

ALFARES Y VÍAS DE COMUNICACIÓN EN LA HISPANIA ROMANA. ACERCAMIENTO A UNA RELACIÓN

LUIS CARLOS JUAN TOVAR *

Podría afirmarse que la conquista de Hispania por Roma supuso un cambio trascendental en las relaciones económicas no sólo por la explotación generalizada de los recursos mineros, agrícolas y pesqueros de la Península, sino también por una apertura de los mercados internos y la consiguiente aparición de industrias artesanales de proporciones desconocidas en el mundo prerromano, en el que una estructura viaria en constante crecimiento aportó las rutas necesarias para crear un entramado comercial y potenciar nuevos mercados.

Esta es una idea que tal y como ha sido enunciada no sería difícil admitir pero que, como para tantas otras ideas generales que estamos acostumbrados a leer en los manuales, carece de un completo y detallado análisis científico; partimos de ella, sin embargo, cuando dimos comienzo a nuestro estudio sobre los alfares en época romana en la Península Ibérica, porque si en alguna actividad artesanal tenía que haber influenciado sobre manera de creación de una amplia red de nuevos y mejores caminos, ésta tuvo que ser la de la fabricación de cerámica, habida cuenta del sustancial desarrollo que llegó a alcanzar en el ámbito hispano.

En estas pocas páginas vamos por tanto a dar repaso, muy brevemente, a diversos aspectos de la línea de investigación emprendida para tratar de precisar la incidencia que en la implantación de los talleres alfareros pudieran haber tenido las vías de comunicación.

* Museo Arqueológico Nacional, Plan de Investigación CAYCIT: "Corpus de las cerámicas Romanas del M.A.N."; c/ Serrano, 13, 28001 Madrid.

EL ALFAR Y SU CONTEXTO: LAS VÍAS DE COMUNICACIÓN

Uno de los objetivos básicos de nuestras investigaciones sobre los talleres hispanos consiste en fijar del modo más exhaustivo posible el contexto, tanto geográfico como económico, en que se sitúan dichas industrias: su ubicación respecto a las fuentes de materias primas —arcilla, combustible y agua—, el medio natural en que se desenvuelven y su relación con núcleos urbanos o semiurbanos, explotaciones agrícolas, pesqueras y mineras, asentamientos militares y vías de comunicación.

En un reciente artículo hacíamos una distinción previa entre aquellos talleres cuya producción estaba destinada al abastecimiento interno de las villas en que se asientan, y los talleres propiamente comerciales, entre otros¹.

Aquí vamos a ceñirnos a estos últimos por tratarse de aquellos que consideramos, por ahora, más directamente influenciados por la proximidad de una vía de comunicación, a la hora de optar por un emplazamiento.

Fijaremos mejor el problema si tenemos en cuenta que muchos de los talleres comerciales que hoy conocemos llegaron a generar una producción en masa que debía contar para su distribución con vías seguras, cómodas y rápidas por las que acceder a los mercados o a los puntos de redistribución. Este es el caso de los grandes centros de fabricación de sigillata de La Rioja o de Andújar, pero también de otros núcleos alfareros, cuyas cerámicas debían competir en los sitios consumidores no sólo con un menor costo sino además con un abastecimiento regular y abundante. Tanto en los dos casos citados como en otros conocidos, la presencia de grandes ejes fluviales, el Ebro en el caso riojano y el Guadalquivir en el de Andújar, debieron suponer importantes rutas de salida para sus productos, cuya incidencia, sin embargo, debe ser sopesada junto a la de las vías terrestres para valorar su justo papel.

Parece, por tanto, difícil imaginar un taller dedicado a comerciar con su producción en los mercados que estuviese aislado o excesivamente alejado de una buena vía de comunicación. ¿Podría significar esto que la presencia de un alfar debe llevar aparejada la proximidad de una vía? Aún resulta prematuro afirmarlo, pero estamos empezando a valorar la posibilidad de que se trate de uno de los factores económicos que más fuertemente hayan condicionado la implantación de este tipo de industrias.

Que duda cabe que nos estamos moviendo aún en el terreno de las hipótesis, y que incluso habrá que tener mucho más clara la idea de alfar "comercial" de lo que la tenemos ahora, pero ya vamos contando con indicios muy elocuentes que apuntan en esa dirección y que junto con los demás casos están siendo sistemáticamente examinados.

Por otra parte, no faltan ejemplos fuera de la Península que nos permitan ser optimistas en cuanto al enunciado de nuestra hipótesis. Y aquí podemos invocar, a modo de muestra, el caso de talleres del sur de la Galia, dedicados fundamentalmente a la producción de sigillata, donde no sólo

¹ Juan Tovar, Luis C., "Talleres y producción cerámica en la Hispania Citerior", *I Jornades Internacionals d'Arqueologia Romana de Granollers*, 1987, en prensa.

grandes centros como La Graufesenque, Montans o Banassac poseen excelentes comunicaciones, sino también talleres de menor entidad como Le Rozier, Valery, Aspiran o Bram, ocupan una posición privilegiada en la red viaria².

En talleres de sigillata del centro de Francia, sean grandes o pequeños, como Lezoux, Lyon, Les Martres-de-Veyre, Terre Franche, Mougou, etc., el fenómeno se repite y las comunicaciones son siempre fáciles y rápidas³. Y otro tanto puede decirse de alfares de sigillata del este de la Galia y del valle del Rin tales como Luxeuil, Jaulges-Villiers-Vineux, La Madeleine, Lavoye, Mittelbronn, Ittenwiller, Rheinzabern y muchos más, cuya implantación se encuentra, así mismo, estrechamente relacionada con las vías de comunicación⁴.

Todos estos casos, siendo como parecen elocuentes, habrán de ser contrastados con la situación que presenten los talleres hispanos cuando hallamos concluido su estudio, para ver en qué medida —y no nos referimos ya sólo al caso de las vías— suponen un fenómeno paralelizable.

Naturalmente la relación que pueda haber existido entre alfares y vías es una más de las que debieron conformar el contexto en que se desenvolvía esta actividad artesanal y por tanto no se pueden extraer conclusiones sin contar con los restantes componentes socioeconómicos y geográficos del problema. De ahí que nuestro trabajo sea en este momento exclusivamente el de fijar los parámetros básicos de esa relación.

ALGUNAS PRECISIONES METODOLÓGICAS

Sin menoscabo de la idea generalmente admisible de la vía como elemento potenciador del comercio y del desarrollo de la actividad alfarera, hemos procurado en todo momento no dejarnos influenciar, en la recogida de información, por esta ni por ninguna otra teoría ya fuera general o específica del tema que nos ocupa, limitándonos a recuperar el dato fidedigno de la presencia de una vía bien documentada y confirmada o a valorar trazados hipotéticos no estudiados, pero sí rastreables por la presencia de dos o más elementos específicos de paso de vía: obras de infraestructura, topónimos, epigrafía viaria, situación de yacimientos, etc., siempre con la máxima asepsia posible e incluso previendo la posibilidad de tener que aplicar mecanismos correctores si los resultados fuesen sospechosamente satisfactorios.

Dado que el núcleo que fija nuestra atención es el alfar y el objeto a analizar su entorno, la metodología a seguir en el caso de las vías difería sustancialmente en su estudio espacial, por razones obvias. La existencia,

2 Passelac, M. "Les ateliers du sud de la France. Les premiers ateliers", *La Terre Sigillée Gallo-romaine. Lieux de production du Haut Empire: implantations, produits, relations*. Sous la direction de C. Bémont et de J-P Jacob. *Documents d'Archéologie Française*, n.º 6, París, 1986, p. 35.

3 Vertet, H. "Les ateliers du centre de la France, Présentation générale", *La Terre Sigillée...*, *op. cit.*, p. 124.

4 Demarolle, J. M., "Les ateliers de l'est de la France. Les conditions de la première implantation des ateliers médiomatiques", *La Terre Sigillée...*, *op. cit.*, p. 117.

por ejemplo, de un núcleo urbano en las proximidades del alfar puede ser menos relevante para su actividad que la situación más alejada, pero vital, de un importante nudo de comunicaciones. Sea cual fuere el caso nos hemos visto obligados a abordar el problema de las comunicaciones desde una perspectiva mucho más general, ya desde un principio y por tanto a enfrentarnos antes con toda la problemática del estudio de las vías romanas en Hispania.

Nuestra anterior experiencia en este campo, adquirida en la investigación de las vías romanas de la provincia de Toledo⁵, nos ha permitido acceder a este estudio conscientes de las limitaciones que el propio terreno impone y de las dificultades que conlleva la obtención de resultados positivos.

Con todo, uno de los primeros instrumentos que se echan en falta al abordar un trabajo de la naturaleza del nuestro, es la existencia de un estudio cartográfico general detallado y actualizado de las vías romanas peninsulares conocidas, con el correspondiente aparato crítico y bibliográfico. Esta ausencia en una actividad que se cuenta con más de un siglo de investigaciones, resulta a todas luces incomprensible habida cuenta de la talla de muchos de los investigadores que se han ocupado del tema y de la trascendencia del mismo en el estudio de la romanización. Y queremos hacer especial incapié en el tema de la cartografía porque a pesar de ser el instrumento básico para la representación de los trazados viarios resulta ser, sorprendentemente, el menos utilizado.

Este hecho resulta particularmente grave cuando se aborda una bibliografía dispersa e incompleta y en buena parte reciente y se trata de recomponer en detalle un trazado con el que relacionar un determinado fenómeno de poblamiento, socioeconómico o industrial como es en este caso el de los alfares.

Así nos encontramos que junto a encomiables representaciones como la de vía de La Plata⁶ o las de las vías de la provincia de Burgos⁷, aparecen estudios de indudable interés, pero carentes de cartografía detallada⁸ cuando no de la menor representación digna de tal nombre⁹.

Este hecho demasiado frecuente, por cierto, dificulta sobre manera, cuando no imposibilita, la visión precisa de las relaciones entre asentamientos y rutas por citar un solo caso.

Otra peculiaridad de los estudios sobre vías romanas en la Península es la de su concentración en los itinerarios que nos han transmitido las fuentes, en detrimento de otras vías importantes no recogidas en ellas y

5 Investigaciones realizadas entre los años 1982 y 1984, cuyos resultados serán objeto de una próxima publicación. Mención en Juan Tovar, Luis C., "Elementos de alfar de sigillata hispánica en Talavera de la Reina (Toledo). —Alfares de sigillata en la cuenca del Tajo—" *Bol. del Museo Arq. Nacional*, t. I, n.º 2, Madrid, 1983, p. 175.

6 Roldán, J. M., *Iter ab Emerita Asturicam (El Camino de la Plata)*, Salamanca, 1971.

7 Abasolo, J. A., *Comunicaciones de la época romana en la provincia de Burgos*, Burgos, 1975.

8 Sillières, P., "Prospections de long de la Via Augusta", *Habis*, 8, 1977; Sillières, P., "Le 'Camino de Anibal', Itineraire des gobelets de Vicarello, de Castulo e Saetabis", *MCV*, T. XIII, Paris, 1977, pp. 31-83; Sillières, P., "Une grande route romaine menant à Carthagène: La voir Saltigi-Carthago nova", *MDAI (M)*, 23, 1982, pp. 247-257; Abascal Palazón, J. M., *Vías de comunicación romanas de la provincia de Guadalajara*, Guadalajara, 1982, por citar algunos de los más importantes trabajos aparecidos en los últimos años.

9 Palli Aguilera, F., "La Via Augusta en Cataluña". *Faventia-Monografías*, Barcelona, 1985.

especialmente de los caminos secundarios y vías de enlace, de manera que nos encontramos con el hecho paradójico de núcleos urbanos importantes aislados, o bien con zonas de alta densidad de asentamiento incomunicadas o con la vía más próxima situada a decenas de kilómetros. Esta peculiaridad a dado lugar a una visión deformada del sistema de comunicaciones en la Hispania romana que si bien ha permitido hasta ahora explicar algunos fenómenos económicos o administrativos muy generales, —sin excesivo rigor en ocasiones—, resulta absolutamente insuficiente para comprender situaciones más localizadas o fenómenos económicos de repercusión más restringida. Ya advirtió Roldán hace años¹⁰ del peligro que entrañaba una investigación de los antiguos caminos romanos demasiado apegada a las fuentes, prevención que sólo en parte ha sido recogida por los estudios posteriores. Bien es cierto que este desvirtuado panorama ha contado con excepciones y comienza a ser corregido lentamente, pero casi siempre desde la oportunidad que brinda el descubrimiento de unos restos bien conservados y más raramente por la comprensión de un problema de comunicación de poblamiento.

CIERTOS FACTORES A CONSIDERAR EN LA RELACIÓN ALFAR-VÍA

Partiendo de estas y de otras limitaciones impuestas por la propia naturaleza y ámbito de cada uno de los trabajos recogidos vamos tratando de determinar la posición de cada uno de los talleres con respecto a la ruta conocida o estimada más próxima. Para ello se intenta restituir el trazado propuesto para la vía, cuando el mismo no se llevó a cabo en su estudio, atendiendo a la descripción topográfica del texto, con el empleo en primer lugar de la cartografía 1:50000 más adecuada, que con posterioridad se traslada a la 1:200000 del I.G.N. Ello conduce en no pocos casos a tener que examinar las diversas alternativas propuestas y optar por aquella que ofrece mayores garantías y un más riguroso análisis del trazado, entre otras consideraciones. En algunos casos nos estamos viendo en la necesidad de proponer nuevos itinerarios dada la imprecisión o inexactitud de los datos recogidos.

Se está dando igualmente la circunstancia de encontrarnos con talleres en cuya zona no existe ningún estudio sobre vías, lo que nos obliga sino a entrar en el estudio básico de las mismas, si al menos a rastrear potenciales rutas con el fin de poder obtener una visión lo más completa posible del medio en que se encuentra ubicado el alfar.

Obtenidos estos datos comienza la labor de valoración. La relación de proximidad a la vía y la facilidad de acceso a la misma si ésta se encontrase alejada, así como los posibles caminos de enlace si fuera factible, son minuciosamente examinados puesto que serán los elementos que van a delimitar el principio básico en la relación alfar-vía.

En un segundo paso se trata de obtener una valoración objetiva de la entidad de la ruta, bien atendiendo a las fuentes, con el riesgo que esto

¹⁰ Roldán, J. M., *Itineraria Hispana*, Madrid, 1975, p. 33.

entraña en algunos casos, bien a la epigrafía miliaria, si existe, o a cualquier otra fuente documental incluido el análisis estructural de la vía mediante un corte estratigráfico, eventualidad que hemos debido considerar en alguna ocasión en que se ha dado una completa ausencia de información disponible. El apartado de sondeos en vías para la obtención de información complementaria es también uno de los más abandonados por la investigación, a pesar de ser uno de los que más información podría aportar en aspectos sustanciales como la adaptación al medio geográfico de las técnicas constructivas, diferenciación del tipo de vías, reparaciones y otros puntos de evidente interés.

Por último, es preciso conocer el potencial distribuidor de la vía, tomando buena nota de la situación de nudos de comunicaciones, grandes núcleos urbanos, puertos fluviales y de montaña o enlaces con vías alternativas de mayor entidad, sin perder de vista el marco cronológico en que se desarrolló la actividad de cada alfar, además de valorar otros apartados como el área de dispersión de sus productos, si esta fuera conocida.

Hasta aquí hemos pensado especialmente en la vía como factor que condiciona la implantación del alfar, pero no podemos descartar una situación de carácter inverso en la que un centro de producción estimule o desencadene la apertura de nuevos caminos, o al menos potencie los ya existentes.

Quizá este hecho pueda rastrearse en la zona de *Tritium Magallum* donde la instalación de una poderosa industria ceramista actuó como motor de desarrollo urbano y comercial, centro de una importante corriente inmigradora y foco relevante de romanización al menos desde mediados del siglo I d. C., que culmina con la concesión del estatuto municipal para la antigua ciudad berona en la segunda mitad de dicho siglo¹¹. A partir de este momento la actividad edilicia tuvo que hacerse patente en una mejora de la infraestructura viaria del *territorium* adscrito a Tricio. Incluso habría que preguntarse si ese doble trazado que presenta la vía *Asturica-Caesaraugusta* entre *Virovesca* y *Vareia*, según el Itinerario de Antonino¹², no refleja la necesidad de dotar de mejores comunicaciones a esta zona industrial, facilitando el acceso directo al puerto fluvial de *Vareia* y a la propia vía *Asturica-Caesaraugusta*, cuyo trazado primitivo atendiendo a las fuentes, podría haber pasado en este caso por *Atiliana* y *Barbariana*.

El centro de producción de Los Villares de Andújar puede constituir igualmente un buen ejemplo del papel jugado por una industria ceramista en la ordenación de un territorio. Su condición de núcleo de atracción de poblamiento ha sido puesta recientemente de relieve¹³ aunque resta por determinar, entre otros temas, el impacto que generó sobre las vías de comunicación, si bien la proximidad de la Vía Augusta y del propio

11 Espinosa, U., Pérez A., "Tritium Magallum; de ciudad peregrina a municipio romano", A.E.A., 55, Madrid, 1982.

12 Roldán, J. M., 1975, *op. cit.*, p. 42.

13 Roca, M., Nocete, F., Lizcano, R., Zafra, N., Pérez, C., "Aportaciones al proceso de romanización en el Alto Guadalquivir", *I Jornades Internacionals d'Arqueologia Romana de Granollers*, 1987, en prensa.

Guadalquivir nos hacen pensar que quizá fuese menor que en el caso de Tricio, al menos en cuanto a trazados importantes se refiere.

Ambos ejemplos constituyen de cualquier manera un toque de atención sobre las posibilidades que encierra el estudio del fenómeno alfarero en la Península, en toda su dimensión.

Llevar adelante esta parcela de nuestro trabajo supone un intento por integrar de forma coherente una importante actividad económica, infra valorada en nuestro país cual fue la de la fabricación de cerámica, en una estructura de comunicaciones hasta ahora sólo concebida en función de los grandes intereses políticos o económicos de la época, pero cuyo papel en el florecimiento del comercio local, de la explotación de los recursos y del consecuente desarrollo de la economía en múltiples zonas de la Península, tuvo que ser determinante. Se trata al mismo tiempo de aplicar mecanismos que nos permitan comprender la romanización con todos sus particularismos, primando el estudio de los fenómenos locales y su repercusión e interrelación, hoy insuficientemente atendidos cuando no ignorados, pero constantemente puestos de manifiesto por la Arqueología.