© 2017 Jiménez-González Manuel www.traianvs.net

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

© 2017 Jiménez-González Manuel

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, mendiartea, milia, pasabidea, miliarioak
Key words: (Roman) road, cattle track, mile, way, milestones

Manuel Carlos Jiménez-González[1]

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

Via de la Plata bidea Salamancako probintziatik igarotzen den tartean, 152 eta 155. milien artean, duela gutxi egindako jarduera arkeologikoei eta balioa emateko jarduerei esker, penintsularen mendebaldea hegoaldetik 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 enchancement 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

© 2017 Jiménez-González Manuel

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 Caesaraugusta (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	XXIIII
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.

© 2017 Jiménez-González Manuel

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

© 2017 Jiménez-González Manuel

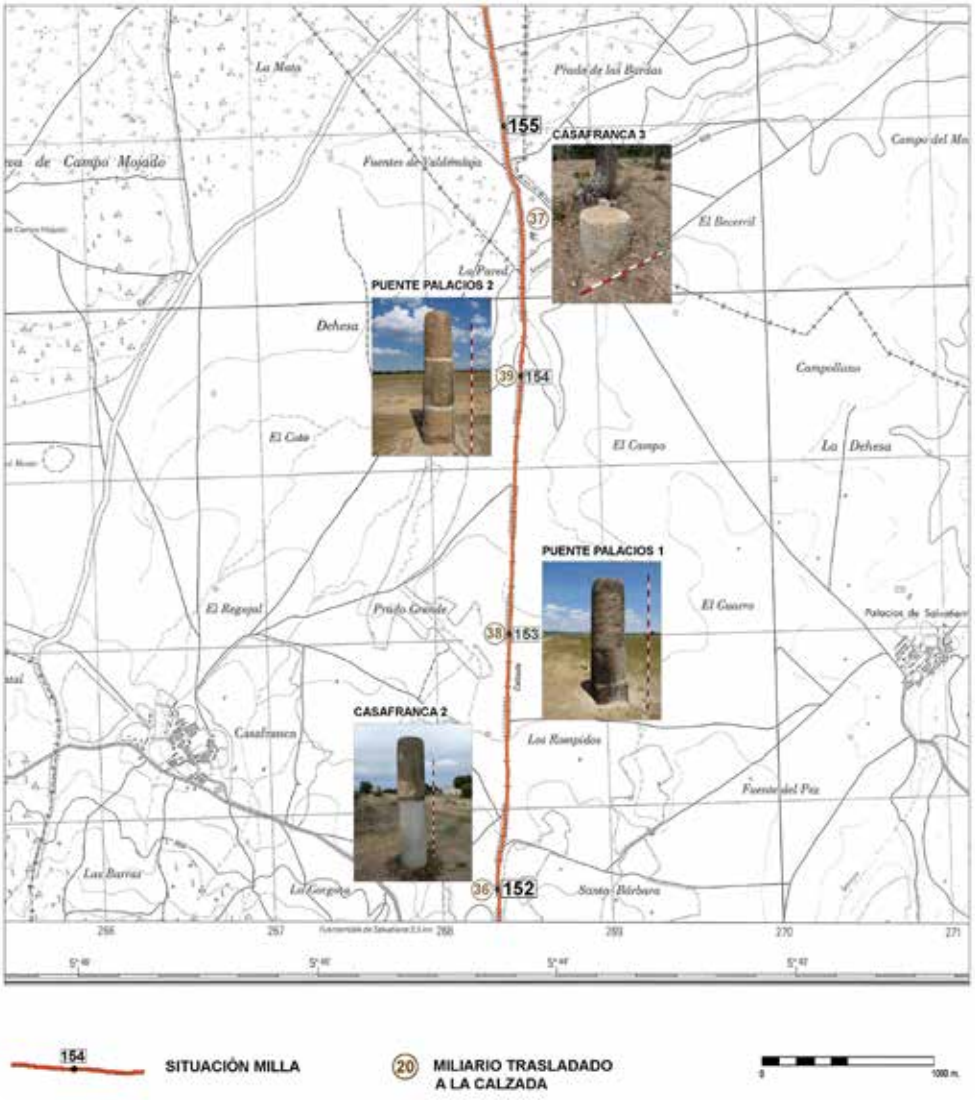


Fig. 4. Tramo de la Vía de la Plata objeto de actuación, entre las millas 152 y 155, con situación de los miliarios que se encontraban desplazados una vez trasladados y recolocados. La amplia cañada, que constituye a su vez el camino mozárabe de Santiago y engloba a la carretera romana, separa los términos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

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 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 ali.,* 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 camino 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,

© 2017 Jiménez-González Manuel

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
40º 35’ 5,89 N	40º 35’ 53,38	40º 36’ 42,07 N	40º 37’ 35,38 N
5º 44’ 12,13 W	5º 44’ 11,77 W	5º 44’ 10,03 W x	5º 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.

© 2017 Jiménez-González Manuel

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.

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 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 sobreelevada 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 (*margines* 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,

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.

© 2017 Jiménez-González Manuel

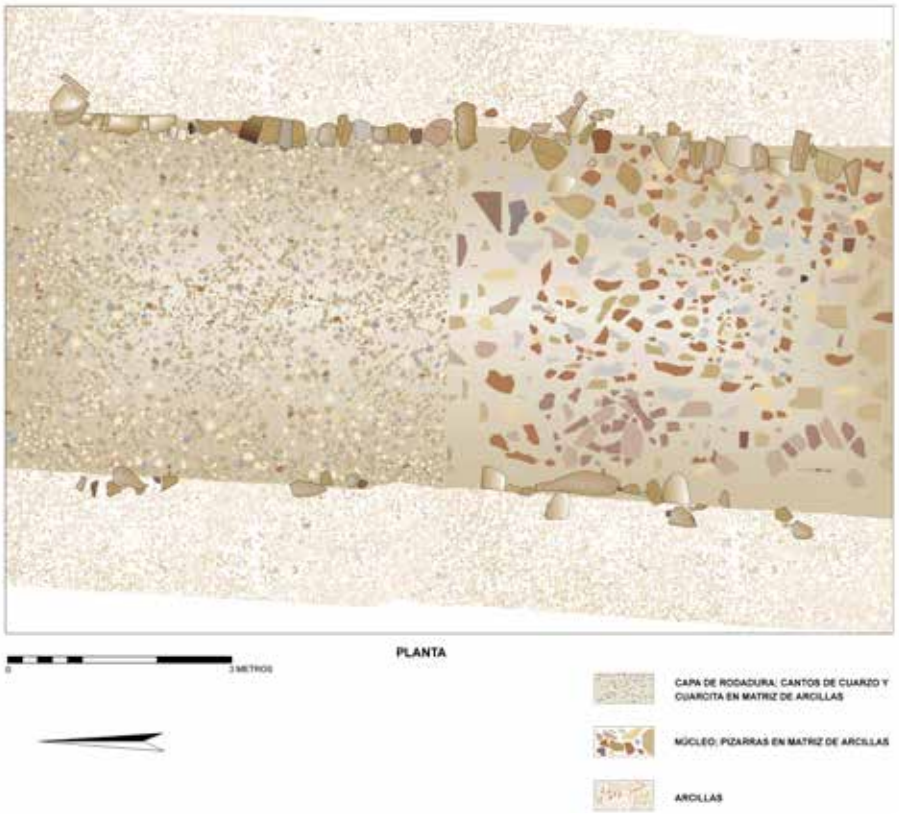


Fig. 10. Dibujo de excavación. Sondeo en la milla 154. Planta.

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 cajeado 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

© 2017 Jiménez-González Manuel

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.

© 2017 Jiménez-González Manuel

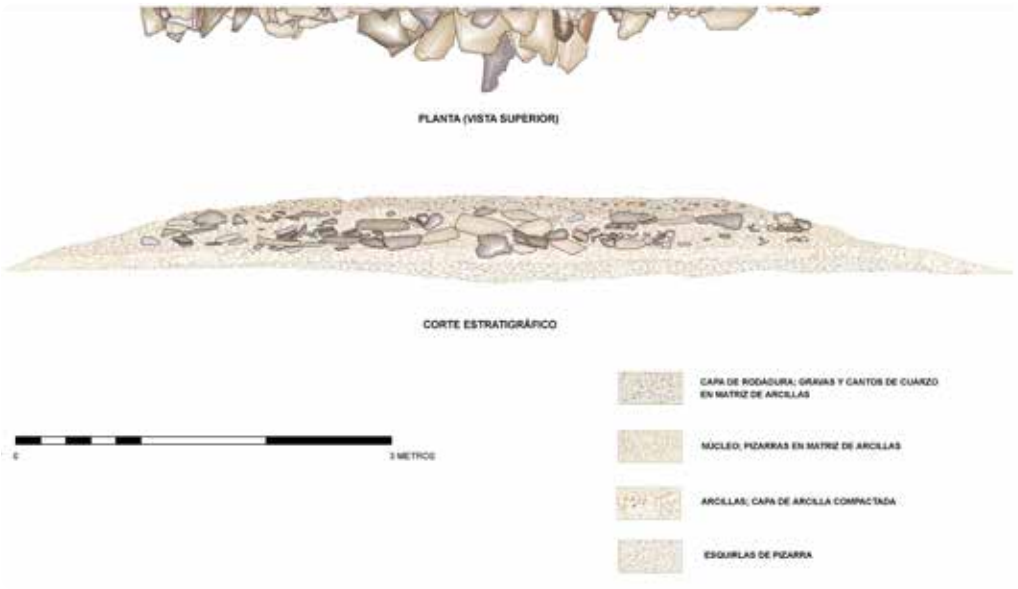


Fig. 13. Dibujo de excavación. Milla 152. Corte estratigráfico del terraplén de la calzada.

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.

© 2017 Jiménez-González Manuel

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 pétrea 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 señalizaron 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.

© 2017 Jiménez-González Manuel

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.

© 2017 Jiménez-González Manuel

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 aconsejarlo 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.

© 2017 Jiménez-González Manuel

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 Nº 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(atriae] o bien [pater patriae].

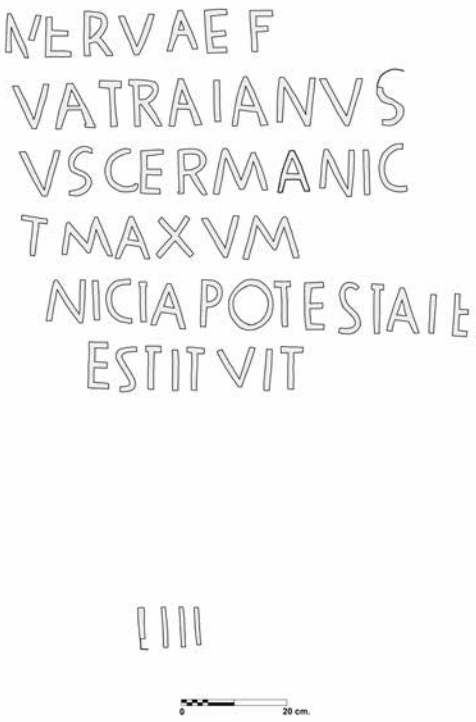


Fig. 21. Calco del miliario 1 del puente de Palacios de Salvatierra, del emperador Trajano (JIMÉNEZ, 2010).

Interpretación y desarrollo

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

[C]LIII

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

© 2017 Jiménez-González Manuel

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 procederse 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.

© 2017 Jiménez-González Manuel

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

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.

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*

© 2017 Jiménez-González Manuel

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 distancia 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).

© 2017 Jiménez-González Manuel

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.

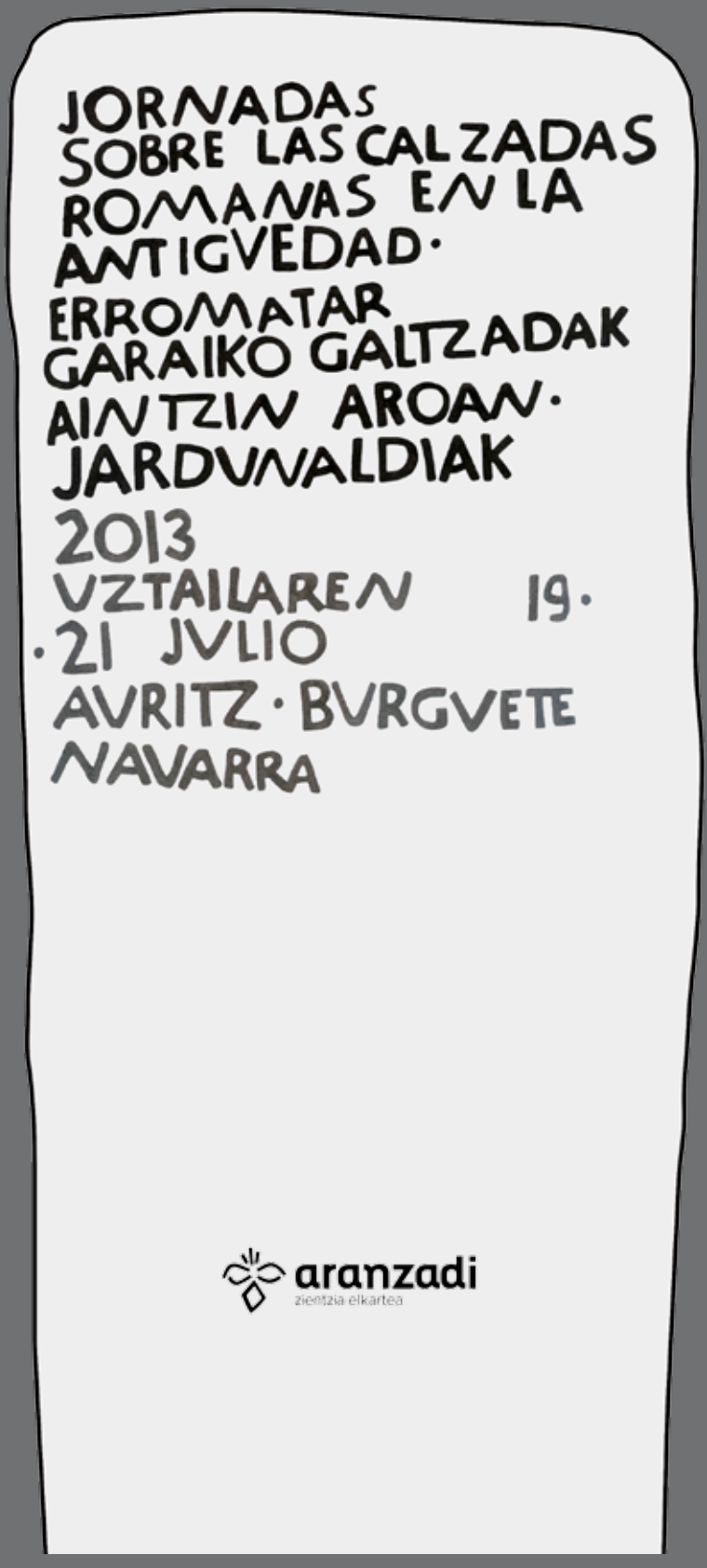
MORÁN BARDÓN, C.
1946 *Reseña histórica artística de la provincia de Salamanca, Acta Salmanticensia, Filosofía y Letras, Tomo II, núm. I.* Universidad de Salamanca.
1949 *La calzada romana "La Plata" en la provincia de Salamanca. Ministerio de Obras Públicas, Comisión Nacional permanente en España de la Asociación Internacional permanente de los Congresos de carreteras, Serie B, Nº 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.

© 2017 Jiménez-González Manuel
www.traianvs.net



© 2017 Jiménez-González Manuel

Azala/ 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
D.L. SS

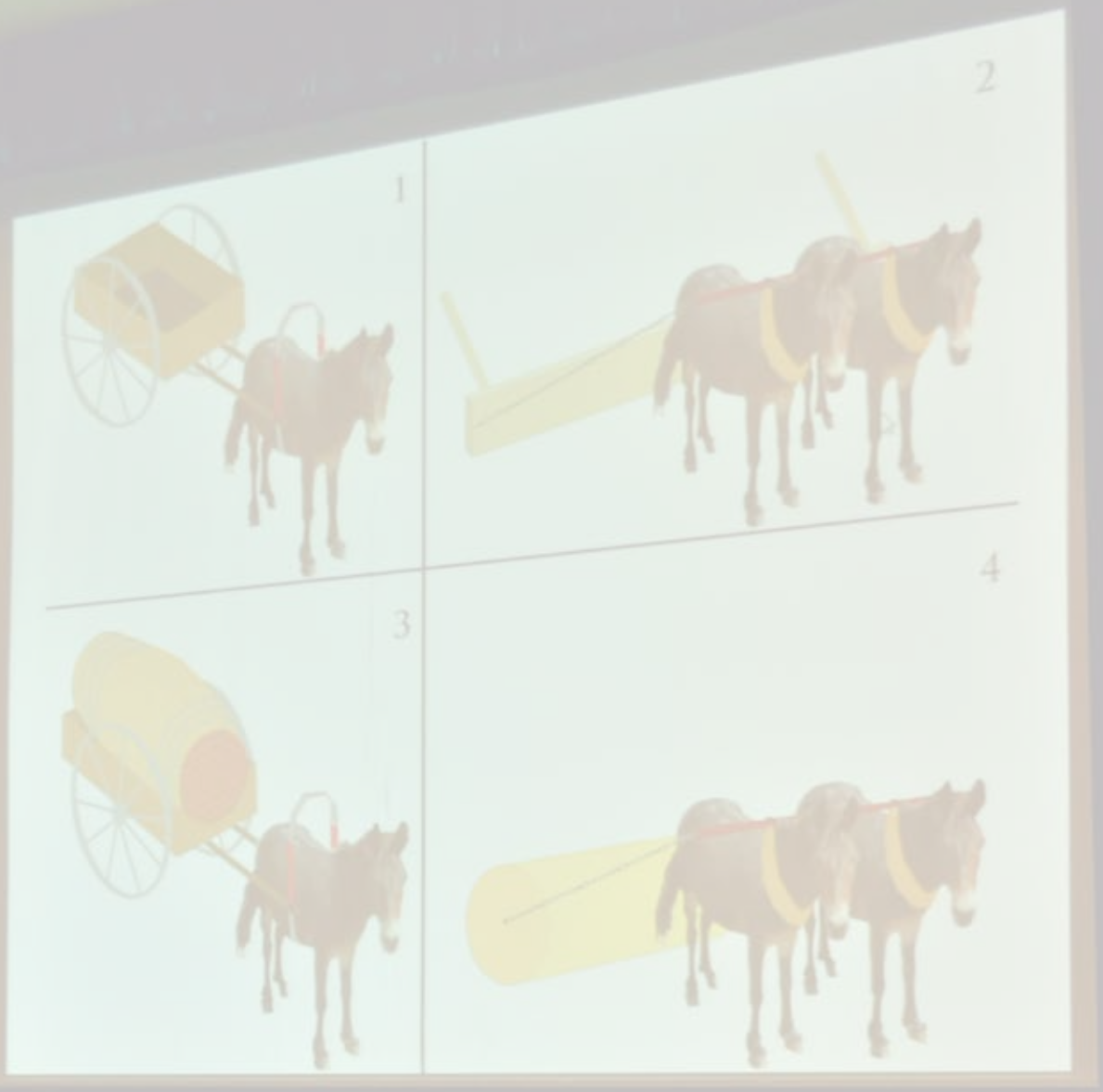
aranzadi
zientzia-elkartea
Zorroagagaina 11
20014 Donostia - San Sebastián
Tel.: 943 466142 • Fax: 943 455811
e-mail: idazkaritza@aranzadi.eus
www.aranzadi.eus

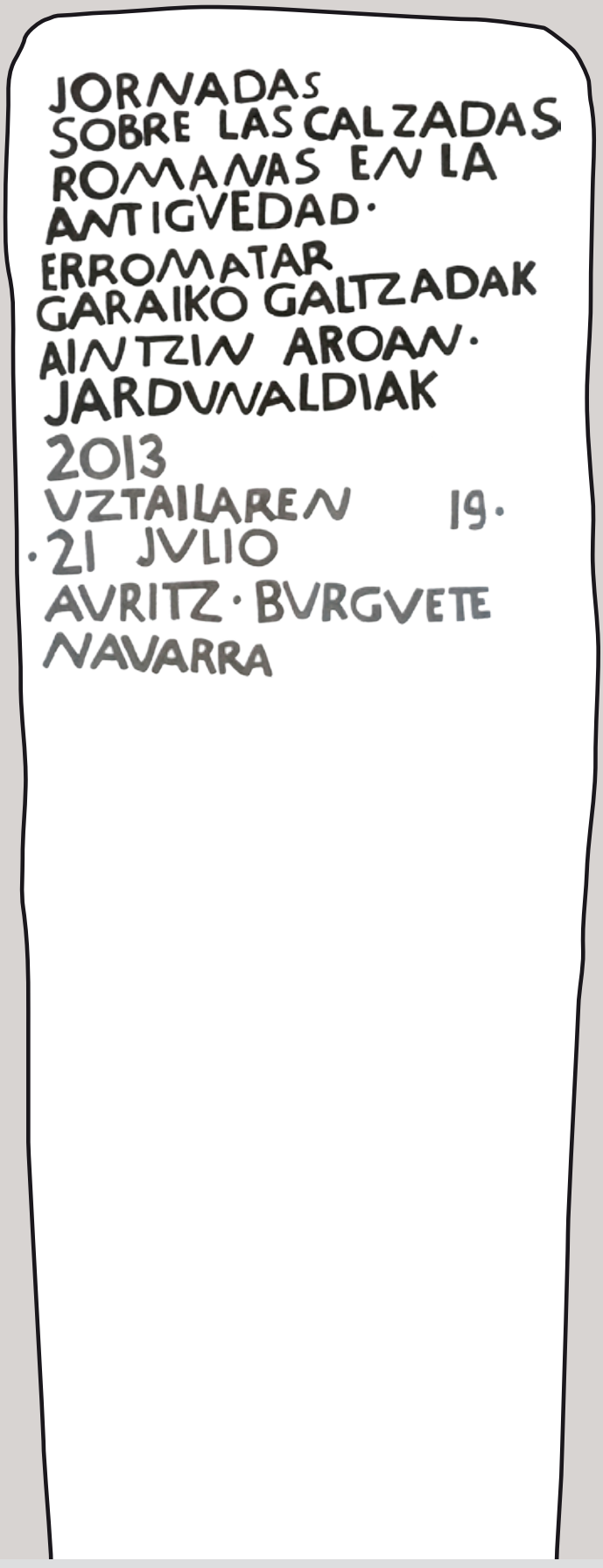
© 2017 Jiménez-González Manuel

ÍNDICE - SUMMARY

Juantxo Agirre Mauleon. Idazkari Nagusia - Secretario General Aurkezpena - *Presentación*	5
Jardunaldien argazkiak *Fotografías de las Jornadas*	8
Isaac Moreno Gallo Vías romanas. Estado de la cuestión y perspectivas de futuro *Roman roads. State of the matter and future prospects*	13
Luis Benítez de Lugo Enrich y Jesús Sánchez Sánchez La Vía Augusta en Ciudad Real: su identificación y excavación arqueológica *The Via Augusta in Ciudad Real: its identification and archaeological excavation*	39
Manuel Carlos Jiménez González 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*	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 *La Vía Augusta in “La Font De La Figuera” (Valencia): archaeological intervention, geomorphological study and analysis of the construction materials and technique*	87
Judith Trueba Longo, L. M. Angulo Martínez 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 fron Flaviobriga to Uxama Barca*	117
Eric Dupre-Moretti, Christian Saint-Arroman 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*	139
Juan Mari Martínez Txoperena, Rafael Zubiria Mujika 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 throug Ibañeta*	151

© 2017 Jiménez-González Manuel





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 interdisciplinares".
Juan Antonio Sánchez Priego, Alfonso Ruíz Pérez, Eva María Bravo Hinojo y David Vizcaíno León. Arqueólogos de EIN S. L. y José Luís de Madaria 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 Martinez Txoperena, Juantxo Agirre Mauleon, Jabier Puldain 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 Zaldua 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
zorroagagaina 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

ARANZADI

Jardunaldien kartela / Cartel de las Jornadas. (Javier Puldain).

JARDUNALDIEN ARGAZKIAK
FOTOGRAFÍAS DE LAS JORNADAS

ARANZADI

ARANZADI

© 2017 Jiménez-González Manuel

www.traianvs.net

euskokultur fundazioa

Nafarroako Gobernua

Gobierno de Navarra

aranzadi zientzia elkartea

Udalak - Ayuntamientos

Luzaide Valcarlos

Auritz Burguete

Orreaga Roncesvalles

Erroibar Erro

Arce Artzibar

Lónguida Longida

Agoitz Aoiz