

6. Proyecto, paisaje e infraestructuras

Intervenciones arquitectónicas en la vía romana Numancia-Uxama

Darío Álvarez Álvarez

Miguel Ángel de la Iglesia Santamaría

Sagrario Fernández Raga

Carlos Rodríguez Fernández

Laboratorio para la investigación e intervención en el Paisaje Arquitectónico, Patrimonial y Cultural.
Universidad de Valladolid

Recorrer un paisaje patrimonial resulta una experiencia mucho más fascinante que visitar un monumento. Mientras que el monumento produce en el visitante sensaciones gratificantes pero limitadas en el espacio y en el tiempo, el paisaje patrimonial crea enlaces y establece interconexiones entre los diferentes elementos que lo configuran, en un espacio ilimitado, añadiendo otros valores y provocando sensaciones más intensas y duraderas en el tiempo.

El proyecto realizado por el *Laboratorio de Paisaje, Patrimonio y Arquitectura*¹ de la Universidad de

Valladolid valoriza el itinerario de la Vía Romana que discurre entre las poblaciones romanas de Numancia y Uxama (Burgo de Osma), en un tramo de 8 kilómetros de longitud que discurre de forma prácticamente paralela a la autovía A-11, con varias situaciones en las que ambos itinerarios se cruzan, dando lugar a un proyecto de coexistencia entre los restos de la vía romana y las nuevas infraestructuras necesarias para vertebrar el territorio que atraviesan.

Como proyecto se asienta en la larga experiencia del equipo redactor en la realización de proyectos similares en el campo del patrimonio y de los paisajes culturales, sometidos a continua discusión y debate en foros nacionales e internacionales.

¹ El *Laboratorio para la investigación e intervención en el paisaje arquitectónico, patrimonial y cultural*, es un Grupo de Investigación Reconocido de la Universidad de Valladolid, coordinado por Darío Álvarez Álvarez y Miguel Ángel de la Iglesia Santamaría, del que forman parte Sagrario Fernández Raga, Carlos Rodríguez Fernández, Flavia Zelli y Nieves Fernández Villalobos, doctores arquitectos, y Laura Lázaro, arquitecta.



Fig. 1. Pasarela peatonal para peregrinos del Camino de Santiago sobre el río Esla en Puente Villarente, León.
Fuente: LAB/PAP.

La coexistencia en el Paisaje Patrimonial

La coexistencia está siempre presente en los proyectos que el equipo LAB/PAP ha realizado en el ámbito patrimonial, en un intento por definir un nuevo concepto de paisaje cultural. Las intervenciones llevadas a cabo en el yacimiento arqueológico de Clunia en Burgos, a partir de la redacción de su Plan Director en 1995, son una buena muestra de ello, especialmente la lenta y minuciosa tarea de investigación y restauración del magnífico teatro romano excavado en la roca, que ha permitido recuperar su carácter original, posibilitando la realización de representaciones teatrales, sin renunciar al encanto poético de la ruina en el paisaje, fusio-

nando categorías estéticas y funcionales². También la recuperación del Foro romano en el yacimiento arqueológico de Tiermes (Soria) y las propuestas para reinterpretar la arquitectura de la ciudad en el particular paisaje sobre el que se asienta, ahondan en cuestiones similares, proponiendo instrumentos arquitectónicos (pasarelas, conexiones, escalera,

² La intervención en el teatro de Clunia ha recibido varios premios, entre ellos ha sido Finalista en la XI Bienal Española de Arquitectura y Urbanismo. Lo próximo, o necesario. Barcelona: Fundación Caja de Arquitectos, 2011. pp. 376-383. Y más recientemente en la XV Bienal Española de Arquitectura y Urbanismo, España Vacía, España Llena (2020), por la intervención en la escena y postescenio del Teatro.



Fig. 2. Pasarela peatonal en Puente Villarente en el cruce de la ribera del Esla con el puente medieval como fondo de la perspectiva. Fuente: LAB/PAP.

miradores), para una mejor comprensión de la relación entre el paisaje construido y el paisaje natural de la roca³.

La recuperación de la Cañada Real Soriana Oriental en Almazán (Soria) o las intervenciones en el Camino del Cid en las provincias de Burgos y Soria (a partir de sendos Planes Directores), generan micropaisajes culturales que construyen breves huellas de la intervención humana. En la relación entre paisaje e infraestructuras, destacan la propuesta de coexistencia de un nuevo vial de acceso al polígono industrial de Ircio, con el yacimiento arqueológico de Arce-Mirapérez en Miranda de Ebro (Burgos) y la solución para la protección de los restos periféricos encontrados en la ciudad astur-romana de Lancia en León, con una adaptación de la autovía A-60 a través de la construcción de tres viaductos que permiten la conservación de los restos arqueológicos más importantes sin desviar el trazado de la vía. Dentro de esta problemática, cabe citar el proyecto y construcción de una pasarela peatonal para peregrinos del Camino de Santiago en Puente Villarente (León), que no solo resuelve el peligro que supone el paso por el puente actual, con una fuerte circulación rodada, sino que va más allá e introduce una nueva dimensión en su recorrido por el paisaje y el patrimonio existente. También es de reseñar el proyecto de intervención en el antiguo cementerio judío de Ávila, afectado por las obras de construcción de un colector urbano, en un auténtico jardín de la ausencia y memoria, el *Jardín de Sefarad*. Todos estos últimos proyectos abren una sugerente línea de investiga-

ción aplicada en la relación entre el patrimonio y las infraestructuras en el trabajo del equipo LAB/PAP que se lleva desarrollando durante los últimos años y que se recoge en numerosas publicaciones nacionales e internacionales, especialmente en los libros *Modelos de Paisajes Patrimoniales. Estrategias de protección e intervención arquitectónica*, publicado en 2017, y *Paisajes patrimoniales en coexistencia*⁴.

³ RODRÍGUEZ, CARLOS. Topografías arquitectónicas en el Paisaje Contemporáneo. Sevilla: Editorial Universidad de Sevilla, 2019.

⁴ FERNÁNDEZ RAGA, Sagrario. Paisajes patrimoniales en coexistencia. Sevilla: Editorial Universidad de Sevilla, 2020. Publicación de la Tesis Doctoral: Paisajes Patrimoniales en Coexistencia: modelos arquitectónicos para la integración de infraestructuras viarias en el territorio, realizada por Sagrario Fernández en 2018, que amplía esta cuestión y recoge una serie de casos de estudio de gran interés dentro del panorama internacional, como son los del viaducto de Millau y el acceso al Mont Saint Michel en Francia, así como el problema generado por la interrupción viaria en el paisaje patrimonial de Stonehenge, en Inglaterra.



Fig. 3. Jardín de Sefarad. Paisaje conmemorativo del antiguo cementerio judío de Ávila. Fuente: LAB/PAP.

El proyecto Iter Plata

Bajo estas mismas premisas se desarrolla el proyecto Iter Plata, que contiene las estrategias de planificación, intervención, puesta en valor y difusión de un amplio paisaje patrimonial, generado a partir del trazado de la antigua vía romana de Mérida a Astorga, conocida como Vía de la Plata, y que, en su discurrir por el occidente de Castilla y León, coincide en gran parte con uno de los ramales de los Caminos de Santiago del Sur. El proyecto, realizado en 2010 por el *Laboratorio* por encargo de la Consejería de Cultura y Turismo de la Junta de Castilla y León, toma la forma de un Sistema Territorial Patrimonial⁵, y no es solo un estudio sino una propuesta de actuación, fundamentada en un análisis riguroso de los problemas existentes en los diferentes lugares, en situaciones de conflicto muy diversas.

El itinerario recogido en el proyecto se ciñe al incluido en la incoación de Declaración de B.I.C. de la Calzada de la Plata realizada en 2001 por la Junta de Castilla y León, que desarrolla 263 km. por las provincias de León, Zamora y Salamanca, atravesando 59 municipios, 62 localidades y 27 núcleos urbanos, entre ellos Salamanca, Zamora, Benavente, La Bañeza y Astorga⁶, si bien este itinerario no siempre coincide con el trazado histórico de la an-

tigua vía romana, según los estudios realizados por Isaac Moreno Gallo⁷.

Iter Plata se construye con los propios elementos del paisaje, que se convierten en las verdaderas herramientas del proyecto: desde los elementos patrimoniales (restos visibles de la vía, miliarios, alcantarillas, pasos, puentes –como el de la Magdalena en Salamanca, o los de la Vizana y Valimbre en León-, ermitas, iglesias, ruinas –algunas tan singulares como las de la fortaleza de Castrotofare, o los monasterios de Moreruela y San Román del Valle, en Zamora- hasta los elementos de valor del paisaje o las infraestructuras turísticas. Todos ellos, convenientemente jerarquizados, juegan un papel relevante en los lugares y paisajes en los que se ubican y en su área de influencia. De esta manera son los elementos existentes los que, con mínimas intervenciones arquitectónicas, crean el sistema Iter Plata, con inversiones muy reducidas, totalmente adecuadas a la coyuntura económica del momento. De esta manera Iter Plata crea las llamadas “Aulas al aire libre”, tramos de varios kilómetros que singularizan elementos de valor o interés de los diferentes lugares, como el “Aula de los Miliarios” en el entorno del río Cuerpo de Hombre o el “Aula de la Calzada” en Palacios de Salvatierra, ambas en la provincia de Salamanca, estructurando elementos visibles de la antigua vía romana.

⁵ STP, figura surgida a partir del Plan PAHÍS 2004-2012 del Patrimonio Histórico de Castilla y León, como mecanismo de identificación de los bienes patrimoniales vinculados a un espacio o territorio.

⁶ La incoación no concreta el itinerario con precisión, se limita a enumerar, de norte a sur, los términos municipales, las localidades y los núcleos urbanos que atraviesa.

⁷ MORENO GALLO, Isaac. *Vías Romanas de Castilla y León*. Estudio realizado por encargo de la Consejería de Cultura y Turismo de la Junta de Castilla y León, 2011, disponible en www.viasromanas.net. Se trata de un informe exhaustivo y de gran rigor científico que incluye la realización de catas arqueológicas, vuelos y otros métodos para comprobar el trazado de las vías romanas en la región.



Fig. 4. Aula al aire libre de la Calzada. Fuenterroble de Salvatierra, Salamanca. Fuente: Manuel Jiménez González.



Fig. 5. Aula al aire libre del ferrocarril. Topas, Salamanca. Fuente: LAB/PAP.

Iter Plata presta una especial atención a aquellas zonas de conflicto y que precisan un mayor detalle en su solución, tramos afectados por la presencia de infraestructuras viarias que parecen alterar el equilibrio del paisaje patrimonial. Lejos de obviarlas el proyecto las convierte en protagonistas de una nueva experimentación mediante la cual se crea una nueva idea de paisaje patrimonial. El territorio Iter Plata es un paisaje complejo constituido por innumerables líneas de comunicación construidas a lo largo de los siglos, líneas que, de una u otra manera, han ayudado a generar un concepto de evolución, de progreso, desde la antigua vía romana, los caminos y cañadas reales, las carreteras y autovías y las líneas de ferrocarril. De ahí surgen algunas intervenciones específicas como el “Aula del Zurguén” en la ciudad de Salamanca, con

su complejidad viaria, o el “Aula del Ferrocarril” en Topas, con su multiplicidad de líneas en el tiempo y en el espacio, o el “Aula de los Puentes” en Castrogonzalo en Zamora, que armoniza los restos de los puentes antiguos con los más contemporáneos de la autovía.

Todo ello ayuda a proyectar un paisaje patrimonial que conjuga el pasado más lejano y el presente más reciente, construyendo un paisaje didáctico que habla de la necesidad del hombre de moverse por el territorio en cualquier tiempo, desde la época romana hasta la actualidad.

Como parte muy importante del proyecto, se realizó una señalización específica Iter Plata, conjugando la información concreta con la creación de una seña de identidad muy reconocible en diálogo con los diferentes paisajes hasta fundirse con ellos.



Fig. 6. Señal tipo del proyecto Iter Plata con la identificación de la antigua vía del ferrocarril Plasencia-Astorga. Fuente: LAB/PAP.

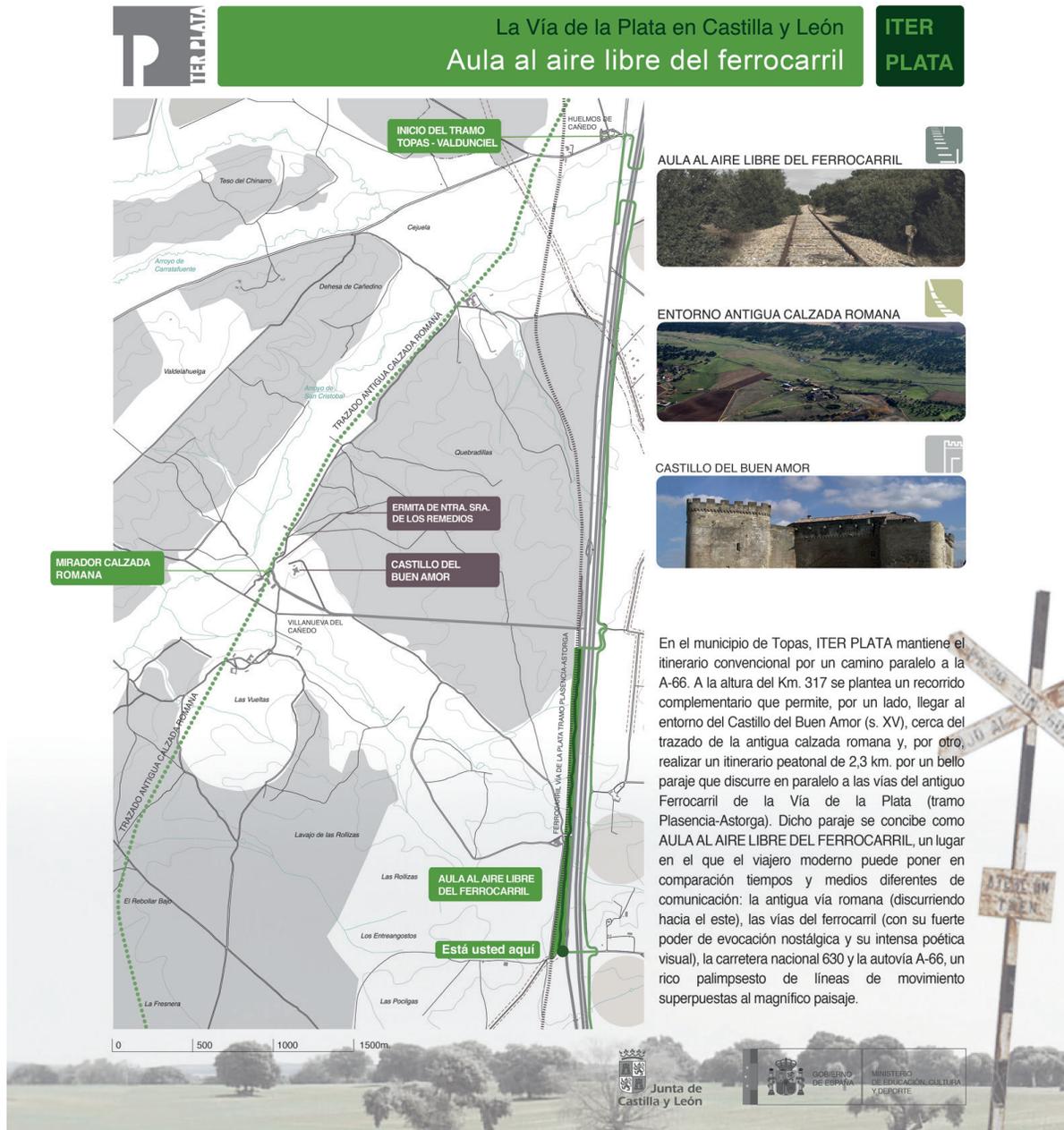


Fig. 7. Panel de señalización de comienzo y final del Aula al aire libre del ferrocarril. Topas, Salamanca. Fuente: Archivo LAB/PAP.



Fig. 8. Mirador del aula al aire libre de los Puentes, con los restos del antiguo puente medieval para el paso del río Esla. Fuente: LAB/PAP.



Fig. 9. Plano de situación del Aula al aire libre de los Puentes. Castrogonzalo, Zamora. Fuente: Archivo LAB/PAP.

Intervenciones arquitectónicas en la Vía Romana Numancia-Uxama

El desarrollo y evolución de los diferentes trazados viarios que comunican nuestras ciudades y territorios, no deja de ser fruto de la evolución de las mismas necesidades de desplazamiento del hombre a lo largo del tiempo, aplicando en cada época las posibilidades técnicas disponibles. No es de extrañar que se llegue a las mismas conclusiones a la hora de elaborar un trazado a lo largo de los diferentes periodos históricos, de modo que los recorridos se encuentren continuamente, ya que las condiciones orográficas y la razón humana que detecta necesidades y elabora soluciones a dichas necesidades, son las mismas. La construcción de la Autovía del Duero A-11⁸ que comunica el este y el oeste de la meseta norte, siguiendo el trazado del río que le da nombre hasta su desembocadura en Oporto, constituye un eje natural de vital importancia, vertebrador del tráfico en la Península Ibérica. A lo largo del desarrollo de los tramos comprendidos entre Soria capital y El Burgo de Osma, tal y como se recoge en los trabajos planimétricos y en las fotografías aéreas de Isaac Moreno Gallo⁹, la vía se

encuentra en varias ocasiones con la presencia de uno de sus trazados primigenios, la vía XXVII del Itinerario de Antonino, conocida por ser la vía que comunicaba las localidades de Astorga (*Asturica Augusta*) y Zaragoza (*Caesar Augusta*), y en este tramo concreto, El Burgo de Osma (*Uxama*) y Garray (*Numantia*, a menos de ocho kilómetros al nordeste de Soria).

Dentro de este recorrido, se identifica un tramo de unos 8 kilómetros, que discurre por los municipios de Blacos y Calatañazor en su mayor parte de forma casi paralela a la antigua carretera nacional N-122 y a la nueva Autovía A-11, desde la Venta Nueva hasta el Alto del Temeroso, en una meseta elevada poblada por una densa vegetación de árboles, del llamado sabinar de Calatañazor. A partir de este punto, mientras que la carretera desciende al valle, la antigua calzada romana prosigue su camino hacia Uxama a una cota elevada hasta el final del tramo conservado.

El primer valor originado que se tiene en cuenta a la hora de abordar un proyecto de estas características es que la propia construcción de la nueva infraestructura, necesaria para el desplazamiento del hombre, es el desencadenante de la excavación, investigación y difusión de un espacio de valor que hasta ahora tan solo había sido únicamente identificado, pero no explorado en profundidad. La propia construcción de la nueva infraestructura permite promocionar los restos de la vía romana, como elemento vertebrador de un paisaje patrimonial digno de ser protegido y recorrido.

⁸ La autovía A-11 se encuentra muy avanzada, a falta de la construcción de los tramos que unen Zamora con la frontera con Portugal y algunos tramos entre las ciudades de Valladolid y Soria, desde donde se continuaría a través de la Autovía A-15 hacia Zaragoza y Barcelona.

⁹ Op. cit. MORENO GALLO, Isaac. *Vías Romanas de Castilla y León*. Estudio realizado por encargo de la Consejería de Cultura y Turismo de la Junta de Castilla y León, 2011, disponible en www.viasromanas.net.

PLANO GENERAL DEL RECORRIDO



Áreas de interpretación

A lo largo de todo el recorrido conservado, se identifican tres lugares que sirven de conexión entre las vías de comunicación actuales y el trazado de la antigua vía romana, permitiendo al visitante identificar, recibir información y finalmente acceder al tramo de la vía conservado. Estas nuevas infraestructuras para la visita se localizan en puntos estratégicos: la primera de ellas en Venta Nueva, al comienzo del tramo desde el este y junto a la antigua nacional N-122, un área intermedia en el alto del Temeroso, igualmente accesible esta vía, y la tercera, al final del recorrido, en el cruce con la autovía.

La filosofía que se aplica en estas intervenciones es la de conducir al espectador a la experimentación del territorio, con la construcción de un pequeño pabellón que se vincula al trazado de la antigua vía romana, situándose en paralelo a la misma. Una serie de elementos mínimos, un pavimento, un banco, unos muros de hormigón y una cubierta que se dispone entre los mismos, definen una arquitectura mínima permeable que se abre en forma de ventana al paisaje circundante, enmarcando y subrayando la presencia de la vía romana. La colocación de paneles de información en el pabellón aporta una visión científica e histórica del paisaje, que se unen a la propia experiencia *in situ* del espectador, que pasará a recorrer a partir de ese momento la propia vía

romana, identificando todos los elementos y restos materiales que la conforman.

De esta forma, las áreas de interpretación funcionan como pequeños paisajes de intercambio en los que el visitante abandona por momentos el tiempo actual y se sumerge en un paisaje de época romana.

Área de interpretación de Venta Nueva

El Área de Venta Nueva se divide en dos zonas, con elementos de conexión y paso de la carretera SO-910. En la primera zona, que se sitúa al borde de la rotonda de nueva construcción, en un lateral del aparcamiento del Hostal Venta Nueva, se plantea una plataforma informativa que permite iniciar el recorrido hasta el área de interpretación propiamente dicha que se sitúa en el borde de la calzada, al otro lado de la carretera SO-910.

Para conectar las dos zonas se realiza una rampa completamente accesible (6% de pendiente), que desciende desde el área de acceso en dirección norte para cruzar la carretera por un paso de peatones. Al otro lado de la carretera se realiza otra rampa accesible que se adapta a la topografía y permite subir cómodamente al área, en donde comienzan a ser visibles los restos materiales de la vía romana, junto a la que se sitúa el pabellón de información, que se convierte en un umbral que da comienzo a un recorrido musealizado.

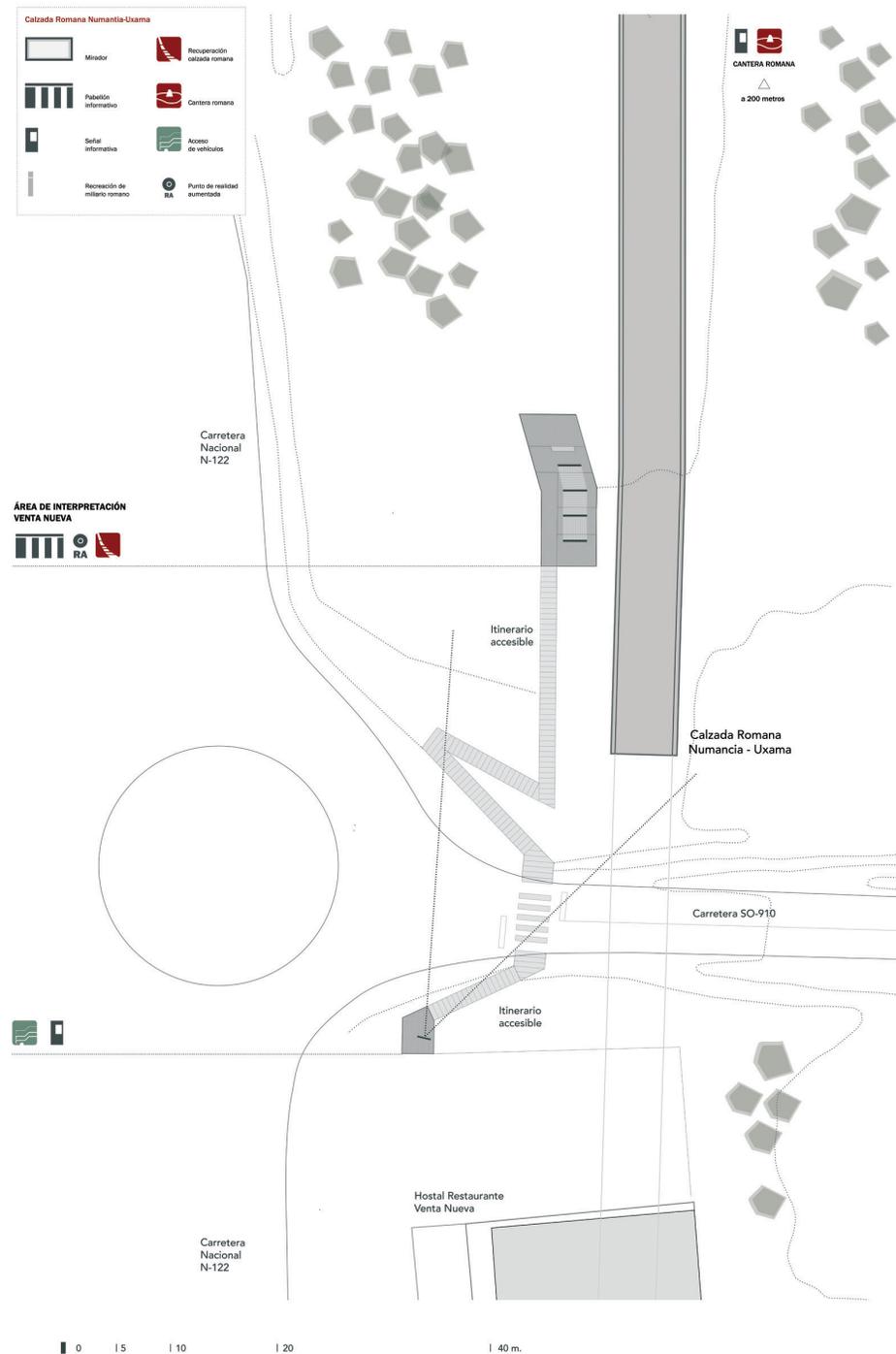


Fig. 11. Área de interpretación de Venta Nueva. Plano general del área. Fuente: LAB/PAP.



Fig. 12. Fotografía aérea de Venta Nueva. Fuente: Isaac Moreno Gallo.



Fig. 13. Señal-ventana junto a la Venta Nueva. Fuente: Isaac Moreno Gallo.



Fig. 14. Pabellón de visitantes de Venta Nueva. Fuente: LAB/PAP.

Área de interpretación del Alto del Temeroso

El área intermedia se localiza en un lugar caracterizado por la larga subida de la antigua carretera nacional N-122, que alcanza aquí uno de los puntos más altos de la zona, y en una encrucijada con la Cañada Real Soriana y los restos de la antigua vía romana. Todo ello configura un paisaje un tanto pintoresco, con infraestructuras pertenecientes a distintos tiempos, algunas de ellas obsoletas y otras en funcionamiento, que la propuesta arquitectónica

trata de integrar. De nuevo el pabellón principal se sitúa en paralelo a la calzada romana, lo que hace evidente su vinculación con la misma, pero también a la carretera nacional, lo que permite construir un cómodo acceso rodado y un área de aparcamiento.

Aprovechando la inmejorable situación topográfica, desde el pabellón se vislumbra un nuevo hito que reclama la atención del visitante, para llevarle a un punto ligeramente más elevado desde el que se goza de una vista aún más privilegiada. Una nueva señal de hormigón, con una ventana recortada en la misma, enmarca la visión lejana de Calatazañor y el perfil de su castillo, cuya silueta pétreo destaca por encima del sabinar.

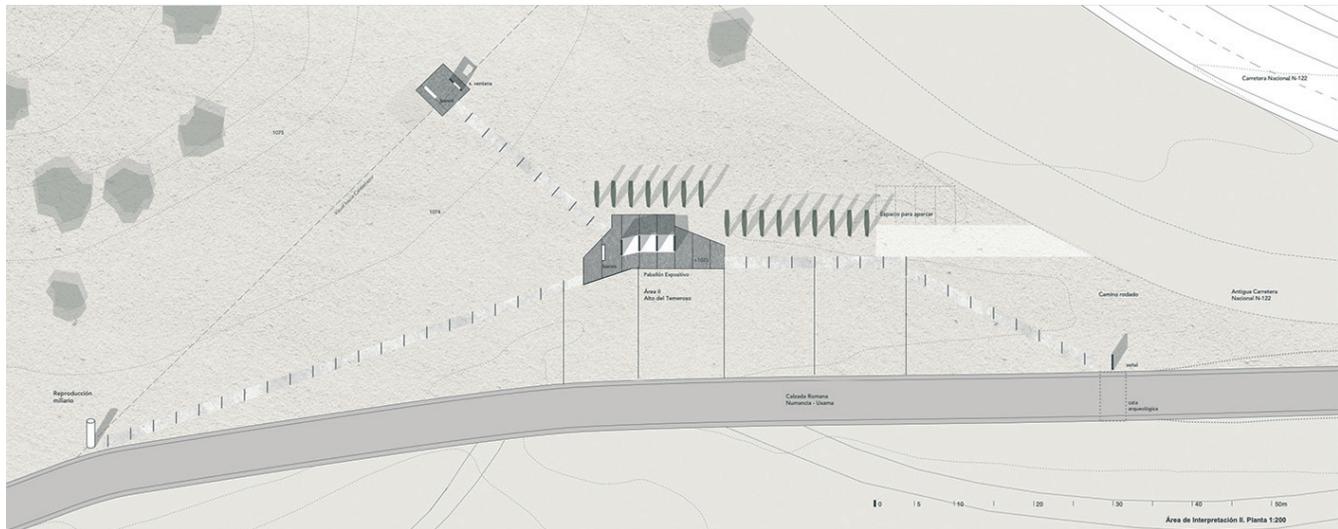
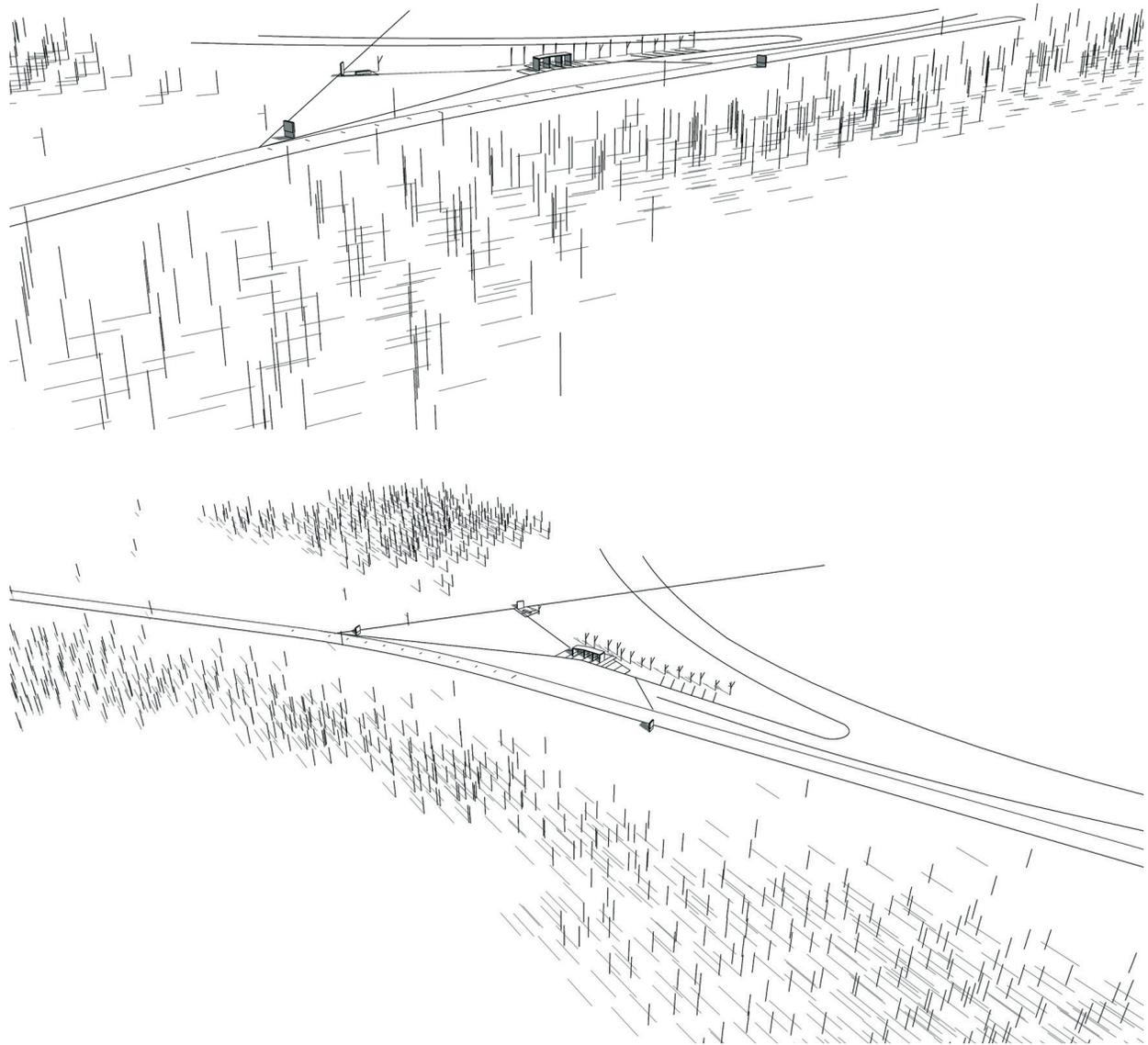


Fig. 15. Área de interpretación del Alto del Temeroso. Planta general del área con la intervención arquitectónica.

Fuente: LAB/PAP.



Figs. 16-17. Vistas generales del área como encrucijada de infraestructuras históricas y contemporáneas: la carretera N-122, la Cañada Real Soriana y la vía romana Numancia-Uxama. Fuente: LAB/PAP.



Fig. 18. Pabellón de visitantes.
Fuente: LAB/PAP.



Fig. 19. Señal-ventana enmarcando el paisaje y la población fortificada de Calatañazor. Fuente: Imagina Futura.

Área de interpretación de la Autovía

En el área final del recorrido, la vía romana se encuentra con el trazado de la autovía de un modo inevitable, cruzándose una y otra de un modo diagonal en el espacio, y con ello a la necesidad de

abordar un proyecto que permita la construcción de la autovía, sin borrar completamente la presencia del antiguo trazado histórico. El ambicioso proyecto de construcción de la infraestructura para el lugar señalado realiza un desmonte del terreno que atraviesa la vía de una profundidad que llega hasta los 30 metros, dejando a una cota muy superior la calzada romana, para lo que se lleva a cabo

una solución sostenible y económicamente viable, que en una operación casi de cirugía, genere una sutura visual entre la antigua vía y la nueva infraestructura.

De este modo, lo que *a priori* entraña una dificultad para la explicación de la vía romana que ha sido desmontada en este punto, se transforma en una oportunidad que trata de suturar el gran corte topográfico de un paisaje que se rompe, surgiendo de la conexión un nuevo paisaje, que dirige la mirada del espectador hacia la intervención arquitectónica, que evoca la presencia de la antigua vía. Para ello se divide el área de interpretación en tres zonas, una a cada lado de la autovía, al norte y al sur, y otra junto al puente que permite cruzar entre los dos lados de la trinchera.

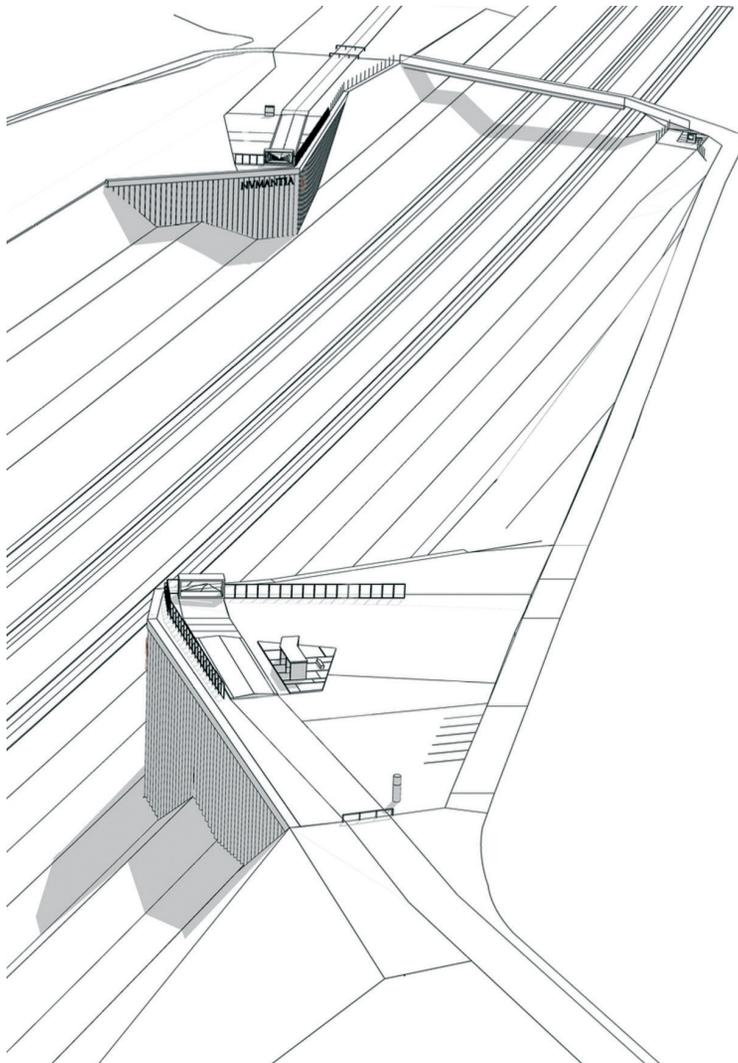


Fig. 20. Área de interpretación de la Autovía. Vista general de los miradores norte y sur. Fuente: LAB/PAP.



Fig. 21. Fotografía aérea del conjunto. Fuente: Isaac Moreno Gallo.

En el área norte que se conecta con el Camino de Blacos, se dispone de una zona de aparcamiento, desde donde se accede a la propia vía romana, que tras un recorrido de más de 100 metros, se remata con el Mirador Norte, que consiste en una gran ventana de hormigón de forma rectangular de 6 m. de ancho, 3 de alto y 2 de profundidad, que interrumpe la valla de protección, enmarcando el paisaje con la visión del otro lado de la autovía, en donde se coloca un elemento similar, el Mirador Sur, de manera que entre ambos elementos se establezca una continuidad virtual del tramo de calzada desmontada afectada por la obra de la autovía.

Las ventanas-mirador se cierran con vidrio de alta seguridad en donde se reproducen mediante vinilos, las líneas de la calzada desmontada, de forma que el espectador pueda visualizar su trazado.

Con ello se consigue un resultado visualmente muy efectista y al mismo tiempo se construye un mecanismo de activación de la memoria que nos devuelve al tiempo en el que existió el tramo de la calzada.

En el tercer punto, situado junto al puente, se localiza una señal-ventana que recorta una parte del vacío artificial generado con la construcción de la trinchera, una topografía excavada que enmarca el valle que ahora contemplamos al fondo. Sobre esta misma trinchera, y aprovechando el mismo mecanismo anterior de las ventanas-mirador, se reproduce sobre el vidrio el trazado de la calzada desaparecida, conectando a ambos lados del barranco las dos plataformas sobre las que se asientan los miradores norte y sur, reconocibles a través de las dos ventanas de hormigón que desde este lugar funcionan como grandes hitos visibles desde la lejanía.

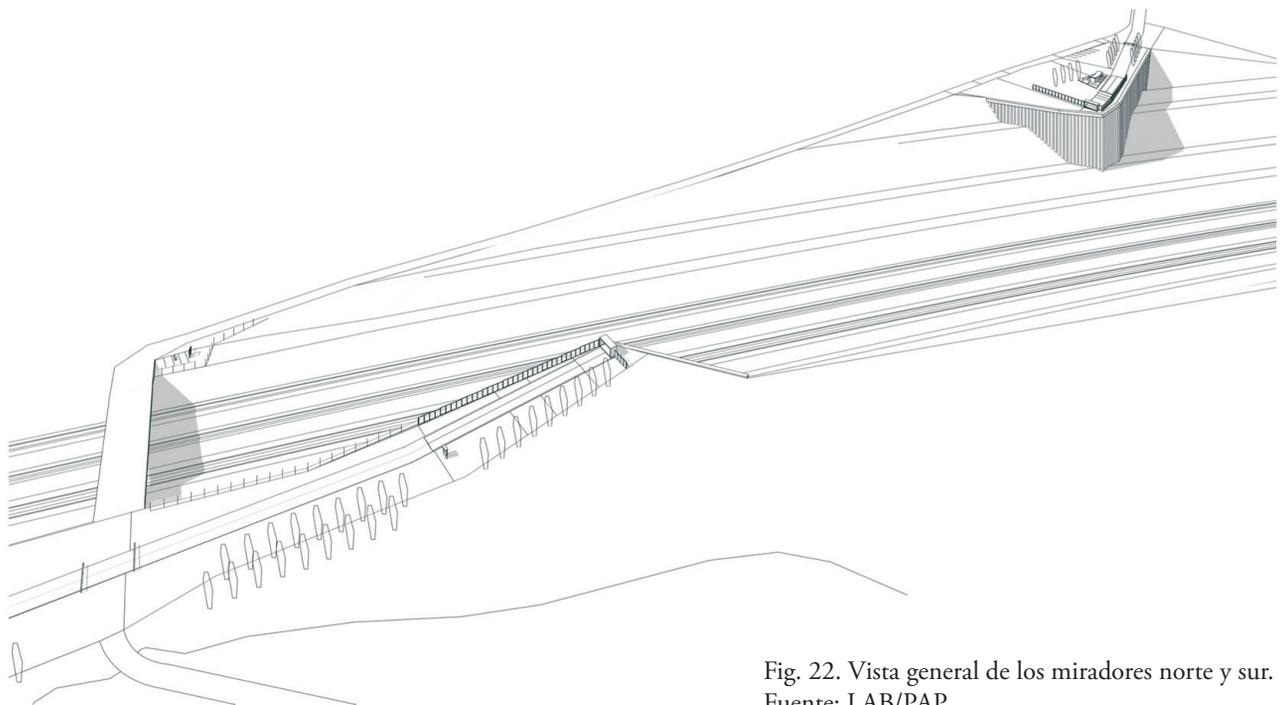


Fig. 22. Vista general de los miradores norte y sur.
Fuente: LAB/PAP.



Fig. 23. Ventana-mirador sur.
Fuente: Isaac Moreno Gallo.



Fig. 24. Ventana-mirador
norte. Fuente: Isaac Moreno
Gallo.

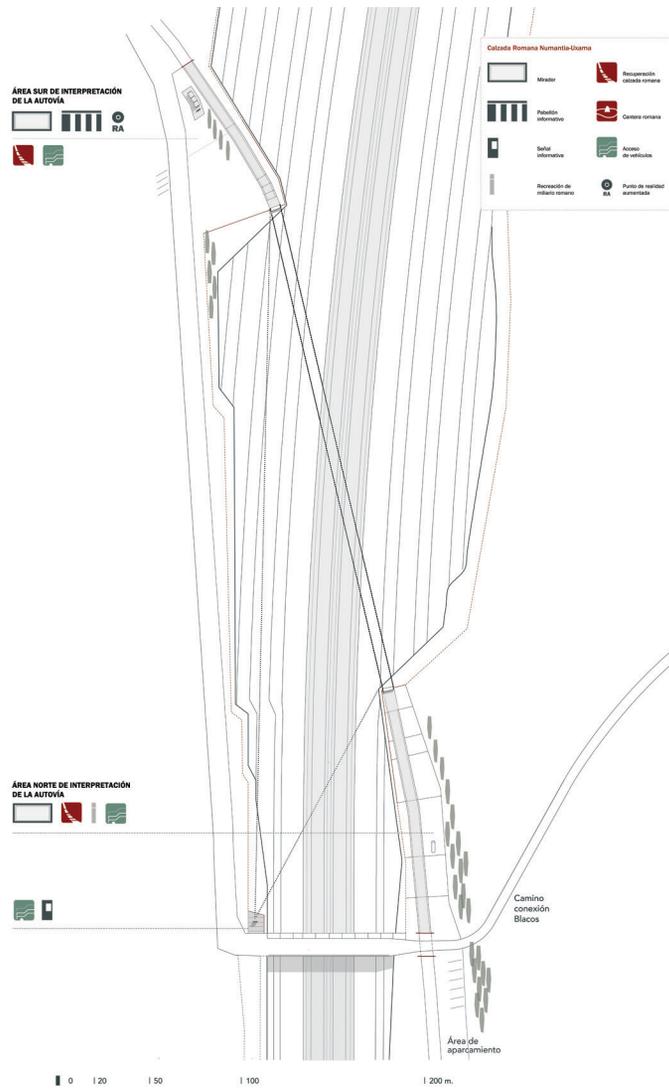


Fig. 25. Planta general del área de la autovía con las intervenciones arquitectónicas. Fuente: LAB/PAP.



Fig. 26. Señal-ventana orientada al trazado de la antigua vía romana. Fuente: Imagina Futura.

Paisaje, tiempo y memoria

En la obra de Caspar David Friedrich, *El caminante sobre el mar de nubes*, el viajero es retratado de espaldas y de una forma enigmática, contemplando el fondo de un paisaje sobrecogedor, el paisaje de un abismo poblado de rocas y un mar de nubes infinito. Alzado sobre una roca, experimenta una cierta sensación de ingravidez sobre un precipicio de lo desconocido.



Fig. 27. *El caminante sobre el mar de nubes*. 1818. Caspar David Friedrich.

Con la construcción de la Autovía A-11, se ha producido una fisura espacio-temporal, en la que se cruzan dos vías, sobre la nueva vía de comunicación, la antigua vía romana, que de forma virtual explica su presencia a través de la ausencia: a través de la alineación de las dos ventanas se puede leer la continuidad de la línea desaparecida. El visitante contemporáneo, como el personaje de Friedrich, se asoma al abismo del tiempo, del tiempo de la nueva autovía, con los vehículos pasando a gran velocidad y a una profundidad considerable, y también del tiempo que permanece suspendido en el vacío de la antigua vía romana, recompuesto a través del dibujo del vidrio. Ambos tiempos coexisten a través de la geometría y gracias a la mirada del espectador, que pasa así a formar parte activa de la intervención y a convertirse, por unos instantes, en ese viajero que contempla con cierta incredulidad y asombro los avatares de la historia y de la memoria.

Todas estas acciones han sido orientadas por el grupo de investigación LAB/PAP en la misma dirección, buscando definir paisajes de integración, en los que nada escapa al valor del conjunto y del entorno, en los que se exprime al máximo la potencialidad de los lugares, en un deseo por transmitirla a los visitantes, como parte de su formación cultural y social. Las intervenciones arquitectónicas en la Vía Romana Numancia-Uxama, configuran la búsqueda por definir un sistema de proyecto arquitectónico que va más allá de la mera técnica constructiva, y que indaga en las raíces mismas del sentido de la arquitectura en el paisaje, aplicado al patrimonio cultural.



Fig. 28. Ventana-mirador norte, enmarcando el trazado de la antigua vía romana.



Fig. 29. Pabellón de visitantes del área sur junto al trazado de la vía romana y la autovía A-11.

Bibliografía

- ÁLVAREZ, DARÍO; IGLESIA SANTAMARÍA, Miguel Ángel de la (Coord.) *Modelos de paisajes patrimoniales. Estrategias de protección e intervención arquitectónica*. Valladolid: LAB/PAP y Departamento de Teoría de la Arquitectura y Proyectos Arquitectónicos, Universidad de Valladolid, 2017.
- Proyectar lo intangible: Heterotopías del tiempo en tres paisajes patrimoniales. En: Luigi Franciosi, Cristina Casadei (ed.) *Architettura e Patrimonio: progettare in un paese antico*, Mancosu Editore, Roma, 2015.
 - Corredores culturales en el paisaje. En: *Paisea. Landscape Architecture Magazine*, 30, Corredores Verdes, 2015, 102-105.
 - Metodologías de proyecto en el paisaje patrimonial. En: Rafael Guridi García, Joaquín Ibáñez Montoya y Fernando Vela Cossío (coord.), *Proyectar la Memoria II. Compartir experiencias para la conservación del Patrimonio Cultural Iberoamericano*. Madrid, Editorial Rueda, 2015, 147-157.
 - Intervenciones paisajísticas en el Camino del Cid y el Camino de Santiago. En: *Paisea dos*, “España Norte», nº 3, 2010, 94-101.
 - Jardín de Sefarad, Ávila, España / Garden of Sefarad, Ávila, Spain. En: *Paisea. Revista de Paisajismo. Landscape Architecture Review*. 28, 2015, 34-37.
 - Paisajes románticos / Miradas contemporáneas. Intervenciones arquitectónicas en el paisaje Noruega. En *Arquitectura y Paisaje. Carreteras que emocionan. Arquitectura y paisaje en la Noruega contemporánea*. Valladolid: Universidad de Valladolid y Real Embajada de Noruega en España, 2017, 11-19.

- FERNÁNDEZ RAGA, Sagrario. *Paisajes patrimoniales en coexistencia*. Textos de Doctorado del IUACC. Sevilla: Editorial Universidad de Sevilla, 2021.
- Trama, continuidad y contexto. Herramientas para la coexistencia en el paisaje patrimonial. En SMARCH Smart Architectural and Archeological Heritage. Instrumentos y estrategias de innovación para la integración de la gestión patrimonial, turística y paisajística. Sevilla: Editorial Universidad de Sevilla, 2020, 156-177.
 - Paisajes patrimoniales e infraestructuras. Sistemas de coexistencia. En ÁLVAREZ, DARÍO y DE LA IGLESIA SANTAMARÍA, Miguel Ángel. (eds.). *Modelos Arquitectónicos en Paisajes Patrimoniales. Estrategias de protección e intervención arquitectónica*. Valladolid: LABPAP. Dpto. de Teoría de la Arquitectura y Proyectos. Universidad de Valladolid, 2017, 54-61.
- FRANCIOSINI, Luigi; CASADEI, Cristina (coord.). *Architettura e Patrimonio: progettare in un paese antico*, Mancosu Editore, Roma, 2015.
- MORENO GALLO, Isaac. *Vías Romanas de Castilla y León*. Consejería de Cultura y Turismo de la Junta de Castilla y León, 2011. Disponible en www.viasromanas.net.
- RODRÍGUEZ FERNÁNDEZ, Carlos. *Topografías arquitectónicas en el Paisaje Contemporáneo*. Colección Arquitectura. Textos de Doctorado del IUACC, nº 55. Sevilla: Editorial Universidad de Sevilla, 2019.

2023 ©

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



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

PVP: 20 €
(IVA incluido)



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 CARRETERAS

ISBN 978-84-7790-648-3





2023 ©

<http://www.traianus.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

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

I. VÍAS ROMANAS EN CASTILLA Y LEÓN. HISTORIA DE UNA INVESTIGACIÓN	
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
2. LA CONSTRUCCIÓN DE LAS CARRETERAS ROMANAS	
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