

## **ASPECTOS Y POSIBILIDADES EN EL ESTUDIO DE LAS COMUNICACIONES ANTIGUAS**

MANUEL MARTÍN-BUENO

Las comunicaciones romanas como elemento fundamental para explicar el proceso de penetración de aquella influencia exterior y su rápida consolidación, han tenido en los últimos tiempos una atención preferente en muchos investigadores que ha dado como resultado publicaciones notables como la de M. Angeles Magallón sobre la red viaria romana en Aragón, u otras similares para otros territorios peninsulares.

Pese a esa atención de los estudiosos, los conceptos que marcan la investigación actual, hacen que este tipo de estudios deba ser completado con la puesta a disposición del investigador de toda una serie de nuevos elementos que completen el panorama que solamente se puede abarcar con el método arqueológico. Hay que concebir la comunicación antigua, y también la posterior como un vehículo excepcional de transmisión de ideas, gentes, productos, en resumen, de hechos culturales o históricos, pero además hay que considerar que ese instrumento, la vía de comunicación; desde el gran camino oficial de tipo militar o no, como eran las calzadas romanas, puede ser otras veces un simple camino secundario, un empalme, una ruta marginal y no obstante tener repercusión económica o cultural para explicar fenómenos a escala reducida.

Además el camino, la vía, la comunicación en si, debe ser tratada con una mayor complejidad añadiendo a su estudio criterios que trasciendan lo puramente histórico, para entrar de lleno en conceptos de ingeniería como el trazado, las pendientes, los volúmenes de áridos, rocas, tierra, etc., desplazados para su construcción. Los estudios del terreno, las canteras y el material que se elige para su realización, y junto a ello todo lo que posibilite información económica y social. Una vía, una comunicación, romana en este caso, está realizada por hombres, técnicos y operarios, y conviene poder llegar al conocimiento de cuantas gentes intervienen, las condiciones de vida que soportaban, el tipo de instrumental utilizado, los costos en tiempo y en dinero, los desplazamientos humanos que determinan tales obras y un sin

número de datos que, convierten el estudio en algo mucho más complejo. Ya no es solamente la vía, mansiones, miliarios y obras públicas relacionadas con ella, sino algo más, la incidencia que supone sobre el territorio el hecho de su construcción, con el esfuerzo de todo tipo realizado para ello y el conocimiento de los que intervienen en su ejecución, desde los que toman la decisión política o administrativa hasta quienes finalmente la disfrutan.

Hoy día un estudio arqueológico, y el de las comunicaciones antiguas lo es, tiene unas conexiones mucho más amplias, que desde lo puramente técnico, que indica el modo como se traza una obra y el estudio de los elementos que intervienen en ella, nos lleva de la mano hasta sus últimas consecuencias en lo que aquella construcción significó directamente, o como elemento reflejo de activación de unas comunidades. Las vías transportaban gentes que significaban a veces opresión militar, en otras solo aportaban ideas, productos comerciales, o por el contrario su intercambio. También, por que no, la posibilidad de abrir nuevos territorios a las innovaciones culturales que estos aportes hacían llegar. Las vías facilitaban información, moneda, etc. y con ello los fenómenos que hoy son comunes en la difusión de la comunicación se manifestaban de forma incipiente. Son por ejemplo indispensables para conocer el reparto y distribución territorial de los asentamientos y con ello de las poblaciones, para darnos idea de las concentraciones de todo tipo que se producían, factores económicos, influencias, grupos, etc. Todo lo que es capaz de moverse a través de un camino deja poco a poco sus huellas en él o en sus proximidades y el arqueólogo puede recuperar esa información para utilidad directa o del historiador especializado. Es obvio que las comunicaciones, factor determinante de progreso y elemento connatural con el desarrollo, incluso en la actualidad, marcan la posibilidad de medida de éste. Ya lo eran en la antigüedad y la arqueología se encarga de mostrarlo día a día.

La referida publicación de Magallón, la celebración de este Simposio, y otro sobre el Puente de Alcántara hace ya dos años, pone de manifiesto la actualidad del tema de las comunicaciones y también los nuevos cauces por los que discurre la investigación. No se oculta a nadie que los estudios históricos han sufrido un cambio extraordinario, y beneficioso sin duda, aunque el beneficio final de dicha mutación no seamos capaces de valorarlo aún suficientemente, sin el necesario poso que facilita el paso del tiempo. En un ambiente de cambio de esquemas y de valores, como éste, es bien cierto que sí existe entre muchas, una ciencia que ha dado un importante salto cualitativo hacia el futuro, esa es la Arqueología, si bien esa valoración y toma de posturas distintas hayan puesto en algún momento en situación de crisis el propio concepto de la misma, afectado en muchos casos por circunstancias bien ajenas al trabajo científico puro.

Volviendo al tema de las comunicaciones antiguas, y a la referida publicación, punto de referencia a partir de ahora para muchos de estos trabajos de estudio viario romano, hay en ella recordatorios que no es ocioso volver a traer aquí, aunque sean muy conocidos, como la referencia a los puntos, hitos cronológicos, que marcan los diferentes estadios de investigación para este conocimiento viario de Hispania. Es cierto que una

fecha ha de ser 1862, cuando E. Saavedra presentó su célebre discurso, hasta 1925 con la culminación (no por finalizados) de los trabajos de la Junta Superior de Excavaciones y Antigüedades con las figuras de Blázquez Jiménez, Blázquez Delgado. El vacío posterior hasta los años setenta es obvio y no es necesaria la repetición de causas y factores. A partir de aquí y con criterios de compartimentación geográfica, motivados por razones no exclusivamente científicas, sino prácticas o de interés en muchas ocasiones: quien publica, quien financia, ámbito próximo al investigador sin medios económicos para el trabajo, planes de documentación potenciados por la administración, etc., se llevan a cabo una serie de trabajos que en los momentos más afortunados culminan como ahora en una obra que si bien no es innovadora en su generalidad, ya que la labor de investigación de la red viaria no acostumbra a serlo, es modélica en cuanto a los presupuestos científicos y los logros obtenidos en la línea más oportuna de éste tipo de investigación.

Hasta aquí el esquema tradicional, muy modernizado y llevado hasta el extremo como en el caso aludido, de los estudios viarios realizados. El problema se plantea ahora cuando pretendemos llegar un poco más allá y acorde con los criterios más globalizadores de los fenómenos históricos, intentamos comprender sincrónicamente hechos concretos como la red viaria en época romana, con todo su aditamento de estudios de fuentes escritas de todas épocas, toponimia, epigrafía, incluso los elementos auxiliares de las vías como puentes, miliarios, mansiones, etc., e incluso desde luego, como elemento primordial, el estudio arqueológico de la estructura de una vía. Su excavación en los casos en que sea posible. O hechos diacrónicos como el estudio del fenómeno viario, o mejor de estudio de comunicaciones en su evolución cronológica, traspasando los límites de la antigüedad como tope, ya que si hacemos arqueología aplicada a la Edad Media o incluso Moderna, no es lícito no comprendamos la totalidad de los elementos y estructuras que encierran esas nuevas etapas cronológicas afectas a nuestro trabajo.

Más lejos podemos llegar si intentamos avanzar, al igual que hacemos en otras parcelas del estudio arqueológico y aplicamos esta generalización de medios al estudio de las comunicaciones.

En este caso tendríamos, una extensión de los caminos terrestres, la red viaria, a la red de comunicaciones, en la que inmediatamente estaríamos obligados a considerar las terrestres y las marítimas, con toda la complejidad que ello significa. No olvidemos que una vasija, una ánfora, no es simplemente un recipiente que aparece en un barco hundido, es además el elemento que habitualmente llegaba a su destino, es decir, un elemento arqueológico "de tierra" que excepcionalmente encontramos en la mar, pero con toda la serie de connotaciones con los yacimientos de tierra a que pertenece, con un hecho que determina su fabricación, llenado, transporte y recepción en su punto de destino, también terrestre. En este caso es obvio que el camino por agua, la ruta marítima, es un simple jalón de una red de comunicaciones que no es lógico ni lícito separar, pero que inmediatamente nos sumerge en un mundo mucho más amplio, a menudo injustamente separado como es el del hecho de los caminos y rutas.

Bien es cierto que se han considerado siempre las calzadas como elemento fundamental de la red viaria, como la trama básica, reflejo de un hecho administrativo y aún de conquista, como es la implantación en el territorio. Pero no es menos cierto que hay que salir ya de esos estrechos márgenes, aún sin agotar, para llegar a la totalidad de las vías de comunicación.

Por otra parte, en el necesario estudio global, y a lo largo de la historia, el camino ha sido hasta hoy un elemento muy apegado al territorio, formando parte de él y por tanto necesitado de un estudio conjunto. Hoy ya no, la autopista moderna, es el medio más rápido para llevar gente desde un punto a otro pero prescindiendo de los puntos intermedios, los que quedan en su recorrido. Es de hecho un camino sin camino. Un camino sin historia. Un camino sin territorio. Solamente lo es durante su construcción, pero luego ya no. Esa sensación de generalidad, de lugar ya conocido que se produce cuando circulamos por una moderna autopista es el mejor reflejo de estas palabras. En esa línea hay por tanto que considerar, y ello es difícil y costoso, el estudio de la comunicación con todo su entorno a lo largo de toda su historia. El paso de época a comunicación puede facilitar la mejor comprensión de determinados fenómenos.

En cuanto a los elementos y su tratamiento se nos dirá que abandonamos el estudio de lo particular para ir a lo general, y no es del todo cierto. Lo que se anticipa es que solo dará un fruto adecuado el estudio global, plenamente adecuado en su planificación anterior y por tanto en amplios equipos de trabajo interdisciplinares.

Consideraciones como estudiar tan solo las vías y los miliarios, como símbolo de la simplificación, son un concepto caduco. Debe intensificarse y ampliarse el estudio de las mansiones, si hablamos de calzadas romanas, y establecer su diferenciación, determinar la posible jerarquía entre ellas, su interdependencia dentro de la vía. Debe hacerse hincapié en los puntos defensivos, las torres, etc. Todo aquello que significa la vía militar en su concepto estratégico, las posibilidades de mantenerla abierta ante toda contingencia, y el trazado pensando en esas consideraciones, y no solo en un período cronológico sino a lo largo de toda la historia de ese camino, determinar su evolución en estos aspectos específicos, muy sujetos a los avatares de la historia.

Parece evidente que es preciso intensificar los estudios morfológicos, comprender mejor los tipos y materiales usados en su construcción, determinar la incidencia de la localización de cada uno de ellos, de sus fuentes de extracción, canteras, haciendo los cubicajes del volumen extraído en cada uno de los tramos para intentar asignar ese volumen a canteras precisas, con lo que ayudaríamos a la cronología por un camino doble. A ello uniríamos el cálculo de los volúmenes de tierra, roca, etc., extraídos y las obras de infraestructura necesaria, terraplenes, cunetas, rellenos, etc.

Debe realizarse un estudio de los trazados desde el punto de vista ingenieril, poco acometido hasta ahora, para comprobar aspectos tales como: elección de itinerarios y aplicación previa de otros caminos existentes, estudio de las pendientes y viabilidad de determinación de evolución de las

mismas por épocas. Podemos intentar conocer si una vía en tramos largos, geográficamente coherentes, tiene una idea previa en cuanto a estos aspectos que en la actualidad son moneda común en el trazado de caminos, por los ingenieros encargados de ello. Podemos llegar a determinar si una vía ha sido realizada en un mismo momento o ha sufrido alteraciones notables contando con aspectos como los de las pendientes, o lo que quizás sea más propio el trazado regulador de la misma. Ignoramos por ejemplo si en la antigüedad, o en épocas relativamente lejanas se hacían completos cálculos de pendientes y si se tenían o no en cuenta hasta el extremo de variar los trazados cuando superaban determinadas pendientes, aunque fueran salvables, pero el dato está ahí en las propias calzadas o caminos, y podemos comprobarlo y extraer conclusiones para ver hasta que punto se transgreden los límites.

Se ha desarrollado insuficientemente el estudio de los elementos accesorios de las vías tales como: puentes, cloacas, aceras, cruces, etc. Igualmente el de otros aspectos como: argamasas, modulaciones, estereotomía de los materiales, resistencia de los mismos, aparejos, recursos técnicos empleados, dendrocronología en los restos embutidos en algunas obras de fábrica, metalografía de los elementos usados de tipo metálico, granulometría de los áridos, etc. En otro orden de cosas, estudio y medida de las rodadas, desgaste de los tramos, tipo de transportes utilizados, huellas asociadas al mismo, en pendientes, pasos difíciles, etc.

Debe completarse el estudio de tipo fotográfico, fotografía aérea tradicional, fotografías oblicuas, de tan buenos resultados para estudio de pendientes, etc., fotogrametría de obras de fábrica y de trazados, termofotografía y utilización de sistemas informáticos para el tratamiento de la información.

Deberá completarse el planteamiento del a donde, el porqué y el cuando, en el interrogatorio a todos los caminos y trazados. Se debe enfatizar la posibilidad de que las vías o caminos no se sujetan muchas veces a trazados o itinerarios rígidos. Es preciso conocer las causas y mejor el momento en que se producen esas variaciones.

Finalmente es imprescindible tener una visión completa de la implantación de los caminos en el territorio y la interrelación entre ambos para las diversas épocas en que tienen vigencia.

Es obvio que las reflexiones pueden ampliarse igual que los interrogantes, hasta el infinito, pero no es menos cierto que hoy el conocimiento es muy superior y capaz de reaccionar frente a todas esas preguntas de forma mucho más eficaz que hace tan solo unos pocos años. Hoy las comunicaciones, para cualquier época son el instrumento más perfecto de conocimiento de territorios y comunidades, para expresar movimientos de gentes, ideas, economías e intereses. Su planteamiento queda aquí apuntando tan solo unas cuantas posibilidades que la aparición de nuevos datos irán cerrando, modificando o simplemente aceptando.