© 2017 Martínez-Txoperena & Zubiria-Mujika 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 Martínez-Txoperena & 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.

Palabras clave: Miliarios, Pirineo, Vías romanas, Iter XXXIV, Edad del HIerro
Gako-hitzak: Miliarioak, Pirinioak, Bide Erromatarrak, Iter XXXIV, Burdin Aroa.
Key words: Milestone, Pyrenees, Roman roads, Iter XXXIV, Iron age.

Juan Mari MARTÍNEZ TXOPERENA[1], Rafael ZUBIRIA MUJIKA[2]

RESUMEN

Este trabajo pretende poner al día las investigaciones que durante los últimos años un equipo de Aranzadi Zientzia Elkartea-Sociedad de Ciencias Aranzadi, viene desarrollando en el norte de Navarra relacionadas con las calzadas romanas, el ITER XXXIV del Itinerario de Antonino y los posibles enlaces de esta vía antes del paso del Pirineo hacia Burdeos, con sus servicios y estructuras correspondientes, así como el entorno de estas calzadas describiendo una serie de asentamientos castreños de la edad del hierro y el hallazgo de seis miliarios, todos ellos inéditos.

LABURPENA

Lan honek, Arantzadi Zientzia Elkarteak-Sociedad de Ciencias Aranzadi-k Nafarroako iparraldean egiten ari den ikerketak egunera-tzeko asmoa du. Ikerketa hauek erromatarren galtzadak, Antoninoren ITER XXXIV ibilbidea eta Pirinioak zeharkatu aurreko balizko loturekin lotuta daude. Dagozkien zerbitzu eta egiturak aztertzen dira, hala nola, galtzaden ingurunea, Burdin Aroko herrixka batzuk eta sei miliario ezezagunak.

ABSTRACT

The aim of this article is to inform about the investigations that are being carried out by 'Aranzadi Zientzia Elkartea-Sociedad de Ciencias de Aranzadi' in the North of Navarre related to the Roman roads, Antonino Itinerary's ITER XXXIV and its possible links before the Pyrenean crossing towards Bordeaux. It also analyses these road's services and structures as well as their surroundings, describing a series of Iron Age fortified settlements and the discovery of six unknown milestones.

1. Sociedad de Ciencias Aranzadi. txoperene@gmail.com
2. Sociedad de Ciencias Aranzadi. rafzubiria@gmail.com

© 2017 Martínez-Txoperena & Zubiria-Mujika

1. Introducción

"DE SUMMO PIRINEO A CASCANTE. Abundan las pruebas de la existencia de esta vía, mejor diríamos importante calzada romana, acerca de la cual creemos no se ha publicado todavía especie alguna. Siendo, por consiguiente, nuevo cuanto digamos de esta vía de comunicación, rogamos nos sean toleradas deficiencias e hipótesis que ulteriores descubrimientos alterasen. […]

Con el conocimiento detallado de la orografía e hidrografía de los valles de Aezcoa, Salazar y Arce, entiendo que la cuenca del río Urrobi (y no la del Erro ni la del Irati en su alta región) debió ser el guía impuesto por la naturaleza a quienes trazaran este camino, hasta poco antes de Aoiz; y desde este punto a Lumbier, la orilla del Irati continuando hasta Rocaforte."

Julio Altadill. 1928

Desde que a principios del s. XX Julio Altadill (ALTADILL, 1928), recorrió este territorio investigando los posibles trazados de vías romanas no tenemos conocimiento que se haya realizado posteriormente una prospección seria y global sobre éste aspecto, al menos publicada. Es verdad que puntualmente se han realizado algunos trabajos sobre vías y caminos en Navarra, pero siempre de manera teórico-hipotética con afirmaciones y puntos de vista en algunos casos poco acertados en la interpretación de puentes y calzadas. Se ha seguido la inercia marcada por los estereotipos históricos al uso, prescindiendo de los aspectos técnico-constructivos de la ingeniería romana.

Tras muchos años recorriendo viejos caminos somos conscientes de la gran dificultad que entraña descubrir algún elemento material que permita afirmar con seguridad que se trata de un camino romano. Únicamente a través de un análisis global del trazado del recorrido y mediante un conocimiento exhaustivo del territorio podemos llegar con cierta garantía a conclusiones definitivas. Pero con todo debemos pensar que un camino bien trazado en la antigüedad y que ha venido utilizándose a través de la historia, ha podido sufrir alteraciones de todo tipo por la falta de mantenimiento y la lógica erosión. Más aún si cabe en una zona con abundantes precipitaciones, con gran diversidad geológica a lo largo del territorio y con afloramientos de margas donde el efecto de la erosión es importante. En estas circunstancias se borra toda huella de caminos convirtiendo las antiguas plataformas en trincheras y torrenteras, haciéndolas irreconocibles. Ante éstas dificultades resulta de gran ayuda el conocimiento de las técnicas de ingeniería romanas o el descubrimiento de algún elemento que permita determinar la autenticidad de una calzada. Es el caso de Aurizberri/Espinal donde un viejo camino siempre nos había dado buena impresión.

El día 28 de agosto del 2011 ascendimos desde el rio Urrobi buscando el trazado de un camino en desuso que recorría la ladera de norte a sur. Tras alcanzar la plataforma nos detuvimos a investigar unas piedras con forma alargada, completamente recubiertas de musgo.

Al intentar limpiarlas para comprobar la longitud de una de ellas, que se encontraba semienterrada, quedó al descubierto una epigrafía que inmediatamente interpretamos como de un miliario, deduciendo a la vez que las otras que se hallaban a unos metros tuvieran el mismo carácter.

El hallazgo "in situ" de los primeros miliarios hallados en el Pirineo Occidental, junto con otras evidencias posteriores confieren al descubrimiento una especial importancia pues confirman la existencia de una nueva vía hacia Caesaraugusta que procedente de Aquitania superaba los Pirineos por Luzaide-Valcarlos y el puerto de Ibañeta, discurriendo hacia el sur por el valle de Arce desciende suavemente con un desnivel medio del 2.7 %, desde el punto mas alto de la cota 1.000 en Asibar (Aurizberri). A la cota 617 en Uriz, donde se integra en la carretera actual para dirigirse por Lumbier hasta Campo Real.

Con estas evidencias se concretó un proyecto de prospección e investigación relacionado con esta calzada. Anteriormente sólo había sido insinuada, de forma hipotética, por algunos investigadores como Julio Altadill y recientemente por Isaac Moreno Gallo (MORENO, 2009). Nos propusimos fijar definitivamente el trazado y documentarlo con las posibles estructuras que atendían su mantenimiento y funcionalidad.

Así mismo conocíamos una serie de localizaciones de la edad del hierro y evidencias de tiempos anteriores que nos podían servir como referencias para intuir la ocupación del territorio en esta época e imaginar los posibles movimientos de las tropas romanas durante la conquista.

2. Antecedentes históricos

Las fuentes clásicas, de una manera u otra, hacen referencia a la vía Iter XXXIV y sus mansiones. Tanto Ptolomeo como el Itinerario de Antonino o el Anónimo de Rávena se refieren a Iturissa, bien como *mansio* o como Civitas, pero sin ningún dato que nos aclare la fecha de la apertura de esta vía o la fundación de la misma.

Hay publicadas referencias a restos de calzada en el alto de Erro (PEREX & UNZU,1987) pero, habiéndolos conocido, somos críticos con esta afirmación y el enlosado más bien parecía pertenecer a un arreglo en época moderna, coincidiendo con el lugar donde se localizaba un portazgo o peaje, que debido a las abundantes lluvias necesitaba un empedrado más consistente para las llantas de los carros y herraduras.

La prospección de esta vía desde Pamplona hacia el norte nos ha permitido reconocer algún pequeño tramo del camino anterior a la carretera moderna hasta Zubiri y se han realizado cortes del posible afirmado, siempre con resultados negativos. También hemos podido descartar la posibilidad para otro trazado diferente por el Valle de Esteribar.

A partir de Zubiri (DE BUFFIÈRES, 2006) el camino

© 2017 Martínez-Txoperena & Zubiria-Mujika

tiene que ascender hasta el alto de Erro y es aquí donde se puede reconocer la importancia de esta ruta al observar las tremendas trincheras fósiles del supuesto trazado original y las posteriores alternativas a través del tiempo, lo que nos da una idea de las dificultades para hallar en la actualidad evidencias.

Existe un dato que nos garantiza cierta antigüedad como es la utilización de este camino como divisoria entre los términos de Zubiri y Agorreta, denotando la existencia del camino antes de la demarcación de los términos concejiles.

Esta misma característica se mantiene con los concejos de Erro y Zilbeti, continuando por un terreno relativamente llano o en ladera, con poca inclinación. No se aprecia con la misma potencia y el descenso hasta Linzoain parece un tanto violento y con excesiva inclinación. No hemos visto alternativas que posibiliten otro trazado.

Tampoco vemos en la continuación hasta Bizkarreta-Gerendiain las huellas donde se pueda reconocer un gran camino, puesto que no se aprecian dimensiones de una calzada. Desde este lugar hasta Aurizberri-Espinal y teniendo en cuenta las características técnicas del trazado así como la utilización nuevamente del camino como divisoria de los concejos de Bizkarreta-Mezkiritz, debemos suponer al menos como medieval la antigüedad del mismo.

Si bien es cierto que el trayecto histórico-tradicional desde Pompaelo no ha proporcionado ninguna evidencia segura que nos garantice que éste sea el trazado real del Iter XXXIV, Ateabaltsa podía ser un indicio de cierta importancia, al encontrarse precisamente la necrópolis (PEREX & UNZU, 1997-98) al pie de la supuesta vía, pero pierde importancia al ser contemporáneo y cercano a la calzada que llega de Artzibar.

La necrópolis y el poblamiento de Ateabaltsa (PEREX

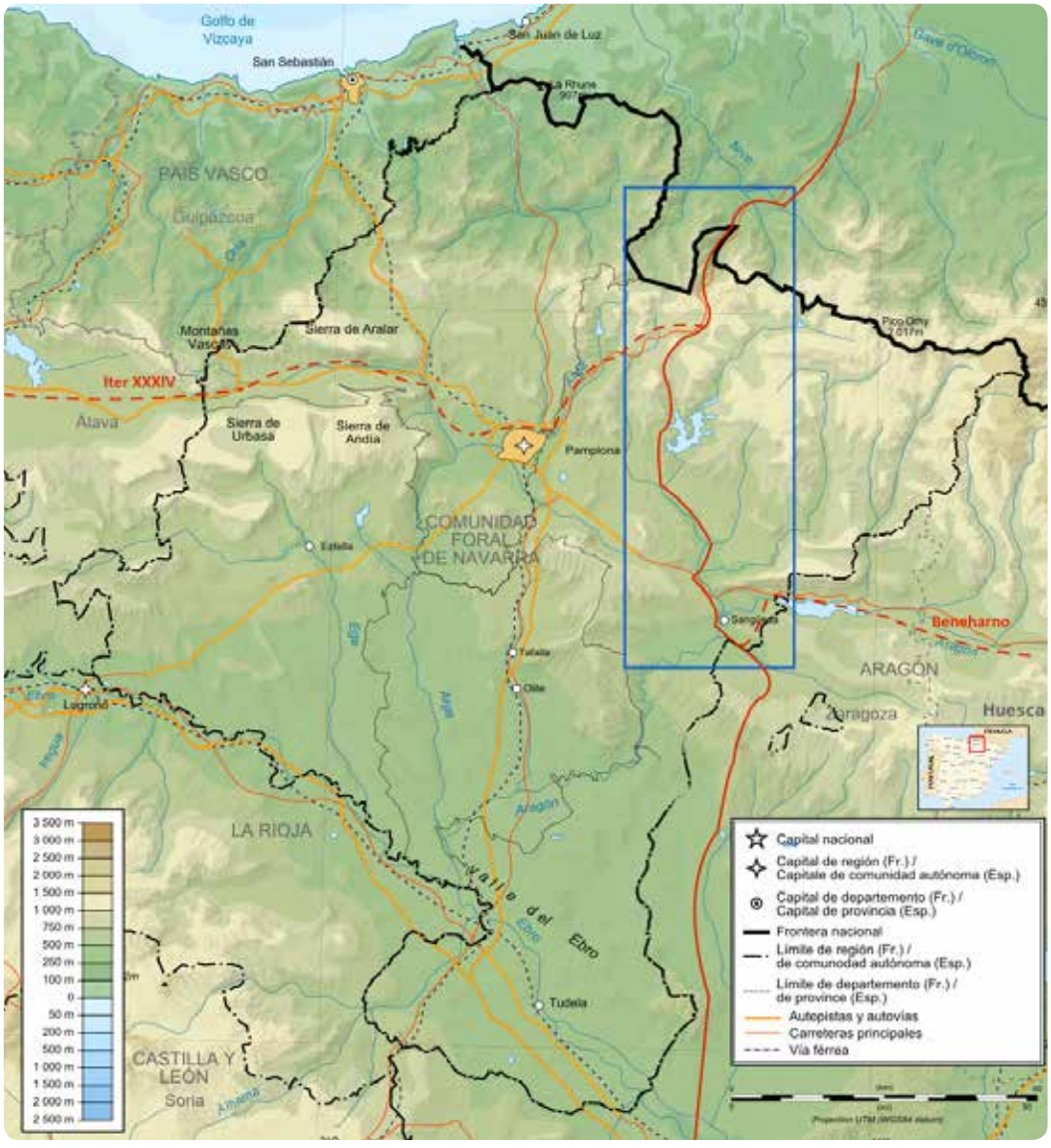


Fig. 1. Recorrido de la calzada.

© 2017 Martínez-Txoperena & Zubiria-Mujika

Fig. 2. Fragmentos de pulseras de pasta vítrea de Iturrotz

Fig. 3. Cuentas de pasta vítrea.

& UNZU, 1987) se localizan en la orilla derecha del arroyo de Mugakolarre, en el lugar donde confluye con el de Xoringoako Ugaldea y en el mismo punto donde hipotéticamente cruzaría el riachuelo la vía de Astorga-Burdeos.

El paisaje en su conjunto está conformado por una planicie ligeramente inclinada, rodeada de montes y colinas, con diversos cursos de agua que forman el rio Urrobi. Este discurre hacia el sur atravesando las areniscas triásicas de Artzibar donde se abre paso a través de un desfiladero.

Sin embargo, si nos referimos a la calzada donde aparecen los miliarios, no se reconoce en las fuentes clásicas referencia concreta alguna al trazado de esta vía que uniría *Iturissa* con *Caesaraugusta* y tal vez ¿por que no? con *Pompaelo* al menos desde un punto como Iturrotz.

Está pendiente una investigación y puesta al día de la red de calzadas romanas, las fechas de su construcción, vislumbrar los criterios que los ingenieros romanos empleaban para sus trazados y así determinar e ir fijando la red con una visión lógica desde estos conocimientos. Sólo de esta manera se irán despejando incógnitas forjadas a través de la historia. Es sensato pensar que los que planificaban esta red, aprovecharían al máximo calzadas ya construidas o en construcción para unir origen y destino.

Un dato recientemente publicado es la recogida a lo largo de esta ruta, en diferentes asentamientos de la edad del hierro, de cerámica campaniense, pulseras y cuentas de collar en pasta vítrea (PEÑALVER, 2014), cuyo centro de producción se situaría al norte del Pirineo, en *La Galia* (FEUGÈRE, 1998), y la cerámica en Italia. Esto nos hace

Fig. 4. Sondeos geoarqueológicos en Zaldua.

Fig. 5. Bocamina en Mehatze. Banka-Luzaide.

3. Resultado del análisis realizado por The Angström Laboratory /Tandem Laboratory de Uppsala Universitet, el 14-11-2014.

© 2017 Martínez-Txoperena & Zubiria-Mujika

Fig. 6. Escolleras en las minas de oro de Aritzakun (Baztan)

suponer la existencia de una ruta comercial, sin duda importante, previa a la época romana.

Esto refuerza la idea de que esta vía se trazó siguiendo una antigua ruta pecuario-comercial existente pero *"ex novo",* entre el 50 y 20 a C., tras la pacificación de Aquitania y adaptada a las necesidades romanas para enlazar Caesaraugusta y la cabecera del valle del Ebro con *La Galia.*

Las diversas hipótesis que hemos manejado hasta ahora han quedado confirmadas con el resultado de la datación absoluta de C14 que hemos obtenido a partir de una muestra extraída de la calzada en los recientes trabajos geo-arqueológicos realizados por Aranzadi Zientzia Elkartea y MOLA (Museum of London Archaeology) en Zaldua, (Auritz-Burguete). Una datación de 2014 nos sitúa en una antigüedad de 2036 + - 30 años, coherente con las de Donazaharre-Saint Jean le Vieux (TOBIE,1982), lugar que se identifica como *Immo Pyrenaeum* por algunos autores.

Otro aspecto a tener en cuenta es que esta calzada cruza de pleno el territorio de mayor riqueza mineral del Pirineo, con un buen número de explotaciones desde la antigüedad donde se ha extraído oro, plata, plomo, cobre, mercurio y hierro.

Son conocidas algunas tan espectaculares como el complejo minero de Arditurri (URTEAGA, 2008) en Oiartzun; Aierdi (cobre, hierro) en Lantz (MEZQUIRIZ, 1974) ; El campo de Cesar (oro) en Itsasu; Teilari (Plata, Plomo y cobre) en Urepel (DUPRÉ, SAINT ARROMAN, 2012); Mehatze, plata-cobre en Banka-Luzaide (PARENT, 2006) o las de Montoia en Bera (URTEAGA, 2008).

Probablemente los romanos también explotaran las antiguas minas de oro de Mendiaundi (Auritz-Burguete y Aurizberri-Espinal), las de Lezetako Kaskoa, Biurrietako Buztana, Mizpira y Urtarai en Urepel, de cobre, plata y hierro en Txangoa, de mercurio en Aribe, de plata y cobre en Imizkotz y Lusarreta (MUGUETA,2005), de plata y cobre y varias de hierro en Luzaide-Valcarlos, además de alguna de cobre en la misma calzada que están sin investigar y que no habrían pasado desapercibidas para los prospectores romanos. Técnicos que tenían constancia clara, como nos dice Plinio el viejo en su historia natural (PLINIO, T. XXXIII), de yacimientos de oro que Aníbal tenía en explotación "en el confín con Aquitania" donde extraía 300 libras diarias de un pozo (Urreputzu ¿?). Posiblemente se refería a las de Aritzakun (PÉREZ DE VILLAREAL, 1982) en Baztán (VELASCO *et al.,* 1996) o Lezetako Kaskoa y Biurrietako Buztana de Urepel (DUPRÉ-SAINT ARROMAN, 2012). Sin olvidar la gran canti-

Fig. 7. Escolleras de las minas de Urlegi en Aritzakun

© 2017 Martínez-Txoperena & Zubiria-Mujika

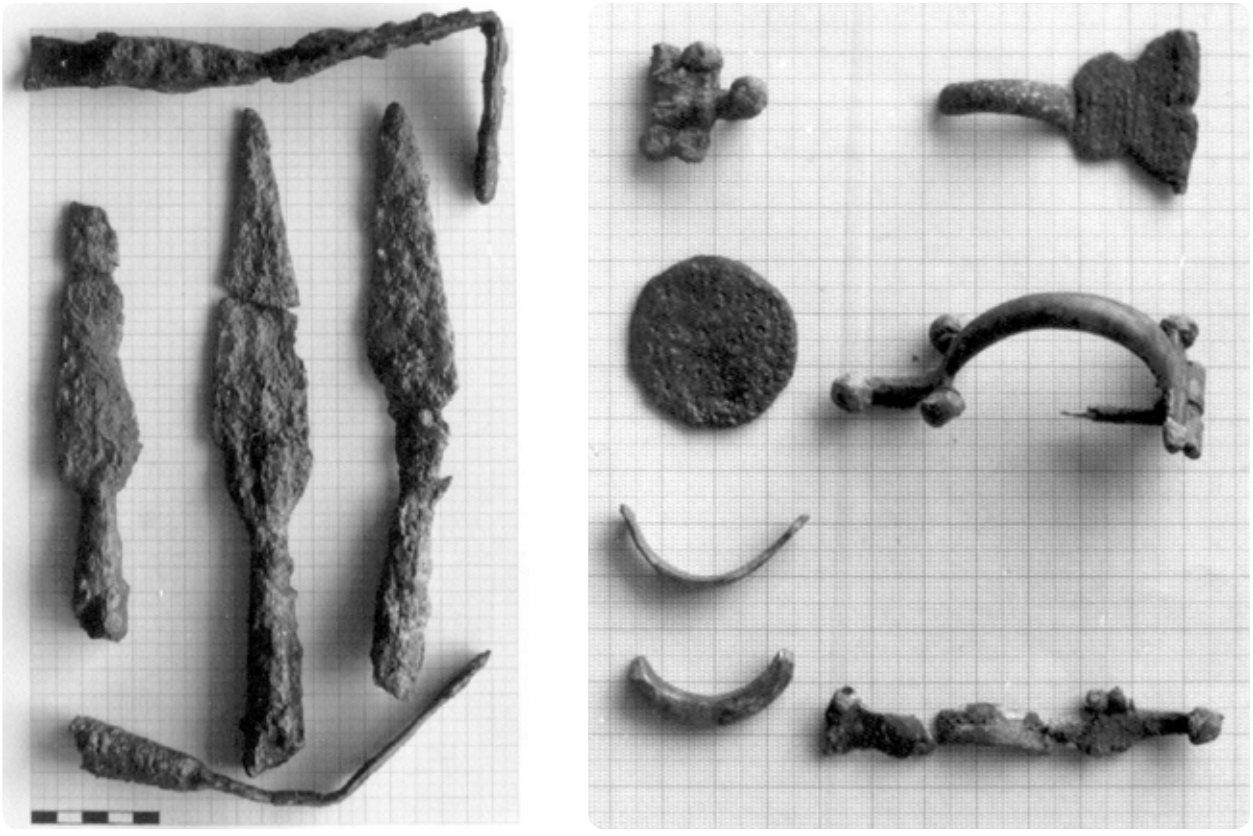


Fig. 8-9. Materiales de Ateabaltsa hallados en superficie en 1982 y entregados en el Museo de Navarra.

dad de explotaciones mineras a cielo abierto que desde la edad del hierro jalonan estos montes.

Este importante aspecto de la minería que últimamente ha tomado relevancia, sería un motivo, si no lo suficientemente importante como para que fuera señalado en las fuentes clásicas, sí para que fuera tomado en cuenta por los administradores locales y que éstos solicitaran al estado infraestructuras viarias para aprovechar todos los recursos que poseía el territorio en beneficio del propio estado.

Por los años 70, las tierras comunales pertenecientes a Aurizberri en la llanada de Otegi (Errozabal), tradicionalmente dedicadas a pastizales, se roturaron y parcelaron para el cultivo de patata de siembra. Estas tierras, de las que no había constancia de haberse labrado con anterioridad, dejaron al descubierto restos cerámicos y metálicos y el encachado de un tramo de camino. Todo esto nos condujo a la localización de las necrópolis de Ateabaltsa y Otegi.

Así es como en Agosto de 1982 prospectando en unas parcelas labradas por primera vez unos años antes en Ateabaltsa, vimos gran cantidad de fragmentos cerámicos de terra sigillata, común romana, de cocina, fragmentos de vidrio, pesas de telar y material de obra.

Se localizaron otros restos cerámicos que se identificaron como perteneciente a urnas cinerarias, por estar asociadas a cenizas, restos óseos mal incinerados que habían sido revueltos por el arado y llamaban la atención en un entorno de tierras limpias sin piedras ni cascajos. Además recogimos fragmentos de hachas pulimentadas, sílex tallado de aspecto residual, afiladeras, molinos barquiformes y molinos giratorios de dos piezas.

Insistiendo en esta labor, recogimos nueve puntas de lanza, un hacha (PEREX,UNZU, 1997-98), algún cuchillo de hierro[4], fíbulas de bronce de tipo "Iturissa"[5]. (ERICE, 1995) y una moneda inidentificable.

Puesto el descubrimiento en conocimiento del Museo de Navarra, en el año 1986, se realizó una primera campaña de excavaciones en este lugar por las arqueólogas María Jesús Perex y Mercedes Unzu, prolongándose durante los años 87, 88 y 89, generándose varias publicaciones donde se recoge la información y materiales que se recuperaron (PEREX,UNZU, 1997-1998).

Continuando las prospecciones iniciadas en 1982 fue el día 4 de Abril de 1985 cuando localizamos la necrópolis de Otegi, a poco más de 800 m. en línea recta de Ateabaltsa, hacia el Sureste, recogiendo algunos materiales muy parecidos a la primera, entre otros dos

4. Entregados a Mercedes Unzu Urmeneta, para su depósito en el Museo de Navarra.
5. Cedidas a M. Romana Erice Lacabe para su estudio y posterior publicación en una tesis, catalogadas con el nombre de "Tipo Iturissa".

lanzas del mismo tipo[6].

Esta necrópolis también fue excavada por las mismas arqueólogas en tres campañas durante los años 1989,1990 y 1994, recuperándose 43 urnas cinerarias, una de ellas de vidrio prácticamente completa, así como ungüentarios, fíbulas, monedas, puntas de lanza y fichas de pasta vítrea, blancas y negras (PEREX,UNZU, 2010). Se localizaron dos mausoleos de planta cuadrada, de 4,50 m de lado, donde se habían depositado urnas de incineración y en las proximidades un encachado con cascajos de río.

La intervención en las necrópolis de Ateabaltsa y Otegi, ofreció la posibilidad de comprobar la gran similitud, tanto en los ajuares, las urnas, las formas así como el modo de depositarlos, con las necrópolis de Saint Jean le Vieux y Santa Elena de Irún (BARANDIARÁN, 1973), con una cronología coincidente en todas ellas entre el S. I-II de nuestra era.

Posteriormente, en el año 2010, en término municipal de Auritz-Burguete, en el lugar de Mugakolarre, recogimos materiales romanos en un terreno que se labró parcialmente. La mayor parte del posible asentamiento rural quedó intacto, pero nos dio la posibilidad de intuir el tipo de ocupación de la época.

En esta llanura se comprueban en superficie abundantes vestigios de habitación que se remontan al neolítico, en forma de talleres al aire libre, con abundante industria lítica, cerámica y enterramientos megalíticos en dolmen, como los de Baratzeko Erreka, Otegi, Urritzmuno, Erlebizkarra (destruido), Dondoro, Arriurdin, Artzilo, Urdanxarreta, excavados por Telesforo de Aranzadi y José Miguel de Barandiaran, en 1925 y 1926 (ARANZADI & BARANDIARAN, 1953). En las prospecciones que hemos realizado recientemente se han descubierto los de Urrobi 1[7], Urritzmuno 2, y Asibar[8], así como un crómlech en Urritzmuno[9].

Por lo tanto se trata de un lugar intensamente habitado, paso importante para el tránsito Norte-Sur pirenaico, con amables condiciones orográficas y varios cursos de agua donde abundaba la pesca y la caza. Teniendo en cuenta estas características es razonable pensar que fuera el lugar elegido para asentar una *Mansio* con un destacamento militar de cierta importancia. Todo ello nos induce a pensar que estamos ante la tantas veces citada *Iturissa,* una *mansio* o *civitas* estratégicamente importante, creada para la protección y servicio de la calzada[10].

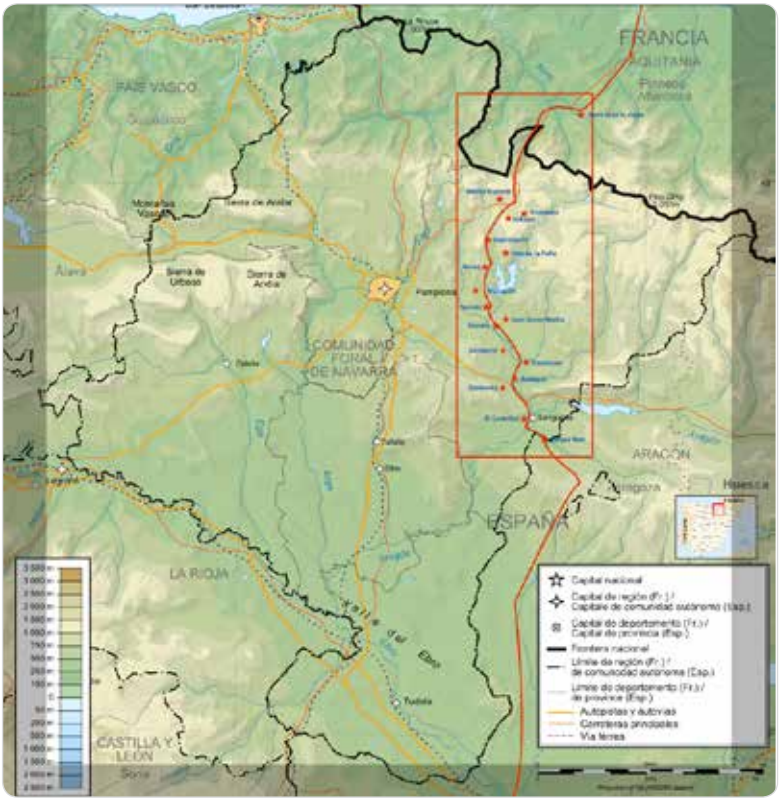


Fig. 10. Material metálico de superficie en la necrópolis de Otegi (1985)
Fig. 11. Area de la calzada desde Campo Real a Saint Jean le Vieux.

6. Entregadas también a Mercedes Unzu Urmeneta para su depósito en el Museo de Navarra
7. Pegado al cauce del río Urrobi y asociado a un abrigo bajo roca habilitado con cerramiento de paredes en seco.
8. Este junto al trazado de la calzada a muy pocos metros de la misma.
9. Crómlech recientemente hallado junto al dolmen de Urrizmunu, de 8 m de diámetro, con13 testigos visibles cuyas coordenadas son: UTM. 30-N, ETRS-89 X: 634.040, Y: 4.759.419, Z: 873.
10. Queda muy cercano el topónimo de "Jauregiarostegi", posiblemente trasladado o "desplazado" al otro lado del río y que etimológicamente recuerda un importante lugar residencial y artesano.

© 2017 Martínez-Txoperena & Zubiria-Mujika

Fig. 12. Terraplén alto de Mezkirizperro con piedra arenisca.

En el momento actual, tras un importante trabajo de prospección geofísica, se ha delimitado el espacio que ocupa este asentamiento así como su configuración urbanística.

2.1. La Edad del hierro en el territorio de la calzada

A partir del Bronce medio-final, en este territorio así como en el resto de Europa, se hace necesario una creciente necesidad colectiva de defensa con más motivo en este paso, al ser el mas importante del pirineo occidental y donde confluían varias rutas del norte. El paso de bandas celtas sea en una o varias oleadas (ALMAGRO GORBEA, 1992) habrían obligado a los nativos a organizarse para su defensa local y tribalmente en todo el territorio vascón. Esa organización queda patente con el resultado de nuestras investigaciones en el entorno de la calzada. Haremos referencia solo a los recintos más próximos a la calzada, teniendo en cuenta su relación con unas rutas pecuarias existentes desde la prehistoria que sin duda, habrían evolucionado y ya en época romana serían también comerciales.

A principios del S. XX, el investigador Julio Altadill estuvo en Aurizberri, indagando las distintas posibilidades del paso pirenaico de esta calzada. Fruto de este trabajo dejó algunos resultados interesantes (Altadill, 1928), entre ellos la anécdota del levantamiento de un tramo de calzada en Beroki y Barakoain (Aurizberri-Espinal), para recebo de la carretera actual a pesar de la oposición de los habitantes del pueblo, que lo consideraban una barbaridad. Con permiso de las autoridades de Pamplona se llevó a cabo el expolio dejando la caja vacía y presumiendo de la buena calidad de los “materiales romanos”.

También nos informó de unos vestigios en el alto de Mezkirizperro y Billarostegieta, “cerros de los que se domina un vasto entorno” de restos de paredes con abundantes sillares y refiriéndose a los mismos como los restos de una torre de vigilancia y protección de la vía. Estos prados los habíamos prospectado hace muchos años al haber sido labrados para sembrar patata y habíamos recogido cerámica que no supimos entonces identificar. Hoy, desde la distancia, diríamos que era del hierro e incluso romana aunque no fue lo suficiente como para afirmar nada y por lo tanto no se conservó. Recientemente hemos practicado dos pequeños sondeos de 1x1 m. (2014) sin recuperar ningún artefacto o evidencia.

La prospección visual de los terraplenes nos ofre-

Fig. 13. Control del llano de Errozabal con tres castros.

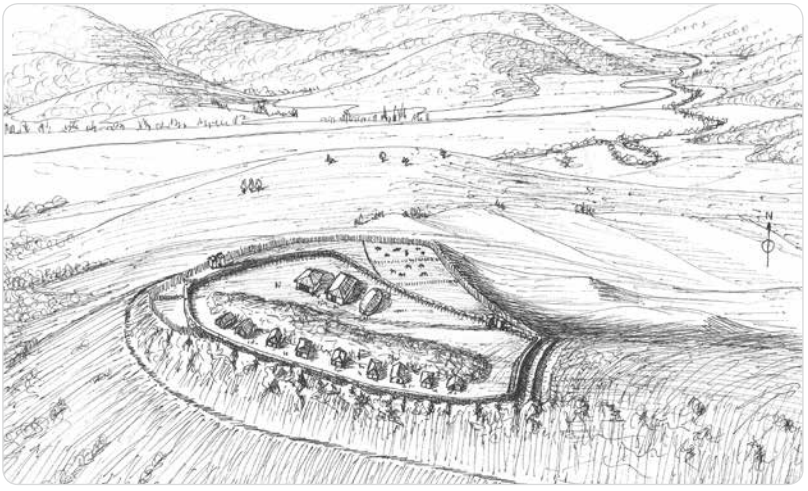


Fig. 14. Interpretación de Irumeaka (Garralda)

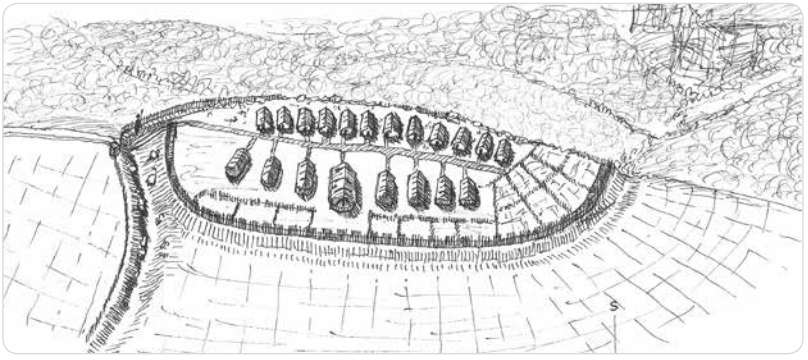


Fig. 15. Interpretación del castro de Bidausi (Auritz-Burguete).

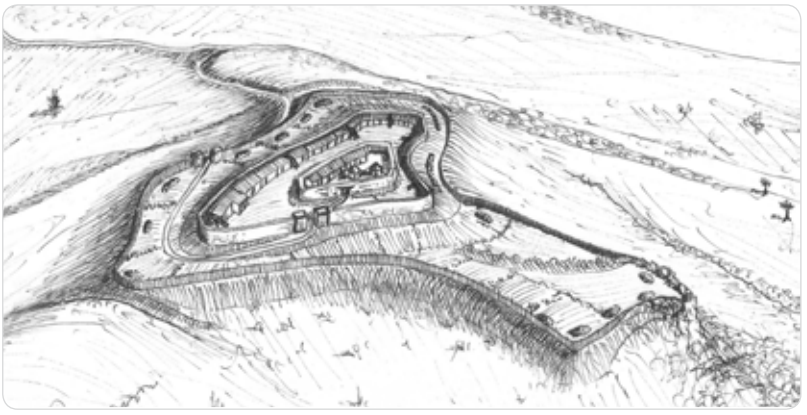


Fig. 16. Interpretación del castro del Alto de la Peña (Nagore).

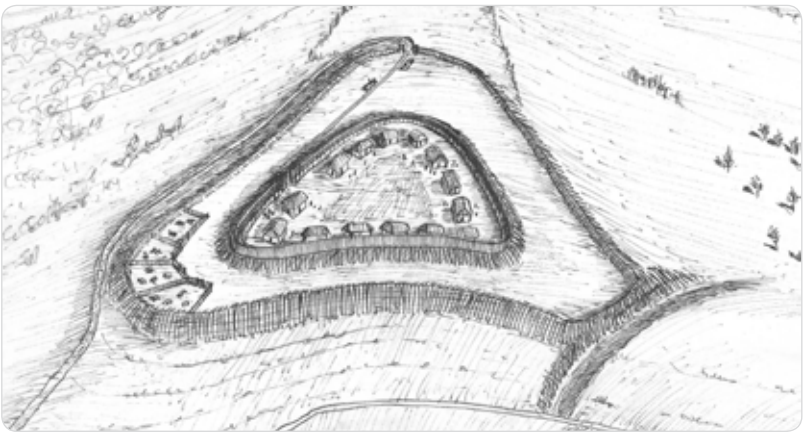


Fig. 17. Interpretación del castro de Asnoz. (Artzibar-Arce).

© 2017 Martínez-Txoperena & Zubiria-Mujika

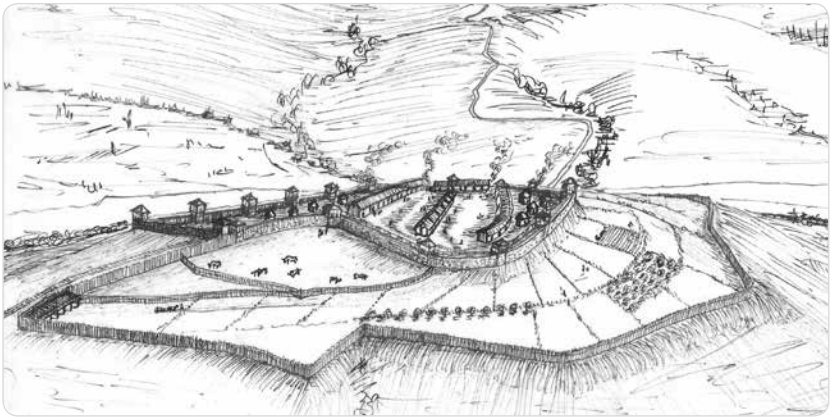


Fig. 18. Castro de Murugain (Akotain) interpretación.

ció más indicios, confirmando de alguna manera lo que Altadill dejó escrito en su visita a principios del S. XX. La mayor parte de las piedras que vimos en estos terraplenes son areniscas amarillas y rojizas, transportadas hasta el lugar posiblemente desde el cercano afloramiento de Asibar (aprox. a 1.500 m. al sureste), puesto que la loma de Mezkirizperro se compone de arcillas, margas y calizas margosas y más al norte, cuarcitas, arenas silíceas y esquistos.

Comprobamos la existencia de una depresión (al norte) en el punto donde debió de estar el foso de la fortificación, actualmente colmatado, coincide con la alineación de los prados que siguen la dirección de los terraplenes hasta llegar al foso donde se interrumpen, como se aprecia en las orto fotos históricas.

Inspeccionamos los terraplenes de las defensas adelantadas que a pesar de las alteraciones sufridas a través del tiempo se aprecian con unas proporciones considerables, denotando que su construcción se debió a un motivo diferente que el de un simple prado para uso agrícola[13]. Por lo tanto podemos creer que en esta loma pudo localizarse un recinto fortificado de la edad del hierro ya que reúne las condiciones y evidencias necesarias y que en adelante denominaremos Mezkirizperro.

Sin alejarnos de Mezkirizperro tenemos que aludir a otros dos castros que intuimos formaban parte del mismo complejo por su situación en posición de control del llano de Errozabal, donde confluían varias de estas rutas y donde los romanos instalaron la mansio comúnmente conocida como Iturissa, son Irumeaka (Garralda) al sureste y Bidausi[12] (Auritz) por el sur, con Mezkirizperro al oeste se controlaba toda esta llanada y sus diferente pasos.

En dirección hacia el sur en Saragüeta se localizó Sagardigain[12], castro fortificado que combina defensas naturales con fosos y murallas artificiales de apreciable envergadura. Algo alejados quedan El Castillo en Artzibar y Moriskoa en Longida (ARMENDÁRIZ, 2008 nº 1 y nº 12) ambos en la sierra de Osa.

Cercanos al itinerario de la calzada quedan El Alto de la Peña (Nagore) y Asnoz (Señorío de Asnoz)[13].

Continuando hacia el sur ya en Longida se encuentra Murugain (Akotain, Longida), castro que tuvo fuertes defensas a base de murallas, torres y terraplenes. En el de Aoiz Angiruerreka, ambos inéditos.

En la vía se encuentra Iturrotz, (ARMENDÁRIZ, 2008, nº 13). Se trata de otro asentamiento protohistórico con industria de época republicana y alto-imperial, en la margen derecha del río Irati.

Mas al sur llegamos a Murelu-Murillo de Lónguida, (ARMENDÁRIZ, 2008, nº 11), situado en la misma calzada. Otra localización cercana en término de Xaberri

Fig. 19-20. Denario de Iturrotz

Fig. 21-22. As de bronce de Iturrotz

11. Ambos localizados en el transcurso de nuestras prospecciones en el entorno de la calzada.
12. Inédito localizado por Javier Puldain Huarte, miembro de la Sociedad de Ciencias Aranzadi.
13. Inéditos, resultado de nuestras prospecciones en el entorno de la calzada.

© 2017 Martínez-Txoperena & Zubiria-Mujika

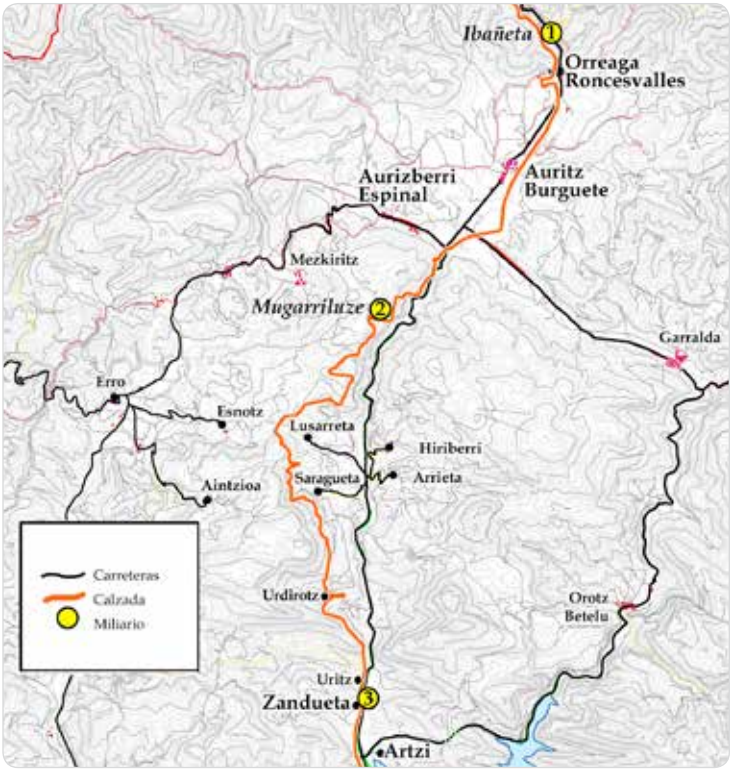


Fig. 23. Mapa de situación de los miliarios. (Euken Alonso).

Fig. 24. Mugarriluze. Los miliarios in situ.

Fig. 25. Mugarriluze. Miliario de Constancio en el levantamiento.

© 2017 Martínez-Txoperena & Zubiria-Mujika

es el castro de Jaun Done Martia (inédito), así como el de Puyo (ARMENDÁRIZ, 2008, nº 21) y Casteluzar en Urraul Bajo al Norte de la vía (ARMENDÁRIZ, 2008, nº 20). Tras rebasar Lumbier podemos citar los inéditos Dindarrea en el mismo término y El Sabinar en Liédena. Para terminar con El Castellón y Los Cascajos (ARMENDÁRIZ, 2008, nº 114,115) en Sangüesa.

3. Los miliarios

El año 123 a C., siendo tribuno Caius Gracchus se promulga la Lex Sempronia viaria (PONTE ARREBOLA, 2010) por la que se regula la instalación de las piedras miliarias cada mil pasos, aunque parece ser que instituía o regulaba una antigua costumbre de mensuración de los caminos con estos hitos.

A estas piedras se daba forma cilíndrica, generalmente muy regular, y se grababa información, tanto del que ordenaba su construcción, cónsul o emperador con todos sus títulos honoríficos y familiares, motivos por los que se dedicaba el monumento, como el origen o destino y las distancias en Milla Passum.

Con el paso del tiempo fueron perdiendo parte de esta función, para terminar siendo simplemente honoríficos, puramente propagandísticos y no mensurables.

A este último grupo pertenecen la mayoría de los miliarios recuperados en esta calzada.

3.1. Conjunto de Mugarriluze

En agosto del 2011, recorriendo un antiguo camino (conocido como Bidezarra en Aurizberri/Espinal), nos detuvimos en unas piedras que habíamos localizado años antes y en las que se apreciaba trabajo de cantería. En ésta ocasión quisimos comprobar la longitud de una de ellas.

Se hallaba cubierta de musgos y sobresalía del suelo entre la hojarasca únicamente un extremo. Cuando procedíamos a su limpieza quedaron a la vista unas letras grabadas lo que nos permitió identificarla como un miliario, deduciendo que las otras dos que se hallaban a pocos metros también lo eran y por tanto el viejo camino donde se localizaban era una vía romana.

Como es preceptivo, se comunicó el hallazgo a la Sección de Bienes Muebles y Arqueología del Gobierno de Navarra, solicitándose el permiso para una intervención de urgencia con el fin de recuperarlos y recoger la máxima información que nos pudieran aportar estos miliarios. Se encontraban en las Coordenadas UTM, 30N, ED 30, ETRS-89, X. 633.019, Y: 4.757.547, Z: 952

En el lugar se han recuperado dos miliarios con inscripción epigráfica y un tercero sin texto, además de una cuarta pieza tallada, incompleta y difícil de interpretar.

Se localizaron en un ensanchamiento antrópico en la ladera por la que discurre la vía, habilitando un espacio suficientemente amplio y cómodo donde ubicar un clásico “nido de miliarios”. El lugar se denomona Mugarriluze, traducido por “Mojon largo” (Erroibar/Valle de Erro).

Fig. 26. Fotografía cenital del conjunto de Mugarriluze. (Euken Alonso).

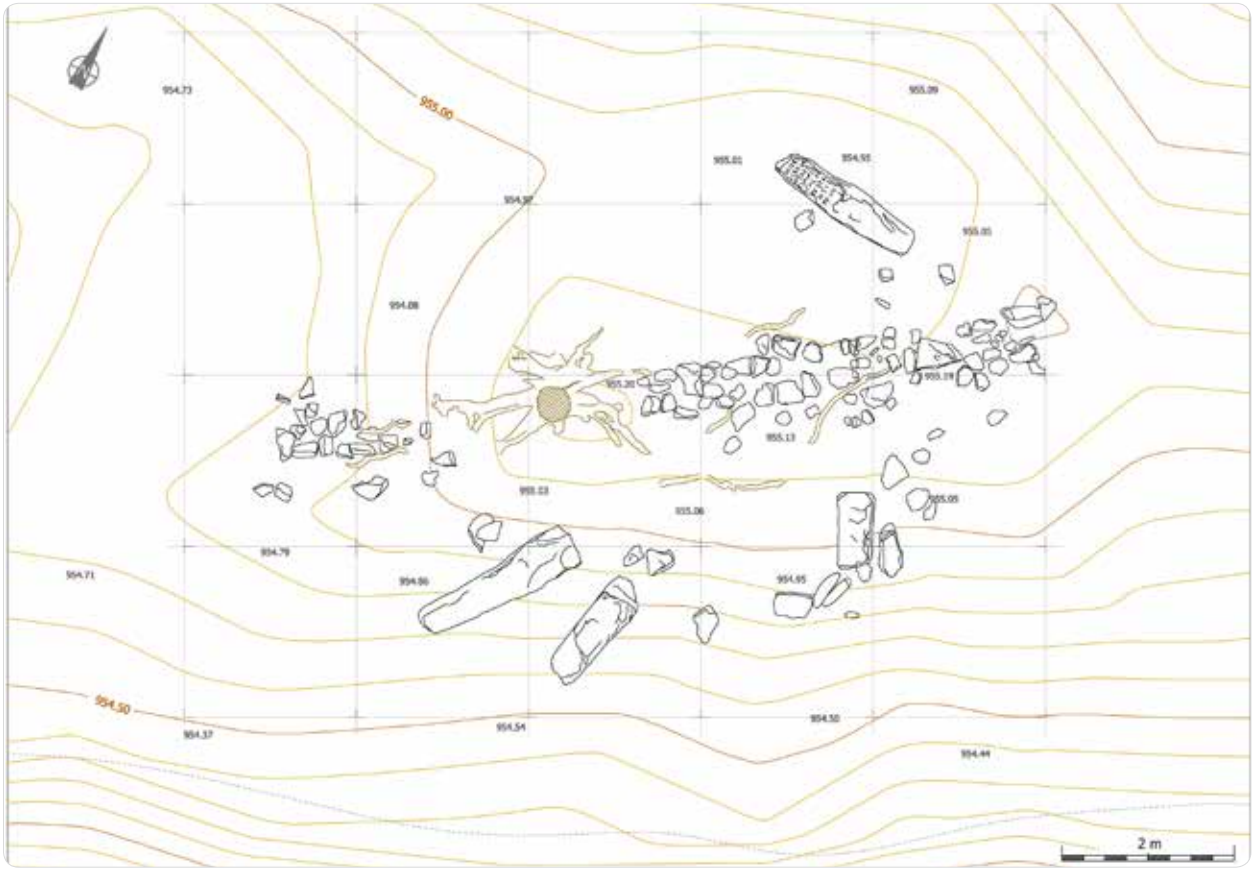


Fig. 27. Plano de distribución del conjunto de Mugarriluze. (Euken Alonso).

Los presentamos por orden de localización, siendo el primero que identificamos el dedicado a Constancio "Cloro", emperador de la tetrarquía que estableció Diocleciano.

3.1.1. Miliario de Constancio Cloro

Dimensiones

186 cm de altura, por 45 cm de anchura y 35 cm de grosor.

Campo epigráfico: 69 x 30 cm

Número de líneas: 8.

Altura de las letras: l.1: 5-6,5; esp:3,5-4; l.2: 5; esp: 3,5-2,5; l.3: 5-6; esp: 3-3,5; l.4: 5-6; esp: 2,5-3; l.5: 5-4; esp: 4-3; l.6: 5-6; esp: 3-2,5; l.7: 5-6; esp: 2,5-3; l.8: 6-6,5

Análisis epigráfico

Miliario completo con inscripción, conservando su estructura íntegra, fuste y texto.

Se trata de una pieza elaborada a partir de un bloque de arenisca triásica del lugar, de color rosáceo, toscamente labrada, de sección rectangular, con el córtex natural reservado para grabar la dedicatoria.

Grabado en letra capital rústica, poco cuidada pero clara y bien conservada, No contiene interpunciones.

El formulario es corto. Marcadamente laudatorio y no mensurable, siguiendo los patrones comunes de la

Fig. 28-29. Miliario de Constancio Cloro

© 2017 Martínez-Txoperena & Zubiria-Mujika

Fig. 30. Calco del miliario de Constancio Cloro.

época bajo-imperial.

Por su claridad y buena conservación, el texto no ofrece lugar a dudas.

Texto

Nobi
lissim
o · Caes
Flavio
Val(erio) · Co
nsta
ntio
P(io) F(elici) Aug(usto)

La transcripción a línea corrida es:

Nobi/lissim/o · Caes(ari)/ Flavio/ Val(erio) · Co/nsta/ntio/ P(io) F(elici) Aug(usto)/

Bibliografía

Inédito

Cronología

Esta inscripción permite datar el miliario entre el 1 de mayo del 305 d. C. fecha en el que recibió el título de Augusto y julio del 306 d. C. en que muere (SOLANA y SAGREDO, 2006).

En Navarra no se ha recuperado ningún otro miliario dedicado a Constancio, pero cabe indicar que en Sofuentes, (LOSTAL, 2009), se halló uno de este Emperador en la Vía Caesaraugusta-Beneharno, (MORENO, 2009), probable continuación natural de esta misma calzada que nos ocupa y que transcurre por esta comarca vascona en dirección a Caesaraugusta. Conviene señalar lo singular de su formulario comparando con los demás conocidos en la provincia Tarraconense (LOSTAL,1992, nn.156-160), con la excepción del de Sofuentes, que probablemente era muy similar.

3.1.2. Miliario de Aureliano

Dimensiones

205 cm de altura, por 45 cm de anchura, por 35 cm de grosor.

Campo epigráfico: 80 x 35 cm.

Número de líneas: 9

Altura de las letras: l.1: 5,5-6,5; esp: 2-2,5; l.2: 5-6; esp: 3; l.3: 5-6; esp: 1,5-2; l.4: 5-7; esp: 2-1; l.5: 5,5-6; esp: 2-2,5; l.6: 5,5-6; esp: 2-5; l.7: 5,5-6,5; esp: 5,5-4,5; l.8: 6-4,5; esp: 4; l.9: 6

Análisis epigráfico

Miliario completo con inscripción, conservando su estructura integra, zócalo, fuste y texto.

Elaborado en arenisca triásica del lugar de color rosáceo, sección pseudoelíptica con tendencia cilíndrica.

Grabada de manera descuidada con letra capital rústica. No se aprecian interpunciones.

La poca profundidad de las letras, induce a pensar que pudo estar reforzada con pintura para leerse a distancia con una cierta comodidad.

Centrada sobre la inscripción vemos grabada con un objeto punzante una X. No creemos que tenga relación con el epígrafe original, aunque pudiera ser una indicación posterior de la distancia hasta la siguiente Mansio o Statio, descubierta por nuestro equipo en el Señorío de Artzi y de la cual le separa una distancia de 10 millas.

Fig. 31. Calco y fotografía del miliario de Aureliano

© 2017 Martínez-Txoperena & Zubiria-Mujika

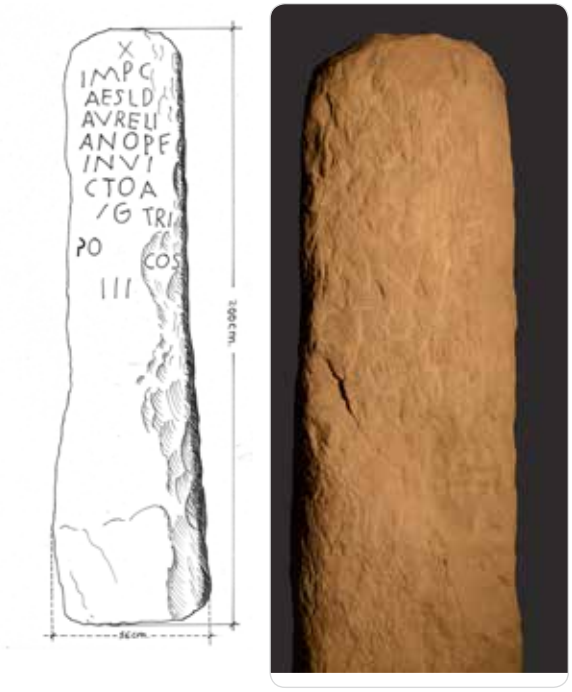


Fig. 32-33. Miliario de Aureliano

Texto

Imp(eratori) C
aes(ari) L(ucio) D(omitio)
Aureli
ano P(io) F(elici)
Invi
cto A
ug(usto) Tri(bunicia)
Po[t(estate) VI] Co(n)s(uli)
III{I}

La transcripción en línea corrida es:

Imp(eratori) C/aes(ari) L(ucio) D(omitio) / Aureli/ano P(io) F(elici)/ Invi/cto A/ug(usto) Tri(bunicia) / Po[t(estate) VI] Co(n)s(uli) / III{I}/

Bibliografía

Inédito

Cronología

El numeral de su consulado nos facilita su cronología que procede del último año de su reinado. Conviene señalar que solo se conocía un miliario de este emperador en la Tarraconense (LOSTAL 1992, n.131).

3.1.3. Miliario anepígrafo

Miliario incompleto, mantiene la mayor parte del fuste, no conserva inscripción debido probablemente a la naturaleza del soporte y la acción de los agentes atmosféricos.

De sección ovalada o elíptica, las medidas máximas actuales son: 143 cm de altura, 47 cm de anchura frontal y 25 cm en el lateral

Esta elaborado en piedra caliza del lugar posiblemente de un afloramiento cercano, al noroeste, en contacto con las areniscas triásicas.

Esta roca, debido a sus características, resiste mal el clima, meteorizándose por la acción de la humedad y los hielos invernales, por lo que se ha podido borrar todo rastro de la epigrafía que pudiera haber tenido en su momento.

En la intervención arqueológica realizada para la retirada de los miliarios, no se observaron evidencias de otros restos calizos que pudieran pertenecer a este.

3.1.4. Pieza indeterminada anepígrafa

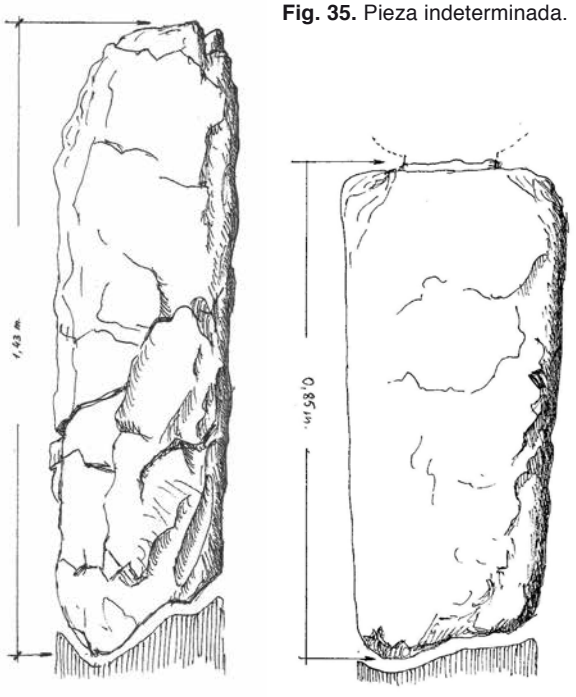
Asociada a estos tres miliarios se recuperó una pieza tallada en arenisca triásica del lugar, de figura rectangular con los costados finamente trabajados. Tiene unas dimensiones de 87 x 39 x 15 cm.

En la parte alta presenta un estrechamiento por donde se hallaba fracturada, intuyéndose que existía una parte superior, que no fue recuperada, pero que nos induce a pensar que podía tratarse de la base de una cruz. Este elemento no es normal que este asociado a los miliarios y no sería contemporáneo de ellos.

En el mismo contexto documentamos una evidencia de cristianización en un afloramiento rocoso cercano, con una cruz perfectamente grabada en el mismo.

Fig. 34. Dibujo del miliario anepígrafo

Fig. 35. Pieza indeterminada.



© 2017 Martínez-Txoperena & Zubiria-Mujika

Fig. 36. Miliario anepígrafo.

3.2. Miliario de Zandueta

Miliario incompleto, conserva la parte baja del fuste con un ensanchamiento en la base y no contiene texto

Localizado en julio de 2014 por un miembro de este equipo cuando realizaba comprobaciones sobre el recorrido de la calzada en Artzibar/Valle de Arce[14].

Se trata de la parte inferior de un miliario que se hallaba depositado en el atrio de la iglesia en ruinas de Zandueta, junto a la tapia del antiguo cementerio. Coordenadas UTM, 30N, ETRS-89: X: 632.280, Y: 4.748.273, Z: 619.

Fig. 37. Pieza indeterminada anepígrafa.

Fig. 38. Ortofoto, año 2014, de la ubicación del miliario en el pueblo de Zandueta. (Euken Alonso).

14. Descubierto por Ramón Ruiz Cabestany junto a la Iglesia en ruinas de Zandueta.

© 2017 Martínez-Txoperena & Zubiria-Mujika

Cabe reseñar que la calzada discurría a pocos metros del lugar donde fue descubierto.

La pieza elaborada en piedra arenisca de color crema, tiene forma de columna cilíndrica con sección algo ovalada.

En la parte central del fuste conservado, se aprecia una banda de 14 cm de anchura y un relieve de 0,7 cm que se interrumpe antes de llegar a la parte trasera.

Las dimensiones máximas son: (125) cm de altura y 45-50 cm de diámetro.

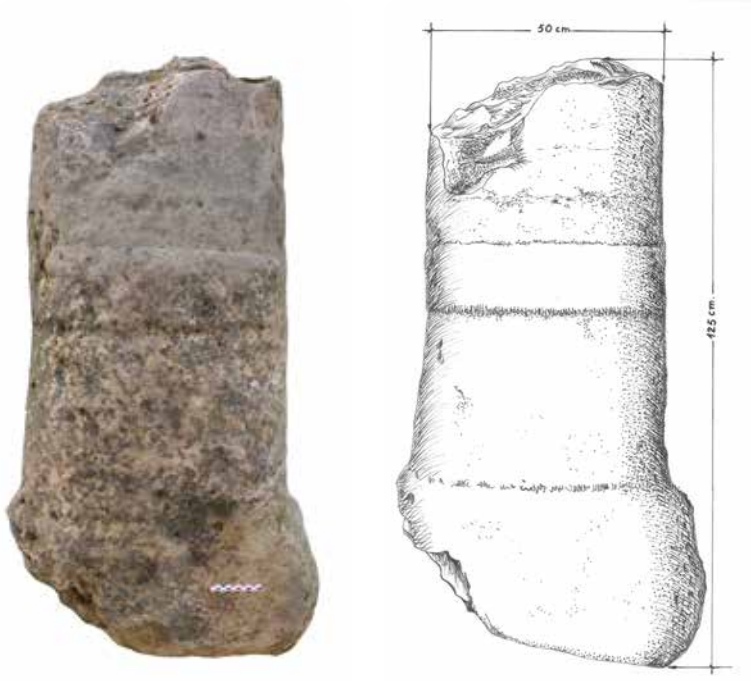


Fig. 39-40. Recorte y dibujo del miliario de Zandueta.

3.3. Conjunto de Ibañeta

En Octubre de 2014, realizando trabajos de campo para la comprobación del trazado de la calzada entre Orreaga/Roncesvalles e Ibañeta, la presencia de una piedra caliza que afloraba únicamente una porción de 20 cm, en un terreno de esquistos y cuarcitas llamó nuestra atención. Las investigaciones realizadas posteriormente dieron como resultado el descubrimiento de dos nuevos miliarios.

Se localizaron "in situ" bajo los sedimentos acumulados en la antigua plataforma de la vía, en el mismo lugar donde la carretera NA-135 de Pamplona a Francia por Luzaide/Valcarlos la secciona longitudinalmente, 475 m. al Sur del collado de Ibañeta. Sus coordenadas UTM. 30N, ETRS-89, X: 636.748, Y: 4.763.992, Z: 1025.

Fig. 41. Fotografía cenital del conjunto de Ibañeta. (Euken Alonso).

© 2017 Martínez-Txoperena & Zubiria-Mujika

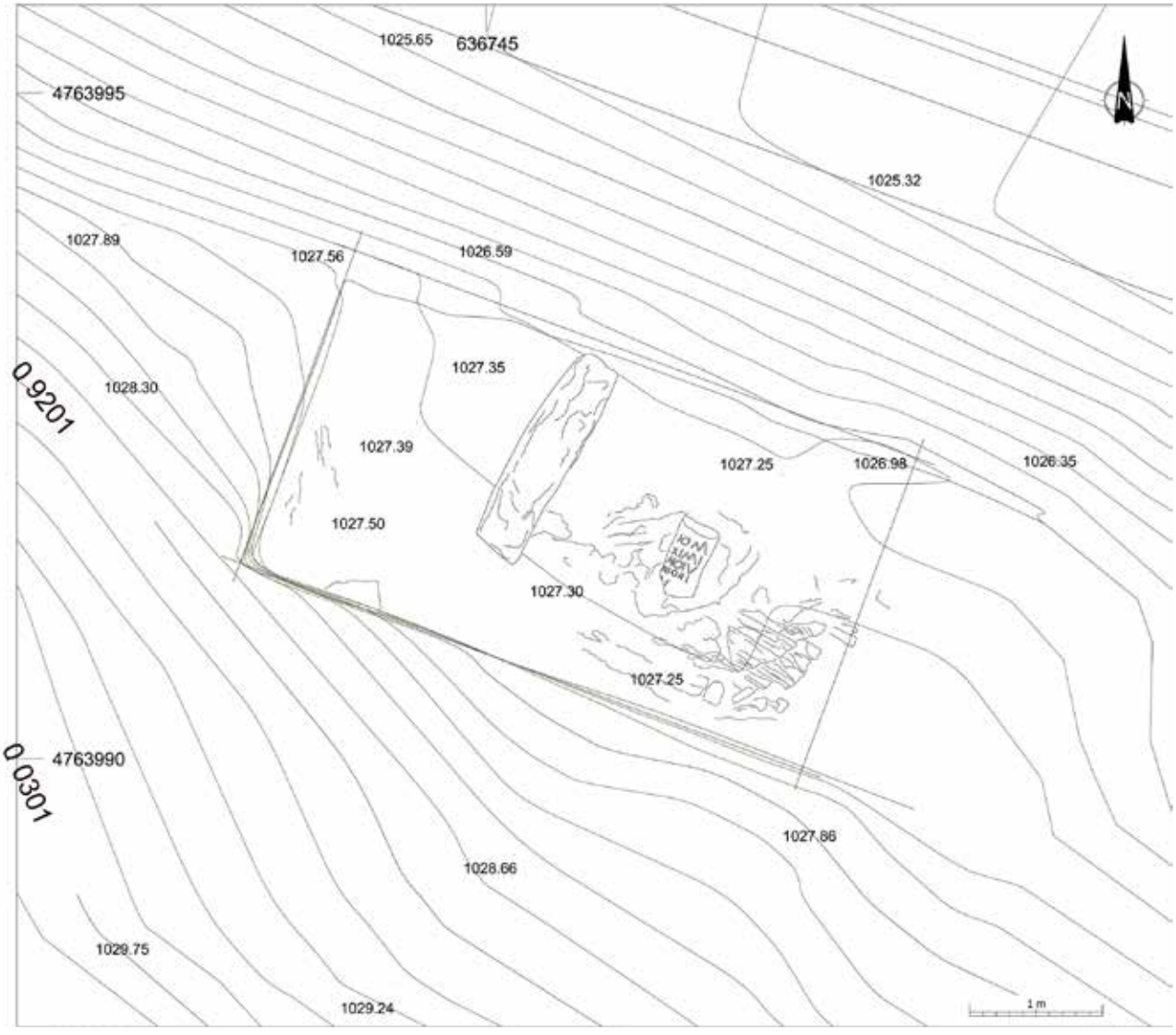


Fig. 42. Plano de distribución del conjunto de Ibañeta. (Euken Alonso).

Fig. 43. Los miliarios de ibañeta durante la excavación

© 2017 Martínez-Txoperena & Zubiria-Mujika

3.3.1. Miliario sin atribución

Dimensiones

178 cm de altura, por 46 de anchura, por 26 cm de grueso.

Campo epigráfico: 65 x 34 cm.

Número de líneas: 8

Altura de letras: l.1:6; esp: ¿?; l.2: ¿?; esp: ¿?; l.3: ¿?; esp: ¿?; l.4: 6; esp: ¿?; l.5: ¿?; esp: ¿?; l.6: ¿?; esp: ¿?; l.7: ¿?; esp: ¿?; l.8: 6,5.

Análisis epigráfico

Miliario completo, conserva el fuste y una pequeña parte del texto.

De figura paralelepípeda irregular, el soporte puede proceder del cercano afloramiento de calizas y margocalizas situado 1 km al sur, en las proximidades de Orreaga/Roncesvalles

El texto se encuentra muy deteriorado, pues la acción del tiempo más la propia disolución de la caliza, han afectado a la superficie grabada desconchándola perdiéndose la mayor parte del epígrafe. Por lo conservado, deducimos que se grabó con letra capital rústica y no se aprecian interpunciones.

Debajo del campo epigráfico se aprecia un grafito (grabado con punzón) representando un asterisco. Ests acción se repite con diferente posición y símbolo pero con la misma técnica, en el miliario de Aureliano (Mugarriluze).

Texto

[Cae(s)]

[- - -]

[- - -]

[- - xi]

[- - -]

[- - -]

[- - -]

[- F]

Bibliografía

Inédito

Cronología

Con la información que poseemos por el momento, no podemos realizar una propuesta de datación o atribución, pero su forma, dimensiones y restos del texto que se conservan, parecen indicar que puede tratarse de un miliario contemporáneo de los recuperados en Mugarriluze (Aurizberri-Espinal).

3.3.2. Miliario de Galerio

Fragmento de miliario cilíndrico, conserva suficiente texto para restituir la inscripción.

Se trata de la parte intermedia del fuste fabricado con piedra arenisca triásica de coloración rosácea, procedente de un afloramiento distante unos 7 km. al Sur, en el mismo trazado de la calzada.

Dimensiones

(56) cm de altura, por 30 cm de diámetro máximo

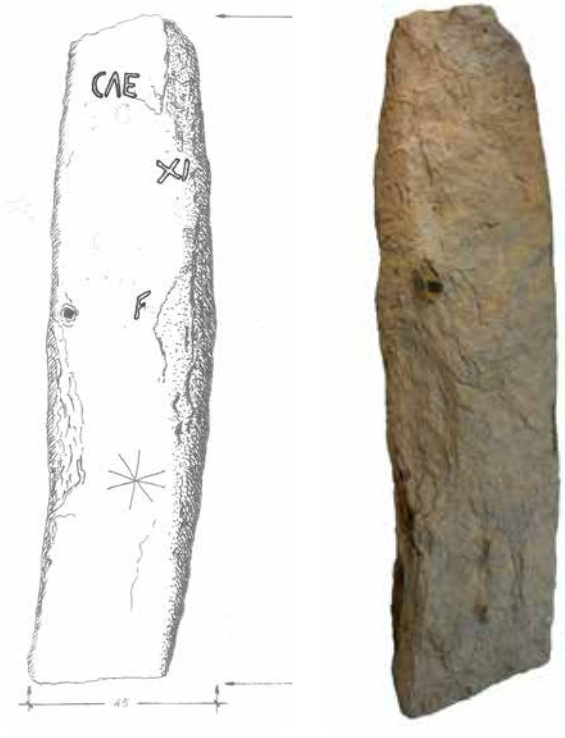


Fig. 44-45-46. Miliario sin atribución. Dibujo, fotografía y detalle del asterisco.

© 2017 Martínez-Txoperena & Zubiria-Mujika

Campo epigráfico: (56) x 32 cm.

Número de líneas: 5

Altura de las letras: l.1: 7-8; esp: 2,5-3,5; l.2: 6-7; esp: 1,5-3; l.3: 5,5-6,5; esp: 1,5-3; l.4: 6,5; esp: 2,5-2; l.5: ¿?-8;

Análisis epigráfico

La inscripción esta realizada en letra capital rústica poco cuidada, con incisiones de sección en "U". Se conservan cuatro líneas enteras, dos parciales y no se observan interpunciones. Se hallaba junto al miliario sin atribución anteriormente descrito.

Teniendo en cuenta que el fragmento recuperado tiene 56 cm de largo y que los títulos de Domino Nostro y Caesari ocuparían dos líneas y otra más para el praenomen, estimamos que el campo epigráfico desaparecido sumaría 44 cm (siguiendo el ritmo de las líneas completas). El resultado sería de 100 cm de campo epigráfico y a éstos habría que añadirle otros 80 cm por debajo, que sería la suma de 50 cm del zócalo más 30 cm de fuste, lo que nos daría una altura total aproximada de 180 cm, coherente con los miliarios recuperados enteros.

Texto

Val(e)
rio M
aximi
ano Iu
niori
P(io) F(elici)

-- /Val[e]/rio M/aximi/ano Iu/niori/ P(io) F(elici)/ ---?

Bibliografía

Inédito

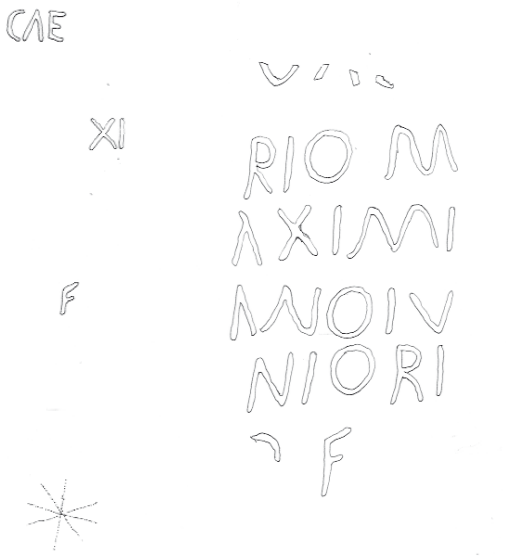


Fig. 47-48. Calcos del miliario sin atribución y del miliario de Galerio.

Cronología

El fragmento conservado nos informa sobre la situación de "Iuniori", de lo que se deduce que es anterior a su nombramiento como Augusto y por tanto anterior al 1 mayo del 305 d. C. Por el contrario, el de Constancio hallado en Aurizberri/ Espinal sí contiene el título de Augusto y por tanto posterior a mayo del 305, cuando eran ya Augustus Senioris.

Este emperador es habitual en la epigrafía miliaria y existen ejemplares distribuidos por toda la Península Ibérica. Tiene atribuidos once miliarios en el noroeste peninsular, (RODRÍGUEZ COLMENERO *et al*., 2004), otro en la Vía Augusta, (ARASA, 2008), y otro más en Soria, (JIMENO, 1980).

Fig. 49-50. Miliario de Galerio. Dibujo y fotografía.

© 2017 Martínez-Txoperena & Zubiria-Mujika

4. Descripción de la vía

4.1. La vía desde Campo Real-Fillera

La identificación de la calzada Caesar Augusta-Beneharno (MORENO, 2009) y su paso por el emplazamiento de Campo Real-Fillera, una importante civitas todavía sin nombre aunque se insinúa cada vez con más frecuencia como Arsaos (Andreu *et al*, 2008, 75-100), en el discurrir hacia el norte, nos da razones para pensar en un ramal en dirección de la actual Sangüesa en busca de la antigua Iluberri.

Toda esta comarca fue romanizada intensamente y existen documentados numerosos asentamientos y una larga lista de recintos fortificados del hierro, muchos de ellos también romanizados.

Partiendo de Campo Real-Fillera (CEAN BERMÚDEZ,1832; ALTADILL, 1928; ESCALADA, 1943) tomaría la dirección de Badoluengo cruzando el río Aragón, junto al campamento de Los Cascajos en Sangüesa (LABEAGA, 1987) . Aquí se bifurcaría y mientras un ramal tomaba la dirección suroeste a Santa Cris el otro tomaría al norte en dirección a Rocaforte, la villa romana de Liedena (TARACENA, 1949) y la de Iturriaga[15], ya a las puertas de Lumbier.

4.2. Tramo Irunberri/Lumbier a Iturrotz-Villaveta

Desde este opidum, continúa en dirección norte y por la orilla izquierda del río Irati seguiría el mismo trazado de la actual carretera hasta Ripodas. La vía conti-

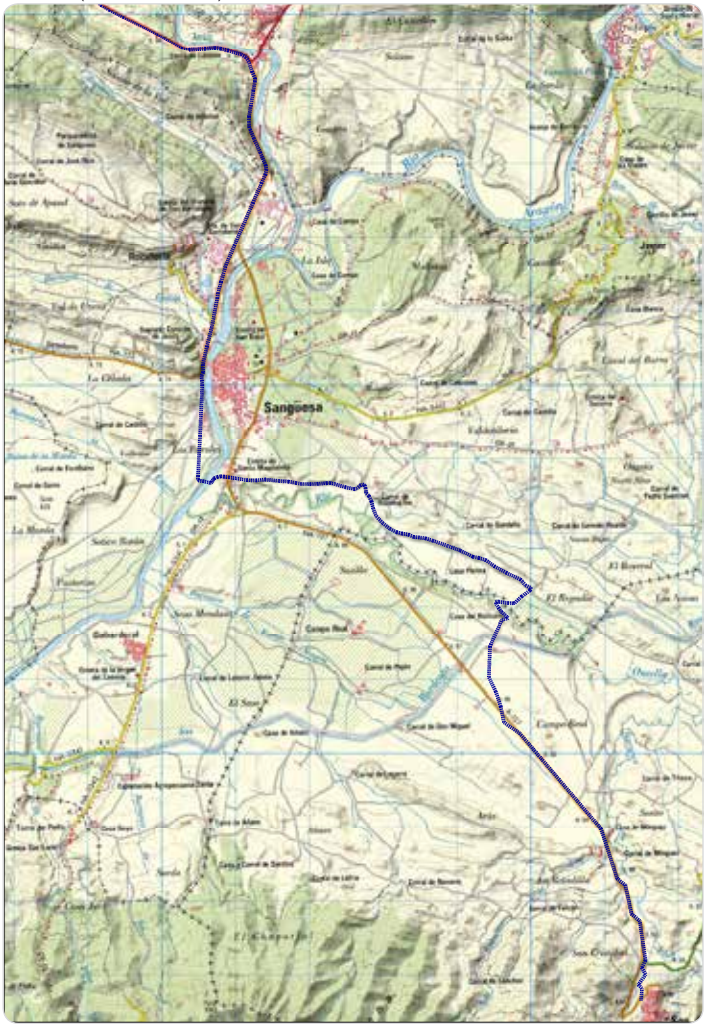


Fig. 51-52. Mapas de Campo Real-Liédena y Liédena- Artajo. (Euken Alonso).

15. Este yacimiento lo conocimos el 8-12-2005, antes que la concentración parcelaria de Lumbier lo alterara fuertemente. Vimos gran cantidad de restos de *doliae*, común, *sigillata*, argamasas y mármoles de diferentes colores, además de grandes bloques de cimentaciones de opus cementicium que el agricultor había apartado del sembrado y recogimos algunas monedas fraccionarias que la erosión había dejado a la intemperie en las margas adyacentes. Coordenadas UTM. ED 30, ETRS-89, X: 637.599, Y: 4.722.046, Z: 455.

© 2017 Martínez-Txoperena & Zubiria-Mujika

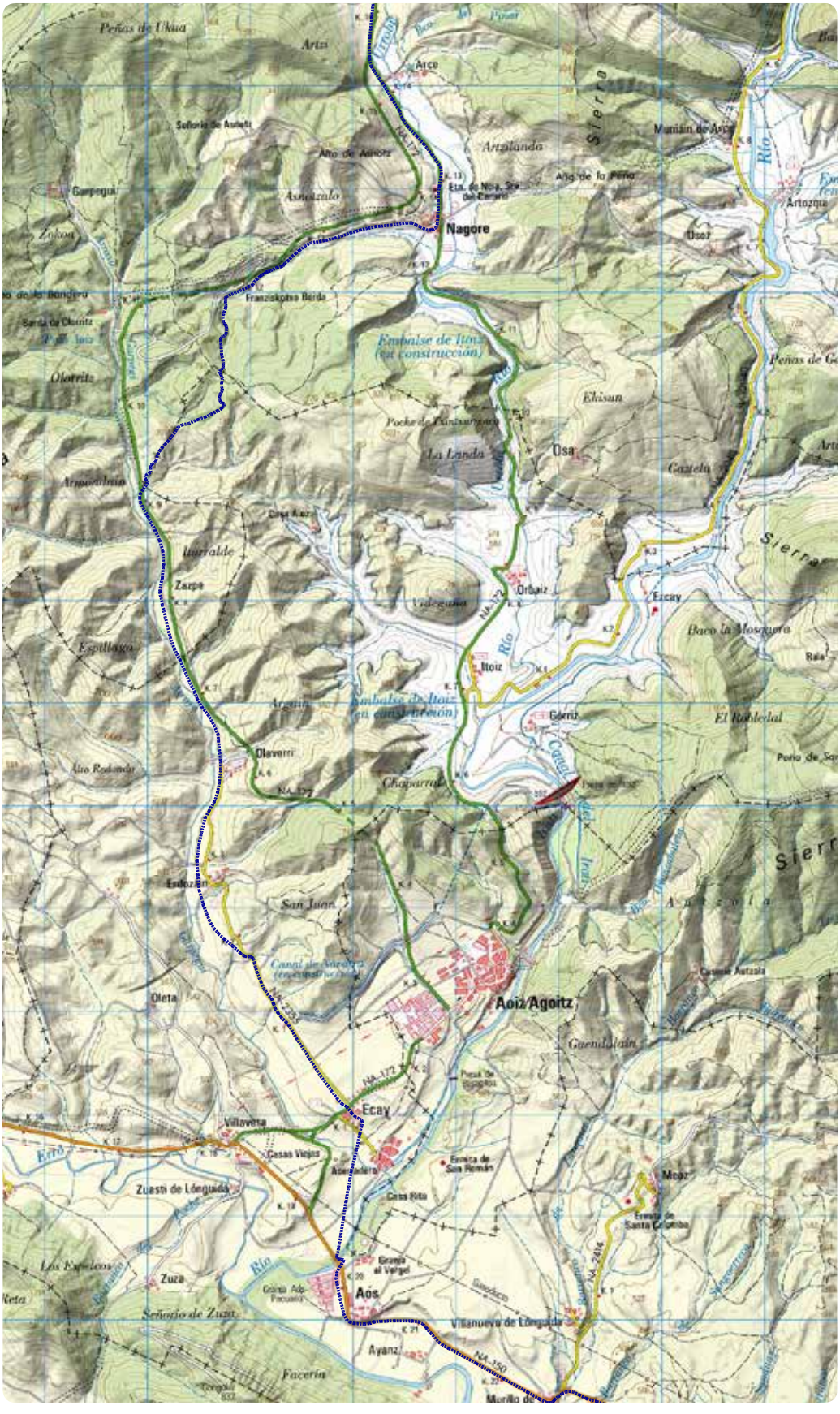


Fig. 53. Mapa de Murillo-Nagore, con indicación de los pueblos antiguos inundados por el embalse de Itoitz: Gorriz, Itoitz, Orbaitz, Ezkai y Artozki. (Euken Alonso).

Fig. 54. El trazado labrado en Artieda.

Fig. 55. La calzada labrada bajo el poblado de Iturrotz

Fig. 56. Loma de la calzada labrada en Ekai-Ecay.

© 2017 Martínez-Txoperena & Zubiria-Mujika

núa entre campos hasta llegar a la localidad de Artieda. Aquí se vuelve a integrar en la carretera pasando por Artajo y Murelu-Murillo de Longuida para llegar a la localidad de Aos, donde cruzaría el Irati. Ya en la margen derecha y en dirección norte pasaba debajo de Iturrotz, otro recinto fortificado del hierro que se sitúa en posición dominante, sobre una terraza aluvial del Irati, y que a su vez fue prontamente romanizado a tenor de los materiales hallados en superficie.

Aquí tenemos que decir que desde Lumbier el recorrido se encuentra completamente labrado o asumido por la carretera actual y pocas son las pruebas que podemos aportar. A pesar de ello en los campos entre Ripodas y Artieda, se aprecia el trazado con claridad, pudiéndose ver en superficie los cascajos o zahorras de su encachado, en una larga alineación.

4.3. Tramo de Iturrotz-Villaveta a Artzi/Arce

Iturrotz se localiza en la localidad de Billabeta-Villaveta (Longida), donde todavía se puede distinguir en los campos cultivados la plataforma originada por la calzada, cruza la regata de Gurpegi en dirección al actual pueblo de Ekai ascendiendo ligeramente hasta una amplia terraza y por la margen izquierda de dicha regata alcanza Erdozain.

Por debajo de este pueblo, integrada en un sembrado pero apreciándose de forma visible el terraplén originado por la plataforma de la calzada, sigue hasta alcanzar Olaberri y también por debajo de él continúa un tramo ocupada por el camino antiguo hasta rebasar el desolado de Zazpe. Ya en el término de Artzibar continúa hasta el Campo de la Cabaña y desde este lugar, pasando por debajo del desolado de Aloz, asciende hasta el collado del Bordal de Etxabarren, para descender por el barranco de Tejería hasta Nagore.

A partir de aquí queda solapada por la antigua carretera, hoy sumergida por el embalse de cola del pantano de Itoiz, y por la orilla derecha del Urrobi alcanza

Fig. 57. Bajada por el barranco de Tejería en Nagore.

Fig. 58. La calzada con gran terraplén en Lusarreta.

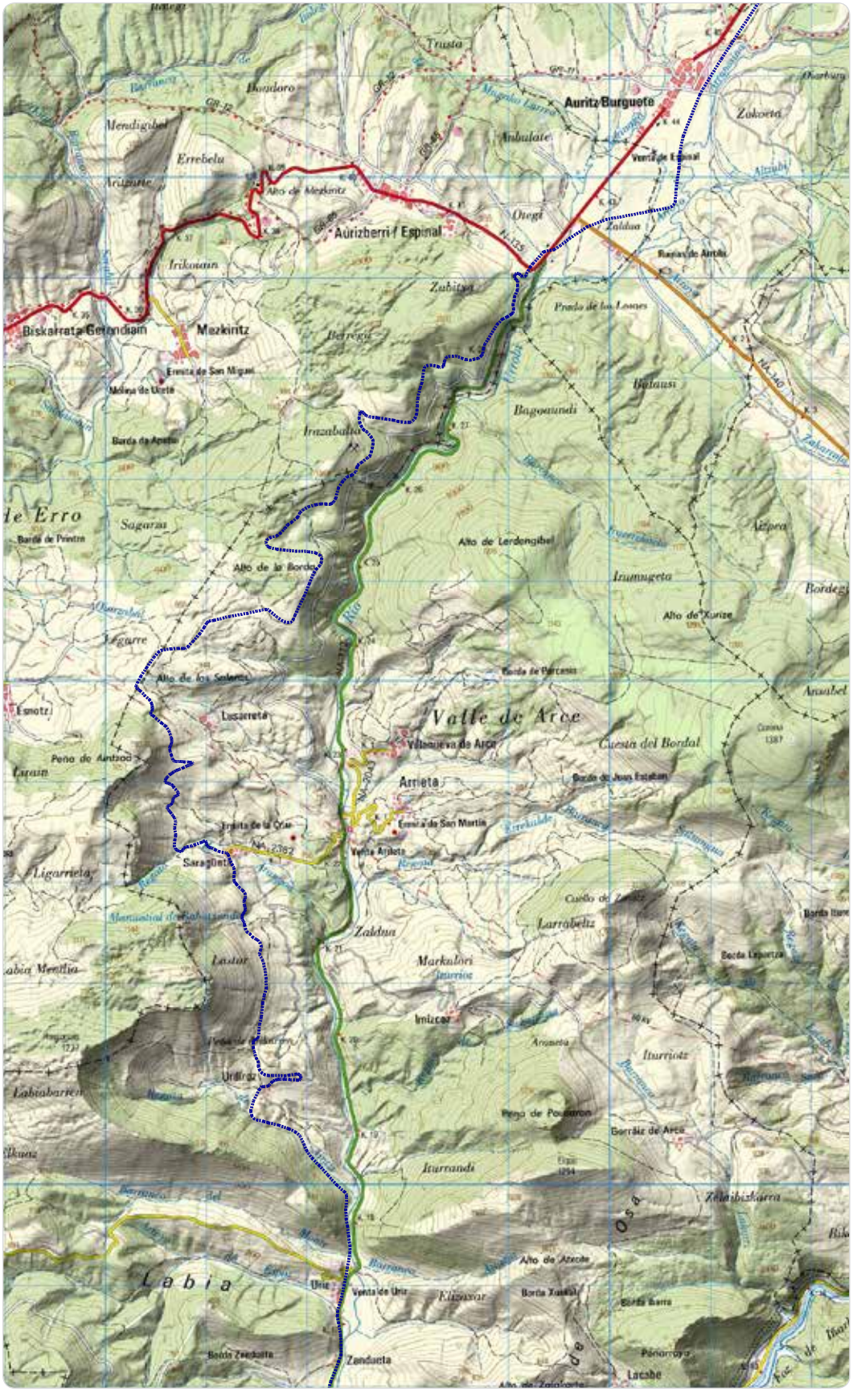


Fig. 59. Tramo Nagore-Zaldua. (Euken Alonso).

© 2017 Martínez-Txoperena & Zubiria-Mujika

el Señorío de Artzi-Arce.

En este lugar se han hallado evidencias de un gran asentamiento romano pero desgraciadamente una buena parte ha quedado enterrado por la nueva carretera construida a consecuencia del embalse.

4.4. Tramo de Artzi/Arce a Zaldua

Continúa con el mismo trazado que la carretera, rebasa Zandueta[16] hasta Uriz y separándose de la carretera continúa junto al rio para luego ascender en dirección a Urdirotz. Desde este lugar por la ladera oriental del Larrogain y de la Peña de Urdirotz llega a Saragüeta en una cota algo superior a la del pueblo y sigue ascendiendo hasta alcanzar el collado de San Paul, en la muga con el valle de Erro.

Recorre el collado hacia el norte y siempre por la solana continua por el término de Lusarreta hasta alcanzar el collado de Lezestali y de aquí al siguiente collado de Iratzetakolarre, concejo de Mezkiritz ya en el término municipal de Erroibar.

Desde este punto apenas nos separan 500 metros para llegar al lugar donde se encontraron los miliarios de Mugarriluze.

En esta parte del recorrido se aprecian claras evidencias, tanto de la plataforma como de las diversas canteras naturales de zahorras aprovechadas para el afirmado de la misma y continúa descendiendo a la llanada de Errozabal para alcanzar la necrópolis de Otegi (PERÉX y UNZU, 1991-1992, UNZU y PERÉX, 2010) en la entrada de la Mansio de Iturissa.

4.5. Tramo de Zaldua a Ibañeta

Desde esta mansio donde está perfectamente identificada y documentada tanto a la entrada como a la salida, parte hacia el Norte por los prados de Auritz-Burguete, discurre paralela al este del pueblo, para

Fig. 60. Cueva de Lezestali cerca del trazado.

Fig. 61. La plataforma recalzada en el terraplén.

16. En este lugar se descubrió la parte inferior de un miliario.

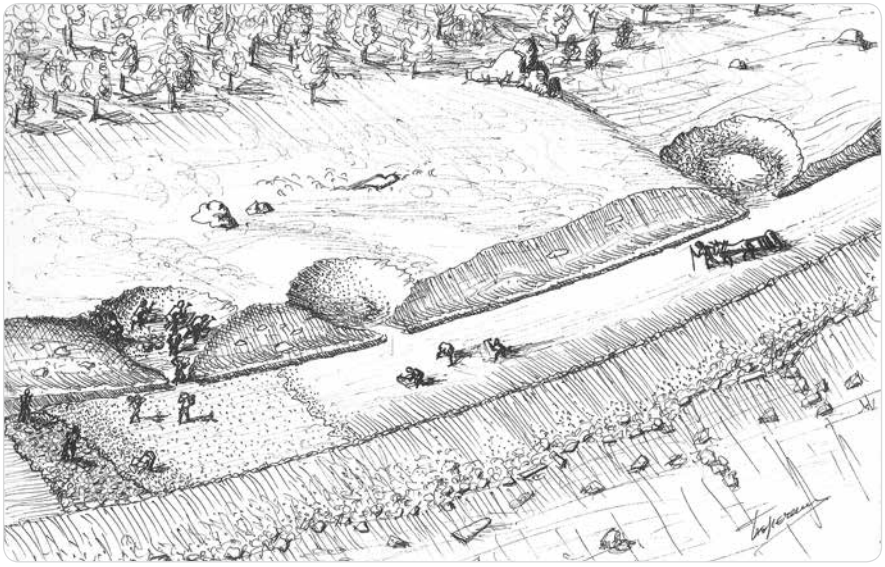


Fig. 62. Interpretación de la realización del afirmado en Zubitxa con acopio in situ.

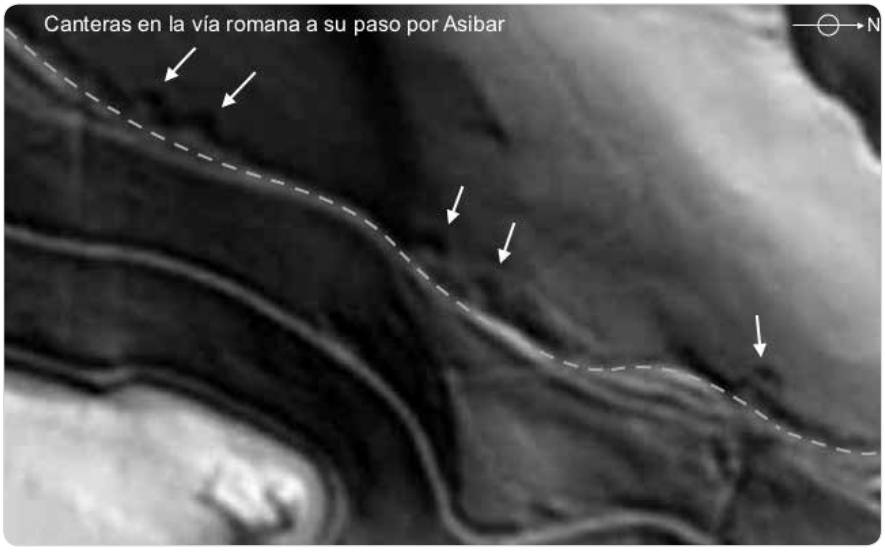


Fig. 63. Canteras de acopios de zahorras al pie de la vía.

Fig. 64. El afirmado de la calzada cortado longitudinalmente por el paso de los carruajes.

© 2017 Martínez-Txoperena & Zubiria-Mujika

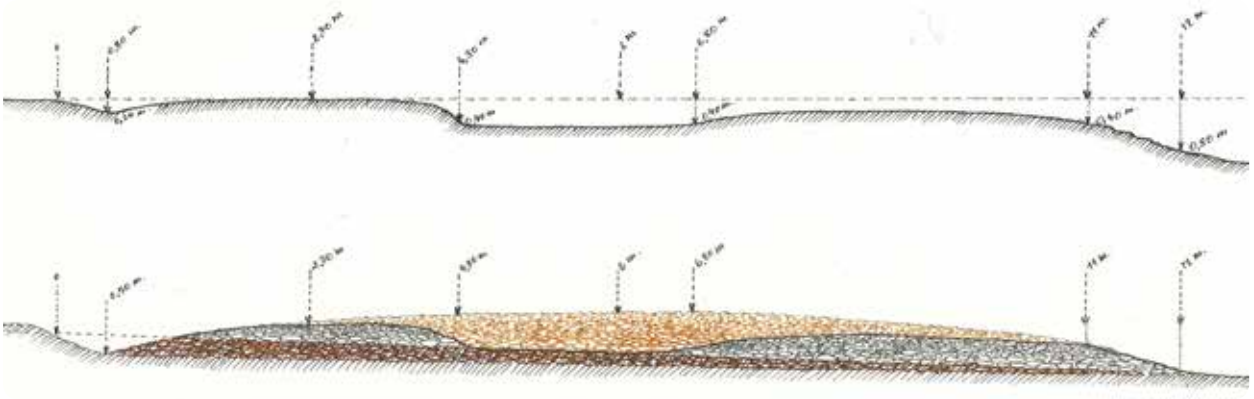


Fig. 65. Arriba perfil actual y debajo reconstrucción hipotética.

Fig. 66. La plataforma de la calzada seccionada longitudinalmente por la carretera.

Fig. 67. Plataforma ascendiendo Ibañeta por encima de la carretera.

Fig.68. Llegando al alto de Ibañeta la plataforma de la calzada ocupada con cargas de carbón vegetal. Al fondo ruinas de la antigua ermita. (Fotografía de E. Frankowski, 1917).

Fig. 69. Mapa de Orreaga/ Roncesvalles a Luzaide/Valcarlos. (Euken Alonso).

© 2017 Martínez-Txoperena & Zubiria-Mujika

Fig. 70. Evolución de la calzada a unas decenas de metros al norte de la ermita de Ibañeta.

alcanzar los prados de Sorginaritzaga, Andresaro y Labakibarrena llegando rectilíneamente hasta la divisoria con el término de Orreaga-Roncesvalles.

En este punto ha perdurado un tramo de la plataforma en pequeño terraplén, donde se aprecia también la cuneta. Conserva la estructura del afirmado seccionada longitudinalmente por un gran surco debido a la circulación de carruajes en épocas posteriores, ya sin el mantenimiento necesario, dejando al descubierto el paquete de gravas que constituían el firme, llegando hasta las arcillas de la base. De manera que cuando el tránsito era dificultoso debido a los gruesos cantos del afirmado o el barro que se formaba por llegar al nivel de las arcillas se solventaba desplazándolo, creando un trazado paralelo y en ocasiones varios, más o menos cercanos, como ocurre en este lugar. (ROLDÁN HERVÁS, 2007).

Sigue ascendiendo suavemente por la orilla derecha de la regata Arrañosingo Erreka hasta integrarse en la carretera a la altura del punto kilométrico 46,500 de la carretera N-135 de Pamplona a Francia por Luzaide-Valcarlos.

Desde Orreaga-Roncesvalles discurre al Oeste de la carretera y al comenzar el ascenso atraviesa un terreno fuertemente alterado, entre otras causas por la construcción en época histórica de un canal para alimentar el molino de la Colegiata Hospital de Santa María, por lo que es posible que ya en este momento la antigua calzada estuviera en desuso y existiese otra alternativa por que sumado al régimen de pluviosidad de la zona completaría la destrucción de la misma. De cualquier forma esta alteración se localiza en un corto tramo que una vez superado asciende con una plataforma manteniéndose amplia a pesar de los aportes de la empinada ladera, Antes de llegar al puerto la carretera secciona de nuevo la calzada justo en el lugar donde fueron hallados dos miliarios, unos 475 m. antes del collado de Ibañeta (1.056 m.)

Cruza el collado al oeste de la nueva ermita que sustituye en el mismo lugar a la antigua de San Salvador de Ibañeta (JIMENO JURÍO, 1973), lugar exhaustivamente citado como el paso pirenaico occidental por excelencia.

La primera cita a este puerto es en la donación de Fortun Sanz de Yarnoz. La recoge el Becerro antiguo de Leire en el año 1110 de la siguiente manera “Adhuc anten donamus in portu de Auriç unum monasterium quod uocatur Santus Salvator d´Yuenieta…”. (CIÉRVIDE, 1976; BECERRO ANTIGUO DE LEIRE, AGN, 144). Esta cita contiene una curiosidad, al referirse también por primera vez, al nombre vasco de Orreaga-Burguete como Auriç (Auritz) y situando a esta localidad como la mas cercana al puerto o dentro de su influencia, lógicamente antes de

Fig. 71. Plataforma del camino viejo bajo la carretera.

© 2017 Martínez-Txoperena & Zubiria-Mujika

Fig. 72. Fragmento del mapa realizado por A. Lagarde para el proyecto de la carretera. (AGN, Archivo General de Navarra).

la fundación de la colegiata de Santa María.

En este collado se han practicado excavaciones en diferentes épocas. En 1934 el canónigo Agapito Martínez Alegría (JIMENO JURÍO, 1973), después de una limpieza en torno de la vieja ermita, excavó en su solar apareciendo 12 esqueletos y algunas monedas inglesas, pero no consta el hallazgo de materiales romanos.

Posteriormente en 1951, L. Vázquez de Parga, realiza nuevas excavaciones en la cabecera de la antigua ermita, practicando una zanja de cuatro metros de largo, recuperando el fragmento superior de un ara romana, que conservaba parte de las dos líneas epigráficas superiores, dedicada al Sol Invicto, además de otras evidencias como sigillata hispánica del Siglo I d. C., varias monedas y un anillo de oro (MENÉNDEZ PIDAL, 1959). El año 2009, dentro del contexto de la película documental, "778 La Chanson de Roland", la empresa Trama realizo unas catas de comprobación hallando fragmentos de sigillata hispánica de época alto imperial además de restos humanos medievales (JUSUE *et al*, 2010).

Estas evidencias confirman una presencia romana en este collado pero nosotros nos tememos, que la continua actuación a través del tiempo ha alterado gravemente las posibles estructuras de época romana, cuyo descubrimiento, aclararía mucho los enigmas del Iter XXXIV.

La continuación desde este collado generalmente se ha descrito ascendiendo hacia el collado de Lepoeder, pero hoy sabemos que no es así al haber descubierto evidencias que demuestran el descenso por el barranco de Luzaide-Valcarlos.

4.6. Tramo de Ibañeta a Luzaide-Valcarlos

Inicia el descenso separándose de la carretera por su parte oriental, haciendo un pequeño zigzag y en-

Fig. 73. Bajada en trinchera del camino viejo en Gabarbide

© 2017 Martínez-Txoperena & Zubiria-Mujika

Fig. 74-75. Sondeo en Soraundi y fíbula recuperada.

Fig. 76. Escaneo de cortes y niveles.

Fig. 77. Entallado a doble escalón en Erredorai.

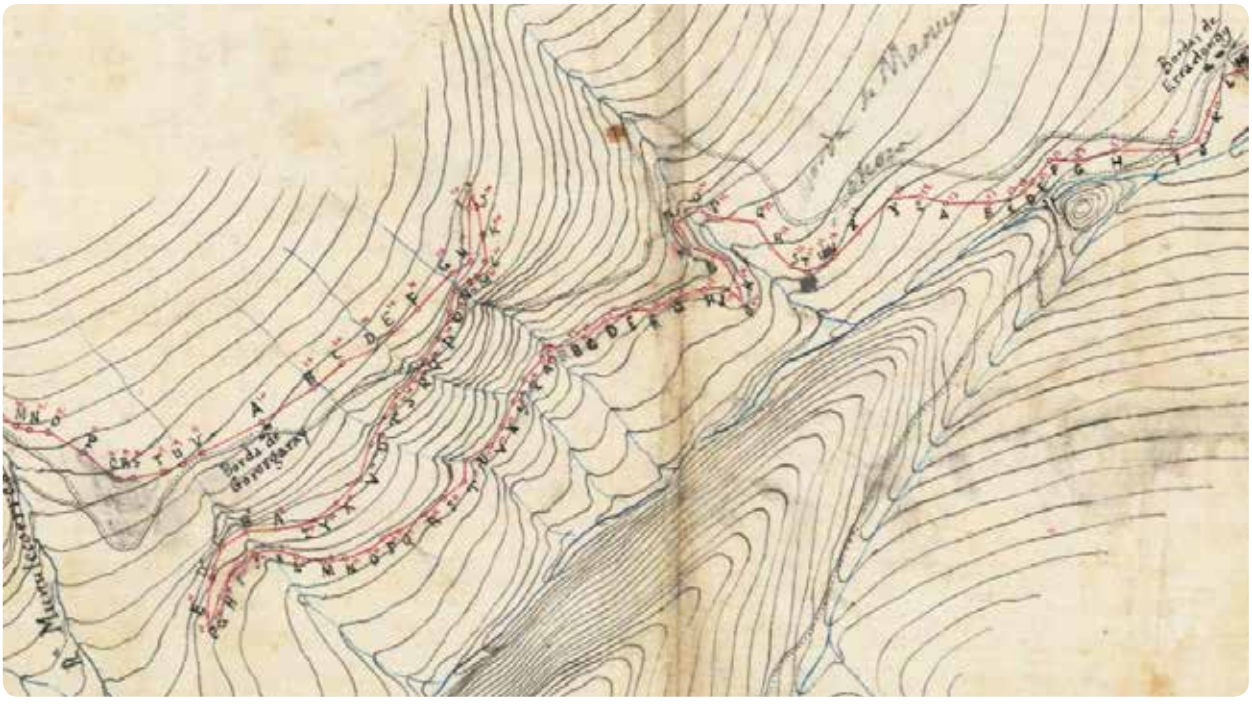
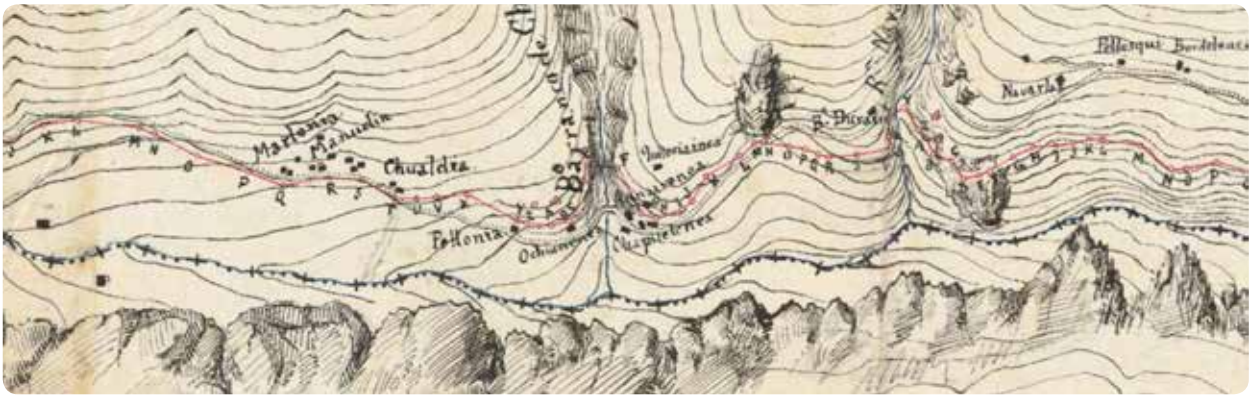


Fig. 78-79. Fragmento del mapa de A. Lagarde para la carretera NA. 135-A, y en el segundo plano del cruce por el barranco de Txapitel. (AGN, Archivo General de Navarra).



© 2017 Martínez-Txoperena & Zubiria-Mujika

Fig. 80. Tajea de la carretera construida en 1881 con reciclado de sillares.

seguida aparece la plataforma antigua debajo de la actual de manera que los vertidos de materiales originados en los sucesivos arreglos y ampliaciones han rellenado en algunos tramos la trinchera. a pesar de ello se identifica razonablemente.

En mayo de 1877 Aniceto Lagarde, a la sazón Ingeniero Jefe de Caminos de la Excelentísima Diputación Foral de Navarra, hace un escueto relato del proyecto para la construcción de esta carretera que uniría Roncesvalles con Valcarlos y cuando cita "el camino viejo" se refiere a los restos de la calzada romana.

De Roncesvalles a Ibañeta "en una longitud de 1.800 m y de allí siguiendo la ladera de los montes de la izquierda, por encima del camino viejo, baja en un zigzag a la casa llamada del Guardiano, de allí siguiendo la misma ladera y con otro zigzag baja a la borda de Gorosgarai. Desde aquí baja a la borda llamada de Barcelona y sigue poco más o menos a la altura del camino viejo hasta pasar el barranco de Chapitela, desde donde toma por los prados que hay sumamente inclinados debajo del camino viejo hasta entrar en este otra vez junto a Valcarlos en donde termina el trazado nuevo después de una bajada de 15 kms y en donde principia el trozo ya construido en 1858 de 3 km de Valcarlos a la frontera francesa".

El trazado de este tramo discurre con grandes plataformas y trincheras siguiendo el contorno de la ladera, atraviesa la carretera y alcanza la regata de Infernuko Erreka (Zubibeltz) con entalles en la roca y plataformas amplias para continuar por la ladera oriental, que no abandonará hasta descender todo el puerto.

Antes de llegar al siguiente barranco sus constructores tuvieron que superar un afloramiento rocoso realizando un gran entalle para continuar el descenso, siempre con un desnivel continuo y razonable. Más abajo se integra en la carretera discurriendo práctica-

Fig. 81. Descenso con derrubios del ensanchamiento de carretera.

Fig. 82. La plataforma con derrubios de la carretera.

Fig. 83. Descenso en Trinchera por la ladera de Gabarbide.

Fig. 84. Plataformas, alta de origen romano y baja alternativa medieval.

© 2017 Martínez-Txoperena & Zubiria-Mujika

mente al mismo nivel para alcanzar Gorosgarai.

En este sitio existió desde la antigüedad una venta-hospital de peregrinos y casa de camineros, transformada en la actualidad en bordas ganaderas. Poco más abajo vuelve a cruzar la actual carretera en dirección noroeste para descender a la regata de Errekaundi, pasando por Soraundi[17]. Este lugar se consideró que reunía condiciones. Para realizar un sondeo estratigráfico, aunque sólo se recupero una fíbula de bronce (LE BOHEC YANN, 2013).

A partir de este barranco la vía está prácticamente tallada en las pizarras, esquistos y cuarcitas. En este tramo, tras la limpieza de la vegetación y hasta llegar a las bordas de Errekaundi y Erredorai, se pueden apreciar largos tramos con entalles en la roca a "doble escalón".

Así mismo cabe señalar que a consecuencia de la impresionante tormenta ocurrida el 4 de Julio de 2014 se produjo un gran arrastre de materiales que limpiaron el cauce del barranco lo que nos permitió descubrir que en la construcción de la carretera en 1877, en el puente para salvar la regata Erredorai, se reutilizaron sillares almohadillados, posibles restos del puente romano que se hallaría a unos 50 metros aguas arriba del actual, que habrían sido arrastrados por el agua. Son 8 los sillares de cuarcita visibles y están colocados en las esquinas de la tajea sin tener en cuenta la forma y la posición para la que fueron

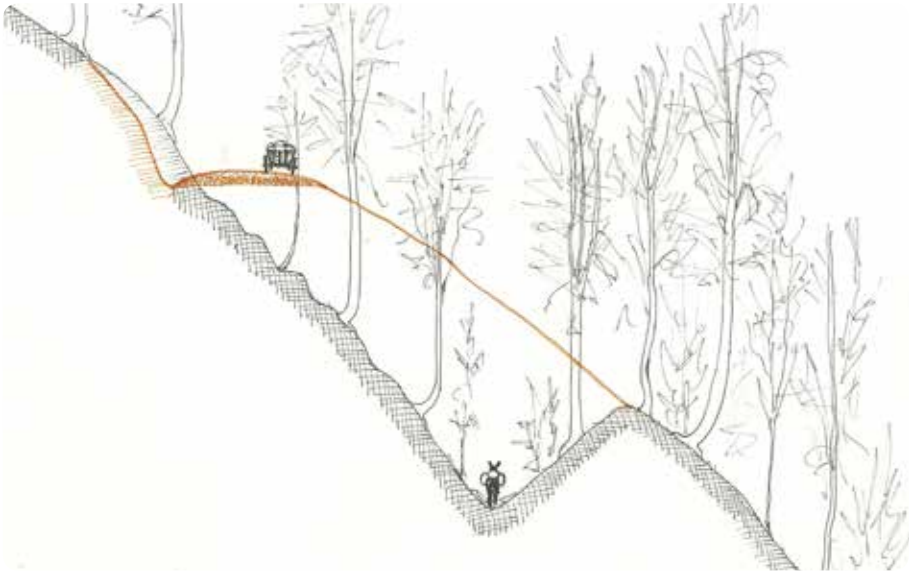


Fig. 85. Evolución de la calzada en Gabarbide.

Fig. 86. Nivel original tallado en la roca.

17. En este lugar se realizó un sondeo de 2x1 m. y se recuperó una fíbula romana de bronce, documentando varios hogares. Se interpreta como un área de descanso o acampada de esta época.

tallados originalmente.

Una vez cruzada la regata de Erredoraiko Erreka, la carretera secciona la calzada y a partir de este lugar discurría prácticamente por lo que es la actual carretera hasta el barranco de Txapitel. En este punto existe un puente nuevo de hormigón y otro antiguo de hierro que conjuntamente con un vertedero de escombros apenas dejan entrever el recorrido original del antiguo camino.

Superado este barranco la vía continuaba hasta volver a integrarse en la carretera pero a poca distancia la vemos de nuevo por encima, pasando por los caseríos de Lapitzenea (Nabarlatz), Eskilenia y Bordel para de nuevo juntarse con la carretera a la entrada de Luzaide-Valcarlos.

En el centro del pueblo de Luzaide-Valcarlos el antiguo camino desciende por debajo del núcleo urbano hasta la regata de Xokotoko Erreka, donde todavía se aprecian restos de un viejo puente y nuevamente por la carretera actual continua hasta Pekotxeta, situándonos a una cota de 250 m. sobre el nivel del mar. A partir de ese punto el valle se amplía suavizándose el paisaje y sin apenas desnivel continúa por la margen izquierda del río en dirección a Saint Jean Pied de Port-Donibane Garazi.

El desnivel que salva la calzada entre el collado de Ibañeta y el barrio de "Ventas" de Luzaide es de 826 m, con un recorrido de 17.1 km. aprox. lo que nos da una media de un 4, 8 % de pendiente.

Fig. 87. Gran trinchera llegando a Zubibeltz.

Fig. 88. Trinchera en esquistos negros.

© 2017 Martínez-Txoperena & Zubiria-Mujika

5. La obra civil en el puerto de Ibañeta

Dentro de la clasificación jerárquica de las calzadas esta entraría en la categoría de *Viae publicae*, construida a cargo del estado o por su carácter estratégico *Viae militari* (ADAM, 1996), con financiación a cargo del ejercito. Por lo que hemos podido comprobar en los tramos conservados en el llano, la técnica no varía de lo visto en la mayoría de calzadas conservadas dentro del imperio

Tras deforestar una amplia franja, se marcaba una zanja de la anchura proyectada, incluyendo las cunetas. Se retiraba la tierra vegetal hasta eliminarla completamente y en esta zanja se vaciaba y extendía piedras y gravas de tamaño grueso. A continuación se extendía otra capa de zahorras menos gruesas. Se terminaba con la capa de rodadura a base de gravas y arenas finas bien compactadas. Todo esto conformando un perfil alomado que evacuara las aguas de lluvia rápidamente a cunetas y terraplenes.

El grueso total observado donde se ha mantenido es de 60-70 cm.

Así como en el llano se observa perfectamente la elección (siempre que era posible) de las lomas naturales, con el objeto de ahorrarse al máximo la construcción de cunetas y a la vez alejar las aguas del camino, en el puerto no tenían este problema pues además de la pendiente continuada, todo el recorrido se construyó con plataforma.

No hemos visto evidencia de tajeas, alcantarillas ni puentes. Evidentemente tuvo que haberlas pero solo han perdurado como hemos dicho algunos sillares almohadillados, reciclados en una tajea o pequeño puente construido en la actual carretera en el siglo XIX, aunque podemos intuirlas en la toponimia que aporta datos interesantes que comentaremos mas adelante.

El primer tramo del descenso desde Ibañeta discurre en fuerte ladera pero sin dificultades importantes por ser básicamente tierra o esquistos estratificados fáciles de retirar.

Fig. 89. Nivel original de la plataforma tras cruzar Zubibeltzeko erreka.

Fig. 90. Plataforma con necesidad de muros de contención.

© 2017 Martínez-Txoperena & Zubiria-Mujika

Conforme se avanza las laderas se van haciendo cada vez más abruptas y empiezan a tropezarse con obstáculos rocosos que solventan sin necesidad de muros de contención.

Llegando a Zubibeltz necesitaron construir un pequeño puente y si tenemos en cuenta el significado de su topónimo, puente negro, sería la misma piedra (esquistos oscuros) que extraían en la explanación de la plataforma las que se utilizaron.

A partir de este lugar la plataforma tiene más dificultad técnica y apunta la necesidad de muros de contención en un pequeño tramo.

En otro punto, en vez de rodear un saliente rocoso, practican un corte en la roca en forma de zanja. Con el paso del tiempo las paredes se han derrumbado y no permiten ver el nivel original.

A continuación en una longitud de unos 2000 m. discurre con plataforma eminentemente terrera y habrían sido necesarias cuatro tajeas para salvar los pequeños arroyos.

En este tramo se dan las mejores condiciones del puerto, tanto por la morfología del terreno como por la distancia y disponibilidad de agua, para la instalación de un *Estatium.* De hecho, al menos desde la Edad Media ha existido en este lugar la venta-hospital de Gorosgarai. Al final de este tramo llegamos a Errekaundi, donde también sería necesario un pequeño puente.

A partir de aquí la calzada está prácticamente tallada en la roca, pero serían necesarios muros de recalce para dotar a la plataforma de la anchura suficiente.

Donde los paredones rocosos son muy verticales la experiencia les haría dudar de la consistencia de los esquistos. Para ello practicaron por encima de la plataforma cortes de descarga con lo que evitarían en gran medida el desprendimiento de rocas sobre la calzada.

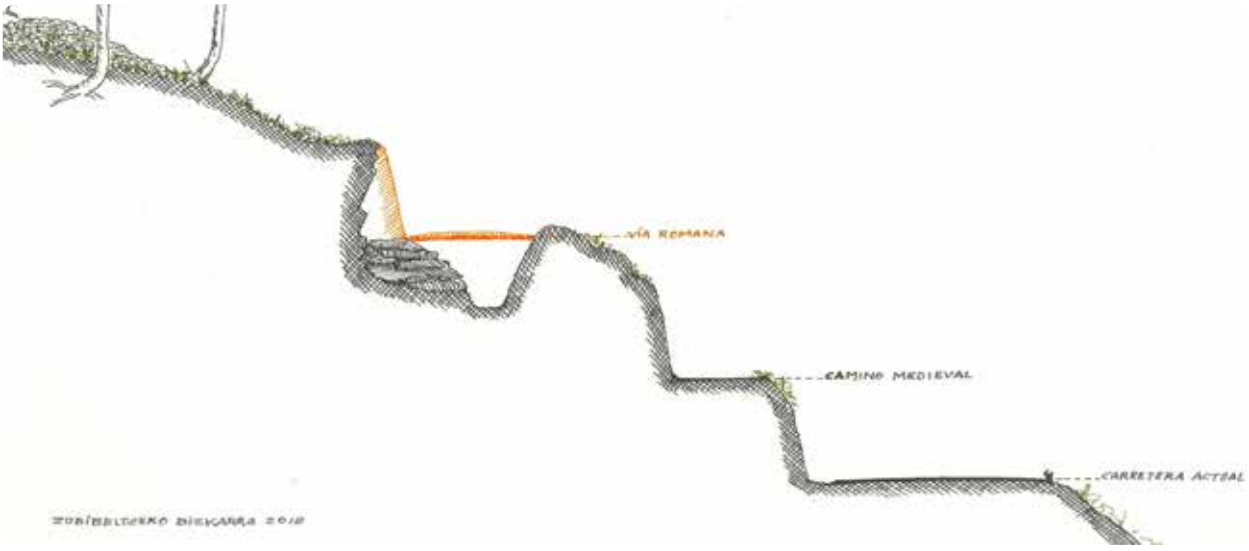


Fig. 91. Evolución en Zubibeltzeko bizkarra.

Fig. 92. Gran trinchera en Zubibeltzeko bizkarra.

© 2017 Martínez-Txoperena & Zubiria-Mujika

Siguiendo el trazado se atraviesan zonas de cascajeras procedentes de la disgregación de las laderas. Las piedras son de tamaño variado y resultarían muy adecuadas para el afirmado de la calzada. En algunos puntos se aprecian los huecos en el terreno originados por la extracción de zahorras en canteras naturales.

A partir de aquí la ladera se suaviza un poco, permitiendo de alguna manera la construcción de viviendas en tiempos históricos[18]. Llegando al barranco de Txapitel, al tratarse de un torrente de mayor caudal se necesitaba de un puente de mayor entidad y dimensiones, que permitiera salvarlo sin problemas. Hasta el siglo XX, existió uno de madera sobre estribos de piedra, como al parecer eran todos los de este camino. En la bajada a este puente vemos los únicos muros de contención conservados, aunque no podemos asegurar que sean de origen romano[19].

Así mismo tampoco nos parecen romanos los restos del puente de Xokotokoerreka[20], donde perduran parcialmente los dos estribos del mismo que soportarían un tablero de madera.

La dificultad técnica para la construcción de esta vía

Fig. 93. Descenso en trinchera entre Zubibeltzeko bizkarra y Otxinen erreka.

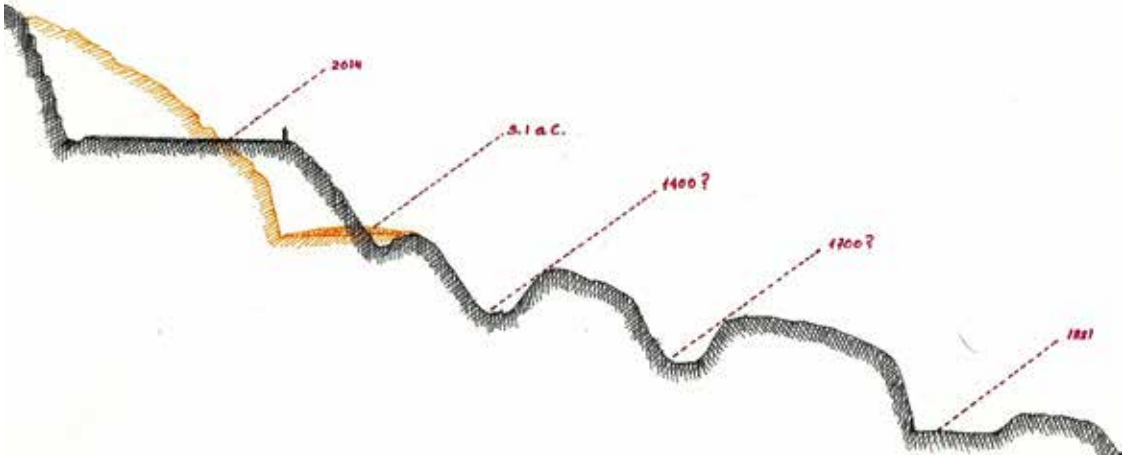


Fig. 94. Evolución en Epersaroko bizkarra.

18. Junto al camino, existieron una serie de casas formando el barrio de Artxurieta, aunque parece que antiguamente era denominado como Gaindola, perdurando hasta la actualidad los nombres de Boloquia (Bon Loc), Marlonia, Manuelin (Manuelenea) y Chualdea (junto al puente).

19. Pegadas al camino, a ambos lados del puente existieron varias casas habitadas y que en la actualidad se encuentran arruinadas y desaparecidas entre la espesa vegetación y un gran vertedero. Los nombres de éstas casas eran: Chualdea (Zubialdea),Pollonia, Ochianenea y tras cruzar el torrente Chapitelenea y Aunsarenea.

20. Este puente se sirvió de una gran roca desgajada y anclada junto al torrente, para con muros adosados a ella utilizarla como estribo sur del mismo.

© 2017 Martínez-Txoperena & Zubiria-Mujika

no parece que revistiera gran problema para los ingenieros romanos. El movimiento de tierras sería similar al de cualquier vía de montaña y los desmontes en roca no entrañarían gran dificultad a tenor de los grandes trabajos que se conocen en otras de las importantes vías que vertebraron el imperio romano. No obstante, en este caso, al abrir la carretera moderna[21], las evidencias conservadas en la roca fueron destruidas a lo largo de varios kilómetros aunque a pesar de todo han quedado las suficientes para poder valorar y calibrar estos trabajos.

La erosión y el prolongado uso que ésta vía ha sufrido después de perder el afirmado romano han generado una gran degradación y continuos deslizamientos de ladera de manera que el propio uso producía mayor erosión y tras sucesivos hundimientos se adaptaban nuevas plataformas que terminaban como malos caminos de mulas. Esto nos dificulta el poder proyectar la línea de ladera y de esta manera calcular la anchura, aunque en puntos concretos se puede comprobar una anchura aproximada a los seis metros.

A pesar de que hemos constatado que las dimensiones de la calzada en zonas llanas oscila entre 7 y 10 metros, creemos que en el puerto no necesitaban tanta anchura y que con cinco metros cumplirían sobradamente con las necesidades del tráfico, teniendo en cuenta la anchura de los carros y la sinuosidad del recorrido.

Para el trabajo en la roca se utilizarían las herramientas normales en estas labores; para el desmonte bruto, picos, barras de hierro, cuñas y mazas, aprovechando las grietas naturales de fractura y para el aca-

Fig. 95. Plataforma en Gorosgarai.

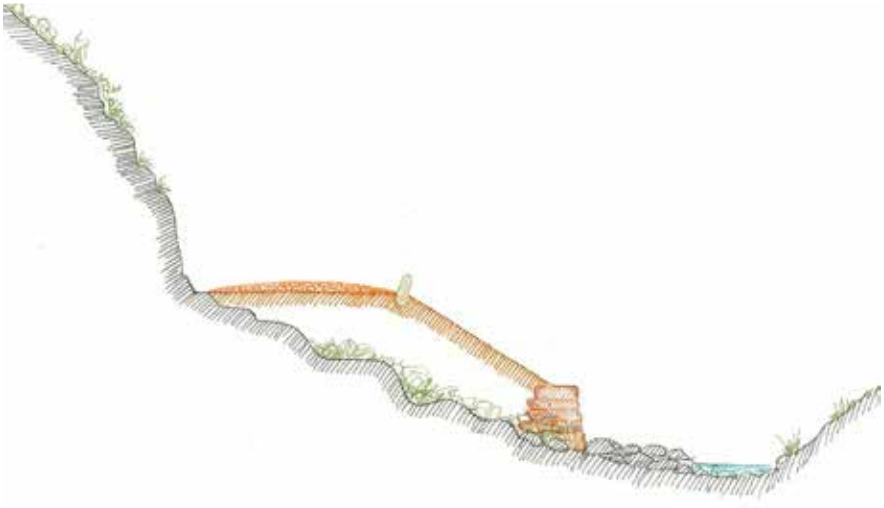


Fig. 96. Interpretación de la plataforma en Errekaundi.

21. La obra de ensanchamiento realizada por los años 70 del siglo pasado terminó por hacer desaparecer muchas de las evidencias, que se habían conservado tras la construcción de la carretera en el s. XIX .

© 2017 Martínez-Txoperena & Zubiria-Mujika

bado, el pico de cantero o escoda. No hemos observado el uso de cincel pero si la posible la utilización de puntero y maceta.

Este acabado, está muy bien representado y conservado en los paramentos verticales, observándose en algún punto las marcas dejadas por los ejes de los carros. También en los horizontales se pueden apreciar, aunque el frotamiento de ruedas y herraduras los haya desgastado tras la desaparición del afirmado de zahorras.

Vemos también un elemento que consideramos importante cual es el descubrimiento de algunos grabados en un punto del recorrido, alguno fácilmente reconocible y otros menos claros[22].

Parece que fueron realizados con el mismo pico o escoda a modo de "divertimento" o quizás como marca de cantero. Este tipo de manifestaciones no es común y no conocemos precedente en obras de apertura de vías.

Existen abundantes ejemplos en puentes y obras públicas de todo tipo (Duran, 2008, 18-24); unas veces como marcas de canteros, otras de replanteo o como simples grafitos, pero no tenemos constancia de grabados rupestres en cortes o desmontes de calzadas.

Fig. 97. Localización de la primera evidencia de la calzada.

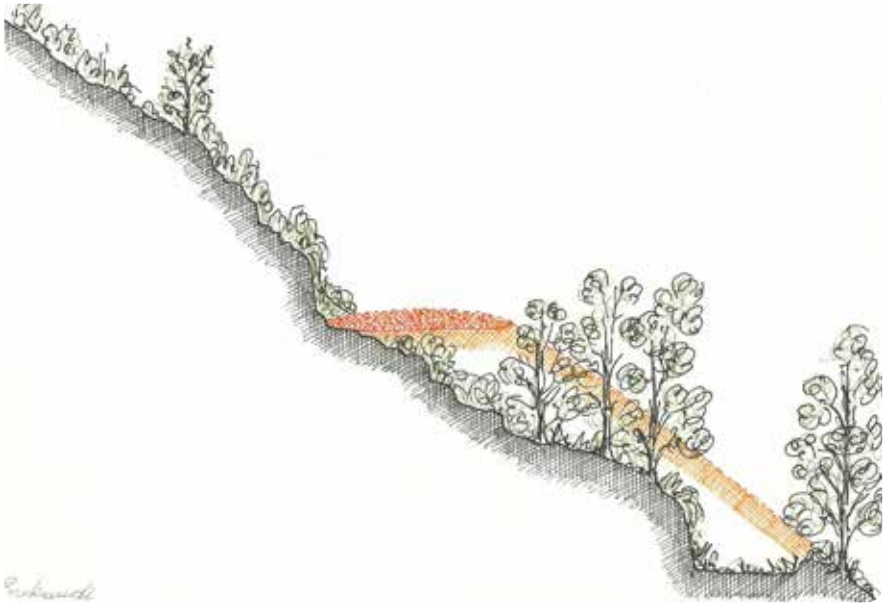


Fig. 98. Evolución de la plataforma en Errekaundi.

22. Fue Eneko Iriarte, geólogo y profesor de la Universidad de Burgos quien lo descubrió en una visita que hizo al recorrido de la calzada

Fig. 99. Restos de la plataforma tallada en la roca.

Fig. 100. Largo entalle en Errekaundi.

Fig. 101. Plataforma conservada con 6 m de anchura.

© 2017 Martínez-Txoperena & Zubiria-Mujika

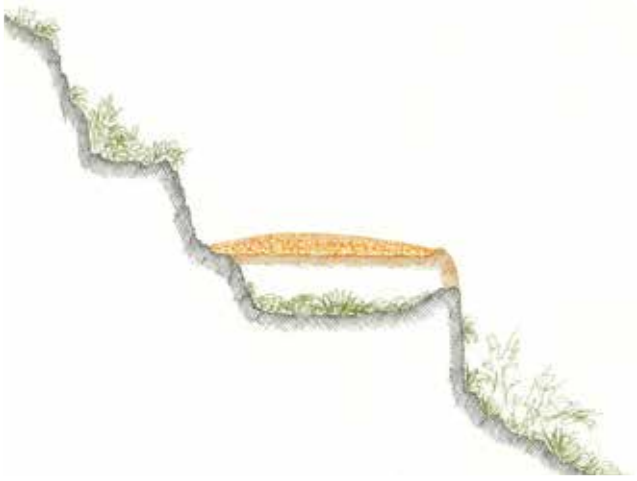


Fig. 102. Plataforma en el espolón de Errekaundi.

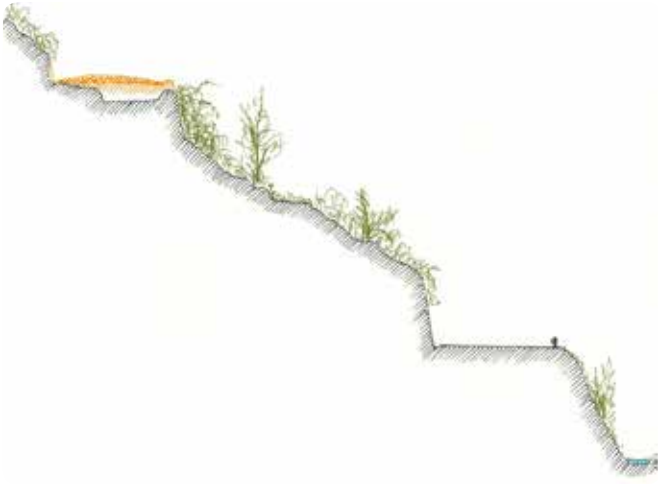


Fig. 103. Evolución entre Errekaundi y Erredorai.

Fig. 104. Evolución en Erredorai.

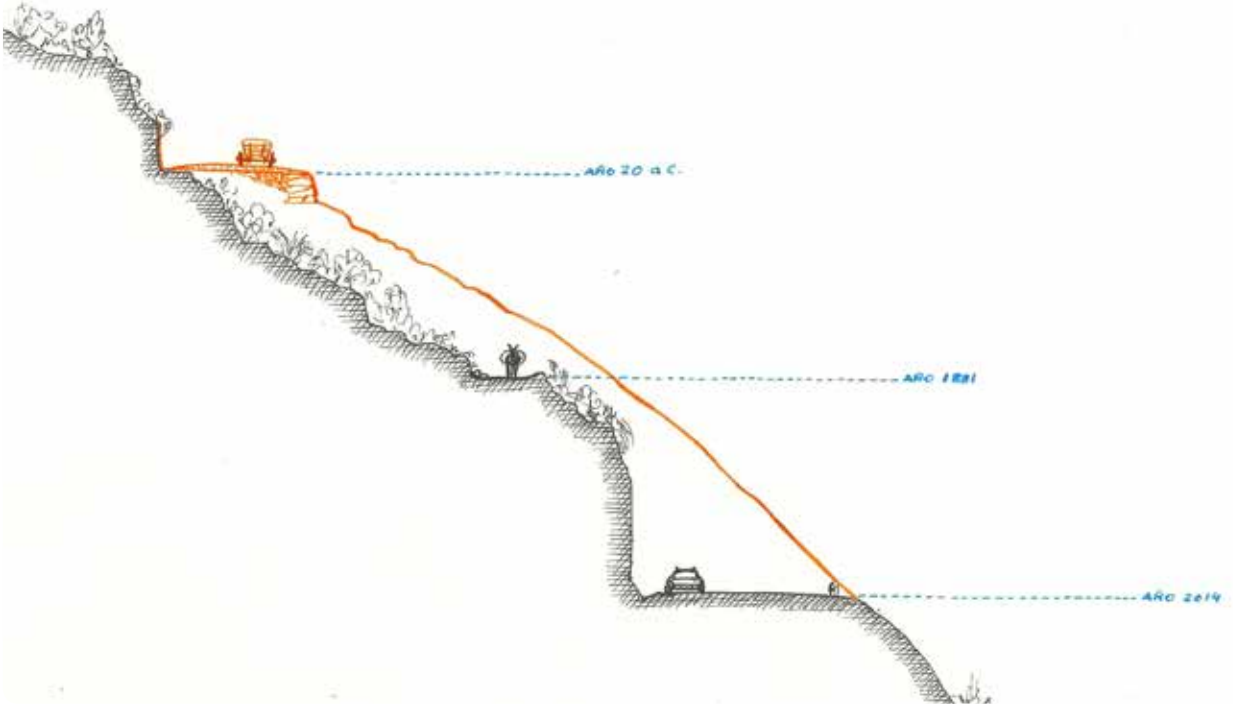


Fig. 105. Plataforma del camino medieval.

Fig. 106. Largo perfil del trazado en Erredorai.

Fig 107. Saliente rocoso cortado a pico y su evolución. La línea amarilla marca el nivel romano.

© 2017 Martínez-Txoperena & Zubiria-Mujika

Fig.108. Cuarcitas recortadas siguiendo el buzamiento antes de la limpieza en Txirriski.

Fig. 109. Txirriski después de la limpieza.

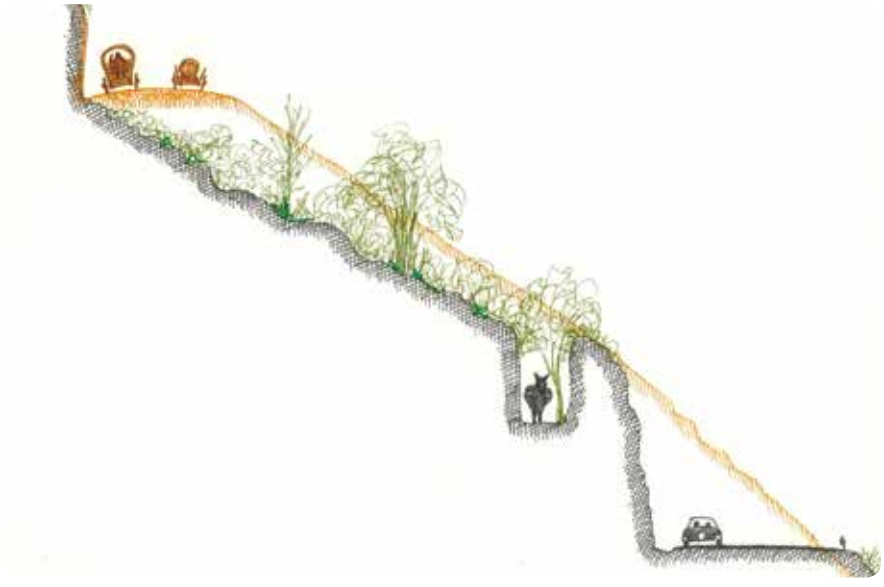


Fig. 110. Evolución en Txirriski con el paso encajonado para mulas.

Fig. 111. Sillares almohadillados reutilizados en el puente del siglo XIX.

Fig. 112. Plataforma entre Errekaundi y Erredorai.

Fig. 113. Figura grabada en los esquistos.

Fig. 114. Largo perfil de entalles entre Errekaundi y Erredorai.

© 2017 Martínez-Txoperena & Zubiria-Mujika

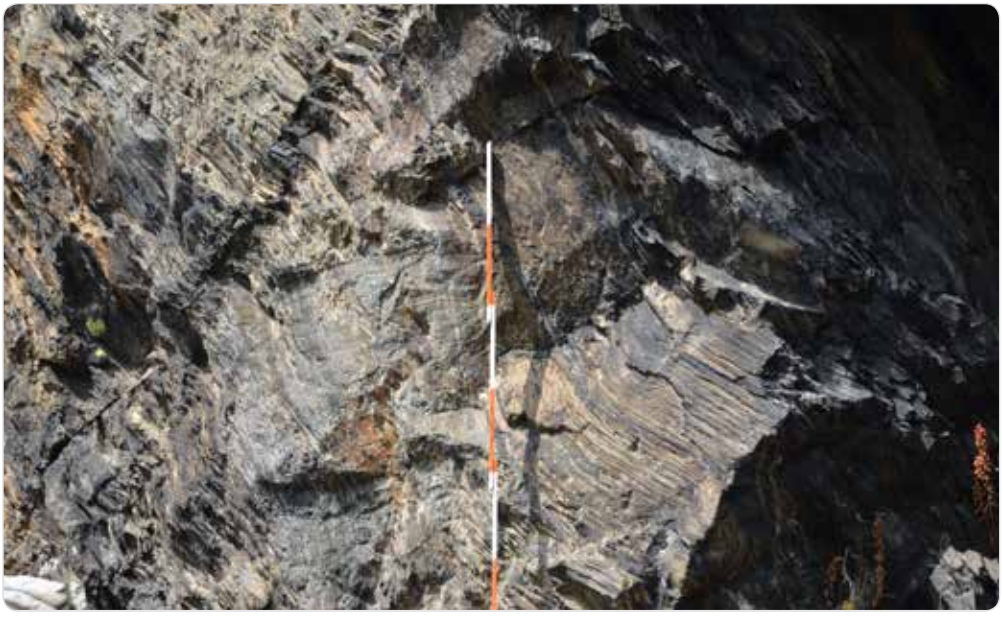


Fig. 115. Rozaduras de llantas y bujes de carro en nivel romano.

Fig. 116. Cuña para roca hallada en el trazado de la calzada.

Fig. 117. Estribos del puente en Xokotoko erreka.

© 2017 Martínez-Txoperena & Zubiria-Mujika

Fig. 118. Corte de la calzada en Zaldua (Auritz) donde conserva la loma.

6. Toponimia relacionada con la calzada

Teniendo en cuenta que mucha de la toponimia que disponemos viene directamente de la antigüedad es un valor a considerar porque frecuentemente nos aporta una información cierta pero hoy desaparecida u oculta por el paso del tiempo y el cambio del paisaje.

También ocurre que esta información, a veces, sólo la vemos "a posteriori" cuando coincide con otras evidencias que de manera casual o producto de una investigación sistemática nos conducen a prestar atención a esta fuente. Así ocurrió en nuestro caso con el hallazgo de los miliarios de Mugarriluze, que posteriormente nos llevó a identificar el topónimo Mugarriluze, (mojón alargado), con estas piedras, puesto que en un principio las confundimos precisamente con unos mugarris abandonados

Tampoco es fácil interpretar los topónimos al ser éstos de diferentes épocas y distinta procedencia (PALLI, 1981-82), en ocasiones desplazados con posterioridad o por la aparición de topónimos de carácter religioso y asistencial en relación con la vía.

Si llevamos a cabo un repaso o barrido de la toponimia cercana o relacionada con esta calzada, veremos una mayor concentración de topónimos relacionados con la vía en el barranco de Luzaide-Valcarlos hasta Saint Jean Pied de Port-Donibane Garazi, pero sobre todo, con alusión a los puentes, hospitales y ventas. También tenemos un topónimo relevante como es "Gabarbide" (camino de gravas), que parece referirse a la calzada en esta ladera.

En el resto del recorrido desde Sangüesa hasta Auritz-Burguete, los topónimos relacionados con la vía son más escasos. Esto puede ser debido a la despoblación que sufrieron los valles de Arce, Longida y Urraul, no conservándose la toponimia en la misma medida que en las zonas donde no se dio ésta. También hay que añadir que mucha de ella nos llega en romance o castellano, siendo más difícil de apreciar si procede de traducciones del euskera o son de épocas posteriores, cuando ya se había perdido el uso de éste idioma.

Aunque los nombres más usados en la península Ibérica para referirse a las calzadas son *Strata, Calciata,* Calzada, *Quinea* o Vía no hemos recogido ninguna cita en todo el trayecto, quizás el uso del vasco "bide" para referirse en este idioma a los caminos hizo innecesarias las formas latinas.

© 2017 Martínez-Txoperena & Zubiria-Mujika

Fig. 119. Trabajos de georradar en Artzi.

En las vías romanas es común que en época medieval aparezcan referencias a ermitas, hospitales, hostales, ventas o tabernas. Generalmente se trataba de fundaciones de señores potentados u órdenes religiosas para la atención de comerciantes, caminantes y peregrinos (GORROTXATEGI, 2007), pero cuyo origen en muchos casos se remontan a la época romana.

De esta manera tenemos que los ocho hospitales de peregrinos que existieron en Luzaide-Valcarlos son claramente medievales pero con la probabilidad que el origen de alguno de ellos esté en época romana. Otros como "Jauregiarostegi" (palacio de la herrería/carpintería), en relación directa con lo que se viene identificando como la Mansio de Iturissa-Eturissa, fuera probablemente su verdadero topónimo, hoy ligeramente trasladado al otro lado de la regata. El Ventorrillo en Liédena, muy cerca de la llamada villa puede ser otro ejemplo.

Arce-Artzi es otro topónimo que creemos puede tener relación con la vía ya que después de los sondeos llevados a cabo los años 2012 y 2013 hemos identificado un establecimiento de época romana que llega hasta nuestros días como un Señorío y donde hasta hace pocos años existió una venta al pie de la carretera, comprensible únicamente como pervivencia de otra instalación en el antiguo camino anterior a la carretera actual (S XIX.)

7. Reflexiones finales sobre esta propuesta

En el trabajo que durante varios años venimos desarrollando en esta zona quedan algunas incógnitas por aclarar y sería atrevido por nuestra parte si pretendiéramos resolverlas todas. Seguramente en el futuro aparecerán aportaciones y soluciones puntuales que cuestionarán algunos aspectos de nuestra propuesta.

Durante muchos años los componentes del equipo hemos adquirido experiencia y conocimientos diversos sobre el terreno que ha sido de gran ayuda para el desarrollo final de este trabajo.

El estudio de una vía no puede ceñirse sólo al estudio de su itinerario sin contar con el entorno inmediato e incluso comarcal, la influencia que estos caminos tuvieron en la población autóctona, en la economía, la industria, las costumbres o la religión.

Las menciones habituales a la ausencia de romanización y aislamiento cuando los autores se refieren a las poblaciones del Pirineo se demuestran trasnochadas y hoy podemos afirmar que una tupida red de poblamientos nativos ocupaban estas tierras, de la misma manera que en las tierras llanas, con la diferencia que en éstas los restos son más evidentes y en la montaña más difíciles de localizar y de recoger evidencias debido al manto vegetal que lo enmascara.

Javier Armendáriz realizó un gran trabajo de prospección que lo concretó en su tesis doctoral (ARMENDARIZ, 2008), dando a conocer una importante nómina de poblamientos de la edad del hierro, de los cuales un buen número están relacionados con el entorno de esta vía. A éstos debemos añadir los cerca de 50 nuevos poblados que hemos descubierto recientemente en el curso de nuestras investigaciones, tanto siguiendo la *Asturica-Burdigala* desde Sakana, como en esta nueva vía de Sangüesa a Auritz-Burguete. Parece ser que muchos de ellos se abandonan en la encrucijada Repu-

blica-Imperio, unos por incómodos y otros por aculturación. Algunos se romanizan, se desarrollan y perduran y otros se deshabitan pero se vuelven a ocupar momentáneamente en el Bajo Imperio.

Sería demasiado extenso citar todos éstos poblamientos pero tenemos ante nuestros ojos un paisaje humano que nos permite intuir una organización del territorio anterior a la llegada de los romanos y la influencia que produjo entre los nativos su cultura y sus formas de vida.

No sabemos los motivos que produjeron el abandono de todos estos asentamientos, que tantos esfuerzos habrían exigido para su construcción, pero no creemos equivocarnos al pensar que la red viaria y la pax romana tuvieron mucho que ver.

Si bien es difícil asegurar cuándo se construyeron estas vías, podemos pensar que ya cuando Cneo Pompeyo Magno recibe el encargo de combatir al Procónsul Sertorio, rebelado y hecho fuerte en Hispania con un poderoso ejército, ya estarían en uso y parece que Pompeyo (GARCÍA MORA, 1991) conocía bien estos pasos, los utilizaba con el objetivo de aislar a Sertorio del apoyo que muchos aquitanos prestaban a su causa y de paso mantener contacto con la Narbonense y la metrópoli de donde recibir avituallamientos, refuerzos y dinero para el mantenimiento del su ejército (GARCÍA MORA, 1990).

Este aspecto cambia la manera de ver el *Saltus Vasconum*, siempre considerado pobre y salvaje, sólo poblada por pastores aislados de la sociedad romana, cuando en realidad las diferentes actividades de los naturales unidas a la actividad habitual del mundo romano, conformarían un ajetreado territorio, complementario y cosmopolita, donde los vascones aceptaron pronto las ventajas que el imperio proporcionaba y, como suponemos, fueran ellos mismos los que vigilaban, protegían y mantenían estas importantes vías de comunicación, comercio e industria. Detalle éste que lo intuimos en Ateabaltsa donde tanto las formas de habitación como las armas recuperadas en la necrópolis tienen poco que ver con las habituales de las legiones; por el contrario más parece tratarse de formas de vida nativas que de tropas legionarias, aunque sí apreciamos trazas de un cierto encastramiento del sitio, quizás un *castra aestiva* legionario en origen, redimensionado por fuerzas auxiliares nativas.

Una mayoría de investigadores que se han preocupado por esta ruta (DE BUFFIÊRES *et al*, 2006), ha considerado que hasta esta llanura de Errozabal o Irunzabal llegaba el Iter XXXIV de Antonino en su discurrir desde Astorga a Burdeos y por tanto Iturissa debería situarse en sus proximidades. Después de las excavaciones llevadas a cabo en los años 80 (PEREX, UNZU, 1998), estábamos más cerca de poder afirmar que esto era así pero hoy, a tenor de los hallazgos efectuados en la campaña de 2012 y de las posteriores investigaciones en curso, podemos confirmar la existencia de un importante asentamiento urbano que podía coincidir con lo que las fuentes clásicas citan como *Iturissa, Eturissa* o *Turissa* o quizás con el *Summus Pyrenaeum.*

Necesariamente debemos ser prudentes y confiar que las investigaciones en curso puedan aclarar estas incógnitas.

8. Conclusiones

En este trabajo describimos una nueva vía romana que comunicaba el Valle del Ebro con Aquitania a través del puerto de Ibañeta. Los hallazgos realizados nos permiten definir con exactitud el recorrido de la misma así como algunos de los establecimientos que daban servicio a la calzada, como es el caso del asentamiento en los términos de Auritz-Burguete y Aurizberri-Espinal, coincidente con la posible *mansio* o *civitas* de Iturissa y un importante yacimiento en Artzi. No obstante seguimos sin poder conciliar las distancias del Iter XXXIV.

Queda definitivamente fijado el trazado desde Ibañeta (1.056 m.) descendiendo por el barranco hasta Luzaide-Valcarlos sin tener que ascender hasta el collado de Lepoeder (1.432 m.), evitando los 400 m. de desnivel añadido que supondría una vía por éste trazado, tal y como ha sido descrita por algunos autores.

Tenemos un buen ejemplo de cómo un camino magníficamente trazado, que discurre por diferentes terrenos geológicos, ha llegado hasta nuestros días en diferentes estados dependiendo de esa misma característica y del uso al que fue sometido. En algunos tramos desapareció tempranamente, siendo sustituido por otros más acordes con las necesidades de los habitantes del país.

Tramos en llano donde se ha conservado hasta con su firme original y otros en ladera que, aunque sometidos a fuertes precipitaciones como es el caso del barranco de Luzaide-Valcarlos, la necesidad y el acierto en el trazado han mantenido el uso del camino a través de la historia.

Ha quedado suficientemente probado que efectivamente existió una calzada construida por los romanos, práctica, cómoda, muy utilizada y que el Estado se habría ocupado de su mantenimiento al menos hasta el s. V.

Es lógico pensar que en el año 778, cuando se dio la histórica batalla de Roncesvalles, se mantendría en uso sin grandes dificultades.

En la decadencia del imperio, por la falta de mantenimiento y la ausencia de organización, se habría deteriorado lo suficiente como para que las necesidades posteriores de los nativos no consideraran práctico la reparación de todo el trazado. Se realizaron atajos y variantes, convirtiéndose a la larga en un mal camino de bueyes y mulas, perdurando así hasta la ejecución del trazado de la carretera actual en 1881.

© 2017 Martínez-Txoperena & Zubiria-Mujika

9. Agradecimientos

Quisiéramos terminar el presente trabajo agradeciendo a todas las personas que de una manera o de otra nos han acompañado y ayudado para poder sacar adelante esta investigación.

A Juantxo Agirre Mauleon, arqueólogo responsable legal del proyecto y Secretario General de la Sociedad Aranzadi.

A Javier Velaza Frías, Catedrático de Filología Latina de la Universidad de Barcelona y epigrafista responsable del Corpus Inscriptionum Latinarum de Navarra, Por su asesoramiento inestimable ayuda en la interpretación y redacción de los miliarios.

A Jesús Rodríguez Morales, profesor de la Facultad de las Artes y las Letras en la universidad Antonio de Nebrija por su ayuda en la interpretación del miliario de Galerio.

Nuestro agradecimiento a Isaac Moreno Gallo por su interés y asesoramiento en el desarrollo de nuestras investigaciones.

A Lourdes Ancin, bibliotecaria de la Sociedad de Ciencias Aranzadi.

Muy especialmente al equipo que investigamos las antiguas vías de comunicación: Euken Alonso Gondra, Marta Berraondo Lahuerta, José Etxegoien Juanarena, Javier Puldain Huarte, Ramón Ruiz Cabestany.

A Jesús García y Jesús Sesma, arqueólogos responsables de la sección de Arqueología de Navarra por su continuo ánimo en nuestros trabajos de campo.

A los guardas forestales Rafa Ballano, Javier Diez, Roberto Jaukikoa, Isabel Olaortua, Alfonso Senosiain y todos los compañeros del servicio de guardería, por su continua disposición e inestimable ayuda siempre que nos hizo falta.

A nuestros amigos y colaboradores Louis de Buffieres e Ives Francisco por su preocupación, afición y esfuerzo en el estudio de estas vías y especialmente en el paso por Luzaide.

A la Sociedad de Ciencias Aranzadi que nos facilita los medios para realizar nuestras investigaciones.

A Eneko Martínez Iturri, técnico informático, que colaboró desinteresadamente para que durante las jornadas todo funcionara correctamente.

Así mismo agradecemos al Ayuntamiento de Auritz-Burguete por cedernos la infraestructura y la ayuda necesaria para la organización de las jornadas.

Y sobre todo a nuestras familias por su apoyo y comprensión durante el largo tiempo que hemos dedicado a éste trabajo.

10. Bibliografía

ADAM J. P.
1996 *La construcción romana, materiales y técnicas.* Primera edición en castellano, 301

ARCHIVO GENERAL DE NAVARRA
1859-1911 (AGN), Caja 109 205 (42319).

ALTADILL, J.
1928 *De Re Geographico-Histórica. Vías y vestigios romanos en Navarra*. 49-50. Imprenta de la Diputación de Guipúzcoa. Donostia/San Sebastián, 518-519.

ALMAGRO GORBEA, M.
1992, Los Celtas en la península Iberica: Origen e interpretación cultural. *Los Celtas: Hispania y Europa,* Madrid, 121-173.

ANDREU J. ARMENDÁRIZ J. OZCARIZ P. GARCÍA BARBERENA M. JORDAN A.
2008 Una Ciudad de los Vascones en el Yacimiento de Campo Real-Fillera (Sos del Rey Católico-Sangüesa), *Archivo Español de Arqueología,* 81, 75-100.

ARASA Y GIL, F.
2008-2009 Los miliarios de la vía Augusta en el país valenciano, *Anas*, 21-22, 351

ARANZADI T., BARANDIARÁN, J.M.
1953 Exploraciones de Prehistoria en las cercanías de Roncesvalles (Aurizberri-Auritz) y en Gorriti-Huizi, en 1925 y 1926, (*Munibe* año V, cuaderno 2º)

ARMENDÁRIZ J. VELAZA, J.
2006 El Miliario de Garinoain (Navarra), cruce de caminos entre Cara (Santacara) y Pompelo (Pamplona). *Trabajos de Arqueología de Navarra*, nº 19, 127-146

ARMENDÁRIZ MARTIJA, J.
2008 *De Aldeas a Ciudades, El poblamiento durante el primer milenio a. C. en Navarra,* nº 11, 47-50, nº 13, 55-58.

BAÑALES, J. M., BAÑALES, M.
1992 Nuevos restos romanos en Artajona. *Príncipe de Viana,* nº 14, 183-194.

BARANDIARÁN, I.
1973 Irun Romano. *Munibe,* nº1, 19-28

BARNES, T.
1981 *Constantine and Eusebius.* Cambridge, MA: Harvard University

BECERRO ANTIGUO DE LEIRE
AGN, 144

BIENES CALVO, J.J.
2012 Intervención arqueológica en el tramo de calzada romana de Ablitas (Navarra). *Revista del centro de estudios Merindad de Tudela,* nº20,127-135.

CASTIELLA RODRÍGUEZ, A.
2003 *Por los caminos romanos de Navarra.* CAN.

CANDUCI, A.
2010 *Triumph and Tragedy: The Rise and Fall of Rome´s Immortal emperors.* Sydney Murdoch Books.

CEAN BERMÚDEZ,
1832 *Sumario de las antigüedades que hay en España, en especial las pertenecientes a las Bellas Art*es. Madrid, imprenta de Miguel de Burgos, 153-157.

CHIC, G.,
1974 Una inscripción de la época de la tetrarquía hallada entre Écija y Estepa. *Habis*, 5,

CIÉRVIDE, R.
1976 Toponimia del Becerro antiguo de Leire (S.XII-XIII). *Fontes Linguae Vasconum, nº 23,* 260-261.

DE BUFFIÉRES L., DESBORDES J. M., BLOT J., CASAUBON J.
2006 *De la voie romaine au chemin de Saint-Jacques: le franchissement du por de Cize.* Eusko Ikaskuntza.

DUPRE-MORETTI E., SAINT-ARROMAN C.
2012 *Les mines romaines de Teilary (Urepel, Basse Navarre).* Ikuska.

DURAN FUENTES, M.
2008 Marcas y Grafitos en las obras públicas romanas. *IV Congreso de obras públicas romana*s, Lugo

ERICE LACABE, R.
1995 Las fíbulas del nordeste de la península Ibérica: siglos I a. C. Zaragoza. *Die römischen plattenkopffibeln des typs Iturissa der Provinz Tarraconensis.* Provinzialrömische Forschungen, 289-300.

ESCALADA RODRIGUEZ, F.
1943 *La Arqueología en la villa de Javier (Navarra),* 89-169, 283-285

EUTROPIO,
1887 *Breviarium ab urbe condita.* Editado por F. Ruehl, Leipzig, Teubner.

GARCÍA MORÁ, F.
1990 Las primeras repercusiones del conflicto sertoriano en Tierras Vasconas. *Segundo congreso general de historia de Navarra,* P.V., Anejo 14, Pamplona 1990, pp. 207-216
1991 *Un episodio de la Hispania Republicana: La Guerra de Sertorio.*

GORROTXATEGI NIETO, M.
2007 *Camino "bide" en la toponimia vasca.* Fontes Linguae Vasconum, nº 104, 141-160.

IDEM. MODELICA. SMAC (PRODUCTORAS)
2011 *778, La Chanson de Roland.* Director y Guionista, Olivier van der Zee. (Documental).

JIMENO, A.
1980 *Epigrafía romana de la provincia de Soria,* nº 138

JIMENO JURÍO, J. M.
1973 El mito del camino alto. *Príncipe de Viana*, 34, 145, 100.

JUSUÉ, C. UNZU, M. GARCÍA BARBERENA, M.
2010 Evidencias Arqueológicas sobre la muerte en el Camino de Santiago. *Trabajos de Arqueología de Navarra,* 22, 2010, 195-259.

LABEAGA MENDIOLA, J. C.
1987 *Carta Arqueológica del término municipal de Sangüesa (Navarra),* nº 6, 21-27

LAGARDE A.
1859-1911 *Archivo General de Navarra, Proyecto de Camino vecinal de Roncesvalles a Valcarlos.* Caja 109, 205 (42319).

LE BOHEC YANN
2013 La bataille de Teotoburg. *Varusschlacht im Osnabrücker,* Gmb H Museum und Park Kalkriese

LOSTAL PROS, J.,
1992 *Los miliarios de la provincia tarraconense,* 126-127
2009 *Los miliarios de la vía romana de las Cinco Villas y del pirineo aragonés,* 222-223

MENÉNDEZ PIDAL R.
1959 *La Chanson de Roland y el neo tradicionalismo*, 210

MEZQUÍRIZ M. A.
1974 Notas para el conocimiento de la minería romana en Navarra. *Príncipe de Viana*, 59-67

MEZQUÍRIZ M. A., UNZU M.
1988 De Hidraulica romana: el abastecimiento de agua a la ciudad romana de Andelos. *Trabajos de Arqueología de Navarra* 7, 242

© 2017 Martínez-Txoperena & Zubiria-Mujika www.traianvs.net

MORENO GALLO, I.
2009 *Item a Caesarea Augusta-Beneharno, La carretera romana de Zaragoza al Bearn,* 79

MUGUETA MORENO, I.
2005 Minería cuproargentífera en el reino de Navarra (siglo XIV). *Príncipe de Viana*, nº 235, 405-428

PALLI AGUILERA, F.
1981-1982 Toponimia de la Vía Augusta en Cataluña. *Pyrenae: revista de prehistoria i antiquitat de la Mediterrania Occidental*, nº 17-18, 343-366

PARENT, G.
2006 Anciennes activités minières et métallurgiques en zone frontalière. Une prospección autor de la vallée de Baïgorry. *Trabajos de Arqueología de Navarra*, nº 19, 269-292

PEÑALVER IRIBARREN X.
2014 Los brazaletes de vidrio en Euskal Herria. Contexto arqueológico. *Kobie,* 59-67

PEREX AGORRETA, M.J. UNZU URMENETA, M.
1987 Notas sobre la posible localización de Iturissa (Espinal-Navarra). *Primer congreso General de Historia de Navarra, Príncipe de Viana,* anejo 7: 533-562
1988 Nuevo asentamiento de época romana en Navarra. *Espacio, Tiempo y Forma*, serie II, Hª, t. I, 323-331
1997-1998 Necrópolis y poblado de época romana en Espinal (Navarra). *Trabajos de Arqueología de Navarra,* 13: 75-156.

PÉREZ DE LABORDA, A.
2007 *Ocho siglos de romanización. Del Nervión a los Pirineos.*

PÉREZ DE VILLAREAL V.
1982 *Aritzakun y Urrizate,* CAN, Pamplona, 165-182

PÉREZ J. M., GUILLAMI G.
2006-2007 Nuevas aportaciones epigráficas sobre el tramo Augustobriga-Numantia de la vía XXVII del Itinerario de Antonino, parte II. *BSAA Arqueología,* LXXII-LXXIII, 231

PLINIO
Historia natural, tomo XXXIII.

PONTE ARBELOA, V.
2010 *Régimen jurídico de las vías romanas.* 83, fd1poaru@uco.es. www. traianvs.net

POTTER, D.S.
2004 *The Roman Empire at Bay, AD 180-395 (The Routledge History of the Ancient World)*, Routledge

RODRÍGUEZ, A., FERRER, S., ÁLVAREZ, R. D.
2004 *Miliarios e outras inscricións viarias romanas do Noroeste hispánico (Conventos bracarense, lucense e asturicense*) nº 23, 24, 106, 233, 314, 373, 396, 458, 525, 600, 602.

ROLDÁN HERVÁS, J. M.
2007 El Camino de la plata: iter o negotium. *Gerión*, 336

SOLANA, J.M., SAGREDO L.
2006 *La política viaria en Hispania, S.IV D.C.*, 45-49

TARACENA AGUIRRE, B.
1949 La "Villa" romana de Liedena. *Príncipe de Viana* nº 37, 353-382.

TOBIE, J. L.,
1982 Le Pays Basque nord et la romanisation (1er siècle avant J.- C. 3e siècle ap J.- C.). *Bulletin Musée Basque,* 95,1-36.

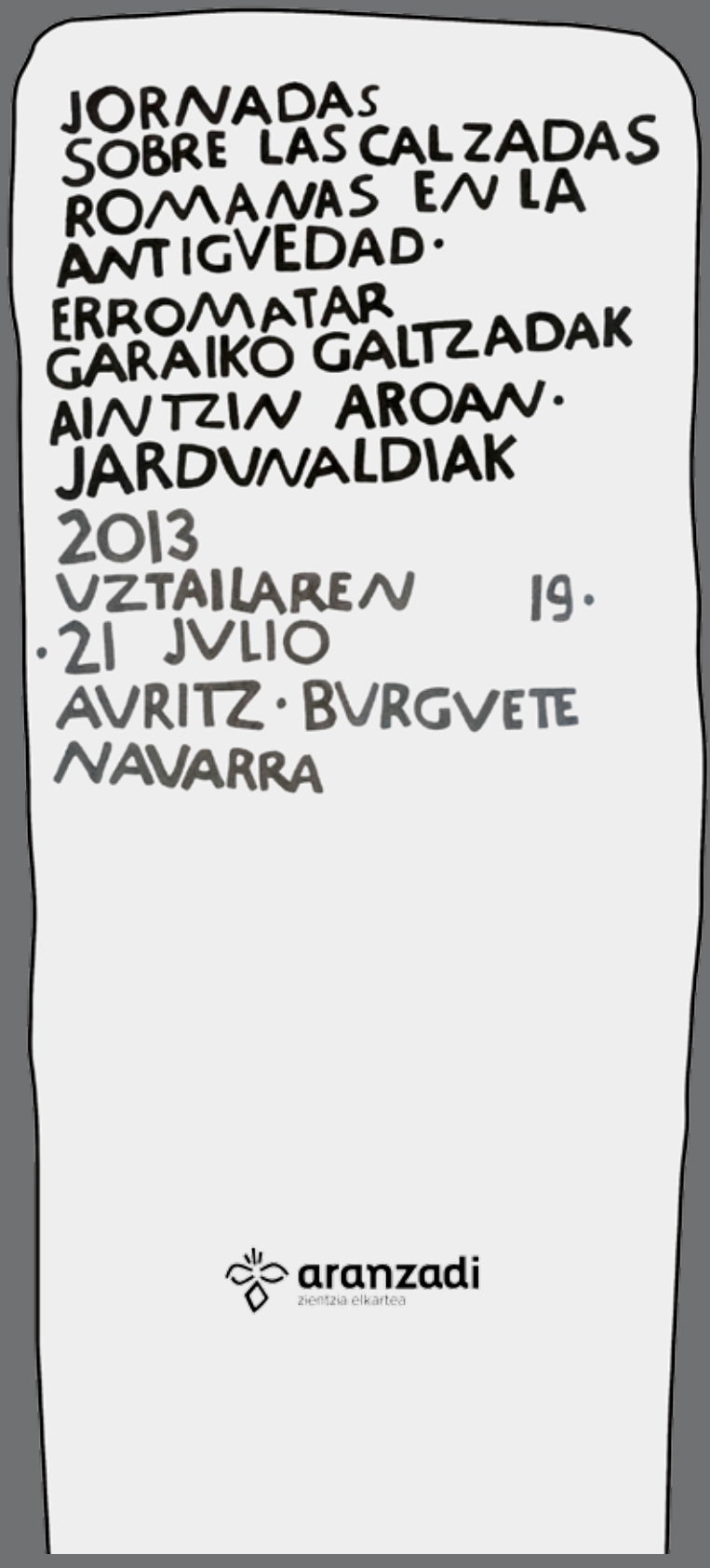
UNZU URMENETA, M. y PEREX AGORRETA, M J.,
2010 Segunda necrópolis de incineración de época romana en Espinal (Navarra). *Trabajos de Arqueología de Navarra*, 22. 93-114.

URTEAGA ARTIGAS, M.,
2008 Metalla Oiassonis, puerto y distrito minero. *Lugo,* 8-10

VELASCO, F. YUSTA, I. RODRÍGUEZ- ALLER, J. PEÑA, A.,
1996 Exploración geoquímica multimedia para el oro en el área de "Aritzakun erreka", Baztan (Navarra-España). *Geogaceta,* 20 (3), 688-691.

ZÓSIMO,
1992 *Historia Nueva.* Madrid: Editorial Gredos,

© 2017 Martínez-Txoperena & Zubiria-Mujika
www.traianvs.net



© 2017 Martínez-Txoperena & Zubiria-Mujika

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

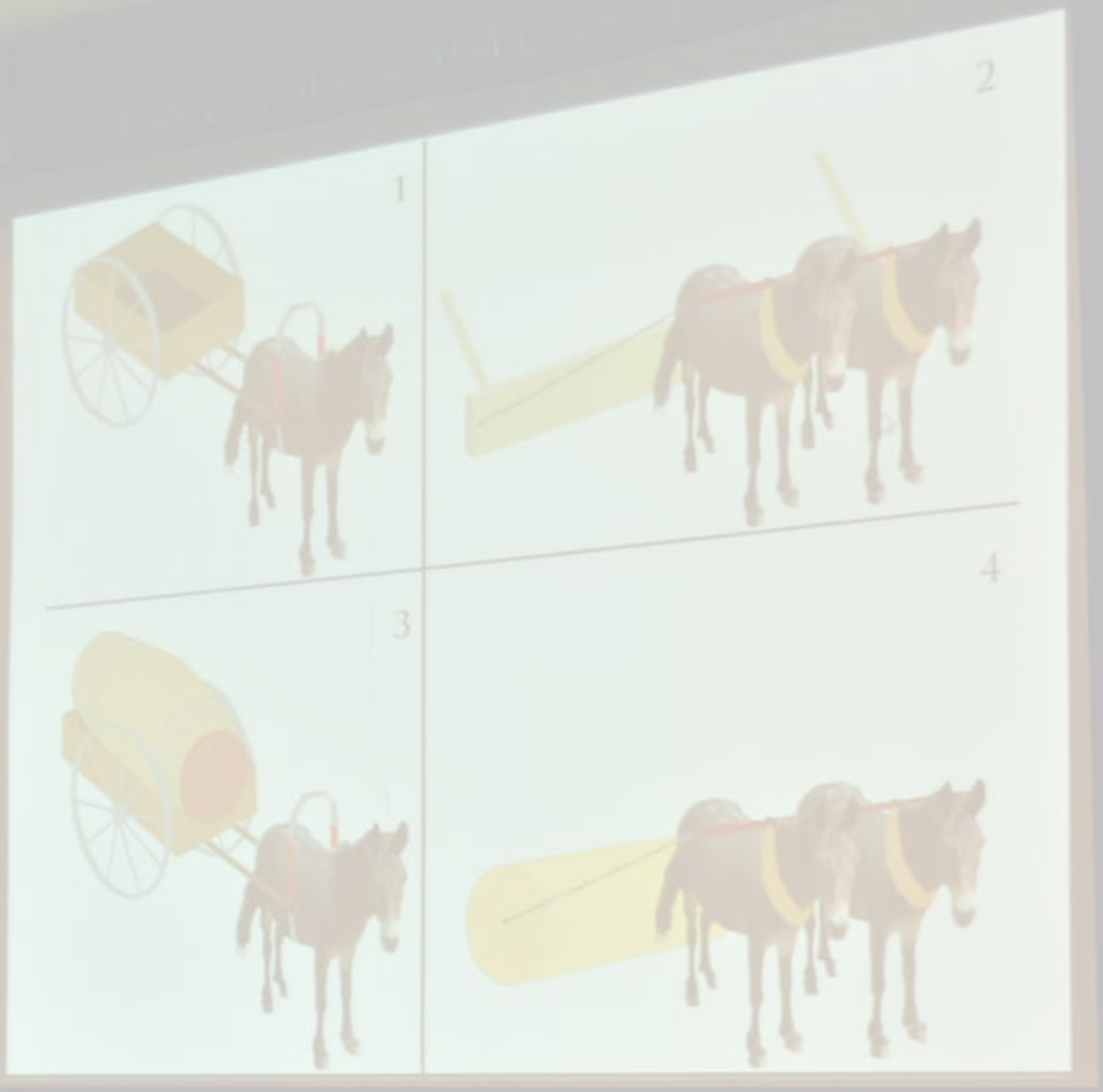
aranzadi
zientzia-elkartea
Zorroagagaina 11
20014 Donostia - San Sebastián
Tel.: 943 466142 • Fax: 943 455811
e-mail: idazkaritza@aranzadi.eus
www.aranzadi.eus

© 2017 Martínez-Txoperena & Zubiria-Mujika

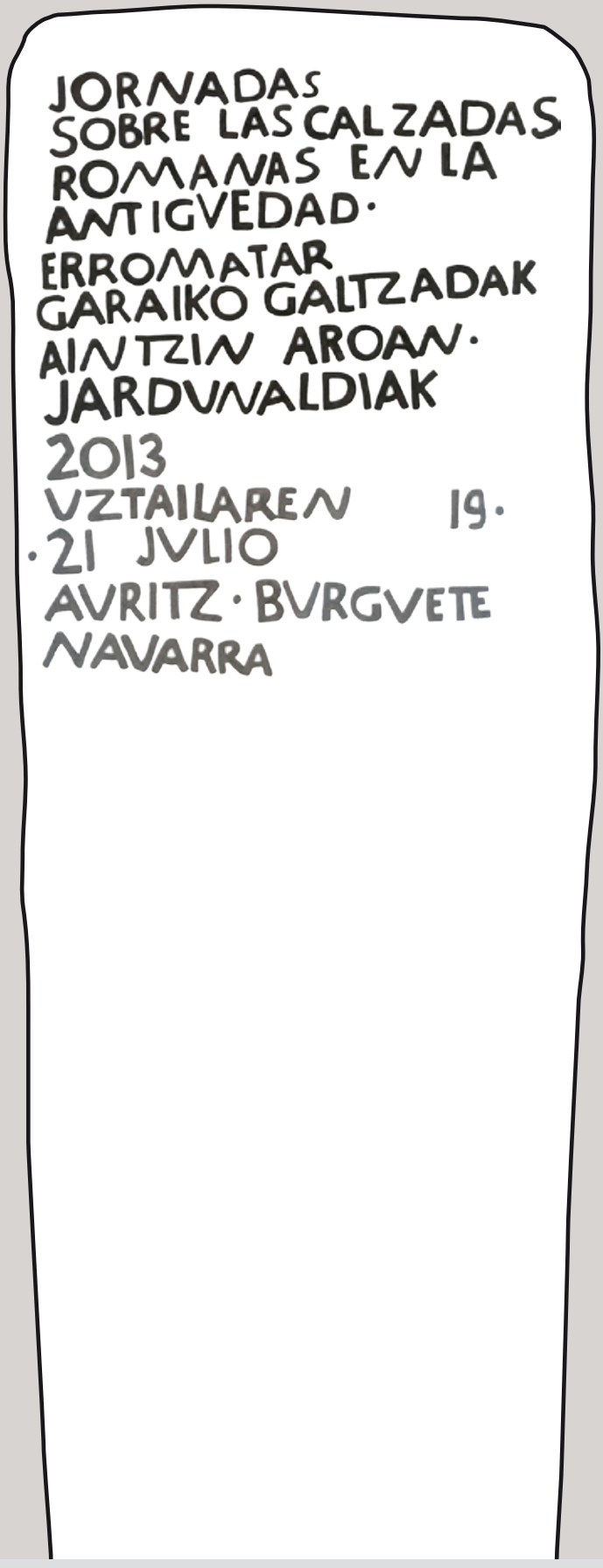
ÍNDICE - SUMMARY

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 Martínez-Txoperena & Zubiria-Mujika



© 2017 Martínez-Txoperena & Zubiria-Mujika



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 Martínez-Txoperena & Zubiria-Mujika

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