

EL CONOCIMIENTO DE LAS VÍAS ROMANAS. UN PROBLEMA ARQUEOLÓGICO

JOSÉ A. ABASOLO

I. INTRODUCCIÓN

A) E. SAAVEDRA

El año 1861 constituye una fecha capital en la investigación viaria de época romana en la Península Ibérica; en ese año —como es sabido— aparece publicada la *Descripción de la vía romana entre Uxama y Augustobriga*, Memoria premiada en concurso anual debida a Eduardo Saavedra, Ingeniero del Cuerpo de Caminos, Canales y Puertos¹ y autor de diversos proyectos viarios e hidráulicos. Dicha Memoria le supondrá su ingreso en la Academia de Historia, un año más tarde, con motivo de lo cual redactará un excelente trabajo sobre las vías romanas en España² cuyo apéndice (Itinerario de Antonio y atribución de mansiones) es todavía un punto de partida imprescindible³.

Con la perspectiva que proporciona más de un siglo, causa admiración el rigor con que Saavedra acometió su estudio ofreciendo junto con un reconocimiento directo del terreno (obligado si tenemos en cuenta su profesión), la confirmación de los datos arqueológicos para establecer sus hipótesis y una publicación detallada hoy casi insuperada⁴. La Memoria de la vía acentúa su interés si tenemos presente que pasarán muchos años hasta que la herencia de Saavedra⁵ fructifique en la generalidad de los estudios

1 E. Saavedra, *Descripción de la Vía romana entre Uxama y Augustobriga*, Memorias de la Real Academia de la Historia, IX, 1879, ed. MOP, 1963 (prólogo de C. Fernández Casado).

2 E. Saavedra, *Discursos leídos ante la Real Academia de la Historia. La recepción pública de Don Eduardo Saavedra el día 28 de diciembre de 1862*, Madrid, 1914.

3 Las vías romanas de Hispania se "numeran" generalmente a partir de la edición de Saavedra con preferencia sobre la de WESSELIING (*Vetera romanorum Itineraria*, 1735).

4 Escala 1/100.000.

5 Comprobación directa a partir de la observación real de los diferentes recorridos, los materiales arqueológicos como guía en la atribución de mansiones o como orientación de trazado, planos y dibujos detallados de las secciones de la vía.

dedicados a las vías. La investigación de los antiguos caminos y especialmente los adscritos a la civilización romana, pasará por diferentes periodos que esbozamos someramente:

B) MEMORIAS DE LA JUNTA SUPERIOR DE EXCAVACIONES

Los entusiastas trabajos acometidos desde la Junta Superior de Excavaciones y Antigüedades, a cargo principalmente de A. Blázquez, supusieron una aportación, más esforzada que afortunada, en el progreso del conocimiento de los caminos romanos; a partir de la edición de Parthey y Pinder⁶ el Itinerario de Antonio fue revisado, interpretado y en muchas ocasiones adaptado de manera particular a las formas más diversas en provecho de teorías más que discutibles en muchas ocasiones⁷ y aunque el planteamiento de establecer un mapa de las comunicaciones a partir de la Guía de Antonio era correcto, los resultados de los distintos "Viajes" dejaban bastante que desear, sobre todo si se comparaban con el de Saavedra. En muchos casos los reconocimientos no pasaban de ser superficiales o se dejaban en manos de colaboradores o informadores. En otros las distancias se establecían de acuerdo con mapas o referencias —así los cálculos kilométricos entre puntos, de acuerdo con los trayectos del ferrocarril entre poblaciones relativamente próximas...— de dudoso acierto. Es más, la identificación de aquellas mansiones referidas en el Itinerario seguían en algunos casos procedimientos poco o nada arqueológicos. Que ciertos viajes y sus consiguientes Memorias respondían a diferentes autorías nos lo da buena prueba la polémica suscitada entre el más prolífico autor de estos años, A. Blázquez y Delgado Aguilera y su discípulo Sánchez Albornoz a propósito de ciertos sectores de la vía de Astorga a Burdeos, publicada (y reconocida?) por ellos en repetidas veces⁸.

C) ESTUDIOS LOCALES

Tras la corta experiencia de la Junta Superior de Excavaciones y Antigüedades, la investigación —global o parcial— de las vías romanas de la Península Ibérica se atomizó en trabajos por lo general de carácter local o, a lo sumo, regional en donde muchas de las cuestiones técnicas se diluían en consideraciones de corte erudito sobre un determinado recorrido o

6 A. Blázquez, *Nuevo estudio sobre el Itinerario de Antonino*, BRAH, 21, 1892, p. 54-128.

7 Baste para ello fijarse en la interpretación del valor concedido a la milla: A. Blázquez, *La milla romana*, BRAH, 32, 1898, pp. 440-450; *Diversas longitudes de las millas romanas*, BRAH, 100, 1932, pp. 43-57. (Un estudio actual se debe a J. M. Roldán, *Valor métrico de la milla romana*, XI CNA, 1968 (1970), pp. 533-540.

8 A. Blázquez, C. Sánchez Albornoz, *Vías romanas de Briviesca a Pamplona y de Briviesca a Zaragoza*, MJSEA, 1917, pp. 5-6; C. Sánchez Albornoz, *Divisiones tribales y administrativas del solar del reino de Asturias en la época romana*, BRAH, 95, 1929, p. 356; A. Blázquez, *Lucha por la verdad. Calzada romana de Astorga a Pamplona*, La Coruña, 1930, pp. 18-24; C. Sánchez Albornoz, *De Birosvesca a Suessatio*, Rev. BAM Ayto. Madrid, 29, 1931, p. 9; *La campaña de la Morcuera*, Anales de Historia antigua y Medieval, 1948, p. 22.

pretensiones provincianas acerca de esta o aquella atribución que —salvo honrosas excepciones— poco ayudaron a los estudios históricos⁹. En este apartado descansan muchas descripciones parciales que aunque incidían en referencias a vías consideradas romanas se movían en ambientes lejanos a la disciplina arqueológica. Que las excepciones existían lo prueba entre otros casos el de C. Morán, destacado investigador de las comunicaciones de época romana¹⁰ y preferentemente de la vía de la Plata¹¹. Su descripción, que califica histórico-artística, tiene presente al lado de aspectos epigráficos y arqueológicos un sugestivo apéndice de carácter técnico consistente en detallar la actuación de los ingenieros romanos a fin de solucionar los problemas planteados por la topografía del terreno.

D) PUBLICACIONES ACTUALES

En los últimos veinte años muchas de las lagunas que fácilmente se detectaban han sido cumplidamente cubiertas con la aparición de numerosas monografías, preferentemente regionales, dedicadas al vasto mundo de las comunicaciones en la Antigüedad y que permiten ofrecer en la actualidad un panorama más que notable. Su mérito se acrecienta si nos fijamos en el deterioro sufrido por nuestro “patrimonio viario” que ha llevado a limitar en muchas ocasiones la percepción directa, con lo que los problemas de identificación se han multiplicado. Ello ha convertido en más meritorio el trabajo de especialistas que a pesar de estas —y otras— dificultades llevan a cabo la elaboración del mapa romano peninsular donde la vieja metodología cede paso a procedimientos íntimamente ligados a la moderna detección arqueológica.

II. METODOLOGÍA

La investigación de las vías romanas participa cada vez más de actuaciones interdisciplinares propias del trabajo de diferentes especialistas: desde aquellos que analizan las fuentes literarias clásicas, los epigrafistas dedicados a la difícil tarea de la reconstrucción de las inscripciones miliarias hasta los que acometiendo la prospección de manera directa escrutan todas las posibilidades derivadas de las opciones que uno —o varios— recorridos tienen en su comarca. Todo ello, evidentemente, se enriquece hoy día por la aplicación de métodos de fotointerpretación, aún escasamente empleados, y prospección activa tendentes a la identificación, cotejo y situación de trazados fósiles, adaptación de viejos caminos para usos recientes o reconocimiento de sectores originales.

⁹ F. Palli (*La vía Augusta en Cataluña*, Barcelona, 1985) establece cinco grupos en los estudios de vías romanas: circunstanciales, historias locales, estudios parciales, trabajos generales y trabajos dedicados a solucionar científicamente problemas concretos (*Ibidem*, p. 140).

¹⁰ C. Morán, *Vestigios romanos y visigodos*, AE Arq., 1944, p. 249-250.

¹¹ C. Morán, *La calzada romana “La Plata” en la provincia de Salamanca*. MOP, 1949.

A) UNA ARQUEOLOGÍA DE PROSPECCIÓN

En un sugestivo trabajo aparecido en *Caesarodunum* sobre aspectos metodológicos dedicados a la búsqueda de caminos en Pays de Vaud (Vion)¹² su autor cuestiona la investigación "tradicional" imprecisa en muchos aspectos, para abogar por una "arqueología de prospección" en lugar de una "arqueología de colección"¹³ en la que establece como estrategias varios niveles de identificación que comprenden desde el análisis topográfico (observación de corredores naturales) hasta la datación que puede alcanzarse gracias a la ayuda proporcionada por contextos de carácter arqueológico, toponímicos o de tipo histórico¹⁴. Esto representa un adecuado punto de partida buscando primeramente la comprensión del marco geográfico (vías de comunicación, naturales, terrestres, fluviales, pasos naturales, tipos de suelo) y la localización de yacimientos, para, una vez establecido este nivel "arqueológico" tratar de probar sucesivos grados de acercamiento al estudio de las vías mediante datos que califica de "arqueohistóricos".

1. Una cartografía de yacimientos

Intencionadamente obviamos calificar la cartografía, cuando menos en un primer momento, con la palabra romana por cuanto ha quedado probada la importancia que los corredores naturales han jugado desde épocas prehistóricas¹⁵ o la implantación de la red romana en antiguos caminos célticos¹⁶. Una dispersión de yacimientos ya determinada plantea una primera aproximación a la densidad / concentración de asentamientos y su adaptación en mayor y menor medida a las vías naturales. Una segunda sería la constituida por la dispersión de yacimientos romanos¹⁷ y, en este sentido, aquellos que se crean principales (relacionados con ciudades, campamentos, *oppida*, *vici*, *pagi*) en conexión con las *mansiones* o *mutationes* del Itinerario de Antonino establecerán un punto de partida. Las *villae* y su implantación en el territorio constituyen una ayuda útil para precisar atribuciones siendo un complemento subsidiario el resto de la documentación arqueológica (restos dispersos, aislados) localizada. En otras palabras, son los yacimientos la guía para determinar el tejido rutero de una comarca y no el descubrimiento de un determinado camino lo que conduzca la investigación. Siempre parecerá más lógico establecer un

12 E. Vion, *Aspects méthodologiques de la recherche des anciens chemins et des voies romaines en Pays de Vaud (Suisse)*, Caesarodunum, XVIII, 1983, p. 339.

13 *Ibidem*, p. 342.

14 *Ibidem*, p. 344.

15 G. Vicherd, *Continuité de l'occupation depuis l'Age du Bronze jusqu'à Bas-Empire en liaison avec les voies de communication antiques dans l'Ain*, Caesarodunum, XVIII, 1983, p. 315.

16 J. Armand, *L'habitat rural gallo-romain des Vosges du Nord et ses chemins*, Caesarodunum, VIII, 1983, p. 221.

17 Conviene elaborar mapas selectivos donde no se mezclen yacimientos romanos de varias hectáreas con hallazgos cerámicos de dudosa interpretación o inscripciones a veces reaprovechadas en tapias o muros fuera de todo contexto arqueológico.

recorrido a partir de dos ciudades que no recurrir a cabalísticas interpretaciones sobre la causa que determinó la elección de este recorrido en detrimento de otro. De igual manera es más fácil que un cruce de caminos o bifurcación venga marcado por una ciudad que no por una venta. Ejemplificador es el caso de *Clunia*, cabeza de convento jurídico que apareciendo citada en el Itinerario de Antonino, sólo lo es una vez (vía *Ab Asturica Caesaraugustam*) cuando en realidad se reconocen en sus inmediaciones varias vías romanas al margen de la citada. No muy lejos, en la misma provincia de Burgos la ciudad de Lara de los Infantes o el importante yacimiento de Poza de la Sal constituyen otros ejemplos de nudos de comunicación sin referencia en las fuentes literarias.

2. La vida del camino

Los acontecimientos producidos en la “vida” de un camino y su reflejo en el mismo constituye una de las periodizaciones arqueológicas más difíciles de establecer. Un paso sucesivo en su estudio viene dado por la interpretación de las fases que en él se han producido y para esto disponemos de varios puntos de referencia entre los que señalaremos:

a) *Documentación medieval y moderna*.—Cabe señalar de manera preferente las referencias halladas en cartularios en cuyos documentos más antiguos pueden rastrearse palabras alusivas a las comunicaciones. Aparte puentes o vados deben destacarse *strata*, *petras de calzata*, *calzata*, *vía* como palabras relevantes¹⁸. Estos datos, como señalamos hace tiempo, solamente son aprovechables si se realiza una adecuada comprobación sobre el terreno de estos datos¹⁹ y se establece una correlación de frecuencias de los términos para valorar de forma precisa su significado²⁰. También en épocas más recientes los itinerarios o caminos de peregrinación, los viajes con sus curiosas observaciones y los mapas antiguos²¹ pueden arrojar cierta claridad. La vía romana de Astorga a Burdeos sirvió en parte para el camino de Santiago, las rutas de los musulmanes en la Península ilustran tanto vías principales como secundarias²² y algunos caminos reales aprovecharon antiguos trazados²³.

b) *Toponimia*.—Su empleo se va generalizando cada vez más a falta de otros signos de evidencia más elocuentes por causa de la desaparición física de muchos trayectos y en alguna medida es el soporte para identificar

18 Ej. en L. Serrano, *Cartulario de San Pedro de Arlanza*, Madrid, 1925, pp. 64, 79, 156, 246... Sobre estas cuestiones J. A. Abasolo, *Las vías romanas de Clunia*, Excavaciones de Clunia, I, Burgos, 1978, pp. 11-13.

19 J. A. Abasolo, *Comunicaciones de la época romana en la provincia de Burgos*, Burgos, 1975, p. 25.

20 *Ibidem*, pp. 23-25.

21 L. Vázquez de Parga, J. M. Lacarra, J. Uría, *Las peregrinaciones a Santiago de Compostela*, Madrid, 1949, II, p. 14; L. Huidobro, *Las peregrinaciones jacobeanas*, Madrid, 1950, p. 484.

22 C. Sánchez Albornoz, *Itinerario de la conquista de España por los musulmanes*, Cuadernos de Historia de España, X, 1948, p. 45-46.

23 A este respecto son útiles las impresiones recogidas por Jovellanos: *Biblioteca de Autores Españoles*. LXXXV. *Obras de D. Gaspar Melchor de Jovellanos*. III, Madrid 1956, pp. 252, 254, 257...

determinados recorridos²⁴. Su valor tanto en aquellos topónimos que se juzgan alusivos a vías —Galiana—²⁵ como los que constituyen epítetos (del camino, de la calzada) ha de establecerse a través de un riguroso filtro histórico ya que buena parte de la toponimia puede ser de origen medieval, cuando no derivaciones eruditas.

c) *Otras informaciones*.—En ciertos casos la importancia del camino se ha traducido en una actuación directa sobre el territorio. En más de una ocasión hemos podido reconocer la antigüedad de alguno por su carácter de vieja mojonera entre pueblos o bien como linde de tierras comunales. En la actualidad, las transformaciones que han experimentado tierras y viales llevan camino de relegar estas observaciones al olvido.

3. *Prospección activa*

Con ser valiosa la ayuda proporcionada por los documentos medievales y de fechas más recientes, la información toponímica... es imprescindible que un estudio actual de vías romanas conozca —y aplique— una serie de técnicas utilizadas en Arqueología y cuya experimentación en el capítulo de las comunicaciones ha sido de importancia capital: prospección aérea, exploración geofísica y excavación.

a) *La fotografía aérea*.—Desde los reconocimientos aéreos efectuados a partir de fotografías que con finalidad militar se hicieron en la Primera Guerra Mundial, la Fotografía (o Arqueología, como se admite modernamente) Aérea ha contribuido de manera eficaz a la localización y precisa identificación de un gran número de yacimientos y evidencias arqueológicas. Uno de los campos donde mayor éxito se ha alcanzado es el de los antiguos caminos²⁶ ya como documento individual, ya integrado en aspectos referidos a la ocupación y explotación del territorio²⁷. Su aportación ha de juzgarse decisiva destacándose en concreto aspectos como son aquellos relacionados con las evidencias de alineamientos, la comprobación de viales fosilizados o el descubrimiento de estructuras enterradas, llegando las técnicas de fotointerpretación en ocasiones no solamente a diferenciar el *agger* sino también las *fossae* que flanqueaban el camino de las cuales se extraía el

24 E. Thevenot, *Les Voies romaines de la cité des Eduens*, Bruxelles, 1969; J. M. Desbordes, B. Barriere, *Anciennes itinéraires entre Limousin et Périgord*, Caesarodunum, XVIII, 1983, p. 190. Para España: F. Palli Aguilera, *La toponimia de la vía Augusta en Cataluña*, Pyrenae, 17-18, 1981-1982, pp. 343-365.

25 Topónimo indicador de vía romana para R. Menéndez Pidal, *Historia y Epopeya*, Madrid, 1934, p. 272 y aceptado por C. Sánchez Alborno, *La campaña...*, p. 44 y P. Fernández Martín, *Las calzadas romanas y los caminos de Santiago en la provincia de Soria*, Celtiberia, 24, 1962, p. 203. Sin embargo si el fundamento del topónimo es *Gallia* sorprende que la forma derivada no haya sido *Gallica* por ejemplo. En otro caso, la forma *Guinea*, debe ser derivado de *Equinea* (su pronunciación a de ser acentuada, no grave), referido a los caballos. Estas observaciones las debo a G. Martínez Díez.

26 R. W. Bagshawe, *Roman Roads*, Shire Archaeology, 1982 y B. P. Hindle, *Medieval Roads*, Shire Archaeology, 1982 (comparar la aplicación igualmente útil, en pl. 1-11 y 1-8, respectivamente).

27 J. Baradez, *Fossatum Africae*, París, 1949; F. Urix, *Recherches sur la méthode de traçage des routes romaines*, Latomus, 22, 2, 1963, pp. 157-180. En España: W. AA., *Estudios sobre centuriaciones romanas en España*, Universidad Autónoma de Madrid, 1974.

material para la erección de aquel²⁸. Siendo importante el papel que juega la detección aérea su empleo todavía está lejos de ser óptimo, principalmente a causa de que en España la fotografía aérea ha sido utilizada más como documento de publicación que como técnica de prospección y su presencia en libros y revistas cumple más bien un papel cartográfico. Se echa de menos reconocimientos en avión o ultraligero que justifiquen la elección de trayectos así como una normalización en la presentación de los datos, máxime si tenemos presente que en otros países estos procedimientos llevan bastantes años de experimentación, llegando a convertirse en habitual la sustitución de las inexpresivas reproducciones fotográficas a ras de suelo (carretera, camino, senda, en algunos casos sin interés que lo justifique) por una vista de conjunto, mucho más objetiva.

b) *Exploración geofísica*.—Mucho menos utilizados y de posibilidades casi inéditas son los métodos de teledetección geofísicos, cuya aplicación en lugares que puedan escapar a las interferencias que la moderna civilización impone podrían servir para identificar la naturaleza de estructuras viarias y diferenciar las de sendas, por ejemplo. Algo se ha hecho al respecto en lugares como Iznore por experimentación eléctrica (se escogió el procedimiento Schlumberger) o el reconocimiento, partiendo de tres perfiles magnéticos, mediante el magnetómetro de protones en el año 1965²⁹.

Carácter aún más excepcional tienen análisis que podríamos incluir dentro de lo que ha venido a llamarse Arqueología de laboratorio como son los de tipo granulométricos efectuados en algunos caminos de tierra apelmazada (*viae terrenae*)³⁰ o los interesantes análisis radiocarbónicos aplicados a las vías romanas levantadas sobre terrenos pantanosos, construidas sobre estructura de madera y como resultado acaso más espectacular puede mencionarse la rectificación cronológica respecto a la *vía Mansuerica* que la tradición de los ss. XVIII-XIX suponía vía romana entre Treveris y Maestrich y que en la actualidad, a partir de los mencionados análisis, no parece ser anterior a los ss. V-VII de nuestra Era³¹.

c) *Excavación*.—Como quiera que la vía o camino constituye ante todo un documento arqueológico, la metodología aplicada ante el mismo no finaliza con la prospección (en muchos casos desemboca en una simple atribución) y siempre que sea posible ha de confirmarse mediante la excavación de uno o varios sectores de los recorridos investigados. Una de las causas del cúmulo de imprecisiones en que nos movemos radica en el hecho de que se opera a partir de generalidades acerca de la estructura de los caminos escogiendo como “modelos” o “prototipos” algunos que poca relación pueden guardar con lo de zonas o regiones tan alejadas en el espacio. De nuevo son escasos los trabajos que incluyen excavaciones

28 R. Agache, *Detection aérienne de vestiges protohistoriques, gallo-romains et médiévaux dans le bassin de la Somme et ses abords*. Amiens, 1971, p. 205; D. R. Wilson, *Air photo interpretation for archaeologists*, London, 1982, p. 137.

29 R. Chevalier, *Les voies romaines*, París, 1972, pp. 119-121.

30 *Ibidem*, p. 100.

31 M. H. Corbiau, *La "Vía Mansuerica", voie antique des Hautes Fagnes belges*. Caesarodunum, XVIII, 1983, 324-325.

estratigráficas de vías romanas, quizás debido a un planteamiento convencional de las excavaciones por parte de las diferentes administraciones. Esto destaca el caso de publicaciones como las de L. Caballero en Alconétar³², P. Sillieres en la vía Augusta³³ o el corte estratigráfico en la vía *Segontia-Segobriga* debido a J. M. Abascal³⁴. Serán estas y no otras las pautas para definir cuáles fueron los *criteria* determinantes en el trazado de los caminos romanos y cual su naturaleza.

B) LA IDENTIFICACIÓN DE LAS VÍAS ROMANAS

1. Reconocimiento del trazado

Lentamente se han ido introduciendo en nuestra bibliografía métodos más cercanos a la ingeniería que a las ciencias humanistas dejando de ser un apéndice para constituir una técnica de reconocimiento. Algunas de las teorías más comunes las hallamos en publicaciones digamos "clásicas": Saavedra, al simplificar las teorías sobre los trazados romanos argumentando la dirección rectilínea de las alineaciones, versión hispana de un dogma bien conocido, ha dado pie a no pocas equivocaciones³⁵. Díez Sanjurjo en su reconocimiento entre las mansiones *Clunia* e *Intercatia* justificaba la teoría según la cual los romanos acomodaron o rectificaron los caminos antiguos valiéndose de las culminaciones montañosas que quedaban unidas mediante visuales, punto de partida para la elección de trazado³⁶. Menéndez Pidal mantuvo como carácter más general que las calzadas romanas buscan las alturas cresteando alguna estribación propicia, mientras que las actuales serpentean por los valles³⁷. Oliver Román en su análisis ya mencionado sobre la vía de la Plata añade a la consabida teoría del recorrido rectilíneo o curvas de radio amplio el argumento de la "perfecta" adaptación al terreno³⁸. Otras teorías pueden igualmente recogerse en numerosas publicaciones³⁹. Parece evidente que a lo que se hubo de atender fue ante todo el ahorro obligado en el movimiento de tierras (cuestión acentuada por ejemplo en los suelos graníticos)⁴⁰ y el trazado natural entre dos *mansiones*, *mutationes* o simplemente poblados. En este sentido a poco conduce reconocer lugares a partir de mapas situados encima de una mesa cuando —como ocurre más de una vez— este trazado discurre por terrenos pantanosos, inundados en

32 L. Caballero, *Alconétar en la vía romana de la Plata, Garrovillas (Cáceres)*, EAE, 70, 1970, p. 11.

33 P. Sillieres, *La Vía Augusta de Cordoue a Cadix. Documents du XVIIIe s. et photographies aériennes pour une étude de topographie historique*, MéL. Casa Velázquez, XII, 1976, p. 62-65.

34 J. M. Abascal, *El corte estratigráfico de Gárgoles de Arriba y el trazado de la vía Segontia-Segobriga*, Wad-Al-Hayara, 8, 1981, pp. 420-421.

35 E. Saavedra, *Discursos...*, p. 24.

36 M. Díez Sanjurjo, *De Clunia a Intercatia según el Itinerario de Antonino*, Rev. Castellana, 1917, pp. 33-34.

37 G. Menéndez Pidal, *Los caminos en la Historia de España*, Madrid, 1951, pp. 24-25.

38 B. Oliver Román, *Algunos comentarios técnicos*, en C. Morán, *La calzada...*, pp. 34-35.

39 Sobre la "rectitud direccional", V. W. von Hagen, *Los caminos que conducían a Roma*, (ed. esp. de *The Roads that led to Rome*), 1973, p. 34.

40 B. Oliver Román, *Algunos comentarios...*, p. 34.

las estaciones húmedas (en la actualidad o en *épocas pasadas*)⁴¹, cruza dos veces un curso de agua o describe varios toboganes. Cuando el camino debía acometer la ascensión de una montaña el quiebro era obligado como obligada era la travesía de desfiladeros⁴² y aunque fuera preferido el recorrido por cotas elevadas o a media ladera, huyendo de vaguadas u hondonadas (quizás derivado de aspectos defensivos) no es la regla general.

2. Estructura de los caminos

La modélica estructura de las vías romanas a partir de la pluriestratificación de *statumen*, *rudus*, *nucleus* y *summum dorsum* debió ser privativo de escasos lugares. La dualidad representada por las vías *glarea stratae* o *silice stratae* y las vías *terrenae*⁴³ debía ser preferentemente a favor de las segundas, cuya menor elaboración las hacía ventajosas en la mayoría de los casos. Varios siglos de uso, abandono, aprovechamiento como cantera, reutilización, recebo o parcheo dificultan por fuerza la identificación que sólo las excavaciones que se han venido efectuando pueden precisar. En la vía *Segontia-Segobriga*, Abascal reconoció un firme de 0,50 m. formado por un lecho de arcilla rebajada con un piso de cantos asentados que servía para igualar las desigualdades del terreno; encima aparecía una capa de grava mezclada con arcilla suelta⁴⁴. En Alconétar, el sector de la vía de la Plata que cruzaba aquí el Tajo presentaba un nivel perteneciente a la calzada de 0,10 a 0,20 m. sobre otro de arena rojiza que Caballero cree que forma parte de un arrastre⁴⁵. Mucho antes Saavedra dibujó varias secciones en la calzada de *Uxama* reflejando un nivel de guijarros asentado en ocasiones sobre un alomamiento de tierra apelmazada⁴⁶. En reconocimientos que hemos llevado a cabo en la actual provincia de Burgos hemos podido percibir estructuras semejantes⁴⁷. Beltrán diferencia una capa de hormigón y cal y otra exterior de un tosco empedrado de guijarros⁴⁸. Un caso especial parece el de la *Vía Augusta* en la cual Sillieres localizó hasta seis capas de piedras y guijarros correspondiendo una de ellas a una auténtica calzada (*glarea strata*)⁴⁹ y que sirve para revelar una mayor preocupación por itinerarios de interés en

41 Como ocurre en la vía del valle de Losa: J. A. Abasolo, *Comunicaciones...*, p. 244.

42 El desfiladero de Pancorbo —tan criticado como travesía de los montes Obarenes— ha proporcionado restos romanos en su recorrido como para confirmar la presencia de la vía Aquitana en este lugar. Sobre ésta y otras teorías: C. Sánchez Alborno, *La Campaña...*, p. 22; T. de Izarra, *¿Por dónde pasaban los romanos los montes Obarenes para ir a Puente Larrá?*, BCPM Burgos, 67, 1939, pp. 232-239; J. A. Abasolo, *Carta arqueológica de la provincia de Burgos. Partidos judiciales de Belorado y Miranda de Ebro*, S. A., 33, 1974, pp. 63-65.

43 Algunos autores distinguen entre vías pavimentadas y no pavimentadas: J. M. Couderc, *Réseau de voies, chemins et occupation des Landes de Cravant (Indre-et-Loire) a l'époque galloromaine*, Caesarodunum, XVIII, 1983, pp. 167-187.

44 J. M. Abascal, *El corte estratigráfico...*, pp. 420-421, fig. 3.

45 L. Caballero, *Alconétar en la vía...*, pp. 11-12.

46 E. Saavedra, *Descripción de la vía...*, lám. 3.^a

47 J. A. Abasolo, *Las vías romanas...*, pp. 40-45.

48 A. Beltrán, *El tramo de la vía romana entre Ilerda y Celsa y otros datos para el conocimiento de Los Monegros*, I Cong. Intern. Pirineo, 1952, p. 23.

49 P. Sillieres, *La Vía Augusta...*, pp. 63-64.

función de la importancia concedida a las comunicaciones entre colonias o municipios principales.

A la espera de excavaciones que amplíen estos aspectos, admitido el deterioro sufrido por los caminos romanos, son mínimas —y en ocasiones inciertas— las posibilidades de identificación, sobre todo si admitimos que en algunos casos, como por ejemplo las vías de la guerra⁵⁰ su técnica constructiva podía obedecer a planteamientos diferentes.

Destacan dos aspectos morfológicos. Uno, insuficientemente estudiado, queda diferenciado a partir de la observación de alineamientos encajados en el terreno producto de la atenuación de las pendientes y que la utilización continuada ha venido a acentuar. Su conexión con yacimientos romanos permite atribuir a esta época algunas de estas “sendas encajadas”⁵¹.

El segundo es más conocido y a él deben bastantes los investigadores de la escuela británica. Lo representa el camino caracterizado por un alomamiento que es el resultado de la preservación experimentada por la estructura original del *agger* o firme principal del camino a base de capas de guijarros colmatados con gravilla⁵² y que con el paso del tiempo es el argumento prevalente para reconocer un camino romano allí donde el relieve —superficies abiertas— o la naturaleza del terreno —zonas no rocosas— permitían una cimentación de esta naturaleza. Algunos de estos trayectos coincidentes con trazados inequívocamente rectilíneos se han podido evidenciar en las vías *Ab Asturica Burdigalam* y *De Italia in Hispanias*, concretamente en el páramo de la Brújula, entre las actuales localidades de Quintanapalla y Hurones (*Ab Asturica...*) y cerca de la localidad de Cerezo (*De Italia...*); llama la atención en el caso del primero la excelente conservación (indudablemente su apartamiento de las modernas rutas de comunicación y la ausencia de tráfico pesado han tenido buena parte de culpa) a lo largo de varios kilómetros con una altura superior a 1,50 m.⁵³ Las *margines* o piedras que limitaban la caja de la vía sirvieron como cantera para la cerca del monte real de Quintanapalla.

En casos excepcionales y muy diferentes de los criterios expresados la calificación de romano ha servido para caminos donde ha podido rastrearse las improntas de los vehículos⁵⁴ mediante la diferenciación conocida entre las marcas de los carruajes romanos y medievales. España cuenta una vez más con la aportación de Sillieres en este aspecto quien ha analizado distintos casos en Ampurias y en el camino de Castulo a Saetabi⁵⁵.

50 L. Laborde. *Les chaussées Brunehaut*, Caesarodunum, XVIII, 1983, p. 444.

51 P. Sillieres. *Le "Camino de Anibal". Itinéraire des gobelets de Vicarello, de Castulo a Saetabis*, Mel. Casa Velázquez, XIII, 1977, p. 71, pl. XV.

52 I. D. Margary. *Roman ways in the Weald*, London, 1968, p. 18; *Roman roads: in Britain*, London, 1967, p. 21; R. Chevalier. *Les voies...*, p. 98.

53 J. A. Abasolo. *Comunicaciones...*, lám. X, 2.

54 R. W. Bagsawe. *Roman...*, pl. 49; X. Lafon. *La voie littorale Spertonga-Gaeta Formia*, MEFRA, 91, 1979, I, pp. 404-405; P. Sillieres. *Omniers et voies romaines*, Caesarodunum, XVIII, 1983, pp. 37-45.

55 P. Sillieres. *Le "Camino de Anibal"...*, pl. IV.

3. Los puentes

Si bien su naturaleza es harto diferente de la de los caminos por hallarse íntimamente ligados a estos los puentes han de ser asimismo objeto de estudio de quienes se dediquen a las comunicaciones de época romana. Las publicaciones de puentes, concretamente antiguos, es abundante y en bastantes casos constituyen excelentes monografías⁵⁶ pero ya se han hecho llamadas de atención acerca de la conveniencia de publicar repertorios de puentes tenidos como romanos tanto en vías principales como secundarias, tanto sobre cursos caudalosos como sobre modestos arroyos insistiendo en las razones de su calificación. Se trataría de evitar ante todo la imprecisión que acompaña muchas atribuciones cuando los argumentos que sirven no pasan de la “impresión” o “aspecto” de la fábrica⁵⁷. Un puente —en mayor medida que un camino— ha sufrido acciones debidas tanto a la naturaleza como al hombre alterando, cuando no haciendo desaparecer, las trazas originarias. Puesto que el sistema constructivo no ha variado prácticamente hasta el siglo XIX, los riesgos de identificación se acrecientan. Por otra parte si la variedad tipológica establecida en los puentes romanos comprende desde la solución urgente del puente militar de barcas hasta la obra cementicia con pilares salvados mediante arcadas pasando por los puentes sobre puntales y estructuras de madera rematando pilas de fábrica, estas evidencias son reconocibles quizás en las grandes construcciones pero en cambio es mucho menos perceptible en aquellas construcciones levantadas sobre cursos de agua menores, a veces intermitentes, en los que la travesía podía efectuarse mediante troncos sobre pilares o bien desarrollando arcos de reducidas dimensiones, solución que no presenta diferencias muy acusadas en distintas culturas⁵⁸. Para los puentes principales de Hispania, C. Fernández Casado ha establecido una ordenación morfológico-cronológica atendiendo preferentemente a la modulación de luces, la relación vano-macizo y el acabado de la fábrica; a partir de esto, establece diferentes prototipos —con sus dataciones respectivas— representando hoy por hoy el mejor estudio de ingeniería romana en la Península Ibérica. A partir de la obra de Fernández Casado se viene admitiendo como guías de identificación las pilas rectangulares, que acostumbra a arrancar desde los cimientos; adosados se disponen los tajamares, semicirculares o (más frecuentemente) triangulares, los cuales no alcanzan las líneas de los pretiles, elemento diferenciador de los puentes medievales donde los tajamares coronan hasta la parte superior; aguas abajo el paramento se prolonga en los planos de los tímpanos; las dovelas suelen destacar la boquilla del arco mediante un

⁵⁶ P. Gazola, *Ponti romani*, Firenze, 1963; D. Tudor, *Les ponts romains du Bas-Danube*, BHR, 51, 1974; C. Fernández Casado, *Historia del puente en España*, Madrid, sin fecha (art. de la Rev. Informes de la Construcción y varios apéndices); J. M. Álvarez Martínez, *El puente romano de Mérida*, Monografías emeritenses, 1, 1983.

⁵⁷ Así el “puente-acueducto de Lladenet”: V. W. Von Hagen, *Los caminos...*, p. 237; R. Chevalier, *Les voies...*, p. 111. Sobre el puente del Lladoner y su correcta identificación, A. Balil, *Notas de lectura*, BSAA, XL-XLI, 1975, pp. 632-634.

⁵⁸ El puente de Cañizar de los Ajos recogido por Fernández Casado (*Historia...*, apéndice noveno) y que publicamos (*Comunicaciones...* pp. 108-109) en la vía romana de Aquitania, tras el descubrimiento de un miliario en un recorrido más meridional no puede ya atribuirse a la época romana.

trasdós acusado; estas son bastante macizas diferenciándose de las debidas a reformas posteriores mediante la observación del engarce con las hiladas de sillares; finalmente las pilas se perforan mediante arquillos de aligeramiento o aliviaderos con objeto de conducir el agua de las riadas. Número de arcos, modulación de luces, aliviaderos, alomamiento de la rasante, tipo de arco, tajamares, banquetas y arranque de las pilas representan un punto de partida para distinguir a grandes rasgos las obras romanas de otras posteriores, pero en modo alguno son la solución cuando un paso fluvial ha tenido una vida intensa con la consiguiente alteración de la obra primitiva. Es ahí donde los alzados fotogramétricos —estableciendo una cronología “vertical”—, el estudio de los módulos empleados y su conexión con el sistema de medidas romano y un riguroso seguimiento documental se nos aparecen en la actualidad como retos acuciantes antes de que los puentes que a causa de su modestia no merezcan el patronazgo de alguna institución desaparezcan en breve plazo.

III. PUBLICACIÓN

La necesidad de una homogeneidad en publicaciones científicas afines debería afectar no solamente a concretos proyectos internacionales (*Tabula Imperii*) o nacionales (Cartas, Inventarios Arqueológicos) sino también a aquellos como los de las vías romanas que por ofrecer tantos elementos comunes debería exigir una estandarización en la presentación de los datos referidos a aquellas. Hasta ahora esta presentación se viene haciendo de tres maneras.

1. Descripción fundamentalmente literaria de los trayectos, con alguna documentación gráfica de apoyo.
2. Estudio y presentación de las comunicaciones con mapas generales, ilustraciones y documentación fotográfica de construcciones relacionadas con el camino (puentes), yacimientos (mansiones) e inscripciones conectadas con la vía (miliarios). Estas publicaciones suelen opcionalmente adjuntar alguna fotografía aérea.
3. Entendimiento de la vía como documento arqueológico unitario entre dos puntos de referencia o estudio. La descripción combina texto y documentación, incluyendo en esta última *todo* dato de carácter arqueológico, bien sea el humilde resto aislado, bien sean las ruinas más evidentes describiendo —y justificando— la elección de un territorio mediante técnicas de fotointerpretación, prospecciones geofísicas y analizando la estructura del camino a partir de excavaciones estratigráficas.

Al primer grupo no parece oportuno referirse puesto que en cuanto a la metodología empleada deja muchos aspectos por comprender constituyendo a lo sumo un punto de partida. Hoy son publicaciones escasas aunque no es difícil hallar algunos opúsculos o artículos en revistas o capítulos de historias locales que sean de este carácter.

El segundo grupo constituye el conjunto más numeroso representando

la mayor parte de las publicaciones editadas en nuestro país. Por regla general contienen capítulos con la justificación de las fuentes documentales y su crítica, se acomete la descripción del itinerario para finalmente incluir la ilustración, más o menos abundante. Hace años establecimos un esquema cuatripartito (mansiones/yacimientos, miliarios, construcciones relacionadas con la vía y descripción topográfica) de los datos alusivos a las vías romanas que algunos autores benévolamente compartieron⁵⁹. En la medida que las condiciones de la edición lo permitían se incluían en algunos casos documentación topográfica (calcos de mapas a escalas 1/200.000 o bien 1/50.000), secciones del camino y fotografías de detalle hechas por el autor o autores, muy raramente aéreas. Con la obligada crítica que impone el paso del tiempo un estudio así concebido refleja una disorganicidad, agrupando de una manera convencional lo que no son sino partes de un todo; los miliarios pueden encontrarse, por ejemplo, directamente conectados con los puentes o con un cruce de caminos, cuando no con el nacimiento de una vía a partir de la fundación de una mansión y por ello no parece conveniente separarlo de la construcción respectiva o de la descripción topográfica. Una inscripción votiva puede recordar muy bien un *fanum* existente en las inmediaciones de la vía y como tal constituir jalón en el itinerario determinado. El relieve de una comarca puede variar lo suficiente como para justificar el empleo de diferentes técnicas de estudio, y por ende de la presentación de los datos de manera que un camino puede resultar expresivo mediante fotografía aérea oblicua, mientras que en otros sectores dicha técnica deviene inoperante.

El tercer grupo considera cada uno de los argumentos arqueológicos que ayudan a la comprensión del fenómeno rutero constituyendo un modelo la publicación de la *Vía Aurelia* entre *Roma* y *Forum Aureli*⁶⁰. En este "cuaderno" se resumen claramente cada una de las alternativas viarias dadas por los autores, se explican las partes rastreadas a partir de restos tan diversos como enterramientos romanos, restos de edificaciones, *diseicta membra* junto con mapas de diferentes épocas, dibujos antiguos de puentes, etc. Se insiste en la documentación a partir de fotografías aéreas y sus correspondientes explicaciones anexas (restituciones gráficas). Un detallado mapa a escala 1/50.000 con referencia numérica a cada uno de los puntos comentados en el texto cierra la edición. De esta manera texto y documentación se interrelacionan evitando repeticiones innecesarias y justificando cada una de las hipótesis en su debido lugar. A estos criterios añadiríamos algunas observaciones. Ante todo la necesidad de homogeneizar la presentación de los datos topográficos; en este sentido la referencia a cualquier mapa de escala superior al Topográfico 1/50.000 es poco útil, siendo de lamentar que no se halle editado a escala nacional el 1/25.000 para poder reflejar con mayor precisión los datos observados, puesto que la

59 J. A. Abasolo, *Comunicaciones...*, passim; J. M. Abascal Palazón, *Vías de comunicación romanas de la provincia de Guadalajara*, Guadalajara, 1982; S. Palomero Plaza, *Las vías romanas de Segobriga y su contexto en las vías romanas de la actual provincia de Cuenca*, Homenaje a Almagro, IV, 1983, pp. 247-261.

60 W. AA. *La Vía Aurelia da Roma a Forum Aureli*, Quaderni dell'Istituto di Topografia Antica della Università di Roma, IV, 1968.

escala general citada en primer lugar no es —defectos en la edición, caminos sin discriminación— la ideal. En algunos trabajos que venimos acometiendo suplimos esta deficiencia a partir de la referencia topográfica proporcionada por la edición aérea de 1984, escala 1/30.000, sustituyendo la sobreimpresión, borrosa en muchas publicaciones, por la reconstrucción e interpretación a partir de calcos de los elementos arqueológicos conectados con el camino. Pasando a otro orden de cosas habría que publicar las inscripciones miliarias mediante el desarrollo completo de la inscripción mediante dibujo/calco; la naturaleza particular de estos documentos epigráficos junto con la conservación diferencial de las letras hace que el aparato crítico se convierta aquí en indispensable. Menos asequible, como ya dijimos, es la sustitución de las reproducciones fotográficas de los puentes, inexpresivas en la mayoría de las ocasiones, por levantamientos fotogramétricos o alzados con cierto grado de detalle que permitan apreciar de modo fehaciente las reparaciones que ha sufrido —o disfrutado, según se mire— el puente. Estas tareas no son sencillas y suponen un gran esfuerzo. La importancia del estudio de las vías romanas —y el fuerte deterioro que acusan, más acentuado que otros restos de nuestro patrimonio arqueológico— lo justifica con creces.