

Antigua

Historia y Arqueología de las civilizaciones

MIGUEL D
CERVANTES



Vías e itinerarios: de la Antigüedad a la Hispania romana **José María Blázquez Martínez**

Antigua: Historia y Arqueología de las civilizaciones [Web]



Página mantenida por el Taller Digital

[Otras ediciones en: J.A. Abásolo (ed.), *Viaje por la historia de nuestros caminos*, Madrid 1997, 5-67 (también en J.M.^a Blázquez, *Los pueblos de España y el mediterráneo en la antigüedad. Estudios de arqueología, historia y arte*, Madrid 2000, 378-409). Versión digital por cortesía del autor, como parte de su *Obra Completa*, revisada de nuevo bajo su supervisión y con la paginación original.]

© Texto, José María Blázquez Martínez

© De la versión digital, Gabinete de Antigüedades de la Real Academia de la Historia

Vías e itinerarios: de la antigüedad a la Hispania romana

José María Blázquez Martínez

[5→]

LOS TESTIMONIOS DE POLIBIO, ESTRABÓN Y PLINIO

Polibio, el gran historiador griego del siglo II a.C., que contó la ascensión de Roma a gran potencia del Mediterráneo y que visitó la Península Ibérica con ocasión de la Guerra de Numancia asistiendo a la caída de la ciudad en el año 133 a.C., es el primer autor griego que menciona, en su *Historia*, la existencia de una calzada que bordeaba la costa peninsular desde los Pirineos hasta el Estrecho de Gibraltar: «Desde los Pirineos hasta las Columnas de Hércules hay unos 8.000 estadios (unos 1536 km); desde las Columnas de Hércules a Cartagena se cuentan unos tres mil (unos 576 km); desde esta ciudad al Ebro hay aproximadamente dos mil seiscientos estadios (unos 499 km); y desde este río a Ampurias hay mil seiscientos (unos 307 km). Los romanos han medido y señalado cuidadosamente estas distancias emplazando mojones cada ocho estadios».

Esta vía –ya citada en el siglo III a.C. por el autor siciliano Timeo– es la famosa Vía Heracleia o Hercúlea, que toma el nombre de la leyenda griega según la cual el héroe Heracles condujo por este camino los bueyes robados a Gerión en el sur de la Península Ibérica. Arrancaba de Cádiz, la importante ciudad fenicia, y recorría toda la costa mediterránea para terminar en Roma. Probablemente su trazado era anterior a la llegada de los romanos. Unía todas las colonias y factorías fenicias asentadas en la costa meridional y sudeste de España, para continuar a través de las colonias griegas de la costa levantina (Hemeroscopeion, Ampurias y Rosas). Hasta la llegada de los romanos no estaba empedrada, lo que hicieron éstos ya en el siglo II a.C.

El geógrafo griego Estrabón es el autor de una *Geografía* cuyo libro III es el documento más importante legado por los autores antiguos que se ocuparon de la descripción de la Península [5→6] Ibérica. Este autor no visitó Hispania pero se informó bien sobre la misma en las obras de autores griegos que la recorrieron, como el ya citado Polibio, o Posidonio, quien durante la guerra sertoriana, hacia el año 80 a.C., vino a Cádiz a estudiar el fenómeno de las mareas. Otros autores que maneja Estrabón son Artemidoro y Asclepiades de Mirleia, que hacia el año 100 enseñaba gramática en el sur de la Península Ibérica, y que dejó una descripción, hoy perdida, de los pueblos y gentes que participaron en la guerra cántabra (29-19 a.C.). Estrabón menciona varias calzadas de época de Augusto: «...las estribaciones del Pirene hasta los Trofeos de Pompeyo, por donde pasa de Italia a la llanura llamada Iberia exterior y principalmente a la Bética. Esta vía –la llamada Vía Augusta– se acerca a veces al mar y a veces se aleja, sobre todo en sus tramos occidentales. Conduce a Tarraco desde los Trofeos de Pompeyo a través del Campo Juncario, Seterras y el Campo [6→7] llamado en lengua latina del Hinojo, porque produce hinojo en abundancia y de Tarraco al paso del Ebro por la ciudad de

Dertosa; desde allí, pasando a través de Sagunto y la ciudad de Saitabis, se separa gradualmente del mar y llega al Campo Espartario, que es como si dijésemos Juncal; es extenso y está falto de agua, y produce esparto propio para trenzar cuerdas que se exportan a todas partes, especialmente a Italia. Antes, pues, ocurría que la vía larga y difícil iba por medio de este campo y por Egelasta, pero ahora la han construido junto al mar, tocando tan sólo el Juncal y yendo a parar al mismo sitio que la antigua, a las regiones de Castulo y Obulco, por las que atraviesa la vía hacia Córdoba y Cádiz, los emporios más importantes. Obulco dista de Córdoba unos trescientos estadios. Dicen los historiadores que César llegó en veintisiete días de Roma a Obulco y su campamento cuando se disponía a emprender la batalla de Munda».

Estrabón describe estupendamente el itinerario de la vía, que es en gran parte coincidente con el de la Vía Hercúlea descrita antes por Polibio, bifurcándose en dos desde la región sur levantina: un [-7→8-] ramal seguía el antiguo trazado hasta Cádiz y otro se adentraba en el interior peninsular siguiendo el curso del Guadalquivir, pasando por los centros comerciales más importantes de la Bética, para concluir prácticamente junto al Estrecho de Gibraltar. Tales ciudades, importantes desde el punto de vista político y económico, fueron conectadas por Julio César. Hispalis (Sevilla), Astigi (Écija), Corduba (Córdoba), Castulo (Linares), Obulco (Porcuna), tenían así una doble alternativa para exportar sus productos a Italia: situar en el puerto de Cádiz la mercancías que eran llevadas a Ostia, el puerto de Roma, por vía marítima, o bien la opción de ascender por la vía terrestre descrita en el texto de Estrabón, es decir, Saitabi (Játiva), ya en la costa, Sagunto, Dertosa (Tortosa), Tarraco (Tarragona), y más al norte, en el llamado Campo Juncario o llano del Ampurdán catalán, cuyo topónimo latino pervive más al norte en el nombre del actual paso pirenaico de La Junquera. Poco más adelante el geógrafo Estrabón menciona la calzada que desde Tarragona, capital primero de la Hispania Citerior y luego de la Hispania Tarraconense, conducía al Golfo de Vizcaya: «Dista Ilerda del Ebro, yendo hacia el oeste, ciento sesenta estadios, de Tarraco hacia el sur alrededor de cuatrocientos sesenta, y de Osca hacia el norte quinientos cuarenta. A través de estas regiones pasa la calzada que va desde Tarraco hasta los últimos vascones de la orilla del Océano, los de la zona de Pompaelo y de la ciudad costera de Oyasun (Oiarzun), calzada de dos mil cuatrocientos estadios, hasta los mismos confines de Aquitania con Iberia».

Esta vía comunicaba, pues, ciudades importantes en las luchas sertorianas como Ilerda (Lérida), Osca (Huesca) y Pompaelo (Pamplona), esta última fundada por Pompeyo, de ahí el nombre de la ciudad, tras establecer en ese lugar su campamento durante el invierno del 75-74 a.C. En el área situada al norte del Ebro han aparecido en esta vía, los miliarios más antiguos del Occidente, como el de M. Sergius, procónsul desconocido de la provincia Hispania Citerior, que debió gobernar antes del 120 a.C.; o un segundo miliario de Q. Fabio Labeo gobernador de la Citerior, que posiblemente ejerció el proconsulado entre los años 124 y 114 a.C. Ambos miliarios se han encontrado en Lérida y certifican la existencia de la vía a finales del siglo II a.C., si bien podía estar ya construida en gran parte en la primera mitad de ese siglo, coincidiendo con los asentamientos coloniales de Huesca y Lérida.

Estrabón menciona los caminos que comunicaban la meseta con los pueblos del norte, afirmando que eran largos y tortuosos. Las [-8→9→10-] dificultades del viaje aumentaban por la rudeza y costumbres salvajes de los pueblos que habitaban cerca del trazado.

El naturalista y escritor latino Plinio, que fue procurador de la provincia Tarraconense en época de los emperadores Flavios, hacia el año 74 d.C., utilizó para la descripción de Hispania información de oriundos, además de las obras de Agripa, el cual, concluida la guerra cántabra, vino a Hispania a reorganizar administrativamente el territo-

rio; proporciona noticias sobre la extensión de las provincias, ciudades, municipios, colonias, tribus, pero no ofrece datos sobre las calzadas. Tan sólo Plinio, en su *Historia Natural*, cita una vía que iba desde Galia al Océano y a la costa de Hispania, cuya longitud era 831.000 pasos (1.221 km) y por Cades (Cádiz), 7.500 pasos (11 km). Esta calzada estaba en funcionamiento a comienzos del siglo I a.C., pues la fuente de Plinio es Artemidoro de Mirleia.

LOS ESCASOS VESTIGIOS DEJADOS POR FENICIOS Y GRIEGOS

La arqueología permite rastrear algunos datos sobre los caminos en los orígenes de las colonizaciones fenicia y griega. Algunos hallazgos a lo largo de la vía que sería conocida después como Vía de la Plata, que pasaba por Mérida, Medina de las Torres y por la actual provincia de Salamanca, Berrueco y Sanchorreja, y la necrópolis de Medellín, muy emparentada por su ritual funerario [-10→11-] con las necrópolis del sur son prueba de la existencia de un camino de penetración, desde el sur, de los productos fenicios, tartésicos, de rituales y de imágenes de dioses. Este camino era transitado ya con regularidad en los siglos VIII-VI a.C. posiblemente con fines comerciales. El producto principal sería el estaño lusitano obtenido en superficie. Las cerámicas de Castulo en la alta Andalucía, emparentadas con las de Huelva, prueban la existencia de un camino que seguía el curso del Guadalquivir. Esta vía unía Cádiz con los ricos cotos mineros de la región de Oretania, la actual provincia de Jaén. El poeta Avieno, que visitó Cádiz hacia el año 400, en su *Ora Marítima*, utilizando fuentes fenicias, griegas y romanas, menciona un camino tartésico, de cuatro días de duración, que unía Cádiz con la desembocadura del Tajo. Este camino interior era una alternativa a la ruta marítima que obligatoriamente debía doblar, rumbo al norte, el problemático Cabo de San Vicente. El estuario del Tajo era un importante punto de intercambio, posiblemente abierto por los fenicios, para el estaño de la costa atlántica (Galicia, Bretaña francesa y Cornualles).

CAMINOS DE LAS CULTURAS IBÉRICAS TURDETANAS (SIGLOS VI-II A.C.)

En época ibérica un camino debió recorrer toda la costa levantina, y sería parte de la que luego se llamó Heracleia o Hercúlea. Este camino lo debió recorrer Aníbal cuando en el año 218 a.C., tras la caída de Sagunto, se dirigió al frente de su ejército a los [-11→12-] Pirineos e iniciar la marcha hacia Italia. Es el camino por donde desciende el ejército romano, desde Ampurias, en el año 217 a.C., a las órdenes de los hermanos Escipión, hasta llegar a la cuenca del Guadalquivir, y en el año 209 a.C., P. Cornelio Escipión para dirigirse a Carthago Nova (Cartagena), la gran fundación de Asdrúbal. Los historiadores Polibio y Tito Livio, este último contemporáneo de Augusto, dicen que el ejército romano hizo en siete días el recorrido entre la desembocadura del Ebro y Cartagena, trayecto que es imposible de hacer en ese tiempo pues hay una distancia de 480 km, y ningún ejército pertrechado para la guerra puede hacer 70 km diarios caminando. Se ha pensado que en vez de siete días haya que leer diecisiete o que el río citado no sea el Ebro sino el Júcar. Este dista de Cartagena unos 280 km, distancia más factible en una semana.

La Vía Augusta discurría sobre una antigua vía turdetana, de época tartésica, cuyo trazado iba paralelo al río Guadalquivir o a la costa, sorteando los afluentes meridionales del río. Esta vía tuvo un importante papel estratégico militar durante la Segunda Guerra Púnica. Estuvo defendida por la Torre de Aníbal, al igual que el tramo entre Obulco y Lucena. El tramo que iba desde Córdoba a Baena y Doña Mencía, bordeando el Guadalquivir, fue el seguido por Julio César en el año 46 a.C. cuando se dirigía al

asedio de Ategua (Cortijo de Teba). En época del Imperio Romano la importancia de esta arteria de comunicación decayó, pues se prefería la vía de Castulo a Córdoba, a través de Obulco y de Baena. [-12→13-]

Se ha supuesto que en el siglo IV a.C. un camino conducía desde la costa levantina a las minas de mercurio en Almadén, y desde aquí a Cancho Roano (Badajoz), desde donde, supuestamente, se controlaba el mercado de mercurio. La gran cantidad de vasos áticos, fechados en los siglos V y IV a.C., que aparecen en el palacio de Cancho Roano indican que la calzada de la Vía de la Plata se usaba aún. Esta cerámica griega llegaba posiblemente a través de Cádiz.

Desde Baria (Villaricos, en Almería) una calzada conducía al Alto Guadalquivir por Peal de Becerro (Jaén). Por esta vía llegaban a Castulo las cerámicas áticas del siglo IV a.C. Otra calzada unía esta misma región de Castulo con el levante ibérico a través de la actual provincia de Albacete. Esta calzada debió ser de época ibérica y sería un ramal de la Vía Hercúlea. El material arqueológico datado en el siglo IV a.C., que se relaciona con la Celtiberia (armas, broches de cinturón), así como el aporte de mercenarios que servían en el sur en los primeros momentos de la conquista romana, llegarían por una vía que cruzaría el paso de Despeñaperros. [-13→14-]

EMPLEO DE CARROS

La arqueología confirma que, ya en época prerromana, las principales ciudades, como Sagunto, Termantia, Azaila, etc., tenían una red de caminos que accedían a la ciudad. El de Castellar de la Meca (Ayora, Valencia), se conserva en 1.500 m dentro de la ciudad, con huellas del paso de los carros. Estos caminos eran de tierra apisonada. El carro de rueda se introdujo en la Península Ibérica en el siglo X a.C. Varias vías dispersas por el cerro llevaban a la ciudad, modificándose posteriormente el trazado. En Termantia quedan huellas claras de rodadas de carro en un camino que penetraba en la ciudad.

Se conocen algunos carros datados con anterioridad a la llegada de los romanos el año 218 a.C.. En una tumba de Huelva, fechada en el siglo VI a.C., se depositó un carro de cuatro ruedas, que era tirado posiblemente por équidos. Se trataba de un carro funerario y no de transporte de mercancías. En las losas grabadas de los siglos VIII, VII y VI a.C., eran dibujados a menudo carros de dos ruedas, quizá de guerra, y rara vez de cuatro, tirados por caballerías (Cabeza del Buey, Cuatro Casas, Las Herencias, Monte Blanco, etc.).

Un exvoto Íbero representa un carro de dos ruedas macizas tirado por dos caballos. Se trata en este caso de un carro de viaje con asiento para dos personas. Se encontró en el santuario ibero de El Cigarralejo (Murcia). En un exvoto de piedra figura un carro de transporte, de caja rectangular y ruedas compactas, tirado por dos caballos. Esta excepcional pieza se fecha en el siglo IV a.C. Un carro parecido de transporte –en este caso de ánforas– se pintó sobre un [-14→15-] vaso ibérico hallado en Elche de la Sierra (Albacete). Sobre un dado de lidita del siglo IV a.C. hallado en Cancho Roano se grabó un carro con dos ruedas radiadas, arrastrado por un équido. La caja del carro, enrejada, contenía una ánfora. A la puerta de una tumba de Tutugi (Peal de Becerro, Jaén) se colocaron dos carros de dos ruedas, posiblemente de guerra, fechados en el siglo IV a.C.

LAS CALZADAS IBERAS EN ÉPOCA DEL IMPERIO CARTAGINÉS, 237-206 A.C.

Se carece de documentación sobre calzadas de época de la dominación bárquida en la Península Ibérica. Amílcar Barca y sus tropas debieron utilizar los trazados indígenas anteriores. El tratado romano-cartaginés del año 226 a.C. prohibía a estos últimos pasar el Ebro con armas, con lo que quedaba cortada a los ejércitos la vía que bordeaba el litoral

mediterráneo. Aníbal penetró hasta las tierras de los pueblos de la meseta, hasta Helmantica o Salmantica, ciudad identificada con la actual Salamanca, siguiendo el ejército por el camino que luego ocuparía la calzada romana de la Vía de la Plata. [-15→16-]

LOS CAMINOS DEL SUR DE HISPANIA DURANTE LA SEGUNDA GUERRA PÚNICA

Se conservan algunos indicios de caminos durante esta guerra. El general cartaginés Asdrúbal depositó las provisiones en Ascuá, la Osqua romana, ciudad que dominaba los pasos de Málaga a Antequera, según Tito Livio. De tal hecho se ha deducido la existencia de una vía entre Córdoba y Málaga, citada siglos después en el Itinerario de Antonio. Estaba defendida por las llamadas Torres de Aníbal. En el año 214 a.C. el ejército romano intentó penetrar en el sur siguiendo la Vía Hercúlea, pero fue rechazado en la zona de Alicante. Desde Castulo los romanos se encaminaron a Biguerra, la actual Bogarre, en la provincia de Granada, y desde allí descendieron por el valle del Genil hasta Munda, al sur de Écija. Con el control de esta ruta quedaban divididas las dos áreas de mayor influencia cartaginesa: la del valle del Guadalquivir y la de la costa. Los romanos lucharon por controlar la vía de acceso al alto Guadalquivir, importante centro minero, con ciudades tan relevantes como Castulo e Iiturgi, adeptas al partido cartaginés. Publio Cornelio Escipión después de conquistar Cartagena en el año 209 a.C., siguió con su ejército la vía costera para, desde la colonia cartaginesa de Baria, en la desembocadura del río Almanzora (Almería), controlar la vía a Bastetania, la de la alta Andalucía, y seguir por la vía que desde Castulo [-16→17-] llegaba a Obulco, donde tuvo lugar la batalla. Las luchas entre cartagineses y romanos tuvieron una de sus arterias principales en la vía costera Hercúlea y el llamado Camino de Aníbal, que desde el levante ibérico seguía, bordeándolos, la margen izquierda del curso del Guadalquivir. Ambos caminos conectaban en tres puntos: en Castulo, la vía hacia Baria; desde el valle del Genil hasta Málaga; y desde el valle de Corbones a Carteia.

Otra vía iba desde el Genil y Guadajoz hasta el Guadiana, y hacia el importante palacio-santuario de Cancho Roano, en Zalamea de la Serena. Desde Hispalis una vía conducía al Guadiana por su tramo final en Huelva.

EL CORREO EN LOS PUEBLOS ANTIGUOS

Apenas se conocen un par de datos durante la conquista romana de España referentes al correo. Pompeyo, en determinado momento de la guerra sertoriana, en el 75 a.C., envió cartas al Senado de Roma informando y quejándose de la tardanza con que le llegaban los refuerzos. Este correo iba desde Pompaelo (Pamplona) hasta Tarragona, por la calzada ya citada, y desde aquí, tras cuatro días de buena navegación, las noticias llegaban a Roma.

Una carta de Cicerón cuenta que el correo de la Provincia Ulterior se enviaba desde Cádiz a Roma por barco, vía Ostia. El trayecto duraba siete días, según Plinio. Otras veces, los mensajeros, por vía terrestre, debían cruzar Sierra Morena, lo que suponía un retraso considerable aun cuando, siempre que fuera posible, se utilizaran los cursos de los ríos. [-17→18-]

PLAN ESTRATÉGICO DE LAS CALZADAS ROMANAS. VÍAS MILITARES Y VECINALES

Durante la conquista romana las principales vías existentes fueron reparadas o mejoradas por los romanos, y tuvieron un uso fundamentalmente militar. Después de la sublevación general del año 197 a.C., en que los romanos perdieron todo el territorio conquistado hasta entonces, se menciona de nuevo la ruta militar del valle del Guadalquivir.

En los años 193 y 192 a.C. los romanos penetraron desde el sur siguiendo la ruta de Despeñaperros en Carpetania. Esta región fue ocupada por los romanos en el 186 llegando desde la Beturia, región comprendida entre el Guadalquivir y el Guadiana, controlando la vía que conducía a Córdoba y a Almadén.

Hacia el año 155 a.C. los romanos, como resultado de las exitosas campañas del pretor Mummio contra los lusitanos hasta el territorio de los conios, en el Algarve, consolidó el dominio de la vía que desde Hispalis llevaba hasta la desembocadura del Guadiana. Durante el conflicto lusitano (155-136) en el sur, las campañas se desarrollaron cerca de los rutas que conducían al centro de la depresión del Guadalquivir y a la costa de Málaga.

Se tienen noticias de algunas vías militares de la época de la Guerra de Numancia (154-133 a.C.). En el año 153 a.C. el cónsul Nobilior siguió la vía militar de Ocilis (Medinaceli, Soria) a Numancia, a juzgar por los campamentos de Almazán. Una calzada que partía de Numancia llevaba al valle del Ebro, a tierras de Augustobriga (Ágreda, Soria) y Turiaso (Tarazona, Zaragoza), con una longitud de 90 km. Esta vía entre el Valle del Ebro y Numancia se cita en el año 134 a.C., Escipión no quiso seguirla para no sufrir emboscadas de los numantinos en la sierra, optando el general romano por un camino que daba un rodeo para llegar a tierras de los vacceos a través del puente de Pancorbo y poder atacar Palantia. Este camino fue utilizado por Augusto durante la guerra cántabra y de él se conocen varios miliarios.

Las obras de la calzada de la Vía de la Plata se iniciaron bajo el mando del general romano G. Cecilio Metelo en el año 139 a.C., y se concluyeron en el 79-78 a.C. con la creación de Castra Caecilia, próxima a Cáceres, Metellinum (Medellín) y de Vicus Caecilius, en la Sierra de Credos. Durante el periodo de conquista romana esta vía no perdió nunca su carácter militar, que llega hasta época de la guerra cántabra. Era la vía principal que [-18→19→20-] conectaba la Bética con los ejércitos que operaban en el norte. En un tramo de esta ruta ha aparecido un miliario de Augusto.

En el siglo I la Vía Heracleia (o Hercúlea) recuperó el carácter militar que había tenido durante la estancia de los ejércitos cartagineses. Por ella avanzó Pompeyo al encuentro de Perpenna, el general sertoriano que defendía el paso del Ebro, a quien venció en Lauro, entre Sagunto y Valencia, en el año 76 a.C. Más tarde Sertorio venció en el Turia, al sur de Sagunto. Varias batallas decisivas de la contienda sertoriana tuvieron como escenario las proximidades de la Vía Hercúlea.

Ya en el contexto de la guerra civil que tuvo lugar en suelo hispano entre César y los hijos del gran Pompeyo, las principales vías de comunicación refuerzan su papel militar y su control se convierte en una prioridad estratégica. En el año 49 a.C. el legado de Pompeyo en Córdoba intentó huir a Cádiz por la calzada que bordeaba el Guadalquivir. Una de las claves de la rebelión de las legiones contra Lépido fue cortar la vía entre Córdoba e Hispalis. También en este momento la Vía Hercúlea soportó continuamente el paso de los soldados. Es el camino que siguió [-20→21-] César, que llegaba de Italia, siguiendo los pasos de Aníbal, para alcanzar Castulo y Obulco, a una media de 55 km diarios de marcha, cifra elevada, pero posible, en las tropas ligeras romanas. En la primera etapa de la guerra César utilizó el camino defendido por las llamadas Torres de Aníbal, que pasaba por Itucci (Torreparedones); el dictador continuó por el camino de Córdoba a Porcuna. En esta época la vía que comunicaba Córdoba con Carteia estaba ya señalizada con miliarios. Los soldados de las legiones eran utilizados para la construcción de las calzadas, que generalmente se hacían sobre los lechos de los caminos indígenas. Los soldados cortaban, medían y colocaban las losas del pavimento sobre una base debidamente acondicionada con tierra y guijarros. Según la tradición latina empedrar los caminos era una costumbre de origen cartaginés.

El *Bellum Hispaniense* es la fuente más importante que nos informa del uso militar de las calzadas romanas en Hispania. Una vez pacificada la Península Ibérica por Augusto, las fuentes se refieren ya a una red de calzadas con carácter comercial o administrativo. [-21→22-]

En los últimos años de la República Romana se tiene noticia de una vía vecinal que unía Córdoba, capital de la Provincia Ulterior (luego llamada Bética) y Carteia, en el Estrecho de Gibraltar. Posiblemente ésta era utilizada para transportar el mineral de las cuencas del alto Guadalquivir hasta el puerto del Estrecho de Gibraltar y desde allí llevarlo a Roma.

El emperador Augusto realizó un ambicioso programa de construcción y reparación de la red viaria en Italia y fuera de ella. En Hispania mandó construir o restaurar unos 3.200 km de carreteras.

REDES VIARIAS DE LAS PROVINCIAS Y LOS CONVENTOS JURÍDICOS. CABECERAS DE RUTAS

Las dos provincias hispanas, Citerior y Ulterior, y a partir de Augusto también la Lusitania, estaban atravesadas por una red de calzadas. Plinio menciona las capitales de los conventos, que eran divisiones territoriales con finalidad jurídica, creadas a comienzos de la era. Estas capitales eran a su vez cabecera de ruta o encrucijada de caminos. En la Bética había cuatro conventos, con sendas capitales en Gades, Hispalis, Corduba y Astigi. La provincia Tarraconense tenía siete conventos, con capitales en Carthago Nova (Cartagena), Tarraco (Tarragona), Caesaraugusta (Zaragoza), Clunia (Coruña del Conde, Burgos), Lucus Augusti (Lugo), Asturica Augusta (Astorga, León) y Bracara Augusta (Braga, al norte de Portugal). A su vez, Lusitania se dividía en tres conventos, cuyas capitales son: Augusta Emérita (Mérida), Pax Augusta (Beja, Portugal) y Scallabis (Santarem, Portugal).

En Astigi (Écija) se cruzaban la vía Córdoba-Carteia con las que discurrían paralelas al río Genil. De Augusta Emérita partían siete calzadas, según el itinerario de Antonino: dos se dispersaban por regiones muy separadas de Lusitania; una se unía a la calzada de la costa; la ruta septentrional enlazaba cerca de Santarem con la vía principal. La ruta noroeste a través de Turgalium (Trujillo) conducía a Toletum (Toledo) y otra directamente a esta ciudad. Desde Toledo la calzada se prolongaba a Caesaraugusta.

La Vía Augusta surcaba el valle del Baetis (Guadalquivir) y la costa mediterránea, enlazando las cuatro capitales conventuales y Castulo. Está bien documentada por más de 40 miliarios y algunas inscripciones de puertos. Esta vía fue muy reparada entre los años 2 a.C. y 97 d.C. Después de esta fecha dejó de llamarse Augusta. Está descrita en los Vasos de Vicarello, en el Itinerario de Antonino [-22→23-] y en el documento conocido como Anónimo de Revena, documento tardío, del siglo VII d.C., pero que bebe de fuentes anteriores.

La gran calzada que bordeaba el litoral mediterráneo arrancando de Cádiz, cruzaba Baesipo, Baelo, Mellaria, Cetraria, Portus Albus, Carteia, Calpe, Mainoba, Mainake, Sexi, Abdera y Murgi.

El nombre Vía de la Plata, alusivo a la calzada ya mencionada, no es de época romana, sino que procede probablemente de un vocablo culto árabe que significa (enlosada), propagado en el Renacimiento. En tiempos de Augusto la calzada estaba ya trazada en su totalidad. Tiberio vigiló que permaneciera en buen estado de utilización. No se conocen miliarios de época de los emperadores Flavios, lo que significa que la señalización de la vía se conservaba bien. Trajano y Adriano hicieron algunas mejoras en el firme, no descuidando nunca el mantenimiento de estas calzadas como medio de difusión

de la romanidad y vía económica. Con la dinastía de los Severos, en el siglo III d.C. fue preciso hacer algunas reparaciones. En el Itinerario de Antonino se menciona la calzada dividida en dos tramos: el de Augusta Emérita a Caesaraugusta y de Asturica Augusta a Caesaraugusta. El punto de intercesión se encontraba en Ocelo Duri (Zamora). Algunos tramos tienen características distintas y por encima de Salamanca no han sido encontrados miliarios. Esta calzada ha sido el único camino, tanto en la antigüedad como en nuestros días, por el que quedan conectadas [-23→24-] las poblaciones del norte y sur peninsular en la mitad occidental, uniendo dos ciudades tan importantes entonces como ahora que son Mérida y Astorga.

Su longitud está bien expresada en el Anónimo de Rávena, lo que indica su unidad en el siglo VII, y en el IV, pues se supone que el Anónimo toma las cifras del *mapamundi* de Castorius. Se conservan en esta calzada un buen número de puentes, unos 20 incluidas las alcantarillas. De esta arteria principal parten otros caminos subsidiarios, como el de Norba Caesarina al puente de Alcántara; de esta ciudad a Scallabis (Santarem); de Alconétar a Caurium (Coria), etc.

PUENTES ROMANOS

En España se conservan excelentes puentes de época romana. Muchos de ellos están aún en uso. En la Bética destaca el de Córdoba, datado en los últimos años del siglo I a.C., conserva el número de arcos así como la estructura original y muchos materiales romanos, aunque está muy restaurado. En Villa del Río, en la misma provincia de Córdoba, el puente romano conservado tiene tres arcos: el mayor es el central, que se apoya con tajamares perforados por arquillos de aliviadero; la sillería es de excelente calidad.

Sobre el Arroyo de la Vega, al oeste de Tarifa, en el camino entre Mellaria y Tarifa, se conserva un puente en estado de ruina, que es romano a juzgar por sus sillares. Domina e paso del río Guadiaro, sobre la vía costera, en la ciudad de Barbesula, que es posiblemente la última ciudad bética en el litoral mediterráneo. [-24→25-]

En la Vía Augusta se construyó el puente de Las Alcantarillas, una magnífica obra sobre el río Salado. La estructura del puente presenta dos arcos aparejados con sillares labrados toscamente, como indican los modillones. Los arcos descansan sobre una pila central rectangular, sin tajamares, con un aliviadero rectangular en el centro. En una inscripción, hoy perdida, figuraba con toda probabilidad el nombre del arquitecto y alguna dedicación. Otra inscripción conservada indica que el puente se construyó por orden de Augusto.

Desde Córdoba hasta la mansión Ad Decumum, por la orilla norte del Guadalquivir, se han localizado cinco puentes sobre la Vía Augusta. Los arcos corresponden a un mismo tipo de puente de tablero horizontal. Su forma es similar a la de los puentes de Salamanca y del Guadiana en Mérida. El puente romano de Andújar, que sirvió como trazado alternativa a la Vía Augusta, se muestra muy reconstruido en época posterior pero conserva materiales inequívocamente romanos. En la vía entre Córdoba y Carteia se conservan restos de un puente al norte de la población actual de Alcalá de los Gazules, sobre el río Barbate. En la vía romana de Hispalis (Sevilla) a Onuba (Huelva), sobre el río Tinto, se levantó un puente romano en la localidad de Niebla, muy modificado en época medieval.

El puente romano de Mérida, capital de Lusitania, es uno de los más bellos de España. Tiene la longitud de 1 km y presenta sesenta arcos apoyados en grandes pilares, con arcos sobre los tajamares para facilitar el paso del agua en las grandes crecidas del Guadiana. Los sillares son de gran tamaño, están almohadillados y cortados con precisión. Parte del puente ha sido reconstruido; siendo las obras más importantes las habidas

en el siglo VII y en el siglo XIX. La fábrica romana se conserva mejor en el sector que da a [-25→26-] la Alcazaba. La construcción del puente es de época de Augusto, bajo cuyo gobierno nació la ciudad como colonia para recibir a los veteranos de las legiones de este emperador en Hispania.

Mérida conserva un segundo puente romano que cruza el arroyo llamado Albarregas. Tiene 7 m de altura, cuatro arcos de medio punto (de 5 m de luz) y dos arcos más pequeños a los lados. Los sillares son grandes, de granito. La longitud del puente es 25 m. Sobre el puente pasaba la calzada de la Vía de la Plata.

El puente romano más famoso de España es el de Alcántara, en la provincia de Cáceres. La calzada que pasaba por encima llevaba a Viseu, en Lusitania, y arrancaba desde la Vía de la Plata en Norba Caesarina (Cáceres el Viejo). Consta de seis arcos de medio punto, sustentados en cinco pilares exentos. Los arcos se ordenan en simetría de luces decrecientes a partir del pilar central. Produce al espectador una sensación de gran esbeltez. La altura máxima del puente es de 50 m y constituye una de las construcciones romanas más altas. Las bóvedas están construidas con dos roscas; arrancan casi tangentes a los paramentos de las pilas. La fábrica del puente es de sillares de granito. En el aparejo, de gran perfección, alternan hiladas de soga y tizón. En la hilada saliente del cuerpo bajo, de excelente factura, los arcos y contrafuertes siguen el sistema de construcción del puente Lupo en el acueducto de Aqua Marcia en Roma. El puente de Alcántara se fecha en época del emperador Trajano, más concretamente entre los años 103-104. Una inscripción conserva el nombre del arquitecto, Caius Iulius Lacer.

Por él no pasa ninguna vía conocida por los itinerarios romanos; sin embargo, la abundancia en la zona de miliarios, calzadas y puentes, prueba que el territorio estaba excelentemente comunicado por una tupida red de calzadas y caminos. El puente de Alcántara se sitúa en la vía que, partiendo de Norba (Cáceres) o de Castra Caecilia, en la de la Plata, atravesaba la Beira Alta para conectar con la que conducía a Olisipo (Lisboa) y a Bracara Augusta (Braga), en Talabriga, en una encrucijada de caminos. Característica notable del puente es el arco central, con la inscripción de los nombres de los pueblos que pagaron la obra. [-26→27→28-]

Próximo al puente de Alcántara, en la frontera de España y Portugal, hay un puente sobre el río Eljas, fechado también en época de Trajano, sobre la vía que desde Norba Caesarina conducía a Conimbriga (Coimbra) al norte de la Lusitania. Consta de cinco arcos, descendentes a partir del central. La luz de los arcos oscila entre 10 y 7 m. Los pilares son tan esbeltos como los del puente de Alcántara, y algunos detalles arquitectónicos también imitan a éste, por ejemplo en los tajamares, paramentos y boquillas. Seguramente se debe al mismo arquitecto.

El puente de Capara se fecha igualmente en época de Trajano. Se situaba en la Vía de la Plata próximo a la mansión de Capara. En el estado actual, sólo los dos arcos centrales son romanos.

El puente de Alconétar está en situación de ruina y desplazado de su lugar original por la construcción de un embalse para las aguas del Tajo. El puente debe ser de época romana tardía, a juzgar por el empleo de arcos rebajados, por el acabado de los aparejos y la uniformidad de los sillares. La característica más notable es el uso del arco menor de media circunferencia como directriz para las bóvedas, que sólo son romanas las de los arcos menores. La estructura interna de las pilas son muy importantes para conocer el sistema constructivo. El interior está relleno de «opera caementiciae» que se hormigonaba por tongadas rasantes con los planos de hiladas. Los pilares están asentados en seco. También es de gran interés para conocer el sistema de construcción el aparejo del espolón, con sillares de gran tizón alternando de dirección en hiladas sucesivas.

El puente de Salamanca ha sido fechado en época de Trajano. Presenta numerosas restauraciones desde el siglo XVI. Tiene veintiséis o veintisiete arcos; las pilas son de planta rectangular, tajamares triangulares, rematado arriba por una moldura en gola de planta sencilla que forma parte de los sillares de la última hilada. Los tímpanos están limitados por una cornisa del mismo tipo que la de la pila. Las bóvedas son de medio punto. Este puente es uno de los más hermosos construidos por los romanos en Hispania.

El puente de Martorell, sobre el río Llobregat, es uno de los más llamativos debido a su audacia arquitectónica. Ha sido rehecho varias veces. Los sillares romanos se conservan en los arranques de las pilas, en los estribos y en el arco honorífico. Consta en la actualidad de dos arcos de desagüe con luces de 37,3 m y 19,1 m respectivamente, y otros dos de aligeramiento de tímpano. [-28→29→30→31-]

Los tres arcos restantes no son romanos y sólo uno de ellos sustituye al original del que se conservan varios sillares en los arranques de la pila y también los tajamares. La planta original debió ser rectangular.

La región asturiana es rica en puentes de época romana. Sobre el río Narcea se construyó un puente en Cangas. Sobre el Malón, los puentes de Peñaflor, la Unión y de Santullano; el de Cares en el puerto del Pontón; sobre el río Nora, el de Cayes, Colloto; sobre el Trubia, los de Godos de Sogronio, Udrión y Santo Adriano. El puente de Cangas de Onís sobre el Sella puede ser considerado como prototipo de este grupo de puentes asturianos. Dispone de tres arcos; el central tiene 21,6 m de luz, altura alcanzada pocas veces en arcos romanos.

El puente de Cangas de Onís sobre el río Nora, en el camino de Pola de Siero, es el puente romano más bello de la región, y modelo de otros de Hispania. Se encuentra en la calzada romana paralela a la costa por el interior que, partiendo de Oviedo, sigue la carretera actual por el puente también romano de Colloto. Se construyó pues en un importante nudo de comunicaciones. Posee un arco central de medio punto, aquí defectuoso, de 21,6 m de luz, altura que casi ningún arco romano alcanza, acompañado de dos arcos a ambos lados. Las distintas restauraciones han rehecho la ordenación primitiva aprovechando sillares de diferentes épocas.

Sobre el río Bibidey, afluente del Miño, en la calzada romana Asturica (Astorga)-Tude (Tuy), se conserva el puente romano de Bibidey, con tres arcos. El central tiene 19 m; los dos laterales, 6 m y 9 m respectivamente. La anchura de las pilas es de 5 m. Es de rasante horizontal. Una inscripción dedicada a Trajano menciona una reconstrucción realizada por los habitantes de Aquae Flaviae, hoy Chaves. El puente es de diseño perfecto, pues armoniza perfectamente los dos arcos laterales con uno central, cuya luz es más del doble que la de aquellos. El arquitecto ajustó las claves de los tres arcos, en horizontal, quedando los arranques de los arcos laterales a menos de la mitad de altura del central, técnica de construcción que encaja bien en un curso fluvial muy estrecho. [-31→32-]

El puente de La Cigarrosa está levantado sobre el río Sil, cercano al pueblo lucense de La Rúa Petín, que podría corresponder con la capital de los antiguos gigurros. El puente consta de cinco vanos apuntados, de los que tres son ojivales y los restantes de medio punto. Todos están reconstruidos. Se conservan indicios del opus quadratum típicamente romano.

El más significativo es el de Toledo, sobre el Tajo. Esta ciudad fue mansio de la vía XXIV del Itinerario de Antonino, que venía de Titulia. El puente conserva todavía más elementos romanos que medievales. La fábrica primitiva de sillares romanos responde al opus quadratum, técnica constructiva poco utilizada en la época del Bajo Imperio hasta el Renacimiento. El arco principal, con 28,3 m de luz puede ser el original romano. El puente de Toledo en la actualidad tiene dos arcos de 28,3 m y 16 m de luz.

Entre dichos arcos se levanta una pila de cuerpo rectangular. Las bóvedas son de medio cañón; las boquillas de las bóvedas son dobles, como en el puente de Alcántara.

El puente de Luco (Teruel) se construyó sobre el río Jiloca. Su traza de construcción está muy próxima al puente de Villa del Río y ambos siguen el prototipo del puente de Cangas de Onís, que se caracteriza por un arco central acompañado a ambos lados por dos arquillos asimétricos. Uno servía de desagüe y el otro de aligeramiento del tímpano. En la actualidad, el aterramiento del cauce afecta al arco central ya los dos laterales. Una característica de los puentes de este tipo es que los paramentos de aguas abajo son planos, aguas arriba aparecen sencillos tajamares de forma triangular por debajo de los arquillos.

Se conserva un tramo de calzada –2 km aproximadamente– en buen estado, en el Puerto del Pico, cerca de Arenas de San Pedro, en la provincia de Ávila. Es un buen ejemplo de la solución que daban los ingenieros romanos al problema del trazado de calzadas por puertos de montaña. La vía asciende faldeando el puerto por las zonas de menos inclinación hasta coronar el puerto. La calzada está bien enlosada; su anchura es de cinco metros, lo habitual. Se conservan unas cintas de piedra de trecho en trecho para que los carros al subir pudieran recular y descansar unos momentos. [-32→33→34-]

DOCUMENTOS EPIGRÁFICOS. LOS MILIARIOS

Hispania ha dado un número grande de miliarios, o mojones, que señalizaban las calzadas, y por tanto indican las que estaban en uso. El interés de estos documentos epigráficos es que, además de indicar la vía y la distancia, citan también el nombre del emperador que la hizo construir o reparar.

En la Bética han aparecido dieciséis miliarios de Augusto, lo que prueba el interés de este emperador por mantener en buen estado de uso las calzadas, especialmente para el desarrollo económico. De este emperador han aparecido veinticinco miliarios en la Provincia Tarraconense. Entre los años 9 y 4 a.C. mandó construir la calzada que unía Caesaraugusta (Zaragoza) con Pompaelo (Pamplona). Muchos miliarios se han encontrado en la Vía Augusta, en los tramos entre Asturica y Bracara Augusta y hacia Castulo. Augusto también se ocupó de la red interior de comunicaciones, entre Carthago Nova (Cartagena), Saltigi (Chinchilla o sus alrededores), Segobriga (Cabeza del Griego, Cuenca), y Complutum (Alcalá de Henares).

Su sucesor, el emperador Tiberio, que gobernó del 14 al 37 d.C., fue uno de los mejores administradores del Imperio. Continuó con la política viaria de su antecesor. Bajo su mandato se comenzó la construcción de una nueva calzada que unía los dos centros mineros más importantes del noroeste hispano, Bracara Augusta (Braga) y Asturica Augusta (Astorga). Fueron reparadas las vías de otros distritos mineros importantes como el de Castulo (Jaén); y algunos tramos de la Vía Augusta entre los años 32 y 36 d.C., como sugieren los cinco miliarios hallados en la Bética, y unos años antes, en 25 d.C., la calzada que unía Augusta Emérita y Salmantica. Otras carreteras fueron motivo de sus cuidados como las de Caesaraugusta-Numantia, Asturica-Caesaraugusta, Caesaraugusta-Pompaelo y de Pisoraca (Herrera de Pisuerga)-Flaviobriga (Castro Urdiales, en Cantabria, junto al mar), que fue la primera carretera que atravesaba la cordillera cantábrica. Otra calzada cruzaba Cantabria desde la meseta hasta el mar: era la Vía Segisamo (Sasamón, que era una *statio* militar) - Rhama (Villadiego) - Amaia (Amaya) - Villegia (Cildá) - Legio IV (Cabria) - Octaviolca (Mercadillo) - Iuliobriga (Retortillo) - Aracillum (Aradillos) - Portus Blendium (Suances).

El emperador Calígula (37-41 d.C.) reparó la Vía Augusta, según prueban los cinco miliarios sobre esta vía con el nombre de este emperador. Claudio (41-54 d.C.) no abrió nuevos caminos, pero en su tiempo se repararon muchas, como la de Augusta Emérita a

[-34→35→36-] Salmantica; esta última en relación a las explotaciones del oro del Tajo y del estaño superficial de la Lusitania extremeña. También mejoró la Vía Augusta, donde han quedado cinco miliarios con su nombre; abrió la antigua vía de época republicana que unía Barcino (Barcelona) con Ilerda (Lérida); potenció el eje ya trazado por Augusto de Ilerda - Osca (Huesca) - Caesaraugusta. Estas mejoras de calzadas en uno u otro lugar denotan la importancia económica, minera y agrícola de las respectivas regiones en el siglo I d.C.; de ahí que en años sucesivos fueran continuamente cuidadas y reparadas, como la Vía Augusta por Nerón, Domiciano, Nerva y Trajano; la calzada Augusta Emérita - Salmantica por Nerón y por Trajano (que la rehizo totalmente), y las del distrito del noroeste hispano, que lo fueron por Nerón y Vespasiano, quien construyó también en esta región una nueva calzada; y por Tito. De Nerón se conserva sólo un miliario en la vía de Ilerda y tres en la de Pisoraca - Flaviobriga.

La Vía Augusta fue muy cuidada por los emperadores flavios, como prueban los cinco miliarios de esta dinastía. De Nerva, que gobernó dos años (96-98 d.C.) sólo se conservan dos miliarios en la vía Tarraco - Ilerda y en la vía Carthago Nova - Saltigi - Segobriga - Complutum. Bajo Trajano (97-117 d.C.) fueron reparadas las carreteras de Augusta Emérita a Caesaraugusta, la de Hispalis al oeste, la de Castulo a Iliberris.

Adriano (117-138 d.C.) llevó a cabo un plan restaurador de calzadas, sobre todo en la Vía de la Plata, en la que se han conservado quince miliarios con su nombre, posiblemente en relación con las explotaciones de oro del noroeste hispano. En la Provincia Tarraconense abrió la ruta que atravesaba la Navarra media y restauró otras calzadas ya conocidas como las de Castulo - Saltigi, Carthago Nova - Complutum, Caesaraugusta - Asturica Augusta (por Cantabria) y Caesaraugusta - Pompaelo.

De la época de los Antoninos no se conservan miliarios en la Bética. Marco Aurelio y Cómodo figuran en un miliario de la Vía Bracara Augusta - Asturica Augusta. De Septimio Severo (193-211 d.C.) no se conservan miliarios a pesar de la importancia del comercio hispano con Roma en su época. Caracalla (211-217), en la línea de sus predecesores, añadió reparaciones a las vías Castulo - Saltigi, Carthago Nova - Complutum, Caesaraugusta - Asturica Augusta (por Cantabria) y Caesaraugusta - Pompaelo y Pisoraca - Flaviobriga; y también calzadas de la Bética, donde se han encontrado nueve miliarios. **[-36→37→38-]**

Durante el periodo llamado convencionalmente de Anarquía Militar (235-283 d.C.) la Bética sufrió la crisis económica y fue invadida por los francos en época de Galieno. Sin embargo, se conocen miliarios de estos emperadores: tres de Maximino Tracio y uno respectivamente de Treboniano, de Valeriano, de Galieno, de Póstumo, de Maximiano y de Galerio; y tres de Aureliano. Fuera de esta provincia senatorial Maximino Tracio prestó especial interés a la calzada Bracara - Emérita, con veinticuatro miliarios, lo que parece indicar que en las minas de oro se trabajaba aún. Decio (249-251 d.C.) desarrolló una gran actividad en las calzadas de la Tarraconense, principalmente en la llamada Vía Nova en el conventus bracaraugustano. Miliarios suyos señalan nuevas vías que se añaden a las ya conocidas. Con este emperador la red viaria de la Tarraconense quedó terminada. **[-38→39-]**

INSCRIPCIONES DE LOS PUENTES

En algunos puentes, como ya hemos visto, hay inscripciones valiosas que informan de algunos aspectos relativos al mismo. En este aspecto, el puente cuya inscripción es más interesante es el de Alcántara. Las dos primeras inscripciones están sobre sendas placas de mármol originales, que se repiten a ambos lados del arco del triunfo, levantado en el centro del puente, sobre la calzada. Son la dedicatoria del monumento a Tra-

jano, con mención de su onomástica completa y sus títulos honoríficos y sus aclamaciones imperiales y sus consulados. En las caras de los pilones del arco se colocaron también cuatro cartelas inscritas, sujetas con escarpas de bronce con forma de dedo flexionado. Tres de ellas se perdieron durante la Edad Media y su lectura es desconocida. En una placa ha quedado la lista de los pueblos que contribuyeron económicamente a la construcción del puente y es posible que tal lista continuara en otra placa en la que figuraran seguramente los norbenses, los caparenses, los mirobrigenses y otros pueblos cercanos. Cada pareja de placas ocuparía un lateral del arco. Las copias antiguas transmiten una serie de nombres de municipios, en lugar de los de ciudades o pueblos, como cabría esperar, en número de once.

Este soberbio puente fue pagado por los pueblos de la Beira Alta portuguesa, que acarrearón la piedra y la labraron. Una segunda inscripción fue colocada a la puerta de un pequeño templo situado a uno de los extremos superiores del puente. La placa [-39→40-] actual, copiada en los siglos XV y XVI, reproduce la original romana. Esta inscripción consta de tres partes: una dedicatoria a Trajano, seguida de un epigrama donde se lee el nombre del arquitecto Lacer, lusitano de origen y posible libertus imperial, como solían ser los arquitectos, el cual levantó además el templo consagrado a los emperadores de Roma y a Trajano. La última frase cabría interpretarla en el sentido que Cayo Julio Lacer y su amigo Curio Lacón, Igaeditanus, costearon las estatuas que se colocaron dentro del templo. Posiblemente este Lacer fuera también escultor.

El templete in antis, de planta rectangular y cella interior, va precedido por una escalinata de sillería almohadillada. En época medieval el pequeño templo fue consagrado a San Julián.

MONUMENTOS JUNTO A LAS CALZADAS

Como parte de su ornamentación, pero también con un profundo significado político, junto a las calzadas romanas se levantaban algunos monumentos honoríficos, que podían tener un significado religioso (pequeños templos) o bien un carácter triunfal, en cuyo caso el monumento-tipo es el arco, de uno o varios vanos.

Próximo a la Vía de la Plata, antes de llegar a Plasencia, se conserva todavía un templo romano en buen estado de planta rectangular. Junto al puente de Capara, a la entrada de la ciudad, se construyó el único arco tetrápilo de la Península Ibérica. Los dos zócalos altos debían sostener estatuas. Según indica la inscripción, M. Fidio Macer levantó el tetrápilo en época de Trajano, cumpliendo una cláusula testamentaria.

Junto al puente de Martorell, ya citado, se levantó un arco triunfal. El arco de Bará, próximo a Tarragona, fechado en época julio-claudia y con inscripción de época de Trajano, se ubicaba en el tramo de la Vía Augusta procedente de Barcino. En la misma vía se levantó el arco de Cabanes, de comienzos del siglo II, en la provincia de Castellón.

Cerca de Tarragona, a unos 4 km, se levanta junto a la Vía Augusta el monumento funerario del siglo I conocido como Torre de los Escipiones. Otro ejemplo de monumento funerario junto a las calzadas es el de Sádaba (Zaragoza), en la Vía Tarraco - Pompaelo. [-40→41→42-]

ALCANTARILLAS DE CALZADAS

En Augusta Emérita se conserva una alcantarilla de vía romana. El paramento es de hermosos sillares con un arco. Es fábrica mixta de granito y ladrillos. En la calzada de la Vía de la Plata, en el tramo que asciende a la sierra, se conserva aún en buen estado una alcantarilla romana, con techo formado por anchas losas cuadradas. [-42→43-]

SISTEMA DE FINANCIACIÓN DE LAS VÍAS ROMANAS

En época imperial la construcción de vías era financiada mediante las contribuciones que pagaban los terratenientes cuyas propiedades eran atravesadas por las calzadas. También los particulares contribuían con dinero e incluso pagaban íntegramente o asumían la mayor parte del gasto de construcción. Los censores pagaban algunos tramos. Lo habitual en época imperial es que fueran las arcas del Estado romano, especialmente el fisco imperial, el que financiara las obras, si bien, en el sentido ya apuntado, podían contribuir al mismo los particulares, las ciudades o grupos de ciudades, que se verían beneficiados por la obra. Tal es el caso de los pueblos lusitanos mencionados en el puente de Alcántara. [-43→44-]

SISTEMAS DE CONSTRUCCIÓN

El sistema es muy simple, aunque obviamente dependía de la calidad y firmeza del suelo sobre el que se hacía el trazado. Los caminos entre pequeñas aldeas (viae vicinales) no se pavimentaban y se limitaban a un prensado de la tierra. En cuanto a las calzadas propiamente dichas tienen un sistema de construcción que fue descrito por Vitruvio en su De Architectura: se abría una fosa que se rellenaba de piedras y cascotes; luego se aplanaba. El espesor de esta fosa dependía de la calidad del suelo base. Luego ese lecho se cubría con una capa, de unos 22 cm, amorterada a base de cal y guijarros; y sobre ella se ponía una capa de unos 15 cm de argamasa más fina, que podía ser de grava o de cal, y por último se colocaban los bloques de piedra tallada. El ancho de las calzadas era variable, pero no solían superar los cinco metros. El borde era indicado con una cinta de piedras.

LA CALZADA DE LA VÍA APIA

Fue construida en el año 312 a.C. y lleva el nombre del magistrado que ordenó su trazado con la finalidad de llegar lo antes posible a Capua, teatro de operaciones de la segunda guerra samnita. Se concibió como una alternativa a la Vía Latina que era la más larga. La construcción de ingeniería es perfecta. Durante los primeros 90 km atravesaba la campiña romana, los Montes Albanos y la Llanura Pontina. El trazado de Roma a Brindisi no fue ejecutado de una sola vez. El primer tramo llegaba a Capua, que dista de Roma 195 km; después, debido a las conquistas romanas del sur de la Península, fue prolongada; en el año 291 se hizo llegar a Tarento, que dista de Roma 473 km, y luego hasta Brindisi, a 548 km de Roma. Cruzaba las ciudades más florecientes del sur de [-44→45→46-] Italia y los puertos que mantenían un comercio más activo con Grecia y Oriente. Fue la calzada más importante para los ejércitos, para el comercio y, en general, para los viajes. En el arranque de la vía, a la salida misma de Roma, se colocaron a ambos lados importantes monumentos, la mayoría funerarios.

LOS RESPONSABLES DEL CUIDADO DE LAS CALZADAS

Durante la República Romana los ingenieros llamados praefecti fabrum tenían la responsabilidad técnica del proyecto, ayudados por los quaestores en los asuntos de finanzas. Una vez terminada, la gestión y el cuidado de la calzada pasaba a ser competencia de los ediles. Este sistema se utilizó en épocas de conquista y en territorios fronterizos. Generalmente era la administración central la encargada de la construcción y conservación de las calzadas y después la administración local (colonial o municipal). Los mensores o metatores, el equivalente de nuestros topógrafos, eran los encargados de realizar los trazados sobre el plano y sobre el terreno. El arquitecto era el responsable general o director de las obras, así como de buscar a los obreros.

Augusto en el año 20 a.C. reorganizó este sistema. Él mismo se encargó del cuidado general de las vías. A partir de ese momento se crearon magistraturas permanentes para el mantenimiento de las redes de comunicación terrestres. Augusto empezó por [-46→47-] nombrar para el cargo a antiguos pretores. Toda vía principal tenía asignado un curator, que no sólo debía vigilar el buen estado de las lastras, sino también de los miliarios, de los desagües, y vigilar las obras de remozamiento o reparación. Era obligación de estos curatores viarum la vigilancia de las carreteras secundarias que desembocaban en la principal; entre sus atribuciones estaba la de establecer tributos para la reparación de las vías. A las puertas de las ciudades se cobraban los derechos de peaje o de aduana sobre las mercancías destinadas a la importación o la exportación. Los carruajes pesados pagaban un impuesto especial.

Los pavimentos de las calzadas se deterioraban por las lluvias y por el tránsito habitual, que solía ser muy pesado. Los viajes no eran cómodos ni para hombres ni para las bestias de tiro, que eran maltratadas y tenían una vida corta.

Los ediles (aediles) y duunviro (duumviri o duoviri) formaban el colegio de los cuatorviro (quattuorviri, de los cuatro hombres), y de ellos dependía también el cuidado de las vías.

TRANSPORTE DE CORREO, DE PERSONAS Y DE MERCANCÍAS

El cursus publicus era el servicio público general encargado de la correspondencia, de los viajes de las personas que viajaban por cuenta de la administración del Estado y de las mercancías de propiedad estatal. En época romana republicana existía ya un sistema embrionario de cursus publicus. Fue Julio César el primero que puso en marcha un sistema de transmisión de noticias mediante mensajeros a caballo. Augusto estableció que este servicio corriera a cargo del Estado y lo dotó de una organización de tipo [-47→48-] militar. Se creó una red de estaciones de posta para el relevo de los animales. Los funcionarios que viajaban en misión oficial recibían la hospitalidad a cargo de las autoridades locales. El sistema era muy gravoso y se prestaba a grandes abusos. Durante el reinado de Trajano y Adriano el Estado pagaba todos los gastos generados por el cursus publicus. En tiempos de Galerio y de Constantino el mantenimiento de este servicio pasó a los provinciales. El prefecto del pretorio, los gobernadores o los emperadores, concedían diplomas para utilizar el cursus publicus, que a partir del siglo IV utilizaron con frecuencia los obispos.

El cursus publicus partía generalmente de las ciudades. Al principio, el cartero (cursor) solía ser un soldado, luego lo fueron esclavos o libertos. Viajaban a caballo. Los animales se cambiaban en las estaciones de posta llamadas mutationes, cada ocho o nueve millas (unos 13 km); se descansaba en las mansiones, que distaban una de otra un día de viaje. Al frente de las mansiones estaban los mancipes o curiales o el praefectus mansionis, del que dependía el personal de la estación, como los oficiales de correos, los carteros (veredarii), los conductores de carros (carpentarii), los acompañantes (stractores) de los viajeros hasta la siguiente estación, los muleros (muliones), los veterinarios (mulomedici). Las mansiones tenían una cuadra de cuarenta animales de refresco y las mutationes la mitad. Las mansiones disponían de comodidades y distintos servicios para los viajeros, como termas, puestos de policía, santuarios locales, servicio médico, comercios, oficinas de cambio. Las mansiones se convertían así en centros de vida social.

LOS VEHÍCULOS

Se usaba mucho la litera para las personas, llevadas por esclavos en número de seis u ocho. Podían ser abiertas o cerradas. En su interior el viajero podía leer, escribir o dormir. Se usaban frecuentemente para el transporte de personas enfermas.

Había diferentes tipos, de dos o cuatro ruedas, y la forma variaba dependiendo de la finalidad. Para viajar cómoda y rápidamente los romanos utilizaban las *essedae*, carruaje de dos ruedas de origen galo tirado por caballos o mulas. Carrozas ligeras de dos ruedas, dos asientos, guiadas por el dueño, eran el *cisum* y el *covinnus*. El poeta hispano Marcial decía preferir este medio de transporte porque podía hablar con los compañeros de trayecto. El llamado *birotus* era un carruaje ligero, también de dos ruedas, que soportaba un peso adicional de 66 kg; era utilizado por el *cursum [-48→49-] publicus* o por viajeros con poco equipaje. Todos los vehículos utilizados en el *cursum publicus* recibían el nombre genérico de *clabulae*; soportaban hasta unos 500 kg de peso.

El *carpentum*, de origen etrusco, era un carruaje de dos ruedas, cubierto, muy usado por mujeres, dignatarios de la corte imperial, jueces, etc. La *rheda* y la *corruca* eran similares, de origen galo, de cuatro ruedas, tirados por ocho mulas o caballos; eran utilizados por altos funcionarios, senadores o el emperador.

El vehículo propio del transporte militar es el carro de cuatro ruedas, de origen galo, que podían llevar indistintamente tropas o vituallas. Según el Código de Teodosio podía llevar hasta 600 libras de peso (unos 276 kg). La columna de Marco Aurelio en Roma muestra relieves con escenas de carros de cuatro ruedas tirados por bueyes. Los soldados de las legiones hacían los desplazamiento a pie.

El Edicto de Diocleciano sobre los precios, del año 303 d.C., indica algunas cantidades y precios en relación a los viajes. La comida de las bestias se fija en 25 sestercios diarios; un veterinario cobraba 6 denarios por animal; los muleros 25 denarios diarios y la manutención; un vehículo de cuatro ruedas con conductor, 1.500 denarios; un vehículo de dos ruedas, 800 denarios. El precio de un carro en el que se pudiera dormir oscilaba entre 7.500 y 4.000 denarios, según la localidad.

El Código de Teodosio recoge los nombres de muchos vehículos de los que apenas se conocen sus características precisas. Hispania apenas ha dado algún caso de representación de carro en época romana, como el de Augusta Emérita, muy mal conservado. En una estela de Lara de los Infantes un équido transporta un bulto redondo.

LA DURACIÓN DE LAS JORNADAS Y LOS VIAJES

Se ha calculado que en un día de viaje se podía hacer en circunstancias normales un trayecto de 70 km utilizando caballos. Estos límites se podían forzar en caso de necesidad. En el año 58 a.C. Julio César hizo en ocho días el trayecto Roma - Ginebra, a razón de 150 km diarios de promedio. El mismo, en el año 46 a.C., llega a Porcuna (Jaén) desde la Narbonense a través de las vías Flaminia, Emilia y Domiciana con una media diaria aproximada de 93-108 km. [-49→50-]

Cicerón recibía en su villa de Nápoles la correspondencia desde Roma en tres o cuatro días; y Ovidio en Brindisi en nueve días desde Roma. El promedio del servicio de correos era de 55 km diarios.

EL PRECIO DEL TRANSPORTE

El Edicto de Diocleciano da varias tarifas de transporte. Un carro de 500 kg de carga costaba veinte denarios cada milla romana. Un asno cargado, cuatro. La tarifa de transporte de un vehículo cargado de trigo era de seis mil denarios en un trayecto de 441 km.

El personal dedicado a los transportes se agrupaban en colegios profesionales, a los que se podían incorporar los del gremio: muleros, conductores, cocheros, carteros. El transporte de mercancías estaba normalmente controlado por esclavos.

RÍOS Y CANALES NAVEGABLES

Varios ríos de la Península Ibérica fueron navegables en la antigüedad. Los bosques eran muchos más extensos que en la actualidad y el régimen de lluvia era más abundante y mayores los caudales fluviales. El historiador Apiano de Alejandría, el geógrafo Estrabón y el naturalista Plinio, se refieren a la navegabilidad de los principales ríos peninsulares. El Ebro, el Guadalquivir, el Sado, el Tajo, el Duero, el Limia y el Miño, eran navegables en buena parte de su curso, lo que facilitaba el transporte de mercancías y el movimientos de grupos humanos. Estrabón escribe acerca del Guadalquivir: «El río puede remontarse navegando hasta una distancia aproximada de dos mil doscientos estadios (más de 200 km), desde el mar hasta Córdoba, y algo más arriba... Hasta Hispalis, lo que supone cerca de quinientos estadios (algo menos de 100 km) pueden subir navíos de gran tamaño; hasta las ciudades de más arriba, como Ilipa (Alcalá del Río), sólo los pequeños. Para llegar a Córdoba es preciso usar unos barcos de ribera, hoy hechos de piezas ensambladas, pero que los antiguos construían con un sólo tronco. Más arriba de Castulo el río deja de ser navegable».

Todos los productos agrícolas béticos y los minerales exportados a Roma, mencionados por Estrabón, lo fueron principalmente por el río. Por Estrabón sabemos que la Bética estaba surcada de canales que facilitaban el flujo de productos y de gentes. En Castulo se conservan restos de un puerto fluvial. Estrabón menciona la [-50→51-] navegación por el Guadiana, si bien añade, «no tan lejos ni admitía naves tan grandes como el Baetis». La navegabilidad del Guadiana no alcanzaba a Mérida. El mismo autor se refiere al Tajo: «El Tajo, cuya desembocadura alcanza una amplitud de unos veinte estadios (unos 4 km), tiene gran profundidad, pudiendo ser remontable por grandes navíos de transporte». De una isla –Morón (Almourol)– situada en el estuario afirma que «está bien comunicada por vía fluvial, ya que las mayores naves pueden subir por el río durante un buen trecho y aún más lejos con barcos de ribera. Por encima de Morón es aún mayor la distancia navegable». Apiano se refiere a la navegabilidad del Duero con pequeñas barcas a remo durante el cerco de Numancia; y Estrabón afirma que este río era navegable por navíos grandes en un tramo de ochocientos estadios (algo menos de 150 km). El mismo autor informa de la navegabilidad de los ríos de la vertiente atlántica más próximos a la costa. El Sado podía ser surcado por navíos grandes hasta Salacia (Alcácer do Sal), situada a 40 km del océano. El Mondego y el Vouza lo eran sólo en un corto trecho.

El Miño era navegable en unos ochocientos estadios. En su desembocadura había una isla con dos muelles, a decir de Estrabón. Por su parte, Plinio escribía que el Ebro era navegable hasta Vareia (Varea), es decir, hasta la distancia de dos tercios de su longitud. Este mismo autor cita como navegable el río Vélez.

Hispania contaba con unos 1.400 km de navegación fluvial. [-51→52-]

FUENTES ESCRITAS SOBRE LAS CALZADAS EN HISPANIA

Se conserva un documento importante que describe algunas calzadas romanas de la época de Augusto. Nos referimos a los Vasos de Vicarello, que fueron hallados en Aquae Apollinares, estación de agua termal explotada todavía en la actualidad (Bagni Vicarello), a 30 km al norte de Roma. Se trata de un conjunto de cuatro vasos que forman una ofrenda a Apolo, a las Ninfas y a otras divinidades. Tres de ellos son muy similares en dimensiones, factura artística y disposición epigráfica de los grabados que muestran en las caras externas. En cada uno de ellos se grabaron, a cuatro columnas de 24 ó 25 líneas, separadas por igual número de pilastras jónicas rematadas por capiteles

corintios, el itinerario que va de Gades (Cádiz) a Roma, citando los nombres de 106 mansiones intermedias y la distancia existente entre ellas. El cuarto vaso es de factura más tosca y de menor tamaño. Tres vasos están rematados en la parte superior e inferior por sendas inscripciones que los rodean, con el título del camino y la suma total de las distancias. El vaso cuarto sólo da la distancia total de pasos desde Cádiz a Roma; en cambio menciona los puntos de partida y de llegada, es decir, las cabeceras de ruta, que son: Gades (Cádiz), Hispalis (Sevilla), Corduba (Córdoba), Tarraco (Tarragona), Narbo (Narbona), Taurinos y finalmente Roma. Los nombres de las mansiones en los cuatro itinerarios ofrecen ciertas diferencias en la redacción y en la ortografía. Se ha supuesto que se trata de una ofrenda hecha al dios Apolo por un gaditano que llegó a Roma siguiendo el camino descrito. La parte italiana corresponde a la Vía Flaminia que no pasa junto al lago Bracciano. Este exvoto es excepcional en todo el Imperio.

La forma cilíndrica de los vasos sugiere la de los miliarios. La relación de las estaciones y mansiones aparecen a modo de índice o inventario, lo que permite decir que el artista se inspiró, o mejor copió, un monumento original situado en Cádiz, similar al que aparece en los denarios de L. Vinicius que conmemoraban la reparación de la Vía Flaminia. El itinerario coincide con el descrito por Estrabón y demostraría el interés de Augusto por el acabado y mejora de esta importantísima y antiquísima vía que conectaba Gades con Roma ribeteando el litoral mediterráneo. La vía perdió entonces su antiguo nombre Heracleia o Hercúlea para tomar el de Vía Augusta. En una gran inscripción mural conservada en el templo de Augusto en Ancyra (Ankara, Turquía), donde el emperador relata sus logros políticos (*res gestae*), se puede leer el nombre de Gades como uno de los límites de la expansión territorial romana. [-52→53-]

Se ha supuesto que estos cuatro vasos podían ser el modelo de un *miliarium aureum*, en mármol con letras de bronce, levantado en el Foro romano en el año 20 a.C. por Augusto, que por aquel tiempo ejercía el puesto de *curator viarum*. Las diferencias apreciables entre un vaso y otro se deben a descuido de los grabadores. Sin embargo, algunos autores tienden a creer que las diferencias se deben a la existencia de distintos modelos o talleres de copiado. Los tres vasos de forma similar han sido fechados a comienzos de Principado y el cuarto en los últimos años del gobierno de Augusto o a comienzos del de Tiberio.

De Gades a la Iuncaria se enumeran 44 estaciones situadas en la citada Vía Augusta, de la que se han conservado bastantes miliarios. Es ésta la calzada mejor documentada de toda Hispania. Se mencionan seis rutas distintas: Gades - Corduba, Castulo - Augusta Emérita, Hispalis - Corduba, Corduba - Castulo, Laminium (Ciudad Real) - Caesar Augusta (Zaragoza), Arelate - Castulo. Todas estas calzadas estaban en tránsito en época de Augusto y su importancia económica era grande.

El Itinerario de Antonino

Es el documento más importante sobre la red viaria hispana en época romana. Se supone que este Antonino es el emperador Caracalla, ya que el trazado de las vías de Britania no puede ser anterior a los años [-53→54-] de este emperador. Esta atribución es arbitraria, pues algunos de los datos del Itinerario son posteriores al menos cien años. Se ha pensado que el original de este documento puede remontar al siglo II d.C., al reinado de Antonino Pío o Marco Aurelio y que habría sufrido una fusión, retoques y adiciones constantes en el siglo IV. La opinión más autorizada data la obra en los primeros años del emperador Diocleciano, en la década de 280 d.C. Entre los investigadores existe la idea generalizada que el Itinerario es una especie de guía o archivo oficial de calzadas del Imperio Romano; según otros es una relación de mansiones en relación con la re-

caudación de la *annona*. Esta hipótesis se fundamenta en el hecho que algunas provincias como Hispania, Galia o Britania, las metas del Itinerario conducen a los campamentos legionarios, en el caso hispano al de la Legio VII Gemina (León). Más que un documento oficial, parece una relación privada relacionada con el ejército, el correo o las obras públicas. Hay quien sostiene que el Itinerario es una obra «de biblioteca», recopilación de varios documentos. Es, en todo caso, un documento excepcional sobre la geografía de época romana, con descripción precisa de caminos y rutas. El esquema de redacción de la obra es sencillo: se enumera el epígrafe general de una calzada determinada, con el punto de partida y el de llegada y el número total de millas; a lo que sigue la enumeración de las mansiones intermedias con la distancia entre una y otra. De Hispania describe 34 vías, aunque omite vías importantes conocidas por los miliarios. Presenta una red viaria hispana a modo de espina dorsal en cruz, con unas calzadas que cruzan todo el territorio de la Península Ibérica, uniendo los centros principales. Tres caminos que cruzan los Pirineos terminan en Legio VII Gemina; otros dos conducen a Asturica Augusta y a Castulo, importantes centros mineros.

La Tabula Peutingeriana

Se conoce con este nombre un mapa del mundo romano cuyo original, perdido, data posiblemente de la mitad del siglo IV d.C., atribuido al cosmógrafo Castorius. Lo más importante para el autor del mapa era la descripción del mapa de carreteras. Partiendo de Roma, las distancias estaban señaladas a izquierda y derecha en millas. Ofrece también imágenes alusivas a unas quinientas ciudades y una visión general y grandiosa del Imperio Romano, desde las Columnas de Hércules a la India y desde el desierto del Sahara hasta el muro de Adriano en Britania.

La copia existente de este mapa data del siglo XI ó XII, aunque la obra es citada ya en el 670 por el Anónimo de Rávena. Se trata de un rollo de pergamino de 6,82 m de longitud y 0,34 m de altura, que [-54→55-] ahora se conserva plegado en hojas, de las que faltan algunas. El nombre lo toma del erudito Conrado Peutinger que, de acuerdo con el emperador Maximiliano, planeó en 1511 la edición princeps del rollo y que por cierto nunca realizó. Desde 1731 este documento único y excepcional está guardado en la Biblioteca Nacional de Viena.

El Anónimo de Rávena

Se trata de un catálogo cosmográfico universal. El autor, desconocido, era posiblemente un eclesiástico, pues utiliza frecuentes datos bíblicos y la literatura patrística. Cita trescientos nombres de [-55→56-] ríos y cinco mil ciudades. Sólo en el libro V da las distancias. Su valor es grande al conservar los nombres de muchas ciudades desconocidos en la grafía primaria. La fuente está influenciada por la Tabula Peutingeriana, aunque no es una copia de ésta pues hay materiales más antiguos. Es posiblemente un mapa de rutas del siglo III, pues cita como autoridades a Porfirio (muerto en 303 d.C.) y Jámblico (muerto hacia 330 d.C.), de quienes no se tiene noticia de obras suyas sobre geografía o cosmografía. Utiliza al geógrafo Ptolomeo, del siglo II, pero lo confunde con un rey egipcio. El original griego del Anónimo pudo escribirse en el siglo VI y la copia latina conservada es un siglo posterior. Para las calzadas de Hispania el Anónimo de Rávena tiene un valor incalculable, pues restituye los nombres y distancias de mansiones y ciudades que no se han conservado en la Tabula Peutingeriana ni en el Itinerario de Antonino.

Itinerario marítimo

No es un documento oficial. El autor o autores de este documento recopilaron una serie de datos geográficos y topográficos poco antes del gobierno de Diocleciano (284-305 d.C.). La fuente principal sería un mapamundi o un conjunto de mapas regionales, debidos a muchas manos. Se mencionan los puertos de Gades (Cádiz), Baelo (Bolonia), pasa a Mauritania, Carthago Nova –que era el principal puerto de embarque de todas las mercancías procedentes del interior hispano meseteño–, Dianium (Denla), Ebusus (Ibiza) y las islas Baleares. No cita Málaga, que era puerto importante. De Cádiz a Ostia, puerto de Roma, las mercancías tardaban siete días en llegar en estación de buen clima; y de Tarragona a Ostia se tardaban cuatro días.

En una estela funeraria del siglo I hallada en Tortosa se representa un navío de carga (navis oneraria) del tipo llamado corbeta, de unas 400 toneladas. Tiene mástil y vela cuadrada, dos timones a la popa y una segunda vela pequeña en la proa.

LA CRISIS DEL IMPERIO A MEDIADOS DEL SIGLO III

Fue el siglo III una época de calamidades para el Imperio. Hispania no fue una excepción. Los años que median entre la muerte del emperador Alejandro Severo (235), a la subida al trono de Diocleciano (283), se conocen como los de la Anarquía Militar. En el periodo comprendido entre los años 235-268, siete emperadores murieron de modo violento. Los emperadores lo eran por [-56→57-] pocos años o incluso meses. No faltaron usurpadores, como Póstumo que, en 258 d.C., con las armas en la mano, segregó de Roma a Britania, Galia e Hispania. Guerras, peste, hambres, baja producción y crecimiento de la miseria y del nivel de vida eran las señas de identidad de esta época de depresión. La crisis también era religiosa y espiritual.

Los miliarios aparecidos en la Península Ibérica relativos a estos años son escasos, hecho indicativo del abandono general de las obras de conservación de las calzadas.

LAS INVASIONES GERMANAS EN HISPANIA

En el año 258 el emperador Galieno dejó desguarnecida de tropas la frontera romana, lo que permitió a las tribus francas penetrar por el Mosela, área que saquearon durante doce años, según testimonio del historiador hispano Orosio, que vivió en el siglo V. Al mismo tiempo los alamanes ocupan el valle del Ródano. En el año 276 tribus de francos y alamanes cruzan el Rhin y devastan las provincias galas sin resistencia. A Hispania llegan retazos de estos movimientos violentos. El poeta galo Ausonio, nacido en el año 310, indica que importantes ciudades hispanas, como Ilerda, Bilbilis y Calagurris se encontraban en ruinas en su tiempo. La fecha de la primera invasión puede fijarse entre los años 260-264. San Jerónimo es de la opinión que tiene lugar en el año 264. Se desconoce la participación de la Legio VII Gemina, la única legión romana que defendía el territorio peninsular desde época flavia (finales del siglo I d.C.). Los invasores entraron por la Vía Augusta y siguieron ese camino saqueando las ciudades a las que llegaban. Ampurias fue arrasada. La arqueología detecta niveles de destrucción y abandono en Badalona, Barcelona y Tarragona. Y los mismos efectos alcanzan a importantes villas del agro catalán. Ilici, en la costa levantina, y Castulo en el interior quedaron devastadas.

Los invasores siguieron las vías Heracleia y Augusta. Se ha pensado que hubo una segunda oleada de invasores en el 276, que penetrando por los pasos de montaña de los Pirineos llegaron hasta el Duero –hay niveles de destrucción en Caesaraugusta (Zaragoza)– y hasta Augusta Emérita.

Los emperadores procedentes de la Península Ibérica salvaron al Imperio (268-285 d.C.), aunque su actuación en Hispania fue poco notoria. Las obras que se realizan en esta época no son de embellecimiento de las ciudades, sino de levantar murallas para su defensa: entre otras, Barcino, Caesaraugusta, Iruña, Palantia, [-57→58-] Lucus Augusti, Coria, Capara, etc. Ello suponía la reducción del perímetro urbano. Como resultado de los saqueos, las grandes fortunas huyen de las ciudades a los campos, dando así paso a la creación de grandes latifundios rústicos característicos del Bajo Imperio. Este contexto político modifica forzosamente el sentido de las redes de comunicación y de la utilidad de su mantenimiento, al haber cambiado también la orientación agrícola y el modelo económico.

DISMINUCIÓN DEL COMERCIO Y DE LA EXPORTACIÓN

La crisis no cortó radicalmente la producción y la exportación tradicional del aceite de la Bética, ni de los salazones, a Roma y al área del Rhin, pero disminuyó mucho su volumen. Las minas de oro del noroeste dejaron de ser productivas. A finales del siglo III se abandonaron las minas de Sierra Morena y las de plata de Carthago Nova. La disminución o cese de exportaciones queda reflejada en la ausencia de miliarios en las vías de las regiones mineras, justo al contrario de tiempos precedentes. A partir de estos años los miliarios, muy escasos, cambian su función, convirtiéndose en monumentos conmemorativos.

Constantino fue el último emperador que prestó atención al sistema viario hispano. Sus miliarios se encuentran en las vías de Cinco Villas (Aragón), en la Vía Augusta litoral, y en las vías Legio - Portus Blendium, Ocelo Duri - Titulcia, Mentesa - Tugia, y alguna otra. En la Bética han aparecido cinco miliarios de Constantino y uno respectivamente de Maximino Daia, de Crispo, el hijo de Constantino, de Magnencio y de Decencio, y cuatro ejemplares de Constantino II.

A partir del año 409 se multiplicaron las invasiones y saqueos en Hispania, acontecimientos en los que las vías romanas actuaron como arterias para su difusión. Se ha aceptado generalmente que los invasores penetraron por el paso de Roncesvalles, se dirigieron a Asturica Augusta pasando por Pompaelo, Araceli y Legio. Se conocen algunos datos concretos sobre el uso de calzadas romanas por los invasores suevos, vándalos, alanos y visigodos. Así, los reyes visigodos Ataúlfo y Valia penetraron por la Vía Augusta hasta Barcelona. En el año 422 los vándalos desde Bracara Augusta descendieron hasta la Bética. Debieron ir desde aquella ciudad a Scallabis y Augusta Emérita, y desde la capital lusitana se difundieron al sur hasta Hispalis y al este hacia Corduba. Teodorico, en el [-58→59-] año 455 penetró en Hispania hasta Asturica Augusta, siguió hasta Bracara para desde allí descender hasta Scallabis (Santarem) y poner rumbo a Mérida.

LAS CALZADAS EN LAS ETIMOLOGÍAS DE ISIDORO DE SEVILLA

En las Etimologías de San Isidoro, obra enciclopédica basada en la antigüedad que tanta influencia tuvo en la Edad Media, se leen algunos datos de interés sobre la clasificación de los caminos. El autor hispano dedicó un capítulo entero del libro XV a la terminología y significado del vocabulario viario. Así, los miliarios son la distancia entre los caminos; una legua mide mil quinientos pasos (2.205 m). Vía es el espacio por donde puede caminar un vehículo. Los caminos pueden ser públicos o privados; el primero se halla en suelo público y es de tránsito libre; estos caminos pertenecen a las ciudades. El camino privado es propiedad de los municipios. La calzada está empedrada. Los primeros que enlosaron los caminos fueron los cartagineses y después los romanos.

El ager es la mediana de la calzada; está un poco elevado y pavimentado con piedras aglomeradas. Iter o itus es el camino por el cual el caminante puede marchar en la que dirección que desee. El itiner es un camino de largo recorrido. Senda es un camino estrecho usado por los hombres, en tanto la trocha es utilizada por animales de tiro y ganado. Sendas y trochas –cuyo significado ha [-59→60-] llegado a nuestros días– suelen discurrir entre los montes. Los atajos son caminos transversales en los campos o caminos rectos. La bifurcaciones es el desdoblamiento en dos de un camino. Cruce o encrucijada es la confluencia de dos o más caminos en un punto. Rodada es la huella que deja un carro. Vereda es el camino para el ganado. Pendiente es un camino inclinado. Huellas son las señales que deja el pie impresas en el suelo.

La red viaria hispana era radial. Una calzada bordea todo el litoral, salvo la cornisa cantábrica. Desde el centro de Hispania una serie de vías unían los diferentes puntos de la Península. Las vías y los puentes de la época romana se utilizan en los siglos de los reyes visigodos y muchas tienen el mismo trazado que las carreteras actuales. Muchos puentes romanos, aunque restaurados después, permanecen en pleno uso. Se ha calculado que la red viaria hispana tuvo una longitud de 11.189 km. En realidad fue mayor.