

Diario de Burgos



Lunes, 31 de diciembre de 2007. Número 36.980

FUNDADO EL 1 DE ABRIL DE 1891

1 euro



BURGOS / 6 y 7

Isaac Moreno investiga desde hace años las técnicas utilizadas para construir las vías romanas



VIVIR / 10 y 11

La Facultad de Teología cumple su 40 aniversario con la vista puesta en la reforma de su sede



PROVINCIA / 20

Los vecinos de Quintanilla del Agua vuelven a recrear un año más su particular Nacimiento

► **INTEGRACIÓN** ERRADICACIÓN DEL CHABOLISMO

Acción Social espera tener realojado El Encuentro en ocho años

- En el poblado siguen viviendo 40 familias
- El alcalde se comprometió en campaña a terminar con esta situación

BURGOS 4Y5

Multitudinario acto en Madrid en defensa de la familia cristiana

En la convocatoria se pudieron oír críticas al Gobierno por sus políticas de familia. El presidente de la Conferencia

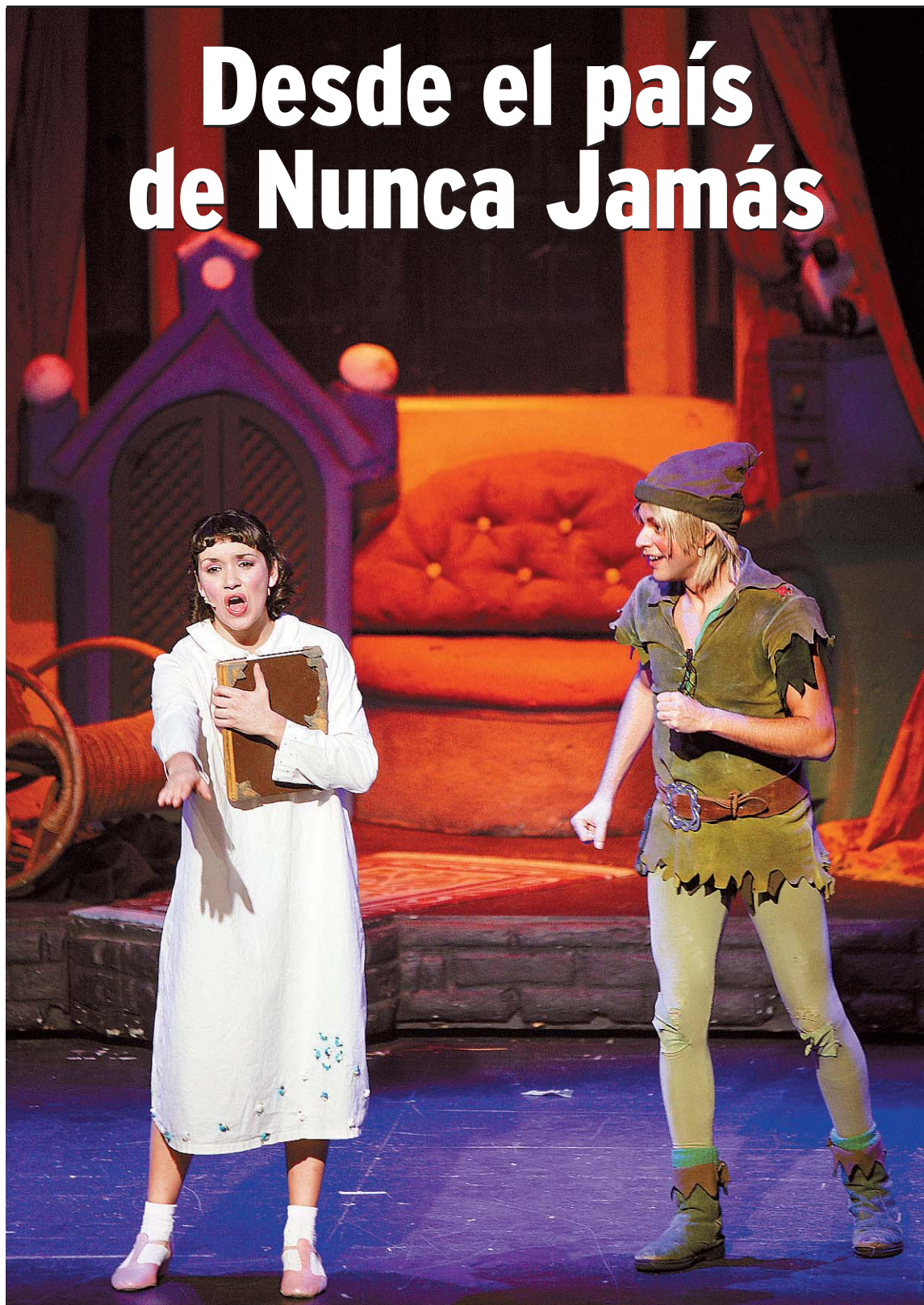
Episcopal dijo que la unión de un hombre y una mujer es «el centro neurálgico de la humanidad».

SOCIEDAD 66Y67

Los apicultores pedirán en 2008 a la Junta la Marca de Garantía para su miel

- Ese reconocimiento conlleva una serie de requisitos y controles pero garantiza la calidad del producto

BURGOS 8



El musical Peter Pan llenó el Teatro Principal en tres ocasiones, tantas como se representó un espectáculo de altura que encandiló al público. / J.J. MATÍAS

VIVIR 12Y13

HOY SUPLEMENTO ESPECIAL

Los principales **PROTAGONISTAS** de 2007



PÁGINAS CENTRALES

Y ADEMÁS...

SUCESO

Cuatro intoxicados por humo, entre ellos un niño de un año, en un piso en la calle Padre Flórez

BURGOS 8

LUCHA ANTITERRORISTA

El PP pide «de una vez» la demanda para ilegalizar ANV

ESPAÑA 31

PAKISTÁN

El marido de Benazir Bhutto asume las riendas de su partido

MUNDO 63

AVISO

DIARIO DE BURGOS les desea Feliz Año Nuevo y recuerda que MAÑANA no se publica este periódico

BURGOS
100.1 FM

MERINDADES
87.8 FM

MIRANDA
106.2 FM

Tu radio





CAMINOS con 2.000 años de historia

El ingeniero Isaac Moreno Gallo investiga desde hace casi una década las características técnico constructivas de las vías romanas en países como España, Francia, Italia y Suiza

El trazado de la Vía Italia fue la ruta que los romanos usaron para lograr el control de Hispania. Por ella transitó Augusto y sirvió para conducir el oro de Las Médulas (León) hasta Roma. / REPORTAJE GRÁFICO: ÁNGEL AYALA

A.R. / BURGOS

«Las vías romanas son excelentes carreteras y auténticas obras de ingeniería». Con esta afirmación el ingeniero técnico de Obras Públicas de la Demarcación de Carreteras del Estado en Aragón, Isaac Moreno Gallo, se refiere a estos caminos que los romanos construyeron hace unos 2.000 años para el tránsito de mercancías y que comunicaban las principales ciudades de la época.

Moreno Gallo es un experto en vías romanas -hizo los primeros estudios a principios de los años 90- pero sus investigaciones abarcan la ingeniería romana en su conjunto. En los últimos diez años se ha centrado en analizar las características técnico-constructivas de las vías romanas no sólo en España, sino también en Francia, Italia y Suiza.

Precisamente en 1996 inició los primeros estudios de la vía romana de Quintanapalla, «la primera que se promociona de verdad y se explota turísticamente en la región desde este año», asegura. En este sentido, añade que «la Junta de Castilla y León ha mostrado interés en los últimos dos años por conocer sus vías romanas, algo importante para poder diagnosticarlas y, paralelamente, protegerlas. Por eso, pronostico un futuro halagüeño en las vías romanas de la región», asegura.

Dentro del Plan PAHIS, de la Junta de Castilla y León, Moreno dirige un proyecto de identifica-

ción, diagnóstico y análisis técnico constructivo de vías romanas en la región. «De hecho, muchos kilómetros inéditos de vías romanas y otros caminos de valor histórico, verán la luz gracias a estos trabajos. Y, lo que es mejor, muchos tramos de vías romanas bien conservados, susceptibles de poner en valor, podrán ser promocionados y explotados turísticamente».

Este proyecto se desarrolla mediante un convenio entre la Consejería de Cultura de la Junta y la Escuela Politécnica Superior de la Universidad de Burgos. Intervienen varios profesores de la UBU, ingenieros, geólogos, historiadores, arqueólogos y especialistas en Sistemas de Información

Geográfica (SIG). «En esto, el Gobierno de Castilla y León es pionero», añade.

LA RUTA. La primera pregunta que surge al iniciar el recorrido por la calzada romana de la Vía de Italia es el porqué de su nombre. (Desde Quintanapalla, al noreste de Burgos, se accede a una ruta de casi seis kilómetros de una antigua vía romana -La Vía de Italia- que entra en este término procedente de la Granja de las Mijaradas y discurre por el páramo en sentido este-oeste). La explicación está en que cuando se construyó, y tal y como revelan escritos de la época, se conocía como *Vía de Italia in Hispania* porque partía de *Mediolano* (Milán) y llegaba hasta *Legio* (León), cruzando por *Tarraco* (Tarragona) o *Caesaraugusta* (Zaragoza). El trazado de esta vía fue la ruta que los romanos utilizaron para conseguir el control de Hispania. Por ella

transitó Augusto para dominar a los cántabros y posteriormente sirvió para conducir el oro de Las Médulas (León) hasta Roma.

El ingeniero romano era el encargado de diseñar un camino que fuera seguro, duradero y con una construcción lo más barata y cómoda posible. Por eso, trazaban el itinerario por lugares elevados (en el caso de Quintanapalla se levantó sobre un páramo para evitar la acción erosiva del agua, mucho más acentuada en las zonas

de valle). Además, este terreno permite un trazado bastante recto que facilita la circulación. Y además, para contrarrestar el efecto del agua y conseguir perfiles llanos se construían potentes terraplenes. El

aporte de tierra que estos requerían fue costoso, pero compensó con una calzada firme y duradera para el tráfico de carros, lo que explica conservación incluso hoy día.

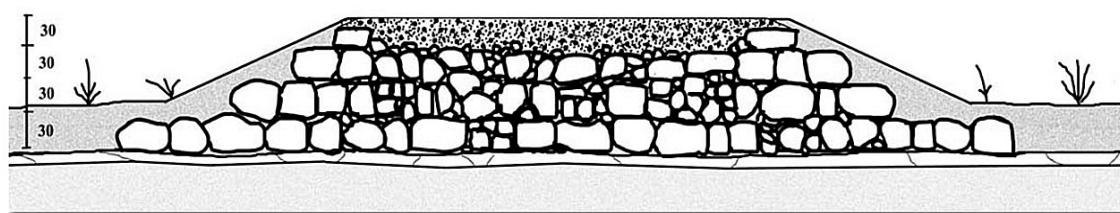
LA CONSTRUCCIÓN. La construcción de vías implicaba un proceso en el que participaban personas especializadas en distintos trabajos como el ingeniero, encargado de diseñar el trazado; el conatrista y administrador, encargados de gestionar el dinero; y,

por último, obreros especializados, encargados del aporte de material y mano de obra para la calzada.

A la hora de plantear la construcción se contaba con el material de la zona y para la realización de los terraplenes se colocaba en la base una capa de grandes bloques de piedra sobre los que se asentaban otros de menor tamaño, se echaba tierra y se finalizaba con una capa de cantos muy pequeños-gravilla- formando una superficie uniforme sobre la que se desplazaban los carros -nivel de rodadura-.

Su anchura era la suficiente como para que dos carros se cruzasen sin llegar a colisionar y la capa superficial facilitaba que los desplazamientos fuesen suaves y rápidos. Como todo camino, la vía dio lugar a pequeños núcleos de población como ventas y posadas que en muchos casos evolucionaron hasta convertirse en pueblos o ciudades, algunos de los cuales perviven como Briviesca, Tarragona o León.

«La de Quintanapalla es la primera que se explota turísticamente en la región»



Sección transversal tipo de la vía romana, en el páramo de Quintanapalla.

Una llamada a la conservación

Uno de los aspectos que más ha preocupado y preocupa a Isaac Moreno es la conservación de las vías romanas o «autopistas de la antigüedad Hispana». Y es que lamenta cómo, en ocasiones, «el desconocimiento ha provocado que muchos tramos se hayan destruido para

la construcción de carreteras o para conseguir más terreno de labranza».

Por suerte, ambos hechos no han impedido que en Quintanapalla se haya conservado la mayor parte del trazado de la Vía de Italia.



Isaac Moreno muestra uno de los paneles explicativos ubicados en la vía romana de Quintanapalla.



Estos caminos comunicaban las principales ciudades.



Hay señalizados un total de seis kilómetros.

ALGUNOS DETALLES



► **¿Qué es una vía romana?:** En la actualidad vía o calzada romana hace alusión a todos los caminos construidos desde que los romanos comienzan a llegar a Hispania hasta la caída del Imperio Romano (siglos I a V d.C.).

► **Cómo saber si es o no una vía romana:** Historiadores y arqueólogos trabajan con varias fuentes de información para saber si un camino es o no una vía romana. Una de las más importantes es el llamado 'Itinerario de Antonino', documento probablemente escrito durante el gobierno del emperador Caracalla (196-2179 en el que se describen las vías más importantes y las millas de distancia entre las principales ciudades del momento. Otras fuentes de información son la cartografía y la fotografía

aérea, gracias a la que se puede apreciar el trazado de la vía donde está perdido, aunque en ocasiones lo definitivo es una excavación arqueológica.

► **Dioptra:** Es un instrumento de topografía romana utilizado para replantear la dirección y las alineaciones de las vías romanas como paso previo al proyecto y construcción de la vía. (La fotografía superior muestra este instrumento).

► **Miliarios:** Grandes bloques cilíndricos que se colocaban en las vías romanas a modo de mojones y que marcaban la distancia hasta la siguiente ciudad en millas (una milla equivale a unos 1.500 metros). También tenían una inscripción en latín con el nombre del emperador que había mandado construir la vía.

www.autobafer.toyota.es

Toyota Vehículos Industriales

El perfecto aliado para el mejor negocio



Alquiler de Vehículos Gavis
ha adquirido el
nuevo Toyota Dyna

Nueva Toyota Dyna
El transporte más fiable



Ambulancias Rodrigo
ha adquirido 5 Ud. del
nuevo Toyota Hiace

Nueva Toyota Hiace
Robusta, flexible, trabajadora



TODAY TOMORROW TOYOTA

Autobafer

Ctra. Madrid-Irún Km. 234 • Villagonzalo Pedernales • Tel.: 947 474 461 • 690216957
Condado de Treviño, 60-62 • Miranda de Ebro • Tel.: 947 335 515
Avda. Montecillo arcela 27, nave 11 • Aranda de Duero • Tel.: 947 510 390