



# 1. Vías romanas en Castilla y León

## Historia de una investigación

Isaac Moreno Gallo

### 1. Introducción

Resumo aquí la labor llevada a cabo en el Proyecto de Investigación de Identificación, Diagnóstico y Análisis Técnico-Constructivo, de Vías Romanas en Castilla y León, entre 2006 y 2010, enmarcado en el Plan Patrimonio Histórico (PAHIS) de Castilla y León (Moreno, 2011) de las herramientas utilizadas, de la importancia de la técnica constructiva en la identificación de las vías romanas y de las nuevas consideraciones que se dedujeron sobre el método constructivo de las vías romanas

Al enfrentarse a la tarea de identificar las carreteras que los romanos construyeron en una amplia región natural como es la Meseta Norte peninsular, la actual Comunidad autónoma de Castilla y León y amplias zonas limítrofes, nos encontramos con una serie de factores que dificultaron mucho la misión. Habíamos averiguado que las vías romanas eran excelentes carreteras, dotadas de una potente estructura del firme y de unas características de trazado propias de este tipo de infraestructuras (Moreno, 2004). Éste fue precisamente el factor que más nos ayudó a en-

contrar lo que hoy queda de ellas de forma mucho más eficaz que ningún otro y con mucha diferencia sobre los otros indicios que pudieran barajarse.

Sin embargo, a las constantes dificultades intrínsecas que aparecen en la identificación de infraestructuras de tanta antigüedad, factores en cierta medida comunes a cualquier trabajo de este tipo que se emprenda en otras partes del viejo Imperio, otros nuevos se nos presentaron específicamente, como consecuencia de las características históricas y morfológicas de esta región que tratamos, que es, nada menos, que la más extensa región natural de Europa.

Los factores comunes que dificultan la identificación de las vías romanas en cualquier lugar son fundamentalmente:

- La desinformación generalizada sobre las características estructurales que deben buscarse en las vías romanas.
- El enmascaramiento sufrido por su conversión en camino moderno reestructurado por medios mecánicos.

- La destrucción total por la transformación de los usos del suelo, fundamentalmente por la roturación agrícola y por la urbanización.

Los factores particulares que se nos presentaron en la identificación de las vías romanas en Castilla y León fueron:

- En la Meseta Norte, los periodos históricos en la antigüedad se han caracterizado por crisis acompañadas de importantes movimientos poblacionales, llegando a fenómenos de despoblación de amplias zonas de este territorio, que han favorecido en gran medida el muy temprano desuso de estos caminos.

Este temprano abandono del uso de algunos de estos caminos, consecuencia en la mayoría de las veces de la pronta desaparición de las ciudades a las que servían, vino a provocar la roturación antiqusísima del camino y el borrado de la que hubiera sido la huella más evidente de su paso. La potencia cerealista que siempre fue la meseta norte y por tanto el incremento de valor del suelo roturado ha jugado en contra de las vías romanas.

En otras circunstancias, sin embargo, han permanecido como camino marginal, línea de separación de jurisdicciones, o al menos como lindero entre fincas.

- El número de ciudades romanas arrasadas en su totalidad y convertidas hoy en tierras de cultivo es especialmente notorio en Castilla y León, muchas de ellas sin huella ni siquiera en la toponimia de las poblaciones colindantes.

La arqueología, no ha resuelto aún la identificación de un buen número de estos yacimientos con determinadas ciudades antiguas mencionadas en los textos clásicos. Salvo en contadas ocasiones, no existe ninguna prueba científica del nombre de estas ciudades y si, desgraciadamen-

te, mucha especulación al efecto aceptada indolentemente como buena fuente, cosa de la que es muy conveniente huir.

De esta forma, los datos de relativa importancia que podrían haber aportado los documentos antiguos que mencionan caminos entre ciudades, como el llamado Itinerario de Antonino, quedan mermados hasta extremos insólitos, comparado con lo que ocurre en otras zonas.

Para mayor penuria documental, el otro gran documento antiguo de utilidad para la búsqueda de los trazados de las vías romanas, la llamada Tabula de Peutinger, no quedó conservada en su parte occidental, afectando la pérdida a Hispania y a Britania y por tanto al territorio que tratamos.

Conocidas estas circunstancias cuando se emprendió este trabajo, se estableció una estrategia que nos permitió salvar dignamente las dificultades que se presentaban. Se planificó la aplicación de una serie de herramientas que creíamos fundamentales, aunque no por ello fáciles de conseguir, para permitirnos documentar el paso de la vía romana, incluso en el caso de que esta ya no conservase ningún vestigio evidente.

Tal ocurrió con algunos documentos antiguos, medievales concretamente, que nos parecieron relevantes para la búsqueda de las vías romanas. Tras reiteradas comprobaciones y cotejos con otras pruebas sobre el terreno, se han constatado como de especial valor y permiten poner en evidencia la existencia del camino romano que, de otra forma, ni siquiera sería buscado en el sitio. Peor se nos presentó en el caso de una buena parte de la bibliografía contemporánea, cuyos datos se concluyen de argumentos especulativos alejados de la prueba científica.

La cartografía histórica es fundamental en estos trabajos, siempre que se trate de ediciones de carácter científico que nos aseguren suficiente precisión en los datos, fundamentalmente en los de tipo planimétrico y toponímico, ya que la altimetría no goza de buena salud en estos mapas. España cuenta con buenos documentos de este tipo, elaborados de forma sistemática solo a partir de principios del siglo XX, como son las planimetrías que sirvieron de base a lo que luego fue la primera edición de los mapas MTN 1/50.000.

Por otro lado, es también imprescindible para esta tarea investigadora una vasta cartografía moderna, en la que deben incluirse las ortofotografías del PNOA de varias ediciones que permitan un análisis previo del terreno y de las huellas presentes en él. Y como no, la ortofoto procedente del vuelo de 1956-57, realizada en esos años en convenio con la fuerza aérea de los Estados Unidos, presenta un enorme valor para estos efectos, ya que conserva el estado del terreno anterior a las grandes transformaciones territoriales de nuestro país.

Finalmente, el uso informatizado de todos los datos de partida y de los resultados que se van obteniendo, permite optimizar el trabajo realizado y extraer el rendimiento adecuado de la vastísima información que se llega a manejar en los estudios territoriales de este tipo, aún más cuando se emprende sobre grandes territorios como el que nos ocupó a nosotros.

Hoy en día se hace imprescindible implementar toda la base de datos cartográfica digitalizada, tanto la histórica como la moderna, en un Sistema de Información Geográfica (SIG) que permita el manejo adecuado de tan ingente número de datos, así como el análisis espacial de los resultados obtenidos del trabajo que a partir de ellos se desarrolle. Así nos lo planteamos nosotros y así lo hicimos.

## 2. Herramientas

Tradicionalmente han sido utilizados como herramientas básicas de apoyo para la investigación de las vías romanas algunos documentos básicos como el Itinerario de Antonino, que nos indica la existencia cierta de la vía entre determinadas poblaciones. También los mapas antiguos de cierta precisión que reflejaban los caminos importantes, o al menos los tradicionales, entre los sitios que se pretendía enlazar con camino romano.

En España, la carencia grave de los datos de la Tabula de Peutinger se ha intentado suplir frecuentemente con otros documentos geográficos, como la Cosmografía del Anónimo de Ravena. Craso error éste, ya que no se trata más que de una simple relación de ciudades sin relación necesaria con las vías que las unían, cosa que ha servido para hacer perder el tiempo a mucha gente que creyeron en el valor del documento para estos fines.

La tercera fuente de información que tradicionalmente ha sido utilizada en estas labores, ha sido el inventario de los yacimientos arqueológicos de la época a la que sirvieron los caminos que se buscan, en nuestro caso los romanos. Ya abundamos también en la inconveniencia de emplear este método (Moreno, 2004: 202 y ss.), aunque sistemáticamente haya sido empleado por tantos, probablemente por recomendación expresa de algunos autores (Abasolo, 1987).

Salvo las ciudades que comunicaban las carreteras de los romanos y los establecimientos que encontraban expresa utilidad en ellas o servían directamente a estas, ningún otro convenía establecerse al lado de la vía romana y así ocurría: *La vecindad*

de una gran carretera no es favorable para el emplazamiento de una granja, tanto por causa de los daños que los viajeros pueden ocasionar en las cosechas, como por la incomodidad que ocasionan las frecuentes visitas (Columela, I: 5).

Por tanto, los yacimientos no fueron, como veremos, herramienta de peso en nuestro trabajo. Las herramientas utilizadas por nosotros han sido aquellas que nos han permitido encontrar el vestigio físico de la vía romana de forma indudable. Ciertamente, buscamos las huellas más evidentes y más nítidas del paso de la vía romana sobre el papel, pero nunca acabamos de creerlas tales si no pudimos cotejar sobre el terreno la presencia de la infraestructura que buscamos.

Otras veces buscamos las huellas de la estructura de la vía romana directamente sobre el terreno, pero, cuando las encontramos, tampoco acabamos de creerlas tales si no las pudimos asemejar, técnica y constructivamente, con las características que sabemos que tenían las carreteras romanas. De esta forma, encontramos numerosísimos indicios de caminos antiguos y de supuestas vías romanas, pero finalmente fueron bastantes menos, aunque no pocas, las carreteras de los romanos que han salido a la luz.

Y tampoco fueron pocos los caminos importantes de épocas posteriores que nos aparecieron, esos Caminos Reales que no siempre se establecieron sobre los romanos, que nacieron en épocas muy posteriores, en la edad moderna muchas veces, en épocas en las que ni las ciudades eran las mismas, ni los intereses que empujaron a la creación de la comunicación eran ya los que fueron en el mundo romano.

## 2.1. La huella de su nombre

### Los manuscritos

Los romanos llamaban a sus carreteras, *viae*. El Itinerario de Antonino no menciona la palabra *vía* en ninguna ocasión y, sin embargo, es una relación de ellas. Relaciona las *mansio*, ahora sí, con esta misma palabra y relaciona una *mansio* tras otra y la distancia entre ellas.

El Itinerario es tan valioso como parco. Nos demuestra la existencia de las vías romanas entre las ciudades correspondientes, pero nada más. En nada ayuda a la identificación de las vías que no recoge y muy poco para saber de los trazados entre las ciudades que menciona. Dos mil años más tarde, es necesario buscar otros indicios al margen de este documento si se quiere avanzar razonablemente en la identificación de estos caminos y en el conocimiento del mundo al que sirvieron.

En esta labor, precisamente, se creyó conveniente la búsqueda de los datos en documentos de épocas posteriores, dado que los del mundo romano, que los hubo sin duda muy buenos, valiosos y prolijos, no nos han agraciado con su conservación hasta nuestros días.

Para ello, se recurrió a especialistas en la documentación medieval, por fortuna mucho más abundante en su conservación, aunque poco trabajada para estos fines de la caminería. Éste fue un equipo dirigido por Juan José García González, Catedrático de Historia Medieval de la Universidad de Burgos, formado por David Peterson, Lucía García Aragón e Iván García Izquierdo.

Los numerosos documentos medievales que se

trabajaron no describen vías romanas ni otros caminos, pero los citan frecuentemente con motivo de precisar correctamente las descripciones documentales para los que fueron generados, tales como donaciones, compra-ventas y registros de propiedades.

Se tuvo la ocasión de analizar miles de estas menciones a caminos, que no hacían otra cosa que delimitar las propiedades de que se trataba. Se cotejaron estas menciones con la naturaleza del camino ya identificado y que se podía observar sobre el terreno. Se consideró tanto la denominación que se empleaba para el camino como la época en la que se cita y de esta forma se pudo llegar a ciertas conclusiones sobre el valor de cada una de las palabras usadas para la identificación de las vías romanas.

En la alta edad media, la mención a *via* permanece en algunos documentos, pero enseguida aparece ya con mucha más frecuencia *strata* y *calçata*. Posteriormente es más común denominar *carraria* o *carrera* a los caminos de carros, permaneciendo la acepción de *semiter* o *semitario* para los que no tienen esa funcionalidad.

Sigue usándose, en toda la edad media y aún a partir del siglo XVI, la palabra calzada. Sin embargo, en época moderna, su uso comienza a estar alejado de su antiguo significado de camino con calzamiento o con infraestructura, de lo que se espera de una carretera romana, en definitiva. Existen zonas geográficas en España en las que se observa esta denominación aceptada ya para caminos de todo tipo, incluidas las cañadas de ganados que circulan sobre el terreno mismo, itinerarios sin ninguna estructura de afirmado en la generalidad de los casos. Se caracterizan por este fenómeno, amplias zonas en las provincias de Salamanca y de Ávila: “Además de cordel y cañada encontramos en el territorio estudiado la voz calzada, que no aparece en ninguna monografía,

en ningún repertorio ni en ningún Atlas con el significado de camino de ganado” (Llorente, 1989: 802) y “Calzada, en la acepción camino de ganado tiene que haberse usado en bastantes puntos del dominio lingüístico español, sobre todo en el ámbito centro occidental” (Llorente, 2000: 142).

Pero, si hubo que comprobar por experiencia propia y al compás de infructuosas búsquedas, que en la zona suroccidental de la región la palabra ha cambiado de significado a lo largo de la historia, por el contrario, al norte del Duero los lugares de “Calzada” se convierten en prácticamente infalibles indicadores del paso de vía romana. Todos sus derivados, como Calzadilla, Carracalzada, etc., que en algunas ocasiones han pasado a la toponimia de los mapas modernos, conservan el valor del dato. Existen excepciones, como no, a las que se suman los pocos topónimos que se han situado en el lugar incorrecto en los mapas, cosa que ocurre con más frecuencia en los de pequeña escala que en los de mayor precisión, como son los catastrales.

La dualidad Cañada Real y Vía Romana, ha sido tratada con mucha frecuencia en la literatura historiográfica, aunque a nuestro juicio sin ninguna fortuna. Normalmente se ha considerado que las vías romanas que coincidían con Cañadas Reales, hecho que se evidencia hoy en muchos casos, como en la famosa Cañada Real de la Plata en Extremadura, respondían a un aprovechamiento del trazado de la vía pecuaria por los ingenieros romanos. Nada más lejos de la realidad.

Esta coincidencia solo ocurre en las Cañadas Reales que fueron establecidas por normativa legal en la baja edad media sobre los caminos principales preexistentes. En no pocas ocasiones, estas Cañadas Reales que pasaban a ser también Caminos Reales, se sustentaban sobre la vía romana, infraestructura que

a partir de entonces era sometida al martirio erosivo del tránsito ganadero.

Y ha sido esta coincidencia la que ha llevado a especular sin ningún fundamento sobre la posibilidad de que las vías romanas se trazasen sobre caminos anteriores, tanto sobre caminos de génesis indígena a los que se adorna con algún episodio épico, como sobre prehistóricos caminos ganaderos. Este razonamiento, dado como cierto en tantos textos de prestigio, sin embargo, es insostenible desde un análisis basado en un elemental conocimiento de la ingeniería de las carreteras, técnica que los romanos aplicaron perfectamente a sus vías y que los pueblos anteriores desconocían por completo.

Regresando a la toponimia y a sus calificativos añadidos, *via antiqua* o *via publica*, en el siglo X, es siempre mejor indicador que una simple *via*. El mismo valor aportan estos adjetivos a *strata* o a *calçata*, a las que también acompañan en ocasiones.

Pero la voz más abundante en los documentos antiguos es la de *carraria*, convirtiéndose luego en *carrera*. Tan frecuente es su empleo para la mención de los caminos en la documentación del pleno medievo y en la bajomedieval, que se convierte casi en universal en determinadas colecciones documentales. Solo por casualidad puede asignarse la identificación de este vocablo con vía romana y la mayoría de las veces ni siquiera parece referirse a un camino principal. De esta forma, asignar algún valor a este vocablo para la mención a las vías romanas en la documentación, se hace poco menos que imposible. Siendo la palabra, por su génesis, la aplicable a los caminos para carros, debemos concluir que los carros acabaron yendo por cualquiera de los caminos. Aún hoy, se constatan bien las condiciones de muchos de estos caminos llamados así, siendo horribles para el tránsito de carros en cualquier época

del año y llegando a imposibles en tiempo húmedo. Nunca conocieron ni la más leve de las infraestructuras pétreas en su lecho.

Los caminos que buscaron su defensa del uso público a lo largo de la historia, lo hicieron con su asignación de propiedad al Reino constatada en su propia denominación. Presentando antecedentes medievales en alguna *karralia Dominica*<sup>1</sup>, del Señor o del Rey, no por eso los Caminos Reales eran buenos ni bien dotados para el viajero. La mayoría de estos caminos, por el contrario, eran malos de solemnidad, sin infraestructura, establecidos muchas veces sobre otros caminos tradicionales o ganaderos. Solo en los últimos momentos, en los siglos XVII y XVIII, se constatan tramos de caminos de este tipo de nueva planta.

Sin embargo, también se han constatado un buen número de Caminos Reales establecidos sobre el camino principal de tránsito mercantil de todos los tiempos, sobre la vía romana mismamente. Pero la casuística no es lo suficientemente representativa como para asegurar, ni de lejos, que en un Camino Real vayamos a encontrar alguna vía romana.

Si con estos nombres que encontramos en la documentación medieval, se ha podido ir identificando la naturaleza de los caminos a los que se referían, también, a través de los nombres actuales de algunos de los lugares por los que discurre la vía romana, se llega al mismo fin.

<sup>1</sup> ...*per termino de illa karralia Dominica...*

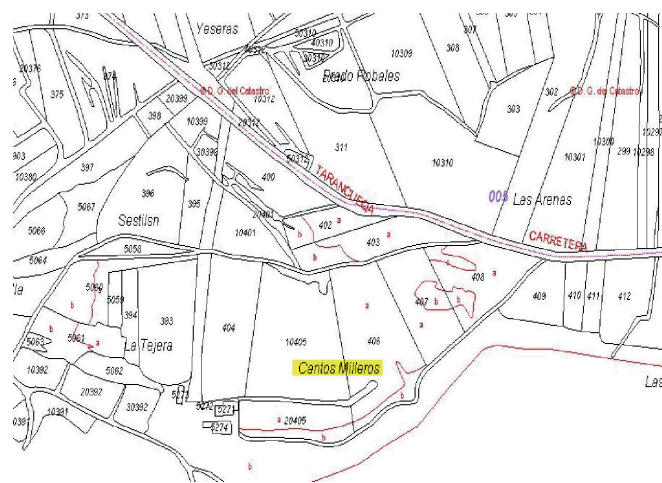
GARCÍA ARAGÓN, L. en Ruiz Asencio, José Manuel, Colección documental del archivo de la catedral de León (775-1230). IV (1032-1109), León, 1990, p. 581, doc. 1276.

## La toponimia

Como ya es sabido, la toponimia es también un instrumento valioso para estos fines. Los mapas modernos recogen en su base de datos toponímica algunos nombres que aluden al paso de una vía romana. Esto es así, porque los lugares han conservado muchas veces los apelativos que les caracterizaban desde tiempos remotos, aunque solo haya sido por la mera necesidad de identificación del sitio. Identificación que ha quedado grabada, tanto en la comunicación verbal de los lugareños como en los documentos escritos que han ido registrando los límites de las propiedades desde tiempo inmemorial.

Pero es necesario recurrir a la microtoponimia, esa que no recogen los mapas más comúnmente utilizados, para encontrar un potente instrumento identificador del recorrido de las vías romanas. Hoy, ya es posible el manejo de la información digitalizada del ingente acervo popular de la denominación de los sitios, los nombres de cada lugar del terreno. La inaccesible y otrora inmanejable toponimia catastral recogida en los mapas de la Dirección General del Catastro, ha estado desde siempre al servicio de la identificación de las propiedades para la recaudación de impuestos. No en vano, esta información se custodia por el Ministerio de Economía y Hacienda.

En la actualidad, la digitalización de toda esta información facilita su implementación en los Sistemas de Información Geográfica (SIG), así como su consulta, su filtrado y su análisis espacial, con cualquiera de los fines que se deseen y como no, con el objetivo de la identificación de las vías romanas, que aquí tratamos.



Los Cantos Milleros de Retortillo (Soria) en el mapa del Catastro(DGC).

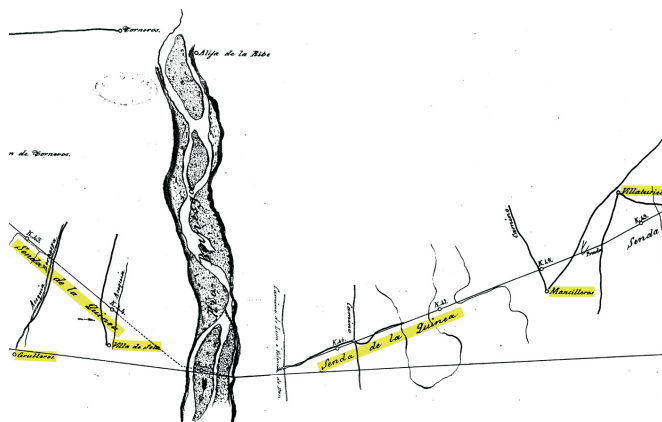
Si las menciones a los caminos en la documentación medieval y más concretamente a las vías romanas, ha de extraerse con infinita paciencia de ratón de biblioteca, leyendo innumerables páginas para extraer unas pocas citas, la informatización de la microtoponimia catastral, permite extraer en pocos segundos todos los nombres existentes en el banco de datos del Catastro, cuyo valor haya sido comprobado para el estudio de la caminería antigua.

El latín tardío, del que heredamos las *stratae*, las *calçatae*, o las *viae antiquae* y *publicae*, nos dejó también un amplio acervo de *millas*, *mijaras* y *mizaras*.

La Milla del Páramo (León), La Milla del Río (León), Milla de Tera (Zamora) o Milles de la Polvorosa (Zamora), son sólo algunos ejemplos. Varios pueblos en España se llaman Millares. Algunos lugares en el terreno se llaman, simplemente, la Milla.

Y sus derivados, Valdemizara en Sasamón (Burgos), Las Mijaradas en Hurones (Burgos), la Mijarada en Osorno (Palencia), los Cantos Milleros en Retortillo (Soria), etc., todos en la proximidad de su vía romana.





La Senda de la Quinea en el mapa de Cipriano Martínez de 1874.

Y siguiendo con los miliarios, Cuarte, es el nombre de sendos pueblos a cuatro millas de Zaragoza, de Huesca, de Gerona y de Valencia. Un Quinto de la misma procedencia hay en Zaragoza y un Sietamo en Huesca, etc.

Las siempre enigmáticas *Quineas* aparecen pertinazmente, tanto en la documentación medieval como en los nombres del terreno: la Senda de Quinea en la vía de Astorga a Carrión y la Calzada de Quinea en la de Osma a Tiermes (Menéndez, 1951: 38) y la Calzada de Guinea en algunos tramos de la vía de la Plata y el Puente de Guinea en el río Jerte (Roldán, 1971: 17).

En esta investigación se encontró la mención a la *Carraria de Quinea* en Villaturiel (León) en el año 1110<sup>2</sup>, que se refiere a la vía romana de Lancia a

<sup>2</sup> ...*la pars, carraria de Quinea...*

GARCÍA ARAGÓN, L. 2010, en: Domínguez Sánchez, Santiago, "Colección documental medieval de los monasterios de San Claudio de León, Monasterio de Vega y San Pedro de las Dueñas", León, 2001 p. 139, doc. 27.

Astorga. Como *Senda de Quinea* se seguía llamando aquí mismo, en 1874, cuando Cipriano Martínez recorrió la vía (Martínez, 1874).

La *Quinea* se le llama a la vía de Italia a Hispania en Valdesogo (León), en el año 1165<sup>3</sup>. La misma vía conserva hoy otro *Quinea* en Calzada del Coto (León) y un *Carraguinea* en Briviesca (Burgos), bien visibles estos últimos en los mapas modernos.

En la vía entre Clunia y Sasamón, aparece en 1272 como *Calzada de Quinega* en Caleruega<sup>4</sup>.

En 1215 se nos describe en un texto de Alfonso VIII como *calcatam Quinee*<sup>5</sup> el tramo de calzada, hoy llamada de la Plata, comprendido entre el cruce del río Cuerpo de Hombre y el pueblo de Calzada de Béjar.

En Villangómez (Burgos), hay un *Carraguinea* bien visible en los mapas modernos, *Guinea*, está en la vía romana entre *Veleia* y *Vxama Barca* (Álava) y precisamente, calzada de *Quinea*, llamaba el Cantar de Mío Cid a la vía de Osma a Tiermes, en Pedrajas de San Esteban (Soria), etc.

Son bastantes las quineas que conocemos en esta parte del mundo e, indefectiblemente, indican vías romanas.

<sup>3</sup> *De Ual de Sauuugo per la Quinea usque ad fluminem. De illo flumine usque ad predictum pontem...*

GARCÍA ARAGÓN, L. 2010, en: Fernández Catón, J. M<sup>a</sup>. Colección documental del archivo de la catedral de León (775-1230). V (1109-1187), León, 1990p. 365, doc. 1534.

<sup>4</sup> GARCÍA IZQUIERDO, I.: *Calzada de Quinega (1272)*. MARTINEZ, Eduardo, Colección diplomática del Real Convento de Sto. Domingo de Caleruega con facsímiles de los documentos, Ed Santísimo Rosario, Vergara, 1931, doc. 19, pp. 22-24.

<sup>5</sup> GARCÍA IZQUIERDO, I. en: GONZÁLEZ, Julio, *El reino de Castilla en la época de Alfonso VIII*, Documentos, volumen III, 1191-1217, CSIC, Madrid, 1960. Doc. 981, pp. 693-5.

La toponimia árabe, hasta hoy poco tenida en cuenta en estas latitudes, arroja resultados muy interesantes también. *Seca* llamaban los moros a los caminos principales. Las *secas* permanecen en el nombre de pueblos y lugares. Que cada uno busque cuantas Aldeaseca, Quintanaseca o La Seca, sin más, que tenga a bien. Hay muchas y, unas cuantas, estarán sobre vía romana.

Los *arrecif* (calzada) del Al Ándalus, permanecen aquí como *araçif*, acompañando a otras tantas *masal* (*mansio*). Son varias las *massalaraçif* que permanecen en el norte de España y otras más son citadas por documentos medievales.

Derivadas de la palabra árabe *manzil* (del lat. *man-*

*sio*) > árabe vulgar *mazal* o *masal*, “parador, venta”, da en castellano diversos resultados. Estas *manzil*, grandes y pequeñas, nos han dejado sus nombres, desde la *Val massada* en la hoy Valmaseda de Vizcaya, en la vía del puerto de las Muñecas, hasta las muchas *manzillas* presentes en pueblos y lugares, la más famosa la Mansilla de las Mulas, en León. Pero hay hasta tres Mansillas en León, una en Segovia, otra en Burgos y otra en la Rioja.

En el alfoz de Toledo, muy islamizado, la Manzil Ubaid Alah > Mazarabedula > Mazarabeas; o la Manzil Amrus > Mazarambroz y la Manzil Qutu > Manzi godo. Todas estas referencias fueron facilitadas por el investigador Jesús Rodríguez Morales.



“Vestigios de un Camino de los Romanos” entre Mallén (Zaragoza), Cascante (Navarra) y Alfaro (La Rioja). Mapa de ROUSSEL and BLOTTIERE. 1800. *A map of the Pyrenees and the Adjacent Provinces*, publicado por A. Arrousmith, con datos aportados por LÓPEZ, T. 1784. Mapa Geográfico del Nuevo Obispado de Tudela.

Manzil Arrasif “venta de la calzada”> mazarrasif>-Villar de Mazarifé (León) en la vía romana de Astorga a Lancia.

En el año 1113, la documentación cita a Valderas (Valladolid) como Castro Mazarefe: *...in Val de Heras...discurrente flumen Ceia, sub Kastro Maçarefe...*

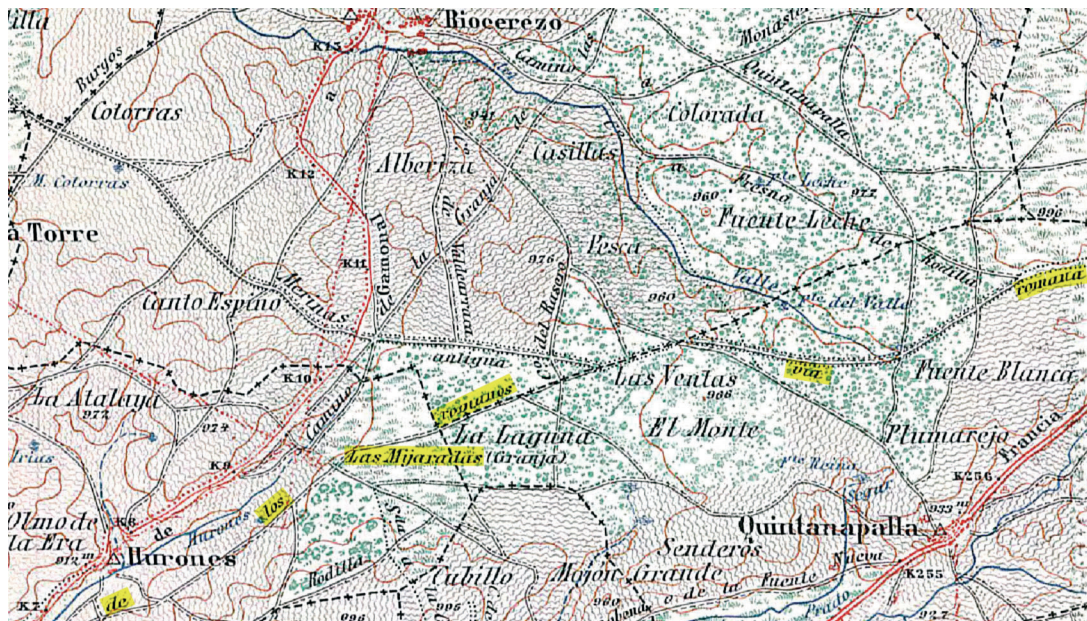
Mozar (Zamora) está en la vía de Petavonium a Milles de la Polvorosa. Masalcorreig (Lérida) está en la vía de Mequinenza a Lérida, cerca del cruce del Cinca, etc.

Mazarrasiz>Mazarrisaf>San Juan de Mozarrifar (Zaragoza) sobre la vía de Zaragoza a Huesca. Mazalbarbar>Monzalbarba (Zaragoza), mencionada en el siglo XII como Mezalbarber, la *mansio* del *berber* (bárbaro), en la vía de Italia a Hispania, entre Zaragoza y Alagón.

No son de desdeñar tampoco un gran número de neologismos ilustrados que aluden a caminos ro-

manos, con razón evidente muchas veces. En los mapas modernos, aparecen “Caminos de los Romanos” con cierta frecuencia, que ciertamente se han comprobado como vías romanas. Sin embargo, estos nombres proceden de las investigaciones del siglo XVIII y XIX por parte de avezados eruditos del momento.

Como muestra de hasta qué punto estos nombres llegan a identificar largas longitudes de vías romanas, baste apuntar que en los mapas a escala 1/50.000 antiguos del IGN se llama “Calzada Romana” a la Vía de Italia a Hispania en Huesca, entre Berbegal y Pertusa. Luego, “Vía Romana” entre Pertusa y el mismo Huesca. En la misma vía, el geógrafo Tomás Lopez ya recogió toda la vía entre Mallén y Cascante como “Camino de los Romanos”, Coello la llama también así en sus mapas provinciales, pero al más moderno mapa 1/50.000 solo



Camino de los Romanos, Vía Romana y el lugar de las Mijaradas, en el mapa 1/50.000.

ha llegado el trozo llamado “Camino de los Romanos de Cascante”. Entre Cascante y Alfaro vuelve a identificarse como “Camino de los Romanos” y entre Calahorra y Logroño, son los mapas catastrales los que llaman “Camino de los Romanos” a una larga longitud, que coincide con el límite de la jurisdicción de Ausejo y Alcanadre. Más delante, entre Nájera y Cerezo de Riotirón, se le denomina en los mapas “Calzada de los Romanos” y a continuación, hasta Briviesca (Burgos), “Carrera de los Romanos”. Entre Fresno de Rodilla y Hurones (Burgos) se llama de nuevo “Camino de los Romanos”. Estas últimas identificaciones proceden sin duda de Manuel Echanove, constructor de la actual carretera N-I que, junto con su amigo Lorenzo Prestamero se entretuvo en estas misiones eruditas allá por 1796. Y a continuación, hasta León mismo, denominaciones como “Carrera Francesa” y “Calzada de los Peregrinos”, son suficientes indicios para identificar el camino que buscamos. No olvidemos que, desde Briviesca (Burgos) hasta Lancia, en Villasa-bariego (León), es la vía descrita en el Itinerario como de Astorga a Aquitania, Carrera Francesa por tanto desde siempre. En definitiva, la Vía de Italia a Hispania ha quedado identificada, prácticamente en su totalidad, entre Lérida y León, en los mapas a escala 1/50.000 del siglo XX.

Cipriano Martínez, en 1874, descubrió y describió las estructuras que encontró en una ardua prospección de campo de las principales vías romanas de León y Palencia. Pero la denominación de “Calzada de los Peregrinos” que aparece en los mapas para toda esta vía de Italia a Hispania, entre Carrión de los Condes (Palencia) y Mansilla de las Mulas, será anterior a esta época y en este caso sí, procedente del ancestral acervo popular. Como lo ha de ser la misma denominación de “Calzada de

los Peregrinos” que aparece para la vía entre Mansilla de las Mulas y el río Órbigo, en este caso para la vía romana entre Lancia y Astorga, la que el Itinerario llama de Astorga a Aquitania.

Eduardo Saavedra y Francisco Coello hicieron también su labor a mediados del siglo XIX. A Francisco Coello se debe la transcripción de numerosas referencias a vías romanas anteriores a sus trabajos, recogidas todas ellas en sus famosos mapas de las provincias.

Otro ingeniero, Enrique Gadea, en 1874, descubrió con asombrosa pericia todo lo conservado de la vía entre Astorga y Braga por el portillo de San Pedro, en Zamora. Sin embargo, los nombres que aparecen en esta vía romana en los mapas modernos, en los que la llaman “Calzada de la Virgen” y “Calzada del Obispo” hasta el río Tera, son muy anteriores a este trabajo. Se refieren al itinerario frecuentado por los titulares del Obispado de Astorga en sus visitas hacia el sur del territorio de su jurisdicción.

El clérigo escolapio Eduardo Llanas, recorrió, describió y hasta diagnosticó el estado de conservación de la vía romana entre Lérida y Huesca, en 1889. Dibujó con mucha precisión su sección tipo. Precisamente, las referencias cartográficas a “Vía Romana” que hoy encontramos en los mapas y a las que nos referimos en este tramo de la vía de Italia a Hispania, se deberán a la labor de este hombre.

Pero hay otros tantos datos cuyo origen hay que buscar en tiempos aún más remotos, aunque hayan emanado siempre fruto de la erudición de los últimos siglos. “Carretera de los Moros” se le llama a la vía romana entre Osma y Clunia durante mucha longitud, entre Matanza y Alcubilla de Avellaneda (Soria). No se trataría tanto de una falsa asignación constructiva de la carretera, como sí de un recuerdo



Vía romana construida sobre un elevado terraplén en el Valle de Losa, al norte de la provincia de Burgos.

del uso que de ella hicieron, en tan repetidas ocasiones bien documentadas aquellas, aceifas moras que durante el Califato de Córdoba asolaron los territorios cristianos.

Si a los moros se les ha asignado históricamente un sinfín de obra pública romana, no menos ha ocurrido con el Diablo. Los “Caminos del Diablo” se han llamado siempre, en los Monegros oscenses, a las vías romanas entre Cardiel y Mequinenza y entre Mequinenza y Lérida. Esta denominación mucho más exotérica, ha de buscarse en épocas ya más antiguas, al igual que la de tantos puentes en España a los que se atribuye semejante autoría y que cualquier aficionado a estos temas tendrá en mente.

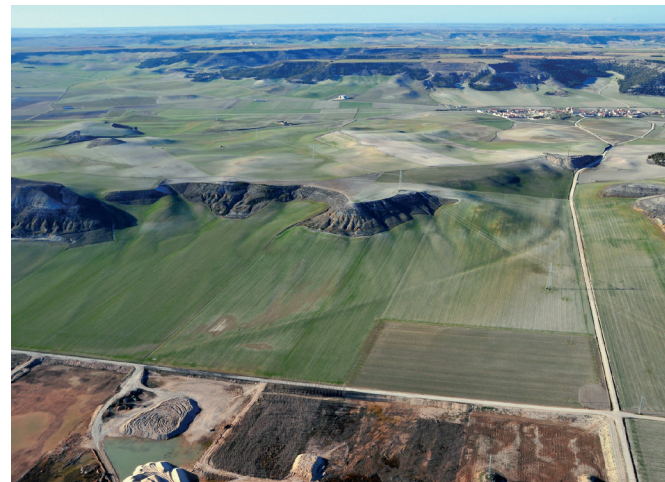
## 2.2. La huella en el terreno

### La prospección terrestre

Las carreteras de los romanos responden a obras planificadas, proyectadas y construidas con criterios de ingeniería. Se observan en ellas movimientos de tierras que en ocasiones son de mucha entidad, aportes masivos de materiales que llegan a proceder de transportes desde larga distancia y una sucesión de capas en el afirmado que responde a patrones relativamente uniformes.

Todos estos factores dejan una huella importante, tanto en la misma vía construida como en el entorno a ella, donde es posible observar los huecos de extracción de los materiales empleados.

Cuando el camino se conserva y se usa, es fácil observar que éste se alza sobre el terreno circundante cierta altura como consecuencia de los materiales aportados para su formación. Si ya no se rueda y no



Plataforma del “Camino de la Calzada” en Villabáñez (Valladolid), perfectamente visible desde el aire en el terreno ya roturado.

ha sido destruido, suele apreciarse una loma diferenciada del entorno en la que pueden apreciarse los materiales que la constituyen en cualquier corte o punto de erosión que presente. Y si finalmente la vía romana ha sido labrada, también suele permanecer la loma, mucho más aplanada pero perceptible a simple vista, destacando además en este caso por la diferencia cromática que aportan los áridos presentes en ella, procedentes del antiguo afirmado.

Es bastante relevante el hecho de que, los áridos que se observen en las capas del firme del camino o en los restos de él si ha sido destruido, procedan de cierta distancia y no se encuentren en el entorno. Este hecho, que constata una planificación y un estudio económico de los trabajos, no ha sido observado en otros caminos antiguos que no sean los romanos. Los caminos anteriores a los construidos por los ingenieros modernos, aunque presenten la rara fortuna de contar con alguna infraestructura, responden a criterios de construcción simplistas.

Lo normal es que en el terreno llano las vías ro-



Cantera de gran tamaño al borde de la vía romana de Clunia a Sasamón, en Villangómez (Burgos).



Vista de las cunetas de drenaje de la vía romana entre Ejea de los Caballeros y los Bañales de Uncastillo (Zaragoza). Se delatan por la diferencia de humedad que albergan respecto al terreno circundante, lo que favorece el pronto crecimiento de la vegetación.

manas se apoyen sobre un ligero terraplén que forma su potente paquete de firmes. En el caso de encontrarse con algunas ondulaciones del terreno, se alterna la práctica del terraplenado y del desmonte, según convenga, para no empeorar de ningún modo el perfil longitudinal de la obra final. Estos movimientos de tierras aumentan notoriamente la percepción de la implantación del camino en el terreno, de forma que aun estando destruido se observan las formas artificiales de la plataforma que conformó la carretera romana.

De la misma manera, las extracciones de áridos para la construcción de la vía romana, o sea las canteras, tanto de los materiales pétreos gruesos que forman las capas inferiores, como de las zahorras naturales que constituyen las capas superiores y de rodadura, dejan una huella en ocasiones más indeleble que la de la propia carretera con las que se construyó. Estas extracciones se delatan con mucha

facilidad incluso cuando todo el terreno, incluida la vía romana, está ya laboreado agrícolamente.

Son pequeños endorreísmos que con frecuencia se encharcan en épocas lluviosas. Cuando no se cultivan, el fenómeno acaba traducido en una vegetación peculiar, distinta a la del entorno y un cromatismo diferenciado, que no es difícil apreciar a simple vista junto con la hondonada formada. Es común ver continuamente a ambos lados de la vía romana muchas de ellas, de apenas medio centenar de metros cuadrados de superficie cada una, aunque algunas alcanzan un gran tamaño.

Finalmente, las estructuras camineras que podemos apreciar en las prospecciones desde tierra, han de ser analizadas comparativamente con las conocidas en otras vías romanas para acabar identificando como tal el camino en cuestión. Además de las estructuras del firme, hay que asegurarse de que el camino ha sido trazado y construido con criterios de ingeniería avanzada como lo hacían los romanos y no responde a una imitación de otra época, que las hubo. Estos caminos modernos trabajados más o menos al estilo romano, de los que hablaré luego y de los que no suele conocerse la documentación que pudiera acreditarlos en su época constructiva, pueden tomarse como romanos erróneamente como ha sucedido en no pocas ocasiones.

## La prospección aérea

La vía romana, cuando está destruida no es fácil de reconocer desde tierra. La mayor densidad pétreo en la vieja traza, las diferencias cromáticas por la conservación de la humedad o el contenido de determinados áridos no pueden verse siempre a ras del suelo. Por el contrario, en los vuelos a determinada altura es fácil su observación y en ocasiones es la única forma de detectar estos fenómenos. Le época del año en que se realicen y las condiciones de humedad del suelo son fundamentales para obtener algún tipo de resultados en este tipo de prospecciones.

Cuando los materiales constitutivos del firme destacan por su diferente color con el terreno, normalmente como consecuencia de proceder de otro sitio, el fenómeno se acusa mucho más y los resultados son mucho más espectaculares.

Las cunetas de drenaje que limitaban la estructura de la vía romana son observables hoy en día en las vías excavadas en terrenos rocosos. En suelos blandos, en algunos casos, aparecen en las excavaciones arqueológicas completamente colmatadas tras siglos de abandono.

Mucho más difícil es apreciar desde tierra las cunetas de balizamiento o de policía, elementos bastante alejados de la plataforma de la vía romana. Estas cunetas mantienen una distancia entre sí de unos 40 metros, 120 pies. Incluso desde el aire, es muy difícil dar con ellas. La perspectiva oblicua aérea a baja altura es el método más indicado para estos fines. Sólo en algunos momentos precisos del año y en determinadas condiciones de humedad, pueden llegar a verse desde tierra. Al constituirse



La vía romana labrada en el lugar de Valdecalzada, entre Uxama y Clunia en Alcubilla de Avellaneda (Soria).

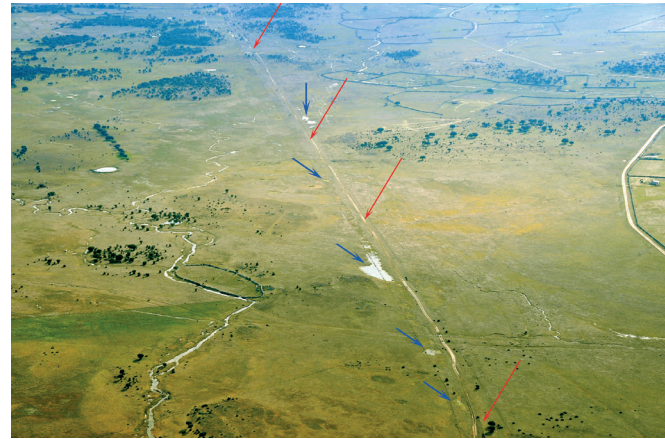


La vía romana labrada entre Augustobriga y Numancia, en Calderuela (Soria).





Canteras inundadas al borde de la vía romana de Clunia a Sasamón, en Villangómez (Burgos). Se observan en mucha longitud las dos cunetas de balizamiento de la carretera romana.



Canteras inundadas al borde de la vía romana conocida como de la Plata, en Fuenterroble de Salvatierra (Salamanca).

en depósitos sedimentarios de materiales muy finos, la humedad que guardan los delata desde el aire de forma verdaderamente espectacular.

Ya adelantamos en su día las características de estas cunetas alejadas de la plataforma del camino (Moreno, 2004: 93). Fueron observadas por primera vez en La Somme francesa (Agache, 1968) y se supone que el balizamiento, el cierre y la defensa, serían sus principales misiones, dada la lejanía con la estructura del camino.

Otros elementos bien observables desde el aire son las mencionadas canteras, los huecos de extracción de áridos o “cantos” que les dan nombre. Estas hondonadas, están situadas justo detrás de las cunetas de defensa. Su encharcamiento en tiempo húmedo llega a llenarlas de agua con facilidad, ya que conservan parte del endorreísmo formado artificialmente en su día.

Llega a ser verdaderamente llamativa desde el aire la sucesión de charcos brillando a los dos márgenes de la vía romana, pequeñas lagunas que la delimitan perfectamente y que llegan a verse durante kilóme-

tros. Y esto ocurre incluso cuando vía y canteras están labradas completamente desde hace decenios. No pocas veces, son las canteras las que identifican el trazado de la vía romana, al llegar a verse estas con mayor nitidez que la propia vía labrada.

Sin embargo, es más frecuente que sean solo los materiales constitutivos del firme los que nos permitan encontrar la vía destruida desde el aire. Esto, no significa que estas vías no estuvieran dotadas de cunetas o que no tuvieran sus canteras cerca. Sencillamente, por la naturaleza geológica del suelo no se retiene mayor humedad en las zonas colmatadas o la diferencia de color es inapreciable.

Los materiales constitutivos del firme de las vías romanas, al estar formados en su mayoría de tamaños menudos, permanecen en su sitio durante siglos, aunque sean objeto de la labranza del terreno de forma reiterada. Apenas se mueven de la franja en la que se vertieron, mostrando así una diferencia muy acusada de color entre los áridos y el terreno, indicador de la distinta naturaleza geológica de ambos o de mayor concentración pétreo.

### 3. La arqueología

Las vías romanas comunicaban ciudades romanas fundamentalmente. Bien es cierto que, en su recorrido, fueron naciendo y creciendo otros establecimientos relacionados con la vía, para facilitar el viaje atendiendo al viajero y a las bestias de tiro en sus necesidades básicas o como negocio de prestación de servicios que, al igual que hoy, se prestaban a quienes recorrían los caminos. Los restos de estos establecimientos ayudarían enormemente a identificar el paso de la vía romana, cuando esta no es encontrada en los suyos propios, si no fuera porque estos establecimientos adolecen aún de menor identificación como tales servidores de la vía, que el propio camino romano que buscamos.

#### 3.1. El inventario de yacimientos

Una de las fuentes documentales arqueológicas básicas de las que se dispone, es el inventario regional de yacimientos arqueológicos que se ha ido formando en los últimos decenios.

Entre los importantes datos que recogen, su extensión y su representación en la cultura romana son los importantes. Sin embargo, nos encontramos ante la imposibilidad de diferenciar entre la categoría o características de cada uno de los hábitats romanos que representan la nube de yacimientos seleccionados.

A estos efectos, sabemos que *mansio*, *estatio*, *mutatio*, *tabernae*, *hospitio* deben relacionarse con la vía romana y algunas *balnea termas*, también. A ella

servían y de ella se servían. No así las abundantísimas *villae* y otros predios e industrias varias del momento, cuya cercanía a la carretera no solo no reportaba ventajas, sino que, como hemos comentado ya, suponían un inconveniente.

Por tanto, la posición de los yacimientos con los simples datos que podemos extraer de los inventarios nos aportará una distorsión en la investigación y un ruido documental que perjudicaría seriamente la búsqueda de la vía romana en los lugares adecuados.

Ante esta tesitura, que conocíamos con antelación, los yacimientos han pasado a formar parte de nuestra información en dos fases: Primeramente, se tomaron en consideración únicamente aquellos que delataban de manera clara la presencia de ciudades romanas. Los datos arqueológicos disponibles, las epigrafías aparecidas u otras pruebas arqueológicas de diversa índole, deben haber acreditado previamente la condición de ciudad del yacimiento a considerar. Y estos son los únicos que se han usado inicialmente para la búsqueda de las vías romanas. Buscar a partir de otros yacimientos, sin conocer la función que el establecimiento tenía en vida, cosa que no ocurre casi nunca, lleva al abismo en este tipo de investigaciones.

Aun teniendo una buena red de ciudades romanas que con toda probabilidad estaban comunicadas con carretera en su época, existen numerosas dificultades para identificar la vía de comunicación que buscamos y paradójicamente, incluso encontrando la vía romana en cuestión, en ocasiones no es posible asignarla a alguna de las recogidas en el Itinerario de Antonino.

### 3.2. La historiografía y el déficit de los nombres de las ciudades

En toda la región castellano leonesa y en su entorno, son conocidas numerosas ciudades romanas, algunas de notable extensión en su época. No hay dudas sobre la correcta reducción a la correspondiente ciudad de nombre romano de muchas de ellas, por ejemplo, de la mayoría de las que hoy siguen habitadas y apenas han cambiado el nombre o no lo han hecho nada:

León, Salamanca, Palencia, Segovia y Ávila, son capitales de origen romano y de nombre homónimo. Igual ocurre con Astorga, Simancas, Sasamón, Briviesca, Osma de Álava, Roa, Coca, El Burgo de Osma y Tarazona.

Se conocen bien y están probados arqueológicamente muchos de los emplazamientos de ciudades arrasadas sin continuidad de hábitat sobre ellas, como *Clunia* (Coruña del Conde), *Tiermes* (Montejo), *Numancia* (Garray), *Augustobriga* (Muro de Ágreda), *Intermanium Flavio* (San Román de Bemibre), *Bergido* (Cacabelos), *Petavonium* (Rosinos de Vidriales), *Camala* (Sahagún), *Viminacium* (Caldilla de la Cueva), *Lacobriga* (Carrión de los Condes), *Dessobriga* (Osorno), *Deobrigula* (Tardajos), *Tritivm* (Rodilla), *Segisamunculum* (Cerezo de Riotirón) y *Libia* (Herramélluri).

Con mucha probabilidad pueden reducirse a yacimientos conocidos algunas ciudades romanas como *Bedunia* (San Martín de Torres), *Foro Gvigvrorum* (La Rúa Vella de Valdehorras), *Vtaris* (Ruitelan), *Argentiovlm* (Villamontán de Valduerna), *Veniatia* (Mahíde), *Ivliobriga* (Retortillo), *Deobriga* (Arce Mirapérez), *Pisoraca* (Herrera de Pisuerga), *Flavio-*

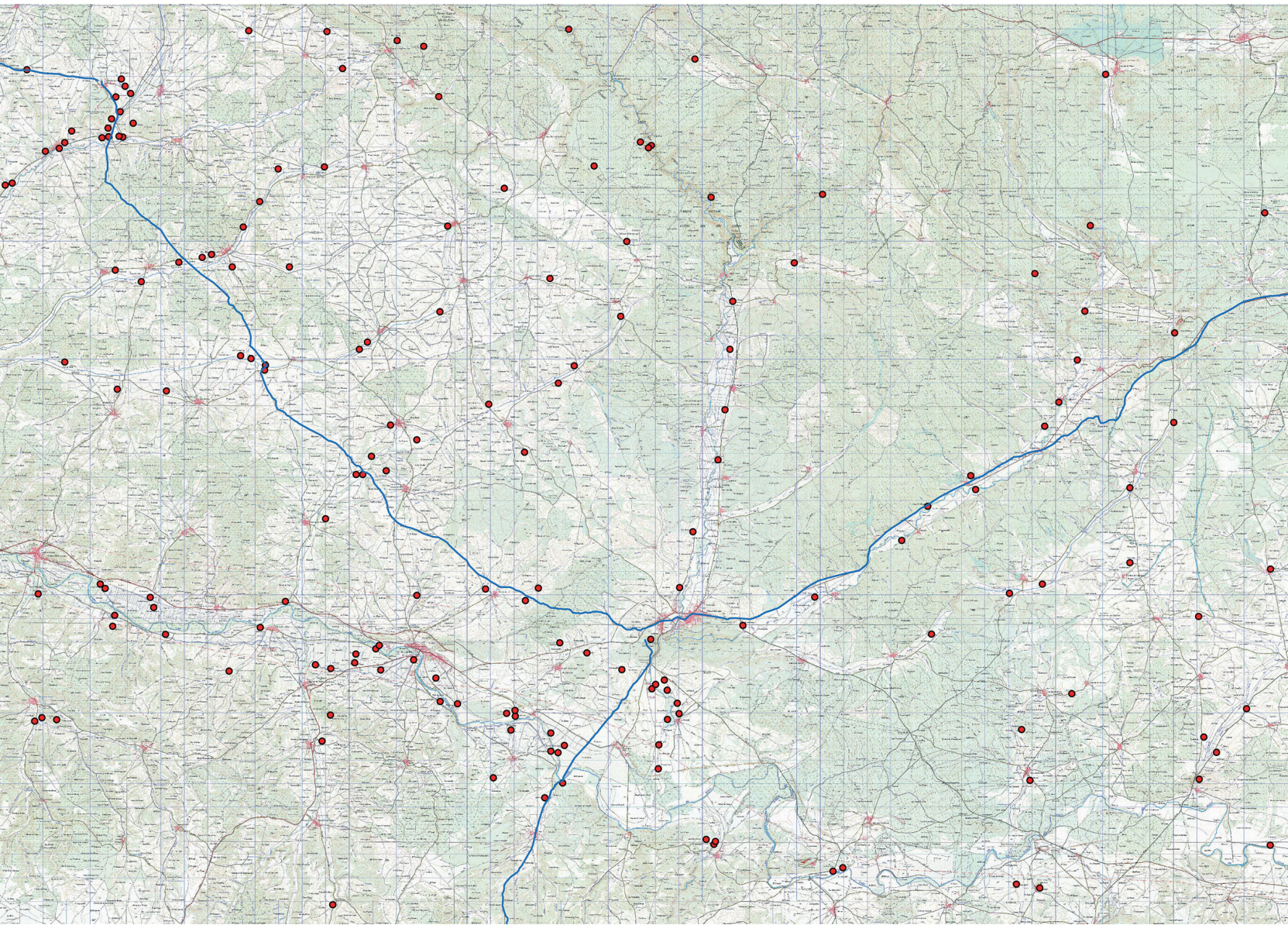
*briga* (Castrourdiales), *Veleia* (Trespuentes) y más recientemente se han propuesto, creemos que con acierto, *Novavgvsta* (Lara de los Infantes)(Martino, 2004: 297), *Flaviaugvsta* (Poza de la Sal)(Martino, 2004: 272), *Segontia Lanca* (Langa de Duero) (Martino, 2004: 342) y *Visontivm* (Villavieja de Muñó) (García, 2008: 240). De otras más, creemos que podríamos fijar definitivamente su localización gracias a los resultados de esta investigación, tales como *Sibariam* (San Cristóbal del Monte), *Ocelo Duri* (Villalazán) hoy supuesta en Zamora, *Albocela* (Tiedra) hoy supuesta en Toro y *Amallobriga* (Montealegre) hoy supuesta en Tiedra.

Pero, si hasta aquí todo parecían ventajas para nuestro trabajo, el problema serio aparece en el hecho cierto de que existen varias ciudades romanas con nombre asignado sin ningún fundamento, ni prueba arqueológica ni científica de ningún otro tipo, que llegan a distorsionar gravemente este tipo de investigaciones viarias.

Probablemente, por ser las más aceptadas y aseguradas sin fundamento, destaquen sobre otras, *Brigeco* y *Pintia*. Ninguna prueba científica certifica la reducción de estas ciudades a la Dehesa de Morales de Fuentes de Ropel y a las Quintanas de Padilla de Duero respectivamente, lugares donde se constatan importantes ciudades romanas de nombre realmente desconocido y que probablemente no son las que se anuncian.

Para rematar la dificultad, es necesario apuntar que no se sabe nada cierto del emplazamiento de ciudades romanas cruciales en la región, que afectan muy seriamente a la identificación de las vías que las unían descritas en el Itinerario, como *Inter-catia*, *Tela*, *Vico Aqvario*, *Nivaria* y las propias *Brigeco* y *Pintia*.

Hay muchos más yacimientos de importante ta-



Distribución de los yacimientos romanos inventariados en torno a El Burgo de Osma (Vxama Argaela) y el trazado de las vías romanas de la ciudad romana. Se observa claramente como solo unos pocos tienen relación con la vía romana.

maño y estratégico emplazamiento, seguramente todos con vía romana de comunicación, ya que en algunos de ellos ya ha sido encontrada y, sin embargo, de nombre romano desconocido si prescindimos de las especulaciones: Tariego de Cerrato, Esguevillas de Esgueva, Medinaceli (¿Ocilis?), Nuez de Abajo, Castrogeriz, Mave, Mataporquera, Fuentes de Ropel, Valderas, etc., etc.

Es por tanto necesario tener muy en cuenta el estado del conocimiento en estas lides. Conviene buscar las vías al margen del nombre de las ciudades que no lo tienen asegurado. No conviene cegarse en una determinada dirección de búsqueda, intentando seguir la dirección que nos marca el Itinerario de Antonino, ante la mínima sospecha de la incorrecta identificación del nombre de la siguiente ciudad.



Fragmento del mapa de 1838 llamado *Ancient Spain & Portugal, Hispania or Iberia*. By Philip Smith, Univ. Coll., London. Published under the superintendence of the Society for the Diffusion of Useful Knowledge. Pretende representar las vías del Itinerario de Antonino. No difiere mucho de algunos de los mapas hasta ahora usados, pero muy pocos de los trazados de las vías romanas que dibuja se corresponden con el conocimiento actual de las vías romanas en la región.

Por otro lado, el propio Itinerario tiene errores de mucho bulto que en nada nos ayudarán en la búsqueda del trazado correcto. Varias de las vías descritas en el Itinerario que vertebrarían las comunicaciones romanas en el norte peninsular, adolecen de errores evidentes que inutilizan gran parte del recorrido que describen.

En la zona nororiental, vimos recientemente como el itinerario *Caesarea Augusta Benebarno* había perdido datos relevantes (Moreno, 2009). La longitud total de la vía descrita no alcanza a unir ni con mucho las ciudades extremas que se reseñan. Varias líneas con el nombre de ciudades y las distancias que las separaban, han sido omitidas en el documento, bien en origen o bien en el proceso de transcripción.

En la meseta norte existen casos semejantes en las vías del Itinerario que la recorrían. La vía de Astorga a Zaragoza por Clunia presenta una pérdida de datos en su tramo central que la descabala en buena medida.

Empieza su recorrido en Astorga y sigue con otras ciudades no localizadas aún. No se conoce la reducción exacta de *Brigeco*, *Intercatia*, *Tela* y *Pintiam* y por si no fuera suficiente dificultad, aparece luego un error evidente poniendo *Raudacluniam mp XXVI*. Millas que no se corresponden a la distancia entre Roa y Clunia (habría no menos de XXXVI), ni a ninguna otra ciudad que se pueda deducir. Tampoco es posible saber cuántas líneas con sus ciudades han desaparecido antes del *Raudacluniam*, punto donde es seguro que desaparece información, etc.

Ante esta tesitura, pueden aventurarse varios recorridos entre Clunia y Astorga, de muy diferente longitud total, todos ellos igualmente verosímiles e igualmente indemostrables.

La información facilitada por el Itinerario es insuficiente a todas las luces. Las especulaciones publicadas hasta ahora sobre esta ruta carecen de fundamento y no sirven de apoyo para ninguna identificación posterior.

Incluso, aunque no se esclarezca en nuestra identificación esta ruta del Itinerario entre Clunia y Astorga, desechar las propuestas hasta ahora sin fundamento, ya supone mayor avance científico que admitirlas sin más.

Wess				
439	15	Item ab Asturica per Cantabria Caesarav		
	16	gvsta		CCCI
440	1	Brigeco	m.p.	XL
	2	Intercatia	m.p.	XX
	3	Tela	m.p.	XXII
	4	Pintiam	m.p.	XXIII
	5	Rauda		
441	1	Cluniam	m.p.	XXVI
	2	Vxamam	m.p.	XXVIII
442	1	Voluce	m.p.	XXV
	2	Numantia	m.p.	XXV
	3	Avgvstobriga	m.p.	XVIII
	4	Turiassone	m.p.	XVII
443	1	Caravi	m.p.	XVIII
	2	Caesaravgvsta	m.p.	XXXVII

Otro recorrido fundamental para la meseta norte es el descrito por el Itinerario entre Mérida y Zaragoza por Salamanca, Simancas, Coca, Segovia, Alcalá y Calatayud, por citar sólo las ciudades indudables recogidas en él.

Este recorrido, que hasta Salamanca ha dado lugar a la famosa vía de la Plata, es sin embargo y como tantos otros, de los más desconocidos en el país. Hasta hace poco se admitía que *Ocelo Duri* era Zamora, aunque sin apoyo científico de ninguna clase. Esto, ha traído serias y nefastas consecuencias en la identificación del resto de las ciudades que le siguen en la descripción del Itinerario (Moreno, 2006), dejando al margen el despropósito turístico ocasionado en este corredor.

Aun pareciendo uno de los recorridos más completos y de los recogidos con mayor precisión en el Itinerario, de cuantos se encuadran en la península, no está exento de errores evidentes. Entre Simancas y Coca, indica 44 millas y sin embargo no hay más de 33 por el camino más o menos directo, salvo que *Nivaria*, que es *mansio* intermedia, esté tremendamente apartada de él, cosa poco probable. De Coca a Segovia marca 29 millas y no hay menos de 31. De *Segontia* (Sigüenza) a *Arcobriga* (Monreal de Ariza), marca 23 y no hay menos de 40, etc.

Y así podríamos aburrir al lector con otros tantos recorridos recogidos en el Itinerario de Antonino, pero lo importante aquí es reseñar que hay que sopesar en todo momento los posibles errores del Itinerario, a los que se añaden los errores de la identificación actual de las propias ciudades mencionadas en él.

## Wess.

433	1	Item ab Emerita Cesaravgvs	
	2	ta	DCXXXII
	3	Ad Sorores	m.p. XXVI
	4	Castris Caecili	m.p. XX
	5	Turmulos	m.p. XX
	6	Rusticana	m.p. XXII
	7	Capara	m.p. XXII
434	1	Caelionicco	m.p. XXII
	2	Ad Lippos	m.p. XII
	3	Sentice	m.p. XV
	4	Salmantice	m.p. XXVIII
	5	Sibarim	m.p. XXI
	6	Ocelo Duri	m.p. XXI
	7	Albocela	m.p. XXII
435	1	Amallobriga	m.p. XXVII
	2	Septimanca	m.p. XXVIII
	3	Nivaria	m.p. XXII
	4	Cauca	m.p. XXII
	5	Segovia	m.p. XXVIII
	6	Miaccum	m.p. XXVIII
436	1	Titulciam	m.p. XXVIII
	2	Complutum	m.p. XXX
	3	Arriaca	m.p. XXII
	4	Caesada	m.p. XXVIII
	5	Segontia	m.p. XXIII
437	1	Arcobriga	m.p. XXIII
	2	Aqvae Bilbilitanorvm	m.p. XVI
	3	Bilbili	m.p. XXIII
	4	Nertobriga	m.p. XXI
	5	Secontia	m.p. XIII
438	1	Caesaravgvsta	m.p. XVI

### 3.3. La excavación y los artefactos en la estructura

Uno de los objetivos principales de la excavación arqueológica de una vía romana, debe ser la correcta interpretación de su estructura interna. Lograrlo o no, depende y mucho de lo que se estime a priori que debe encontrarse y como consecuencia de la forma en que se excave.

Es necesario conocer y considerar que las vías romanas están formadas por una sucesión de capas de afirmado dispuestas sobre el terreno natural, previamente desbrozado y saneado, cuyo espesor y naturaleza dependen de la capacidad del terreno de asiento y de los materiales disponibles. En función de estos

factores, la identificación completa de la estructura pétreo del camino se realizará mediante el análisis consecutivo de cada una de las capas y del terreno natural, cuya naturaleza como estrato de asiento es necesario conocer, ya que condiciona drásticamente la composición de las capas superiores dispuestas artificialmente.

Interpretar correctamente el camino, pasa necesariamente por optimizar la lectura mediante el método de excavación correcto. La forma correcta en la que se lee el camino debe recoger como mínimo, la naturaleza del terreno de asiento, los espesores de cada capa, la naturaleza de los áridos que conforman cada una, su procedencia, su suficiencia dotacional, el método constructivo y el esfuerzo total de implantación de la estructura en función de todos los aspectos anteriores. La suma de todos los factores

Proceso de excavación de la vía romana de Italia a Hispania en Villayerno Morquillas (Burgos). El escalonado cuidadoso delata las huellas constructivas, como las rodadas de los carros que extendieron las zahorras de las capas superiores y la composición estructural de todas las capas.





mencionados identifica al afirmado romano y lo diferencian del de otras épocas. Por tanto, la formación de un afirmado “tipo romano” sobre una plataforma previa creada con pendientes longitudinales intencionadamente bajas, combinada con una proyección en planta optimizada para reducir la distancia entre los puntos a comunicar, será lo que caracterice indudablemente a una carretera romana o vía romana.

Es necesario tener en cuenta que estos asuntos son abordados principalmente por la ciencia de la ingeniería civil, no existiendo ninguna formación parecida en las disciplinas de humanidades, por lo que la intervención de técnicos debidamente cualificados se hace necesario si se quiere progresar en este tipo de identificaciones. Dicho esto, la geometría que mejor permite la lectura del afirmado de la vía romana pasa por la más próxima a la sección transversal completa, incluida la del suelo natural en suficiente profundidad. Un escalonamiento longitudinal posterior permite la lectura del método constructivo, siempre que la naturaleza y la disposición de las capas sea la adecuada. La combinación de ambos trabajos viene a constituir el método más ilustrativo y menos destructivo de cuantos se conocen.

En contraposición a esta metodología se encuentra al decapado en extensión, que tantas veces hemos visto aplicar en las excavaciones arqueológicas de las vías romanas. Como consecuencia de él, suelen obtenerse menor número de datos y menos significativos y sí, en cambio, un nefasto resultado sobre la conservación del vestigio que se pretendía analizar. Bien es cierto que, en las ocasiones en las que esto ha ocurrido, lo buscado no era precisamente la correcta interpretación de la estructura del firme de la vía romana, cosa que no se conoce que se haya conseguido en este tipo de excavacio-

nes, sino más bien la presencia de artefactos de la época, como método de datación recomendado por quienes hasta hoy se han encargado de estas labores (Sillières, 1985: 63-69).

Los materiales que componen las vías romanas son los adecuados para la formación de una carretera. Capas sucesivas de materiales pétreos que son menos deleznablezables cuanto más arriba se colocan. Las capas de rodadura tienen que someterse al desgaste, mientras que las de abajo solo soportan la presión. En ningún caso deben formar parte de estas capas los residuos orgánicos, ni los cerámicos, ni ningún otro que no sean los mismos áridos apropiados de cada capa. En las raras ocasiones en las que estos materiales pudieran encontrarse, su presencia se debe al accidente de haber sido transportados mezclados con los áridos procedentes de cantera, y por tanto no tienen ningún valor datacional. Sólo indican mayor modernidad de la estructura que la de los propios residuos, pero nunca indican cuanto más moderna es esta que aquellos.

Como excepción a la regla, podríamos mencionar algunos residuos que pueden haber llegado a los márgenes de la vía, que no al interior de esta, por relación directa con el uso del camino. Se trata de algunos pequeños residuos metálicos procedentes de vehículos o aparejos de las bestias que circularon por el camino. Hasta la fecha, han sido poco considerados (Rodríguez, 2010: 3 y ss.), pero podrían aportar algún dato cronológico respecto al periodo de uso del camino. Y mucho más interesantes son las tachuelas procedentes del calzado de época romana que suelen encontrarse (Rodríguez y otros, 2012: 147 y ss.), más en el interior de la estructura del firme que sobre esta, lo que indicaría su pérdida fundamentalmente por los trabajadores que construyeron la carretera romana.



Bordillos y estructura del firme de la vía romana de Uxama a Tiermes. Cimentada directamente sobre la roca madre, constata un ancho de la plataforma de la vía de 6,5 m y 60 cm (dos pies) de espesor del afirmado.

Estado final de la excavación de la vía romana de Italia a Hispania en Quintanapalla (Burgos). Se observan los restos del bordillo y las distintas capas de la estructura. Las huellas de los carros de construcción quedaron marcadas en la penúltima capa del firme.



## 4. Resultados y repercusiones

Una región del tamaño de Castilla y León, que abarcaba más de una provincia romana (*Gallaecia*, *Tarraconensis*, *Carthaginensis* y *Lusitania*), varios conventos jurídicos (*Asturicensis*, *Cluniensis* y *Caesaraugustanus*) e innumerables ciudades de cierta importancia poblacional y administrativa, contaba con una red viaria relativamente tupida y, sin embargo, desconocida en casi su totalidad hasta que se completó esta investigación.

En trabajos que emprendí hace muchos años, había identificado casi toda la vía romana conocida en el Itinerario como de Italia a Hispania, entre Zaragoza y León (Moreno, 2001a, 2001b y 2002). En sucesivas incursiones en la región, recorrí otras vías (Moreno, 2006) parcialmente identificadas en trabajos antiguos, que nunca fueron puestos al día convenientemente.

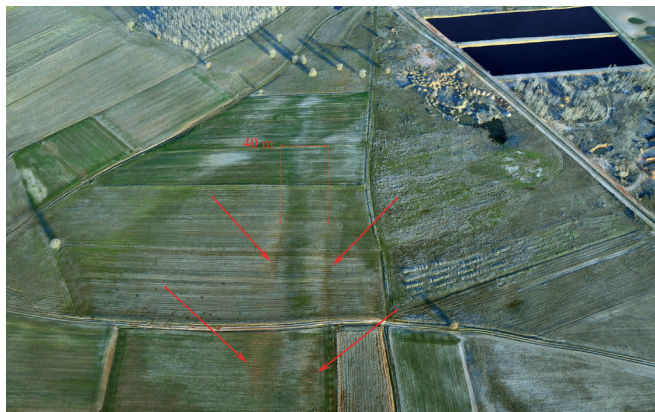
Con ocasión de esta investigación, entre 2006 y 2010, llevado en una empresa de gran envergadura, se intentó abarcar toda la meseta norte y sus aledaños al completo. Se encontraron muchos kilómetros de vías romanas nuevas para la ciencia e inéditas, se completaron recorridos incompletos que antes no se habían resuelto y se certificaron con excelentes vestigios lo que en muchas ocasiones no había pasado de la hipótesis, más o menos justificada. Pude ver la huella de muchas vías destruidas, cuyos materiales constructivos aún se dejaban ver desde el aire marcando recorridos que ni suponía que existiesen cuando empecé con esta labor. Se ha encontrado algún miliario en lugares en los que nadie había documentado nunca el paso de ninguna vía romana, cosa que desde luego ocurría.

Se intentó interpretar adecuadamente la presencia de estos vestigios y su pertenencia a determinados recorridos, el destino de las vías romanas encontradas hacia las ciudades romanas conocidas, así como dar valor a otros yacimientos de gran entidad que por su extensión pudieran ser ciudades también. De lo encontrado y analizado, como primera conclusión que fue necesario extraer, se dedujo que el conocimiento sobre el correcto trazado de las más importantes vías romanas en la región y de la correcta posición de no pocas ciudades nombradas en las fuentes clásicas, estaba bajo mínimos. A pesar de los pocos datos concluyentes que el Itinerario nos arroja sobre el recorrido general de algunas vías, como la de Zaragoza a Astorga por Clunia o la de Mérida a Zaragoza por Simancas y Segovia, era necesario replantearse el recorrido general de estas vías en gran parte de su recorrido respecto a lo publicado hasta el momento, a la luz de los vestigios aparecidos y en función de otros indicios que así lo demuestran. Ante la falta evidente de trabajos arqueológicos que permitan hablar con propiedad sobre el nombre de tantas ciudades romanas y de su posición, deberán pasar muchos años antes de arrojar resultados concluyentes sobre algunos de estos aspectos.

Por tanto, los estudios de geografía sobre el mundo romano en Castilla y León deberían replantearse la correcta identificación de vías y ciudades en la región, o al menos no usar por más tiempo datos falsos o sin demostración, procurando así que la ciencia avance en este sentido.

Al margen de las repercusiones de tipo historiográfico, de las excavaciones que se realizaron en las vías conocidas o en las encontradas nuevas, así como por lo observado en los muchos tramos nuevos que lo han permitido, se pudo corroborar que la técnica

constructiva de las vías romanas respondía a los cánones que había ido apuntando en anteriores trabajos. Las estructuras de las carreteras romanas, aunque diferentes según los terrenos de asiento y los materiales de construcción disponibles, han sido construidas con criterios de optimización de los recursos para lograr el resultado funcional deseado, es decir, con metodología propia de la ciencia de la ingeniería.



Cunetas de balizamiento separadas cuarenta metros entre sí, en la vía romana de Clunia a Sasamón, en Villangómez (Burgos).



Otro aspecto de las cunetas de balizamiento de la vía romana entre Clunia a Sasamón, en Villangómez (Burgos).

En cuanto al método constructivo, se certificó el uso de maquinaria de construcción de manera sistemática, apareciendo nuevos vestigios que amplían la documentación que hasta el momento teníamos, como son las rodadas de los carros de construcción. También se constató definitivamente la existencia, probablemente universal, de cunetas laterales alejadas a la infraestructura del camino.

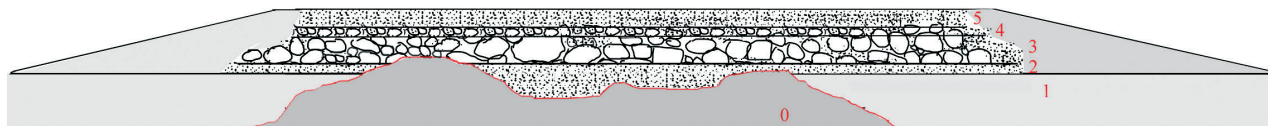


Vía romana labrada y sus cunetas de delimitación y defensa, reconocibles en el terreno labrado de Cagny (Somme).  
Foto: R. Agache-Ministère de la Culture.

Estas, se aprecian en la foto aérea en una gran longitud y responden sin duda a los *sulcos* de los que nos dejó testimonio Estacio.

Otro de los datos que pudo observarse en las excavaciones realizadas fue el saneo hasta el terreno duro y consistente con el posterior relleno a base de materiales resistentes, que regularizan el asiento de las posteriores capas del firme. Se confirma por tanto de nuevo la descripción de Estacio, con la ex-

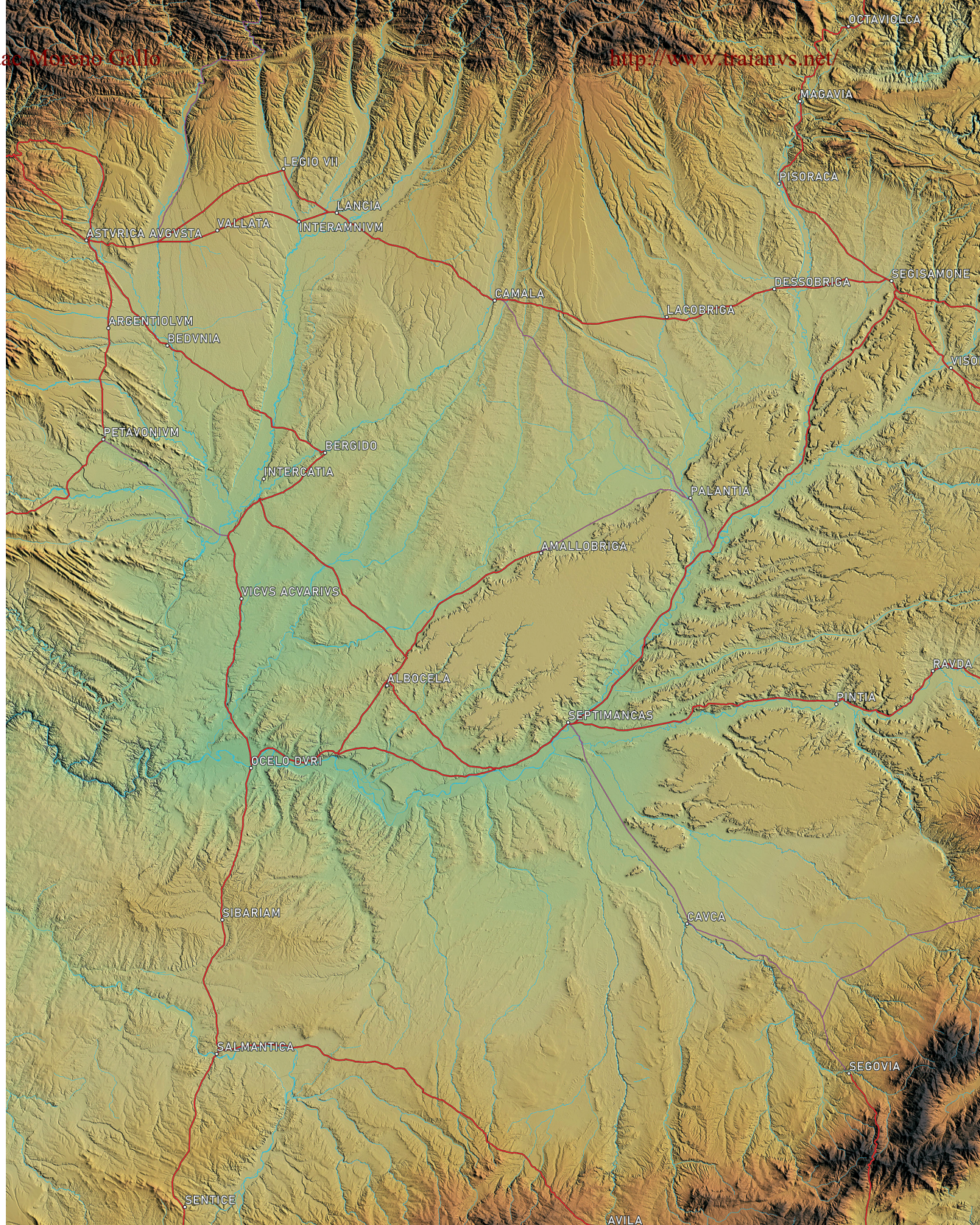
cavación de la caja (*fossas*), y el encaje en ellas del cimientado (*gremium*). Se perseguía con ello la formación sistemática de una explanada competente, sea a partir de desmontes, de terraplenes, o de saneos previos, que preparaban una calidad suficiente de explanada para recibir el paquete de afirmado normalizado para cada tramo. Paquete de afirmado, que vemos repetirse a lo largo de las vías mientras los factores condicionantes del diseño no cambian.

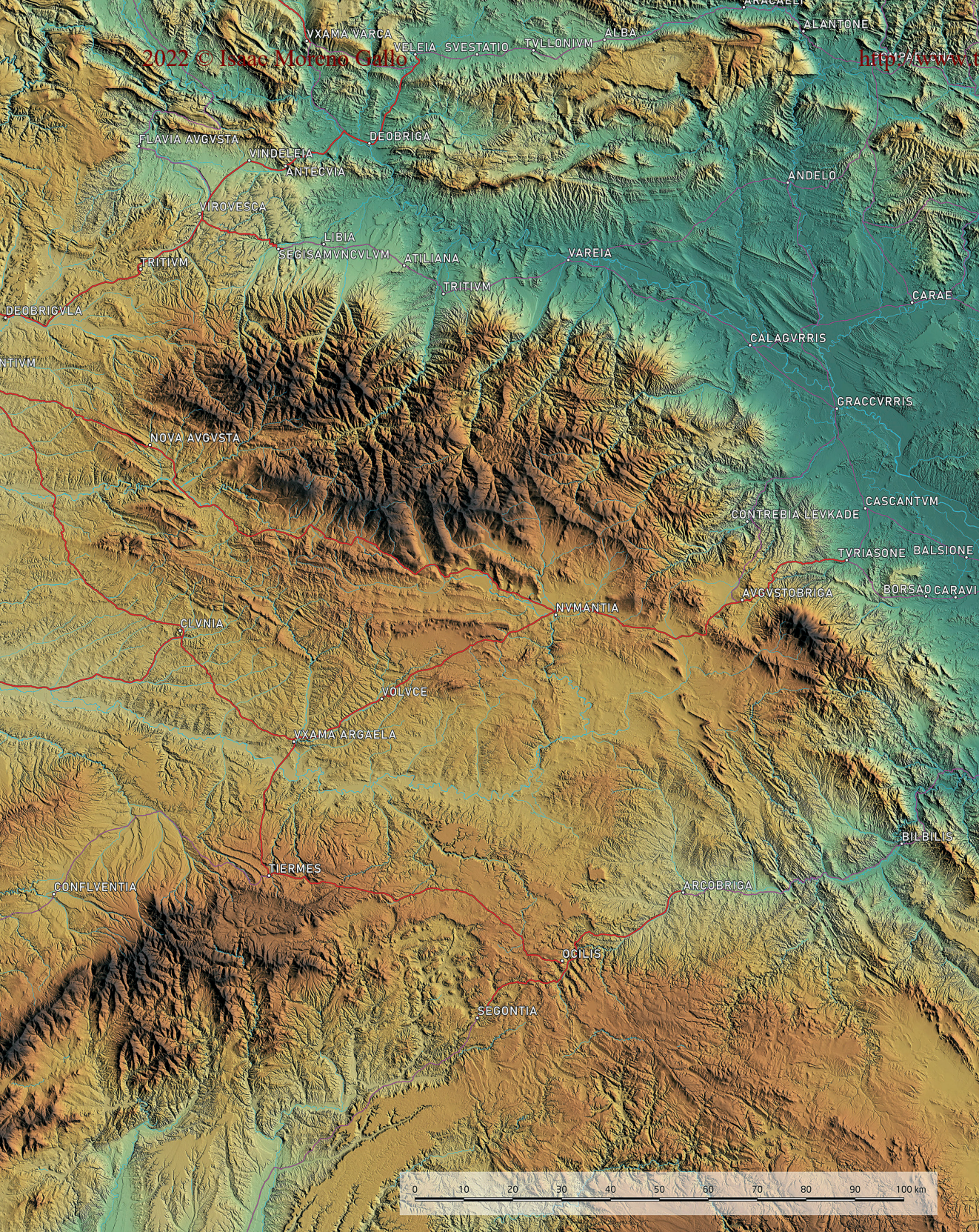


Saneo hasta el terreno duro y consistente, la roca viva, con el posterior relleno a base de materiales resistentes, que regularizan el asiento de las capas del firme. Vía romana de Clunia a Sasamón en Cilleruelo de Arriba (Burgos).

**Listado de las vías descritas con motivo del Proyecto de Investigación de Identificación, Diagnóstico y Análisis Técnico-Constructivo, de Vías Romanas en Castilla y León, entre 2006 y 2010.**

01	Vía romana de Cerezo de Riotirón a León: Segisamvncvlvm-LegioVII.	232	km
02	Vía romana de Astorga a Braga por la sierra de la Culebra: Astvrica-Veniatia.	117	km
03	Vía romana de Astorga a Braga por Valdehorras (vía Nova): Astvrica-Foro Gvigrvrorvm.	112	km
04	Vía romana de Astorga al Bierzo.	40	km
05	Vía romana de Astorga a Lugo: Astvurica-Lvcus Avgvsti.	32	km
06	Vía romana de Astorga a León: Astvrica-LegioVII.	30	km
07	Vía romana de Astorga a Lancia: Astvrica-Lancia.	51	km
08	Vía romana de Cáceres a Salamanca (Vía de la Plata): Capara-Salmantica.	77	km
09	Vía romana de Salamanca a Villalazán: Salmantica-Ocelo Durii.	63	km
10	Vía romana de Villalazán a Montealegre: Ocelo Durii-Amallobriga.	81	km
11	Vía romana de Segovia al puerto de la Fuenfría: Segovia-Miacvm.	28	km
12	Vía romana de Villalazán al río Esla.	60	km
13	Vía romana de Tarazona a Numancia: Tvriasone-Nvmancia.	72	km
14	Vía romana de Numancia a Osma: Nvmancia-Vxama.	60	km
15	Vía romana de Osma a Clunia: Vxama-Clvnia.	36	km
16	Vía romana de Clunia a Astorga por Simancas: Clvnia-Septimancas-Astvrica.	327	km
17	Vía romana de Briviesca a Vitoria: Virovesca-Veleia.	69	km
18	Vía romana de Sasamón a Herrera de Pisuerga: Segisamone-Pisoraca.	32	km
19	Vía romana de Herrera de Pisuerga a Reinosa: Pisoraca-luliobriga.	62	km
20	Vía romana de Sasamón a Villalazán: Segisamone-Ocelo Durii.	171	km
21	Vía romana de Salamanca a Ávila: Salmantica-Avila.	96	km
22	Vía romana de Medinaceli a Tiermes y otros caminos históricos de Medinaceli	71	km
23	Vía romana de Sigüenza a Monreal de Ariza: Segontia-Arcobriga	58	km
24	Vía romana de Numancia a Lara y a Sasamón: Nvmancia-Nova Avgvsta-Segisamone.	148	km
25	Vía romana de Osma a Tiermes: Vxama-Tiermes.	32	km
26	Vía romana de Clunia a Sasamón: Clvnia-Segisamone.	101	km
27	Vía romana de Castrourdiales a Vitoria y a Miranda: Flaviobriga-Vxama Barca.	115	km
	<i>Total</i>	2.373	km







## 5. Bibliografía

- ABÁSULO ÁLVAREZ, J. A. 1987: "El Conocimiento de las vías romanas. Un problema arqueológico". Simposio de Tarazona. La Red Viaria en la Hispania Romana.
- AGACHE, R. 1968. Présence de fossés parallèles à certaines voies romaines et particulièrement de fossés-limites situés à une vingtaine de mètres de part et d'autre. Bulletin de la société des Antiquaires de Picardie du 3<sup>o</sup> Trimestre, 1968.
- COLUMELA. De Agricultura, I, 5.
- GARCÍA GONZÁLEZ, J. J. 2008, p. 240: Castilla en tiempos de Fernán González. Edit. Dosoles-Historia.
- LLORENTE MALDONADO DE GUEVARA, A. 1989: Las denominaciones del "Camino de Ganado" en las provincias de Zamora, Salamanca y Ávila. Revista de estudios románicos, vol. 1987-1989.
- LLORENTE MALDONADO DE GUEVARA, A. 2000: Hablemos de nuestra lengua. Centro de Estudios Salmantinos. La Gaceta Regional de Salamanca.
- MARTÍNEZ GONZÁLEZ, CIPRIANO. 1874. Memoria Explicativa de varias calzadas romanas en León. (Real Academia de la Historia).
- MARTINO GARCÍA, D. 2004, p. 297: Las Ciudades Romanas de la Meseta Norte de la Península Ibérica: Identificación, estatuto jurídico y oligarquías (ss. I-III d.c.). Universidad Complutense de Madrid. Facultad de Geografía e Historia. Departamento de Historia Antigua. ISBN: 84-669-2575-9.
- MENÉNDEZ PIDAL, G. 1951, p. 38. Los Caminos en la Historia de España.
- MORENO GALLO, I. 2001a. Descripción de la Vía de Italia a Hispania en Burgos y Palencia. Diputación Provincial de Burgos y la Diputación Provincial de Palencia.
- MORENO GALLO, I. 2001b. La Red Viaria Antigua en La Rioja. La Vía de Italia a Hispania en La Rioja. El Miliario Extravagante. Anexo 2.
- MORENO GALLO, I. 2002. La Vieja Carretera Castellano-leonesa. Revista Cimbra nº 346 (junio de 2002) del Colegio de Ingenieros Técnicos de Obras Públicas. Publicaciones de la Institución Tello Téllez de Meneses nº 73. 2002. Diputación de Palencia.
- MORENO GALLO, I. 2004: Vías Romanas. Ingeniería y técnica constructiva. CEHOPU. Ministerio de Fomento.
- MORENO GALLO, I. 2006. Vías Romanas de Astorga. Nuevos Elementos de Ingeniería Romana. III Congreso Europeo Obras Públicas Romanas. Astorga, octubre de 2006. Libro de Ponencias. Junta de Castilla y León.
- MORENO GALLO, I. 2009: Item a Caesarea Avgvsta Beneharno: La carretera romana de Zaragoza al Bearn. Institución Fernando el Católico. Diputación de Zaragoza. ISBN: 978-84-7820-999-6.
- MORENO GALLO, I. 2011. Identificación, Diagnóstico y Análisis Técnico-Constructivo, de Vías Romanas en Castilla y León. [www.viasromanas.net](http://www.viasromanas.net) ISBN: 978-84-695-8150-6.
- RODRÍGUEZ MORALES, J. 2010, p 3 a 20: La Excavación de la Calzada antigua de la Vereda Real de Almansa (Enguera, Valencia). El Nuevo miliario, nº 10 de junio de 2010. En el epígrafe 4, nos aporta una interesante panoplia de elementos metálicos encontrados que datan el uso de este camino.
- RODRÍGUEZ MORALES, J. FERNÁNDEZ MONTORO, J. L. SÁNCHEZ SÁNCHEZ, J. BENÍTEZ DE LUGO ENRICH, L. 2012. Los clavi caligarii o tachuelas de cáliga: elementos identificadores de las calzadas romanas. LVCENTVM XXXI, 2012, 147-164.
- ROLDÁN HERVÁS, J. M. 1971, p.17. Iter ab Emerita Asturicam. El Camino de la Plata.
- SILLIÈRES, P. 1985, pp. 63-69. La voie Romaine Segodunum-Cessero à L'Hospitalet-du-Larzac (Aveyron). Revue Aquitania, tome 3.





GOBIERNO  
DE ESPAÑA

MINISTERIO  
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD  
Y AGENDA URBANA

VICEPRESIDENCIA  
TERCERA DE GOBIERNO

MINISTERIO  
PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA  
Y EL RETO DEMOGRÁFICO

**CEDEX**  
CENTRO DE ESTUDIOS Y EXPERIMENTACIÓN  
DE OBRAS PÚBLICAS

**CHOPU**  
CENTRO DE ESTUDIOS HISTÓRICOS  
DE OBRAS PÚBLICAS Y URBANISMO



GOBIERNO  
DE ESPAÑA

MINISTERIO  
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD  
Y AGENDA URBANA

SECRETARÍA DE ESTADO  
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD  
Y AGENDA URBANA

SECRETARÍA GENERAL  
DE INFRAESTRUCTURAS

DIRECCIÓN GENERAL  
DE CARRERAS

PVP: 20 €  
(IVA incluido)

ISBN 978-84-7790-648-3



2022 © Isaac Moreno Gallo

<http://www.traianys.net/>



# LA VÍA ROMANA DE NUMANCIA A OSMA Y SU ABRAZO CON LA AUTOVÍA A-11

Isaac Moreno Gallo  
(coordinador)

LA VÍA ROMANA DE NUMANCIA A OSMA  
Y SU ABRAZO CON LA AUTOVÍA A-11

# LA VÍA ROMANA DE NUMANCIA A OSMA

## Y SU ABRAZO CON LA AUTOVÍA A-11

Isaac Moreno Gallo  
(coordinador)

## LA VÍA ROMANA DE NUMANCIA A OSMA Y SU ABRAZO CON LA AUTOVÍA A-11

Autores: Isaac Moreno Gallo (coordinador) y otros.

Año: 2022.

Diseño, maquetación e impresión: DC 39 Bambalinas PC, SLU.

© de la edición: CEDEX-CEHOPU.

© de los contenidos: Isaac Moreno Gallo, Juan Pedro Benito Batanero, Carlos Tabernero Galán, José Luis Fernández Montoro, Darío Álvarez Álvarez, Miguel Ángel de la Iglesia Santamaría, Sagrario Fernández Raga y Carlos Rodríguez Fernández.

Catálogo de publicaciones oficiales: <https://cpage.mpr.gob.es/>

Centro virtual de publicaciones del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (Mitma):

<https://cvp.mitma.gob.es/>

Tienda de Publicaciones del CEDEX:

[http://www.cedex.es/CEDEX/LANG\\_CASTELLANO/DOCU/PUBLICACIONES/PVENTA/default.htm](http://www.cedex.es/CEDEX/LANG_CASTELLANO/DOCU/PUBLICACIONES/PVENTA/default.htm)

En esta publicación se ha utilizado papel con gestión forestal certificada, libre de cloro de acuerdo con los criterios medioambientales de la Administración Pública.

EDITA:

Centro de Publicaciones

Secretaría General Técnica

Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

© CEDEX: Servicio de Publicaciones

NIPO: 797-22-004-7

ISBN: 978-84-7790-648-3

Depósito Legal: M-24911-2022

Se han hecho todas las gestiones posibles para identificar a los propietarios de los derechos de autor. Cualquier error u omisión accidental, que tendrá que ser notificado por escrito al editor, será corregido en ediciones posteriores.

Todos los derechos reservados. Esta publicación no puede ser reproducida ni en todo ni en parte, ni registrada, ni transmitida por un sistema de recuperación de información en ninguna forma ni en ningún medio, salvo en aquellos casos específicamente permitidos por la Ley.

*Agradecimiento:*

A Lorenzo Plaza Almeida, ingeniero director de las obras de la Autovía A-11, en el tramo Santiuste Venta Nueva, por su interés en la promoción de la vía romana de Numancia a Osma afectada por las obras, sin cuya iniciativa el resultado no hubiera sido el mismo.

## ÍNDICE

<b>I. VÍAS ROMANAS EN CASTILLA Y LEÓN. HISTORIA DE UNA INVESTIGACIÓN</b>	
por Isaac Moreno Gallo	11
1. Introducción	11
2. Herramientas	13
2.1. La huella de su nombre	14
2.2. La huella en el terreno	22
3. La arqueología	27
3.1. El inventario de yacimientos	27
3.2. La historiografía y el déficit de los nombres de las ciudades	28
3.3. La excavación y los artefactos en la estructura	33
4. Resultados y repercusiones	36
5. Bibliografía	42
<b>2. LA CONSTRUCCIÓN DE LAS CARRETERAS ROMANAS</b>	
por Isaac Moreno Gallo	43
1. Antecedentes históricos de las carreteras romanas	43
2. La técnica y el esfuerzo constructivo	44
3. La huella del método constructivo	57
4. Los artífices del camino	66
5. Bibliografía	72



3. LA VÍA ROMANA DE NUMANCIA A OSMA	
por Isaac Moreno Gallo	73
1. La documentación antigua de la vía romana	73
2. Las descripciones de la vía romana en los siglos XVIII y XIX	76
3. La identificación en el siglo XXI	86
4. La historia milenaria del camino	98
5. El abrazo de la vía romana con la autovía A-11	102
5. Bibliografía	112
4. ESTUDIO ARQUEOLÓGICO DE LA VÍA. LA CAMPAÑA DE 2018 EN BLACOS	
por J. P. Benito Batanero, C. Tabernerero Galán y J. L. Fernández Montoro	113
El diseño de la intervención: fotogrametría digital y prospección electromagnética	115
Los restos constructivos	120
La dispersión de los materiales arqueológicos	128
Nuevas perspectivas para viejos caminos	140
Bibliografía	141
5. LOS CLAVOS DEL CALZADO ROMANO EN LA VÍA DE NUMANCIA A OSMA	
por José Luis Fernández Montoro	143
1. Introducción	143
2. La búsqueda de fósiles metálicos directores a través del desarrollo de un proyecto de prospecciones magnéticas viarias	144
3. La importancia de los <i>clavi caligarii</i> para el estudio de la red viaria romana	147
4. Los <i>clavi caligarii</i> de la vía romana de Numancia a Osma	147
4.1 Clasificación de los <i>clavi caligarii</i> por el diámetro de la cabeza	148
4.2. Partes de un <i>clavi caligarii</i>	151
4.3. Forma externa de la cabeza	151
4.4. Forma interna de la cabeza	154
4.5. Las espigas	155

4.6. Los desgastes de los <i>clavi caligarii</i> de Blacos	158
4.7. <i>Clavi caligarii</i> aplastados	162
4.8. Los patrones en relieve	162
4.9. Los conjuntos de <i>clavi caligarii</i>	178
4.10. Gráfico de distribución por tallas y lugar de hallazgo	181
4.11. Cronología de los <i>clavi caligarii</i> de Blacos	184
5. El calzado romano usado en Blacos	192
6. Conclusión	197
7. Bibliografía	198
6. PROYECTO, PAISAJE E INFRAESTRUCTURAS. INTERVENCIONES ARQUITECTÓNICAS EN LA VÍA ROMANA NUMANCIA-UXAMA por Darío Álvarez Álvarez, Miguel Ángel de la Iglesia Santamaría, Sagrario Fernández Raga y Carlos Rodríguez Fernández	203
La coexistencia en el Paisaje Patrimonial	204
El proyecto Iter Plata	208
Intervenciones arquitectónicas en la Vía Romana Numancia-Uxama	213
Áreas de interpretación	216
Paisaje, tiempo y memoria	228
Bibliografía	230
7. VÍAS ROMANAS EN LA PROVINCIA DE SORIA. GUÍA ARQUEOLÓGICA por Isaac Moreno Gallo	231
Vía romana de Numancia a Uxama	235
Vía romana de Numancia a Uxama	241
Vía romana de Osma a Tiermes	249
Vía romana de Tiermes a Medinaceli	258
Vía romana de Uxama a Clunia	265