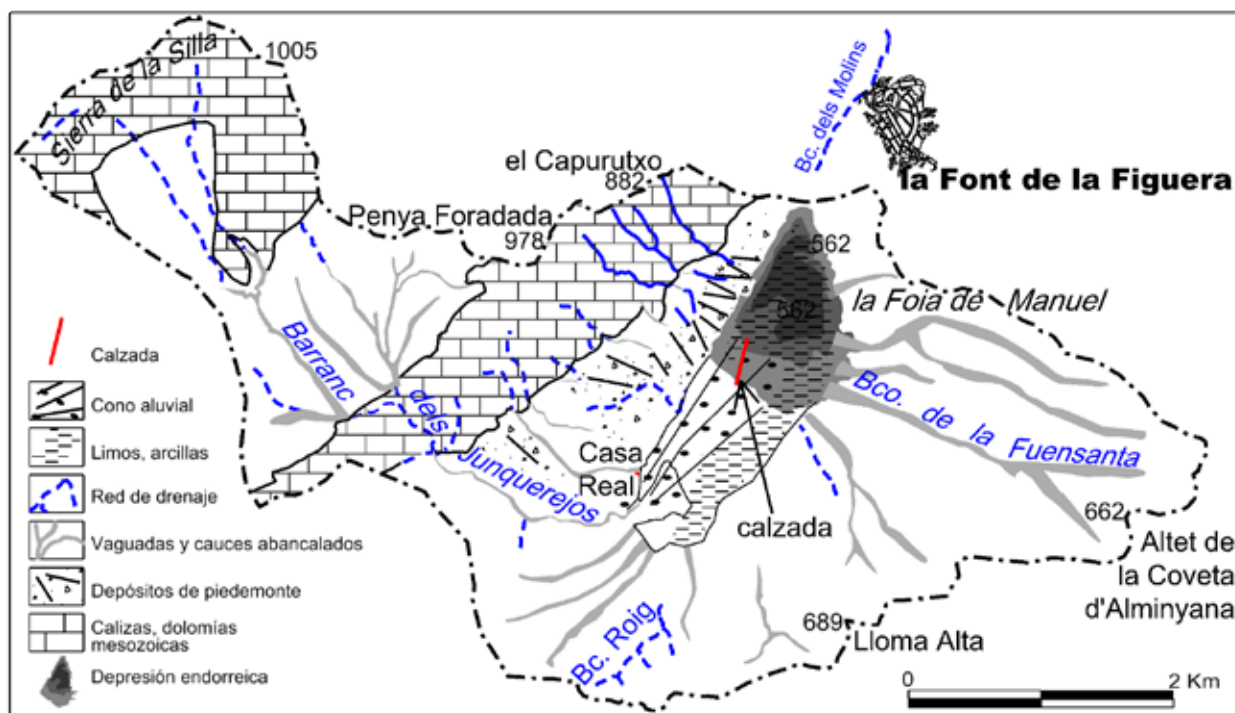


Fig. 4. Esquema geomorfológico. Cuenca de drenaje de la depresión endorreica (Foia de Manuel).

para completar la información aportada por la excavación: estudio geográfico y geomorfológico, registro sedimentario, análisis en laboratorio de materiales de construcción y estudio de los objetos de metal y restos cerámicos. El objetivo es contextualizar la vía en su medio natural y arqueológico y presentar los principales datos inéditos obtenidos durante los trabajos.

4. El contexto geomorfológico de la vía Augusta

La zona de estudio se localiza sobre la parte distal de un cono aluvial (fig. 4) en el margen meridional de una depresión endorreica ubicada al pie de los relieves nororientales del Capurutxo (978 m), en la divisoria de la Vall de Montesa (valle del río Cànyoles) y el Alto Vinalopó.

Desde el punto de vista climático La Font de la Figuera se ubica en la transición entre los climas de la fachada seca y la fachada lluviosa del macizo de Alcoy, expuesta a lluvias intensas por ocasionales temporales del NE (PÉREZ CUEVA, 1994). La precipitación media anual es de unos 467 mm, con 60 días de lluvia y casi 600 mm de oscilación interanual (Ponce, 1992). Las laderas próximas están recubiertas de forma discontinua por matorral mesomediterráneo.

Desde el punto de vista geológico-estructural la zona se ubica en el sector prebético externo, caracterizado por pliegues sencillos de dirección NE-SW y fallas normales e inversas (RODRÍGUEZ ESTRELLA, 1977). La cobertera mesozoica-cenozoica está fragmentada y desnivelada en sierras de calizas y

dolomías cretácicas y amplias depresiones neógenas. La depresión tectónica que conforma la meseta entre La Font de la Figuera y Caudete quedó delimitada por la Falla de Fuente la Higuera (falla inversa y de desgarre sinistral con escaso desplazamiento a causa de la verticalidad del plano de falla; IGME, 1981) que es parte de la falla Jumilla-Valldigna, de dirección SO-NE. En su entorno continúa la actividad neotectónica hasta la actualidad, como pone de manifiesto que el mayor terremoto de la Península Ibérica del año 1991 se produjera en La Encina, cercano enclave de la vecina localidad de Caudete (RODRÍGUEZ DE LA TORRE, 1992).

Durante la Orogenia Alpina (Burdigaliense superior-Tortonense) las cuencas intramontanas se rellenaron de margas marinas (Facies Tap). El relleno postorogénico continuó hasta entrado el Cuaternario y avanzado el Pleistoceno se produjo el paso al exorreísmo. No obstante, aún persisten cuencas endorreicas como la Foia de Manuel y la Hoya de la Carrasca, próximas a la Font de la Figuera. Como resultante de la evolución cuaternaria se pueden distinguir las siguientes unidades geomorfológicas en torno al yacimiento:

- (I) Relieves del Capurutxo labrados en dolomías y calizas del Cretácico superior (Coniaciense-Maestrichtiense). Se caracterizan por escarpes y laderas de fuerte pendiente con acumulaciones de bloques.
- (II) Vertientes modeladas sobre conglomerados calcáreos rojos con matriz arcillosa del Mioceno superior (Tortonense-Villafranchiense) en la cabecera del

Barranc dels Junquerejos.

(III) Depósitos de vertiente cuaternarios al pie del Capurutxo (977 m) con acumulación de clastos, arenas y limos.

(IV) Relieves alomados labrados sobre margas blancas del Mioceno medio (facies Tap) al sur y este de Font de la Figuera. A lo largo del Cuaternario reciente, la fuerte incisión fluvial labró una densa red de vaguadas de fondo plano que drenan hacia la Foia de Manuel.

(V) Glacis y abanicos aluviales cuaternarios conformados por derrames de gravas, arenas y limos al pie de las unidades anteriores.

(VI) Depresión endorreica de la Foia de Manuel, colmatada por sedimentos limoarcillosos de decantación y horizontes orgánicos.

El tramo de vía romana localizado se ubica en contacto con el cono distal del Barranc dels Junquerejos, a unos 400 m al SW de la Foia de Manuel.

La depresión endorreica, de fondo casi plano a 561 msnm, ocupa casi 25 ha en el MDT Lidar de 5 m (CNIG). Un pequeño umbral cerraba la depresión por el N sin que el Barranc dels Molins llegara a capturarla. Dicho umbral se abrió después artificialmente al excavar la trinchera del ferrocarril. En consecuencia, los aportes de una cuenca vertiente de 22 km² abocan a la Foia de Manuel y tienden a colmatarla.

El Barranc dels Junquerejos (también denominado Rambla de la Silla o barranco del Caicón) es el principal cauce que aboca a la Foia de Manuel. La puesta en cultivo de esta depresión y los acondicionamientos de bancales han hecho desaparecer a lo largo de siglos los rastros de dicho cauce en su tramo final, que en la actualidad desaparece a unos 1400 m (al SSE) del yacimiento, taponado por un campo de olivos levantado varios metros. Según se aprecia en la fotografía aérea, el barranco se prolongaba casi 300 m más abajo en 1956. Además, el Barranc dels Junquerejos se encuentra abancalado en la mayor parte de su recorrido hasta la sierra de la Silla lo que ha limitado artificialmente la transmisión del sedimento grueso durante sus crecidas (RUIZ PÉREZ, 2013). Sin embargo, hasta época ibero-romana al menos, dicho barranco alcanzaba los sectores meridionales (0 a 2) del yacimiento. En los sectores septentrionales (3 a 8) se observa una clara disminución textural y delgadas capas horizontales de gravas y arenas que se intercalan entre niveles de sedimentos finos.

5. El registro sedimentario de la Foia de Manuel

La excavación arqueológica descubrió la estructura de la calzada, visible en una serie de zanjas o catas transversales. La problemática estuvo centrada en la correcta interpretación de los rellenos artificiales con gravas y arenas que forman parte de dichas estructu-

ras y de los niveles naturales de gravas, arenas y limos, que constituyen el sustrato de la calzada (entre los que se intercalan niveles prehistóricos y un camino anterior). El yacimiento (incluyendo la totalidad de los vestigios) contiene un interesante registro geoarqueológico de más de 4 m de potencia que abarca buena parte del Holoceno.

La vía romana se construyó sobre sedimentos aluviales depositados en un ambiente de tipo cono torrencial en su zona distal. Así lo indican las facies sedimentarias con alternancias de materiales gruesos (a menudo heterométricos y subangulosos) y finos y continuos cambios de textura. Se han identificado paquetes de gravas (hasta 1,5 m de potencia) de cauce fluvial y finas capas horizontales de gravas intercaladas con limos a varios niveles.

Además, por su ubicación en el margen de una depresión endorreica, el registro sedimentario del yacimiento tiene un gran interés para evaluar cambios geomorfológicos, paleohidrológicos y ambientales en el área. Dicho registro refleja importantes variaciones en los aportes fluviales que se explican en parte por las fluctuaciones climáticas y ambientales holocenas (DUPRÉ, 1988; BADAL *et al.*, 1994; CARRION Y VAN GEEL, 1999; LÓPEZ-SÁEZ Y LÓPEZ-GARCÍA, 1999; Yll *et al.*, 2003), pero sobre todo por los cambios de usos del suelo en la cuenca.

El contacto entre el relleno de la calzada y los paquetes de gravas fluviales subyacentes es bastante difuso en el sector meridional del yacimiento. Para establecer dicho contacto con mayor seguridad se identificaron estructuras sedimentarias y laminaciones en las capas naturales, así como cementaciones y bloques en el relleno artificial. Además, por encima de la calzada se reconocieron capas de gravas depositadas por inundaciones.

Diferentes cortes en zanjas y sondeos, reconocidos durante la intervención arqueológica, permitieron establecer una secuencia estratigráfica con 9 niveles de base a techo:

- (I) En la base del registro sedimentario aparece un nivel de gravas fluviales y limos correspondientes al tardiglaciario o comienzos del Holoceno.
- (II) Nivel de limos de tono marrón oscuro que pudieron depositarse bajo las condiciones más húmedas del período atlántico, después del 8000 BP.
- (III) Nivel de limos con materiales neolíticos/calcolíticos y estructuras de combustión, que reflejan las primeras fases de deforestación en el área.
- (IV) Nivel con regueros o canalillos rellenos de arena que erosionaron el sustrato prehistórico. Este nivel podría corresponder al episodio de deforestación subboreal (edad del Bronce) o al inicio del período subatlántico ("Pequeña edad del Hierro"), caracterizado por un incremento de los eventos de inundación, previos a la época ibérica.

(V) Calzada anterior a la Vía Augusta, posiblemente de época prerromana, cuya solera se excavó en el estrato subyacente.

(VI) Sobre la anterior, nivel de arenas y limos anaranjados que podrían reflejar cambios en las condiciones ambientales (deforestación / período cálido ibero-romano).

(VII) Nivel de relleno de bancales de cultivo caracterizado por la dispersión de gravas en una matriz fina. Intercala capas horizontales de gravas que reflejan episodios de inundación de época iberoromana.

(VIII) Nivel de la vía Augusta que consta de un relleno de gravas compactadas, a menudo con bloques (> 20 cm) colocados en la base y, hacia el techo, un pavimento compactado con cal. Bajo el pavimento aparecen zonas carbonatadas y pequeños encostramientos laminares. Se observan varios niveles escalonados de pavimento de cal con huellas de rodadura e hileras de bloques que delimitan la caja de la calzada. La potencia total del relleno más el pavimento puede superar los 80-90 cm.

(IX) La calzada romana quedó enterrada por un estrato limoso de varios decímetros de potencia (90-100 cm en el sector 7) que intercala finas capas de gravas.

Llama la atención la potencia del relleno de casi 2 m entre la calzada romana y el camino anterior, mientras que por encima del nivel romano la potencia es mucho menor (< 1 m), todavía con delgadas capas de gravas de inundación. Se puede afirmar que entre la edad del Bronce y la Edad Antigua el aporte de sedimentos gruesos hacia la Foia de Manuel fue muy superior a la del periodo postromano. A escala regional existen otras referencias a episodios aluviales principales a partir del 4000 BP (Subboreal) en caberas fluviales del prebético (Fumanal, 1990), en las llanuras de Turia y Júcar durante la edad del Hierro (CARMONA Y RUIZ, 2011; CARMONA Y PÉREZ BALLESTER, 2011) y en la rambla de los Morenos (cuenca del río Cabriel) durante la época ibero-romana (RUIZ, 2011).

Se han producido cambios ambientales muy significativos desde época romana en el entorno de la calzada de la Font de la Figuera. Puede destacarse la desaparición de la red de cauces y sus aportes gruesos de inundación asociados tras la expansión de los cultivos sobre la Foia de Manuel y su cuenca vertiente. Como consecuencia sedimentos finos de inundación colmatan hacia

el techo dicha depresión endorreica, mientras en los niveles subyacentes predominan las gravas y arenas.

La calzada romana también quedó cubierta por una cubierta de limos de potencia desigual (90-100 cm en el sector 7) que intercala finas capas de gravas. Se puede afirmar que, durante el Calcolítico-Bronce y la Edad Antigua, la transmisión de sedimentos gruesos hacia la Foia de Manuel era más elevada. Los aterrazamientos de los piedemontes y el abancalamiento y cultivo dentro de cauces y vaguadas de fondo plano durante las épocas medieval y moderna pueden haber sido determinantes en estos cambios.

6. Planificación del trazado, dimensiones y perfil longitudinal

La Vía Augusta entre Sucro y Carthago Nova sigue los corredores naturales de los ríos Cànyoles y Vinaopó por el interior, evitando así el complicado trazado por el litoral alicantino, accidentado y con numerosos acantilados y barreras montañosas.

Desde el valle del río Cànyoles la calzada ascendía por el Camí Fondo, hacia el manantial de La Font de la Figuera y pasaría por el collado situado entre dicha población y el Capurutxo (ARASA Y ROSELLÓ, 1995). La zona de paso se suponía que coincidía con el trazado del Camí Vell de Caudete pero nuestros trabajos han puesto de manifiesto que su trazado se sitúa más hacia el Este, pasando por la Foia de Manuel. Desde aquí, se dirigía hacia el sur por alguno de los collados en torno a la loma de las Albarizas. En la fotografía aérea de 1956 (fig. 2) se reconocen alineaciones hacia el norte y hacia el sur de la excavación que parecen corresponder a la continuidad de la misma vía romana.

Dentro de esta planificación general, el análisis del tramo de 400 m. (fig. 5) de La Font de la Figuera muestra un esquema operativo asentado en estudios previos del territorio que tuvieron en cuenta factores geológicos y topográficos favorables para la elección del trazado de la carretera. En esta época, sólo los agrimensores militares tenían los conocimientos y los medios necesarios (KASPRYZ et NOUVEL, 2011) para llevar a cabo una empresa de esta precisión. También debieron llevarse a cabo las gestiones necesarias para la expropiación o compra de terrenos que no fueran propiedad de la administración del Imperio.

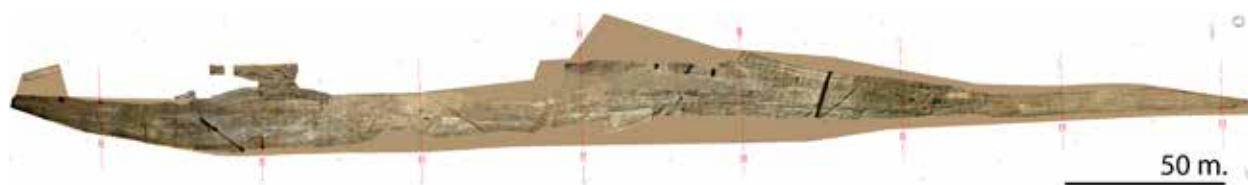


Fig. 5. Ortofoto del tramo de 400 m. de Vía Augusta excavado.

En primer lugar, se replanteó el trazado por una zona de suave pendiente, factor clave en la construcción de las carreteras romanas (MORENO GALLO, 2004, 2009 y 2010). Cuando se decidió construir la calzada los ingenieros encontraron, al menos en la zona central, una superficie aterrazada en parcelas de cultivo, a unos 565 msnm, con una suave pendiente (0,7% / 1,3 %) hacia el Norte.

Entre el punto más elevado de la vía al Sur (568,5 msnm) y el más bajo al Norte (563 msnm) hay una diferencia de 5,5 m de cota por lo que el porcentaje de desnivel en la capa de rodadura apenas ronda el 1,5 %. Gracias a la elección de este paso no fue necesario salvar accidentes geográficos relevantes y, por ende, no se necesitaron grandes desmontes o terraplenes para lograr el perfil longitudinal adaptado a la función de la vía.

Se tuvo en cuenta también la riqueza y variedad de áridos del sustrato sobre el que se construyó este tramo, que además tuvo cerca puntos de agua para el riego de las capas del firme, la preparación de algunos materiales y el suministro de los operarios durante la fase de construcción.

En cuanto a las medidas (Tabla I), la longitud excavada es de 400 m y la anchura varía entre 6,5 m al

Norte (fig.6) y 12-14 m en un tramo de la parte central (fig.7), siendo los valores más frecuentes entre 6,5 y 7 m La trayectoria de la infraestructura se inscribe en un eje de ligera orientación Noreste-Suroeste.

La anchura de 6,5 m (unos 22 pies) coincide por ejemplo con el tramo conocido en Faldetes (GARCÍA BORJA *et al*, 2012) pero en algunas partes (zona central-sur) supera ampliamente (12-14 m, 47 pies) lo que se conocía en tramos interurbanos de la Comunidad Valenciana. En el tramo sur se observan varios carriles paralelos yuxtapuestos.

El trazado es prácticamente rectilíneo aunque en la última etapa de utilización se marcaron rodadas de uso que dibujan a veces pequeños cambios de dirección, siempre dentro del eje longitudinal de la vía. En el sector sur, la calzada presenta un punto de inflexión en forma de ligera curva (fig.8) hacia el suroeste aunque en su prolongación, dentro de la zona explorada, vuelve después a tomar la misma trayectoria.

La ubicación, planteamiento y trazado siguen por tanto criterios de topografía e ingeniería precisos, fenómeno común en las vías romanas tal y cómo se ha puesto de manifiesto en los estudios realizados en

Medida tomada en campo	Sistema Internacional (Metros)	PES (1 Pie romano: 0,2957 m.)	PASSUS = 5 PES (1 Paso: 1,479 m.)	MILLE PASSUS (Millas) (1 Milla : 1478,5 m.)
Long. del tramo de calzada	400 m	1352 pies	270 pasos	0,27
Anchura	6,5 a 14 m	21,98 a 47 pies	4,39 a 9,4 pasos	---
Potencia de la estructura	0,8 a 1,2 m.	2,7 a 4 pies	0,54 a 0,81 pasos	---

Tabla I: Medidas del tramo excavado en metros y unidades de longitud romanas



Fig. 6. Trazado rectilíneo y 6,5 m. de anchura del tramo Norte



Fig. 7. Tramo rectilíneo de gran anchura, hasta 12-14 m. en zona central.



Fig. 8. Ligeras curvas hacia el Suroeste en sector Sur, 8-9 m. de anchura.

los últimos años bajo esta óptica (MORENO GALLO 2004, 2009 y 2010) tanto en la Península Ibérica como en otros países del Mediterráneo.

No es casualidad que los ingenieros ferroviarios y de carreteras de nuestra época hayan elegido de forma reiterada (el antiguo ferrocarril construido a finales de la década de 1850, las obras actuales de alta velocidad y ancho europeo, y la nueva autovía que rodea La Font de la Figuera) la misma zona de paso.

7. Ejecución de la obra: materias primas, métodos y técnicas de construcción

La intervención realizada nos ha permitido seguir el proceso de construcción de la carretera desde el aprovisionamiento de materias primas, pasando por su asiento sobre el sustrato natural, la sucesión de capas de afirmado y la culminación con la superficie de rodadura.

7.1 Aprovisionamiento de materias primas

La materia prima es de origen local y fue extraída y acopiada junto a la traza según avanzaba el proceso de construcción. En la base y el firme de la vía encontra-

mos limos, arenas, gravas, gránulos, cantos y bloques de caliza de diversas texturas y volúmenes que provienen de los depósitos aluviales del sustrato.

Al disponer de todos los elementos necesarios no hubo grandes inversiones en transporte, hecho que hubiera encarecido mucho la ejecución. Seguramente para ahorrar esfuerzos vemos cómo en la parte Norte se emplearon más los materiales finos (limos y arenas) mientras que al Sur, donde se construye sobre la parte distal del abanico aluvial, predominan los áridos más gruesos. La textura y el aspecto final de las capas de afirmado son muy diferentes (figuras 9, 10 y 11) aunque la estructura es de gran solidez en todos los casos. No hay duda, pues, de que las materias primas condicionaron el esquema constructivo de cada segmento de carretera.

7.1.1 Materias primas y técnicas empleadas en las capas de rodadura

Visto que los materiales y técnicas constructivas cambian según el terreno sobre el que se asientan y que, a nivel macroscópico, la rodadura presentaba un aspecto homogéneo, una de las cuestiones que nos planteamos durante la excavación fue qué tipo de material utilizaron para las capas de rodadura de todo el

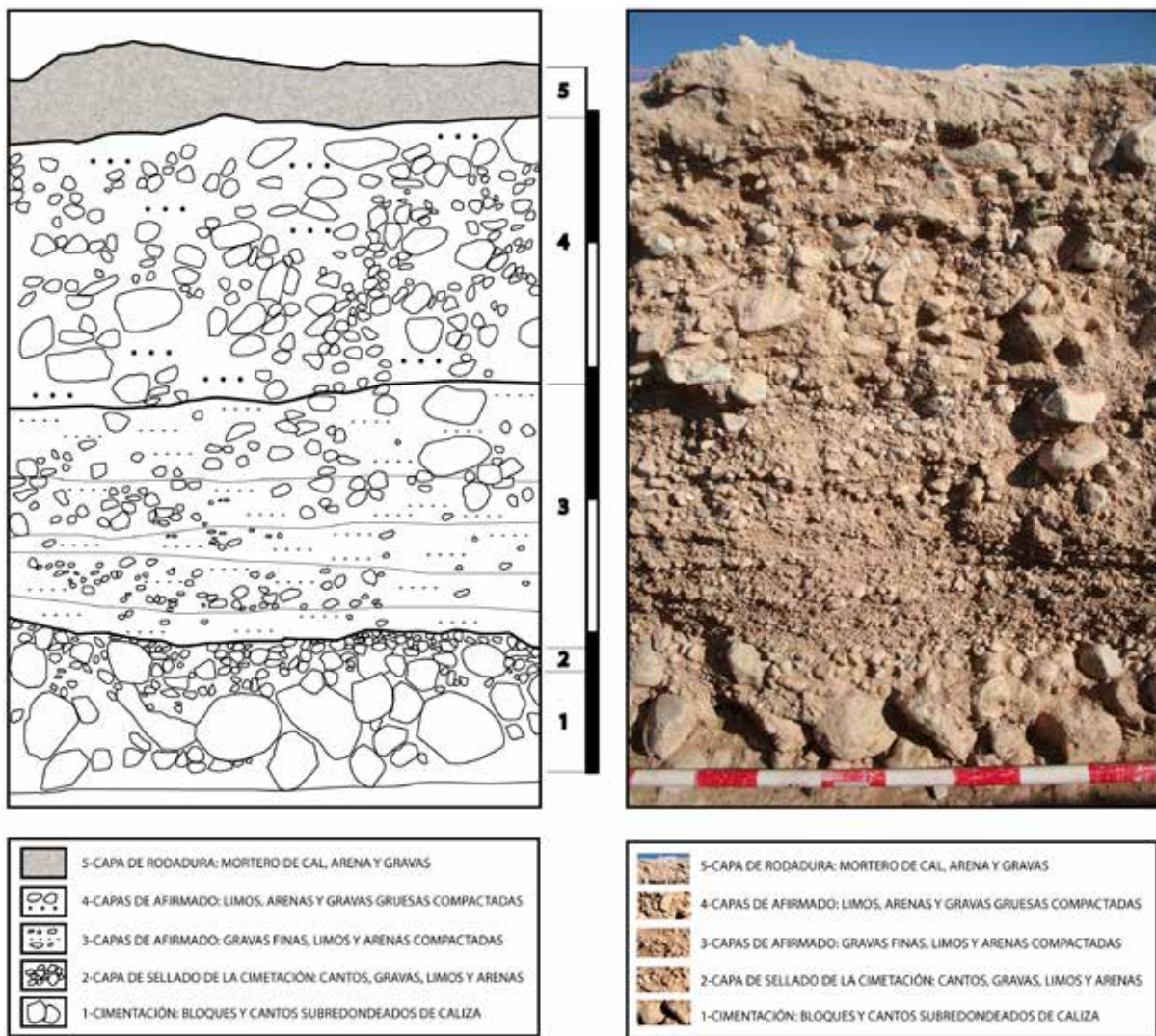


Fig. 9. Dibujo y fotografía de la estructura de la calzada en tramo Sur, sector 1.

tramo, si tuvo un tratamiento específico para resistir a la intemperie y al desgaste al que sería sometido y si se podían observar diferencias en función del sector estudiado o no.

Para responder con datos concretos se realizaron diversas pruebas in situ (densidad, permeabilidad, dureza, resistencia, etc.) y se tomaron 8 muestras (Tabla II) en diferentes puntos del trazado, abarcando los 400 m, para su análisis físico-químico (composición, textura, granulometría, relación conglomerante-árido, etc.). Los estudios han sido realizados, en coordinación con Acciona Infraestructuras S.A., en los laboratorios especializados de Geotécnica del Sur S.A. de Granada (Ingeniería, control y calidad) e Intromac de Cáceres (Instituto tecnológico de rocas ornamentales y materiales de construcción).

Los resultados de las 8 muestras son bastante homogéneos en cuanto a textura, granulometría y dureza. En lo que se refiere a los componentes, los ensayos

dan siempre un altísimo contenido (50-76 %) de carbonato de calcio: CaCO_3 ; y la mineralogía, realizada por fluorescencia de rayos X en las muestras 1, 5 y 8, da porcentajes en torno al 50 % de óxidos de cal: CaO , indicando una relación conglomerante-árido entre 0,25 y 0,36. Vistos estos resultados, la cuestión se centró en discernir si se empleó cal preparada en la construcción, de forma intencionada, o si esta cal observada en los análisis provenía únicamente de la calcificación natural de la materia prima extendida y compactada.

Según los estudios geológicos y geomorfológicos regionales (ESTRELA, 1990) la formación de costras o caliches superficiales, que pudieran ser de aspecto comparable a la capa de rodadura artificial estudiada, se produjo principalmente durante episodios morfogenéticos del Pleistoceno medio y se asocia al desarrollo de paleosuelos rojos con abundantes nódulos de carbonato en glaciares y terrazas fluviales que han experimentado una larga edafogénesis a lo largo del Cuaternario. Por el

contrario, durante el Holoceno y época histórica sólo se han formado acumulaciones de carbonatos significativas en ambientes muy concretos, asociados a lagos, manantiales, plataformas de travertinos y cavidades cársticas.

Durante los trabajos de campo del estudio geomorfológico se examinó la estratigrafía de numerosos cortes transversales sobre la traza del camino y en las excavaciones realizadas en su entorno inmediato. A pesar de la naturaleza calcárea de las arenas y gravas utilizadas en todas las capas del firme (al igual que las utilizadas en la rodadura), en ninguno de los cortes se observaron costras, caliches, ni tampoco concentraciones de carbonatos con nódulos que puedan compararse con la potente superficie calcificada de las capas de rodadura, ni en los niveles inferiores ni en los laterales.

En consecuencia, teniendo en cuenta la geología de la región, y sobre todo los elevados porcentajes de carbonatos de calcio de la masa estudiada (que no pueden darse en una formación tan reciente), su textura, composición y espesor (hasta 20-30 cm.), además de la posición estratigráfica concreta de este material, culminando únicamente la traza superficial de la carretera, puede descartarse con toda seguridad que se trate de un fenómeno de calcificación natural del material constructivo.

Todos estos datos, y sin perjuicio de que el conjunto haya podido endurecerse más por una recalcificación natural, indican que en este caso se añadió cal como conglomerante para estabilizar la mezcla de gravas y arenas de la rodadura. Para fabricar este material, lo habitual es utilizar óxido de calcio (CaO) o cal viva obtenida por calcinación de la caliza o dolomía calcinada

nº	Procedencia Rodadura	Contenido de carbonatos	Mat. Orgánica	Relación por muestra ensayada. Conglomerante-árido	Coeffic. de permeabilidad en m/s	Densidad y humedad in situ	Esclerómetro o Martillo de Schmidt
1	Sector 1 E1.8 UE-1005b	76,47 % Ca CO ₃ 33,65 % CO ₂	0,16 %	Masa Conglomerante: (Ø<0.063mm): 85,33 g Masa árido grueso+fino): 329,14 g Relación conglomerante-árido: 0,26 Fracción aprox.: 1/4	3,32E-07	Densidad seca 2,024 (g/cm ³) Humedad 5,4 %	16 N/mm ²
2	Sector 1 E1.8 UE-1005c	65,69 % Ca CO ₃ 28,90 % CO ₂	0,08 %	---	2,92E-07	Densidad seca 2,058 (g/cm ³) Humedad 4,9 %	< 10,0 N/mm ²
3	Sector 2	54,76 % Ca CO ₃	0,17 %	---	3,60E-07	Densidad seca 2,148 (g/cm ³)	< 10,0 N/mm ²
4	Sector 2 UE-2005d	56,14 % Ca CO ₃ 24,70 % CO ₂	0,12 %	---	2,58E-07	Densidad seca 2,096 (g/cm ³) Humedad 4,7 %	< 10,0 N/mm ²
5	Sector 5 UE-5006 Camino I Rodadura	63,15 % Ca CO ₃ 27,79 % CO ₂	0,13 %	Masa Conglomerante: (Ø<0.063mm): 201,78 g Masa árido grueso+fino): 563,03 g Relación conglomerante-árido: 0,36 Fracción aprox.: 1/3	3,28E-07	Densidad seca 2,048 (g/cm ³) Humedad 4,1 %	< 10,0 N/mm ²
6	Sector 5 UE-5007 Camino II Rodadura	65,18 % Ca CO ₃ 28,68 % CO ₂	0,27 %	---	2,85E-07	Densidad seca 1,643 (g/cm ³) Humedad 9,9 %	< 10,0 N/mm ²
7	Sector 6 UE-6005 b Rodadura	54,73 % Ca CO ₃ 24,08 % CO ₂	0,07 %	---	4,24E-07	Densidad seca 1,868 (g/cm ³) Humedad 5,7 %	< 10,0 N/mm ²
8	Sector 7 UE-7005 c	71,11 % Ca CO ₃ 31,29 % CO ₂	0,15 %	Masa Conglomerante: (Ø<0.063mm): 207,04 g	4,87E-07	Densidad seca 2,070 (g/cm ³)	< 10,0 N/mm ²

Tabla II. Resultados del análisis de laboratorio de los materiales de las capas de rodadura.

(CaMgO₂). Para obtener la cal fue necesaria la calcinación en hornos a temperaturas de 900° resultando: CaCO₃ (carbonato cálcico contenido en las calizas) + calor = CaO + CO₂.

Sobre este mortero rugoso, y seguramente algo más blando que en la actualidad, se añadió, al menos en algunas zonas, arena, limos y gravilla suelta para que se rodara por un material más suelto, como es habitual en las vías romanas interurbanas (MORENO GALLO 2004, 2009 y 2010). Esta fina capa (3-5 cm) se ha documentado en los sectores norte y sur ya que en la zona central, peor conservada, ha desaparecido por el laboreo agrícola.

Podemos afirmar que a diferencia de las capas de afirmado que varían en su contenido, las bandas de rodadura pavimentadas se hicieron siempre con el mismo tipo de material, utilizando una argamasa adecuada para sellar la estructura y permitir el tránsito duradero de máquinas y bestias de tiro. Dentro de estas capas superiores de pavimento blanco, y del material suelto que la recubre, se han documentado carriladas asociadas a gran cantidad de tachuelas de cáliga, clavos y objetos de hierro diversos (cf. *Infra.*), prueba directa de que se trata de niveles de uso de la carretera.

7.2. Desbroce y saneo del terreno natural

En la franja expropiada y marcada por los topógrafos romanos se realizó el desbroce y tala de los árboles que pudieran estar dentro de su trayectoria. Seguramente se quemaron los rastrojos y arbustos, de ahí la presencia de abundantes microcarbones en posición secundaria que quedarían repartidos por toda la zona y que encontramos también en la base de la carretera. Éstos pudieron mezclarse con la tierra al nivelar el espacio a construir.

Despejada la zona, se realizó el saneo del terreno mediante la excavación de la tierra vegetal y la nivelación de la superficie. El examen de los perfiles y de la base de la carretera (zanjas y excavación escalonada) nos muestra una caja de fondo regularizado (plano o ligeramente cóncavo) que serviría de asiento estable a la cimentación de la carretera.

La anchura y profundidad de la caja varían en función del tramo estudiado. En la zona Norte tiene entre 6,5 y 8 m. de anchura y entre 30 y 40 cm. de profundidad y se distinguen bien las capas artificiales del sustrato limoso. En el tramo central y sur la base de la vía es mucho más ancha, hasta 14-16 m., y, como se ha puesto de manifiesto en el estudio geomorfológico y arqueológico, la separación entre el zócalo natural y las capas de construcción no es tan sencilla en algunos puntos ya que las dos unidades se componen de las mismas zahorras naturales. No obstante, el cajeo en estas zona suele ser más profundo (50-60 cm de media).

7.3. Esquemas constructivos documentados

Uno de los principales aportes de la intervención es

que en un mismo tramo interurbano hemos documentado al menos tres grandes esquemas constructivos diferentes (fig. 9, 10 y 11), además de las variantes observadas en cada uno de ellos. La variabilidad horizontal en la estructura de la calzada corresponde al tipo de terreno que encontraron los ingenieros de obra y a la selección de los materiales más accesibles para construir la carretera. De forma más o menos jerarquizada (por finas capas ordenadas y compactadas) o expeditiva (capas gruesas de áridos acopiados y compactados de forma más masiva), el resultado es siempre el deseado: una estructura sólida y resistente, con una potencia de firme de 3 pies de media, adaptada a la función de carga y durabilidad deseada.

7.3.1 Tramo Sur (150 m de longitud)

Se distinguen 5 unidades constructivas (fig. 9). La base de la estructura se realiza con bloques de caliza de entre 10 y 20 cm. Esta primera capa (1), de unos 20-25 cm de espesor, se sella con gravas medianas y sedimento fino (2) para comenzar después a extender sucesivas capas de afirmado horizontales (3), de 5-15 cm de espesor cada una, compuestas de finas gravas, limos y arenas con un grosor total de 35-40 cm. Sobre este sólido zócalo, se rellena el espacio con materiales de granulometría más heterogénea mezclados con limos y arenas (4) formando una unidad de 35-40 cm. El conjunto se va apisonando y se remata con una capa de rodadura (5) de 10-15 cm hecha con mortero de cal cubierta por unos 5 cm de arena y gravilla fina más suelta. En algunas zonas, esta capa de rodadura cuenta con diversas reparaciones superpuestas hasta alcanzar los 20-25 cm de potencia. Como se ha comentado, estas unidades (mortero de cal y gravilla suelta) concentran la mayoría de tachuelas de cáliga y objetos de hierro (cf. *Infra.*).

Este esquema puede variar en cuanto a la disposición más o menos ordenada de los materiales, los espesores de las diferentes capas y la potencia total pero, al construir sobre el abanico aluvial rico en gravas, siempre se utilizan áridos mucho más gruesos que en otras partes de la vía.

El proceso en este caso requiere de una selección granulométrica previa para colocar cada tipo de árido en su lugar correspondiente. La potencia de la sección de la calzada supera el metro en este corte.

7.3.2 Tramo Central (190 m de longitud)

En este largo tramo la vía se integra en el sustrato de limos y arcillas acumulados en la depresión de la Foia de Manuel. Se realiza el saneo del terreno natural y sobre la base regularizada se extienden las primeras capas compactadas de sedimentos finos mezclados con gravas. Se colocan pequeñas piedras alineadas en los laterales para delimitar la base del espacio constructivo de 6,5 a 8 m de anchura.

En este esquema (fig. 10) destaca una plataforma de 2,5 a 3 m de anchura que se construye de forma sis-

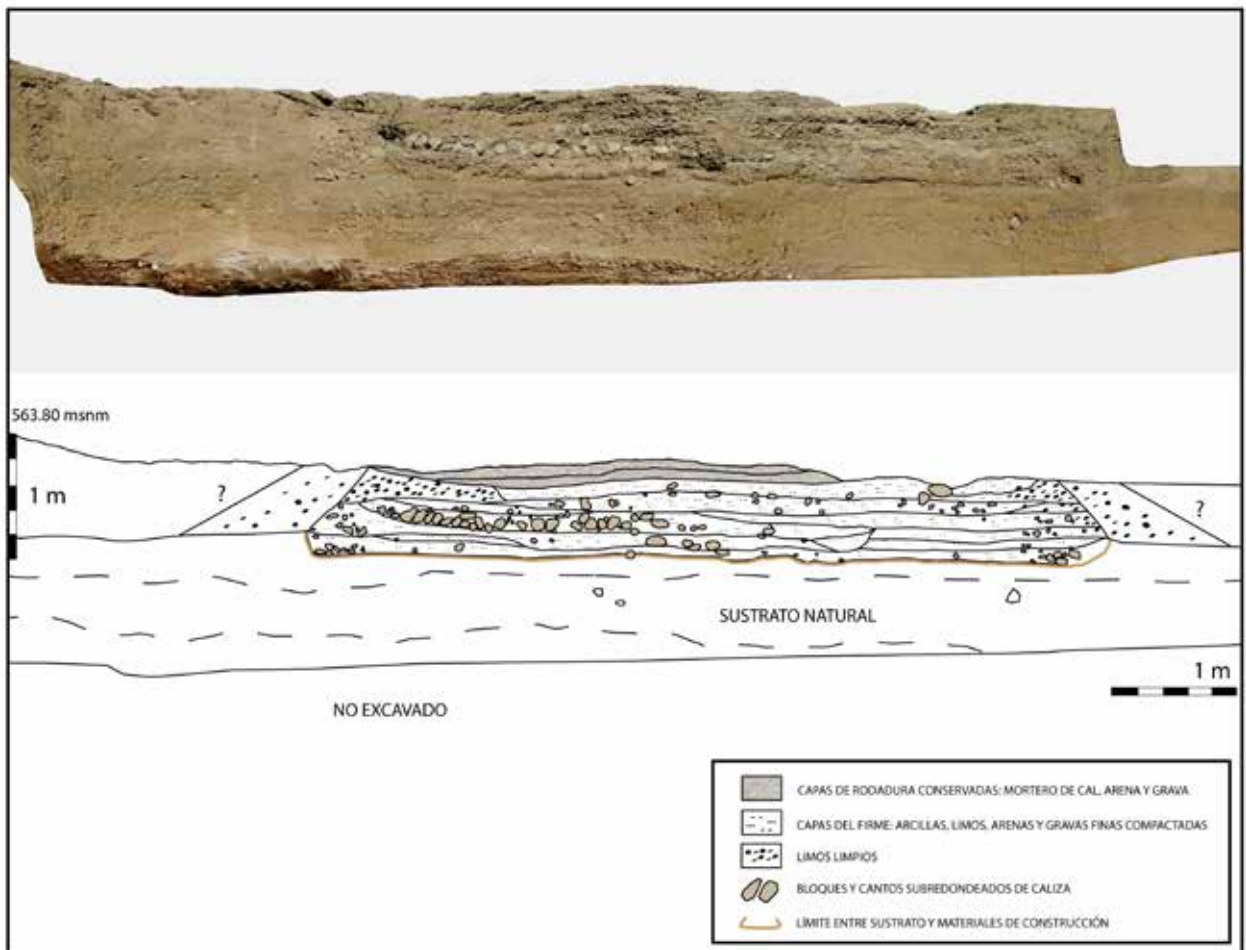


Fig. 10. Fotografía y dibujo de la estructura de la calzada en tramo Central, Corte N de CS-13. La delineación de los taludes laterales es hipotética.

temática en la mitad oeste de la estructura, apoyándose sobre las primeras capas de la base. Está formada por bloques de caliza local sin trabar, colocados uniformemente y cubiertos por un mortero de arena y gravas muy compacto. El conjunto, que discurre longitudinalmente al eje de la vía, eleva la mitad oeste de la estructura de la carretera que se inclina ligeramente hacia el Este en forma de peralte.

Sobre esta plataforma se documenta una gruesa capa (hasta 35 cm) de limos limpios, sin gravas en la mitad oeste. En contacto con estos limos situados al oeste, se van extendiendo varias capas (tres o cuatro) de firme entrelazadas que no llegan a ser totalmente horizontales y tienen un espesor de 15-20 cm cada una. Están compuestas por sedimentos finos y gránulos muy compactados y sirven de apoyo a la superficie de rodadura que en este caso conserva dos capas de mortero de cal de unos 10 cm cada una.

En este método constructivo no se incluyen muros laterales para contener la parte superior. El conjunto forma un trapecio de 80-100 cm de altura en el que

la base quedaría enterrada (20-40 cm) y el resto formaría un terraplén destacado sobre el terreno llano circundante. Con una estructura tan sólida y compactada, tan sólo serían necesarias reparaciones de la capa de rodadura y eventualmente los taludes, para mantener la carretera en buen estado. Estos taludes han quedado enterrados por limos y desdibujados por la erosión. Al no poder distinguirse bien sobre el terreno los situamos en la figura 10 a modo de hipótesis. No se observan cunetas de drenaje en la franja excavada. Tampoco cunetas de balizamiento o defensa ya que estas se suelen situar a unos 20 m de eje de la vía (MORENO GALLO 2010), zona que quedaría fuera del ámbito de nuestra intervención.

Figura 10-Fotografía y dibujo de la estructura de la calzada en tramo Central, Corte N de CS-13. La delineación de los taludes laterales es hipotética.

7.3.3 Tramo Norte (60 m de longitud)

Este tramo es quizás el más complejo a nivel estruc-

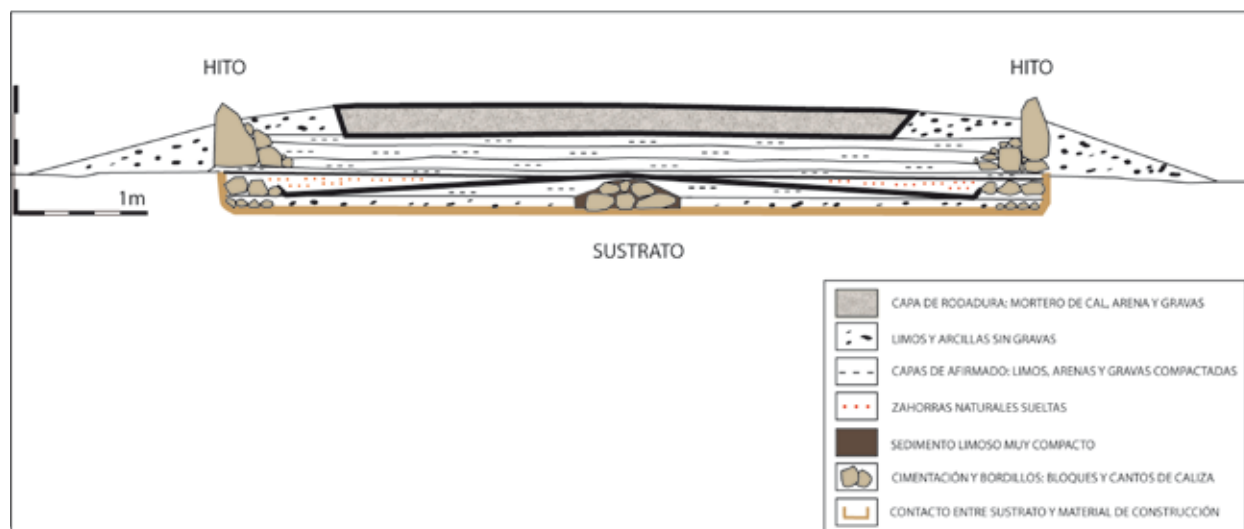


Fig. 11. Dibujo esquemático a escala de la sección de la Vía Augusta en el tramo Norte (Corte entre E 7.2 y E 7.3). La delimitación de los taludes laterales es hipotética.



Fig. 12. Imagen general de la excavación por capas escalonadas en el tramo Norte.

tural y sin duda el mejor conservado. Hemos realizado una excavación extensiva por capas escalonadas (cada escalón tiene 5 m de longitud) para analizarlo en detalle.

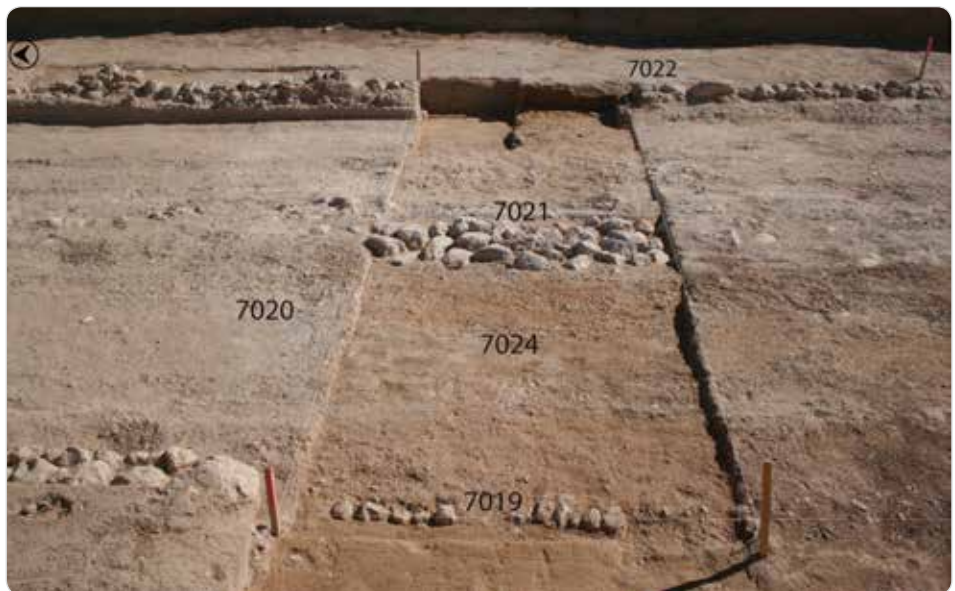
Muretes laterales de la base, cimentación y asiento de la carretera

Sobre el saneo se delimita la estructura con pequeñas piedras en la base (5-10 cm) y se nivela el terreno con limos y arenas compactados. Sobre esta nivelación se construyen dos bordillos perimetrales perfectamente

alineados y equidistantes al eje longitudinal de la vía. Realizados y bloques de caliza sin tallar de entre 10 y 15 cm, entre sus caras exteriores hay 6,5 m de distancia (unos 22 pies) y encuadran el espacio que será ocupado por la base de la calzada (fig. 13).

Al mismo tiempo, en el eje central de la vía se construye una estructura de mampostería de gran solidez. Se trata de uno de los elementos de cimentación y forma una especie de columna vertebral, ya que divide la traza en dos mitades simétricas a la longitudinal.

Fig. 13. Imagen de la cimentación de la calzada con muros laterales y estructura en eje central. Vista hacia el Este del Escalón-7.2 con la “columna vertebral” (7021), el mortero que la recubre (7020) y los muretes laterales de la base (7019 al Oeste y 7022 al Este). Los bloques de 7021 elevan y dan solidez al eje central. Las flechas indican el buzamiento hacia los laterales de 7020 (mortero muy compacto)



Realizada con bloques calizos de entre 10 y 30 cm, forma una franja de 60-70 cm de anchura perfectamente delimitada e integrada en una masa de sedimento limo-arcilloso muy fino y compactado. La función de este elemento constructivo (fig. 13) es dar solidez y elevar el eje central para a continuación extender una segunda capa de material que, recubriendo toda la anchura de la vía y tapando también los primeros muretes laterales, buza hacia los laterales. Dicha capa de asiento está realizada con un mortero muy compacto de gravas calizas redondeadas y sedimentos muy finos, de textura y dureza comparable al hormigón de cal actual. En ella hemos encontrado algunos objetos o fragmentos de herramientas en metal como por ejemplo un útil de tipo punzón (cf. *Infra*).

Relleno de los laterales con áridos sueltos y regularización de la superficie

Estabilizada la cimentación, el paso siguiente en la construcción fue el relleno de los laterales de la estructura (fig. 15) con gravas redondeadas, limos y arenas sin compactar. Estas zahorras naturales recubren las superficies de mortero laterales (inclinadas hacia los dos lados) y terminan por dejar una superficie horizontal sobre la cual se continuaría después extendiendo otros materiales compactados que forman parte del núcleo de la carretera.

Tanto la inclinación de la base hacia ambos lados como el material empleado en su relleno están destinados a dar solidez y probablemente al mismo tiempo servirían de drenaje interno a la estructura. El agua que pudiera filtrarse por debajo de la rodadura sería absorbida y desviada hacia el exterior sin afectar al núcleo de la calzada.

Capas de afirmado y muros laterales que contienen el terraplén.

La superficie de cimentación creada y las zahorras naturales de los laterales, que nivelan el espacio, ocupan



Fig. 14. Detalle de la estructura en el eje central de la cimentación o “columna vertebral” de la carretera.

Fig. 15. Áridos de relleno (7017) de los laterales que nivelan la plataforma inclinada (7020) a ambos lados de la calzada. El muro superior (7010) se eleva con posterioridad a esta fase de la construcción para contener la parte superior en terraplén.



Fig. 16. Imagen del espacio construido en el escalón E 7.3. Sobre la capa de compactación del firme (7020) que recubre los muretes de la base se construyen los dos bordillos de contención superiores (7011 y 7012). En el espacio interior se extienden sucesivas capas de afirmado con áridos finos y gravas apisonadas.



toda la anchura de la plataforma (6,5 m) cubriendo los primeros muretes laterales de pequeñas piedras. Después se extiende una capa más compacta y encima de ésta se construyen los muros superiores ya de mayor porte (fig. 16). De los 400 m excavados, sólo en este tramo norte la vía romana queda delimitada en su parte superior por dos bordillos paralelos separados de 6,5 m. En otros puntos se han documentado pequeños tramos de muros laterales a diferentes alturas de la estructura.

La fábrica de estos bordillos se llevó a cabo situando los bloques de mayor volumen (20-30 cm) careados al exterior como elemento de contención y se completan con piedras pequeñas y medianas (5-15 cm) y tierra en la zona interna. El conjunto quedará recubierto luego por limos finos (7007-lateral de la calzada) sin que estuviera apenas visible en la época uso de la calzada.

En el espacio delimitado por ambos lados se suce-

den varias capas de afirmado compuestas por gravas finas seleccionadas limos y arenas. Se han documentado entre 3 y 4 capas de entre 10 y 15 cm de espesor cada una. Estas unidades, dispuestas de forma horizontal, están compactadas y su espesor total es de 35-40 cm. En ellas hemos encontrado numerosos objetos metálicos (cf. *Infra*) perdidos o rotos en el momento de la construcción.

En cuanto a la forma de extender estos materiales, durante la excavación hemos documentado varios negativos longitudinales al eje (fig. 17) que deben corresponder a las huellas dejadas por los carros y máquinas que se utilizaron para regar, descargar y apisonar los materiales del firme. Se aprecian también finas láminas de limos y arenas, producidas al apisonar el material en mojado, que permiten identificar perfectamente cada una de las capas. Estos gestos técnicos han sido documentados en

Fig. 17. Detalle de una de las capas del firme con huellas del paso de carros en el momento de su construcción. En esta capa se han encontrado numerosos clavos y objetos diversos de metal, rotos o perdidos durante la ejecución de la obra.

diversas intervenciones realizadas en los últimos años (MORENO GALLO, 2004, 2009 y 2010) y se observan con claridad en varios tramos de La Font de la Figuera.

Última fase de la construcción: relleno de laterales y extendido de la capa de rodadura

Levantados los muros laterales de contención y ya con varias capas de afirmado superpuestas, las últimas etapas de la construcción consisten en el relleno de los laterales con limos y el extendido final de la capa de rodadura en la zona central (Fig. 18).

De la anchura total de 6,5 m, 4,5 m corresponden al material preparado (mortero de cal) para la rodadura y 1 m a cada lado de limos y algo de gravilla (figura 18). Se observan claramente dos líneas longitudinales al eje que marcan la zona de contacto entre ambas unidades. Tras esta etapa se rellenaron los laterales con limos y arenas formando los taludes definitivos de la carretera que cubrirían casi totalmente los bordillos, a excepción de algunos bloques más destacados en forma de hitos topográficos (cf. Infra). Estos taludes desbordaría sin duda la superficie construida por ambos lados, como ocurre en las calzadas actuales.

El pavimento por donde rodarán los carros es una argamasa de cal, agua, gravas y arena muy compacto con un espesor que va de los 10 a los 30 cm (fig. 20). El modo de aplicarlo parece corresponder a una técnica similar a la que se emplea hoy en día para los suelos de hormigón, descarga del mortero y nivelación mediante la utilización de tabloncillos de madera, rematando quizás



Fig. 18. Vista general de la última fase de construcción. Sobre las capas compactadas (7015) y las gravas laterales (7013, 7014), se rellenan los lados de materiales finos (7006 y 7007) dejando espacio en la parte central libre para extender el material de rodadura (7005c). El conjunto entre muros formaría un terraplén elevado de entre 30-50 cm. sobre el terreno natural estando el resto bajo tierra (30-40 cm.).



Fig. 19. Detalle del terraplén en el lateral este de la calzada, Sector 8: terreno natural (8012), muro Este (8011), relleno lateral Este (8007), capa de rodadura (8005c). Se observa bien el límite entre el material de relleno de los laterales y la capa de rodadura y. Escala 45 cm.

las juntas con herramientas más pequeñas de tipo llana. Sobre esta capa se documenta en algunas zonas grava y arenas más sueltas con un espesor de unos 3-5 cm.

También hemos documentado en esta capa de rodadura juntas transversales al eje de la vía que podrían corresponder a diferentes tramos o momentos del extendido del pavimento.

Hitos topográficos sector Norte

Otro documento a tener en cuenta es que hemos registrado la presencia de algunos bloques más grandes colocados para señalar tramos en el momento de final de la construcción, se trata sin duda de hitos topográficos visibles dentro de la traza (fig. 11 y 22). Se sitúan enfrentados y su presencia parece marcar, además de la anchura de la vía, un cambio en el proceso técnico de culminación de la calzada. Si al Norte de estos bloques de caliza se construyen los dos bordillos perfectamente alineados, al Sur (tramo central) se peralta la vía mediante una superficie empedrada y no se observan los muros de contención en la parte superior. He aquí la constatación de una señalización



Fig. 20. Detalles de planta y sección del contacto entre el material de relleno de los laterales y la capa de rodadura extendida en un grueso tomo de mortero de gravas y cal muy compactado.

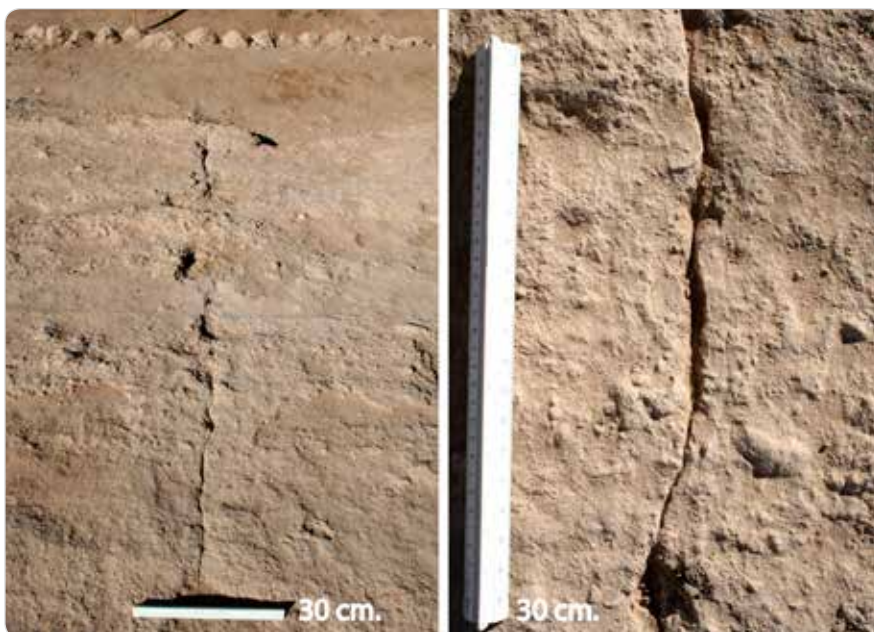


Fig. 21. Junta transversal de unión del mortero de cal de la capa de rodadura.

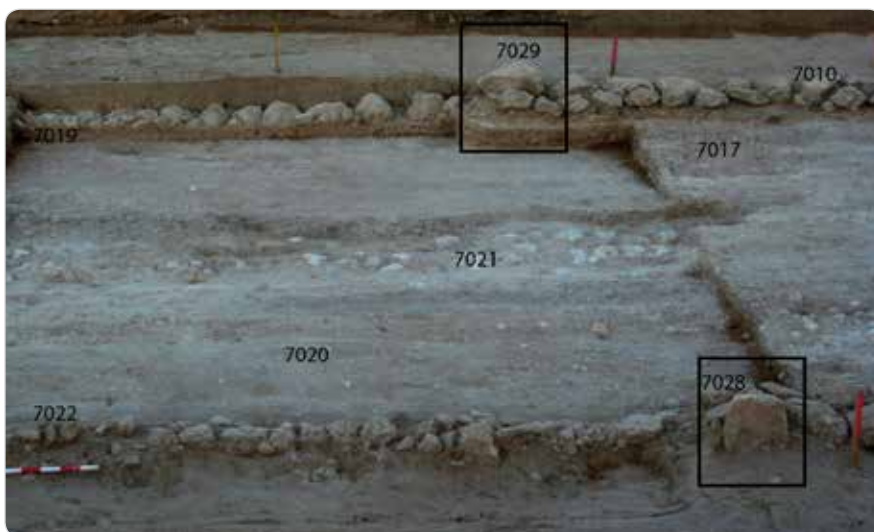


Fig. 22. Vista general del E-7.2 con los dos hitos destacados (7028, 7028) que marcan el inicio de la construcción en el tramo norte de los bordillos superiores con grandes bloques (7010, 7011) superpuestos a los muretes de la base (7019, 7022).

que coincide con un cambio de método llevado a cabo durante la obra pero seguramente ya planificado desde el inicio del proyecto.

El resultado final de la excavación por capas de este tramo se puede observar en la figura 23.

8. Carriladas

Durante la intervención se han documentado, en el tramo sur, diversos puntos de la traza con carriles (figura 24) marcados en la capa de coronación o de rodadura con una separación entre ruedas de 1,4 m. En dos lugares observamos, en este nivel de uso, piedras y bloques de hasta 20 y 40 cm de espesor desgastados por el paso reiterado de los transportes rodados.

9. Reparaciones y mantenimiento de la carretera

Hemos observado muchos tramos de la vía donde se conserva, sobre la misma base constructiva, la superposición de dos y hasta tres capas de rodadura con huellas del paso de los carros. Esto indica que, a partir de una estructura original, con el paso del tiempo y el deterioro del pavimento de cal, se fueron realizando reparaciones de las zonas afectadas renovando o parcheando la capa de rodadura original.

En la última etapa de su vida, parece que se redujo el mantenimiento de la vía romana y la banda de rodadura se fue deteriorando progresivamente. Este abandono es más visible en la parte sur donde, a diferencia de la zona Norte, se observa un pavimento muy deteriorado e irregular, con múltiples



Fig. 23. Ortofoto general del tramo norte excavado por escalones.

carriles yuxtapuestos y carriladas que dibujan diferentes trayectorias. Como hemos comentado, se han documentado varios bloques de piedra desgastados (figura 24) por la erosión del contacto con las ruedas, mostrando cómo en la última fase de utilización (Antigüedad tardía) los carros debieron encontrar algunos obstáculos. El trazado se fue desdibujando y erosionando sin ser reparado hasta su abandono definitivo en un momento indeterminado seguramente anterior a la Alta Edad Media.

10. Drenaje y evacuación de aguas en el tramo de 400 m. Estudiado

Uno de los factores más relevantes a tener en cuenta en la construcción de la carretera fue sin duda el drenaje y la evacuación del agua de lluvia, de la escorrentía o de posibles avenidas torrenciales puntuales, con arrastres significativos de sedimentos, en la zona de influencia de la Rambla de la Silla o Barranc del Junquejos y la cuenca endorreica de la Foia de Manuel. De hecho, una vez abandonada, la zona central y sur de la calzada se recubrió de gravas, gránulos y sedimentos arrastrados por el cono aluvial.

El diseño y construcción de la vía se planificó en vistas a desalojar el agua rápidamente fuera de la superficie de rodadura, a fin de mantener drenada la carretera sin poner en riesgo su integridad. Para ello se adoptaron diferentes soluciones. En primer lugar, la suave pendiente del terreno (0,7-1,3 %) y de la vía (1,5 %) evitó en gran medida la fuerza erosiva de las aguas de escorrentía. En algunos tramos, el propio terraplén sobreelevado mantendría la estructura a salvo de posibles inundaciones comunes de este nicho endorreico.

En la parte norte vemos cómo se recurrió a una sección en ligero peralte hacia fuera (hacia el Este), para que el agua de lluvia y escorrentía que pudiese llegar a la superficie de la carretera circulara siguiendo la propia pendiente del terreno. La plataforma de piedras que eleva e inclina la parte oeste de la estructura parece tener relación con este recurso técnico.

En la zona Sur se han documentado tramos de cunetas que, aunque no parecen ser continuas, permitirían la evacuación del agua cada cierta distancia mediante pequeñas zanjitas de desvío. En el lado este de la calzada, esta cuneta excavada en el terreno natural arenoso, tiene entre 1 y 1,5 m. de anchura, una sección en cubeta de 30-40 cm. de profundidad y está dotada de un vierteaguas muy bien definido en su lado exterior (Este).

La observación de la carretera ya destapada en épocas de lluvia (Febrero 2013) muestra además cómo la superficie de rodadura tiene un alto grado de impermeabilidad y evita la penetración del agua a las capas del firme. En la zona sur el sustrato de gravas absorbe perfectamente el agua de lluvia y filtra la escorrentía evitando en gran medida problemas de erosión, encharcamiento superficial y arrastre de los materiales de

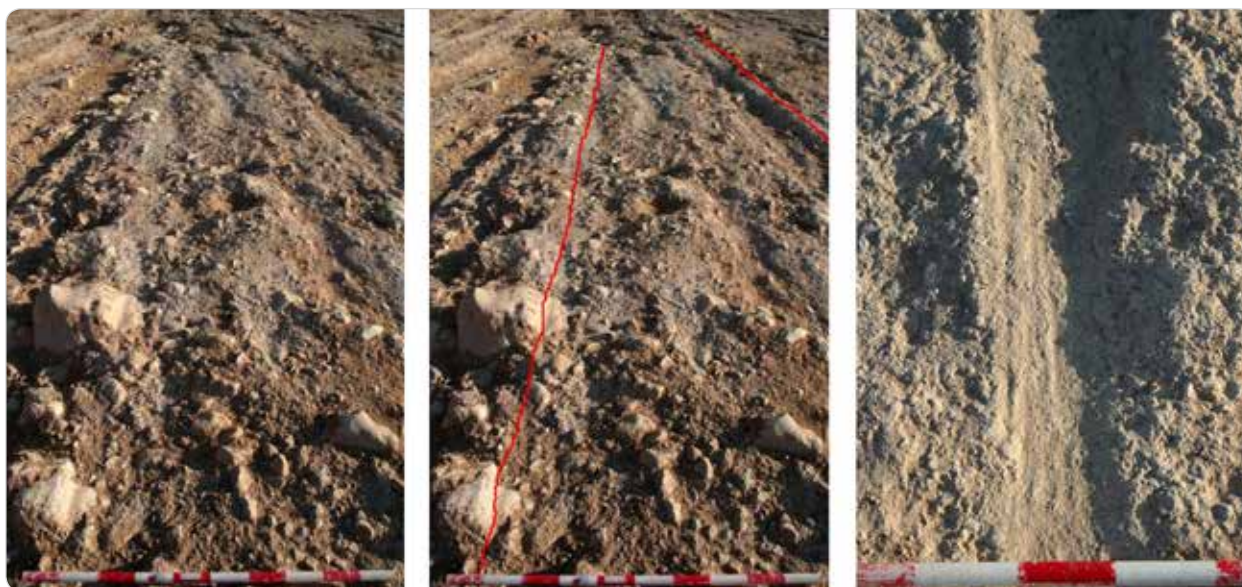


Fig. 24. Ejemplo de carril en el tramo sur y detalle de carrilada en tramo central

la vía. En la zona Norte el terreno no es tan permeable y el peralte hacia el exterior sería la mejor solución.

El perfil general de la calzada, de suave pendiente, muestra a veces ondulaciones que también facilitarían la dispersión del agua. Fuera de la zona que hemos excavado, en zonas más alejadas de la propia estructura (20 m a cada lado) podría haber también cunetas de defensa que habrían facilitado igualmente el desvío de las aguas evitando así que afectaran a la calzada.

11. Estado de conservación

Al estar tapada por más de un metro de sedimentos de la cuenca endorreica se conserva muy bien en el Norte y en algunas zonas del Sur, protegida de la erosión y la agricultura. En el centro la calzada ha sufrido más porque los arados han llegado a arrancar a veces la parte superior de las capas de rodadura.

No obstante podemos decir que, en general, el trazado se reconoce perfectamente y las capas de cimentación y afirmado se conservan de forma íntegra, rondando siempre los tres pies de espesor (entre 0,8 y 1,2 m). La diferencia es pues el estado del pavimento y las capas de arena y gravilla superficiales por donde se transitaba.

12. Aproximación a los materiales recuperados en la vía augusta

En este apartado, pretendemos dar a conocer las primeras conclusiones extraídas a partir del inventario y el análisis preliminar de los materiales aparecidos durante las campañas de excavación. En las dos fases de

la intervención hemos recuperado materiales:

- Fase I: se realizaron los trabajos de limpieza de todo el tramo. Tras la retirada mecánica de la tierra agrícola, se retiraron manualmente las capas que cubrían directamente la calzada. Antes de alcanzar el nivel de rodadura se utilizó un detector de metales como apoyo a los trabajos y se localizaron algunos objetos. Pero es durante la de fase de limpieza y delimitación manual donde se recogieron la mayor parte de los materiales metálicos. La recuperación de casi todo el conjunto cerámico, se realizó también durante esta fase de la intervención.

- Fase II: los materiales recuperados durante la excavación de las diferentes capas constructivas de la Vía Augusta fueron menores ya que los niveles excavados correspondían a unidades constructivas y no de niveles de uso. No obstante, destaca el hecho de que se han documentado objetos metálicos diversos desde la cimentación, pasando por todas las capas de afirmado, hasta la superficie de circulación (figura 25) donde destacan las tachuelas de cáliga.

En su conjunto, la intervención arqueológica ha permitido recuperar alrededor de 174 fragmentos cerámicos. No obstante, la representación de cerámica romana encontrada en contexto arqueológico ha resultado muy escasa, ya que cerca del 85 por ciento de los fragmentos cerámicos se han recuperado durante la excavación de fosas de época moderna y contemporánea. A falta de una significativa representación de cerámicas romanas en las campañas de excavación realizadas en la Vía Augusta, el conjunto de materiales más significativo y amplio de ese ámbito cronológico es el de los elementos metálicos, con 140 piezas inventariadas. (figura 26). De estos últimos, la mayor parte fueron realizados en hierro, aunque también en bronce



Fig. 25. Ejemplo de útil apuntado de hierro en estructura de cimentación (izq.), tachuela de cáliga en capa de construcción del firme (centro) y tachuela de cáliga en capa de pavimento de la rodadura (derecha.).

y algunos indeterminados, a falta todavía de realizar un análisis químico-estructural que nos permita conocer sus caracterizaciones con exactitud.

12.1. Los materiales cerámicos

La práctica totalidad del conjunto se recogió en los trabajos de limpieza y delimitación de la calzada. Durante la Fase II, tan sólo se recogieron 5 fragmentos, todos ellos atípicos, de cerámica común y sin elementos que nos puedan aportar una información relevante de los niveles arqueológicos de los que han sido recuperados. No olvidemos que los niveles excavados corresponden a las diferentes capas constructivas de una calzada, hecho que explica la baja aparición de este tipo de materiales (figura 27).

De entre los objetos cerámicos, destacan la presencia de dos formas, la nº inv. 1 y nº inv. 3, que se encuentran sobre niveles de uso de la calzada, es decir, su capa de rodadura, cuyas cronologías se centran en los momentos Altoimperiales de época romana.

De la pieza nº inv. 1, se han recuperado 18 fragmen-

tos. El objeto parece haberse roto sobre la misma capa de rodadura (Figura 28) Se trata de una jarra de servicio de mesa, de la cual sólo se conserva parcialmente el tercio inferior, por lo que la dificultad interpretativa o de clasificación tipológica es mayor. No obstante, se conserva entera la base de la jarra, resaltada y de forma anillada (de 75 mm de diámetro) y suelo plano, con el arranque de las paredes piriformes. La pasta es de cocción reductora y después oxidante, con el núcleo gris. Se trata de una pasta depurada, con la superficie de color beige anaranjado al exterior y rojizo al interior. Según las características morfológicas de la pieza, y a pesar de la ausencia del borde, hemos identificado esta pieza como una jarra Tipo Beltrán 867, con una cronología situada en época romana Altoimperial (BELTRÁN, M., 1990). El arco cronológico abarca entre época de Augusto y el s. III d. C, siendo durante el s. I d.C. donde se amplía su difusión.

En la capa de rodadura del Sector 2, se recuperó el Nº inv. 3 (Figura 29). Se trata de un fragmento de olla tipo Vegas 1, de borde redondeado y labio exvasado al exterior (de 140 mm de diámetro), realizado a torneado o torno lento. Tiene la línea de hombros marcada y cuello diferenciado. La pasta es de cocción oxidante y

MATERIALES EN CONTEXTO CON LA VÍA AUGUSTA

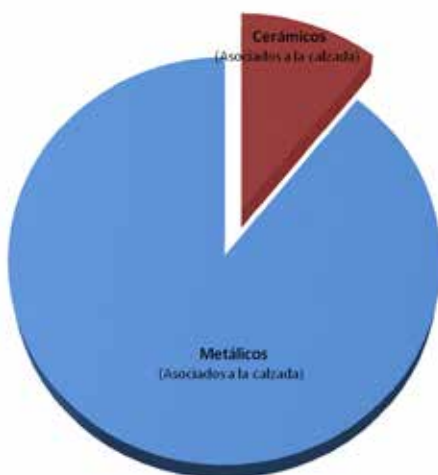


Fig. 26. Gráfico en el que se muestra la amplia representatividad del material metálico en cronologías romanas y/o en contextos asociados a la Vía Augusta.

CONTEXTO DEL MATERIAL CERÁMICO RECUPERADO

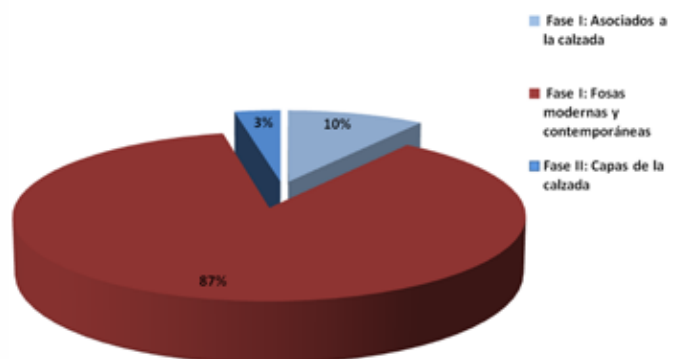


Fig. 27. Representatividad de los materiales cerámicos recuperados en las distintas fases de excavación. Se observa el escaso porcentaje de material cerámico asociado a fases romanas o en contextos asociados a la calzada.



Fig. 28. Izquierda, imágenes de la base y el alzado de la jarra con nº inv. i

Fig. 29. Arriba, imágenes del perfil y cara interior del borde de la olla nº inv. 3



después reductora, consiguiendo una pasta con núcleo rojizo, y superficie gris al interior y gris-rojizo al exterior. La superficie de las paredes de la pieza es gruesa. Según la bibliografía consultada este tipo de ollas (OBERADEN 59/60) es abundante a partir de época de Augusto y de amplia difusión en época Altoimperial (BELTRÁN, M., 1990; BERNAL Y RIBERA, 2008).

12.2. Los materiales metálicos: la importancia de los *clavi caligarii*

Uno de los estudios más interesantes de la intervención arqueológica en la Vía Augusta corresponde al de los materiales metálicos. De este tipo de mobiliario se han recuperado interesantes conjuntos durante las dos fases de intervención, si bien es cierto que el volumen de materiales recuperados es mayor en la Fase I, dónde se

trabajó en las capas de rodadura. Es necesario apuntar en el presente artículo, que el estudio realizado hasta el momento se ha efectuado tras la limpieza mecánica de los objetos metálicos. No se ha realizado ningún otro tipo de limpieza ni consolidación o conservación de las piezas, por lo que las características morfométricas y las mediciones se pueden ver modificadas tras un tratamiento más profundo de las mismas. Por lo tanto, las valoraciones aportadas en este subapartado, se revisarán tras su estudio definitivo.

Entre todos los objetos metálicos, destaca la alta presencia de clavos de varios tipos con 95 individuos, que suponen casi el 80 % de todo el conjunto de metales, por lo que merecen una especial atención. Y de entre estos clavos, destacamos la amplia presencia de *clavi caligarii* (unos 50 ejemplares) recuperados en su mayoría, sobre la capa de rodadura de la calzada romana. (Figura 30),

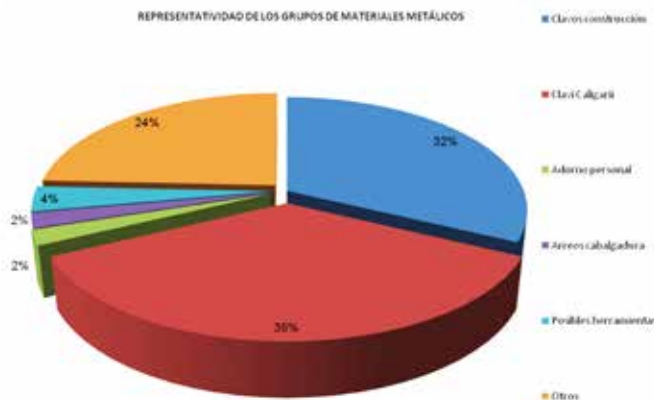


Fig. 30. Representatividad de los grupos de materiales metálicos distinguidos. De entre ellos, el conjunto de *clavi caligarii* resulta el más numeroso.

Fig. 31. Una muestra de los *clavi caligarii* recuperados en la capa de rodadura de la Vía Augusta. En la mitad superior aparecen la superficie de las cabezas (aunque algunos se muestran de perfil); y en la mitad inferior, se muestra la unión de la cabeza con la punta.



pero también en las capas de construcción de la misma.

El progresivo avance en la investigación de estos materiales dentro de los contextos arqueológicos, como los estudios realizados por Rodríguez Morales en las Vía de los Vasos de Vicalvaro en Terrinches (Ciudad Real) y en la Vereda Real de Almansa (Valencia) (RODRÍGUEZ MORALES, *et al.*, 2012; RODRÍGUEZ MORALES, 2010); y por el equipo de Juan Pedro Bellón para la Batalla de Baecula (BELLÓN *et al.*, 2009) está llevando a los clavos de cáliga a convertirse en verdaderos fósiles directores que indican la presencia de las tropas o personajes romanos que las portaban mientras transitaban por las vías (Figura 31).

La Vía Augusta no deja de ser una estructura arqueológica, por lo que la excavación de los niveles que la componen no pueden aportar un elevado y variado conjunto de materiales que nos permitan datar con cierta exactitud, el momento de su realización. Es a través de los materiales depositados en su nivel de uso (las capas de rodadura) y en las propias capas del cimiento y firme de la vía, donde podemos alcanzar una aproximación crono-cultural de su construcción. Y obviamente, el material mayoritario es el que se encontraba en continuo contacto con la calzada, cuya presión sobre la cabeza cóncava de los clavos de cáliga iban rompiendo la suela de cuero hasta que se desprendían (RODRÍGUEZ MORALES *et al.*, 2012). (Figura 32)

El resto de clavos estudiados, lo agrupamos en "Clavos de Construcción". En este grupo se engloban todos los clavos que por su forma denotan una funcionalidad constructiva. Para nuestra clasificación tipológica, hemos partido del trabajo realizado por Angus, Brown y Cleere para los calvos de Inchtuthil (referencia extraída de TORTAJADA, G., 2012), en el que agrupan estos clavos en seis tipos, atendiendo a su morfología. Pero sin duda los más representados son los clavos

relacionados con la fijación de elementos de madera. La abundante aparición de estos objetos durante las diferentes capas de la estructura de la calzada, explican en buena parte su proceso de construcción: la importancia del uso de la madera en época romana para realizar tabiques, puntales, entibados y otros elementos necesarios durante la construcción. Vigas, viguetas, entarimados, etc. eran unidos con clavos de diferentes longitudes, relacionadas con el espesor de las piezas a unir. Además de emplearse en la unión de las diferentes tablas de los carros y de las herramientas usadas durante la realización de la vía (Figura 33).

Sin embargo, es llamativa la práctica ausencia de herraduras así como clavos para herradura (tan sólo uno, del tipo clavija de violín), lo que claramente es indicativo de que los niveles excavados se adscriben a cronologías anteriores a la aparición de estos objetos.

Además del conjunto de clavos recuperados, la N° inv. M-2 (Figura 34), es sin duda una de las piezas más interesantes. Se trata de una fíbula realizada en bronce, de tipo "Fíbula anular hispánica", compuesta por tres elementos (CUADRADO, E., 1961): el anillo de 28 mm de diámetro y de 104 mm de longitud conservada, la cual supera el diámetro de la circunferencia; el arco o puente con forma de timbal o media circunferencia ovoidal; y el remate o cierre en la parte delantera que agarra el anillo y el puente y en el que cerraría la aguja (que no se conserva). La cronología de este tipo de fíbulas alcanza desde la segunda Edad del Hierro, hasta épocas ibéricas e iberorromanas, por lo que el abanico cronológico es muy amplio. Sin embargo, y hasta el momento, no hemos encontrado paralelos tipológicos de adscripciones plenamente romanas. Juan Cruz Labeaga Mendiola (2000), lleva hasta el cambio de era la presencia de este tipo de fíbulas, aunque la presencia de éstas es mucho más abundante y notoria en época ibérica e iberorromana.

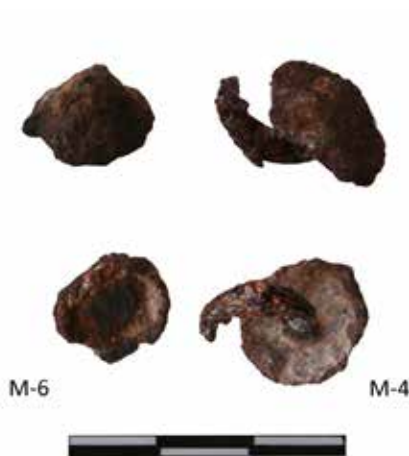


Fig. 32. Detalle de una tachuela y una gran tachuela, en las que se aprecian la cabeza cóncava y la curvada forma de la punta para agarrarse a la suela de cuero de la cáliga.



Fig. 33. Una representación de las diferentes tipologías dentro del grupo "clavos de construcción". En la imagen se puede apreciar una gran alcayata, una puntilla, un clavo para viga y clavos para tablas con cabeza diferenciada. En todos ellos, la tija es rectangular y en muchas ocasiones, falta la punta.

La Vía Augusta en “La Font De La Figuera” (Valencia): intervención arqueológica, estudio geomorfológico y análisis de los materiales y técnicas de construcción



Fig. 34. Diferentes vistas de la fíbula anular hispánica encontrada en una de las capas de rodadura de la Vía Augusta.

12.3. Primeras consideraciones a partir de los materiales

La gran mayoría de materiales estudiados, responden a cronologías romanas, con algunas piezas cerámicas que nos aportan cronologías Altoimperiales (Nº inv. 1 y 3) y un importante conjunto de clavi caligarii, atribuibles claramente a la cultura romana. Sin embargo, también nos encontramos piezas más antiguas recuperadas sobre las capas de rodadura de la calzada, que nos proporcionan cronologías claramente anteriores, como el caso de la fíbula anular hispánica (Nº inv. M-2), cuya cronología abarca desde el s. VI a.C. hasta el cambio de era (CRUZ LABEAGA MENDIOLA, 2000). Sin duda, la calzada estuvo transitada durante un amplio periodo temporal, a tenor de las sucesivas capas de rodadura y reparaciones que nos encontramos durante la excavación. Y el material recuperado así nos lo parece estar indicando también.

Tanto en el material cerámico como en el material

metálico estudiado, hay un vacío cronológico en torno a momentos medievales, no teniendo apenas representatividad y cuando aparecen, se encuentran fuera de contexto. Esto lo asociamos al abandono como camino o calzada del área de estudio, siendo probablemente en estos momentos (tardoantiguos-medievales), cuando se construiría el Camino Real de Caudete, en uso hasta la actualidad y coincidente en tramos con la Vía Augusta. En el ámbito de estudio, este camino se desplaza hacia una cota ligeramente más alta, al pie de las laderas situadas al oeste.

13. Otros caminos y estructuras arqueológicas asociadas a la carretera romana

Se han distinguido varias unidades arqueológicas junto a la calzada romana. Podemos distinguir por un lado la vía romana principal que, por su ubicación y técnica constructiva, se ha identificado como Vía Augusta



Fig. 35. Camino I y camino II que salen del tronco principal de la vía y discurren en paralelo, al Oeste de la Vía Augusta. Posibles apartaderos o pasos alternativos.

y, por otro, algunos tramos de caminos (fig. 35 y 36) que, saliendo del tronco principal, discurren de forma más o menos paralela en la misma trayectoria y después se vuelven a unir a este eje.

Éstos podrían haber funcionado en momentos distintos o haber servido como salidas o apartaderos de la vía en una zona de mucho tránsito entre dos postas (Ad Turres y Ad Aras).

También es factible que algunos de estos segmentos sean caminos de servicio dedicados al acceso para la construcción y mantenimiento de la infraestructura. En cualquier caso, la zona estudiada es compleja en cuanto a la interpretación del eje viario que discurre por este paraje desde época prerromana (cf. *Infra*).

Con los datos actuales del área explorada (zona de las obras del AVE en La Foia de Manuel) no podemos confirmar que alguno de esos caminos que nacen de la vía principal corresponda a la bifurcación de la Vía Augusta que según las fuentes estaría ubicada en esta zona, entre La Font de la Figuera y La Casa del Ángel. Tampoco podemos descartar que este cruce se sitúe en alguna zona del entorno no excavada por ahora.

Además de los caminos se han documentado otras estructuras asociadas en forma de muros o muretes de mampostería de poco alzado que podemos asociar a la propia delimitación, construcción y mantenimiento de la vía y su entorno sin poder especificar una función concreta en cada caso.

14. Camino bajo la vía augusta

Bajo la Vía Augusta hemos localizado estructuras vinculadas a la ordenación y gestión del territorio (muros de aterrazamiento y camino anterior). Este hallazgo supone ya de por sí un hecho particular que muestra cómo este paraje, utilizado como vía de paso de primer orden, fue de gran importancia desde la época prerromana hasta la época Imperial Romana. Se ha documentado en unos 20 m. de longitud aunque continúa en los cortes Sur y Norte de la zona excavada. Se asocia a varios fragmentos de cerámica ibérica y dos fragmentos de hierro encontrados en los estratos que lo amortizan, paquete correspondiente al derrumbe de un de las terrazas que lo flanquean. Tanto su posición estratigráfica como los materiales documentados parecen indicar que se construyó y se utilizó en un período indeterminado (siglos VI-I a.C.) de la época la Ibérica, en todo caso muy anterior a la construcción de la calzada romana. Por su situación y trazado similar al de la Vía Augusta, el camino antiguo podría corresponder a una vía de origen prerromano o de una época anterior al reinado de Augusto.

15. Síntesis e interpretación del conjunto estudiado

El tramo de calzada romana que hemos estudiado, junto con los reconocidos en Faldetes (GARCÍA BORJA *et al*, 2012) y en el Camino Viejo de Fuente la Higuera en Villena (ARASA y PÉREZ JORDÀ, 2005), nos ayu-



Fig. 36. Carriladas (2017) de 50 m. de recorrido que salen de la vía principal y que vuelven a entrar más al sur. Posible camino de servicio durante la construcción o mantenimiento de la carretera. Tramo Sur.

da en gran medida a ir conociendo el trazado entre la ciudad romana de Saitabis y Carthago Nova, y más en concreto entre la posta de Turres, que se situaría en la zona de la Ermita de San Sebastián (LÓPEZ SERRANO *et al*, 2013) en La Font la Figuera; y la posta de Aras que se ubicaría según las fuentes clásicas a tres millas al suroeste de la primera. Con estos datos y añadiendo el tramo, que presentamos por primera vez aquí, se ha formulado recientemente una propuesta de trazado de la Vía Augusta a su paso por La Font de la Figuera (ARASA in GARCÍA BORJA *et al*, 2013).

La vía discurre en línea recta por la parte oeste de la depresión endorreica de la Foia de Manuel (La Font de la Figuera, Valencia), sobre un terreno rico en áridos y materiales aptos para la construcción que además es de suave pendiente (0,7% / 1,3 %), parámetros fundamentales (Moreno Gallo 2004, 2009 y 2010) en la planificación y construcción de las carreteras romanas.

Su estructura tiene una potencia de 0,80 a 1,2 m (2,7 a 4 pies romanos) y una anchura variable entre 6,5 m al norte y 12-14 m (22 a 40 pies romanos) al sur. La anchura de 6,5 m entra dentro de las conocidas en otros tramos cercanos de la Vía Augusta, por ejemplo en el reconocido en Moixent (Valencia) junto al yacimiento romano de Faldetes (GARCÍA BORJA *et al*, 2012). La gran anchura en la zona sur (12-14 m.), donde se yuxtaponen varios carriles paralelos, no se ha constatado todavía en ningún otro tramo de la provincia de Valencia. Podría estar en relación con una zona de mucho tránsito de mercancías en un área cercana a la bifurcación de la carretera que según todas las fuentes se situaría en este paraje.

La conservación es muy buena debido a la dinámica sedimentaria de la depresión endorreica que tiende a colmatarse de sedimentos que sepultaron la carretera tras su abandono. Las diferencias observadas en el estado de la capa de rodadura responden al grado de desgaste que ha sufrido por diferentes motivos: factores naturales como la erosión o la meteorización, y posteriormente factores antrópicos como desfondes para el cultivo de viñas o la instalación de un sistema de riego que ha seccionado la calzada en numerosos puntos, sobre todo en la zona central peor conservada.

Además de la constatación arqueológica del trazado en época romana por esta zona, uno de los principales aportes de la intervención es que hemos podido documentar diferentes esquemas operativos de construcción que, dados los pocos datos arqueológicos de los que disponíamos en la Comunidad Valenciana, suponen documentos excepcionales y pueden ayudarnos a reconocer otros tramos de carreteras romanas en el futuro.

En concreto, se han documentado tres grandes esquemas operativos de construcción en los que se observa que la estructura interna, la textura y la disposición de los materiales de las capas de cimentación y del firme varían según el sector estudiado. La vía se adapta al tipo de sustrato y a los materiales disponibles en el

entorno inmediato economizando así los esfuerzos y el coste del proyecto. En general, los áridos son más gruesos y masivos al sur y más finos al norte, coincidiendo con la materia prima más accesible. Lo que no cambia es el material empleado en la capa de rodadura, un mortero de arenas y gravas al que se le añade cal como conglomerante para formar una argamasa impermeable, resistente y apta para la circulación de personas, bestias y carros de carga.

Se plasman en la Vía Augusta y en su perennidad profundos conocimientos de ingeniería, topografía y física aplicadas en la construcción que aún se siguen utilizando en las grandes infraestructuras. Es por ello que confluyen en La Foia de Manuel la antigua carretera romana, la nueva autovía hacia Alicante, el viejo ferrocarril de los años 1850-60 y el paso de los trenes de ancho europeo y Alta Velocidad aún en obras.

Todos los elementos técnicos que hemos utilizado para la identificación de la carretera cómo vía romana, siguiendo criterios de estudios actuales (MORENO GALLO 2004, 2009 y 2010), se ven todavía más reforzados con el hallazgo de 95 clavos y objetos de hierro diversos repartidos por todas las capas de la carretera. Destacan las 50 tachuelas de cáliga o clavi caligarii, (S. II a.C.- S. V d.C.), claros marcadores para la identificación de calzadas romanas (RODRIGUEZ MORALES, 2012).

En cuanto a la cronología, el grueso de los materiales corresponde a la época Alto Imperial (Siglos I-III d.C.) aunque algunos elementos (fíbula de bronce y algunos fragmentos cerámicos) son más antiguos (VI-I a.C.) e indican que este eje viario pudo articularse a partir de una vía más antigua. Este hecho se ha confirmado con el hallazgo, bajo la Vía Augusta, de un camino de gravas que discurre siguiendo la misma trayectoria que la vía romana, aunque a dos metros de profundidad de la misma y flanqueado por muros de aterramiento para el cultivo, que podría corresponder a una vía prerromana. Por debajo de estos aterramientos hemos excavado y documentado estructuras prehistóricas (Neolítico-Calcolítico) que muestran como este paraje fue ocupado o al menos frecuentado desde al menos el IV-III Milenio a.C.

En lo que se refiere a la vida útil de la calzada, el estudio geomorfológico ha demostrado cómo la zona es potencialmente inundable en épocas húmedas y tiende a colmatarse de sedimentos. Por lo tanto, además de la falta de mantenimiento en su última etapa de utilización, seguramente estos factores naturales favorecieron su deterioro y abandono definitivo en un momento indeterminado de la Antigüedad tardía o inicios de la Alta Edad Media, ocultando su presencia bajo los cultivos hasta nuestros días. El antiguo paso de la Foia de Manuel fue sustituido en la Edad Media por el Camino Real de Caudete, que discurre más al Oeste, por el pie de monte Capurutxo.

El hecho de que todos estos hallazgos se hayan realizado durante las obras actuales de alta velocidad,

muestra como el papel de los arqueólogos a pie de obra es imprescindible ya que nos ha brindado en este caso una oportunidad única en la Comunidad Valenciana, la intervención integral sobre 400 m de calzada romana en un estado de conservación excepcional en algunos de sus tramos.

Los resultados de los trabajos aportan importantes datos para el conocimiento de las técnicas constructivas de las carreteras romanas y los materiales que aparecen asociados a ellas en el Mediterráneo peninsular en general y de una de las principales arterias de control territorial, económico y político del todopoderoso Imperio Romano en particular, la Vía Augusta, eje de comunicación sobre el que se asienta una gran parte de nuestra historia.

16. Agradecimientos

En primer lugar agradecemos el enorme trabajo realizado en la excavación por los peones de Acciona Infraestructuras S.A. y de la Font de la Figuera (Valencia), a veces en difíciles condiciones. Igualmente, nuestro reconocimiento más sincero para los habitantes de esta localidad por la que pasa la Vía Augusta, un pueblo que siempre nos trató con hospitalidad.

Nuestra consideración a la Conselleria de Educación, Cultura y Deporte de Valencia por su apoyo y las facilidades que nos han dado para la publicación de este trabajo. Igualmente damos las gracias a los responsables del tramo de alta velocidad del Nudo de la Encina, el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) por la financiación de los trabajos.

Por último, quisiéramos mencionar a Isaac Moreno Gallo, experto en ingeniería romana al que agradecemos su visita al yacimiento y sus valiosas reflexiones y comentarios sobre este trabajo.

17. Bibliografía

ARASA, F. y ROSSELLÓ, V.M. (1995)

Les vies romanes del territori valencià. Col. lecció El valencià i el territori, Generalitat Valenciana, 141 p.

ARASA F. y PÉREZ JORDÀ G., (2005)

Intervencions a la vía Augusta a La Font de la Figuera (València) y Villena (Alicante), *Saguntum* (P.L.A.V.), 37, 2005 : 199-207

ARASA F. (2013)

La vía Augusta al seu pas per la Font de la Figuera. En GARCÍA BORJA, P., REVERT FRANCÉS E., RIBERA I GOMES, A. i BIOSCA CIRUJEDA, V. (Eds. científicos), *El Naiximent d'un poble. Història i arqueologia de La Font de la Figuera*, 105-112.

BADAL E., BERNABEU J. y VERNET J.L.

1994 Vegetation changes and human action from the Neolithic to the Bronze Age (7000-4000 B.P.) in Alicante, Spain, based on charcoal analysis. *Vegetation History and Archaeobotany*, 3, 155-66.

BELLÓN, J.P., GÓMEZ, F., RUIZ, A., MOLINOS, M., SÁNCHEZ, A., GUTIÉRREZ, L., RUEDA, C., WIÑA, L., GARCÍA, M^a. A., MARTÍNEZ, A., ORTEGA, C., LOZANO, G. y FERNÁNDEZ, R.)

2009 "Baecula. An Archaeological analysis of the location of a battle of the Second Punic War", *Anejos de Gladius*, 13, 17-29. (Consulta de la versión digital)

BELTRÁN, M.

1990 Guía de la cerámica romana. Libros Pórtico. Zaragoza.

BERNAL, D. y RIBERA, A. (eds.) (2008)

Cerámicas hispanorromanas. Un estado de la cuestión. XXVI *Coloquio Internacional de la Asociación Rei Cretariae Romanae Fautores*. Universidad de Cádiz. Cádiz.

CARMONA, P. y PÉREZ BALLESTER, J.

2011 Geomorphology, Geoarchaeology and ancient settlement in the Valencian Gulf (Spain), *Méditerranée*, 117, 61-72.

CARMONA, P. y RUIZ, J.M.

2011 Historical morphogenesis of the Turia River coastal flood plain in the Mediterranean littoral of Spain, *Catena*, 86, 3, 139-149.

CARRIÓN, J.S. y Van GEEL, B.

1999 Fine-resolution Upper Weichselian and Holocene palynological record from Navarrés (Valencia, Spain) and a discussion about factors of Mediterranean forest succession. *Review of Palaeobotany and Palynology*, 106, 209-236.

CRUZ LABEAGA-MENDIOLA

2000. "Los Materiales" en Trabajos de Arqueología de Navarra, Nº 14, 1999-2000. Pp. 59-144.

CUADRADO, E

1961. "La fíbula anular hispánica y sus problemas". *Collección Zephyrus*, vol. 12. Ediciones Universidad de Salamanca, 1961. (Consulta de la versión digital)

DUPRÉ, M.

1988 Palinología y paleoambiente. Nuevos datos españoles. Serie de Trabajos Varios del SIP, 84. Valencia.

ESTRELA, M.J.

1990 *Las costras calcáreas en el ámbito valenciano: estudio morfológico*. Tesis doctoral, Dep. de Geografía, Universitat de València.

- FUMANAL, M.P.
1990 "Dinámica sedimentaria holocena en los valles de cabecera del País Valenciano". *Cuaternario y Geomorfología*, 4, 93-106.
- FUMANAL, M.P. y CARMONA, P.
1995 Paleosuelos pleistocenos en algunos enclaves del País Valenciano. En, *El Cuaternario del País Valenciano*, Universitat de València, AEQUA, pp. 125-134.
- GODOY, O.R., MENDOZA, J.B., MAJANO, A.A.
2006 *Investigación de las características de los morteros de mampostería a base de cal-cemento Portland*. Trabajo de Graduación, Facultad de Ingeniería y Arquitectura, Universidad de Oriente.
- IGME
1981 *Mapa Geológico de España E. 1:50.000, Caudete (819)*. Segunda serie-Primera edición. Ministerio de Industria y Energía.
- KASPRYZ, M. et NOUVEL P.
2011 Les mutations du réseau routier de la période laténienne au début de la période impériale. Apport des données archéologiques récentes, in REDDE M. et al. Dir., p. 21-74.
- LÓPEZ SÁEZ J.A. y LÓPEZ GARCÍA P.
1999 Rasgos paleoambientales de la transición Tardiglacial-Holoceno (16-7,5 ka BP) en el Mediterráneo ibérico, de Levante a Andalucía. *Geoarqueología i Quaternari litoral*, 139-152.
- MORENO GALLO, I.
2004 *Vías romanas. Ingeniería y técnica constructiva*, Madrid, CEDEX.
2009 Vías romanas. Identificación de por la técnica constructiva. *Revista Cimbra* nº389, CITOP, diciembre de 2009.
2010 "Vías romanas: las huellas de la ingeniería perdida", *V Congreso de Obras Públicas Romanas, Córdoba*, 11- 46.
- PÉREZ CUEVA, A.J. (Coord.)
1994 Atlas Climàtic de la Comunitat Valenciana (1961-1990). Generalitat Valenciana. Conselleria d'Obres Públiques, Urbanisme i Transports, Territori, 4, 205 p.
- PONCE, G.
1992 Tratamiento estadístico de las precipitaciones en un área de transición entre las tierras de Alicante, Murcia, Albacete y Valencia. *Investigaciones Geográficas*, 10, 103-124.
- RODRÍGUEZ MORALES, J; FERNÁNDEZ, J.L.; BENÍTEZ, L; SÁNCHEZ, J
2012 "Los clavi caligarii o tachuelas de cálica, elementos identificadores de las calzadas romanas". *Luceum: Anales de la Universidad de Alicante*. Nº 31, 2012. Pp. 147-164.
- RODRÍGUEZ MORALES, J
2010 "La excavación de la calzada antigua de la Vereda Real de Almansa (Enguera, Valencia)". *Nuevo Miliario*, Nº 10, junio 2010. Pp 5-21.
- RODRÍGUEZ DE LA TORRE, F.
1992 El terremoto de Caudete del 14 de agosto de 1991. Al- Basit. Revista de estudios albacetenses, 31, 125-182.
- RODRÍGUEZ ESTRELLA, T.
1977 Síntesis geológica del Prebético de la provincia de Alicante. II) Tectónica. Boletín Geológico y Minero. T. LXXXVIII-IV, 273-299.
- RUIZ PÉREZ, J.M.
2011 Geomorfología y paisaje del entorno de la Solana de las Piñillas y rambla de los Morenos y Alcantarilla (Requena, Valencia), *Oleana: Cuadernos de Cultura Comarcal*, 26, 31-56.
2013 Geomorfología de la calzada romana de la Font de la Figuera. Informe inédito, EIN Mediterráneo S.L.
- TORTAJADA, G.
2012 "Los objetos metálicos" en GARCÍA BORJA, P.; LÓPEZ SERRANO, D y JIMÉNEZ SALVADOR, J.L. (Eds.): Al pie de la vía Augusta. El yacimiento romano de Faldetes (Moixent, València). Valencia, 2012. Pp 59-64.
- Unión Académica Internacional (2001)
Tabula Imperii Romani, Hoja J-30: Valencia, Madrid, 437 p.
- VEGAS, M (1973)
Cerámica común romana del Mediterráneo Occidental. Instituto de Arqueología y Prehistoria. Universidad de Barcelona. Nº 22. Barcelona, 1973.
- YLL, R., CARRIÓN, J.S., PANTALEÓN, J., DUPRÉ, M., LA ROCA, N., ROURE, J. M. y PÉREZ-OBÍOL, R. (2003).
Palinología del Cuaternario reciente en la Laguna de Villena (Alicante, España), *Anales de Biología*, 25, 65-72.
- Fuentes cartográficas utilizadas**
Plano vectorial 1:5.000 del Instituto Cartográfico Valenciano (46128-FontdeLaFiguera-Vuelo2008-dwg)
Ortofotografía del término municipal de la Font de la Figuera, ICV, (46128-odcv05_etsr89h30_2010).
MDT05-0819-H30-LIDAR (CNIG)
Fotografía aérea, "Vuelo Americano", 16 de mayo de 1956.
Mapa geológico de España 1:50.000, serie MAGNA, Caudete (819).

Caminería romana en el valle de Mena (Burgos). La vía de Flavióbriga a Uxama Barca

Roma roads in the Valley of Mena (Burgos).
De roman road from Flaviobriga to Uxama Barca.

Palabras clave: Calzada, excavación, miliario, romanización, castro.

Gako-hitzak: Galtzada, indusketa, miliarioa, erromanizazioa, kastroa

Key words: Road, excavation, milestone, romanisation, castrum

Judith Trueba-Longo¹, L. M. Angulo-Martínez

RESUMEN

Durante más de un siglo se dio por buena la presencia de una calzada romana que atravesaría el valle de Mena y que uniría la colonia romana de Flaviobriga con Pisoraca. La razón de tal identificación siempre fue la presencia en distintos lugares de la zona oriental del valle de Mena de varios miliarios romanos y el vistoso empedrado de un camino Real en las cuencas de los ríos Ordunte e Hijuela. En cierto momento surge la duda sobre esta correspondencia identificativa y se realizan prospecciones arqueológicas sobre la calzada, que dan el resultado de que no estábamos ante una calzada romana, como se había venido sosteniendo hasta entonces.

Pero la reciente identificación de una vía romana que enlazaba la cuenca de Miranda con municipios limítrofes al valle de Mena, propició un intenso trabajo de prospección y búsqueda, que dio como resultado la identificación de varios puntos en los que podía ser factible la presencia de una vía romana en el valle de Mena. En este momento se procedió a la excavación arqueológica de uno de los lugares identificados, resultando que nos encontrábamos ante una calzada construida con la técnica romana.

Se abre así una nueva página para la investigación histórica en el valle de Mena y su entorno, basada en un trayecto vial cierto, comprobado científicamente y la multitud de posibilidades que se desprenden de ese hallazgo.

LABURPENA

Mende batetik gorako tartean ontzat eman zen Mena Harana zeharkatuko lukeen galtzada erromatar baten presentzia; Flaviobrigako kolonia erromatarra Pisoraca hiriarekin batuko lukeen galtzadaren presentzia, hain zuzen. Identifikazio horren arrazoia zera izan zen beti: Mena Haraneko ekialdean, leku batean baino gehiagotan zeudela zenbait miliario erromatar, eta Ordunte eta Hijuela ibaien arroetan, berriz, errege-bide baten harri-zola ikusgarria dagoela.

Une jakin batean zalantza sortu zen identifikazio hori zuzena ote zen eta prospekzio arkeologikoak egin ziren galtzadan. Eraitza zera izan zen, ez zela hura, ordura arte uste izan zen moduan, galtzada erromatar bat.

Baina duela gutxi Mirandako arroa Mena Haranarekin muga egiten duten udalerriekin lotzen zituen erromatar bide bat identifikatu denez, prospekzio- eta bilaketa-lan sakona egin da eta lan horri esker, Mena Haranean erromatar bide baten presentzia izan lezaketen zenbait puntu identifikatu dira. Orduan, indusketa arkeologikoa egin zen identifikatutako lekuetako batean eta erromatarren teknika erabilia eraikitako galtzada zela azaldu zen.

Hala, Mena Haranean eta haren inguruan ikerketa historikoaren orrialde berria zabaldu zen zientifikoki frogatutako bide-ibilbide ziur batean oinarrituta eta aurkikuntza horrek askotariko aukerak iradokitzen ditu.

ABSTRACT

For more than a century gave good the presence of a Roman road that would cross the valley of Mena and join the Roman colony of Flaviobriga with Pisoraca. The reason for this identification was always present in different parts of the east of the valley of Mena of several Roman milestones and attractive paved a highway in the basins of the rivers Ordunte and Hijuela.

In a moment of doubt about this identification arises correspondence and archaeological surveys of the road that give the result we were facing a Roman road, as had been thought hitherto made.

But the recent identification of a Roman road that connected the basin of Miranda with the neighboring municipalities of the Mena valley, led an intense exploration and search, which resulted in the identification of several points in which the presence could be feasible a Roman road in the valley of Mena. At this point we proceeded to the archaeological excavation of one of the identified sites, with the result that we were dealing with a road built with Roman technique.

A new page for historical research in the valley of Mena and its surroundings, based on a true road trip, scientifically proven and the multitude of possibilities that emerge from this finding is thus opened.

1. Universidad de Burgos. lmangulmtz@gmail.com

1. Introducción

Toda referencia al mundo romano atrae poderosamente la atención de personas de diversa condición, propiciando el acercamiento y el conocimiento de ese mundo; Pero este extendido interés por todo lo romano facilita igualmente la mitificación de esta etapa histórica, dando en ocasiones paso a aseveraciones y supuestos escasamente soportados en análisis históricos rigurosos.

Como muestra de la atención que desde fechas muy tempranas se tiene por las “curiosidades históricas”, particularmente por las romanas, contamos con la información recogida en el Boletín de la Real Academia de la Historia del año 1908, referida al año 1826, bajo el título “Los Miliarios Romanos del valle de Otañes” (MARTÍNEZ DEL CASO, 1908). Dicha documentación da cuenta del interés del Ayuntamiento de Castro Urdiales (Cantabria) por despejar dudas sobre la autenticidad de los miliarios romanos encontrados en el valle de Otañes, próximo a Castro Urdiales, junto al camino que discurre por el puerto de las Muñecas, entre la citada villa y la de Balmaseda.

Se alude en dicho texto a que el miliario que quedó emplazado hasta hace poco tiempo frente a la iglesia de Santa María de Castro, había aparecido en el momento de su hallazgo con su inscripción escasamente visible; probablemente dicha inscripción habría sido afectada por la erosión y el paso del tiempo.

Lo llamativo del caso es que la inscripción fue “re-puesta” antes de su entrega al Ayuntamiento de Castro y esto habría suscitado sospechas sobre la autenticidad y procedencia de época romana del miliario. Recordemos que el citado miliario es el que hace referencia al destino de una calzada romana que, partiendo de Flaviobriga (Castro Urdiales), conduciría a Pisoraca (Herrera de Pisuerga), y que dicho miliario señalaba una distancia de 180 millas hasta esta localidad.

Así mismo constatamos, aunque no se citen expresamente en el texto aludido, la existencia de otros dos miliarios, entre otros, igualmente aparecidos en Otañes, citándose en sus respectivas inscripciones el origen o destino de la calzada en Pisoraca, señalando distancias desde ésta de 185 y 187 millas.

Estas circunstancias han propiciado una gran controversia entre los estudiosos de la materia, dado que por los trayectos viarios razonables entre Flaviobriga y Pisoraca sería preciso recorrer una distancia inferior en unas 80 millas romanas a la citada en los miliarios. (Entendemos por viario razonable el que alcanzaría su destino apoyándose a su paso en Juliobriga (Retortillo, Cantabria) o en un trayecto cercano a esta antigua población romana).

También es valorable la cuestión de estimar Pisoraca un emplazamiento suficientemente significativo en época romana, considerando que mucho más cerca de Flavóbriga, en el entorno de la cuenca de Miranda y próxima a la red principal de calzadas romanas en

Hispania, se emplazaron otros importantes núcleos romanizados como Deobriga o Veleia

Por otro lado deberá también tenerse en cuenta que a poca distancia de Pisoraca se hallaron otros miliarios, aunque ninguno hace mención a Flaviobriga y es generalizada entre los especialistas la aceptación de que se refieren a una vía, distinta a la de nuestro interés, con destino en Portus Blendium o en Portus Victoria, actualmente identificadas respectivamente con Suances y Santander, en la costa cantábrica.

Será preciso considerar igualmente el hecho, muy frecuente por otro lado, de que los miliarios citados se hallan descontextualizados y por tanto poseen una significación histórica relativa.

La controversia expuesta tiene su origen en los momentos en los que se suscitaba la disputa por la identificación de la colonia romana de Flaviobriga, con Castro Urdiales, y paralela y consecuentemente, la existencia de una vía romana que enlazaría la colonia Flaviobriga con la red principal de comunicaciones de época romana.

Se ha venido proponiendo que dicha calzada llegaría a Balmaseda por el puerto de las Muñecas en dirección sur y dirigiéndose hacia el oeste a través del valle de Mena ascendería el puerto del Cabrio a poniente de este valle, para adentrarse seguidamente en la Merindad de Montija y continuar después en dirección a Herrera de Pisuerga.

Debemos señalar también, que tras el ascenso del puerto del Cabrio citado ningún estudioso de la materia ha descrito un trayecto detallado y preciso para alcanzar Pisoraca basado en evidencias materiales comprobadas.

Finalizando el siglo XIX también en el valle de Mena muestran gran interés por el conocimiento histórico varias personas, entre ellas Francisco de Novales, quien en esas fechas ha redactado un documento histórico y descriptivo -que nunca será publicado- titulado “Apuntes del valle de Mena”. A Novales debemos el descubrimiento del miliario de Tarriba en Nava de Ordunte, correspondiente al año 251 d. c.; Queda documentado este hecho por mano de Fidel Fita a finales del siglo XIX, (FITA COLOMÉ, 1895: 78, 79). Igualmente Fita plantea la posible existencia de una vía que ascendería a Cantabria pasando por Mena procedente de Miranda, lo que resulta llamativamente coincidente con los planteamientos actuales respecto del trayecto de la vía que hoy nos ocupa y los nuevos descubrimientos e investigaciones realizadas en los primeros años del siglo XXI ligados a ella.

La citada información da cuenta también de la existencia de otro miliario más en el valle de Mena; se trata del miliario de Santecilla (mal llamado del Berrón) del año 238 d. c., hoy depositado en el Museo Arqueológico de Bilbao y la circunstancia de que dicho miliario ya había sido visto en su emplazamiento menés en la segunda mitad del siglo XVII por el viajero y estudioso

Alejandro Bassiani (FITA COLOMÉ, 1895: 78).

Citábamos antes como durante todo el siglo XX ha sido generalizado entre los investigadores el planteamiento de la existencia de una calzada que uniría Flavióbriga con Pisoraca a través del valle de Mena. Dicho planteamiento se sostenía en la presencia del antiguo Camino Real de las Enderrozas, que recorre las cuencas de los ríos Ordunte e Hijuela en el valle de Mena y la existencia de varios miliarios en dicho valle. Sin duda sosteniendo algunos de estos investigadores sus argumentaciones en una cierta inercia academicista.

Este camino contaría en algunos tramos de su trazado con un vistoso empedrado, e igualmente con otros elementos asociados al mismo, tales como los puentes de Burceña, las Ahorcadas, o el puente Ranero, este último hoy sumergido en lo más profundo del embalse del Ordunte y que rara vez emerge quedando a la vista, puente este comúnmente confundido con el "puente de servicio de Ribota" construido en el siglo XIX, fuera ya del Camino Real de las Enderrozas y erróneamente denominado puente del Romero o del Romeral.

Autores del prestigio de José Antonio Abásolo

(ABÁSULO ÁLVAREZ, 1975) y otros, atribuyen a estos puentes una génesis romana, argumentando para ello la presencia en su configuración de potentes estribos o sillares muy elaborados, aunque ambas afirmaciones y en el mejor de los casos, son muy dudosas, dado que reputados especialistas en ingeniería romana sostienen una posición bien fundamentada y diametralmente opuesta sobre la materia (DURÁN FUENTES, 2005).

Los planteamientos que defienden el origen romano del Camino Real de las Enderrozas se han mantenido firmes durante todo el siglo XX, pero a inicios del siglo XXI han quedado comprometidos al quedar a la vista los contenidos del Archivo Histórico del valle de Mena (AHVM), cuando el Ayuntamiento de este Municipio apuesta por valorar los fondos documentales contenidos en el citado Archivo. Igualmente el mismo Ayuntamiento y por razón de las serias dudas que sobre el origen romano del camino del Ordunte o de las Enderrozas (de las dos formas, entre otras, es denominado este camino en la documentación estudiada), encargó en 2009 el análisis arqueológico del camino en cuestión, al objeto de verificar su origen romano (NEGREDO GARCÍA, 2009).



Fig. 1.- Orografía del territorio comprendido entre la costa cantábrica y la cuenca del río Ebro al norte de Miranda de Ebro. Véase la disposición montañosa en el entorno del valle de Mena y su ubicación cercana a algunos enclaves indígenas romanizados, así como la vía romana Ab Asturica Burdigalam.

2. El marco físico del valle de Mena

El valle de Mena se localiza en el extremo noreste de la comunidad de Castilla y León y de la provincia de Burgos y es limítrofe con las comunidades autónomas de Euskadi y Cantabria. Dicho valle queda delimitado de forma natural por las cordilleras de los montes de Ordunte por el norte, de naturaleza arenisca y el cordal calizo de los montes de La Peña por el sur. Tal disposición montañera marca el discurrir de la red fluvial menesa, de la que el río Cadagua es su principal vena, recibiendo este las aguas del resto del sistema fluvial menes. Algunos de estos ríos son el Ordunte, que define la cuenca hídrica del mismo nombre y el río Hijueta.

A su vez esta disposición geográfica -este oeste- viene a conformar un pasillo natural que facilita el tránsito más cómodo para salvar los cordales montañosos citados. El relieve menés descrito es muy ondulado entre las cadenas montañosas mencionadas, pero lo que mejor marca el paisaje natural de este valle es una elevada pluviometría, lo que unido a un microclima particular en el territorio hacen que ofrezca un aspecto sensiblemente cantábrico por lo exuberante de su vegetación.

La altitud media del valle de Mena se sitúa en torno a los 450 m. sobre el nivel del mar, hallándose el punto de menor altitud en la cuenca del río Cadagua en el barrio de El Berrón, en el extremo noreste del territorio y a 190 metros de altura; El punto más alto se sitúa sobre el monte Zalama, en el extremo noroccidental del territorio a 1.343 metros. Pero el paso que nos interesa entre el valle de Mena y la merindad de Montija para salvar las cordilleras antes citadas por el extremo occidental del valle, se sitúa sobre el monte Cabrio, a una altitud de 760 metros.

Consecuentemente con la orografía descrita, los pasillos viarios más factibles quedan dispuestos en la dirección este - oeste citada, a través de las cuencas de los ríos Cadagua, Ordunte e Hijueta, dado que en cualquier otra dirección sería preciso salvar las cordilleras de Ordunte y de La Peña, lo que implicaría ascender a altitudes próximas a los 1000 metros, atravesando paredes calizas verticales que en ocasiones superan los 100 metros de altitud.

3. Protohistoria del valle de Mena. El poblamiento prerromano

El registro arqueológico en el valle de Mena resulta significativamente escaso, dado que este se ha limitado sencillamente a recoger las referencias bibliográficas y los hallazgos más o menos casuales documentados desde el siglo XIX en el territorio (BOHIGAS *et alli*, 1983), sin profundizar o establecer hipótesis de interés sobre dichos hallazgos, más allá de las intervenciones del equipo de Gorrochategui y Yarritu sobre los yacimientos de época calcolítica efectuadas en las riberas del río Ordunte (GORROCHATEGUI, 1991, 1995), o la prospección arqueológica realizada sobre el camino

de las Enderrozas anteriormente mencionada, como más significativas al respecto.

No se conoce la fecha precisa en la que los romanos pusieron su pié en el valle de Mena por primera vez, que en cualquier caso muy probablemente fue en fecha anterior a que se librasen las guerras cántabras del siglo I a. C. En ese momento el territorio menés estaría habitado por la etnia de los autrigones, que ocuparon el espacio abarcado desde el mar Cantábrico por el norte, a las estribaciones de la sierra de la Demanda la sur, y desde el río Nervión a los páramos de las Loras, de este a oeste, descrito a grandes trazos (SOLANA SAINZ, 1974: 40, 499). Comprendería este territorio parte de las actuales provincias de Vizcaya, Álava, Cantabria y Burgos.

Hasta hace pocos años solo se conocía un poblamiento de época indígena en el valle de Mena, (dejando bien sentado que considerar un castro prerromano el supuestamente emplazado en el alto de San Bartolomé en Berrandulez, es una licencia injustificada de todo punto; (SACRISTÁN DE LAMA, 2007: 65). Nos estamos refiriendo al denominado *castro de Opio* situado sobre el monte Socueto, en la jurisdicción del pueblo de Opio de Mena, del que puede decirse tiene las características propias de un castro de la segunda edad del Hierro.

Durante los años 80 del siglo XX Félix Murga (MURGA, 1982) efectuó alguna "remoción de tierras" dentro de los fondos de cabaña aún visibles en el interior de la estructura castreña, recogiendo algunas piezas como un clavo, un anillo y algún resto cerámico, (BOHIGAS *et alli*, 1983: 57), (SACRISTÁN DE LAMA, 2007: 60, 67), (Catálogo de Bienes integrantes del Patrimonio Arqueológico, valle de Mena, Junta de Castilla y León 2005. 09-410-0034-03). La estructura castreña citada se dispone entre los cortados naturales que cierran el conjunto habitacional por todos sus lados excepto por el sur, linde este en el que una doble muralla clausuraba el poblamiento. La superficie del conjunto descrito es de unas 10 hectáreas y ofrece en dirección norte un dominio visual muy importante sobre las localidades de Gijano, Santecilla, Bortedo y el paso natural siguiendo el curso del río Cadagua hacia la localidad actual de Balmaseda. En el resto de las orientaciones el dominio visual abarca una gran extensión de territorio, solo limitada por la crestería septentrional de los montes de la Peña. Consecuentemente se establece en este castro un dominio visual muy importante sobre los pasos de la cuenca baja menesa del río Cadagua y del tránsito desde el valle de Mena hacia los valles de Tudela, Angulo y Ayala, situados a oriente.

Posteriormente ha sido localizada otra estructura de tipo castreño en Campillo de Mena, comúnmente denominada *Huerto del Moro*, con paredes de una potencia de dos metros y situada sobre el nacimiento del río Ordunte, en las faldas del monte Zalama. (Catálogo de Bienes Integrantes del Patrimonio Arqueológico, valle de Mena, Junta de Castilla y León 2005. 09-410-0010-02), muy cerca ya del límite con la localidad de

San Pelayo en la merindad de Montija.

En este lugar nunca se han realizado intervenciones arqueológicas, por lo que se desconocen otros detalles del poblamiento, aunque puede encuadrarse también en la edad del Hierro. La superficie delimitada por su muralla es de unas dos hectáreas y media. Geográfica y visualmente controlaría el paso entre el valle de Mena y la merindad de Montija por el alto del Cabrio en su ladera norte, sobre la cabecera del río Ordunte, lo que define su valor estratégico.

Finalmente, en el invierno de año 2014 fue localizada otra estructura de tipo castreño en el centro del valle de Mena al pié del monte Rozuelas, en el margen derecho del río Ordunte, emplazada sobre **el monte San Miguel**, perteneciente a la pedanía de Hornes de Mena. Actualmente se encuentra en el trámite del registro correspondiente ante la Dirección de Patrimonio Cultural de la Consejería de Cultura y Turismo de la Junta de Castilla y León en Burgos.

Aún conserva parte de la potente muralla noroeste de dos metros y medio de potencia, así como restos de la estructura muraria por los lados este y sur.

No se han localizado en su interior fondos de cabaña. La superficie delimitada intramuros es de unas cuatro hectáreas. Cuenta con un amplio dominio visual sobre la cuenca del río Ordunte y el paso del Carel, que une Caniego de Mena con las localidades de Hornes y Ribota de Ordunte, comunicando las cuencas hidrográficas de los ríos Ordunte y Cadagua, por lo que resulta de un evidente interés estratégico local.

De manera tan escueta se dibuja el panorama poblacional conocido del valle de Mena en los momentos previos a la llegada de los romanos, aunque no descartamos la posibilidad de la aparición de otros núcleos de poblamiento que, previo estudio histórico y arqueológico, arrojen más luz a esta etapa histórica.

4. El mundo romano

Hasta el momento no se conoce en el valle de Mena ningún resto material o evidencia de asentamiento poblacional romano, pero no es descartable en absoluto esta eventualidad, tal como apuntaremos en el capítulo final de conclusiones.

Lo que sí es posible es el seguimiento de este aspecto desde el análisis de la toponimia mayor, como seguidamente podremos ver y eventualmente, aunque diferido en el tiempo, desde la documentación histórica medieval conservada. También comprobaremos más adelante y ya relacionado directamente con la infraestructura caminera romana, la presencia material romana a través de los miliarios relacionados con el valle de Mena.

4.1. La toponimia

Un posible indicativo de la presencia romana en el valle de Mena es el registro toponímico como antes ci-

tábamos; las denominaciones actuales de algunas localidades procedentes muy probablemente de época romana y que curiosamente se emplazan, como luego podremos comprobar, no lejos del trayecto de la vía romana en estudio, son muestra de ello.

Al pie del puerto del Cabrio, en la zona occidental del valle de Mena, encontramos varios de estos topónimos:

- **Leciñana.** Del antropónimo latino *Licinio*: de *villa liciniana* > finca de Licinio, según Pancraccio Celdrán.

Saturnino Ruiz prefiere el antropónimo *Licinius*, como posible primer poseedor de esta villa. (CELDRÁN GOMÁRIZ, 2002: 433) (Ruiz De Loizaga, 1994)

- **Irús.** Del cognomen latino *Ferox*. Iruz < Feruz < Feroci < Ferox. (GONZÁLEZ RODRIGUEZ, 1999: 438)

- **Vivanco.** Este topónimo debe descomponerse en el radical inicial *Viu-* y el sufijo *-anco*.

En lo referido al radical *Viv-* Plácido Martínez Peña señala, apoyándose en Pancraccio Celdrán Gomariz, la posible interpretación de esta raíz desde el vocablo latino *Viu* > vista. (Martínez Peña, 2008: 145- 154) (CELDRÁN GOMARIZ, 2002: 885)

Por lo que se refiere al sufijo *-anco* Plácido Martínez siguiendo a diversos autores lo define como de origen preromano.

Pancraccio Celdrán lo califica como ibérico plural y Alberto González como de origen prerromano con vigencia en época romance, planteamiento este último que creemos más completo y acertado. (Martínez Peña, 2008: 145 -154) (CELDRÁN GOMÁRIZ, 2002: 276) (GONZÁLEZ RODRÍGUEZ, 1999: 378)

- **Hoz.** Tanto Alberto González como Pancraccio Celdrán, lo derivan de la voz latina *faux*, *faucis* > Foz (hoz), garganta. (CELDRÁN GOMARIZ, 2002: 400) (GONZÁLEZ RODRIGUEZ, 1999:206)

- **Lezana.** José María Solana Sáinz señala que procede de una raíz preromana no bien determinada, apreciándose los sufijos *-ama* o *-sama* con carácter superlativo. La conferenciante Ingrid Horch lo hace proceder del antropónimo latino Leto, fundador de la villa Laetiana > Lezana. (SOLANA SÁINZ, 1974: 347) (HORCH 1992: 36)

Y ya en la zona oriental del valle de Mena tenemos los siguientes topónimos:

- **Opio.** Del latín *Oppidum-i* (n), es decir, recinto fortificado.

- **Gijano.** José María Solana lo hace proceder del antropónimo latino *Giganus* sufijado en *-ano*, mientras que Alberto González aporta para el topónimo Quijano < (fundu) *Quilianu* < *Quilius*, derivado del gentilicio *Quilius*, posiblemente en relación con nuestro Gijano. (SOLANA SÁINZ, 1974: 381) (GONZÁLEZ RODRIGUEZ, 1999: 425)

- **Antuñano.** Con posible relación con este topónimo, Pancraccio Celdrán aporta el topónimo Antuñana,

que tendría su origen desde el antropónimo latino *Antonius*, poseedor de una villa o fundus y el sufijo *-nus*, es decir, villa antoniana.

Jose María Solana lo hace proceder de idéntico antropónimo latino. (CELDRÁN GOMÁRIZ, 2002: 73) (SOLANA SÁINZ, 1974: 381)

4.2. El documentalismo tardío

Las alusiones en la documentación medieval a antiguas vías de comunicación son frecuentes. Se suele hacer referencia a estas vías mediante el uso de vocablos como “carraria” “estrata”, “vía”, “calzata”, etc. Por lo que se refiere al valle de Mena el repertorio documental es escaso durante la época Altomedieval, ciñéndose este a diecisiete documentos registrados entre el año 800 y el siglo XI. Desgraciadamente la mayoría de los citados documentos carecen de detalles que puedan arrojar alguna luz sobre la presencia de caminos antiguos.

No obstante lo dicho, el documento medieval más antiguo y de referencia para el caso es el denominado “acta fundacional del monasterio de San Medel de Taranco”, fechado el 15 de septiembre del año 800. (UBIETO ARTETA, 1976) (SERRANO y PINEDA, 1930). Claro que atendiendo a las conclusiones de los análisis sobre este documento llevadas a término por especialistas reputados como Gonzalo Martínez Díez (MARTÍNEZ DIEZ, 1997: 20, 21), deberá tenerse en cuenta que el acta fundacional de Taranco es un documento apócrifo, es decir, se trata de un diploma fechado en un momento anterior al de su redacción.

Concluye Martínez Díez señalando que este docu-

mento fue redactado entre los siglos XI y XII y no en el año 800, tal como aparece fechado el diploma. Describiría -según Martínez Díez- la realidad histórica del siglo XII, por lo que el contenido documental es válido para esta fecha y añadimos nosotros, no obstante, que hoy aún pueden situarse sobre el terreno algunos de los topónimos y microtopónimos citados en esta fuente documental. Por esta razón seguidamente analizaremos algunas citas contenidas en el citado diploma, atendiendo a su especial significación en relación a la vía romana de nuestro interés.

Se registran varias expresiones con las voces “vía” o “calzata”, a saber:

“*et vía que discurrit ad Illicino*”. Es decir, <la vía que lleva al Illicino> .

Cabría pensar inicialmente que la voz “Illicino” fue escrita en mayúscula, pero no cabe tal razonamiento, dado que el uso de las Mayúsculas solo queda fijado tras la aparición de la Gramática en el siglo XV. Mencionamos esto por la aparente relación que pudiera tener este vocablo con el topónimo Lecifiana. La “i” alta o estirada inicial es frecuente en textos de la Alta y plena Edad Media, sin que pueda ser interpretada como mayúscula. Por ello debemos interpretar el texto citado como alusivo a una vía que se dirigiría o bordeaba un encinar (*ilex, ilicis* > encina), de los que en la zona hay abundancia.

Otra cita, más expresiva si cabe, es la siguiente:

“*Et illa serna ubi dicitur Aquanovi iuxta calzata qui discurrit ad Sala, et alia serna ad illa ponte iuxta ipsa calzata qui discurrit ad Sala*”. Es decir, <Y aquella serna

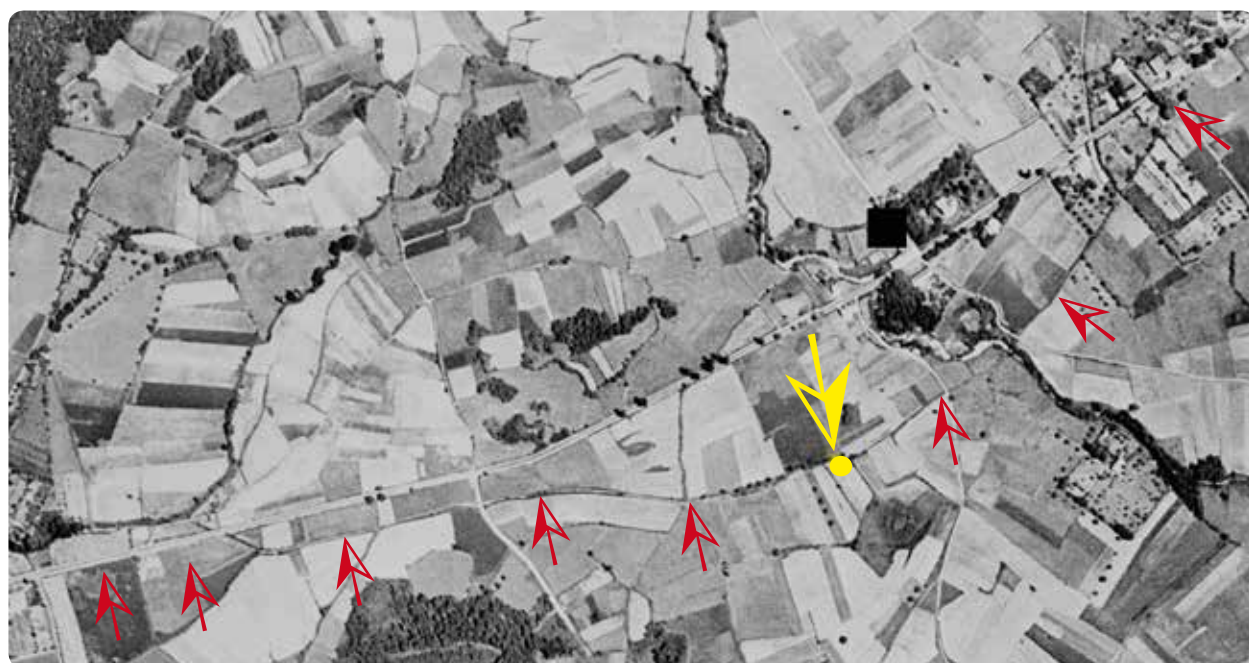


Fig. 2.- Ortofoto del vuelo norteamericano de 1957 sobre el área de Paradores. Indicado mediante flechas rojas el rastro dejado por la vía. En amarillo el emplazamiento de la excavación arqueológica realizada.

que se llama Aquanovi, junto a la calzada que discurre hacia Sala, y otra serna desde aquel puente junto a la misma calzada que va hacia Sala>.

En esta ocasión se señala el término *Aquanovi*, hoy conocido como “Agua nube” situado cerca del nacimiento de la carretera actual que conduce a Taranco de Mena desde Paradores, y añade que hay una calzada que conduce a Sala, término este hoy desconocido, pero que pudiera aludir a un poblamiento desaparecido. La segunda parte de la cita nos habla de un puente junto a una calzada; dicho puente pudiera ser el denominado en la documentación obrante en el AHVM como puente de la Exa sobre el río Hijuela; Debemos señalar que en 1593 el vocablo “Exa” hace referencia al río Hijuela, dado que dos siglos más tarde este registro documental denomina al mismo puente como “puente de la Hija”

Más adelante el documento emilianense también hace referencia a un “*laco maximo*”, seguramente en alusión a una laguna endorreica situada a unos ciento cincuenta metros del camino de las Torcas (al que da nombre) donde se localizará la intervención arqueológica sobre una vía romana que más adelante describiremos y motivo central de este trabajo.

4.3. La prospección arqueológica y el análisis del territorio en el valle de Mena por distintos métodos

La dificultad para prospectar mediante reconocimientos aéreos sobre el valle de Mena, que fue el método básico de identificación viaria en el resto de Castilla y León, como luego veremos y describiremos, era enorme, debido a la densidad vegetativa reinante y la carencia

de espacios de cultivo roturados que facilitarían la fotointerpretación, por lo que se recurrió a la prospección mediante el empleo de ortofotografía² fotografía oblicua, cartografía y a pie, lo que resultó largo y tedioso.

No obstante este trabajo dio sus frutos en 2010, cuando se localiza un primer tramo con unas características físicas claramente compatibles con el diseño caminero propio de la ingeniería romana. El tramo viario citado se situaba en Paradores de Vivanco, concretamente en el camino rural de las Torcas.

En este momento ya solo restaba confirmar arqueológicamente el tramo descubierto, para poder establecer un punto cierto del trayecto menés de la vía entre Falviobriga y Uxama Barca.

No obstante y pese a lo esperanzador del hallazgo se procuró confirmar y completar la presencia viaria romana en el valle de Mena, por lo que se continuó con el proceso analítico en este valle al objeto de establecer otros puntos con presencia viaria romana, que permitirían proponer un trazado bien fundado y más completo.

Los resultados no tardaron en llegar y se localizaron otros restos viarios fosilizados en Villasana, Entrambasaguas, Nava y en el alto de El Cabrio.

Todos estos hallazgos se documentan y referencian con precisión en el documento registrado al efecto ante la Unidad Técnica de la Consejería de Cultura de la Junta de Castilla y León en Burgos, denominado “**Inventario de localizaciones relacionadas con el trazado de la calzada romana a su paso por el valle de Mena**”, también obrante en los archivos del Ayto. del valle de Mena.



Fig. 3.- Ortofoto del año 2007 sobre Paradores. En rojo se señala el rastro de la vía en esta fecha; puede apreciarse como en el extremo oeste (izquierda) se ha perdido su señal completamente, mientras que en el lado este se mantiene aunque débil. En color amarillo se señala el lugar preciso de la intervención arqueológica de 2013.

2. Ortofotos del vuelo norteamericano de 1957 y del ITACYL, vuelo del año 2007 y siguientes.

El procedimiento identificativo fue inicialmente el análisis de las ortofotografías de distintas épocas ya citadas (SILLIÈRES, 1990), dándose la particularidad de que el proceso de Concentración Parcelaria que se desarrolló en el valle de Mena en las décadas de los años 60 y 70 del siglo XX había alterado significativamente la distribución de la propiedad en el municipio, e incluso el paisaje mismo (ORTEGA VALCÁRCEL, 1969, 1974), por lo que se procedió a analizar ortofotos anteriores y posteriores a este proceso, comparándolas.

También se realizó un análisis de distintas cartografías antiguas. Posteriormente se comprobaron las observaciones fotográficas y cartográficas mediante el estudio de fotografías oblicuas y la prospección sobre el terreno. Junto a los hallazgos antes citados, el análisis de las cartografías antiguas y particularmente de las "Planillas" del Instituto Geográfico Nacional de 1925, dio como resultado la existencia de otros indicios que apuntaban la presencia de la vía de nuestro interés en otros lugares del valle de Mena.

Primero nos llamó la atención el necesario emplazamiento del llamado puente de la "Exa" sobre el río Hijuela, citado varias veces y en distintas épocas, en la documentación del AHVM analizada, hoy desaparecido y con escasas evidencias físicas de su existencia pasada. Pudo observarse como el punto en el que confluyen las circunscripciones administrativas de cuatro concejos distintos del valle de Mena (Concejero, Villasuso, Lezana y Vivanco de Mena) justo sobre el cauce del río Hijuela, fue a todas luces el citado puente del Exa.

Nos permite realizar esta afirmación la comparación de las imágenes de la ortofoto correspondiente, en la que se aprecia aún la huella del trazado de la vía por

los campos de Paradores y su cruce sobre el río Hijuela, con la planilla del IGN de 1925 correspondiente, en la que se precisan los límites administrativos de los distintos concejos Meneses. Por lo expuesto cabe proponer la hipótesis de que durante los primeros años de la Edad Media y al configurarse las delimitaciones administrativas de las aldeas altomedievales, se eligió un hito paisajístico singular -como lo era un paso fluvial- para establecer el citado vértice jurisdiccional.

Por otro lado el trazado de la vía en el extremo oriental del valle de Mena apunta claramente al único paso posible para alcanzar directamente Balmaseda (Vizcaya), antes de dirigirse en dirección norte por el puerto de las Muñecas hacia Castro Urdiales, que no es otro que el barrio de El Berrón en el concejo de Bortedo de Mena.

En este lugar no es posible identificación alguna mediante ortofotos, dado que es un espacio fuertemente antropizado; no obstante, las Planillas del IGN ofrecen detalles singulares que permiten establecer hipótesis al respecto.

Por un lado el vértice jurisdiccional entre el valle de Mena y Balmaseda vuelve a ser un pequeño puente, el puente de las Oleas sobre el arroyo del mismo nombre, puente éste igualmente muy citado en la documentación del AHVM. Este nuevo hito geográfico es el vértice de un trazado geométrico sorprendente, que hace que la jurisdicción administrativa correspondiente a Balmaseda se configure como un cuchillo que se adentrara en territorio menés, quebrando de algún modo los trazados administrativos de la zona, que en líneas generales siguen distintos cursos fluviales.

Posteriormente y en dirección noreste el límite jurisdiccional entre los dos municipios y comunidades autónomas sigue un trayecto más o menos paralelo al río



Fig. 4.- Planilla del IGN de 1925 representando la zona de Paradores, con el río Hijuela y el vértice administrativo de cuatro concejos justo sobre él. Este punto fue el de emplazamiento del puente de la Exa.

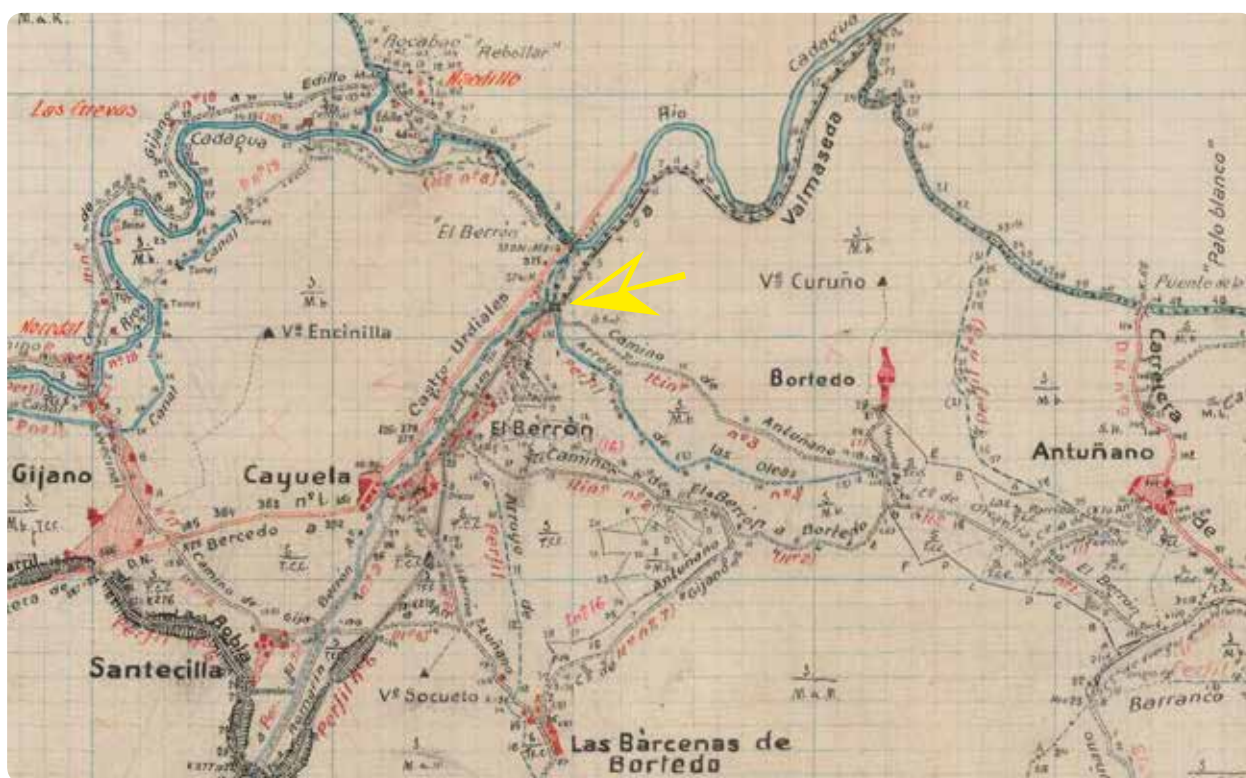


Fig. 5.- Planilla del IGN de 1925 representando la zona de Bortedo de Mena, barrio de El Berrón, en el límite entre los municipios del valle de Mena y Balmaseda. Obsérvese el quiebro de la delimitación administrativa sobre la desembocadura del río Romarín en el Cadagua y su posterior trazado hacia el sur hasta el puente de las Oleas. La flecha amarilla señala el puente de las Oleas.

Cadagua en su margen derecho y a una distancia con éste en ocasiones muy escasa.

La pregunta en este punto es: ¿qué podía ser más singular que el río Cadagua -el más importante en este territorio- para merecer se estableciera sobre si un límite jurisdiccional tan significado?

En la actualidad este límite administrativo coincide en unos 1500 metros de longitud en el margen derecho del río Cadagua, con el trazado del viejo ferrocarril de la Robla, por lo que nos atrevemos a plantear la posibilidad de que dicho ferrocarril se construyera sobre el firme de un sólido y bien fundado camino antiguo: la vía romana. De este modo dicha vía romana en el tramo citado se habría constituido en época medieval en límite jurisdiccional, por su especial significación paisajística desde la antigüedad.

5. La constante necesidad de trazar caminos

Entre el año 69 y el 77 d. c. se funda la colonia Flavióbriga, según señala Juan Santos Yanguas, en tanto que José Manuel Iglesias fecha esta fundación en el año 74 d. c. (IGLESIAS GIL 1992). La citada fundación se materializará, junto al mar Cantábrico y será la última colonia romana fundada en Hispania. Dicha colonia se situaba junto al Portus Amanum, poblamiento emplazado en ter-

ritorio autrigón, muy cerca ya del límite con el territorio de la etnia de los caristios, delimitados ambos pueblos por el río Nervión (SOLANA SAINZ, 1974)

La necesidad de contar con vías de comunicación eficaces fue vital para el imperio romano y una de las razones de su perduración plurisecular. Las vías sirvieron, como en la actualidad lo hacen las carreteras y autopistas, para establecer lazos de comunicación ágiles y facilitar el transporte de todo tipo de mercancías y personas, así como para permitir el traslado rápido de las legiones a través del imperio.

El transporte terrestre durante la época romana se hacía a pie o en carro fundamentalmente y ocasionalmente a caballo, como fue el caso de los correos romanos, capaces en ocasiones especiales de recorrer en una jornada distancias de 200 kilómetros, lo cual precisaba de una compleja infraestructura caminera, dotada de las condiciones necesarias para el tránsito seguro de personas, animales y carros, máxime cuando es sabido que en época romana no se herraban los animales de tiro, circunstancia esta que no se documenta en Europa occidental hasta la época carolingia (GARCÍA DE CORTAZAR, 2001). Esta fue la razón que explica por qué la gran mayoría de vías romanas fueron del tipo *terrenae*, es decir, acabadas en una capa de rodadura compuesta de zahorras y no mediante enlosados o empedrados, materiales estos reservados a los entornos

Desde Flaviobriga, emplazada a nivel del mar, debía ascenderse a una altitud en la cuenca de Miranda de unos 470 metros, lo que no era especialmente difícil; pero el obstáculo más importante para enlazar los dos destinos era salvar las elevaciones de los montes de La Peña y Sierra Salvada, que obligaban a ascender a una altitud cercana a los 1000 metros -como antes citábamos- y romper las imponentes cresterías calizas de su cara norte en esta última, lo que encarecería y dificultaría considerablemente el desarrollo y construcción de la nueva vía. Establecer el trazado concreto de este enlace viario sería ya el nuevo reto a alcanzar por la ingeniería romana.

Por las razones citadas se elige para salvar las dificultades orográficas expuestas un desarrollo más largo pero mucho más amable. Se trataría de alcanzar el valle de Mena en la cuenca alta del río Cadagua y atravesando este valle en sentido este - oeste se ascendería el monte del Cabrio a poniente del citado valle, sobre la cota de 760 metros, para luego girar nuevamente hacia el este a través de Montija y el valle de Losa, situándonos así a una altitud similar a la de la cuenca de Miranda y ya sin dificultades orográficas significativas por superar.

Igualmente, las pendientes del trazado en el trayecto propuesto podrían ser las apropiadas para el tránsito de los carros romanos, lo cual era una condición técnica inexcusable para la ingeniería romana (MORENO GALLO, 2004).

5.1. Los miliarios

Los restos materiales de época romana que la historiografía ha situado tradicionalmente en el valle de Mena se limitan a los miliarios localizados en la zona oriental del valle.

Ya hemos aludido a dos de ellos localizados en Nava de Ordunte y Santecilla de Mena, pero tenemos noticia de otros dos ejemplares procedentes de Gijano y Nava de Ordunte nuevamente, ambos hoy nuevamente en paradero desconocido.

El detalle concreto de los miliarios relacionados con el territorio menés es el siguiente:

- **Miliario de Caracalla**, de Nava de Ordunte, del año 213 a 217 d. c.

Fue localizado en un jardín privado de Nava de Ordunte a mediados de los años ochenta del siglo pasado por Ignacio Ruiz Vélez, habiendo desaparecido nuevamente.

Según lo describe Lostal se trataría de un fragmento de miliario, concretamente "la parte media baja de la columna, la cual pose forma cilíndrica".

(LOSTAL, 1992: 101) (RUIZ VÉLEZ, 1987: 126)

- **Miliario de Maximino**, hallado en Santecilla de Mena, del año 238 d. c.



Fig. 7.- Miliario de Caracalla, Nava de Ordunte. Fotografía tomada de la obra de Ruiz Vélez. Texto: POTESTAS V IMP S IIII P P PROCOS

Se trata del miliario más completo y conocido de los hallados en Mena.

Fue irregularmente donado a la Diputación de Vizcaya en 1920, quien posteriormente lo cedió al Museo Vasco de Bilbao, donde actualmente se expone.

Está tallado en piedra arenisca y parece estar completo incluso con su basa de asiento. Tiene forma aproximada de sección cuadrangular con los bordes redondeados. Sus dimensiones son de 191 centímetros de altura y 50 centímetros de diámetro máximo.

(GONZÁLEZ ECHEGARAY, 1997: 228) (SOLANA SAINZ, 1974: 261) (LOSTAL, 1992: 110) (BUSTAMANTE BRICIO, 1964: 275) (ABÁSULO ÁLVAREZ, 1975: 191) (RUIZ VÉLEZ, 1987: 125)

- **Miliario de Decio**, del año 251 d. c., hallado en el barrio de Tarriba en Nava de Ordunte, por Francisco de Novales a finales del siglo XIX. En la actualidad lo hemos podido localizar nuevamente en Nava de Mena.

Está tallado en piedra arenisca, tiene sección rectangular aproximada y mide 149 centímetros de altura,



Fig. 8.- Miliario de Maximino, Santecilla de Mena. Fotografía: Museo Vasco de Bilbao.

IMP CAESARI G IVLIO VERO
 MAXIMINO PIO FELICI AVG GERMANICO
 MAX DACICO MAX SARMATICO MAX
 PONT MAX TRIB POT V IMP VII P P COS
 PRO COS
 G IVLIO VERO MAX NOB CAESARI
 GERMANICO MAX DACICO MAX
 SARMATICO MAX PRINCIPI INVENTVTIS
 FIL D N
 IMP G IVLI VERI MAXIMINI P FEL AVG
 VIAS PONTES TEMPORE VETVSTATIS
 CONLAPSOS RESTITVERVNT
 CVRAN Q DECIO LEG AVG PR PR C V

Imp(eratori) Caesari C(aio) Iulio Vero
 Maximino Pío Felici Aug(usto) Germanico
 Max(imo) Dacico Max(imo) Sarmatico Max(imo)
 Pont(ifici) Max(imo) Trib(unitiae) Pot(estatis) V
 Imp(erio) VII
 P(atri) P(atriae) Co(n)s(ul)
 Proco(n)s(ul)
 G(aio) Iulio Vero Max(imo) Nob(ilissimo) Caesari
 Ger(manico) Max(imo) Dacico Max(imo)
 Sarmatico Max(imo) Principi luventus
 Fil(io) D(omini) N(ostri)
 Imp(eratoris) C(ai) Iuli Veri Maximini P(ii) Fel(icis)
 Aug(usti)
 Via[m Et] Pontes Tempore Vetustatis
 Conlapsos Restituerunt
 Curan[te] Q(uinto) Decio Leg(ato) Aug(usti) Pr(o)
 Pr(aetore)
 C(larissimo) V(iro)

Traducción tomada de Abásolo Álvarez

44 centímetros de ancho y un fondo de 28 centímetros.

(GONZÁLEZ ECHEGARAY, 1997: 228) (SOLANA SAINZ, 1974: 263) (LOSTAL, 1992: 121) (BUSTAMANTE BRICIO, 1964: 275) (ABÁSOLO ÁLVAREZ, 1975: 190) (RUIZ VÉLEZ, 1987: 125)

- **Miliario de Flavio Severo**, de Gijano, de entre los años 305 a 307 d. c.

Este miliario se encuentra hoy desaparecido y se tiene noticia de él por Martín de los Heros en 1926. Según este estudioso, la columna tenía sección ovalada, y una inscripción muy clara. Texto:

VALERIO SEVERO
 P F I NOBILIS
 SIM CAES

Traducción: A nuestro Señor Flavio Valerio Severo, pío, feliz, invicto y novilísimo. (Traducción tomada de González Álvarez).

(LOSTAL, 1992: 168) (BUSTAMANTE BRICIO, 1964: 274) (ABÁSOLO ÁLVAREZ, 1975: 191) (RUIZ VÉLEZ, 1987: 124)

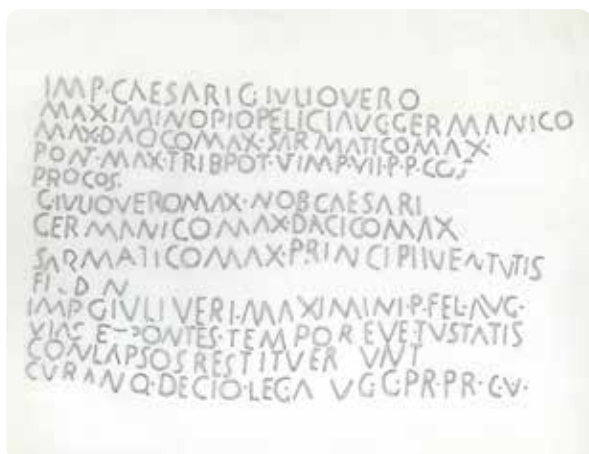


Fig. 9.- Calco del texto de la inscripción del miliario de Santecilla tomado de Lostal Prost y del Proyecto de identificación de vías romanas en Castilla y León (MORENO GALLO, 2011)



Fig. 10.- Miliario de Decio. Tarriba, Nava de Ordunte. Detalle de la inscripción.

IMPERATOS CAES G MESIO
Q TRAI A DECIO
PIO FEL INVI AUG
PONT M TRIB POTESTANTIS III
OS III P P

Al emperador César Cayo Mesio Quinto Trajano Decio, pio feliz, invicto, augusto, pontífice máximo, con la tribunicia potestad por tercera vez; procónsul y cónsul por tercera vez, padre de la patria

Traducción tomada de González Echegaray

6. La supuesta calzada romana del Ordunte o camino de las Enderrozaz

Muchos han sido los autores que apoyándose en el Camino Real de las Enderrozaz -como antes citábamos- e identificando este con la presencia de su empedrado, no han dudado de su fábrica romana y así lo han reflejado en importantes estudios históricos; eso sí, ninguno de ellos se ocupó de comprobar arqueológicamente la presencia de la técnica viaria romana en su construcción, más allá de la realización de alguna inspección ocular somera o apoyándose en otros estudiosos.

Entre los más significados autores que han tratado el Camino Real de las Enderrozaz aceptando su origen romano se encuentran Solana Sainz (1974), Abasolo Álvarez (1975), Banús Aguirre (1984), Ruiz Vélez (1987),

González Echegaray (1997), Iglesias Gil (1992), Lostal Prost (1992), Hernández (2009) etc., así como autores de ámbito local como Nuño García (1925), o Bustamante Bricio (1964, 1971), autores estos muy marcados por el apasionamiento localista.

Pese al posicionamiento de los autores citados, lo cierto es que ya a finales del siglo XX se suscitaban algunas dudas sobre la génesis romana de este camino Real, especialmente tras la gran avenida fluvial de agosto de 1983, hecho este que propició quedaran al descubierto secciones y estructuras del camino, así como de los puentes asociados al mismo, que evidenciaban serias dudas de la presencia de la técnica caminera romana en sus fábricas.

6.1. Los fondos documentales del archivo histórico del valle de Mena (AHVM)

El Ayuntamiento del valle de Mena inicia en el año 2005 un programa de transcripción de los fondos documentales del Archivo Histórico Municipal del valle de Mena, como antes citábamos.

La abundante documentación abordada en el proceso de transcripción se centra en parte en los legajos que hacen referencia a los caminos que surcan el valle de Mena, entre ellos el Camino Real de las Enderrozaz, que une las localidades de Irús de Mena y Nava de Ordunte, recorriendo las cuencas altas de los ríos Ordunte e Hijueta, ambos tributarios del río Cadagua.

Del análisis de toda esta documentación pueden extraerse algunas importantes conclusiones que exponemos seguidamente, pero por lo reiterativo de muchos de los documentos que interesan a nuestro propósito obrantes en el AHVM, solo nos referiremos a algunos de los estudiados por considerarlos representativos del conjunto y ser concluyentes y aclaratorios de la materia que nos ocupa.

Ha sido posible constatar cómo fueron muy frecuentes las demandas y pleitos relacionados con la reparación y el consiguiente repartimiento de los gastos originados en los caminos Reales del valle de Mena y otros lugares, entre los siglos XV y XIX, (AHVM, Leg. 6: 33 bis a 35). Esto generó un gran volumen documental como decíamos, de cuyo análisis pueden extraerse importantes conclusiones.

Mencionaremos ahora los documentos más importantes que dan cuenta del estado de los puentes, que por causa de las importantes lluvias acaecidas en septiembre de 1593 ("andiluvio" es la palabra definitoria empleada en muchas ocasiones), han quedado destruidos o muy dañados.

De entre los más de cincuenta puentes de fábrica de piedra o madera citados en distintos caminos del valle de Mena, se presta un especial interés por los que se sitúan en el camino Real de las Enderrozaz y en el camino Real de Villasana, particularmente los puentes de Burceña, Ranero, Nava y el puente Encimero de Villasana.

(AHVM. Leg 6. : 221 a 336 Madrid 10 de junio de 1589 a 18 diciembre de 1593).

/221 "...que en el dicho Balle auia mas de cincuentas puentes de piedra y madera en tres rios crecidos y caudalosos que por el pasauan por donde se ba y benia de todas partes de Castilla a ese Corregimiento y Señorío con diversas mercaderías y pertrechos, municiones y bastimentos..."

"... para que las dichas cavalgaduras y jentes pasasen locual todo cesarian si las dichas puentes o en particular quatro de ellas que eran las que llamauan la puente de Ranero y la de Nava y la de Villasana y la de Burceña por ser las mas necesarias..."

En el mismo legajo, muy extenso, se requiere a varios maestros canteros para que informen y valoren las obras que deben acometerse para rehacer los puentes caídos.

"... mando a Juan de Madriz e Francisco de Henao uecinos de Escalante de la merindad de Trasmiera y a Toribio del Campo uecino del Ualle de Hoz en la dicha merindad y a Juan Zorrilla uecino de Agüera merindad de Castilla Vieja maestros canteros y carpinteros parezcan ante su merced el dia martes siguiente que se contaran nueve desde dicho mes y año para que uayan en

su compañía a uer y tantear las puentes deste Ualle..."

Los canteros y carpinteros citados durante seis días recorren y describen el estado de la totalidad de los puentes dañados en Mena, que son prácticamente todos, presupuestándolos seguidamente.

Se cita que en el camino Real de las Enderrozas el puente de Irús sobre el río Hijueta está destruido; El puente de Burceña está también destruido y era de madera, al igual que el puente Ranero, estos dos últimos sobre el río Ordunte; Y el puente de Nava de Ordunte sobre el río Cadagua, también está caído y que era de madera. En el Camino Real de Irús a Villasana se cita el mal estado del puente de la Exa sobre el río Hijueta, entre Vivanco y Villasuso (hoy desaparecido), y el puente Encimero de Villasana, que era de madera y está sin servicio por su mal estado.

El documento al que nos referimos queda certificado con el testimonio y juramento de los cuatro canteros citados, junto con las descripciones y el juramento de otros once arrieros, que recorren desde hace muchos años los caminos Reales de Mena procedentes de diversas y lejanas tierras, llevando mercancías entre los puertos cantábricos y distintas tierras de Castilla.

En años posteriores se sigue insistiendo en la persistencia de los mismos problemas en los caminos



Fig. 11.- El puente Ranero aguas arriba, sobre el río Ordunte en diciembre de 1986, frente a la cuesta de Tamadero, en Partearroyo, que permanece sumergido casi permanentemente en las aguas del embalse de Ordunte, en el trayecto del camino de las Enderrozas y que la documentación del AHVM cita en 1593 como construido en madera.

Reales de Mena:

- 1731. Se constata el importante esfuerzo que se realiza en el valle de Mena para mantener en buen estado puentes y caminos. (AHVM, Legajo 6, : 145 a 159)
- 1743. Se insiste en la necesidad de la reparación de los puentes y los caminos (por estar intransitables) y se solicita la atención del monarca para que esto se ejecute. (AHVM, Legajo 6, : 291 a 298)
- 1784. Real Cédula que contiene las averiguaciones necesarias para el cobro de los impuestos de pontazgo, portazgo... de los cuales queda eximido el Valle de Mena por la Provisión Real dada por el Rey Felipe II en 1568, negándosele no obstante, el incremento del derecho de peaje.

Por otra parte, el señorío de Vivanco sigue manteniendo los derechos para exigir el pago de las huelgas en los puertos del Cabrio y la Magdalena. (AHVM, Legajo 27, : 1-115)

Este último e importante documento nos habla de algunas particularidades que incumben a los caminos Reales de Mena, como el peaje, en este caso para denegar su incremento, cuando ésta era una de las causas por las que el mantenimiento de caminos y puentes era especialmente gravoso para las arcas menesas.

También es llamativo como en 1784 y desde el año 1569, la Abadía secular de Vivanco seguía manteniendo su derecho a cobrar por el tránsito en los puertos de la Magdalena y del Cabrio, a cambio de mantenerlos abiertos en época de nieves, privilegio éste que no desaparecerá hasta la caída del Antiguo Régimen en el siglo XIX. (AHVM, Legajo 27, : 1-115)

Por último debemos resaltar el hecho de que las fuentes documentales citadas señalan como el tramo de camino Real entre Irús y Nava de Mena es un camino de recuas, es decir, mulatero y no apto para el tránsito de carros; Esto explicaría la total ausencia de marcas de carro en el empedrado actual.

6.2. Prospección arqueológica del camino de las enderrozcas

En La primavera de 2009 el Ayuntamiento del valle de Mena encarga a una empresa de arqueología un estudio encaminado a detectar la presencia de la técnica caminera romana en el Camino Real de las Enderrozcas o Camino Real del Ordunte. El trabajo se realiza en mayo de 2009, ejecutado por dos arqueólogas, con el apoyo de tres investigadores y el soporte preciso de la Oficina de Turismo del valle de Mena.

Contó con la autorización de la Dirección de Patrimonio Cultural de la Consejería de Cultura y Turismo de la Junta de Castilla y León (Expediente nº 132-09-BU), y la supervisión de la Unidad Técnica del Servicio de Cultura en Burgos.

En agosto del mismo año se produce la entrega

del correspondiente informe arqueológico (NEGREDO GARCÍA, 2009). Dicho informe se denominó **Prospección arqueológica del camino de las Enderrozcas entre las localidades de Irús y Burceña. (valle de Mena, Burgos)** - Aratikos Arqueólogos S.L. -

El informe presentado fue extenso, detallado y bien documentado y en él se menciona en el capítulo "VI., Valoración general y conclusiones", el resultado de la prospección efectuada. Concretamente se cita lo siguiente:

"En definitiva, no hay argumentos objetivos para establecer que estamos ante una obra pública de construcción romana, una consideración avalada, además, por la ausencia total de datos en las fuentes literarias clásicas sobre este trazado"

Seguidamente el informe precisa el origen de la fábrica presente en el camino:

"El camino empedrado de Las Enderrozcas presenta la fábrica típica de los caminos construidos en época moderna y, como se ha puesto de manifiesto en el apartado de documentación Histórica, obtenida de los legajos depositados en el Archivo Histórico Municipal del Valle de Mena, los trabajos de reparación en los caminos son constantes y muy costosos desde mediado el siglo XVI en adelante. Las frecuentes riadas deterioran y a veces arrasan la estructura viaria -camino y puentes-, de hecho, en la documentación queda patente las constantes quejas de los vecinos del valle por los destrozos causados por las crecidas del río Cadagua".

7. El proyecto de identificación, diagnóstico y análisis técnico – constructivo de vías romanas en Castilla y León

En agosto del año 2011 ve la luz un ambicioso trabajo de identificación viaria denominado **Identificación, diagnóstico y análisis técnico – constructivo de vías romanas en Castilla y León**, dirigido por el ingeniero de obras públicas y especialista en caminería romana Isaac Moreno Gallo. (MORENO GALLO, 2011). Moreno Gallo apoyado por un equipo constituido por historiadores, documentalistas y arqueólogos, aplicando diversas técnicas de localización y prospección así como de documentación y análisis arqueológico, alcanza a identificar un total de 2.373 kilómetros de vías romanas en esta Comunidad, que serán confirmadas arqueológicamente.

Entre los muchos trayectos identificados en este trabajo, se encuentra la vía de nuestro interés, que se denominó **Vía romana de Flaviobriga a Uxama Barca**, con una longitud de 115 kilómetros. Pertenecientes a dicha vía habían sido descubiertos, y confirmados arqueológicamente, varios tramos de gran longitud e inmejorable estado de conservación -dado el tiempo transcurrido desde su construcción- que discurrían por el valle de Lusa (Burgos), valle este contiguo por el sur

al de Mena. Así mismo se habían localizado varios puntos también confirmados arqueológicamente, del trazado de esta vía en la Merindad de Montija, municipio este también limítrofe con el valle de Mena por el oeste.

La dirección que tomaba la vía se encaminaba al paso del Cabrio, procedente de la cuenca de Miranda de Ebro. Se adivinaba de este modo y a la vista de los tramos viarios confirmados, que el trayecto completo de la vía enlazaría la ciudad autrigona de Uxama Barca (Osma de Valdegovía) situada al norte de la cuenca de Miranda, con la colonia romana de Flaviobriga, junto al Portus Amanum, en el mar Cantábrico. Se había confirmado así la hipótesis apuntada más de un siglo antes por Fidel Fita, tal como inicialmente señalábamos.

Por lo que se refiere a la comunidad de Castilla y León solo faltaba completar la identificación en la vía Flaviobriga - Uxama Barca, siquiera de un tramo viario cierto constatado científicamente, que fijara el transcurso de esta vía por el valle de Mena, antes de enlazar con los restos viarios romanos situados entre Balmaseda y Castro Urdiales.

8. La intervención arqueológica en el yacimiento de Paradores de Vivanco

El análisis arqueológico es el método de estudio científico adecuado para establecer el origen y la cronología de una estructura antigua. Por esta razón se decidió utilizar este procedimiento para precisar sin duda el origen de la estructura viaria localizada en Paradores de Vivanco.

La fecha elegida para la realización de la excavación arqueológica sobre el camino de las Torcas fue mayo de 2013 y efectivamente, los días 11 y 12 de mayo del citado año un equipo de arqueólogos de la Sociedad de Ciencias Aranzadi realizó la intervención arqueológica. Contó, lógicamente, con la autorización preceptiva de la Dirección de Patrimonio Cultural de la Consejería de Cultura y Turismo de la Junta de Castilla y León en Burgos (expediente nº AA-119/2013-013).

El lugar preciso para efectuar la excavación arqueológica fue un punto situado en el extremo este del camino de las Torcas, dado que presentaba unas características formales que evidenciaban la posibilidad de la presencia casi completa de la estructura viaria, es decir, que el uso agrícola secular en las fincas adyacentes no había mermado significativamente su anchura total al tratar de apurar los márgenes del sembrado.

Localización del yacimiento: Coordenadas UTM 30T 0472386 4771399 / 43° 05,575' 003° 20.433'.

Altitud: 342 metros.

Previa limpieza, topografiado y delimitación del área de intervención, se practicó la sección transversal al camino para interpretar el paquete de firmes de que se compone la vía, así como de la potencia en cada tongada, hasta alcanzar el firme natural del terreno (MORENO GALLO, 2009).

Las dimensiones en anchura que ofrecía la sección completa de la vía eran claramente mayores que las de un camino rural corriente actual.

Sus medidas fueron de un ancho total en la base -según el registro arqueológico- de 8,40 metros, corres-

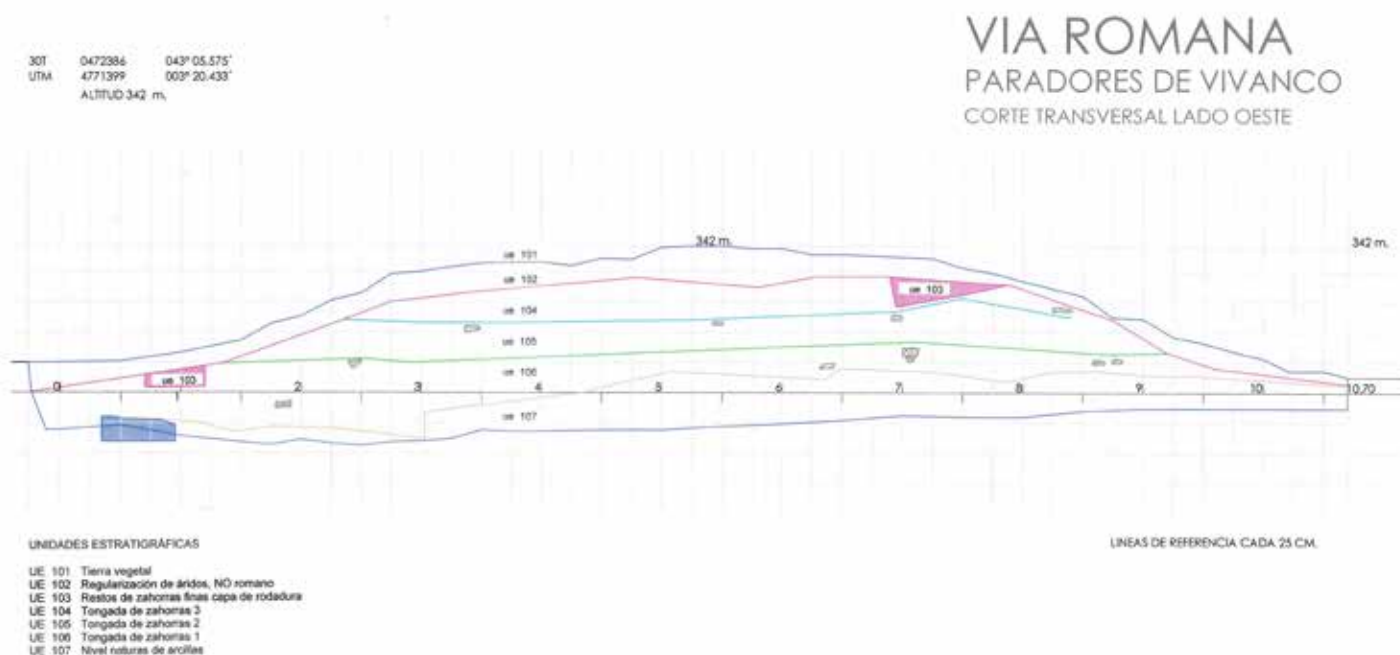


Fig. 12.- Estratigrafía de la sección arqueológica practicada en la vía en Paradores de Vivanco. Corte transversal lado oeste.

pondiendo esta dimensión a la suma del ancho de los dos taludes laterales de unos 1,50 metros cada uno, más el tablero de rodadura de 5,40 metros. Estábamos por tanto ante una vía de 18 pies romanos de anchura.

El resultado obtenido fue un gran paquete de zahorras de 120 centímetros de potencia, procedente según los ensayos de sedimentología practicados de depósitos fluviales, que no se correspondían con los materiales geológicos naturales propios del emplazamiento o su entorno inmediato. Esto permitió afirmar que dicho paquete de zahorras era de origen antrópico y conformado en sucesivas deposiciones sin que mediara una cronología significativa entre ellas, y característico del afirmado de una vía genuinamente romana. La intervención no arrojó materiales arqueológicos más allá de los de naturaleza geológica componentes de las diferentes tongadas conformantes del paquete de zahorras.

Inicialmente se presentaron algunas dudas sobre la presencia o no de bordillos de piedra en el lado sur de la vía (el lado norte no ofrecía el menor rastro de bordillos) puestas a la luz durante la excavación, pero se concluyó que las piedras halladas estaban naturalmente asentadas, es decir, no habían sido colocadas por el hombre y carecían de continuidad lineal (aparentemente), por lo que no podían ser consideradas bordillos ni por su factura ni por su asentamiento.

En este momento solo restaba es este aspecto ve-



rificar o no la localización lineal y continua de bordillos o elementos delimitadores en las zonas adyacentes a la excavación, por lo que se practicó una pequeña cata secundaria por el lado sureste con el objeto de tratar de comprobar la posible presencia de algún bordillo, pero solo se apreció la existencia de un afloramiento de piedra asentado naturalmente en el substrato de arcilla, por lo que se determinó que efectivamente no existían bordillos en este punto de la vía.

Quedaba pues, tratar de obtener la estratigrafía completa del paquete de zahorras e interpretar arqueológicamente la sección constructiva puesta al descubierto. Y efectivamente, semanas más tarde y tras ir produciéndose el proceso de meteorización de los cortes efectuados, se trazaron con cuerdas los distintos niveles estratigráficos apreciados (unidades estratigráficas).

Descrito desde abajo hacia arriba sería como sigue:

Firme natural del terreno (UE 107), que resultó ser una arcilla muy compacta y limpia sin síntomas de remoción alguna, que evidenciaba haber sido regularizada en su acabado superior, tratando de obtener un plano de sustentación del paquete de gravas que conformaría la vía lo más uniforme y horizontal posible.

Encima del nivel natural antes descrito, se pudieron delimitar tres tongadas superpuestas (UU.EE. 106, 105, 104) de zahorra natural de gravas, procedentes todas ellas de un depósito fluvial, tal como se determinó en los ensayos de sedimentología realizados, de un espesor aproximado de unos 30 centímetros cada una de ellas (medida aproximadamente equivalente a un pie romano).

Cercanas a los extremos de cada una de estas tongadas, se apreciaron lo que pudieron haber sido alineaciones de piedras longitudinales al camino, que debieron servir como referencia visual en el vertido y puesta en obra para precisar la extensión lateral de los vertidos de zahorra.

En los extremos de la excavación y ya en los taludes de tierra característicos de una vía romana, pudieron delimitarse sendas pequeñas bolsas de gravas naturales (UE 103), de una granulometría claramente inferior a la de las tongadas del paquete de gravas antes citado. Esto se interpretó como restos de la capa de rodadura de época romana, que normalmente se componía de una tongada de gravas finas que mejoraba considerablemente el tránsito y que por causa del uso secular, por un lado, y la falta de mantenimiento tras el desmoronamiento de la administración romana por otro, habían tendido a ser expulsadas de una forma natural fuera de la vía, dejando descarnado el acabado superficial al punto de en la práctica desaparecer casi completamente.

Hasta aquí exponemos el relato estratigráfico de lo

Fig. 13.- Estratigrafía de la sección arqueológica señalada mediante cuerdas. Puede observarse bajo la cuerda azul el lecho arcilloso virgen



Fig. 14.- El extremo sur (corte oeste) del yacimiento una vez excavado y limpiado. Obsérvese el nivel inferior de arcilla que conforma el soporte del conjunto. Foto Aranzadi.

que se consideró propiamente romano, porque sobre el conjunto antes citado, pudo comprobarse la existencia de un cuarto nivel de gravas (UE 102) mezcladas con tierra vegetal, de entre 10 y 30 centímetros de espesor, de una granulometría y procedencia claramente distintas a las antes citadas, que se interpretó como un intento de mejora del camino en época indeterminada y posterior a la romana, probablemente en época moderna.

Sobre el nivel anterior se localizaba una última capa de tierra vegetal suelta, (UE 101) con abundancia de restos orgánicos y cascajo diverso, afectada por el tránsito caminero; se trataba de la capa de acabado superior actual del camino de las Torcas.

En el correspondiente informe arqueológico presentado ante las autoridades (AGUIRRE MAULEÓN, 2014), se define la estratigrafía observada en el yacimiento de Paradores de Vivanco del siguiente modo:

“Se identificado un total de siete unidades estratigráficas que se enumeran a continuación. En ninguna de ellas se ha encontrado materiales arqueológicos. Las unidades 103-104-105 y 106 son idénticas en cuanto a su composición sin embargo el análisis minucioso de los cantiles ha permitido definir sucesivas deposiciones de materiales, que han sido numeradas de forma correlativa.

A continuación se adjunta un esquema gráfico, realizado a escala, donde se representa el terreno natural, el sustrato arcilloso explanado en forma escalonada transversalmente, para mejor apoyo de las capas del firme, y sus sucesivas capas, identificadas en la nomenclatura arqueológica como unidades Estratigráficas.

Algunas de estas capas no son fruto de una estratigrafía formada en cronologías muy distantes en el tiempo, o como resultado de destrucciones y/o sedimentaciones, por el contrario sí responden a una metodología constructiva, similar a la actual de construcción de caminos, en la que se depositan sucesivas capas

de materiales pétreos para la correcta compactación, de forma que pueda conseguirse la densidad adecuada que evite posteriores asentamientos del firme. Por tanto, toda esta estructura formada así, responde a un mismo momento cronológico y constructivo no alterado con el paso del tiempo, hasta hoy. En sentido con el objetivo de intentar determinar esas sucesivas deposiciones las hemos presentado como las unidades 104-105 y 106.”

Este conjunto de evidencias permitió interpretar el yacimiento por sus dimensiones, como una vía que en origen había tenido una potencia total de 4 pies romanos (120 centímetros) y un tablero de rodadura de 18 pies romanos (540 centímetros)

La conclusión final una vez escuchadas y puestas en común las opiniones de las personas componentes del equipo arqueológico y debatidos los razonamientos que se exponían, fue unánime:

Estábamos ante un camino construido con la técnica viaria romana. Se trataba por tanto, de una auténtica vía romana.

Para el interés historiográfico local y regional, se había fijado sin lugar a dudas, un punto cierto constatado científicamente, en el trazado de la vía en estudio en el valle de Mena.

9. Descripción de la vía entre Flaviobriga y Uxama Barca y su paso por el valle de Mena

Estando suficientemente acreditado todo lo que hemos venido exponiendo, se ha podido reconstruir el trazado completo a través del valle de Mena y territorios adyacentes, de la vía romana entre Flaviobriga y Uxama Barca, siempre y cuando se de por buena la vieja hipótesis del trazado de esta vía en territorio de Vizcaya y Cantabria salvando el puerto de las Muñecas.

Pese a que la documentación medieval es muy es-

en un lugar indeterminado el río Cadagua, y por las intermediaciones de la actual calle "La Calzada" de Balmaseda primero y el trazado del FF.CC. de la Robla después, llega al puente de las Oleas en El Berrón, valle de Mena, Burgos.

Desde este punto, una vez se ha alcanzado el valle de Mena, sigue en dirección a Santecilla, donde se halló junto a la desaparecida ermita de San Andrés el miliario del año 238 anteriormente descrito y que hoy se expone en el Museo Vasco de Bilbao. Sigue en dirección a Gijano y luego al barrio de Tarriba en Nava de Ordunte, donde se ha identificado un pequeño tramo de vía no lejos de su estación de ferrocarril.

Continúa hacia Ungo en un recorrido cercano a la carretera C-6318, alcanza la Presilla, donde se separa de la citada carretera por el sur, dirigiéndose luego hacia Entrambasaguas, en cuyo término se identificó otro tramo de vía de unos 120 m. de longitud; posteriormente se alcanza el barrio de Mercadillo, donde vuelve a coincidir con la carretera citada, identificándose en un desmonte, ya en Villasana, la sección característica de una vía romana.

En Villasana atraviesa de nuevo el río Cadagua, seguramente por el antiguo emplazamiento del puente Encimero o en un punto cercano a este; prosigue por el término de Pradillos, donde creemos haber identificado otro tramo de vía; seguidamente se sobrepasa la localidad de Villanueva por el norte y se alcanzará Barrasa de Mena y por las proximidades de la carretera C-6318 llega al término de Paradores, desviándose hacia el sur para cruzar el río Hijueta por el desaparecido puente de la Exa y así enlazar con el camino de la Torcas en Paradores de Vivanco, lugar en el que se realizó la excavación arqueológica de mayo de 2013, para posteriormente cruzar la localidad de Vivanco muy probablemente en un trazado coincidente con la carretera actual CL-629.

Desde esta localidad, en un trazado similar al de dicha carretera y muy ligado a ésta, sobrepasaría el puerto de El Cabrio llevando una cota siempre superior a la de la actual carretera, para seguidamente alcanzar la localidad de Bercedo, en la merindad de Montija. Continúa hacia Villasante y el Rivero de Montija y girando hacia el este por la localidad de Tabliega, se adentra en el valle de Losa pasando junto al yacimiento romano de Salinas del Rosio; Atraviesa este valle de oeste a este pasando por las cercanías del yacimiento romano de los Casarejos en San Martín de Losa, para alcanzar las proximidades de Berberana; Desde esta localidad y en dirección sur alcanza Uxama Barca (Osma de Valdegovía, Álava).

10. Conclusiones

Han sido expuestas en el presente trabajo, cuantas circunstancias atañen a la presencia material de una vía romana en el valle de Mena y territorios cercanos,

aportando evidencias de carácter tanto arqueológico como documental sobre la materia. Igualmente se ha aportado el registro documental y argumentativo preciso, que vienen a desmentir las viejas hipótesis sobre el trazado viario romano en el valle de Mena siguiendo el trazado del Camino Real de las Enderrozas que recorre la cuenca alta del río Ordunte.

También ha sido descrita la intervención arqueológica efectuada sobre un tramo viario identificado hoy con el camino de las Torcas en Paradores de Vivanco, que ha permitido registrar la estratigrafía del subsuelo y determinar la tipología constructiva de un tramo de calzada. Dicha estratigrafía está conformada mediante ahorras aportadas desde depósitos naturales procedentes de otras zonas del entorno, para elevar el firme de la calzada hasta un máximo de 1,5 metros sobre los terrenos colindantes.

Igualmente han podido ser confirmadas mediante los estudios geofísicos practicados, las conclusiones establecidas en la intervención arqueológica practicada en mayo de 2013.

Junto a la verificación del aporte antrópico de los materiales constructivos empleados, la disposición de los mismos, su perfil alomado y taludes en las bandas laterales, puede afirmarse que estamos en presencia de la tipología constructiva más características de las calzadas de época romana del tipo *terrenae*. En este sentido sirvan como referencia los estudios sobre las vías romanas de la Comunidad, que han sido promovidos por la Junta de Castilla y León.

El sondeo arqueológico confirma los resultados de los estudios previos realizados sobre el trazado de la calzada romana que transcurría entre Uxama Barca y Flaviobriga y que atravesaba, como ha quedado demostrado, el Valle de Mena. La vía romana puesta al descubierto y el yacimiento arqueológico asociado a ella, se convierten de este modo en un hito histórico y patrimonial para el análisis de la historia del poblamiento del Valle de Mena que, sin duda, ha sido un eje vertebrador en su organización espacial a lo largo de siglos.

El resultado obtenido mediante el estudio de la vía Flaviobriga Uxama Barca a través del valle de Mena es muy importante, dado que las calzadas de época romana ayudan de manera singular a localizar otros enclaves arqueológicos vinculados a las mismas (*villae*, *mansio*, *mutatio*, *turris* etc.), que podrían convertirse en un importante recurso patrimonial para el Valle de Mena y la comunidad de Castilla y León.

11. Agradecimientos

El presente trabajo tiene su origen en la conferencia pronunciada por sus autores en el mes de julio de 2013, en Burguete (Navarra), en el marco del Congreso titulado "Jornadas sobre las Calzadas Romanas en la Antigüedad", organizado por la Sociedad de Ciencias Aranzadi y a invitación de esta, por lo que expre-

samos ahora nuestro agradecimiento más sincero a esta Institución.

Agradecemos particularmente el apoyo recibido de Juantxo Aguirre Mauleón, Rafa Zubiría, Juan Mari Martínez Txoperena, Ekinhe García y el resto del equipo arqueológico de Aranzadi, en la ejecución de la excavación arqueológica efectuada en mayo de 2013 en el yacimiento de Paradores de Vivanco, así como por su posterior apoyo y asesoramiento en la redacción del Proyecto de Puesta en Valor del yacimiento romano de Paradores de Vivanco. (Ayuntamiento del valle de Mena, 2014)

No podemos olvidar de ningún modo los comentarios de aliento, consejos y apoyo incondicional del profesor Juan José García González y de su constante colaboradora y amiga Lucía García Aragón.

También queremos reconocer el apoyo recibido de Salvador Domingo Mena, en el aporte de informaciones camineras de gran interés para la materia estudiada.

Así como tampoco olvidamos al incansable investigador Isaac Moreno Gallo, sin cuyos consejos y permanente trabajo y apoyo seguramente no se hubiera localizado el yacimiento de Paradores de Vivanco y otros muchos.

A Juan Vara Rebolledo y a Federico San Sebastián Flechoso, por su generosidad y colaboración desinteresada.

Nuestra atención también para las instituciones concernidas:

La Unidad Técnica del Servicio de Cultura de la Junta de Castilla y León en Burgos, por sus facilidades de gestión. El Ayuntamiento del valle de Mena, por creer en este proyecto. El Ceder Merindades, por su financiación. Y muy especialmente a la Junta Administrativa de Vivanco de Mena y sus vecinos, por el interés y apoyo mostrados en el proceso.

12. Bibliografía

- ABÁSULO ÁLVAREZ, J.A.
1975 *Comunicaciones de la época romana en la provincia de Burgos*. Burgos.
- AGUIRRE MAULEÓN, J.
2014 *Memoria de la intervención arqueológica realizada en un tramo de la calzada romana situada en Paradores de Vivanco*. Valle de Mena.
- AYUNTAMIENTO DEL VALLE DE MENA
2014 Proyecto de puesta en valor. Punto de interpretación de la vía romana Flavióbriga – Uxama Barca. Paradores de Vivanco, valle de Mena. Burgos. Valle de Mena.
- BANUS AGUIRRE, J.L.
1984 La llamada vía Pisóracica – Flavióbriga, en Institución cultural de Cantabria, revista *Altamira* vol. XLIV: 87 a 111. Santander.
- BOHIGAS ROLDÁN, R., CAMPILLO CUEVA, J., CHURRUCA GARCÍA, J.A.
1984 Carta arqueológica de la provincia de Burgos. Partidos judiciales de Sedano y Villarcayo, en revista *Kobie* nº XIV. Bilbao.
- BUSTAMANTE BRICIO, J.
1964 La calzada romana Pisoraca – Flavióbriga en el valle de Mena, en *Boletín de la Institución Fernán González* nº 163, páginas 272 a 276. Burgos.
1971 *La tierra y los valles de Mena. Biografía de un municipio*. Bilbao.
- CELDRÁN GOMÁRIZ, P.
2003 *Diccionario de topónimos españoles y sus gentilicios*. Madrid.
- DURÁN FUENTES, M.
2004 *La construcción de puentes romanos en Hispania*. Santiago de Compostela.
- FITA COLOMÉ, F.
1895 Nuevas lápidas romanas de Tarragona, Palencia, Salvatierra de Barros y Nava de Mena, en *Boletín de la Real Academia de la Historia*, tomo XXVI, páginas 59 a 79. Madrid.
- GARCÍA DE CORTAZAR, J.A.
2001 *Historia de la Edad Media. Una síntesis interpretativa*. Madrid.
- GARCÍA GONZÁLEZ, J.J., PETERSON, D., GARCÍA IZQUIERDO, I., GARCÍA ARAGÓN, L.
2010 Introducción al conocimiento de las vías romanas de la cuenca del Duero a través de la documentación medieval, en *V Congreso de las obras públicas romanas. "Las técnicas y las construcciones en la ingeniería romana"*. Córdoba.
- GONZÁLEZ ECHEGARAY, J.
1997 *Los cántabros*. Santander.
- GONZÁLEZ RODRÍGUEZ, A.
1999 *Toponimia mayor de Cantabria*. Santander.
- GORROCHATÉGUI, X., YARRITU, M.J.
1991 *Memoria de la campaña de prospecciones arqueológicas en el entorno geográfico del pantano de Ordunte (valle de Mena, Burgos)*. Bilbao.
1995 *El megalitismo en el Cantábrico occidental*. San Sebastián.
- HERNÁNDEZ SANCHEZ – BARBA, M.
2009 *Historia del Real valle de Mena*. Madrid.
- HORCH I.
1992 En la conferencia "Día del nombre de Castilla", páginas 30 a 40. Burgos.
- IGLESIAS GIL, J.M.
1992 *Las comunicaciones de la Cantabria romana*. Santander.
- LOSTAL PROST, J.
1992 *Los milenarios de la provincia Tarraconense*. Zaragoza.

MARTÍNEZ DEL CASO - LÓPEZ, M.

1908 Los miliarios romanos del valle de Otañes, en *Boletín de la Real Academia de la Historia* tomo LIII, páginas 389 a 411. Madrid.

MARTÍNEZ DÍEZ, G.

1997 El monasterio de San Millán y sus monasterios filiales. Documentación emilianense y diplomas apócrifos, en revista *Brocar*, páginas 7 a 53. Logroño.

MARTÍNEZ PEÑA, P.

2008 El substrato lingüístico indoeuropeo en una comarca cantábrica: El valle de Mena, en revista *Mar Océana* nº 20, páginas 145 a 154. Madrid.

MORENO GALLO, I.

2004 *Vías romanas. Ingeniería y técnica constructiva*. Madrid.
2009 *Vías romanas. Identificación por la técnica constructiva*. En revista *Cimbra* nº 389. Madrid

2011 *Identificación diagnóstico y análisis técnico constructivo de vías romanas en Castilla y León*. Edición digital.

MURGA, F.

1982 Hallazgo de un poblado de la edad del Hierro en el valle de Mena (Socueto), en *Diario de Burgos* de 16/03/1982. Burgos.

NUÑO GARCÍA, A.

1925 *El valle de Mena y sus pueblos*. Santoña.

NEGREDO GARCÍA, M.J., MARTÍNEZ GONZÁEZ, G.

2009 Informe. *Prospección arqueológica del camino de las En-derrozas entre las localidades de Irús y Burceña*. Burgos.

ORTEGA VALCARCEL, J.

1969 La evolución del paisaje agrario en el valle de Mena, Burgos, en *Estudios Geográficos* nº 114, páginas 107 a 164. Valladolid.

1974 *La transformación de un espacio rural. Las montañas de Burgos*. Valladolid.

RUIZ VÉLEZ, I., MARTÍNEZ MARTÍNEZ, S.L., JUEZ CABANES, J.R., eta allí.

1987 *Arqueología del norte de Burgos*. Burgos.

RUIZ DE LOIZAGA, S.

1994 Toponimia mayor y menor del occidente de Álava en la alta Edad Media, en Institución Sancho el Sabio, revista de cultura e investigación vasca nº 4. *Estudios alaveses*. Vitoria.

SACRISTÁN DE LAMA, J. D.

2007 *La edad del Hierro en la provincia de Burgos*. Salamanca.

SERRANO Y PINEDA, L.

1930 *Cartulario de San Millán de la Cogolla*. Madrid.

SILLIÉRES, P.

1993 *La búsqueda de las calzadas romanas: desde la fotointerpretación hasta el sondeo*. Zaragoza.

SOLANA SÁINZ, J.M.

1974 *Autrigonia romana. Zona de contacto Castilla – Basconia*. Valladolid.

UBIETO ARTETA, A.

1976 *Cartulario de San Millán de la Cogolla 759 – 1076*. Valencia.

Voies antiques et exploitations minières. L'exemple des mines romaines de Teilary à Urepel

Old routes and mines. The Roman Mines of Teilary in Urepel

Mots-clés: chaussée, industrie minière, métaux

Gako-hitzak: galtzadak, meatzaritza, metalak

Key words: roads, mining, metals

Eric Dupre-Moretti¹, Christian Saint-Arroman¹

RÉSUMÉ

L'étude de deux voies transpyrénéennes dans la grande zone du Kintoa, la voie Haira/Aldudes, et sur les hauteurs des montagnes de Baigorri/Valcarlos, le « chemin Ritche » , montre leur fonction depuis l'Antiquité voire la Protohistoire : voies de communication trans-montagnardes, et voies économiques notamment lié à l'exploitation des ressources minières polymétalliques et des établissements métallurgiques.

LABURPENA

Kintoa izeneko eremu handian dauden Pirinioetako bi bideren, Haira/Aldudes bidearen, Baigorri/Valcarlosetako mendien garaieren eta «Ritche bidearen» azterketak agerian utzi dute antzinatasunetik, protohistoriatik, bide horiek bete duten funtzioa: mendietako komunikazio-bideak, eta metal anitzeko meatzaritza-baliabideen ustiapenarekin eta meatzaritza-establezimenduekin bereziki lotutako bide ekonomikoak.

ABSTRACT

The study of two trans-Pyrenean roads in the large area of Kintoa, the Haira/Aldudes road and the Ritche road at the top of the Baigorri/Valcarlos mountains, demonstrates what they have been used for since Antiquity and, in fact, since Protohistory: trans-mountain connections and trade routes particularly linked to the exploitation of polymetallic mines and metallurgy businesses.

1. Sociedad de Ciencias Aranzadi.

1. Les voies antiques de la region de Cize

En 1700, l'intendant Pierre Cardin LEBRET (1640 / † 1710) relatait à Louis le Grand-Dauphin, fils aîné du roi de France Louis XIV, l'état de plusieurs voies menant en Haute-Navarre :

« Quoique les passages de Basse-Navarre en Espagne par les montagnes soient très difficiles surtout en hiver, il ne serait pas pourtant impossible d'en rendre quelques uns praticables, même pour le canon. – Du Pays de Cize, on peut passer en Haute-Navarre par Saint-Michel, le village d'Orbaizeta en la vallée d'Ahescoa [Aezkoa], composé de 60 familles et éloigné de Pampelune de six lieues dont quatre de montagnes et deux de plaines ; les mulets chargés y passent toute l'année hors dans les grandes neiges ; le chemin est le meilleur et le plus commode pour aller à Sanguesa ; mais il y a un grand détour pour aller à Pampelune. On passe encore au port de Garhiel [Harriel ? ou Harriet ?] dont on descend à Orbaizta et de là on peut aller à Oxagaray [Ochagavia], petite

ville de 300 familles en la vallée du Roncal : les mulets chargés peuvent tenir cette route. Du port d'Iray [Iraty] on peut aussi aller à Oxagaray mais le chemin n'est pas fort fréquenté ; un cheval y peut pourtant passer. Il y a d'Iray à Oxagaray deux lieues et demie. De Saint-Jean-Pied-de-Port en passant par la vallée de Baïgorry et en remontant le long de la rivière d'Al-dudy, on peut aller à Spinass [Espinal], bourg de la vallée d'Erro distant de Burguette d'une demie lieue. De là on passe à Zubiry, distant de Pampelune de 3 lieues ; mais le chemin le meilleur et le plus ordinaire tant en hiver qu'en été est celui de Saint-Jean-Pied-de-Port à Arnéguy, dernier village de Basse-Navarre. Là, à peine a-t-on franchi la rivière qu'on entre de plein pied dans le territoire de Valcarlos, en Haute-Navarre, à un quart de lieue de Roncevaux. A Burguette, on prend le chemin de Pampelune à Zubiry.

Enfin le chemin qu'on peut rendre meilleur avec plus de facilité même pour faire passer le canon est celui de Saint-Jean-Pied-de-Port à la montagne d'Orisson,



Fig. 1. Voies antiques: 1- Auritz/Burguete- Elizondo. 2- Ritche. 3- Chemin royal. 4- Camino Alto.

Fig. 2.

- Es notable que este camino (rojo) seguía una falla geológica dislocada y muy mineralizada (amarillo). Esta falla es cortada por 3 filones de plomo-zinc y plata (azul).
- La potencia económica de esto camino está enlazada con la existencia de varias minas y sitios metalúrgicos que existen a lo largo de esta falla debajo la cresta de la montaña de Haira.
- La explotación de estas minas existe desde la época protohistórica, primero de cobre, plomo, hierro, plata y oro, y posteriormente los romanos han explotando minas de cobre y de plata.

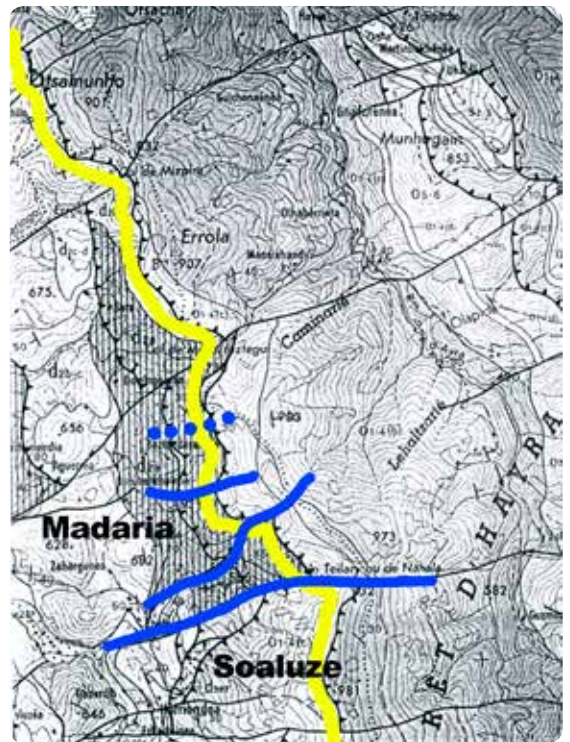
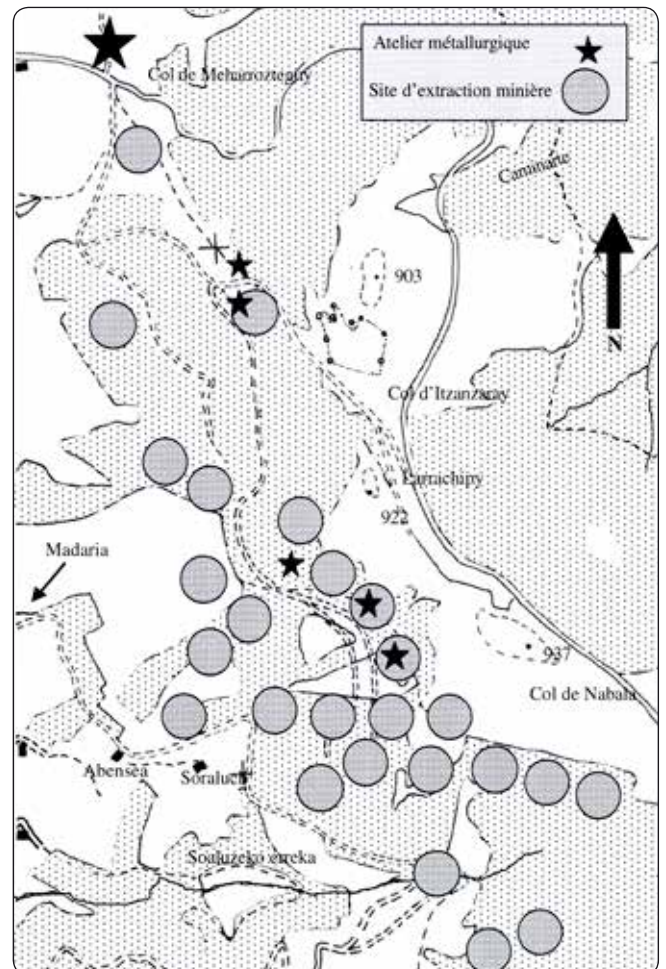
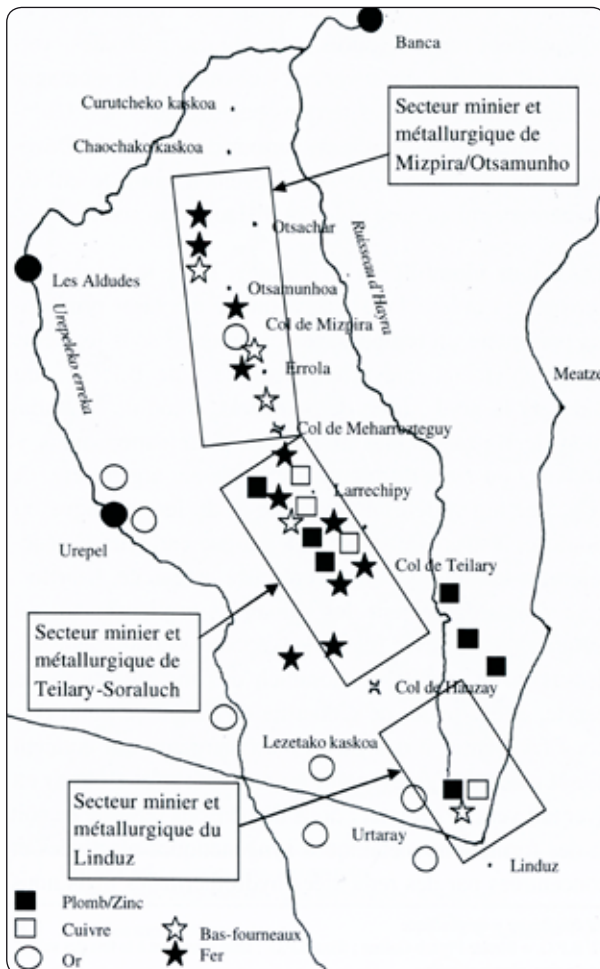


Fig. 3. A gauche secteur minière de Baigorri.

Fig. 4. A droite, les sites minières et métallurgique de Teilarly.



aux ruines du Château Pignon; ensuite par le haut de la montagne d'Altazcar [Altobiscar] à Roncevaux et à Burguete qui sont au pied de cette montagne.»

L'intendant LEBRET énumère 6 voies:

- La première voie évoquée est celle qui remontant la vallée de la Nive de Béhérobie passe en Haute-Navarre par le col d'Organbide puis en vallée d'Aezkoa par le col d'Aspegi, dit également «col de Mauetxe» pour atteindre Orbaizeta par la vallée de Txangoa. Cette voie entre le col d'Organbide et le col d'Aspegi est ponctuée de monuments protohistoriques (cromlechs, dolmen, fond de cabanes) démontrant ainsi l'ancienneté de sa fonction de voie transpyrénéenne.
- La seconde est celle du port d'Harriet qui venant de Saint-Michel en suivant la vallée du Mendiola, suit ensuite la crête de Garateme, descend sur le quartier Elurzaro, passe ensuite au quartier Oillaskoa, passe le port d'Arnostegi dont le nom est également «Hiruburieta lepoa », descend en direction de Muskuldi et arrive enfin à Orbaizeta par la vallée de Txangoa. Cette voie est également une voie ponctuée de monuments protohistoriques.
- La troisième est celle d'Irati à Oxagavia passant par las Casas Reales et traversant la sierra Abodi.
- La quatrième emprunte, venant de Saint-Jean-Pied-de-Port la vallée de Baigorri puis celle des Al-

dudes pour passer le port de Sorogain et rejoindre Espinal, puis le val d'Erro.

- La cinquième est celle appelée «Chemin Royal» qui figure sur la carte de MATIS & MAULEON de 1717 comme ayant été taillée dans le roc pour le passage des chevaux et des mulets, passe par Arnegi, Valcarlos, le port d'Ibanieta, l'abbaye de Roncevaux et Burguete.
- La sixième est le «Camino alto», dit encore «route des Crêtes», «route de l'Artillerie» ou «route Napoléon», qui, venant de Saint-Jean-Pied-de-Port, passe par la montagne d'Orisson, Château-Pignon, le Leizar arteka, le port de Astabiskar pour descendre sur l'abbaye de Roncevaux. C'est la fameuse «voie romaine» des historiens et des archéologues.

Deux voies ne sont pas mentionnées par l'intendant LEBRET pas plus qu'elles ne sont citées vers la fin du XVIIIème siècle dans un document officiel du commandant de la place de Saint-Jean-Pied-de-Port dénombrant les différents chemins ou voies d'accès de Haute-Navarre en Navarre:

- Celle qui de Burguete monte vers le nord au col du Linduz, puis suit la dorsale montagneuse de l'interfluve Nive d'Arnegi/Nive de Baigorri jusqu'à l'Adarza et finalement jusqu'à Lasse et Uhart-Cize que les historiens appellent «voie RITCHER »,



Fig. 5. La voie passe au milieu des travaux miniers de meatxe et continue vers le col d'Ehunzaroi. (photo Dupré-Moretti).

- Celle qui du col du Linduz suit la crête interfluve du ruisseau d'Haira/Nive des Aldudes jusqu'au col de Berderiz ou jusqu'au col d'Elhorrieta pour déboucher sur la vallée de Mayan-de-Baztan, voie appelée communément autrefois «chemin de la Fonderie à Roncevaux».

Elles sont toutes deux ponctuées de monuments protohistoriques qui démontrent leur haute antiquité.

2. La «voie Ritcher»

Chez certains auteurs et historiens, cette voie porte le nom de «voie RITCHER» du nom d'un ancien général d'armée en retraite qui vivait à Saint-Jean-Pied-de-Port au milieu du XXème siècle ; féru d'histoire régionale et d'archéologie, il avait proposé dans les années 1950 que la piste Lindus/Adarza/Munhoa qui suit la crête de l'interfluve Nive d'Arnegi/Nive d'Haira puis Nive de Baigorri, pouvait être un ancien chemin utilisé par les Romains.

Pendant, ce chemin était déjà connu par les historiens comme une voie que les troupes françaises et espagnoles avaient utilisée pendant les guerres de la Révolution puis Napoléoniennes : le très célèbre maréchal HARISPE qui défendit le rocher d'Arrola en 1793, et le général REILLE lors de la terrible retraite de 1813.

L'hypothèse de RITCHER est renforcée par plusieurs constatations et faits :

- Tout d'abord, tout le long de ce chemin plusieurs monuments protohistoriques prouvent l'utilisation ancienne de cette voie traversière méridienne.

- Il existe près et en-dessous du sommet du Linduz des gisements de fer, de plomb, de cuivre et d'argent qui ont été exploités par les Protohistoriques puis par les Romains notamment au début du 1er siècle de notre ère. D'autres gisements polymétalliques ont été exploités le long de cette voie : de fer et cuivre ont été exploités au col de Meatz, de plomb près du col de Berain, d'or près de Dartepe.

- En général, les Romains doublaient le passage d'un col et encadraient une vallée de transit économique et stratégique par deux voies ou pistes, l'une sur la hauteur de la rive droite, l'autre sur la hauteur de la rive gauche. Nous retrouvons donc cet encadrement sécuritaire pour la vallée du Valcarlos avec le «Camino alto» sur la hauteur orientale, et la «voie RITCHER» sur la hauteur occidentale.

- Enfin, nous avons découvert au pied du rocher d'Arrola, des tessons de céramique commune tournée hispano-romaine dont l'analyse pétrogra-



Fig. 6. La voie du col d'Hautzay en forêt d'Haira. Elle est ponctuée de monuments protohistoriques. (photo Dupré-Moretti)

phique oriente l'origine de production vers la zone des volcans catalans de la région d'Ollot.

Il existe au sommet de l'Adarza des ruines sans âge et dont personne ne sait exactement de quoi il s'agit, aucune fouille archéologique n'ayant été entreprise sur le site. Certains auteurs pensent qu'il s'agit d'un ermitage, d'autres que cette construction pourrait être un fortin érigé par les armées du roi d'Aragon et régent de Castille, Fernand II le Catholique, lors de la conquête de la Navarre en 1512, d'autres encore qu'il s'agit des restes d'un fortin romain, et peut-être même des ruines du Summo pyreneo de l'itinéraire d'Antonin. C'était d'ailleurs l'idée du général RITCHER. Personnellement nous ne le pensons pas ; établissant un parallèle avec le site fortifié de Château-Pignon dressé sur le «Camino alto» au moment de la conquête de la Navarre au début du XVIème siècle, il s'agit pour nous d'une fortification de cette période troublée de l'Histoire. Cependant, il ne faut pas négliger l'idée que l'aspect et la situation stratégique du site ont pu amener les Romains à établir un poste de surveillance ou de défense à cet endroit. Le même questionnement se pose pour le rocher d'Arrola, véritable tour naturelle de rochers et naturellement défendue par ces rocs. D'ailleurs, ayant découvert des tessons antiques à ses pieds, cela voudrait-il dire que

cet édifice naturel a servi de camp de contrôle ou de défense aux Romains ? Des éléments de murs et des substructions sont notable au sommet de ce rocher ; sont-ils des appareils construits lors de la guerre révolutionnaire française ? de la guerre Napoléonienne ? de l'époque médiévale ? ou plus anciens voire de l'antiquité ? Des sondages archéologiques sont évidemment nécessaires pour établir une chronologie pour ce site car en effet un parallèle pourrait être fait avec le site antique d'Artheketa-Campaitia qui se situe au-dessus et au sud du hameau de Hontto sur le «Camino alto».

3. Les exploitations minérales d'Urepel et leur relation avec un chemin antique

Un chemin très ancien, ponctué par la présence de place en place de monuments protohistoriques, court plus ou moins le long de la crête de l'interfluve vallée d'Haira/vallée des Aldudes. Ce chemin apparaît comme un chemin essentiellement économique connectant la vallée de Burguete avec la vallée de Elizondo ou de Maya-de-Baztan.

Ce chemin ou voie monte de Burguete à Trona vers le nord, passe le col de Linduz ou le col de Burdinkurrutxeta au pied du Linduz, puis par le sommet de



Fig. 7. La voie passe au col de Mizpira, puis sous le sommet d'Otsamunho, et descend vers l'ouest en direction de Menementa. (photo Dupré-Moretti).

l'Urtaray au-dessus des mines d'or de Lezetako kaskoa, entre les rochers de Hortz-zorro, puis par le col d'Hauzay et la crête de Zelaihandi ; il continue par les cols de Teilaray et Nabala et la hauteur de Larretxi, le col d'Itzanzaray ou Usuzelay au-dessus des gisements miniers de cuivre et plombo-zincifère à haute teneur d'argent de Soraluch. Nous rappelons ici le cuivre et l'argent de Soraluch a été exploité par les Romains au début du 1er siècle de notre ère comme l'ont démontré les analyses des céramiques découvertes sur ce site. Ce chemin passe ensuite le col de Mearroztegi au pied du pic Errola, puis traverse les gisements ferrifères et d'or de Mizpira, et atteint le col d'Otzomunho au dessus du gisement ferrique et des crassiers métallurgiques de Menementa, puis descend vers la Nive des Aldudes qu'il traverse au pont de Saroihandia appelé également «Erroman zubia», «le pont romain », pour ensuite prendre la direction du col de Berdariz et redescendre finalement dans la vallée d'Elizondo.

De tout temps les exploitants des mines et les métallurgistes utilisèrent ce chemin pour véhiculer leurs produits minéraux ou métallurgiques en direction de Elizondo/Maya-de-Baztan ou Burguete/Espinal. Ces gisements miniers ont été exploités à la protohistoire et durant l'Antiquité. Des tessons de céramiques communes indigènes non tournées et datées de la première moitié du 1er siècle de notre ère, exhumés sur les mines de Soraluch ont été analysés et montrent une proximité minéralogique avec certains tessons de céramique communes indigènes non tournées exhumés du site d'Ithurissa situé près de Burguete/Espinal et avec les altérites argileuses des Iherzolites de Ciga dans la vallée d'Elizondo avec notamment un marqueur minéral comme l'augite titanifère. Nous pensons donc que ces résultats sont l'expression d'un micro-commerce régional dont le vecteur est la voie de l'interfluve Haira/Aldudes.

4. Conclusions

Nous pouvons conclure provisoirement sur ces quelques points:

- Le chemin RITCHER est une voie plus militaire qu'économique, qui connecte la zone de Burguete/Espinal en Haute-Navarre avec la cuvette de Saint-Jean-Pied-de-Port. C'est une voie rapide mais étroite et quasiment sans point d'eau. C'est une voie d'appui stratégique tout le long de la vallée du Valcarlos, complémentaire de la voie «Camino alto» qui passe par le col de Lepoeder et par Château-Pignon.
- Le chemin d'Haira/Aldudes est une voie qui connecte deux vallées de Haute-Navarre, celle de Burguete/Espinal avec celle d'Elizondo/Maya ; c'est une voie économique qui connaît le transport du métal et de la céramique. N'omettons pas que cette voie met également en relation les hautes vallées de la Navarre avec les ports atlantiques, notamment Oiasso (Irún). Cependant, cette voie a vu également la conquête de la Navarre par les troupes de Ferdinand le Catholique avec notamment la construction du fortin du Linduz (Gatzeluzar) au début du XVIème siècle. Elle a également vu les combats intenses entre les troupes françaises et hispano-anglaises lors de la fin de la guerre d'Espagne en 1813.
- Il est probable que le minerai de cuivre et d'argent de Soraluch et du Linduz a été, après un premier grillage et enrichissement sur place, envoyé dans un district minier pour la constitution de lingots ; nous pensons que ce district était Ithurissa sur les communes de Burguete/Espinal, c'est-à-dire à deux heures de marche des mines de Soraluch ce qui expliquerait l'importance apparente de ce village antique dont les ruines et l'étendue ont été découvertes récemment en 2012.



Fig. 8. La voie passe sur le flanc est du rocher d'Arrola (chemin Adarza-Linduz). (photo Dupré-Moretti).

5. Bibliographie

BLOT Jacques

1993 «*Archéologie et Montagne Basque*», éd. Elkar, pp.240

BUFFIERES (de) Louis

2003 «L'itinéraire d'Antonin : Étude sur la localisation des stations de Summus Pyrenaeus, Imus Pyrenaeus et Carasa», *Bulletin du Musée Basque*, 2e semestre, n° 162

BUFFIERES (de) Louis, DESBORDES Jean-Michel,

2006 «*De la voie romaine au chemin de Saint-Jacques: Le franchissement du port de Cize*», Société d'Études basques, ISBN : 2-910023-80-X

CUZACQ René

1960 «*Saint-Jean-Pied-de-Port en Basse-Navarre*», éd. Jean-Lacoste, Mont-de-Marsan, pp.102

DUHOURCAU Bernard

1966 «Un sanctuaire d'Hercule dans les montagnes de Roncevaux? La tour d'Urculu», in *Archeologia* n° 12, sept-oct., p.61-63

1968 «Saint-Michel-en-Cize», *Gure Herria*, 1968-1, p.41

1985 «*Guide Historique et Pittoresque de Saint-Jean-Pied-de-Port et du Pays de Cize*», éd. Harriet

DUPRE E.

2013 «*Rapport de prospection visuelle 2013, nouveaux apports diachroniques à l'histoire rurale des Pyrénées basques: le massif Urkulu-Orion (Saint-Michel, Pyrénées-Atlantiques)*», 24 pp., 5 cartes, 1 topographie, 17 photographies. Service Régional Archéologique d'Aquitaine.

2014a «*Rapport de prospection visuelle complément à l'inventaire du patrimoine rural et pastoral archéologique du pays de Cize: le massif Urkulu-Orion, addenda & corrigenda (22 avril 2014)*», 45 pp., 3 cartes, 2 photos aériennes, 77 photographies. Service Régional Archéologique d'Aquitaine

2014b «*Rapport d'opération archéologique sur le site d'Azqueta (Saint-Michel, Pyrénées-Atlantiques)*». Service Régional Archéologique d'Aquitaine.

DUPRE E. & al

1991 «*Inventaire des mines et forges en Pays Basque Nord.*» Rapport inédit (SRA).

1993 «Mines et métallurgies antiques de la forêt d'Hayra», *Ikuska*, n° 3, p.9-22

1994 «*Inventaire des mines et sites métallurgiques du Pays Basque nord – province de la Basse-Navarre*», Rapport SRA

1994 «*Inventaire des mines et sites métallurgiques du Pays Basque nord – province de la Basse-Navarre*», *Ikertzaileak* n° 18 Mémoire.

DUPRE E. & SAINT-ARROMAN C.

1992 «*Abrégé d'histoire des mines et forges de la vallée de Baigorri.*» *Ikertzaileak* n° 16, p. 4-8.

1993 «*Inventaire des mines et sites métallurgiques du Pays Basque nord – province du Labourd*», *Ikertzaileak*, n° 17.

2012 «Les mines romaines de Teilary (Urepel, Basse-Navarre)», *Ikuska oroitzuz*, 347 p.

2013 «Nouveaux apports diachroniques à l'histoire rurale des Pyrénées basques: le massif d'Urkulu-Orion (Saint-Michel, Basse-Navarre, Iparralde)», *Ikuska* n° 20, p.51-80

DUPRE-MORETTI E., SAINT-ARROMAN Chr. & al.

1994 «A propos du toponyme Urepel et sa possible relation avec l'existence d'une mine d'or antique.», *Ikuska*, n° 5, Sare, p.3-28

DUPRE E., PARENT D., SAINT-ARROMAN C. & TOBIE JL.

1992 «*Rapport de prospection d'un site minier et métallurgique antique de la commune d'Urepel.*» Rapport inédit (SRA)

ETCHEVERS Jean

1973 «*La route des crêtes de Saint-Jean-Pied-de-Port à Roncevaux*», impr. Des Cordeliers, Bayonne, pp. 35

RICO Chr.

1997 «*Pyrénées romaines, Essai sur un pays de frontière (III^eme siècle av. J-C – IV^eme siècle ap. J-C)*», Bibliothèque de la Casa de Velazquez – 14.

TOBIE J.L.

1971 «*Imus Pyrenaeus et le Pays de Cize, Contribution à l'étude d'un passage transpyrénéen dans l'Antiquité.*» T.E.R, Bordeaux.

1982 «Le Pays Basque Nord et la romanisation.» *Bull. Musée Basque*, 95, p. 1-36

1991 «La présence romaine en Pays de Cize.» in «*Le Pays de Cize*», Editions Izpegi, p.63-88

VIELLIARD Jeanne

1953 «*Le guide du pèlerin de Saint-Jacques-de-Compostelle*», Macon, impr. Protat frères

Fig. 9. Sur le flanc est du rocher d'Arrola, la crête rocheuse de la montagne a été entamée pour laisser passer la voie. (photo Dupré-Moretti)



Fig. 10. La voie passe sur le flanc ouest du Mendimotxa (chemin Adarza-Linduz). (photo Dupré-Moretti)



Fig. 11. Les travaux miniers de Meatxe (chemin Adarza-Linduz). (photo Dupré-Moretti)





Fig. 12. Le flanc ouest du Mendikoretta (chemin Adarza-Linduz). (photo Dupré-Moretti)



Fig. 13. - Le flanc ouest d'Axistoi(chemin Adarza-Linduz). (photo Dupré-Moretti)



Fig. 14. Le flanc ouest d'Axistoi, vue vers le sud (chemin Adarza-Linduz). (photo Dupré-Moretti)



Fig. 15. Le flanc ouest d'Axistoi, vue vers le nord (chemin Adarza-Linduz). (photo Dupré-Moretti)



Fig. 16. Le flanc ouest d'Axistoi, vue vers le nord, un passage étroit (chemin Adarza-Linduz). (photo Dupré-Moretti)



Fig. 17. Le flanc ouest d'Axistoi, vue vers le sud (chemin Adarza-Linduz). (photo Dupré-Moretti)



Fig. 18. Le flanc ouest du Mendikoreta (chemin Adarza-Linduz), vue vers le sud. A l'horizon, à droite, le sommet du Linduz. (photo Dupré-Moretti)



Fig. 19. Un passage du flanc ouest d'Axistoi est renforcé par des rochers de contention (chemin Adarza-Linduz), vue vers le nord. (photo Dupré-Moretti)



Fig. 20. Flanc ouest d'Axistoi, vue vers le nord. A gauche la vallée de Banka-Baigorri (chemin Adarza-Linduz). (photo Dupré-Moretti)

La vía de Hispania a Aquitania en el paso del Pirineo por Ibañeta:

Resultado de la investigación sobre la calzada romana desde Campo Real -Fillera a Donezaharre / Saint-Jean-Le-Vieux.

Roman roads in the vascones territory.
The Pyrenean crossing through Ibañeta.

Palabras clave: Miliarios, Pirineo, Vías romanas, Iter XXXIV, Edad del Hierro

Gako-hitzak: Miliarioak, Pirinioak, Bide Erromatarrak, Iter XXXIV, Burdin Aroa.

Key words: Milestone, Pyrenees, Roman roads, Iter XXXIV, Iron age.

Juan Mari MARTÍNEZ TXOPERENA¹, Rafael ZUBIRIA MUJICA²

RESUMEN

Este trabajo pretende poner al día las investigaciones que durante los últimos años un equipo de Aranzadi Zientzia Elkarte-Sociedad de Ciencias Aranzadi, viene desarrollando en el norte de Navarra relacionadas con las calzadas romanas, el ITER XXXIV del Itinerario de Antonino y los posibles enlaces de esta vía antes del paso del Pirineo hacia Burdeos, con sus servicios y estructuras correspondientes, así como el entorno de estas calzadas describiendo una serie de asentamientos castreños de la edad del hierro y el hallazgo de seis miliarios, todos ellos inéditos.

LABURPENA

Lan honek, Aranzadi Zientzia Elkarteak-Sociedad de Ciencias Aranzadi-k Nafarroako iparraldean egiten ari den ikerketak eguneratzeko asmoa du. Ikerketa hauek erromatarren galtzadak, Antoninoren ITER XXXIV ibilbidea eta Pirinioak zeharkatu aurreko balizko loturekin lotuta daude. Dagozkien zerbitzu eta egiturak aztertzen dira, hala nola, galtzaden ingurunea, Burdin Aroko herririk batzuk eta sei miliario ezezagunak.

ABSTRACT

The aim of this article is to inform about the investigations that are being carried out by 'Aranzadi Zientzia Elkarte-Sociedad de Ciencias de Aranzadi' in the North of Navarre related to the Roman roads, Antonino Itinerary's ITER XXXIV and its possible links before the Pyrenean crossing towards Bordeaux. It also analyses these road's services and structures as well as their surroundings, describing a series of Iron Age fortified settlements and the discovery of six unknown milestones.

1. Sociedad de Ciencias Aranzadi. txoperene@gmail.com

2. Sociedad de Ciencias Aranzadi. rafzubiria@gmail.com

1. Introducción

“DE SUMMO PIRINEO A CASCANTE. Abundan las pruebas de la existencia de esta vía, mejor diríamos importante calzada romana, acerca de la cual creemos no se ha publicado todavía especie alguna. Siendo, por consiguiente, nuevo cuanto digamos de esta vía de comunicación, rogamos nos sean toleradas deficiencias e hipótesis que ulteriores descubrimientos alterasen. [...]”

Con el conocimiento detallado de la orografía e hidrografía de los valles de Aezcoa, Salazar y Arce, entiendo que la cuenca del río Urrobi (y no la del Erro ni la del Irati en su alta región) debió ser el guía impuesto por la naturaleza a quienes trazaran este camino, hasta poco antes de Aoiz; y desde este punto a Lumbier, la orilla del Irati continuando hasta Rocafort.”

Julio Altadill. 1928

Desde que a principios del s. XX Julio Altadill (ALTADILL, 1928), recorrió este territorio investigando los posibles trazados de vías romanas no tenemos conocimiento que se haya realizado posteriormente una prospección seria y global sobre éste aspecto, al menos publicada. Es verdad que puntualmente se han realizado algunos trabajos sobre vías y caminos en Navarra, pero siempre de manera teórico-hipotética con afirmaciones y puntos de vista en algunos casos poco acertados en la interpretación de puentes y calzadas. Se ha seguido la inercia marcada por los estereotipos históricos al uso, prescindiendo de los aspectos técnico-constructivos de la ingeniería romana.

Tras muchos años recorriendo viejos caminos somos conscientes de la gran dificultad que entraña descubrir algún elemento material que permita afirmar con seguridad que se trata de un camino romano. Únicamente a través de un análisis global del trazado del recorrido y mediante un conocimiento exhaustivo del territorio podemos llegar con cierta garantía a conclusiones definitivas. Pero con todo debemos pensar que un camino bien trazado en la antigüedad y que ha venido utilizándose a través de la historia, ha podido sufrir alteraciones de todo tipo por la falta de mantenimiento y la lógica erosión. Más aún si cabe en una zona con abundantes precipitaciones, con gran diversidad geológica a lo largo del territorio y con afloramientos de margas donde el efecto de la erosión es importante. En estas circunstancias se borra toda huella de caminos convirtiendo las antiguas plataformas en trincheras y torrenteras, haciéndolas irreconocibles. Ante éstas dificultades resulta de gran ayuda el conocimiento de las técnicas de ingeniería romanas o el descubrimiento de algún elemento que permita determinar la autenticidad de una calzada. Es el caso de Aurizberri/Espinal donde un viejo camino siempre nos había dado buena impresión.

El día 28 de agosto del 2011 ascendimos desde el río Urrobi buscando el trazado de un camino en desuso que recorría la ladera de norte a sur. Tras alcanzar la plataforma nos detuvimos a investigar unas piedras con forma alargada, completamente recubiertas de musgo.

Al intentar limpiarlas para comprobar la longitud de una de ellas, que se encontraba semienterrada, quedó al descubierto una epigrafía que inmediatamente interpretamos como de un miliario, deduciendo a la vez que las otras que se hallaban a unos metros tuvieran el mismo carácter.

El hallazgo “in situ” de los primeros miliarios hallados en el Pirineo Occidental, junto con otras evidencias posteriores confieren al descubrimiento una especial importancia pues confirman la existencia de una nueva vía hacia Caesaraugusta que procedente de Aquitania superaba los Pirineos por Lusaide-Valcarlos y el puerto de Ibañeta, discurriendo hacia el sur por el valle de Arce descendiendo suavemente con un desnivel medio del 2.7 %, desde el punto más alto de la cota 1.000 en Asibar (Aurizberri). A la cota 617 en Uriz, donde se integra en la carretera actual para dirigirse por Lumbier hasta Campo Real.

Con estas evidencias se concretó un proyecto de prospección e investigación relacionado con esta calzada. Anteriormente sólo había sido insinuada, de forma hipotética, por algunos investigadores como Julio Altadill y recientemente por Isaac Moreno Gallo (MORENO, 2009). Nos propusimos fijar definitivamente el trazado y documentarlo con las posibles estructuras que atendían su mantenimiento y funcionalidad.

Así mismo conocíamos una serie de localizaciones de la edad del hierro y evidencias de tiempos anteriores que nos podían servir como referencias para intuir la ocupación del territorio en esta época e imaginar los posibles movimientos de las tropas romanas durante la conquista.

2. Antecedentes históricos

Las fuentes clásicas, de una manera u otra, hacen referencia a la vía Iler XXXIV y sus mansiones. Tanto Ptolomeo como el Itinerario de Antonino o el Anónimo de Rávena se refieren a Iturissa, bien como *mansio* o como Civitas, pero sin ningún dato que nos aclare la fecha de la apertura de esta vía o la fundación de la misma.

Hay publicadas referencias a restos de calzada en el alto de Erro (PEREX & UNZU, 1987) pero, habiéndolos conocido, somos críticos con esta afirmación y el enlizado más bien parecía pertenecer a un arreglo en época moderna, coincidiendo con el lugar donde se localizaba un portazgo o peaje, que debido a las abundantes lluvias necesitaba un empedrado más consistente para las llantas de los carros y herraduras.

La prospección de esta vía desde Pamplona hacia el norte nos ha permitido reconocer algún pequeño tramo del camino anterior a la carretera moderna hasta Zubiri y se han realizado cortes del posible afirmado, siempre con resultados negativos. También hemos podido descartar la posibilidad para otro trazado diferente por el Valle de Esteribar.

A partir de Zubiri (DE BUFFIÈRES, 2006) el camino

tiene que ascender hasta el alto de Erro y es aquí donde se puede reconocer la importancia de esta ruta al observar las tremendas trincheras fósiles del supuesto trazado original y las posteriores alternativas a través del tiempo, lo que nos da una idea de las dificultades para hallar en la actualidad evidencias.

Existe un dato que nos garantiza cierta antigüedad como es la utilización de este camino como divisoria entre los términos de Zubiri y Agorreta, denotando la existencia del camino antes de la demarcación de los términos concejiles.

Esta misma característica se mantiene con los concejos de Erro y Zilbeti, continuando por un terreno relativamente llano o en ladera, con poca inclinación. No se aprecia con la misma potencia y el descenso hasta Linzoin parece un tanto violento y con excesiva inclinación. No hemos visto alternativas que posibiliten otro trazado.

Tampoco vemos en la continuación hasta Bizkarreta-Gerendiain las huellas donde se pueda reconocer un gran camino, puesto que no se aprecian dimensiones de una calzada. Desde este lugar hasta Aurizberri-Espinal y teniendo en cuenta las características técnicas del trazado así como la utilización nuevamente del camino como divisoria de los concejos de Bizkarreta-Mezkiritz, debemos suponer al menos como medieval la antigüedad del mismo.

Si bien es cierto que el trayecto histórico-tradicional desde Pompaelo no ha proporcionado ninguna evidencia segura que nos garantice que éste sea el trazado real del Iter XXXIV, Ateabaltsa podía ser un indicio de cierta importancia, al encontrarse precisamente la necrópolis (PEREX & UNZU, 1997-98) al pie de la supuesta vía, pero pierde importancia al ser contemporáneo y cercano a la calzada que llega de Artzibar.

La necrópolis y el poblamiento de Ateabaltsa (PEREX

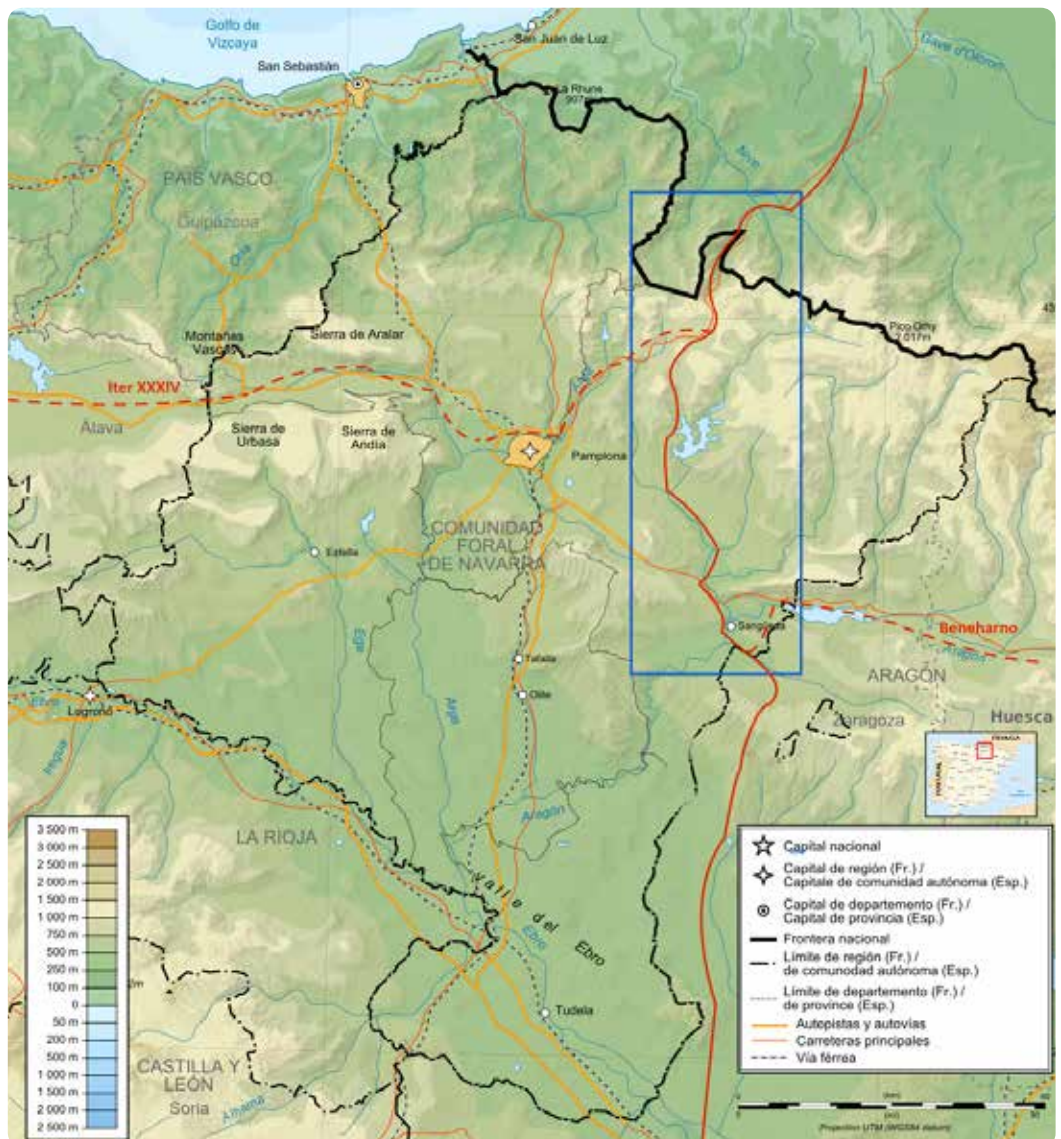


Fig. 1. Recorrido de la calzada.



Fig. 2. Fragmentos de pulseras de pasta vítrea de Iturrotz



Fig. 3. Cuentas de pasta vítrea.

& UNZU, 1987) se localizan en la orilla derecha del arroyo de Mugakolarre, en el lugar donde confluye con el de Xoringoako Ugaldea y en el mismo punto donde hipotéticamente cruzaría el riachuelo la vía de Astorga-Burdeos.

El paisaje en su conjunto está conformado por una planicie ligeramente inclinada, rodeada de montes y colinas, con diversos cursos de agua que forman el río Urrobi. Este discurre hacia el sur atravesando las areniscas triásicas de Artzibar donde se abre paso a través de un desfiladero.

Sin embargo, si nos referimos a la calzada donde aparecen los miliarios, no se reconoce en las fuentes clásicas referencia concreta alguna al trazado de esta vía que uniría *Iturissa* con *Caesaraugusta* y tal vez ¿por que no? con *Pompaelo* al menos desde un punto como Iturrotz.

Está pendiente una investigación y puesta al día de la red de calzadas romanas, las fechas de su construcción, vislumbrar los criterios que los ingenieros romanos empleaban para sus trazados y así determinar e ir fijando la red con una visión lógica desde estos conocimientos. Sólo de esta manera se irán despejando incógnitas forjadas a través de la historia. Es sensato pensar que los que planificaban esta red, aprovecharían al máximo calzadas ya construidas o en construcción para unir origen y destino.

Un dato recientemente publicado es la recogida a lo largo de esta ruta, en diferentes asentamientos de la edad del hierro, de cerámica campaniense, pulseras y cuentas de collar en pasta vítrea (PEÑALVER, 2014), cuyo centro de producción se situaría al norte del Pirineo, en *La Galia* (FEUGÈRE, 1998), y la cerámica en Italia. Esto nos hace



Fig. 4. Sondeos geoarqueológicos en Zaldúa.



Fig. 5. Bocamina en Mehatze. Banka-Luzaide.

3. Resultado del análisis realizado por The Angström Laboratory /Tandem Laboratory de Uppsala Universitet, el 14-11-2014.



Fig. 6. Escolleras en las minas de oro de Aritzakun (Baztan)

suponer la existencia de una ruta comercial, sin duda importante, previa a la época romana.

Esto refuerza la idea de que esta vía se trazó siguiendo una antigua ruta pecuario-comercial existente pero "ex novo", entre el 50 y 20 a C., tras la pacificación de Aquitania y adaptada a las necesidades romanas para enlazar Caesaraugusta y la cabecera del valle del Ebro con *La Galia*.

Las diversas hipótesis que hemos manejado hasta ahora han quedado confirmadas con el resultado de la datación absoluta de C14 que hemos obtenido a partir de una muestra extraída de la calzada en los recientes trabajos geo-arqueológicos realizados por Aranzadi Zientzia Elkarte y MOLA (Museum of London Archaeology) en Zaldúa, (Auritz-Burguete). Una datación de 2014 nos sitúa en una antigüedad de 2036 + - 30 años, coherente con las de Donazaharre-Saint Jean le Vieux (TOBIE, 1982), lugar que se identifica como *Immo Pyrenaeum* por algunos autores.

Otro aspecto a tener en cuenta es que esta calzada cruza de pleno el territorio de mayor riqueza mineral del Pirineo, con un buen número de explotaciones desde la antigüedad donde se ha extraído oro, plata, plomo, cobre, mercurio y hierro.

Son conocidas algunas tan espectaculares como el complejo minero de Arditurri (URTEAGA, 2008) en Oiartzun; Aierdi (cobre, hierro) en Lantz (MEZQUIRIZ, 1974) ; El campo de Cesar (oro) en Itsasu; Teilari (Plata, Plomo y cobre) en Urepel (DUPRÉ, SAINT ARROMAN, 2012); Mehatze, plata-cobre en Banka-Luzaide (PARENT, 2006) o las de Montoia en Bera (URTEAGA, 2008).

Probablemente los romanos también explotaran las antiguas minas de oro de Mendiandi (Auritz-Burguete y Aurizberri-Espinal), las de Lezetako Kaskoa, Biurrietako Buztana, Mizpira y Urtarai en Urepel, de cobre, plata y hierro en Txangoa, de mercurio en Aribere, de plata y cobre en Imizkotz y Lusarreta (MUGUETA, 2005), de plata y cobre y varias de hierro en Luzaide-Valcarlos, además de alguna de cobre en la misma calzada que están sin

investigar y que no habrían pasado desapercibidas para los prospectores romanos. Técnicos que tenían constancia clara, como nos dice Plinio el viejo en su historia natural (PLINIO, T. XXXIII), de yacimientos de oro que Aníbal tenía en explotación "en el confín con Aquitania" donde extraía 300 libras diarias de un pozo (Urreputzu ¿?). Posiblemente se refería a las de Aritzakun (PÉREZ DE VILLAREAL, 1982) en Baztán (VELASCO *et al.*, 1996) o Lezetako Kaskoa y Biurrietako Buztana de Urepel (DUPRÉ-SAINT ARROMAN, 2012). Sin olvidar la gran canti-



Fig. 7. Escolleras de las minas de Urlegi en Aritzakun

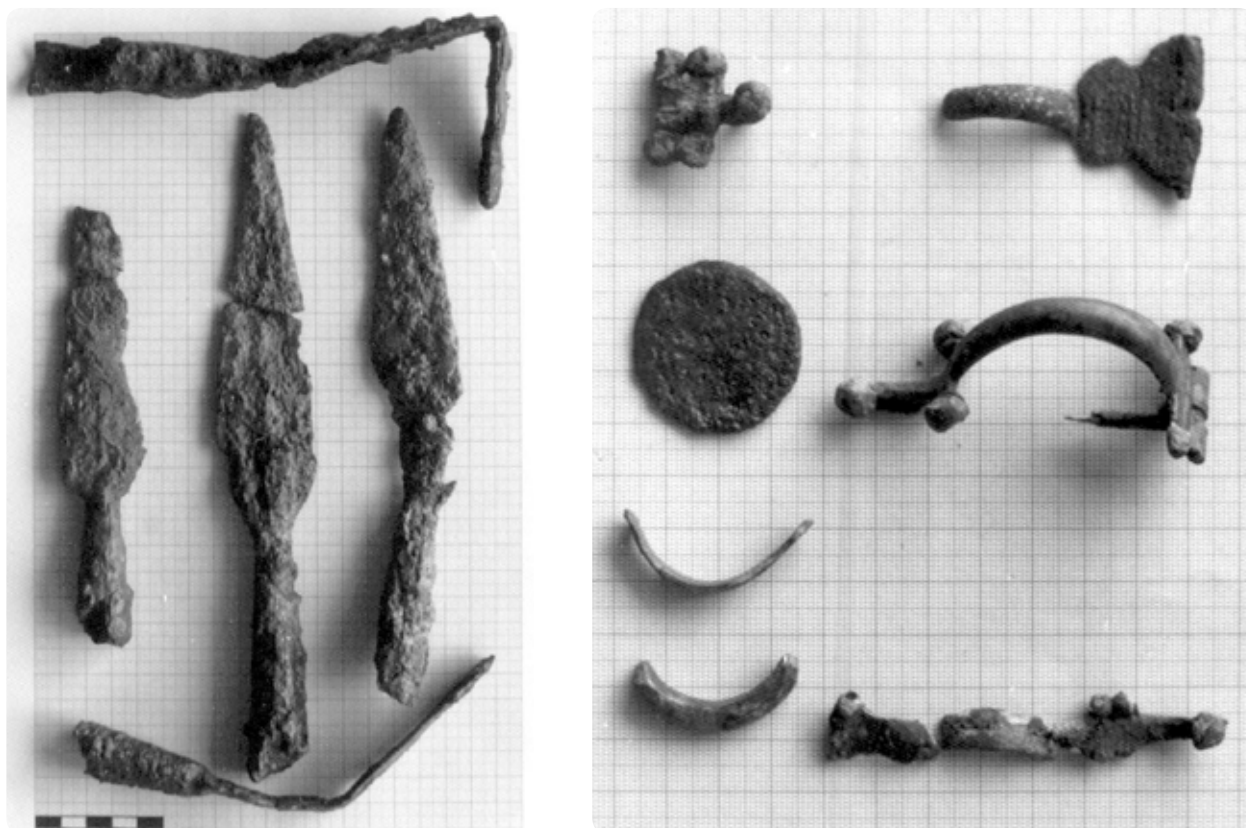


Fig. 8-9. Materiales de Ateabaltsa hallados en superficie en 1982 y entregados en el Museo de Navarra.

dad de explotaciones mineras a cielo abierto que desde la edad del hierro jalonan estos montes.

Este importante aspecto de la minería que últimamente ha tomado relevancia, sería un motivo, si no lo suficientemente importante como para que fuera señalado en las fuentes clásicas, sí para que fuera tomado en cuenta por los administradores locales y que éstos solicitaran al estado infraestructuras viarias para aprovechar todos los recursos que poseía el territorio en beneficio del propio estado.

Por los años 70, las tierras comunales pertenecientes a Aurizberri en la llanada de Otegi (Errozabal), tradicionalmente dedicadas a pastizales, se roturaron y parcelaron para el cultivo de patata de siembra. Estas tierras, de las que no había constancia de haberse labrado con anterioridad, dejaron al descubierto restos cerámicos y metálicos y el enchado de un tramo de camino. Todo esto nos condujo a la localización de las necrópolis de Ateabaltsa y Otegi.

Así es como en Agosto de 1982 prospectando en unas parcelas labradas por primera vez unos años antes en Ateabaltsa, vimos gran cantidad de fragmentos cerámicos de terra sigillata, común romana, de cocina, fragmentos de vidrio, pesas de telar y material de obra.

Se localizaron otros restos cerámicos que se identificaron como perteneciente a urnas cinerarias, por estar asociadas a cenizas, restos óseos mal incinerados que habían sido revueltos por el arado y llamaban la atención en un entorno de tierras limpias sin piedras ni cascajos. Además recogimos fragmentos de hachas pulimentadas, sílex tallado de aspecto residual, afiladeras, molinos barquiformes y molinos giratorios de dos piezas.

Insistiendo en esta labor, recogimos nueve puntas de lanza, un hacha (PEREX, UNZU, 1997-98), algún cuchillo de hierro⁴, fíbulas de bronce de tipo "Iturissa"⁵. (ERICE, 1995) y una moneda inidentificable.

Puesto el descubrimiento en conocimiento del Museo de Navarra, en el año 1986, se realizó una primera campaña de excavaciones en este lugar por las arqueólogas María Jesús Perex y Mercedes Unzu, prolongándose durante los años 87, 88 y 89, generándose varias publicaciones donde se recoge la información y materiales que se recuperaron (PEREX, UNZU, 1997-1998).

Continuando las prospecciones iniciadas en 1982 fue el día 4 de Abril de 1985 cuando localizamos la necrópolis de Otegi, a poco más de 800 m. en línea recta de Ateabaltsa, hacia el Sureste, recogiendo algunos materiales muy parecidos a la primera, entre otros dos

4. Entregados a Mercedes Unzu Urmeneta, para su depósito en el Museo de Navarra.

5. Ceditas a M. Romana Erice Lacabe para su estudio y posterior publicación en una tesis, catalogadas con el nombre de "Tipo Iturissa".

lanzas del mismo tipo⁶.

Esta necrópolis también fue excavada por las mismas arqueólogas en tres campañas durante los años 1989, 1990 y 1994, recuperándose 43 urnas cinerarias, una de ellas de vidrio prácticamente completa, así como ungüentarios, fíbulas, monedas, puntas de lanza y fichas de pasta vítrea, blancas y negras (PEREX, UNZU, 2010). Se localizaron dos mausoleos de planta cuadrada, de 4,50 m de lado, donde se habían depositado urnas de incineración y en las proximidades un encachado con cascajos de río.

La intervención en las necrópolis de Ateabaltsa y Otegi, ofreció la posibilidad de comprobar la gran similitud, tanto en los ajuares, las urnas, las formas así como el modo de depositarlos, con las necrópolis de Saint Jean le Vieux y Santa Elena de Irún (BARANDIARÁN, 1973), con una cronología coincidente en todas ellas entre el S. I-II de nuestra era.

Posteriormente, en el año 2010, en término municipal de Auritz-Burguete, en el lugar de Mugakolarre, recogimos materiales romanos en un terreno que se labró parcialmente. La mayor parte del posible asentamiento rural quedó intacto, pero nos dio la posibilidad de intuir

el tipo de ocupación de la época.

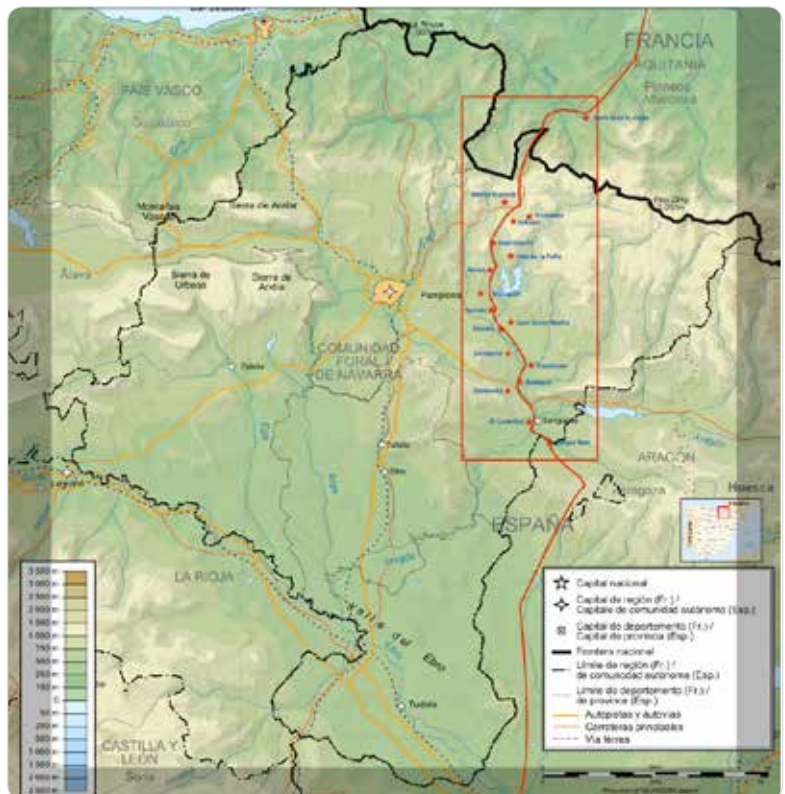
En esta llanura se comprueban en superficie abundantes vestigios de habitación que se remontan al neolítico, en forma de talleres al aire libre, con abundante industria lítica, cerámica y enterramientos megalíticos en dolmen, como los de Baratzeko Erreka, Otegi, Urritzmuno, Erlebizkarra (destruido), Dondoro, Arriurdin, Artzilo, Urdanxarreta, excavados por Telesforo de Aranzadi y José Miguel de Barandiarán, en 1925 y 1926 (ARANZADI & BARANDIARAN, 1953). En las prospecciones que hemos realizado recientemente se han descubierto los de Urrobi 17, Urritzmuno 2, y Asibar⁸, así como un crómlech en Urritzmuno⁹.

Por lo tanto se trata de un lugar intensamente habitado, paso importante para el tránsito Norte-Sur pirenaico, con amables condiciones orográficas y varios cursos de agua donde abundaba la pesca y la caza. Teniendo en cuenta estas características es razonable pensar que fuera el lugar elegido para asentar una *Mansio* con un destacamento militar de cierta importancia. Todo ello nos induce a pensar que estamos ante la tantas veces citada *Iturissa*, una *mansio* o *civitas* estratégicamente importante, creada para la protección y servicio de la calzada¹⁰.



Fig. 10. Material metálico de superficie en la necrópolis de Otegi (1985)

Fig. 11. Área de la calzada desde Campo Real a Saint Jean le Vieux.



6. Entregadas también a Mercedes Unzu Urmeneta para su depósito en el Museo de Navarra

7. Pegado al cauce del río Urrobi y asociado a un abrigo bajo roca habilitado con cerramiento de paredes en seco.

8. Este junto al trazado de la calzada a muy pocos metros de la misma.

9. Crómlech recientemente hallado junto al dolmen de Urritzmuno, de 8 m de diámetro, con 13 testigos visibles cuyas coordenadas son: UTM. 30-N, ETRS-89 X: 634.040, Y: 4.759.419, Z: 873.

10. Queda muy cercano el topónimo de "Jauregiarostegi", posiblemente trasladado o "desplazado" al otro lado del río y que etimológicamente recuerda un importante lugar residencial y artesano.



Fig. 12. Terraplén alto de Mezkirizperro con piedra arenisca.

En el momento actual, tras un importante trabajo de prospección geofísica, se ha delimitado el espacio que ocupa este asentamiento así como su configuración urbanística.

2.1. La Edad del hierro en el territorio de la calzada

A partir del Bronce medio-final, en este territorio así como en el resto de Europa, se hace necesario una creciente necesidad colectiva de defensa con más motivo en este paso, al ser el más importante del pirineo occidental y donde confluían varias rutas del norte. El paso de bandas celtas sea en una o varias oleadas (ALMA-

GRO GORBEA, 1992) habrían obligado a los nativos a organizarse para su defensa local y tribalmente en todo el territorio vascón. Esa organización queda patente con el resultado de nuestras investigaciones en el entorno de la calzada. Haremos referencia solo a los recintos más próximos a la calzada, teniendo en cuenta su relación con unas rutas pecuarias existentes desde la prehistoria que sin duda, habrían evolucionado y ya en época romana serían también comerciales.

A principios del S. XX, el investigador Julio Altadill estuvo en Aurizberri, indagando las distintas posibilidades del paso pirenaico de esta calzada. Fruto de este trabajo dejó algunos resultados interesantes (Altadill, 1928), entre ellos la anécdota del levantamiento de un tramo de calzada en Beroki y Barakoain (Aurizberri-Espinal), para recebo de la carretera actual a pesar de la oposición de los habitantes del pueblo, que lo consideraban una barbaridad. Con permiso de las autoridades de Pamplona se llevó a cabo el expolio dejando la caja vacía y presumiendo de la buena calidad de los “materiales romanos”.

También nos informó de unos vestigios en el alto de Mezkirizperro y Billarostegieta, “cerros de los que se domina un vasto entorno” de restos de paredes con abundantes sillares y refiriéndose a los mismos como los restos de una torre de vigilancia y protección de la vía. Estos prados los habíamos prospectado hace muchos años al haber sido labrados para sembrar patata y habíamos recogido cerámica que no supimos entonces identificar. Hoy, desde la distancia, diríamos que era del hierro e incluso romana aunque no fue lo suficiente como para afirmar nada y por lo tanto no se conservó. Recientemente hemos practicado dos pequeños sondeos de 1x1 m. (2014) sin recuperar ningún artefacto o evidencia.

La prospección visual de los terraplenes nos ofre-

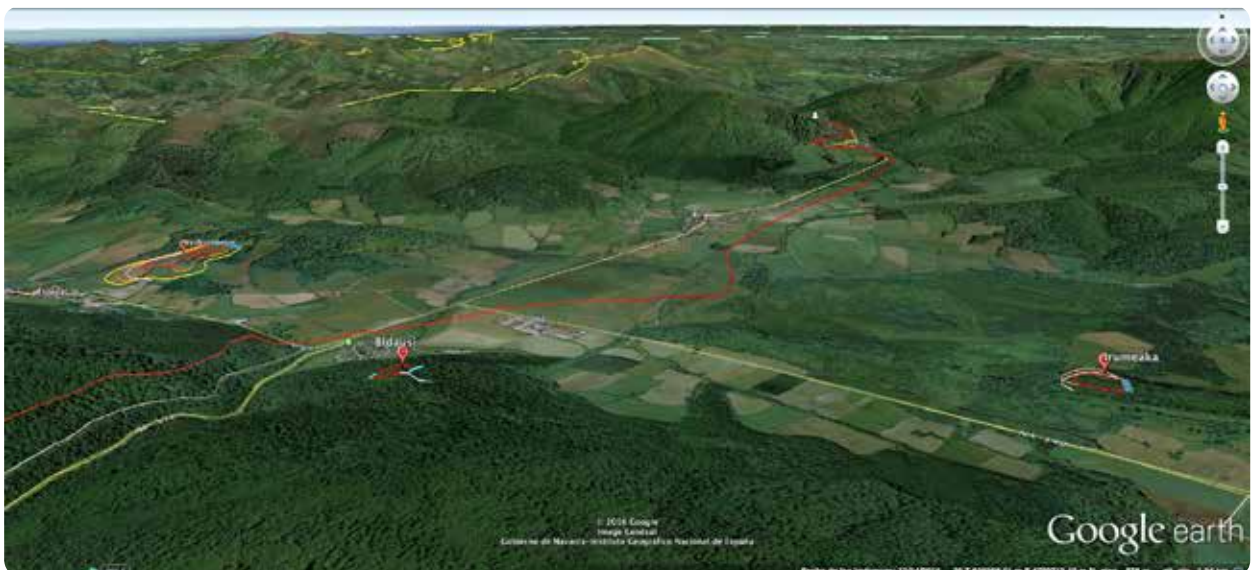


Fig. 13. Control del llano de Errozabal con tres castros.



Fig. 14. Interpretación de Irumeaka (Garraida)

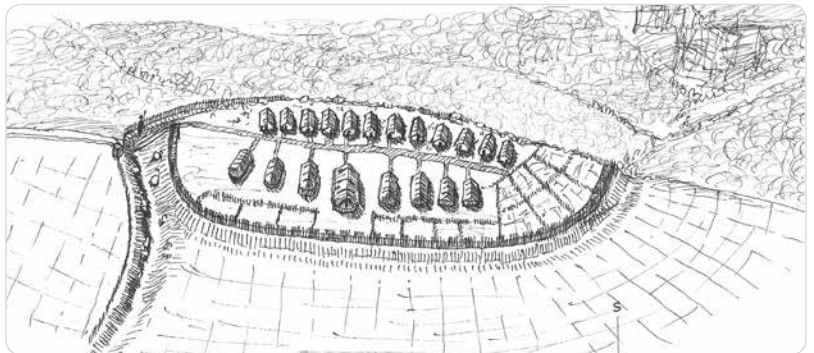


Fig. 15. Interpretación del castro de Bidausi (Auritz-Burguete).

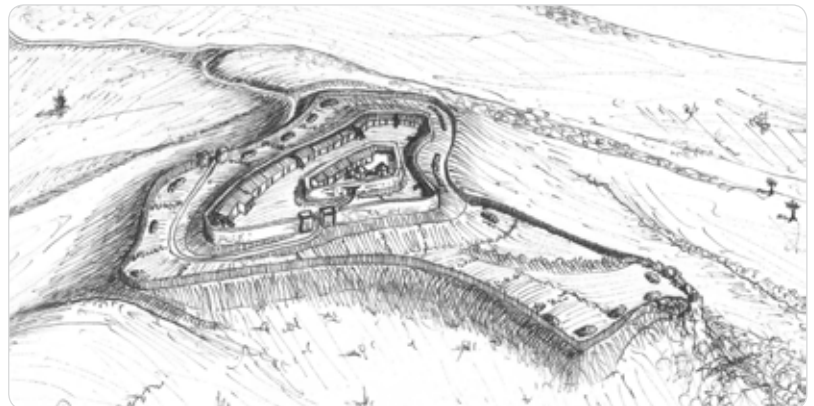


Fig. 16. Interpretación del castro del Alto de la Peña (Nagore).



Fig. 17. Interpretación del castro de Asnoz. (Artzibar-Arce).

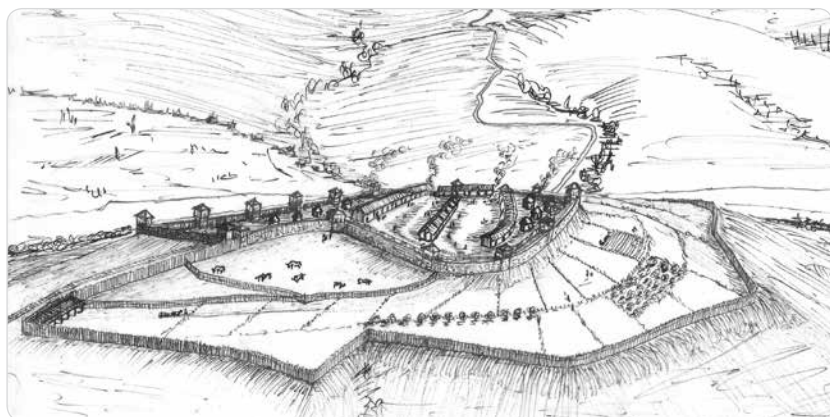


Fig. 18. Castro de Murugain (Akotain) interpretación.

ció más indicios, confirmando de alguna manera lo que Altadill dejó escrito en su visita a principios del S. XX. La mayor parte de las piedras que vimos en estos terraplenes son areniscas amarillas y rojizas, transportadas hasta el lugar posiblemente desde el cercano afloramiento de Asibar (aprox. a 1.500 m. al sureste), puesto que la loma de Mezkirizperro se compone de arcillas, margas y calizas margosas y más al norte, cuarcitas, arenas silíceas y esquistos.

Comprobamos la existencia de una depresión (al norte) en el punto donde debió de estar el foso de la fortificación, actualmente colmatado, coincide con la alineación de los prados que siguen la dirección de los terraplenes hasta llegar al foso donde se interrumpen, como se aprecia en las orto fotos históricas.

Inspeccionamos los terraplenes de las defensas adelantadas que a pesar de las alteraciones sufridas a través del tiempo se aprecian con unas proporciones considerables, denotando que su construcción se debió a un motivo diferente que el de un simple prado para uso agrícola¹³. Por lo tanto podemos creer que en esta loma pudo localizarse un recinto fortificado de la edad del hierro ya que reúne las condiciones y evidencias necesarias y que en adelante denominaremos Mezkirizperro.

Sin alejarnos de Mezkirizperro tenemos que aludir a otros dos castros que intuimos formaban parte del mismo complejo por su situación en posición de control del llano de Errozabal, donde confluían varias de estas rutas y donde los romanos instalaron la mansio comúnmente conocida como Iturissa, son Irumeaka (Garralda) al sureste y Bidausi¹² (Auritz) por el sur, con Mezkirizperro al oeste se controlaba toda esta llanada y sus diferente pasos.

En dirección hacia el sur en Saragüeta se localizó Sagardigain¹², castro fortificado que combina defensas naturales con fosos y murallas artificiales de apreciable envergadura. Algo alejados quedan El Castillo en Artzibar y Moriskoa en Longida (ARMENDÁRIZ, 2008 n° 1 y n° 12) ambos en la sierra de Osa.

Cercanos al itinerario de la calzada quedan El Alto de la Peña (Nagore) y Asnoz (Señorío de Asnoz)¹³.

Continuando hacia el sur ya en Longida se encuentra Murugain (Akotain, Longida), castro que tuvo fuertes defensas a base de murallas, torres y terraplenes. En el de Aoiz Angiruerreka, ambos inéditos.

En la vía se encuentra Iturrotz, (ARMENDÁRIZ, 2008, n° 13). Se trata de otro asentamiento protohistórico con industria de época republicana y alto-imperial, en la margen derecha del río Irati.

Mas al sur llegamos a Murelu-Murillo de Lónguida, (ARMENDÁRIZ, 2008, n° 11), situado en la misma calzada. Otra localización cercana en término de Xaberri



Fig. 19-20. Denario de Iturrotz

Fig. 21-22. As de bronce de Iturrotz



11. Ambos localizados en el transcurso de nuestras prospecciones en el entorno de la calzada.

12. Inédito localizado por Javier Puldain Huarte, miembro de la Sociedad de Ciencias Aranzadi.

13. Inéditos, resultado de nuestras prospecciones en el entorno de la calzada.

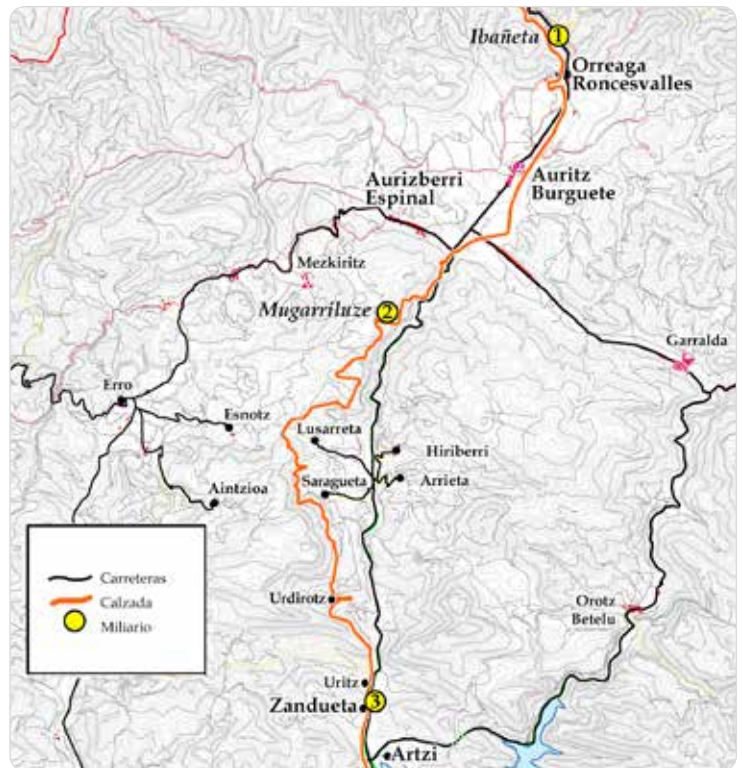


Fig. 23. Mapa de situación de los miliarios. (Euken Alonso).



Fig. 24. Mugarriluze. Los miliarios in situ.



Fig. 25. Mugarriluze. Miliario de Constancio en el levantamiento.

es el castro de Jaun Done Martia (inédito), así como el de Puyo (ARMENDÁRIZ, 2008, nº 21) y Casteluzar en Urraul Bajo al Norte de la vía (ARMENDÁRIZ, 2008, nº 20). Tras rebasar Lumbier podemos citar los inéditos Dindarrea en el mismo término y El Sabinar en Liédena. Para terminar con El Castellón y Los Cascajos (ARMENDÁRIZ, 2008, nº 114,115) en Sangüesa.

3. Los miliarios

El año 123 a C., siendo tribuno Caius Gracchus se promulga la Lex Sempronia viaria (PONTE ARREBOLA, 2010) por la que se regula la instalación de las piedras miliarias cada mil pasos, aunque parece ser que instituía o regulaba una antigua costumbre de mensuración de los caminos con estos hitos.

A estas piedras se daba forma cilíndrica, generalmente muy regular, y se grababa información, tanto del que ordenaba su construcción, cónsul o emperador con todos sus títulos honoríficos y familiares, motivos por los que se dedicaba el monumento, como el origen o destino y las distancias en Milla Passum.

Con el paso del tiempo fueron perdiendo parte de esta función, para terminar siendo simplemente honoríficos, puramente propagandísticos y no mensurables.

A este último grupo pertenecen la mayoría de los miliarios recuperados en esta calzada.

3.1. Conjunto de Mugarriluze

En agosto del 2011, recorriendo un antiguo camino (conocido como Bidezarra en Aurizberri/Espinal), nos detuvimos en unas piedras que habíamos localizado años antes y en las que se apreciaba trabajo de cantería. En ésta ocasión quisimos comprobar la longitud de una de ellas.

Se hallaba cubierta de musgos y sobresalía del suelo entre la hojarasca únicamente un extremo. Cuando procedíamos a su limpieza quedaron a la vista unas letras grabadas lo que nos permitió identificarla como un miliario, deduciendo que las otras dos que se hallaban a pocos metros también lo eran y por tanto el viejo camino donde se localizaban era una vía romana.

Como es preceptivo, se comunicó el hallazgo a la Sección de Bienes Muebles y Arqueología del Gobierno de Navarra, solicitándose el permiso para una intervención de urgencia con el fin de recuperarlos y recoger la máxima información que nos pudieran aportar estos miliarios. Se encontraban en las Coordenadas UTM, 30N, ED 30, ETRS-89, X. 633.019, Y: 4.757.547, Z: 952

En el lugar se han recuperado dos miliarios con inscripción epigráfica y un tercero sin texto, además de una cuarta pieza tallada, incompleta y difícil de interpretar.

Se localizaron en un ensanchamiento antrópico en la ladera por la que discurre la vía, habilitando un espacio suficientemente amplio y cómodo donde ubicar un clásico “nido de miliarios”. El lugar se denomina Mugarriluze, traducido por “Mojon largo” (Erroibar/Valle de Erro).



Fig. 26. Fotografía cenital del conjunto de Mugarriluze. (Euken Alonso).

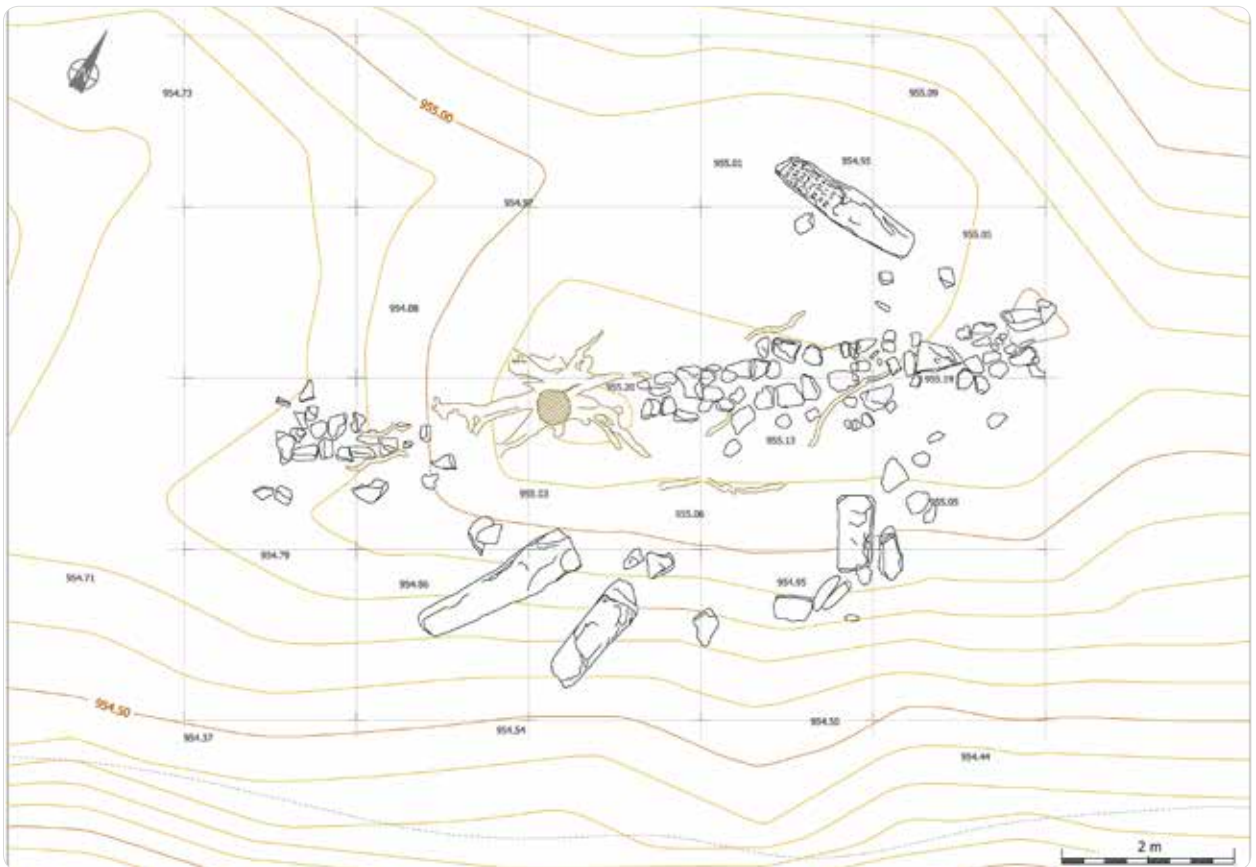


Fig. 27. Plano de distribución del conjunto de Mugarriluze. (Euken Alonso).

Los presentamos por orden de localización, siendo el primero que identificamos el dedicado a Constancio "Cloro", emperador de la tetrarquía que estableció Diocleciano.

3.1.1. Miliario de Constancio Cloro

Dimensiones

186 cm de altura, por 45 cm de anchura y 35 cm de grosor.

Campo epigráfico: 69 x 30 cm

Número de líneas: 8.

Altura de las letras: l.1: 5-6,5; esp:3,5-4; l.2: 5; esp: 3,5-2,5; l.3: 5-6; esp: 3-3,5; l.4: 5-6; esp: 2,5-3; l.5: 5-4; esp: 4-3; l.6: 5-6; esp: 3-2,5; l.7: 5-6; esp: 2,5-3; l.8: 6-6,5

Análisis epigráfico

Miliario completo con inscripción, conservando su estructura íntegra, fuste y texto.

Se trata de una pieza elaborada a partir de un bloque de arenisca triásica del lugar, de color rosáceo, toscamente labrada, de sección rectangular, con el córtex natural reservado para grabar la dedicatoria.

Grabado en letra capital rústica, poco cuidada pero clara y bien conservada, No contiene interpunciones.

El formulario es corto. Marcadamente laudatorio y no mensurable, siguiendo los patrones comunes de la



Fig. 28-29. Miliario de Constancio Cloro

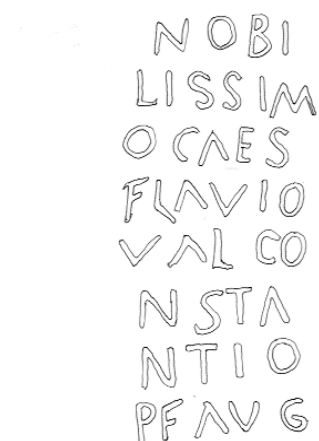


Fig. 30. Calco del miliario de Constancio Cloro.

época bajo-imperial.

Por su claridad y buena conservación, el texto no ofrece lugar a dudas.

Texto

Nobi
lissim
o · Caes
Flavio
Val(erio) · Co
nsta
ntio
P(io) F(elici) Aug(usto)

La transcripción a línea corrida es:

Nobi/lissim/o · Caes(ari)/ Flavio/ Val(erio) · Co/nsta/
ntio/ P(io) F(elici) Aug(usto)/

Bibliografía

Inédito

Cronología

Esta inscripción permite datar el miliario entre el 1 de mayo del 305 d. C. fecha en el que recibió el título de Augusto y julio del 306 d. C. en que muere (SOLANA y SAGREDO, 2006).

En Navarra no se ha recuperado ningún otro miliario dedicado a Constancio, pero cabe indicar que en Sofuentes, (LOSTAL, 2009), se halló uno de este Emperador en la Vía Caesaraugusta-Beneharno, (MORENO, 2009), probable continuación natural de esta misma calzada que nos ocupa y que transcurre por esta comarca vascona en dirección a Caesaraugusta. Conviene señalar lo singular de su formulario comparando con los demás conocidos en la provincia Tarraconense (LOSTAL, 1992, nn.156-160), con la excepción del de Sofuentes, que probablemente era muy similar.

3.1.2. Miliario de Aureliano

Dimensiones

205 cm de altura, por 45 cm de anchura, por 35 cm de grosor.

Campo epigráfico: 80 x 35 cm.

Número de líneas: 9

Altura de las letras: l.1: 5,5-6,5; esp: 2-2,5; l.2: 5-6; esp: 3; l.3: 5-6; esp: 1,5-2; l.4: 5-7; esp: 2-1; l.5: 5,5-6; esp: 2-2,5; l.6: 5,5-6; esp: 2-5; l.7: 5,5-6,5; esp: 5,5-4,5; l.8: 6-4,5; esp: 4; l.9: 6

Análisis epigráfico

Miliario completo con inscripción, conservando su estructura íntegra, zócalo, fuste y texto.

Elaborado en arenisca triásica del lugar de color rosáceo, sección pseudoelíptica con tendencia cilíndrica.

Grabada de manera descuidada con letra capital rústica. No se aprecian interpunciones.

La poca profundidad de las letras, induce a pensar que pudo estar reforzada con pintura para leerse a distancia con una cierta comodidad.

Centrada sobre la inscripción vemos grabada con un objeto punzante una X. No creemos que tenga relación con el epígrafe original, aunque pudiera ser una indicación posterior de la distancia hasta la siguiente Mansio o Statio, descubierta por nuestro equipo en el Señorío de Artzi y de la cual le separa una distancia de 10 millas.



Fig. 31. Calco y fotografía del miliario de Aureliano



Fig. 32-33. Miliario de Aureliano

Texto

Imp(eratori) C
 aes(ari) L(ucio) D(omitio)
 Aureli
 ano P(io) F(elici)
 Invi
 cto A
 ug(usto) Tri(bunica)
 Po[t(estate) VI] Co(n)s(uli)
 III{I}

La transcripción en línea corrida es:

Imp(eratori) C/aes(ari) L(ucio) D(omitio) / Aureli/ano
 P(io) F(elici)/ Invi/ccto A/ug(usto) Tri(bunica) / Po[t(esta-
 te) VI] Co(n)s(uli) / III{I}/

Bibliografía

Inédito

Cronología

El numeral de su consulado nos facilita su cronología que procede del último año de su reinado. Conviene señalar que solo se conocía un miliario de este emperador en la Tarraconense (LOSTAL 1992, n.131).

3.1.3. Miliario anepígrafo

Miliario incompleto, mantiene la mayor parte del fuste, no conserva inscripción debido probablemente a la naturaleza del soporte y la acción de los agentes atmosféricos.

De sección ovalada o elíptica, las medidas máximas actuales son: 143 cm de altura, 47 cm de anchura frontal y 25 cm en el lateral

Esta elaborado en piedra caliza del lugar posiblemente de un afloramiento cercano, al noroeste, en contacto con las areniscas triásicas.

Esta roca, debido a sus características, resiste mal el clima, meteorizándose por la acción de la humedad y los hielos invernales, por lo que se ha podido borrar todo rastro de la epigrafía que pudiera haber tenido en su momento.

En la intervención arqueológica realizada para la retirada de los miliarios, no se observaron evidencias de otros restos calizos que pudieran pertenecer a este.

3.1.4. Pieza indeterminada anepígrafa

Asociada a estos tres miliarios se recuperó una pieza tallada en arenisca triásica del lugar, de figura rectangular con los costados finamente trabajados. Tiene unas dimensiones de 87 x 39 x 15 cm.

En la parte alta presenta un estrechamiento por donde se hallaba fracturada, intuyéndose que existía una parte superior, que no fue recuperada, pero que nos induce a pensar que podía tratarse de la base de una cruz. Este elemento no es normal que este asociado a los miliarios y no sería contemporáneo de ellos.

En el mismo contexto documentamos una evidencia de cristianización en un afloramiento rocoso cercano, con una cruz perfectamente grabada en el mismo.

Fig. 34. Dibujo del miliario anepígrafo

Fig. 35. Pieza indeterminada.

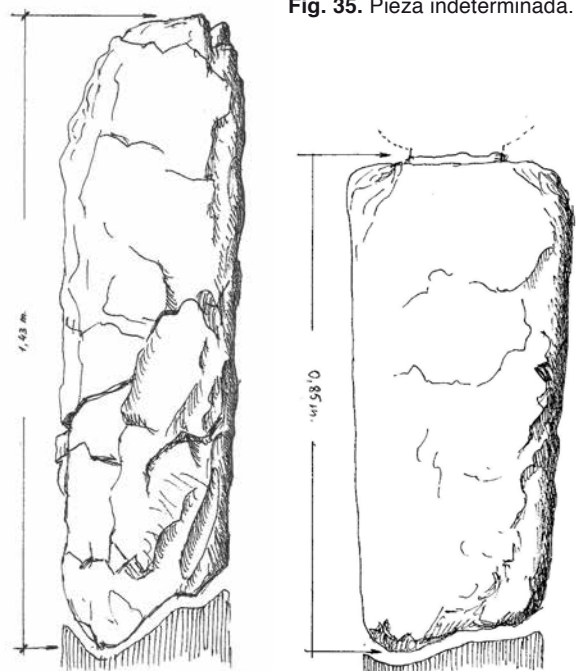




Fig. 36. Miliario anepígrafo.

3.2. Miliario de Zandueteta

Miliario incompleto, conserva la parte baja del fuste con un ensanchamiento en la base y no contiene texto

Localizado en julio de 2014 por un miembro de este equipo cuando realizaba comprobaciones sobre el recorrido de la calzada en Artzibar/Valle de Arce¹⁴.

Se trata de la parte inferior de un miliario que se hallaba depositado en el atrio de la iglesia en ruinas de Zandueteta, junto a la tapia del antiguo cementerio. Coordenadas UTM, 30N, ETRS-89: X: 632.280, Y: 4.748.273, Z: 619.



Fig. 37. Pieza indeterminada anepígrafa.

Fig. 38. Ortofoto, año 2014, de la ubicación del miliario en el pueblo de Zandueteta. (Euken Alonso).



14. Descubierto por Ramón Ruiz Cabestany junto a la Iglesia en ruinas de Zandueteta.

Cabe reseñar que la calzada discurría a pocos metros del lugar donde fue descubierto.

La pieza elaborada en piedra arenisca de color crema, tiene forma de columna cilíndrica con sección algo ovalada.

En la parte central del fuste conservado, se aprecia una banda de 14 cm de anchura y un relieve de 0,7 cm que se interrumpe antes de llegar a la parte trasera.

Las dimensiones máximas son: (125) cm de altura y 45-50 cm de diámetro.

3.3. Conjunto de Ibañeta

En Octubre de 2014, realizando trabajos de campo para la comprobación del trazado de la calzada entre Orreaga/Roncesvalles e Ibañeta, la presencia de una piedra caliza que afloraba únicamente una porción de 20 cm, en un terreno de esquistos y cuarcitas llamó nuestra atención. Las investigaciones realizadas posteriormente dieron como resultado el descubrimiento de dos nuevos miliarios.

Se localizaron "in situ" bajo los sedimentos acumulados en la antigua plataforma de la vía, en el mismo

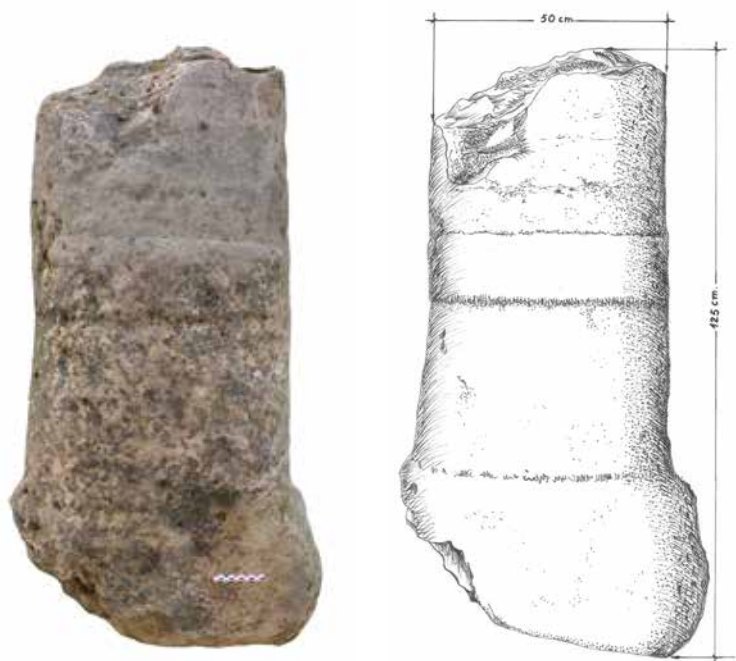


Fig. 39-40. Recorte y dibujo del miliario de Zanduetza.

lugar donde la carretera NA-135 de Pamplona a Francia por Luzaide/Valcarlos la secciona longitudinalmente, 475 m. al Sur del collado de Ibañeta. Sus coordenadas UTM. 30N, ETRS-89, X: 636.748, Y: 4.763.992, Z: 1025.



Fig. 41. Fotografía cenital del conjunto de Ibañeta. (Euken Alonso).

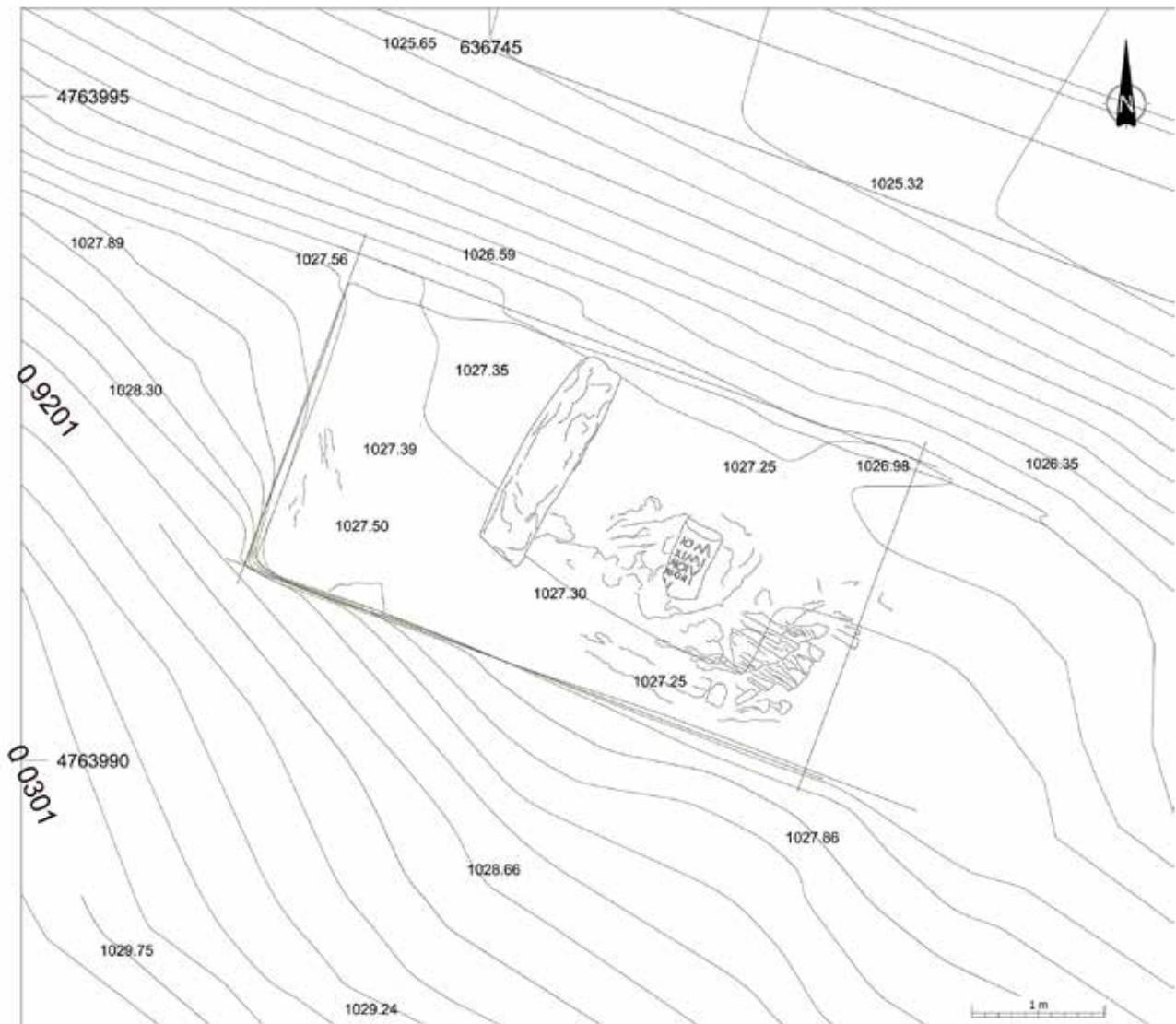


Fig. 42. Plano de distribución del conjunto de Ibañeta. (Euken Alonso).



Fig. 43. Los miliarios de Ibañeta durante la excavación

3.3.1. Miliario sin atribución

Dimensiones

178 cm de altura, por 46 de anchura, por 26 cm de grueso.

Campo epigráfico: 65 x 34 cm.

Número de líneas: 8

Altura de letras: l.1:6; esp: ¿?; l.2: ¿?; esp: ¿?; l.3: ¿?; esp: ¿?; l.4: 6; esp: ¿?; l.5: ¿?; esp: ¿?; l.6: ¿?; esp: ¿?; l.7: ¿?; esp: ¿?; l.8: 6,5.

Análisis epigráfico

Miliario completo, conserva el fuste y una pequeña parte del texto.

De figura paralelepípeda irregular, el soporte puede proceder del cercano afloramiento de calizas y margocalizas situado 1 km al sur, en las proximidades de Orreaga/Roncesvalles

El texto se encuentra muy deteriorado, pues la acción del tiempo más la propia disolución de la caliza, han afectado a la superficie grabada desconchándola perdiéndose la mayor parte del epígrafe. Por lo conservado, deducimos que se grabó con letra capital rústica y no se aprecian interpunciones.

Debajo del campo epigráfico se aprecia un grafito (grabado con punzón) representando un asterisco. Esta acción se repite con diferente posición y símbolo pero con la misma técnica, en el miliario de Aureliano (Mugarriluze).

Texto

[Cae(s)]

[- - -]

[- - -]

[- - xi]

[- - -]

[- - -]

[- - -]

[- F]

Bibliografía

Inédito

Cronología

Con la información que poseemos por el momento, no podemos realizar una propuesta de datación o atribución, pero su forma, dimensiones y restos del texto que se conservan, parecen indicar que puede tratarse de un miliario contemporáneo de los recuperados en Mugarriluze (Aurizberri-Espinal).

3.3.2. Miliario de Galerio

Fragmento de miliario cilíndrico, conserva suficiente texto para restituir la inscripción.

Se trata de la parte intermedia del fuste fabricado con piedra arenisca triásica de coloración rosácea, procedente de un afloramiento distante unos 7 km. al Sur, en el mismo trazado de la calzada.

Dimensiones

(56) cm de altura, por 30 cm de diámetro máximo

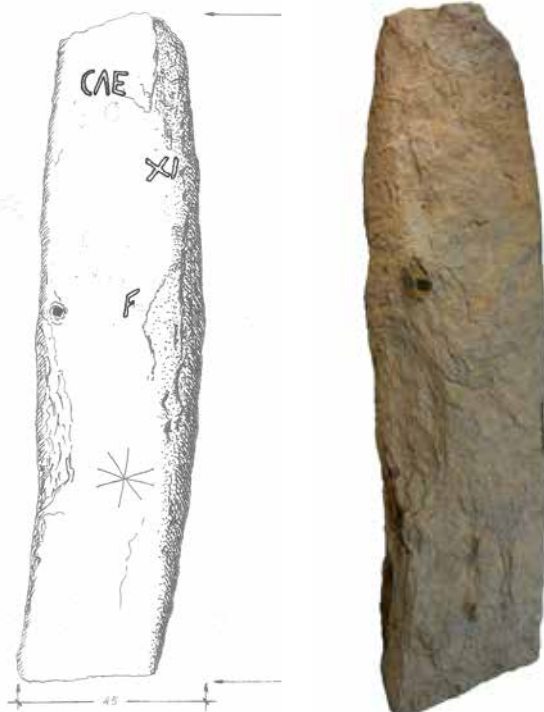


Fig. 44-45-46. Miliario sin atribución. Dibujo, fotografía y detalle del asterisco.

Campo epigráfico: (56) x 32 cm.

Número de líneas: 5

Altura de las letras: l.1: 7-8; esp: 2,5-3,5; l.2: 6-7; esp: 1,5-3; l.3: 5,5-6,5; esp: 1,5-3; l.4: 6,5; esp: 2,5-2; l.5: ¿? -8;

Análisis epigráfico

La inscripción esta realizada en letra capital rústica poco cuidada, con incisiones de sección en "U". Se conservan cuatro líneas enteras, dos parciales y no se observan interpunciones. Se hallaba junto al miliario sin atribución anteriormente descrito.

Teniendo en cuenta que el fragmento recuperado tiene 56 cm de largo y que los títulos de Domino Nostro y Caesari ocuparían dos líneas y otra más para el praenomen, estimamos que el campo epigráfico desaparecido sumaría 44 cm (siguiendo el ritmo de las líneas completas). El resultado sería de 100 cm de campo epigráfico y a éstos habría que añadirle otros 80 cm por debajo, que sería la suma de 50 cm del zócalo más 30 cm de fuste, lo que nos daría una altura total aproximada de 180 cm, coherente con los miliarios recuperados enteros.

Texto

Val(e)

rio M

aximi

ano lu

niori

P(io) F(elici)

-- /Val[e]/rio M/aximi/ano lu/niori/ P(io) F(elici)/ ---?

Bibliografía

Inédito

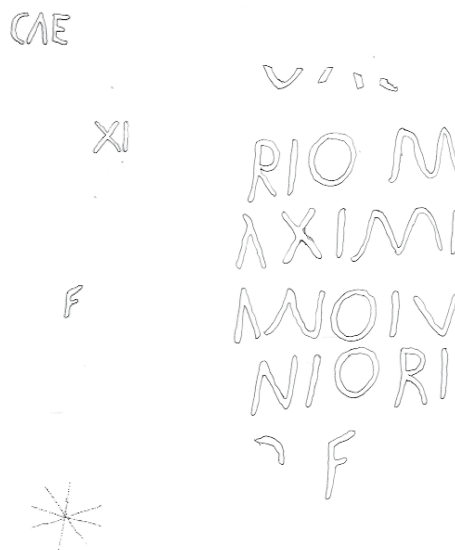


Fig. 47-48. Calcos del miliario sin atribución y del miliario de Galerio.

Cronología

El fragmento conservado nos informa sobre la situación de "luniori", de lo que se deduce que es anterior a su nombramiento como Augusto y por tanto anterior al 1 mayo del 305 d. C. Por el contrario, el de Constancio hallado en Aurizberri/ Espinal sí contiene el título de Augusto y por tanto posterior a mayo del 305, cuando eran ya Augustus Senioris.

Este emperador es habitual en la epigrafía miliaria y existen ejemplares distribuidos por toda la Península Ibérica. Tiene atribuidos once miliarios en el noroeste peninsular, (RODRÍGUEZ COLMENERO *et al.*, 2004), otro en la Vía Augusta, (ARASA, 2008), y otro más en Soria, (JIMENO, 1980).



Fig. 49-50. Miliario de Galerio. Dibujo y fotografía.

4. Descripción de la vía

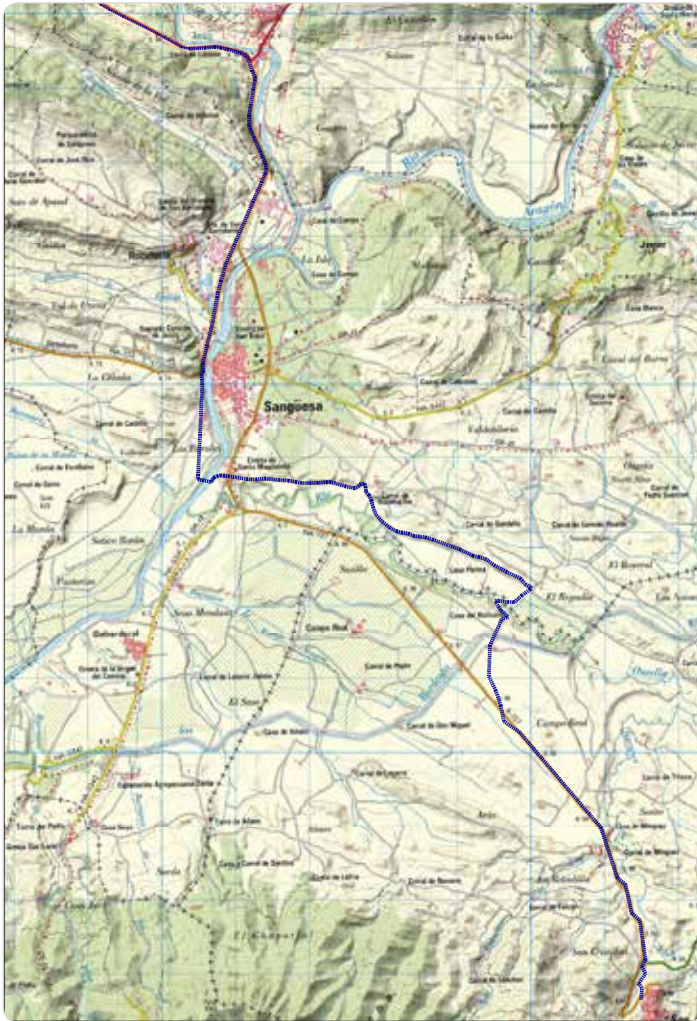
4.1. La vía desde Campo Real-Fillera

La identificación de la calzada Caesar Augusta-Beneharno (MORENO, 2009) y su paso por el emplazamiento de Campo Real-Fillera, una importante civitas todavía sin nombre aunque se insinúa cada vez con más frecuencia como Arsaos (Andreu *et al*, 2008, 75-100), en el discurrir hacia el norte, nos da razones para pensar en un ramal en dirección de la actual Sangüesa en busca de la antigua Iliberri.

Toda esta comarca fue romanizada intensamente y existen documentados numerosos asentamientos y una larga lista de recintos fortificados del hierro, muchos de ellos también romanizados.

Partiendo de Campo Real-Fillera (CEAN BERMÚ-

Fig. 51-52. Mapas de Campo Real-Liédena y Liédena- Artajo. (Eukén Alonso).



DEZ, 1832; ALTADILL, 1928; ESCALADA, 1943) tomaría la dirección de Badolengo cruzando el río Aragón, junto al campamento de Los Cascajos en Sangüesa (LABEAGA, 1987) . Aquí se bifurcaría y mientras un ramal tomaba la dirección suroeste a Santa Cris el otro tomaría al norte en dirección a Rocaforte, la villa romana de Liédena (TARACENA, 1949) y la de Iturriaga¹⁵, ya a las puertas de Lumbier.

4.2. Tramo Irunberri/Lumbier a Iturrotz-Villaveta

Desde este opidum, continúa en dirección norte y por la orilla izquierda del río Irati seguiría el mismo trazado de la actual carretera hasta Ripodas. La vía conti-



15. Este yacimiento lo conocimos el 8-12-2005, antes que la concentración parcelaria de Lumbier lo alterara fuertemente. Vimos gran cantidad de restos de *doliae*, común, *sigillata*, argamasas y mármoles de diferentes colores, además de grandes bloques de cimentaciones de opus cementicium que el agricultor había apartado del sembrado y recogimos algunas monedas fraccionarias que la erosión había dejado a la intemperie en las margas adyacentes. Coordenadas UTM. ED 30, ETRS-89, X: 637.599, Y: 4.722.046, Z: 455.

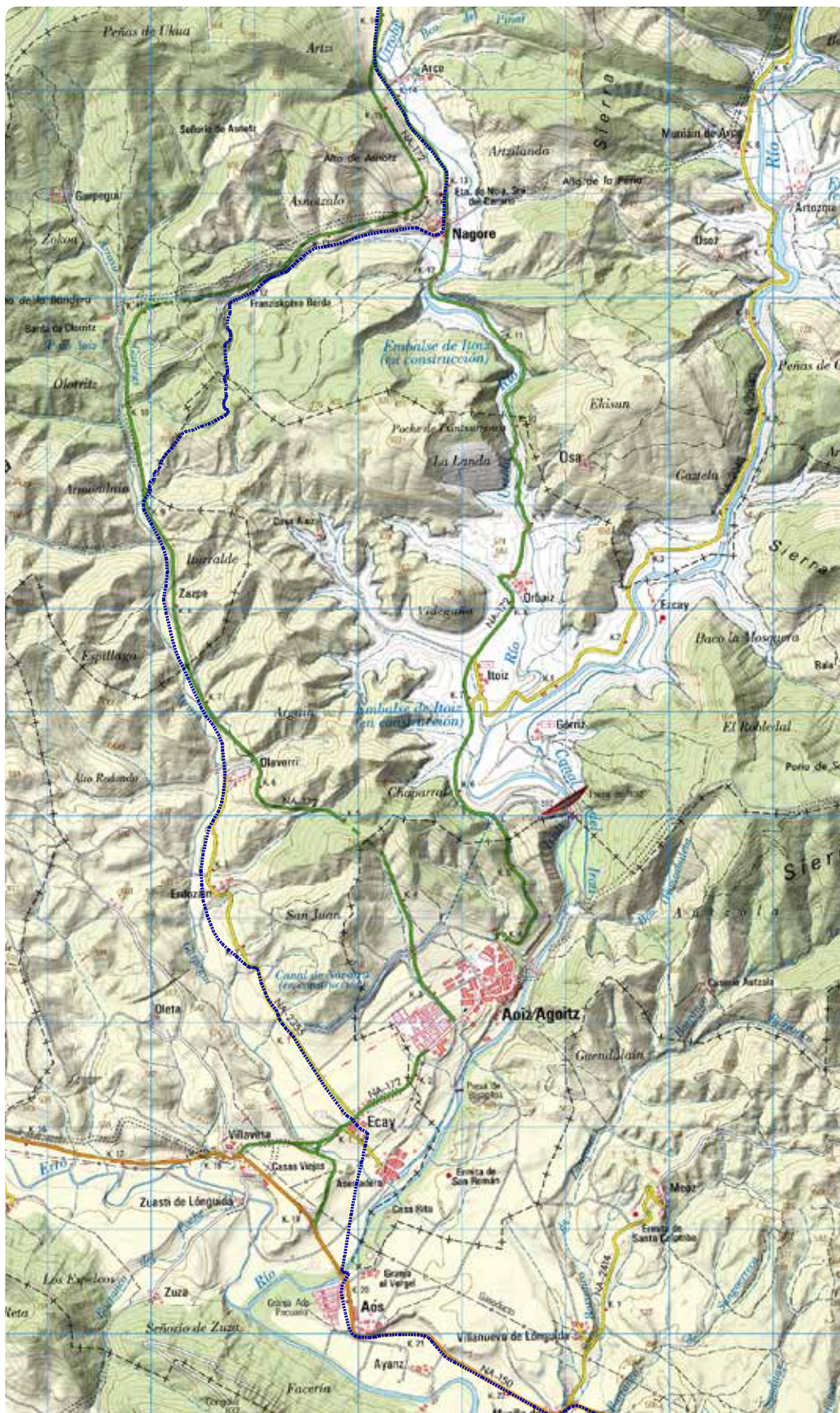


Fig. 53. Mapa de Murillo-Nagore, con indicación de los pueblos antiguos inundados por el embalse de Itoitz: Gorritz, Itoitz, Orbaitz, Ezkai y Artozki. (Eukén Alonso).



Fig. 54. El trazado labrado en Artieda.



Fig. 55. La calzada labrada bajo el poblado de Iturrotz



Fig. 56. Loma de la calzada labrada en Ekai-Ecay.

núa entre campos hasta llegar a la localidad de Artieda. Aquí se vuelve a integrar en la carretera pasando por Artajo y Murelu-Murillo de Longuida para llegar a la localidad de Aos, donde cruzaría el Irati. Ya en la margen derecha y en dirección norte pasaba debajo de Iturrotz, otro recinto fortificado del hierro que se sitúa en posición dominante, sobre una terraza aluvial del Irati, y que a su vez fue prontamente romanizado a tenor de los materiales hallados en superficie.

Aquí tenemos que decir que desde Lumbier el recorrido se encuentra completamente labrado o asumido por la carretera actual y pocas son las pruebas que podemos aportar. A pesar de ello en los campos entre Ripodas y Artieda, se aprecia el trazado con claridad, pudiéndose ver en superficie los cascajos o zahorras de su encachado, en una larga alineación.

4.3. Tramo de Iturrotz-Villaveta a Artzi/Arce

Iturrotz se localiza en la localidad de Billabeta-Vi-

llaveta (Longida), donde todavía se puede distinguir en los campos cultivados la plataforma originada por la calzada, cruza la regata de Gurpegi en dirección al actual pueblo de Ekai ascendiendo ligeramente hasta una amplia terraza y por la margen izquierda de dicha regata alcanza Erdozain.

Por debajo de este pueblo, integrada en un sembrado pero apreciándose de forma visible el terraplén originado por la plataforma de la calzada, sigue hasta alcanzar Olaberri y también por debajo de él continúa un tramo ocupada por el camino antiguo hasta rebasar el desolado de Zazpe. Ya en el término de Artzibar continúa hasta el Campo de la Cabaña y desde este lugar, pasando por debajo del desolado de Aloz, asciende hasta el collado del Bordal de Etxabarren, para descender por el barranco de Tejería hasta Nagore.

A partir de aquí queda solapada por la antigua carretera, hoy sumergida por el embalse de cola del pantano de Itoiz, y por la orilla derecha del Urrobi alcanza



Fig. 57. Bajada por el barranco de Tejería en Nagore.



Fig. 58. La calzada con gran terraplén en Lusarreta.



Fig. 59. Tramo Nagore-Zaldúa. (Euken Alonso).

el Señorío de Artzi-Arce.

En este lugar se han hallado evidencias de un gran asentamiento romano pero desgraciadamente una buena parte ha quedado enterrado por la nueva carretera construida a consecuencia del embalse.

4.4. Tramo de Artzi/Arce a Zaldua

Continúa con el mismo trazado que la carretera, rebasa Zanduetta¹⁶ hasta Uriz y separándose de la carretera continúa junto al río para luego ascender en dirección a Urdirotz. Desde este lugar por la ladera oriental del Larrogain y de la Peña de Urdirotz llega a Saragüeta en una cota algo superior a la del pueblo y sigue ascendiendo hasta alcanzar el collado de San Paul, en la muga con el valle de Erro.

Recorre el collado hacia el norte y siempre por la solana continua por el término de Lusarreta hasta alcanzar el collado de Lezestali y de aquí al siguiente

collado de Iratzetakolarre, concejo de Mezkiritz ya en el término municipal de Erroibar.

Desde este punto apenas nos separan 500 metros para llegar al lugar donde se encontraron los miliarios de Mugarriluze.

En esta parte del recorrido se aprecian claras evidencias, tanto de la plataforma como de las diversas canteras naturales de zahorras aprovechadas para el afirmado de la misma y continúa descendiendo a la llanada de Errozabal para alcanzar la necrópolis de Otegi (PERÉX y UNZU, 1991-1992, UNZU y PERÉX, 2010) en la entrada de la Mansio de Iturissa.

4.5. Tramo de Zaldua a Ibañeta

Desde esta mansio donde está perfectamente identificada y documentada tanto a la entrada como a la salida, parte hacia el Norte por los prados de Auritz-Burguete, discurre paralela al este del pueblo, para



Fig. 60. Cueva de Lezestali cerca del trazado.



Fig. 61. La plataforma recalzada en el terraplén.

16. En este lugar se descubrió la parte inferior de un miliario.

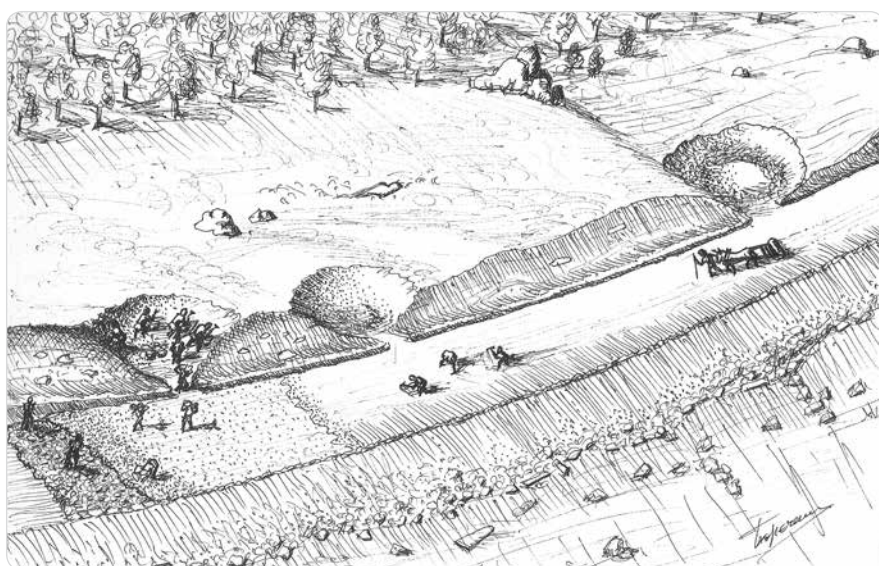


Fig. 62. Interpretación de la realización del afirmado en Zubitxa con acopio in situ.



Fig. 63. Canteras de acopios de zahorras al pie de la vía.



Fig. 64. El afirmado de la calzada cortado longitudinalmente por el paso de los carruajes.

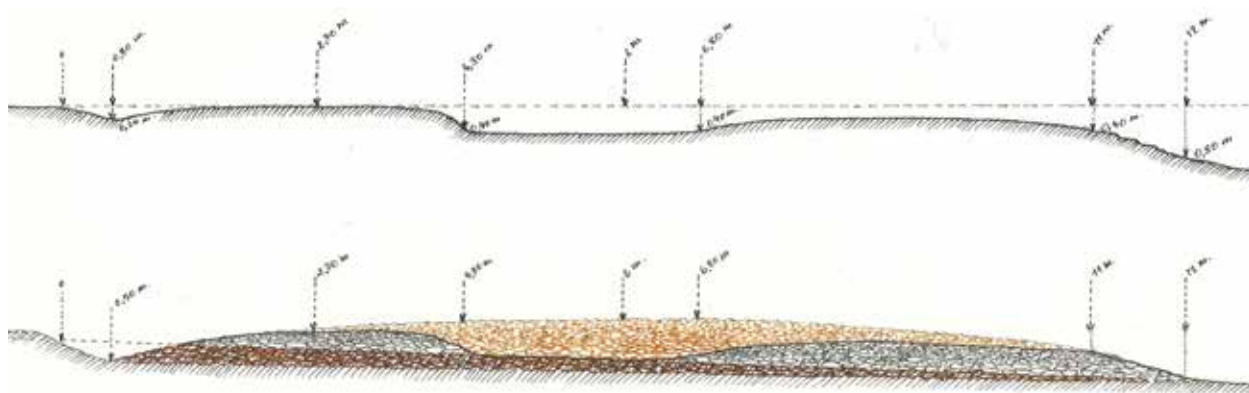


Fig. 65. Arriba perfil actual y debajo reconstrucción hipotética.



Fig. 66. La plataforma de la calzada seccionada longitudinalmente por la carretera.



Fig. 67. Plataforma ascendiendo Ibañeta por encima de la carretera.



Fig. 68. Llegando al alto de Ibañeta la plataforma de la calzada ocupada con cargas de carbón vegetal. Al fondo ruinas de la antigua ermita. (Fotografía de E. Frankowski, 1917).

La vía de Hispania a Aquitania en el paso del Pirineo por Ibañeta

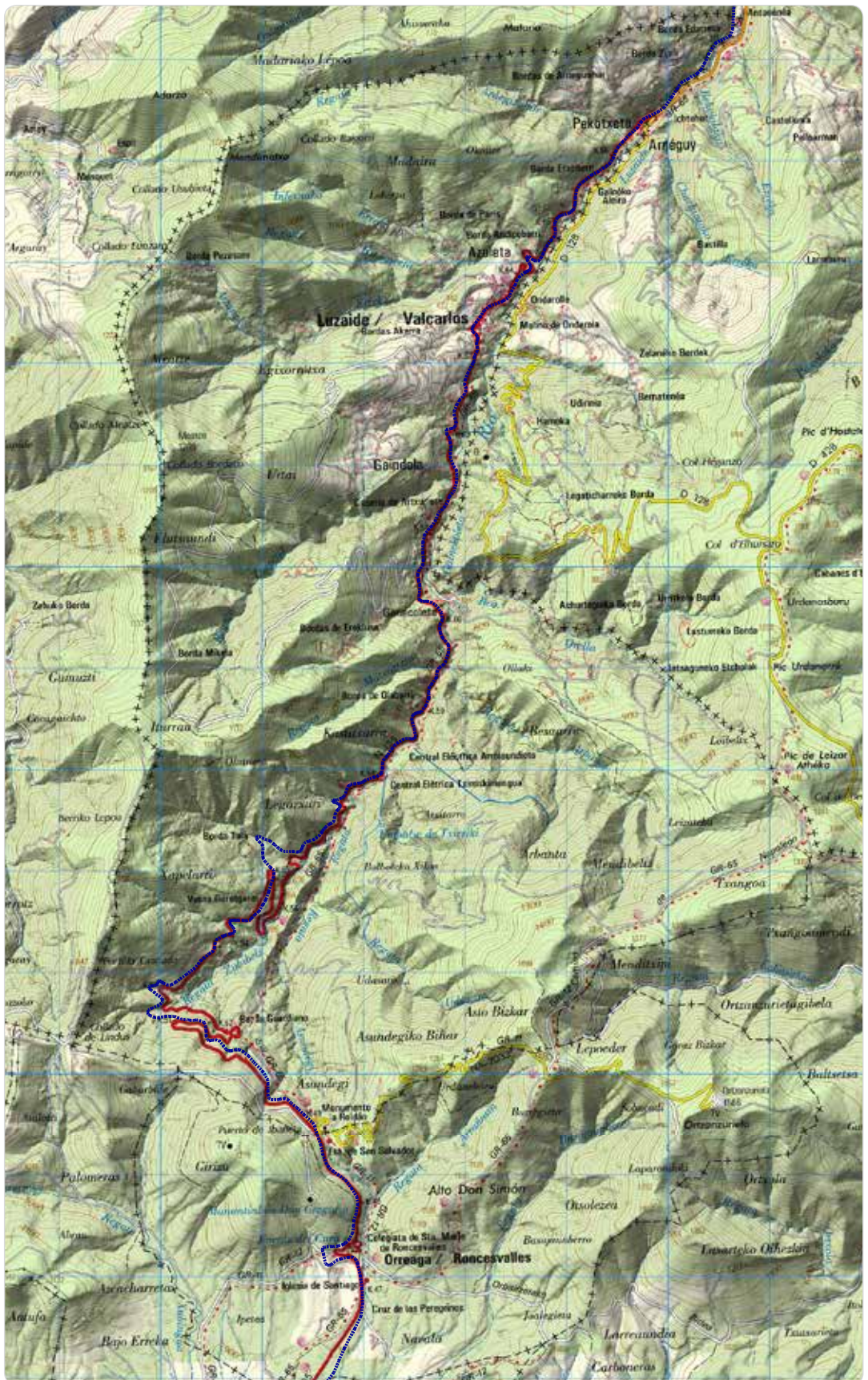


Fig. 69. Mapa de Orreaga/Roncesvalles a Luzaide/Valcarlos. (Eugen Alonso).

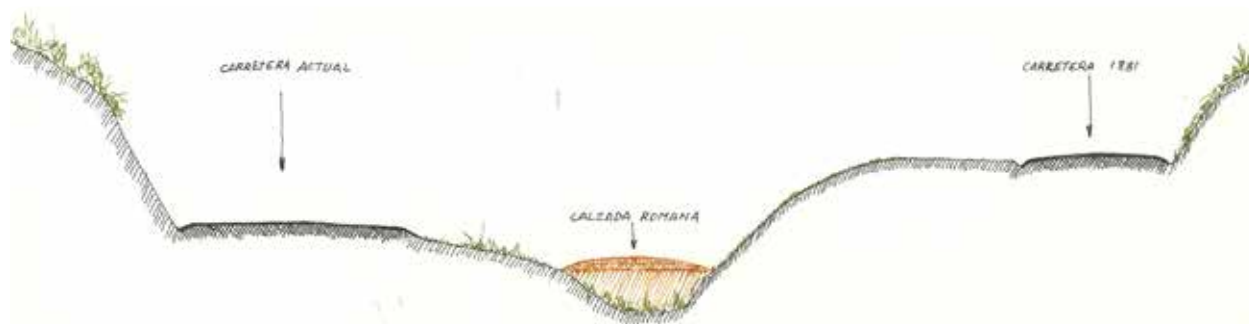


Fig. 70. Evolución de la calzada a unas decenas de metros al norte de la ermita de Ibañeta.

alcanzar los prados de Sorginaritzaga, Andresaro y Labakibarrena llegando rectilíneamente hasta la divisoria con el término de Orreaga-Roncesvalles.

En este punto ha perdurado un tramo de la plataforma en pequeño terraplén, donde se aprecia también la cuneta. Conserva la estructura del afirmado seccionada longitudinalmente por un gran surco debido a la circulación de carruajes en épocas posteriores, ya sin el mantenimiento necesario, dejando al descubierto el paquete de gravas que constituían el firme, llegando hasta las arcillas de la base. De manera que cuando el tránsito era dificultoso debido a los gruesos cantos del afirmado o el barro que se formaba por llegar al nivel de las arcillas se solventaba desplazándolo, creando un trazado paralelo y en ocasiones varios, más o menos cercanos, como ocurre en este lugar. (ROLDÁN HERVÁS, 2007).

Sigue ascendiendo suavemente por la orilla derecha de la regata Arrañosingo Erreka hasta integrarse en la carretera a la altura del punto kilométrico 46,500 de la carretera N-135 de Pamplona a Francia por Luzaide-Valcarlos.

Desde Orreaga-Roncesvalles discurre al Oeste de la carretera y al comenzar el ascenso atraviesa un terreno fuertemente alterado, entre otras causas por la construcción en época histórica de un canal para ali-

mentar el molino de la Colegiata Hospital de Santa María, por lo que es posible que ya en este momento la antigua calzada estuviera en desuso y existiese otra alternativa por que sumado al régimen de pluviosidad de la zona completaría la destrucción de la misma. De cualquier forma esta alteración se localiza en un corto tramo que una vez superado asciende con una plataforma manteniéndose amplia a pesar de los aportes de la empinada ladera. Antes de llegar al puerto la carretera secciona de nuevo la calzada justo en el lugar donde fueron hallados dos miliarios, unos 475 m. antes del collado de Ibañeta (1.056 m.)

Cruza el collado al oeste de la nueva ermita que sustituye en el mismo lugar a la antigua de San Salvador de Ibañeta (JIMENO JURÍO, 1973), lugar exhaustivamente citado como el paso pirenaico occidental por excelencia.

La primera cita a este puerto es en la donación de Fortun Sanz de Yarnoz. La recoge el Becerro antiguo de Leire en el año 1110 de la siguiente manera "Adhuc anten donamus in portu de Auriç unum monasterium quod uocatur Santus Salvator d'Yuenieta...". (CIÉRVIDE, 1976; BECERRO ANTIGUO DE LEIRE, AGN, 144). Esta cita contiene una curiosidad, al referirse también por primera vez, al nombre vasco de Orreaga-Burguete como Auriç (Auritz) y situando a esta localidad como la mas cercana al puerto o dentro de su influencia, lógicamente antes de



Fig. 71. Plataforma del camino viejo bajo la carretera.



Fig. 72. Fragmento del mapa realizado por A. Lagarde para el proyecto de la carretera. (AGN, Archivo General de Navarra).

la fundación de la colegiata de Santa María.

En este collado se han practicado excavaciones en diferentes épocas. En 1934 el canónigo Agapito Martínez Alegría (JIMENO JURÍO, 1973), después de una limpieza en torno de la vieja ermita, excavó en su solar apareciendo 12 esqueletos y algunas monedas inglesas, pero no consta el hallazgo de materiales romanos.

Posteriormente en 1951, L. Vázquez de Parga, realiza nuevas excavaciones en la cabecera de la antigua ermita, practicando una zanja de cuatro metros de largo, recuperando el fragmento superior de un ara romana, que conservaba parte de las dos líneas epigráficas superiores, dedicada al Sol Invicto, además de otras evidencias como sigillata hispánica del Siglo I d. C., varias monedas y un anillo de oro (MENÉNDEZ PIDAL, 1959). El año 2009, dentro del contexto de la película documental, "778 La Chanson de Roland", la empresa Trama realizó unas catas de comprobación hallando fragmentos

de sigillata hispánica de época alto imperial además de restos humanos medievales (JUSUE *et al*, 2010).

Estas evidencias confirman una presencia romana en este collado pero nosotros nos tememos, que la continua actuación a través del tiempo ha alterado gravemente las posibles estructuras de época romana, cuyo descubrimiento, aclararía mucho los enigmas del Iter XXXIV.

La continuación desde este collado generalmente se ha descrito ascendiendo hacia el collado de Lepoeder, pero hoy sabemos que no es así al haber descubierto evidencias que demuestran el descenso por el barranco de Luzaide-Valcarlos.

4.6. Tramo de Ibañeta a Luzaide-Valcarlos

Inicia el descenso separándose de la carretera por su parte oriental, haciendo un pequeño zigzag y en-



Fig. 73. Bajada en trinchera del camino viejo en Gabarbidé



Fig. 74-75. Sondeo en So-raundi y fibula recuperada.



Fig. 76. Escaneo de cortes y niveles.



Fig. 77. Entallado a doble escalón en Erredorai.

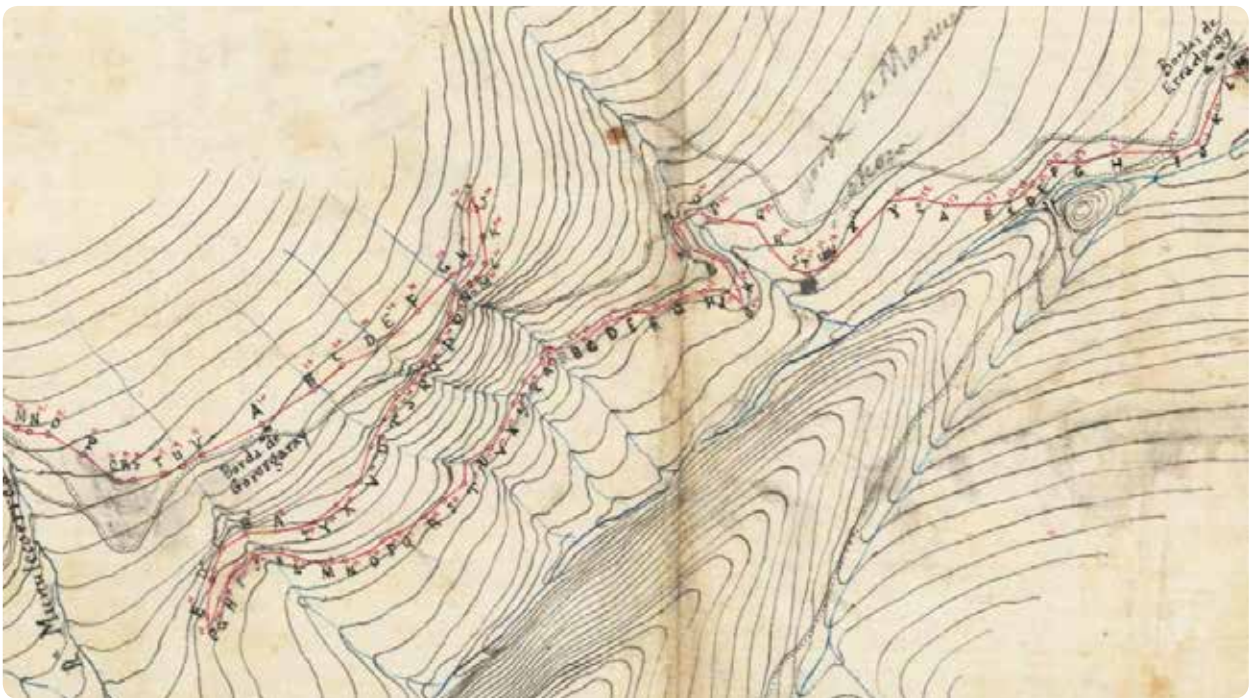


Fig. 78-79. Fragmento del mapa de A. Lagarde para la carretera NA. 135-A, y en el segundo plano del cruce por el barranco de Txapitel. (AGN, Archivo General de Navarra).





Fig. 80. Tajea de la carretera construida en 1881 con reciclado de sillares.

seguida aparece la plataforma antigua debajo de la actual de manera que los vertidos de materiales originados en los sucesivos arreglos y ampliaciones han rellenado en algunos tramos la trinchera. a pesar de ello se identifica razonablemente.

En mayo de 1877 Aniceto Lagarde, a la sazón Ingeniero Jefe de Caminos de la Excelentísima Diputación Foral de Navarra, hace un escueto relato del proyecto para la construcción de esta carretera que uniría Roncesvalles con Valcarlos y cuando cita “el camino viejo” se refiere a los restos de la calzada romana.

De Roncesvalles a Ibañeta “en una longitud de 1.800 m y de allí siguiendo la ladera de los montes de la izquierda, por encima del camino viejo, baja en un zigzag a la casa llamada del Guardiano, de allí siguiendo la misma ladera y con otro zigzag baja a la borda de Gorosgarai. Desde aquí baja a la borda llamada de Barcelona y sigue poco más o menos a la altura del

camino viejo hasta pasar el barranco de Chapitela, desde donde toma por los prados que hay sumamente inclinados debajo del camino viejo hasta entrar en este otra vez junto a Valcarlos en donde termina el trazado nuevo después de una bajada de 15 kms y en donde principia el trozo ya construido en 1858 de 3 km de Valcarlos a la frontera francesa”.

El trazado de este tramo discurre con grandes plataformas y trincheras siguiendo el contorno de la ladera, atraviesa la carretera y alcanza la regata de Infernuko Erreka (Zubibeltz) con entalles en la roca y plataformas amplias para continuar por la ladera oriental, que no abandonará hasta descender todo el puerto.

Antes de llegar al siguiente barranco sus constructores tuvieron que superar un afloramiento rocoso realizando un gran entalle para continuar el descenso, siempre con un desnivel continuo y razonable. Más abajo se integra en la carretera discurriendo práctica-



Fig. 81. Descenso con derrubios del ensanchamiento de carretera.



Fig. 82. La plataforma con derrubios de la carretera.



Fig. 83. Descenso en Trinche-
ra por la ladera de Gabarbide.



Fig. 84. Plataformas, alta de
origen romano y baja alterna-
tiva medieval.

mente al mismo nivel para alcanzar Gorosgarai.

En este sitio existió desde la antigüedad una venta-hospital de peregrinos y casa de camineros, transformada en la actualidad en bordas ganaderas. Poco más abajo vuelve a cruzar la actual carretera en dirección noroeste para descender a la regata de Errekaundi, pasando por Soraundi¹⁷. Este lugar se consideró que reunía condiciones. Para realizar un sondeo estratigráfico, aunque sólo se recuperó una fíbula de bronce (LE BOHEC YANN, 2013).

A partir de este barranco la vía está prácticamente tallada en las pizarras, esquistos y cuarcitas. En este tramo, tras la limpieza de la vegetación y hasta llegar a las bordas de Errekaundi y Erredorai, se pue-

den apreciar largos tramos con entalles en la roca a “doble escalón”.

Así mismo cabe señalar que a consecuencia de la impresionante tormenta ocurrida el 4 de Julio de 2014 se produjo un gran arrastre de materiales que limpiaron el cauce del barranco lo que nos permitió descubrir que en la construcción de la carretera en 1877, en el puente para salvar la regata Erredorai, se reutilizaron sillares almohadillados, posibles restos del puente romano que se hallaría a unos 50 metros aguas arriba del actual, que habrían sido arrastrados por el agua. Son 8 los sillares de cuarcita visibles y están colocados en las esquinas de la tajea sin tener en cuenta la forma y la posición para la que fueron

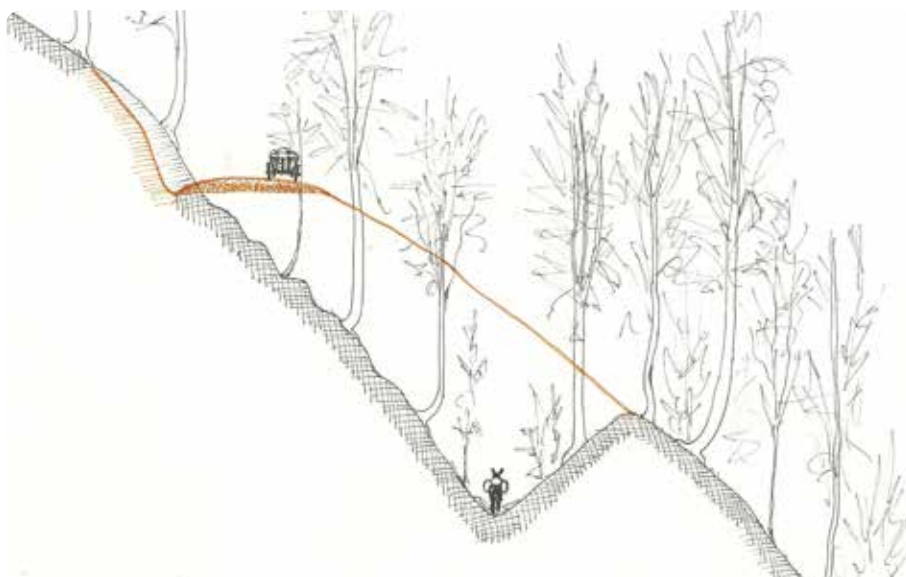


Fig. 85. Evolución de la calzada en Gabarvide.



Fig. 86. Nivel original tallado en la roca.

17. En este lugar se realizó un sondeo de 2x1 m. y se recuperó una fíbula romana de bronce, documentando varios hogares. Se interpreta como un área de descanso o acampada de esta época.

tallados originalmente.

Una vez cruzada la regata de Erredoraiko Erreka, la carretera secciona la calzada y a partir de este lugar discurría prácticamente por lo que es la actual carretera hasta el barranco de Txapitel. En este punto existe un puente nuevo de hormigón y otro antiguo de hierro que conjuntamente con un vertedero de escombros apenas dejan entrever el recorrido original del antiguo camino.

Superado este barranco la vía continuaba hasta volver a integrarse en la carretera pero a poca distancia la vemos de nuevo por encima, pasando por los caseríos de Lapitzenea (Nabarlatz), Eskilenia y Bordel para de nuevo juntarse con la carretera a la entrada de Luzaide-Valcarlos.

En el centro del pueblo de Luzaide-Valcarlos el antiguo camino desciende por debajo del núcleo urbano hasta la regata de Xokotoko Erreka, donde todavía se aprecian restos de un viejo puente y nuevamente por la carretera actual continua hasta Pekotxeta, situándonos a una cota de 250 m. sobre el nivel del mar. A partir de ese punto el valle se amplía suavizándose el paisaje y sin apenas desnivel continúa por la margen izquierda del río en dirección a Saint Jean Pied de Port-Donibane Garazi.

El desnivel que salva la calzada entre el collado de Ibañeta y el barrio de "Ventas" de Luzaide es de 826 m, con un recorrido de 17.1 km. aprox. lo que nos da una media de un 4,8 % de pendiente.



Fig. 87. Gran trinchera llegando a Zubibeltz.



Fig. 88. Trinchera en esquistos negros.

5. La obra civil en el puerto de Ibañeta

Dentro de la clasificación jerárquica de las calzadas esta entraría en la categoría de *Viae publicae*, construida a cargo del estado o por su carácter estratégico *Viae militari* (ADAM, 1996), con financiación a cargo del ejército. Por lo que hemos podido comprobar en los tramos conservados en el llano, la técnica no varía de lo visto en la mayoría de calzadas conservadas dentro del imperio

Tras deforestar una amplia franja, se marcaba una zanja de la anchura proyectada, incluyendo las cunetas. Se retiraba la tierra vegetal hasta eliminarla completamente y en esta zanja se vaciaba y extendía piedras y gravas de tamaño grueso. A continuación se extendía otra capa de zahorras menos gruesas. Se terminaba con la capa de rodadura a base de gravas y arenas finas bien compactadas. Todo esto conformando un perfil alomado que evacuara las aguas de lluvia rápidamente a cunetas y terraplenes.

El grueso total observado donde se ha mantenido

es de 60-70 cm.

Así como en el llano se observa perfectamente la elección (siempre que era posible) de las lomas naturales, con el objeto de ahorrarse al máximo la construcción de cunetas y a la vez alejar las aguas del camino, en el puerto no tenían este problema pues además de la pendiente continuada, todo el recorrido se construyó con plataforma.

No hemos visto evidencia de tajeas, alcantarillas ni puentes. Evidentemente tuvo que haberlas pero solo han perdurado como hemos dicho algunos sillares almohadillados, reciclados en una tajea o pequeño puente construido en la actual carretera en el siglo XIX, aunque podemos intuirlos en la toponimia que aporta datos interesantes que comentaremos mas adelante.

El primer tramo del descenso desde Ibañeta discurre en fuerte ladera pero sin dificultades importantes por ser básicamente tierra o esquistos estratificados fáciles de retirar.



Fig. 89. Nivel original de la plataforma tras cruzar Zubibeltzeko erreka.



Fig. 90. Plataforma con necesidad de muros de contención.

Conforme se avanza las laderas se van haciendo cada vez más abruptas y empiezan a tropezarse con obstáculos rocosos que solventan sin necesidad de muros de contención.

Llegando a Zubibeltz necesitaron construir un pequeño puente y si tenemos en cuenta el significado de su topónimo, puente negro, sería la misma piedra (esquistos oscuros) que extraían en la explanación de la plataforma las que se utilizaron.

A partir de este lugar la plataforma tiene más dificultad técnica y apunta la necesidad de muros de contención en un pequeño tramo.

En otro punto, en vez de rodear un saliente rocoso, practican un corte en la roca en forma de zanja. Con el paso del tiempo las paredes se han derrumbado y no permiten ver el nivel original.

A continuación en una longitud de unos 2000 m.

discurre con plataforma eminentemente terrera y habrían sido necesarias cuatro tajeas para salvar los pequeños arroyos.

En este tramo se dan las mejores condiciones del puerto, tanto por la morfología del terreno como por la distancia y disponibilidad de agua, para la instalación de un *Estatium*. De hecho, al menos desde la Edad Media ha existido en este lugar la venta-hospital de Gorosgarai. Al final de este tramo llegamos a Errekaundi, donde también sería necesario un pequeño puente.

A partir de aquí la calzada está prácticamente tallada en la roca, pero serían necesarios muros de recalce para dotar a la plataforma de la anchura suficiente.

Donde los paredones rocosos son muy verticales la experiencia les haría dudar de la consistencia de los esquistos. Para ello practicaron por encima de la plataforma cortes de descarga con lo que evitarían en gran medida el desprendimiento de rocas sobre la calzada.

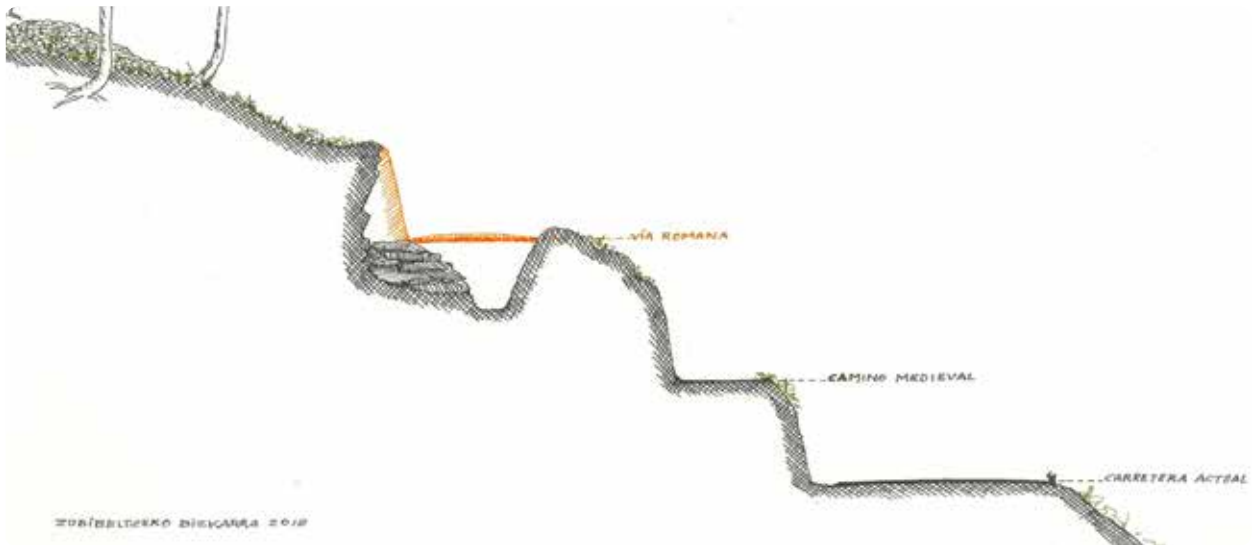


Fig. 91. Evolución en Zubibeltzeko bizkarra.



Fig. 92. Gran trinchera en Zubibeltzeko bizkarra.

Siguiendo el trazado se atraviesan zonas de casca-
jeras procedentes de la disgregación de las laderas. Las
piedras son de tamaño variado y resultarían muy adecua-
das para el afirmado de la calzada. En algunos puntos
se aprecian los huecos en el terreno originados por la
extracción de zahorras en canteras naturales.

A partir de aquí la ladera se suaviza un poco, permi-
tiendo de alguna manera la construcción de viviendas
en tiempos históricos¹⁸. Llegando al barranco de Txapi-
tel, al tratarse de un torrente de mayor caudal se necesi-
taba de un puente de mayor entidad y dimensiones,

que permitiera salvarlo sin problemas. Hasta el siglo XX,
existió uno de madera sobre estribos de piedra, como
al parecer eran todos los de este camino. En la bajada
a este puente vemos los únicos muros de contención
conservados, aunque no podemos asegurar que sean
de origen romano¹⁹.

Así mismo tampoco nos parecen romanos los res-
tos del puente de Xokotokoerreka²⁰, donde perduran
parcialmente los dos estribos del mismo que soporta-
rían un tablero de madera.

La dificultad técnica para la construcción de esta vía



Fig. 93. Descenso en trinchera entre Zubibeltzeko bizkarra y Otxinen erreka.

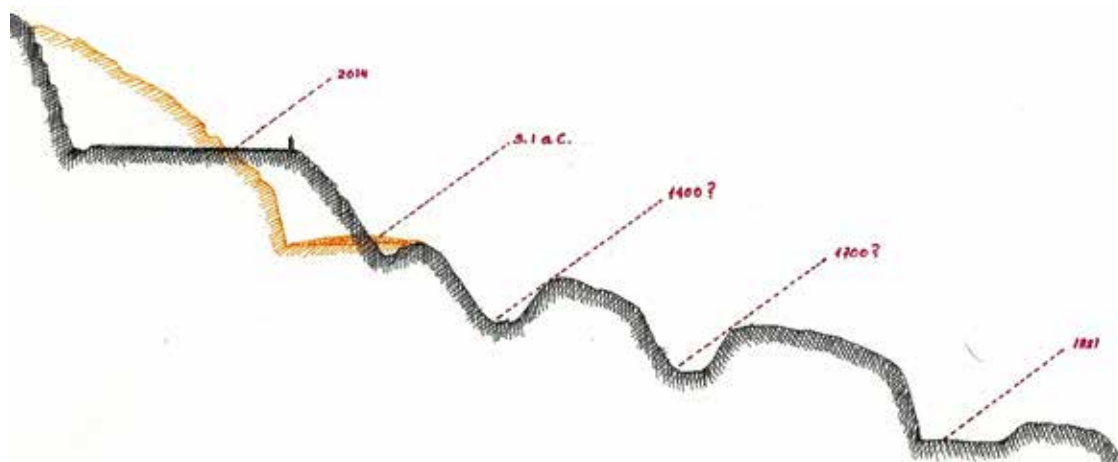


Fig. 94. Evolución en Epersaroko bizkarra.

18. Junto al camino, existieron una serie de casas formando el barrio de Artxurieta, aunque parece que antiguamente era denominado como Gaidola, perdurando hasta la actualidad los nombres de Boloquia (Bon Loc), Marlonia, Manuelin (Manuelenea) y Chualdea (junto al puente).

19. Pegadas al camino, a ambos lados del puente existieron varias casas habitadas y que en la actualidad se encuentran arruinadas y desaparecidas entre la espesa vegetación y un gran vertedero. Los nombres de éstas casas eran: Chualdea (Zubialdea), Pollonia, Ochianenea y tras cruzar el torrente Chapitelenea y Aunsarenea.

20. Este puente se sirvió de una gran roca desgajada y anclada junto al torrente, para con muros adosados a ella utilizarla como estribo sur del mismo.

no parece que revistiera gran problema para los ingenieros romanos. El movimiento de tierras sería similar al de cualquier vía de montaña y los desmontes en roca no entrañarían gran dificultad a tenor de los grandes trabajos que se conocen en otras de las importantes vías que vertebraron el imperio romano. No obstante, en este caso, al abrir la carretera moderna²¹, las evidencias conservadas en la roca fueron destruidas a lo largo de varios kilómetros aunque a pesar de todo han quedado las suficientes para poder valorar y calibrar estos trabajos.

La erosión y el prolongado uso que ésta vía ha sufrido después de perder el afirmado romano han generado una gran degradación y continuos deslizamientos de ladera de manera que el propio uso producía mayor erosión y tras sucesivos hundimientos se adaptaban nuevas

plataformas que terminaban como malos caminos de mulas. Esto nos dificulta el poder proyectar la línea de ladera y de esta manera calcular la anchura, aunque en puntos concretos se puede comprobar una anchura aproximada a los seis metros.

A pesar de que hemos constatado que las dimensiones de la calzada en zonas llanas oscila entre 7 y 10 metros, creemos que en el puerto no necesitaban tanta anchura y que con cinco metros cumplirían sobradamente con las necesidades del tráfico, teniendo en cuenta la anchura de los carros y la sinuosidad del recorrido.

Para el trabajo en la roca se utilizarían las herramientas normales en estas labores; para el desmonte bruto, picos, barras de hierro, cuñas y mazas, aprovechando las grietas naturales de fractura y para el aca-



Fig. 95. Plataforma en Gorosgarai.

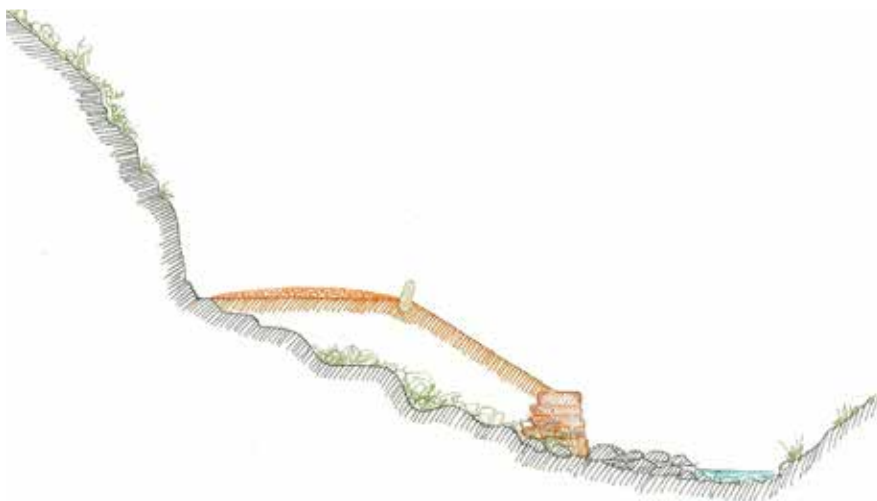


Fig. 96. Interpretación de la plataforma en Errekaundi.

21. La obra de ensanchamiento realizada por los años 70 del siglo pasado terminó por hacer desaparecer muchas de las evidencias, que se habían conservado tras la construcción de la carretera en el s. XIX .

bado, el pico de cantero o escoda. No hemos observado el uso de cincel pero si la posible la utilización de puntero y maceta.

Este acabado, está muy bien representado y conservado en los paramentos verticales, observándose en algún punto las marcas dejadas por los ejes de los carros. También en los horizontales se pueden apreciar, aunque el frotamiento de ruedas y herraduras los haya desgastado tras la desaparición del afirmado de zahorras.

Vemos también un elemento que consideramos importante cual es el descubrimiento de algunos grabados

en un punto del recorrido, alguno fácilmente reconocible y otros menos claros²².

Parece que fueron realizados con el mismo pico o escoda a modo de “divertimento” o quizás como marca de cantero. Este tipo de manifestaciones no es común y no conocemos precedente en obras de apertura de vías.

Existen abundantes ejemplos en puentes y obras públicas de todo tipo (Duran, 2008, 18-24); unas veces como marcas de canteros, otras de replanteo o como simples grafitos, pero no tenemos constancia de grabados rupestres en cortes o desmontes de calzadas.



Fig. 97. Localización de la primera evidencia de la calzada.

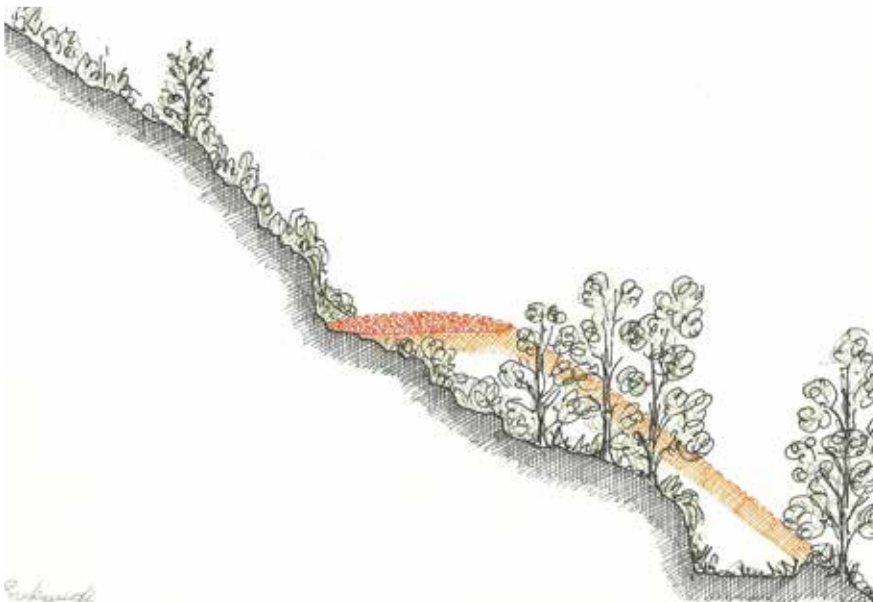


Fig. 98. Evolución de la plataforma en Errekaundi.

22. Fue Eneko Iriarte, geólogo y profesor de la Universidad de Burgos quien lo descubrió en una visita que hizo al recorrido de la calzada



Fig. 99. Restos de la plataforma tallada en la roca.



Fig. 100. Largo entalle en Errekaundi.



Fig. 101. Plataforma conservada con 6 m de anchura.



Fig. 102. Plataforma en el espolón de Errekaundi.

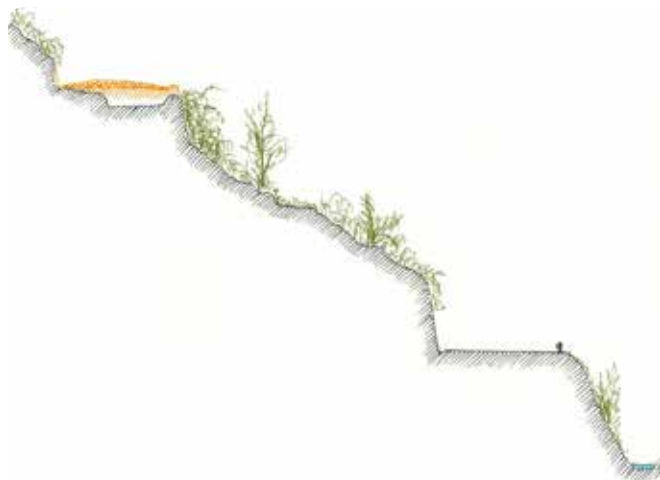


Fig. 103. Evolución entre Errekaundi y Erredorai.

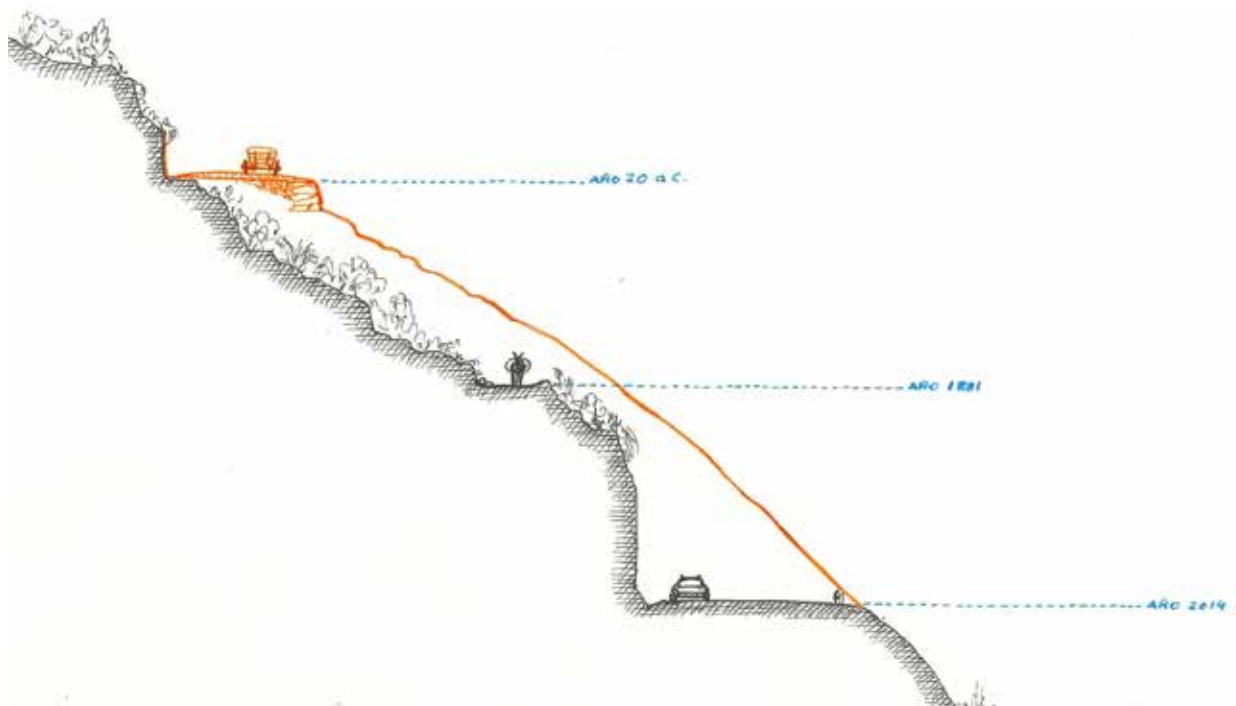


Fig. 104. Evolución en Erredorai.



Fig. 105. Plataforma del camino medieval.



Fig. 106. Largo perfil del trazado en Erredorai.

Fig. 107. Saliente rocoso cortado a pico y su evolución. La línea amarilla marca el nivel romano.





Fig.108. Cuarcitas recortadas siguiendo el buzamiento antes de la limpieza en Txirriski.



Fig. 109. Txirriski después de la limpieza.

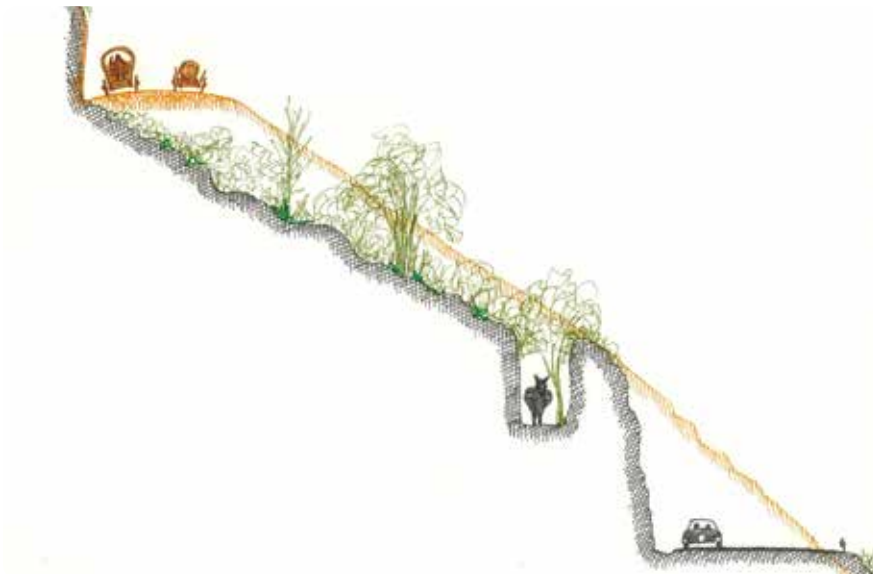


Fig. 110. Evolución en Txirriski con el paso encajonado para mulas.



Fig. 111. Sillares almohadillados reutilizados en el puente del siglo XIX.



Fig. 112. Plataforma entre Errekaundi y Erredorai.



Fig. 113. Figura grabada en los esquistos.



Fig. 114. Largo perfil de entalles entre Errekaundi y Erredorai.



Fig. 115. Rozaduras de llantas y bujes de carro en nivel romano.



Fig. 116. Cuña para roca hallada en el trazado de la calzada.



Fig. 117. Estribos del puente en Xokotoko erreka.



Fig. 118. Corte de la calzada en Zaldúa (Auritz) donde conserva la loma.

6. Toponimia relacionada con la calzada

Teniendo en cuenta que mucha de la toponimia que disponemos viene directamente de la antigüedad es un valor a considerar porque frecuentemente nos aporta una información cierta pero hoy desaparecida u oculta por el paso del tiempo y el cambio del paisaje.

También ocurre que esta información, a veces, sólo la vemos “a posteriori” cuando coincide con otras evidencias que de manera casual o producto de una investigación sistemática nos conducen a prestar atención a esta fuente. Así ocurrió en nuestro caso con el hallazgo de los miliarios de Mugarriluze, que posteriormente nos llevó a identificar el topónimo Mugarriluze, (mojón alargado), con estas piedras, puesto que en un principio las confundimos precisamente con unos mugarris abandonados

Tampoco es fácil interpretar los topónimos al ser éstos de diferentes épocas y distinta procedencia (PALLI, 1981-82), en ocasiones desplazados con posterioridad o por la aparición de topónimos de carácter religioso y asistencial en relación con la vía.

Si llevamos a cabo un repaso o barrido de la toponimia cercana o relacionada con esta calzada, veremos

una mayor concentración de topónimos relacionados con la vía en el barranco de Luzaide-Valcarlos hasta Saint Jean Pied de Port-Donibane Garazi, pero sobre todo, con alusión a los puentes, hospitales y ventas. También tenemos un topónimo relevante como es “Gabarbide” (camino de gravas), que parece referirse a la calzada en esta ladera.

En el resto del recorrido desde Sangüesa hasta Auritz-Burguete, los topónimos relacionados con la vía son más escasos. Esto puede ser debido a la despoblación que sufrieron los valles de Arce, Longida y Urraul, no conservándose la toponimia en la misma medida que en las zonas donde no se dio ésta. También hay que añadir que mucha de ella nos llega en romance o castellano, siendo más difícil de apreciar si procede de traducciones del euskera o son de épocas posteriores, cuando ya se había perdido el uso de éste idioma.

Aunque los nombres más usados en la península Ibérica para referirse a las calzadas son *Strata*, *Calciata*, *Calzada*, *Quinea* o *Vía* no hemos recogido ninguna cita en todo el trayecto, quizás el uso del vasco “bide” para referirse en este idioma a los caminos hizo innecesarias las formas latinas.



Fig. 119. Trabajos de georradar en Artzi.

En las vías romanas es común que en época medieval aparezcan referencias a ermitas, hospitales, hostales, ventas o tabernas. Generalmente se trataba de fundaciones de señores potentados u órdenes religiosas para la atención de comerciantes, caminantes y peregrinos (GORROTXATEGI, 2007), pero cuyo origen en muchos casos se remontan a la época romana.

De esta manera tenemos que los ocho hospitales de peregrinos que existieron en Luzaide-Valcarlos son claramente medievales pero con la probabilidad que el origen de alguno de ellos esté en época romana. Otros como “Jauregiarostegi” (palacio de la herrería/ carpintería), en relación directa con lo que se viene identificando como la Mansio de Iturissa-Eturissa, fuera probablemente su verdadero topónimo, hoy ligeramente trasladado al otro lado de la regata. El Ventorrillo en Liédena, muy cerca de la llamada villa puede ser otro ejemplo.

Arce-Artzi es otro topónimo que creemos puede tener relación con la vía ya que después de los sondeos llevados a cabo los años 2012 y 2013 hemos identificado un establecimiento de época romana que llega hasta nuestros días como un Señorío y donde hasta hace pocos años existió una venta al pie de la carretera, comprensible únicamente como pervivencia de otra instalación en el antiguo camino anterior a la carretera actual (S XIX.)

7. Reflexiones finales sobre esta propuesta

En el trabajo que durante varios años venimos desarrollando en esta zona quedan algunas incógnitas por aclarar y sería atrevido por nuestra parte si preten-

diéramos resolverlas todas. Seguramente en el futuro aparecerán aportaciones y soluciones puntuales que cuestionarán algunos aspectos de nuestra propuesta.

Durante muchos años los componentes del equipo hemos adquirido experiencia y conocimientos diversos sobre el terreno que ha sido de gran ayuda para el desarrollo final de este trabajo.

El estudio de una vía no puede ceñirse sólo al estudio de su itinerario sin contar con el entorno inmediato e incluso comarcal, la influencia que estos caminos tuvieron en la población autóctona, en la economía, la industria, las costumbres o la religión.

Las menciones habituales a la ausencia de romanización y aislamiento cuando los autores se refieren a las poblaciones del Pirineo se demuestran trasnochadas y hoy podemos afirmar que una tupida red de poblamientos nativos ocupaban estas tierras, de la misma manera que en las tierras llanas, con la diferencia que en éstas los restos son más evidentes y en la montaña más difíciles de localizar y de recoger evidencias debido al manto vegetal que lo enmascara.

Javier Armendáriz realizó un gran trabajo de prospección que lo concretó en su tesis doctoral (ARMENDARIZ, 2008), dando a conocer una importante nómina de poblamientos de la edad del hierro, de los cuales un buen número están relacionados con el entorno de esta vía. A éstos debemos añadir los cerca de 50 nuevos poblados que hemos descubierto recientemente en el curso de nuestras investigaciones, tanto siguiendo la *Asturica-Burdigala* desde Sakana, como en esta nueva vía de Sangüesa a Auritz-Burquete. Parece ser que muchos de ellos se abandonan en la encrucijada Repu-

blica-Imperio, unos por incómodos y otros por aculturación. Algunos se romanizan, se desarrollan y perduran y otros se deshabitan pero se vuelven a ocupar momentáneamente en el Bajo Imperio.

Sería demasiado extenso citar todos éstos poblamientos pero tenemos ante nuestros ojos un paisaje humano que nos permite intuir una organización del territorio anterior a la llegada de los romanos y la influencia que produjo entre los nativos su cultura y sus formas de vida.

No sabemos los motivos que produjeron el abandono de todos estos asentamientos, que tantos esfuerzos habrían exigido para su construcción, pero no creemos equivocarnos al pensar que la red viaria y la pax romana tuvieron mucho que ver.

Si bien es difícil asegurar cuándo se construyeron estas vías, podemos pensar que ya cuando Cneo Pompeyo Magno recibe el encargo de combatir al Procónsul Sertorio, rebelado y hecho fuerte en Hispania con un poderoso ejército, ya estarían en uso y parece que Pompeyo (GARCÍA MORA, 1991) conocía bien estos pasos, los utilizaba con el objetivo de aislar a Sertorio del apoyo que muchos aquitanos prestaban a su causa y de paso mantener contacto con la Narbonense y la metrópoli de donde recibir avituallamientos, refuerzos y dinero para el mantenimiento del su ejército (GARCÍA MORA, 1990).

Este aspecto cambia la manera de ver el *Saltus Vasconum*, siempre considerado pobre y salvaje, sólo poblada por pastores aislados de la sociedad romana, cuando en realidad las diferentes actividades de los naturales unidas a la actividad habitual del mundo romano, conformarían un ajetreado territorio, complementario y cosmopolita, donde los vascones aceptaron pronto las ventajas que el imperio proporcionaba y, como suponemos, fueran ellos mismos los que vigilaban, protegían y mantenían estas importantes vías de comunicación, comercio e industria. Detalle éste que lo intuimos en Ateabaltza donde tanto las formas de habitación como las armas recuperadas en la necrópolis tienen poco que ver con las habituales de las legiones; por el contrario más parece tratarse de formas de vida nativas que de tropas legionarias, aunque sí apreciamos trazas de un cierto encastramiento del sitio, quizás un *castra aestiva* legionario en origen, redimensionado por fuerzas auxiliares nativas.

Una mayoría de investigadores que se han preocupado por esta ruta (DE BUFFIÈRES *et al*, 2006), ha considerado que hasta esta llanura de Errozabal o Irunzabal llegaba el Iter XXXIV de Antonino en su discurrir desde Astorga a Burdeos y por tanto Iturissa debería situarse en sus proximidades. Después de las excavaciones llevadas a cabo en los años 80 (PEREX, UNZU, 1998), estábamos más cerca de poder afirmar que esto era así pero hoy, a tenor de los hallazgos efectuados en la campaña de 2012 y de las posteriores investigaciones en curso, podemos confirmar la existencia de un importante asentamiento urbano que

podía coincidir con lo que las fuentes clásicas citan como *Iturissa*, *Eturissa* o *Turissa* o quizás con el *Summus Pyrenaeum*.

Necesariamente debemos ser prudentes y confiar que las investigaciones en curso puedan aclarar estas incógnitas.

8. Conclusiones

En este trabajo describimos una nueva vía romana que comunicaba el Valle del Ebro con Aquitania a través del puerto de Ibañeta. Los hallazgos realizados nos permiten definir con exactitud el recorrido de la misma así como algunos de los establecimientos que daban servicio a la calzada, como es el caso del asentamiento en los términos de Auritz-Burquete y Aurizberri-Espinal, coincidente con la posible *mansio* o *civitas* de Iturissa y un importante yacimiento en Artzi. No obstante seguimos sin poder conciliar las distancias del Iter XXXIV.

Queda definitivamente fijado el trazado desde Ibañeta (1.056 m.) descendiendo por el barranco hasta Luzaide-Valcarlos sin tener que ascender hasta el collado de Lepoeder (1.432 m.), evitando los 400 m. de desnivel añadido que supondría una vía por éste trazado, tal y como ha sido descrita por algunos autores.

Tenemos un buen ejemplo de cómo un camino magníficamente trazado, que discurre por diferentes terrenos geológicos, ha llegado hasta nuestros días en diferentes estados dependiendo de esa misma característica y del uso al que fue sometido. En algunos tramos desapareció tempranamente, siendo sustituido por otros más acordes con las necesidades de los habitantes del país.

Tramos en llano donde se ha conservado hasta con su firme original y otros en ladera que, aunque sometidos a fuertes precipitaciones como es el caso del barranco de Luzaide-Valcarlos, la necesidad y el acierto en el trazado han mantenido el uso del camino a través de la historia.

Ha quedado suficientemente probado que efectivamente existió una calzada construida por los romanos, práctica, cómoda, muy utilizada y que el Estado se habría ocupado de su mantenimiento al menos hasta el s. V.

Es lógico pensar que en el año 778, cuando se dio la histórica batalla de Roncesvalles, se mantendría en uso sin grandes dificultades.

En la decadencia del imperio, por la falta de mantenimiento y la ausencia de organización, se habría deteriorado lo suficiente como para que las necesidades posteriores de los nativos no consideraran práctico la reparación de todo el trazado. Se realizaron atajos y variantes, convirtiéndose a la larga en un mal camino de bueyes y mulas, perdurando así hasta la ejecución del trazado de la carretera actual en 1881.

9. Agradecimientos

Quisiéramos terminar el presente trabajo agradeciendo a todas las personas que de una manera o de otra nos han acompañado y ayudado para poder sacar adelante esta investigación.

A Juantxo Agirre Mauleon, arqueólogo responsable legal del proyecto y Secretario General de la Sociedad Aranzadi.

A Javier Velaza Frías, Catedrático de Filología Latina de la Universidad de Barcelona y epigrafista responsable del Corpus Inscriptionum Latinarum de Navarra, Por su asesoramiento inestimable ayuda en la interpretación y redacción de los miliarios.

A Jesús Rodríguez Morales, profesor de la Facultad de las Artes y las Letras en la universidad Antonio de Nebrija por su ayuda en la interpretación del miliario de Galerio.

Nuestro agradecimiento a Isaac Moreno Gallo por su interés y asesoramiento en el desarrollo de nuestras investigaciones.

A Lourdes Ancin, bibliotecaria de la Sociedad de Ciencias Aranzadi.

Muy especialmente al equipo que investigamos las antiguas vías de comunicación: Euken Alonso Gondra, Marta Berraondo Lahuerta, José Etxegoien Juanarena, Javier Puldain Huarte, Ramón Ruiz Cabestany.

A Jesús García y Jesús Sesma, arqueólogos responsables de la sección de Arqueología de Navarra por su continuo ánimo en nuestros trabajos de campo.

A los guardas forestales Rafa Ballano, Javier Diez, Roberto Jaukikoa, Isabel Olaortua, Alfonso Senosiain y todos los compañeros del servicio de guardería, por su continua disposición e inestimable ayuda siempre que nos hizo falta.

A nuestros amigos y colaboradores Louis de Buffieres e Ives Francisco por su preocupación, afición y esfuerzo en el estudio de estas vías y especialmente en el paso por Luzaide.

A la Sociedad de Ciencias Aranzadi que nos facilita los medios para realizar nuestras investigaciones.

A Eneko Martínez Iturri, técnico informático, que colaboró desinteresadamente para que durante las jornadas todo funcionara correctamente.

Así mismo agradecemos al Ayuntamiento de Auritz-Burguete por cedernos la infraestructura y la ayuda necesaria para la organización de las jornadas.

Y sobre todo a nuestras familias por su apoyo y comprensión durante el largo tiempo que hemos dedicado a éste trabajo.

10. Bibliografía

ADAM J. P.

1996 *La construcción romana, materiales y técnicas*. Primera edición en castellano, 301

ARCHIVO GENERAL DE NAVARRA

1859-1911 (AGN), Caja 109 205 (42319).

ALTADILL, J.

1928 *De Re Geographico-Histórica. Vías y vestigios romanos en Navarra*. 49-50. Imprenta de la Diputación de Guipúzcoa. Donostia/San Sebastián, 518-519.

ALMAGRO GORBEA, M.

1992, *Los Celtas en la península Iberica: Origen e interpretación cultural. Los Celtas: Hispania y Europa*, Madrid, 121-173.

ANDREU J. ARMENDÁRIZ J. OZCARIZ P. GARCÍA BARBERENA M. JORDAN A.

2008 Una Ciudad de los Vascones en el Yacimiento de Campo Real-Fillera (Sos del Rey Católico-Sangüesa), *Archivo Español de Arqueología*, 81, 75-100.

ARASA Y GIL, F.

2008-2009 Los miliarios de la vía Augusta en el país valenciano, *Anas*, 21-22, 351

ARANZADI T., BARANDIARÁN, J.M.

1953 Exploraciones de Prehistoria en las cercanías de Roncesvalles (Aurizberri-Auritz) y en Gorriti-Huizi, en 1925 y 1926, (*Munibe* año V, cuaderno 2º)

ARMENDÁRIZ J. VELAZA, J.

2006 El Miliario de Garinoain (Navarra), cruce de caminos entre Cara (Santacara) y Pompelo (Pamplona). *Trabajos de Arqueología de Navarra*, nº 19, 127-146

ARMENDÁRIZ MARTIJA, J.

2008 *De Aldeas a Ciudades, El poblamiento durante el primer milenio a. C. en Navarra*, nº 11, 47-50, nº 13, 55-58.

BAÑALES, J. M., BAÑALES, M.

1992 Nuevos restos romanos en Artajona. *Príncipe de Viana*, nº 14, 183-194.

BARANDIARÁN, I.

1973 Irun Romano. *Munibe*, nº1, 19-28

BARNES, T.

1981 *Constantine and Eusebius*. Cambridge, MA: Harvard University

- BECERRO ANTIGUO DE LEIRE
AGN, 144
- BIENES CALVO, J.J.
2012 Intervención arqueológica en el tramo de calzada romana de Ablitas (Navarra). *Revista del centro de estudios Merindad de Tudela*, nº20,127-135.
- CASTIELLA RODRÍGUEZ, A.
2003 *Por los caminos romanos de Navarra*. CAN.
- CANDUCI, A.
2010 *Triumph and Tragedy: The Rise and Fall of Rome's Immortal emperors*. Sydney Murdoch Books.
- CEAN BERMÚDEZ,
1832 *Sumario de las antigüedades que hay en España, en especial las pertenecientes a las Bellas Artes*. Madrid, imprenta de Miguel de Burgos, 153-157.
- CHIC, G.,
1974 Una inscripción de la época de la tetarquía hallada entre Écija y Estepa. *Habis*, 5,
- CIÉRVIDE, R.
1976 Toponimia del Becerro antiguo de Leire (S.XII-XI-II). *Fontes Linguae Vasconum*, nº 23, 260-261.
- DE BUFFIÉRES L., DESBORDES J. M., BLOT J., CASAUBON J.
2006 *De la voie romaine au chemin de Saint-Jacques: le franchissement du por de Cize*. Eusko Ikaskuntza.
- DUPRE-MORETTI E., SAINT-ARROMAN C.
2012 *Les mines romaines de Teilary (Urepel, Basse Navarre)*. Ikuska.
- DURAN FUENTES, M.
2008 Marcas y Grafitos en las obras públicas romanas. *IV Congreso de obras públicas romanas*, Lugo
- ERICE LACABE, R.
1995 Las fíbulas del nordeste de la península Ibérica: siglos I a. C. Zaragoza. *Die römischen plattenkopffibeln des typs Iturissa der Provinz Tarraconensis*. Provinzialrömische Forschungen, 289-300.
- ESCALADA RODRIGUEZ, F.
1943 *La Arqueología en la villa de Javier (Navarra)*, 89-169, 283-285
- EUTROPIO,
1887 *Breviarium ab urbe condita*. Editado por F. Rühl, Leipzig, Teubner.
- GARCÍA MORÁ, F.
1990 Las primeras repercusiones del conflicto sertoriano en Tierras Vasconas. *Segundo congreso general de historia de Navarra*, P.V., Anejo 14, Pamplona 1990, pp. 207-216
1991 *Un episodio de la Hispania Republicana: La Guerra de Sertorio*.
- GORROTXATEGI NIETO, M.
2007 *Camino "bide" en la toponimia vasca*. *Fontes Linguae Vasconum*, nº 104, 141-160.
- IDEM. MODELICA. SMAC (PRODUCTORAS)
2011 *778, La Chanson de Roland*. Director y Guionista, Olivier van der Zee. (Documental).
- JIMENO, A.
1980 *Epigrafía romana de la provincia de Soria*, nº 138
- JIMENO JURÍO, J. M.
1973 El mito del camino alto. *Príncipe de Viana*, 34, 145, 100.
- JUSUÉ, C. UNZU, M. GARCÍA BARBERENA, M.
2010 Evidencias Arqueológicas sobre la muerte en el Camino de Santiago. *Trabajos de Arqueología de Navarra*, 22, 2010, 195-259.
- LABEAGA MENDIOLA, J. C.
1987 *Carta Arqueológica del término municipal de Sangüesa (Navarra)*, nº 6, 21-27
- LAGARDE A.
1859-1911 *Archivo General de Navarra, Proyecto de Camino vecinal de Roncesvalles a Valcarlos*. Caja 109, 205 (42319).
- LE BOHEC YANN
2013 La bataille de Teutoburg. *Varusschlacht im Osna-brücker*, Gmb H Museum und Park Kalkriese
- LOSTAL PROS, J.,
1992 *Los miliarios de la provincia tarraconense*, 126-127
2009 *Los miliarios de la vía romana de las Cinco Villas y del pirineo aragonés*, 222-223
- MENÉNDEZ PIDAL R.
1959 *La Chanson de Roland y el neo tradicionalismo*, 210
- MEZQUÍRIZ M. A.
1974 Notas para el conocimiento de la minería romana en Navarra. *Príncipe de Viana*, 59-67
- MEZQUÍRIZ M. A., UNZU M.
1988 De Hidraulica romana: el abastecimiento de agua a la ciudad romana de Andelos. *Trabajos de Arqueología de Navarra* 7, 242

- MORENO GALLO, I.
2009 *Item a Caesarea Augusta-Beneharno, La carretera romana de Zaragoza al Bearn*, 79
- MUGUETA MORENO, I.
2005 Minería cuproargentífera en el reino de Navarra (siglo XIV). *Príncipe de Viana*, nº 235, 405-428
- PALLI AGUILERA, F.
1981-1982 Toponimia de la Vía Augusta en Cataluña. *Pyrenae: revista de prehistoria i antiquitat de la Mediterrania Occidental*, nº 17-18, 343-366
- PARENT, G.
2006 Anciennes activités minières et métallurgiques en zone frontalière. Une prospección autor de la vallée de Baïgorry. *Trabajos de Arqueología de Navarra*, nº 19, 269-292
- PEÑALVER IRIBARREN X.
2014 Los brazaletes de vidrio en Euskal Herria. Contexto arqueológico. *Kobie*, 59-67
- PEREX AGORRETA, M.J. UNZU URMENETA, M.
1987 Notas sobre la posible localización de Iturissa (Espinal-Navarra). *Primer congreso General de Historia de Navarra, Príncipe de Viana*, anejo 7: 533-562
1988 Nuevo asentamiento de época romana en Navarra. *Espacio, Tiempo y Forma*, serie II, Hª, t. I, 323-331
1997-1998 Necrópolis y poblado de época romana en Espinal (Navarra). *Trabajos de Arqueología de Navarra*, 13: 75-156.
- PÉREZ DE LABORDA, A.
2007 *Ocho siglos de romanización. Del Nervión a los Pirineos*.
- PÉREZ DE VILLAREAL V.
1982 *Aritzakun y Urrizate*, CAN, Pamplona, 165-182
- PÉREZ J. M., GUILLAMI G.
2006-2007 Nuevas aportaciones epigráficas sobre el tramo Augustobriga-Numantia de la vía XXVII del Itinerario de Antonino, parte II. *BSAA Arqueología*, LXXII-LXXIII, 231
- PLINIO
Historia natural, tomo XXXIII.
- PONTE ARBELOA, V.
2010 *Régimen jurídico de las vías romanas*. 83, fd1poaru@uco.es. www.traianvs.net
- POTTER, D.S.
2004 *The Roman Empire at Bay, AD 180-395 (The Routledge History of the Ancient World)*, Routledge
- RODRÍGUEZ, A., FERRER, S., ÁLVAREZ, R. D.
2004 *Miliarios e outras inscricións viarias romanas do Noroeste hispánico (Conventos bracarense, lucense e asturicense)* nº 23, 24, 106, 233, 314, 373, 396, 458, 525, 600, 602.
- ROLDÁN HERVÁS, J. M.
2007 El Camino de la plata: iter o negotium. *Gerión*, 336
- SOLANA, J.M., SAGREDO L.
2006 *La política viaria en Hispania, S.IV D.C.*, 45-49
- TARACENA AGUIRRE, B.
1949 La "Villa" romana de Liedena. *Príncipe de Viana* nº 37, 353-382.
- TOBIE, J. L.,
1982 Le Pays Basque nord et la romanisation (1er siècle avant J.- C. 3e siècle ap J.- C.). *Bulletin Musée Basque*, 95,1-36.
- UNZU URMENETA, M. y PEREX AGORRETA, M J.,
2010 Segunda necrópolis de incineración de época romana en Espinal (Navarra). *Trabajos de Arqueología de Navarra*, 22. 93-114.
- URTEAGA ARTIGAS, M.,
2008 Metalla Oiassonis, puerto y distrito minero. *Lugo*, 8-10
- VELASCO, F. YUSTA, I. RODRÍGUEZ- ALLER, J. PEÑA, A.,
1996 Exploración geoquímica multimedia para el oro en el área de "Aritzakun erreka", Baztan (Navarra-España). *Geogaceta*, 20 (3), 688-691.
- ZÓSIMO,
1992 *Historia Nueva*. Madrid: Editorial Gredos,





 **euskokultur**
fundazioa

Nafarroako
Gobernua



Gobierno
de Navarra

 **aranzadi**
zientzia elkartea

Udalak - Ayuntamientos

Luzaide
Valcarlos



Auritz
Burzuete



Orreaga
Roncesvalles



Erroibar
Erro



Arce
Artzibar



Lónguida
Longida



Agoitz
Aoiz

