

JORNADAS
SOBRE LAS CALZADAS
ROMANAS EN LA
ANTIGÜEDAD.

ERROMATAR
GARAÍKO GALTZADAK
AINTZIN AROAN.
JARDUNALDIAK

2013

UZTAILAREN 19.

21 JULIO

AVRITZ · BURGVETE
NAVARRA



aranzadi

zientzia elkarte

**Erromatar garaiko galtzadak
Aintzin Aroan. Jardunaldiak**

**Jornadas sobre las calzadas
romanas en la Antigüedad**

**2013- VIII-19/21
Auritz-Burguete
(Navarra)**

**Jardunaldien mintzaldiak
Ponencias de las jornadas**



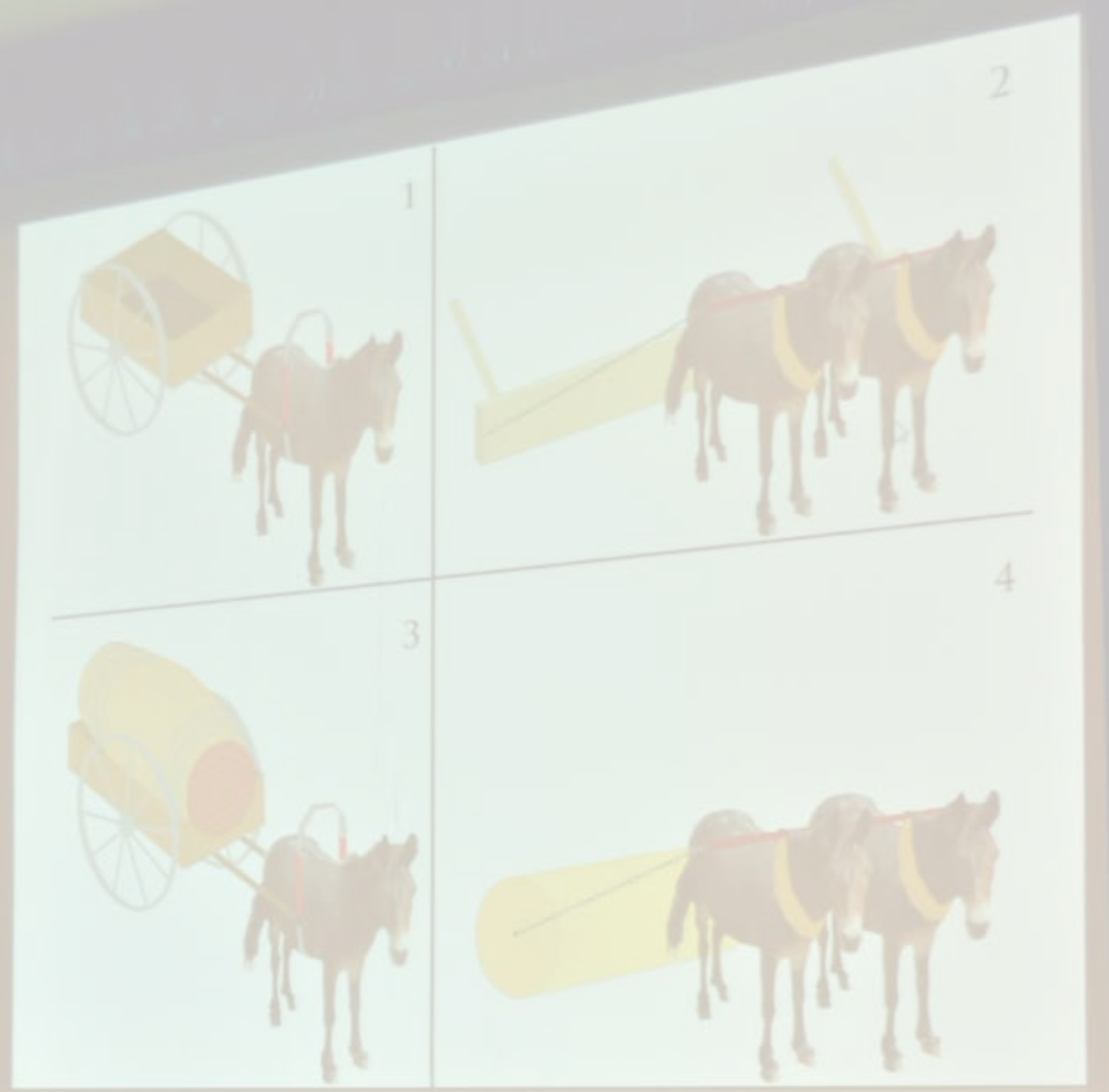
Zorroagagaina 11
20014 Donostia - San Sebastián
Tel.: 943 466142 • Fax: 943 455811
e-mail: idazkaritza@aranzadi.eus
www.aranzadi.eus

Azala/ Portada: Javier Puldain
Argazkiak / Fotografías: Artikulu egileenak /
De los autores de los artículos.
Rafael Zubiria Mugica. Jose Etxegoien Juanarena
Maketazioa / Maquetación: Jose Etxegoien Juanarena
Imprimaketa / Imprenta:

ISBN
D.L. SS

ÍNDICE - SUMMARY

JUANTXO AGIRRE MAULEON. Idazkari Nagusia - Secretario General <i>Aurkezpena - Presentación</i>	5
Jardunaldien argazkiak <i>Fotografías de las Jornadas</i>	8
ISAAC MORENO GALLO Vías romanas. Estado de la cuestión y perspectivas de futuro <i>Roman roads. State of the matter and future prospects</i>	13
LUIS BENÍTEZ DE LUGO ENRICH Y JESÚS SÁNCHEZ SÁNCHEZ La Vía Augusta en Ciudad Real: su identificación y excavación arqueológica <i>The Via Augusta in Ciudad Real: its identification and archaeological excavation</i>	39
MANUEL CARLOS JIMÉNEZ GONZÁLEZ La Vía de la Plata a su paso por la provincia de Salamanca; valorización patrimonial <i>The enhancement of the Via de la Plata's (Silver way's) heritage, as it passes through the province of Salamanca</i>	63
JUAN ANTONIO SÁNCHEZ PRIEGO, ALFONSO RUIZ PÉREZ, EVA MARÍA BRAVO HINOJO, DAVID VIZCAÍNO LEÓN, JOSÉ MIGUEL RUIZ PÉREZ, JOSÉ LUÍS DE MADARIA ESCUDERO La Vía Augusta en "La Font De La Figuera" (Valencia): intervención arqueológica, estudio geomorfológico y análisis de los materiales y técnicas de construcción <i>La Via Augusta in "La Font De La Figuera" (Valencia): archaeological intervention, geomorphological study and analysis of the construction materials and technique</i>	87
JUDITH TRUEBA LONGO, L. M. ANGULO MARTÍNEZ Caminería romana en el valle de Mena (Burgos) La vía de Flavióbriga a Uxama Barca <i>Roma roads in the Valley of Mena (Burgos). De roman road from Flaviobriga to Uxama Barca</i>	117
ERIC DUPRE-MORETTI, CHRISTIAN SAINT-ARROMAN Voies antiques et exploitations minières. L'exemple des mines romaines de Teilary à Urepeil <i>Old routes and mines. The Roman Mines of Teilary in Urepeil</i>	139
JUAN MARI MARTÍNEZ TXOPERENA, RAFAEL ZUBIRIA MUJICA La vía de Hispania a Aquitania en el paso del Pirineo por Ibañeta. Resultado de la investigación sobre la calzada romana desde Campo Real -Fillera a Donezaharre/ Saint-Jean-Le-Vieux. <i>Roman roads in the vascones territory. The Pyrenean crossing through Ibañeta</i>	151



Komunikazio-sareak eta ezagutzaren trukea herrien aurrerabidearen oinarria izan dira eta gaur egun, gizarte aurreratuenen helburu estrategikoen artean daude. Argitalpen hau testuinguru horretan kokatu behar da; izan ere, erromatar garaiko komunikazio-bideak aztertzeaz gain, lurralde eremu batzuetako eta besteetako espezialisten ekarpenak dakartza bilduta.

Europar globaltasunaren kontzientzia hartuta izan genuen lehen komunikazio-sarea Erromatar Inperioak diseinatu, eraiki eta zenbait mendez zaindutako galtzadak izan ziren. Hasi Germaniatik eta Hispaniaraino, galtzaden sareak askotariko errealitate kultural eta ekonomikoak komunikatu zituen, Erromari Europaren zatirik handiena politikoki kontrolatzeko aukera eman zion eta galtzaden sare hori izan zen, hain zuzen, bertako zibilizazioaren oinarria ere.

Galtzaden inguruan populazio eta azpiegitura berriak sortu ziren, lurraldeen egituraketa aldatu zuen eta ordutik aurrera, ezer ez zen ordura artekoa bezalakoa izan.

Las redes de comunicación y el intercambio de conocimientos han sido la base para el progreso de los pueblos, y hoy en día forman parte de los objetivos más estratégicos para las sociedades avanzadas. Esta publicación ha de insertarse en este contexto ya que se centra en el estudio de las vías de comunicación de época romana y recoge aportaciones de especialistas de diferentes ámbitos territoriales.

La primera gran red de comunicación que con conciencia de globalidad tuvimos en Europa fueron las calzadas que el Imperio Romano diseñó, construyó y mantuvo a lo largo de varios siglos. Desde Germania a Hispania la red de calzadas puso en comunicación a las más diversas realidades culturales y económicas, le permitió a Roma controlar políticamente la mayor parte de Europa y fue la base de su civilización.

En torno a las calzadas surgieron nuevas poblaciones e infraestructuras, cambió la vertebración de los territorios y ya nada volvió a ser igual. Comprendiendo la im-

Fenomeno horren garrantziaz jabetuta, Aranzadi Zientzia Elkarteko ikertzaile talde batek baskoien lurretatik Pirinioetako igarobidearen inguruko hausnarketari ekin zion 2008an eta 2011n, Juan Mari Martinez Txoperenak lehen miliarioa aurkitu zuen; Mugarriluzeko eremuan. Aurkikuntza haren garrantzia ikusita, lurralde ikuspegiko ikerketa arkeologiko bat egin zen tokian bertan; hau da, Longidatik Donazaharreraino, eta ikerketa hari esker, galtzadaren inguruan erromatar asentamendu garrantzitsuak, lau miliario epigrafiko eta galtzadaren zati ugari dokumentatu ahal izan ziren.

Bete egin zen, beraz, “bide guztiek daramate Erromara” esaera eta galtzadak berak ikerketarako bide garrantzitsuak zabaldu dizkigu gure iragana ezagutzeko. Era berean, etorkizunera begira, ondare kultural garrantzitsua da eta Pirinioetako gure bailarak ekonomikoki eta sozialki sustatzeko dinamikak sor ditzake.

2013an, Antzinaroko erromatar galtzaden inguruko jardunaldiak egin genituen. Zenbait espezialista izan genituen jardunaldi haietan eta eskerrak eman nahi dizkiegu argitalpen hau argitaratzea ahalbidetzeagatik.

Eskerrak eman nahi dizkiogu Auritzeko Udalari ere, jardunaldi horietan eskainitako laguntzagatik. Amaitzeko, aipatutako haranetako Udalek: Luzaide-Valcarlos, Orreaga-Roncesvalles, Erroibar-Valle de Erro, Artzibar-Valle de Arce, Agoitz-Aoiz, Longida-Lónguida eta Aurizberri-Espinal kontzejua, proiektu hau egiteko emandako babesa eskertu nahi dugu; baita MOLAK, Museum of London Archaeology, Cederna Garalurrek eta Nafarroako gobernuak emandakoa ere.

Juantxo Agirre Mauleon
Idazkari nagusia
Aranzadi Zientzia Elkartea

portancia de este fenómeno un equipo de investigación de la Sociedad de Ciencias Aranzadi inició en 2008 un proceso de reflexión sobre el paso del Pirineo a través del territorio de los vascones, y en el año 2011 Juan Mari Martinez Txoperena localizó el primer miliario en el término de Mugarriluze. La importancia del descubrimiento animó a impulsar una investigación arqueológica de campo con una visión territorial, desde Longida hasta Donazarre-Saint Jean le Vieux, lo que llevó a documentar importantes asentamientos romanos entorno a la calzada, cuatro miliarios epigráficos y numerosos tramos de la misma.

Se cumplió el dicho que “todos los caminos llevan a Roma” y la propia calzada nos ha abierto importantes vías de investigación para el conocimiento de nuestro pasado. Así mismo se proyecta hacia el futuro como un importante patrimonio cultural, generador de dinámicas que posibilitan impulsar económica y socialmente nuestros valles pirenaicos.

En el año 2013 celebramos unas “Jornadas sobre las calzadas romanas en la Antigüedad”. En las mismas participaron diferentes especialistas a quienes agradecemos por haber hecho posible esta publicación.

Nuestro agradecimiento al Ayuntamiento de Auritz-Burguete por su colaboración en la celebración de las jornadas. Finalmente recalcar el apoyo de los Ayuntamientos de Luzaide-Valcarlos, Orreaga-Roncesvalles, Erroibar-Valle de Erro, Artzibar-Valle de Arce, Agoitz-Aoiz, Longida-Lónguida y Concejo de Aurizberri-Espinal, MOLA, Museum of London Archaeology, Cederna Garalur así como al Gobierno de Navarra para la realización de este proyecto.

Juantxo Agirre Mauleon
Secretario General
Sociedad de Ciencias Aranzadi

**JORNADAS
SOBRE LAS CALZADAS
ROMANAS EN LA
ANTIGÜEDAD.
ERROMATAR
GARAÍKO GALTZADAK
AINTZIN AROAN.
JARDUNALDIAK
2013
UZTAILAREN 19.
21 JULIO
AVRITZ · BURGÜETE
NAVARRA**

VIERNES 19 ORTZIRALA

- ♦ "La identificación de las vías romanas. Estado de la cuestión y perspectivas de futuro". Isaac Moreno Gallo. *Especialista en Ingeniería Romana*
- ♦ "La Vía Augusta en Ciudad Real. Su identificación y excavación". Luis Benítez de Lugo Enrich y Jesús Sánchez Sánchez ANTHROPOS, S.L.
- ♦ "Vía de la Plata en Salamanca. Valorización patrimonial". Manuel Jiménez González, *arqueólogo autónomo*
- ♦ "Los clavi caligarii o tachuelas de cáliga: aplicación de un nuevo método para la identificación de las calzadas romanas" Jesús Rodríguez Morales y José Luis Fernández Montoro
- ♦ "La Vía Augusta en la Font de la Figuera (Valencia): intervención arqueológica y estudios interdisciplinarios". Juan Antonio Sánchez Priego, Alfonso Ruiz Pérez, Eva María Bravo Hinojo y David Vizcaíno León. *Arqueólogos de EIN S. L. y José Luis de Madariá Escudero. Arqueólogo Inspector, Servicio Territorial de Cultura de la Conselleria de Educación, Cultura y Deportes de Valencia*
- ♦ "La calzada romana desde Uxama Barca a Flaviobriga a través del Valle de Mena". Luis Mari Angulo (Arquitecto) y Judith Trueba (Licenciada en Humanidades, Patrimonio Histórico) *Investigadores del Valle de Mena.*
- ♦ "La Villa Romana de Liédena, una Statio asociada a la calzada" Juan José Bienes Calvo y David Vizcaíno León *Arqueólogos de EIN S.L.*

SABADO 20 LARUNBATA

- ♦ "La Vía de Italia a Hispania en Navarra. Puesta en valor". Oscar Sola
- ♦ "La vía de Hispania a Aquitania en el paso del Pirineo." Juan Mari Martínez Txoperena, Juanito Agirre Maulon, Jabier Poldain Huarte, Rafa Zubiria Mugica, Ramón Ruiz Cabestany. *Grupo de Investigación de calzadas antiguas. Departamento Arqueología Histórica. S. C. Aranzadi. Escuela de Arquitectura. UPV/EHU.*
- ♦ "Explotaciones mineras y antiguas calzadas en Urepel (Basse-Navarre). Christian Saint-Arroman y Eric Dupré-Moretti *Ikuska, S.C. Aranzadi.*

- ♦ Visita guiada al yacimiento arqueológico del término Zaldúa donde se han localizado tramos de calzada y el probable asentamiento de Iturissa..

DOMINGO 21 IGANDEA

- ♦ Salida desde la Casa de Cultura de Auritz · Burguete para visitar diversos puntos del recorrido de las calzadas romanas a su paso por el Pirineo: Subida a la torre de Urkulu. El desplazamiento se realizará en vehículos particulares. Quienes deseen acudir se deberán apuntar en la secretaría de las jornadas. Es necesario el calzado deportivo. La excursión finalizará a las 14:00 en el mismo lugar de partida.

ORGANIZA · ANTOLATZAILA

Sociedad de Ciencias Aranzadi
zorroagaina 11
Donostia · San Sebastián 20014
t 943 466142
www.aranzadi-zientziak.org

COLABORAN · PARTEHARTZAILEAK

Ayuntamiento de Auritz · Burguete
Concejo de Auzperri · Espinal
Ayuntamiento de Artzibar · Val de Arce
Ayuntamiento de Erroibar · Val de Erro
Ayuntamiento de Orreaga · Roncesvalles
Ayuntamiento de Luzaide · Valcarlos
Ayuntamiento del Valle de Mena (Burgos)
UPV · EHU
Camping Urrobi

La Vía Augusta en Ciudad Real: su identificación y excavación arqueológica

The Via Augusta in Ciudad Real: its identification and archaeological excavation

Palabras clave: Viaria romana, Hispania, Castilla-La Mancha, Campo de Montiel, Arqueología Antigua, *clavi caligae*.

Gako-hitzak: Bide erromatar, Hispania, Gaztela-Mantxa, Campo de Montiel, Antzinako Arkeologia, *clavi caligae*

Key words: Roman road, Hispania, Castilla-La Mancha, Campo de Montiel, Antique Archaeology, *clavi caligae*.

Luis Benítez de Lugo-Enrich¹, Jesús Sánchez-Sánchez²

RESUMEN

Este trabajo presenta información sobre una de las más antiguas e importantes vías de comunicación de la Península Ibérica. De la entidad y personalidad de esta vía dan cuenta los Vasos de Vicarello, que describen el itinerario A *Gades Romam*: "desde Cádiz a Roma". El estudio aporta los resultados de una intervención arqueológica que, además de confirmar el carácter romano de este tramo, pone de manifiesto cómo la aplicación sistemática de un método de intervención arqueológica adecuado puede aportar unos resultados relevantes para avanzar en la caracterización y el reconocimiento de los caminos romanos, sin que por ello haya que provocar el desmantelamiento del monumento; en este caso, un camino cuyo origen se remonta a dos milenios.

LABURPENA

Lan honek Iberiar penintsulako komunikazio-bide zaharren eta garrantzitsuenetako bati buruzko informazioa dakar. Bide honen garrantziaren eta nortasunaren berri ematen dute Vicarelloko Basoek. A Gades Romam, Cadiztik Erromara, ibilbidea deskribatzen dute. Azterlanak esku-hartze arkeologikoaren emaitzak ematen ditu. Esku-hartze horrek bide-zatiaren izaera erromatarra baieztatzeaz gain, agerian uzten du nola esku-hartze arkeologikorako metodo bat sistematikoki aplikatzeak emaitza garrantzitsuak eskaini ditzakeen bide erromatarren ezaugarriak zehazteko eta bide horiek ezagutzeko bidean aurrera egiteko, monumentua desegin beharrik gabe; kasu honetan, jatorria duela bi mila urte duen bidea desegin gabe.

ABSTRACT

This paper presents a wealth of information on one of the oldest and most important communication routes in the Ancient Iberian Peninsula, A *Gades Romam*, from Cádiz to Rome, described by Vicarello Goblets. The study provides the results of an archaeological intervention, confirming the Roman character of the section studied. It also shows how the systematic application of a proper archaeological intervention method can provide relevant results to progress in the characterization and recognition of Roman roads, without destroying the monument; in this case a road dating back two millennia.

1. Dpto. de Prehistoria y Arqueología, Facultad de Filosofía y Letras. Universidad Autónoma de Madrid. Campus de Cantoblanco. 28049 Madrid. Dpto. de Prehistoria y Arqueología, Facultad de Geografía e Historia (Centro Asociado de Ciudad Real). Universidad Nacional de Educación a Distancia. Centro Asociado de Ciudad Real. Apto. de Correos 238. 13300 Valdepeñas (Ciudad Real). luis.benitezdelugo@uam.es. <http://orcid.org/0000-0003-2000-6293>. <http://www.researcherid.com/rid/R-5521-2016>

2. Anthropos, S.L.: www.estudio-arqueologia.es. Correo e.: d.jesus100@gmail.com. <http://independent.academia.edu/SanchezJesus> <http://orcid.org/0000-0002-8769-6471>

1. Introducción

1. 1. Significado funcional de la Vía

El objeto de este trabajo es presentar los resultados de la investigación desarrollada sobre un tramo de uno de los principales viales de la España romana y prerromana. Pierre Sillières, de quien asumiremos muchos de sus planteamientos, sostiene que, hasta el final de la República, no habría en España más que cinco vías con tecnología auténticamente romana (SILLIÈRES, 1990a: 576 y 2003: 26). Si la disposición de estas vías estuvo al servicio del dominio militar de la Ulterior, la ruta objeto de nuestro estudio aseguraba la comunicación terrestre del centro de la Ulterior (Córdoba) con Roma, atravesando el *Saltus Castulonensis*. Fue la vía posteriormente reflejada en los Vasos de Vicarello, que comunicaba Tarragona con Cádiz por Valencia y Córdoba.

Probablemente fue la más importante durante la conquista, constituyendo una especie de espina dorsal que ponía en comunicación todo el sur de la Península (SILLIÈRES, 1990a: 577). Así, la ruta de los Vasos de Vicarello sería utilizada desde los primeros tiempos de la presencia romana: los ejércitos ganaban el valle del Guadalquivir por el *Saltus Castulonensis*. La mayor parte de las batallas de la Segunda Guerra Púnica pretendían dirimir el control de este itinerario (SILLIÈRES, 2003: 29).

Cuando Estrabón se refiere a Cádiz, dice que “*hecha abstracción de Roma, podría pasar por la ciudad más poblada del orbe [...]*” (traducción de García Bellido) (BALIL Y DELIBES, 1976: 140). Es muy conocido el fragmento de Estrabón en que informa de una modificación del trazado de esta vía Cádiz-Roma que tuvo lugar en tiempos de Augusto. Esta noticia de Estrabón será una fuente inagotable de confusión para toda la historiografía que la ha tratado. Confusión que no se ha resuelto en la actualidad.

Concretamente, con esta modificación se trataba de evitar el paso por el Campo Espartario, que Estrabón define como camino largo y árido, habilitando una nueva vía más corta y próxima a la marina. Ésta es la traducción de Schulten: “*Antes la vía iba por medio del Campo [Espartario] y por Egelasta, siendo molesta y larga, pero ahora la han trazado por el litoral, de manera que ya solo toca el Campo Espartario y sigue en la misma dirección que el trozo anterior, hasta Cástulo y Obulco y de allí a Córdoba y Gades*” (Arias, 1994: 8). Lo cual se presta a la confusión ya que la Vía a Cástulo por Carthago Nova y Acci pasa más próxima a la costa, pero no es más corta. Sin embargo, la vía por Albacete y Ciudad Real es más corta, pero alejada de la marina.

Para Gonzalo Arias, la Vía Augusta sería esa variante más corta. También para Luciano Pérez Vilatela



Fig. 1.- Vía Augusta y Vía de los Vasos de Vicarello, según Sillières. Dibujo de Jaime Moraleda Sierra.

la vía nueva aludida por Estrabón es la misma indicada en los Vasos de Vicarello (PÉREZ VILLATELA, 1998: 10). En cambio, para P. Sillieres la vía antigua es la interior o de los Vasos de Vicarello, en tanto que la nueva sería la que va por Carthago Nova, Acci y Mentesa a Cástulo.

En todo caso, esta reordenación viaria se relaciona con una nueva estructura del poder político del territorio con César y, luego, Augusto. Después de la Batalla de Munda, el dictador repartió castigos y favores que transformaron el panorama político de la España meridional. Las poblaciones que abrazaron el partido pompeyano serían en su mayoría castigadas. Tanto *Corduba*, *Munda* como *Carteia*. La primera sufrió la transformación en Colonia Patricia. Munda fue enteramente destruida y desapareció. Carteia declina también desde entonces (Sillières, 2003: 34). Por contra, otras poblaciones recibirán importantes favores; entre ellas, *Hispalis*, *Hasta Regia*, *Gades* y *Cartago Nova*. A lo que se añade la fundación de otras colonias (SILLIÈRES, 2003: 36).

En el fondo se descubre que César acometió la neutralización de la inclinación pompeyana de la provincia con una reorganización del territorio mediante dos mecanismos: una reorganización viaria y una colonización de largo alcance. Hasta entonces, la emigración romano-italica con destino a Hispania había sido de carácter estrictamente privado (Roldán Y Wulff, 2001: 305).

La vía Augusta sería planteada, primero por César y luego por Augusto, para constituir uno de los elementos de la reorganización provincial que este emperador llevó a cabo en Hispania (más que -aunque también- para abrir una vía alternativa a la que de antes atravesaba el Saltus Castulonensis) (SILLIÈRES, 1977: 362).

Es decir, si bien el paso por el *Saltus Castulonensis* había estado frecuentemente sujeto a perturbaciones (y la apertura de una nueva ruta entre Cartagena y Cástulo -es decir, entre el litoral de Levante y el valle del Guadalquivir-, permitiría disponer de un segundo acceso terrestre a la Bética), lo más importante era que la colonización cesariana-augustea había sembrado nuevos centros de poder romano entre la costa mediterránea y el Valle del Guadalquivir, que debían articularse con una nueva ruta. Esta nueva ruta supondría una alternativa a la más clásica y eficiente ruta republicana que aparece reflejada en los Vasos de Vicarello.

1. 2. El nombre de la vía: ¿Augusta, Heráclea, Heráclea o Camino de Aníbal?

Tratemos ahora del problema historiográfico de la nominación de estas vías. Entre Cástulo y *Saetabis* (Játiva) existen dos principales alternativas documentadas: la que pasa por *Libisosa* (Lezuza) y la que pasa

por *Cartago Nova* (Cartagena). Jiménez Cobo propone llamar Vía Augusta a esta última (es decir, a la documentada en el Itinerario de Antonino: *Castulo*, *Mentesa*, *Acci*, *Basti* y *Cartago Nova*) y denominar a la primera con el nombre de Vía de Aníbal (es decir, a la documentada en los Vasos de Vicarello: *Ad Morum*, *Ad Il Solaria*, *Mariana*, *Mentesa*, *Libisosa*, *Parietinis*, *Saltigi*, *Ad Palem*, *Ad Turres*, *Saetabis*) (JIMÉNEZ, 1992: 133).

De hecho, progresivamente, pero sin demasiado fundamento histórico, ha ido tomando cuerpo la denominación de Camino de Aníbal para referirse al trayecto del itinerario romano entre Cástulo y Játiva. Camino de Aníbal, sin embargo, "es un nombre popular documentado sólo en la travesía de Sierra Morena. Es Sillieres quien, identificándolo con la ruta de los Vasos de Vicarello, extiende la denominación al trayecto Cástulo-Saetabis" (ARIAS, 1991: 22). La Vía de Aníbal sólo se documenta en la cartografía del Instituto Geográfico Nacional en el siglo XIX en el término de Montizón y sus aldeas de Aldeahermosa y Venta de los Santos. Sillieres no sólo amplía esta denominación a todo el tramo hasta el litoral levantino, sino que niega su designación como Vía Augusta. Así lo entiende cuando dice que el Camino de Aníbal es "netamente más corto que la Vía Augusta" (SILLIÈRES, 2003: 36). Y ello pese

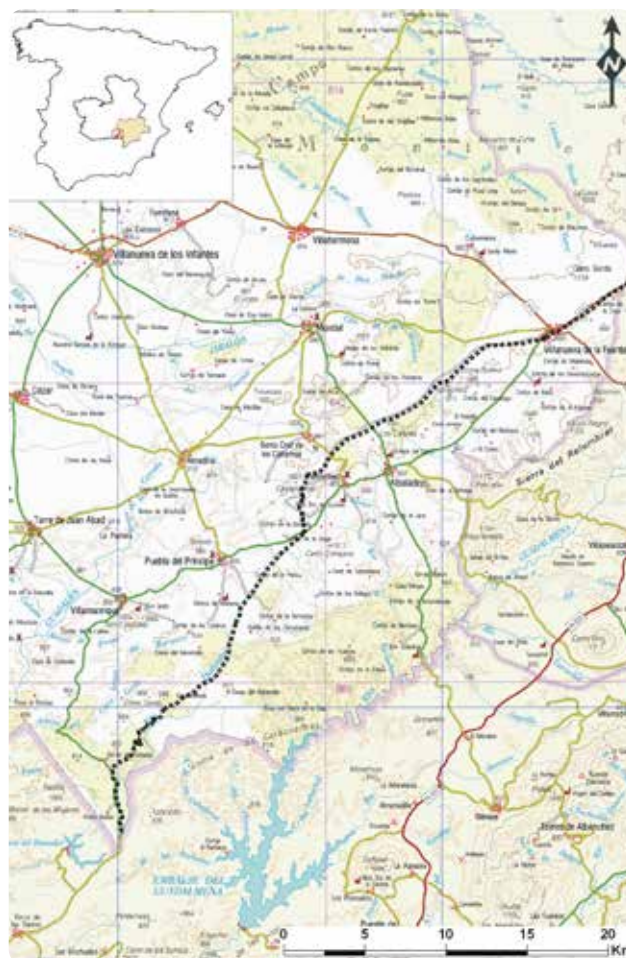


Fig. 2.- Tramo de la Vía Augusta a su paso por el borde meridional de la Meseta a través de Campo de Montiel, en la provincia de Ciudad Real. Dibujo de Jaime Moraleda Sierra.

a la consideración de haber permanecido como el eje principal entre el valle del Guadalquivir y el litoral del Levante en la época imperial.

1. 2. 1. Vía Augusta del Interior, Vía Augusta Litoral, Vía Augusta Bética

Argumentaremos seguidamente que no hay una única "Vía Augusta" en la Península Ibérica. Así como que todo el tramo hispano descrito en los Vasos de Vicarello debe ser entendido como "Vía Augusta".

Joaquín Lostal Pros (LOSTAL, 1992: 232), al estudiar los miliarios de la Tarraconense, llega a la conclusión de que con el nombre de "Vía Augusta" "*conocemos en Hispania tres vías: la vía Augusta litoral que desciende por la costa mediterránea hacia el sur, y la Vía Augusta del interior que desde Tarraco se adentra por el valle del Ebro, hasta llegar a Ilerda, donde se bifurcan dos ramales acreedores del mismo nombre...*" (LOSTAL, 1992:106). A éstas habría que añadir la Vía Augusta Bética, ubicada fuera del ámbito que estudia Lostal.

Lostal, dentro de los modelos de formularios de las inscripciones miliarias en la Tarraconense oriental, describe un grupo de formularios que introducen el nombre de la vía: "*en concreto está formado por la Fórmula Imperial en nominativo y el nombre de la vía a la que pertenece el miliario también en nominativo.*"

Se da la circunstancia de que en la parte oriental de la Tarraconense el nombre que ostentaron las vías fue en todos los casos el mismo: Vía Augusta. Este tipo se remonta –como es lógico– a época de Augusto, el cual dará su nombre a cuatro vías distintas".

En nuestro país, el nombre de Vía Augusta aparece en algunos miliarios de la Citerior desde Augusto hasta mediados del s. III. No sólo a lo largo de la costa mediterránea, sino también en otras vías, como las que se internan hacia Pompaelo. Sin embargo, entre Valencia y el inicio de la Bética no se menciona nunca su nombre en los miliarios conservados.

Por lo que respecta a la Bética, aparece nuestra Vía con varios nombres: como "*a Baete et Iano Augusto ad Oceanum*" en los miliarios de Augusto y Calígula; como "*ab Iano Augusto qui est ad Baetem usque ad Oceanum*" en los de Tiberio y "*Ab arcu unde incipit Baetica*" con Domiciano.

Pero como Vía Augusta por primera vez se encuentra en una inscripción (no miliaria) de Vespasiano: "*Viam Aug. ab Iano ad Oceanum*" (LOSTAL, 1992: 224). Un poco después aparece en los miliarios de Domiciano del año 90 como "*Vía Augusta Militaris*". En los miliarios de los emperadores siguientes ya no aparece el nombre de Vía Augusta y tampoco se identifica la calzada indicando su origen y destino.

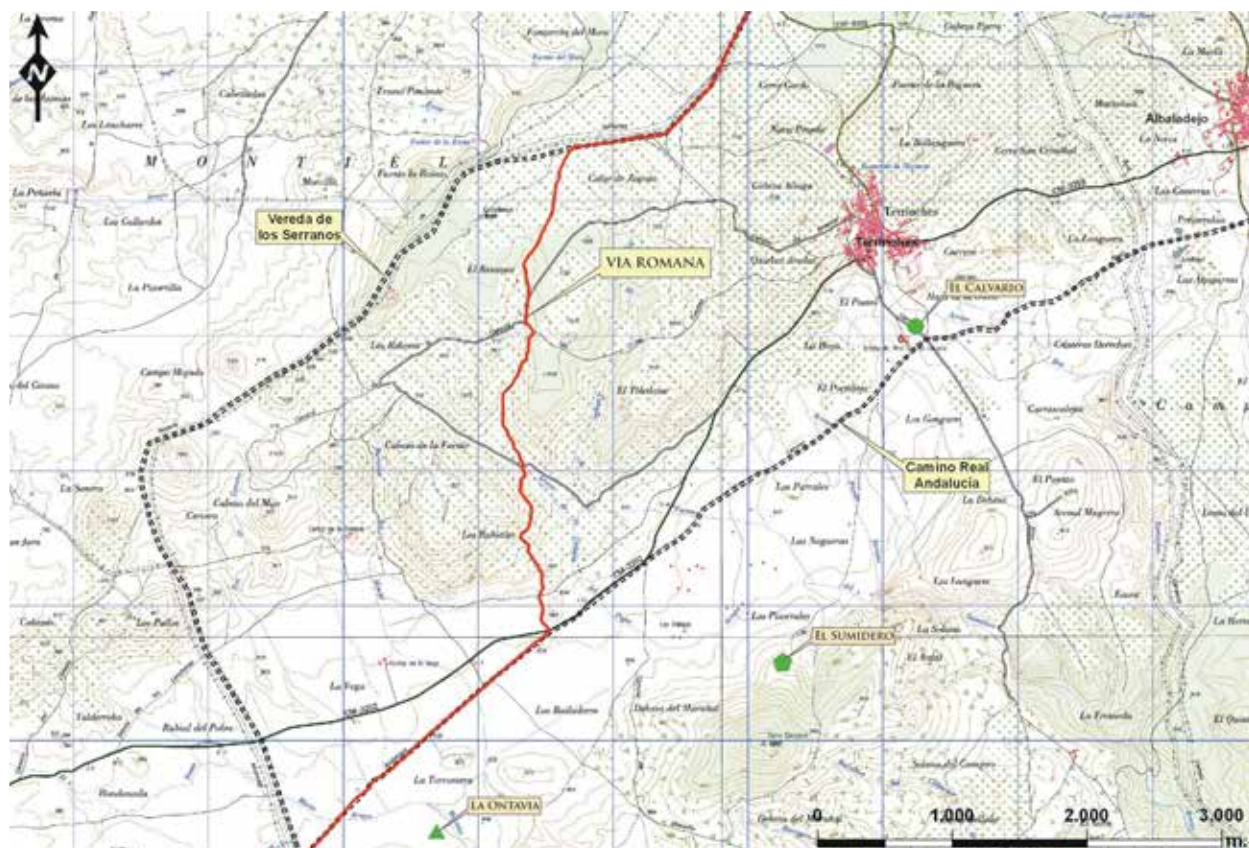


Fig.3.- Detalle del tramo de vía romana que no sigue una vía pecuaria. Dibujo de Jaime Moraleda Sierra.

Fuera de la Bética sí aparece el nombre de Vía Augusta en tiempos de Augusto (miliario 7 de Lostal). También los miliarios 11, 12, 13, 14 y 15 de Huesca (LOSTAL, 1992: 20-23), de Tiberio (miliario 30, de Tortosa) y de Nerón (miliario 53, Lérida). Éste último pertenece *“a la vía Augusta del Interior... que se creó en época de Augusto y que ya recibió atenciones en el reinado de Claudio en el tramo entre Ilerda y Osca”* (LOSTAL, 1992: 60).

Asimismo aparece esta denominación en época de Nerva (miliario 61, de Vinaix, Lérida) (LOSTAL, 1992: 67), Maximino y Máximo -que se puede datar en la primera mitad del año 238- (miliario 103 de Vinaixa-Lérida) (LOSTAL, 1992: 106).

La conclusión es obvia: no hay “una” sola Vía Augusta en España. Necesariamente es, referido a una entidad vial hispana, un calificativo más que un nombre propio.

1. 2. 2. Camino de Aníbal

En la serie de documentos de la Real Academia de la Historia que hemos manejado en relación con el trabajo de Martínez de Carnero correspondientes al tramo de nuestra vía entre Castulo y *Libisosa*, y del que seguidamente trataremos, en ninguno aparece la denominación de “Camino de Aníbal”, sino solamente “Vía Heraclea”. Pensamos que ambas denominaciones son inadecuadas en el ámbito científico.

La primera denominación resulta incorrecta porque, como ya apuntamos, el Camino de Aníbal *“es un nombre popular documentado tan solo en la travesía de Sierra Morena. Es Sillières quien, identificándolo con la ruta de los Vasos de Vicarello, extiende la denominación al trayecto Cástulo-Saetabis”* (ARIAS, 1991: 22).

Es significativo que cuando Sillières se hace la pregunta retórica de si *“cette appellation repose-t-elle sur quelque réalité historique?”* se

auto-responda que *“Ce n'est pas impossible”* (SILLIÈRES 1977: 40). En efecto, sería algo sobresaliente la existencia de tal imposibilidad. Sin embargo, es algo altamente improbable.

Parece improbable que la Administración romana republicana otorgara o consintiera después de la Tercera Guerra Púnica (149-146 a.C.) que la vía recibiera oficialmente tal nombre.

Y, aún aceptando que hubiera existido durante algún tiempo tal denominación entre la población, es bastante inconcebible que haya existido una continuidad en la transmisión oral del topónimo desde el siglo II a.C. hasta el siglo XIX.

De hecho, Sillières ya advierte que *“il faut constater qu'il ne se rencontre que dans la traversée de la Sierra Morena, aux environs de Castellar de Santisteban”* (SILLIÈRES, 1990: 220).

Por eso Sillières es, a la postre, muy claro: *“Aussi faut sans doute se résigner à ignorer le nom antique de la vieille voie républicaine qui joignait la côte méditerranéenne au Guadalquivir par le Saltus castulonenensis”* (SILLIÈRES, 1977: 39). No es posible matizar estas contundentes palabras de Sillières.

1. 2. 3. Vía Heraclea o Hercúlea

La denominación de “Vía Hercúlea” también resulta inadecuada, a pesar de que se trata de una denominación asumida por muchos autores (incluidos los académicos del XIX).

Por ejemplo, José María Blázquez menciona respecto de esta vía que *“se trata de la conocida Vía Heraclea, la primera calzada construida por los romanos, citada por Polibio (III, 39) y Estrabón (III, 4,9)”* (Blázquez, 1992: 19).

También se refiera a ella con esa denominación Juan Blánquez (Blánquez 1990: 65), y ha contado con



Fig. 4.- Vasos de Vicarello.

el respaldo de Gonzalo Menéndez Pidal (MENÉNDEZ, 1951:17). Según éste autor, la vía era ya conocida en tiempos de la colonización cartaginesa. Sin embargo, Pidal no se refiere al tramo ahora estudiado, sino que llama Hercúlea a la vía que corre *“paralela a la costa levantina, desde los Pirineos a Cartago Nova”* (MENÉNDEZ, 1951:18).

Por contra, Martín Jiménez Cobo señala contundentemente que *“el nombre de Vía Heraclea o Hercúlea no tiene fundamento en fuentes antiguas aplicado a la red hispana”* (JIMÉNEZ, 2001: 105).

En la misma línea, el Profesor Enrique Gonzalbes opina que *“no es segura la denominación de Vía Heráclea, pues este nombre sólo está documentado en el paso por los Alpes en Mont Genève”* (GOZALBES, 1986: 41).

Tampoco existe una tradición erudita unívoca que sustente esta denominación para el tramo que estudiamos. Por ejemplo, en fuentes documentales encontramos la Vía Heráclea identificada con un trazado entre Mérida y Cartagena.

En las Relaciones Topográficas de Felipe II de Chinchilla, tratando de los vestigios visibles de un tramo de calzada, se lee: *“No se aya qujen la aya fundado sjno fue Ercules el Grande que entro en Espanna por Cadiz que agora se dice Gibraltar y puso las columnas donde havja de ser Sevilla y llevo a Merida y la fundo [...] y dende la misma Mérida vjno poblando hasta Cartagena; y dende la misma Merida, hizo vna calçada hasta la dicha Cartagena que es de anchura de vn camino de carros poco mas, y esta hizo Ercules vjniendo dende Merida a Cartaxena y de trecho que sera como una legua cada trecho ponía quatro pilares levantados como de estado y medio de altos cada vno sobre la tierra ...”* (CEBRIÁN & CANO, 1992: 116).

Concluyendo: acerca de la nominación de “Heráclea” para esta vía volvemos a citar a Sillères, para quien no hay sombra de duda: *“cette dénomination ne repose pourtant sur rien”* (SILLIÈRES, 1977: 38).

1. 2. 4. ¿Es la Vía de los Vasos de Vicarello una Vía Augusta?

Volviendo al trazado de la Vía Augusta Bética, de la cual se sabe que sus millas se empezaban a contar en los miliarios desde el *Ianus Augustus* -el arco situado a la entrada del puente sobre el río Betis (Guadalquivir), cerca de Espeluy (Jaen)- caben dos grandes opciones para unirla con la Vía Augusta litoral: el trazado por Libisosa de los Vasos de Vicarello y el trazado por Lorca y Cartagena deducible del Itinerario de Antonino.

Si convenimos que no hay problema en identificar la Vía Augusta con la Vía de los Vasos de Vicarello en el tramo al norte de Valencia y al sur de Cástulo, ¿podríamos llamar también Vía Augusta a la ruta definida en los Vasos de Vicarello en el tramo ahora estudiado?

Hay algunos autores que no lo aceptan. Es el caso

de Sillières, quien niega el calificativo de Augusta a la Vía de Cástulo a Saetabis. En el otro extremo, Gonzalo Arias -a la inversa- repitió frecuentemente que no se puede denominar “Augusta” a la vía por Lorca y Cartagena: *“ni en las fuentes antiguas ni en los miliarios, ni en la geografía, ni en las fuentes árabes, hay razón alguna para colgar la etiqueta ‘Vía Augusta’ a los tramos de la ruta antoniniana A2 desde Adello hasta Castulone”* (ARIAS, 2001: 25).

La obra colectiva *Tabvla Imperii Romani* (Unión Académica Internacional) asume, por ejemplo, que la mansio Ad Palem, identificada como el Cerro de los Santos (Albacete), es una *“mansio de la Vía Augusta”* (INSTITUTO, 2001: 68). También, para esta obra, Libisosa es *“Mansio de la Vía Augusta”* (ibidem: 218). No obstante, la *Tabvla Imperii Romani* no dirime la contradicción: también Eliocroca (Lorca) es *“Mansio de la Vía Augusta”* (ibidem: 172).

Si nos centramos en el más certero de los datos -la epigrafía miliaria- es posible ver que en la obra de Lostal se aprecia que los miliarios de la época de Augusto se concentran en el mismo trazado que Sillières asigna como Vía Augusta (Lorca, Baza, etc.). Sin embargo, en ellos no aparece inscrita esa denominación de Vía Augusta. *“Los miliarios augusteos del convento cartaginense obedecen a una ordinatio que suprime el nombre de la vía”* (LOSTAL, 1992: 17). Reciben también el nombre de Vía Augusta tramos de vías por Huesca y Lérida que nada tienen que ver con el tránsito de una supuesta “única” Vía Augusta que una Tarragona con la Bética. A nuestro juicio esto, más que debilitar el “derecho” a llamar Vía Augusta al tramo castellano-manchego mencionado por los Vasos de Vicarello, lo acrecienta: aunque los miliarios de época augustea están en el tramo Cartagena, Lorca, Guadix, ninguno lleva -a diferencia de los del tramo del Valle de Guadalquivir- la denominación de la vía como “Vía Augusta”.

Es decir, tan “Vía Augusta” puede ser la que pasa por Cartagena, como la que pasa por Lezuza. Así como lo es también la que pasa por Pompaelo.

Por ello, resulta consistente elegir esa denominación de “Augusta” para todo el tramo hispano del itinerario de los Vasos de Vicarello, como ya hacía Roldán Hervás (ROLDÁN, 1975: 153). También Lostal, en esta misma línea, dice que *“esta vía formaba parte del conjunto de Vías Augustas con las que se designa la labor constructora de este emperador, rehaciendo y ampliando la estructura vial republicana”* (LOSTAL, 1992: 18). Posiblemente el punto de abordaje, por lo que respecta al tramo ahora estudiado, no sea dirimir si es o no es “la Vía Augusta”, sino si es o no es “una Vía Augusta”. Es decir, ya que hemos comprobado que no hay una sola Vía Augusta (desdoblada o no), sino que también se habla de una “Vía Augusta del interior hacia Asturica y Bracara”, se trataría más bien de ver si tal o cual vía es susceptible o no de poder recibir el calificativo de “augusta”.

Apoyando esta noción de Vía Augusta está el evidente servicio que la ruta de los Vasos de Vicarello hubo de prestar a los vehículos del *cursus publicus*. En este sentido, la fundación de la Colonia Libisosa apoya inequívocamente la persistente funcionalidad de esta Vía Augusta. Siguiendo nuestra línea argumental, nada obsta para que también sean “Vías Augustas” las que comunican la Bética con *Cartago Nova* por Lorca y Guadix.

En definitiva, a nuestro juicio, todo el tramo hispano descrito en los Vasos de Vicarello debe ser entendido como “Vía Augusta”. También entendemos que es más certera esta denominación para el tramo castellano-manchego de la Vía de los Vasos de Vicarello que los más cuestionados e inconsistentes de Vía Heráclea o Camino de Aníbal.

2. Estudio histórico-arqueológico de la vía Augusta en Ciudad Real

2.1. Investigación documental de los repertorios bibliográficos y cartográficos

2.1.1. La entrada de la vía en el actual territorio de Castilla- La Mancha: el problema del cruce de Sierra Morena

Esta zona de Sierra Morena se caracteriza por ofrecer unos de los más fáciles pasos entre la depresión Bética y la meseta. Sobre esta zona, Madoz informa que: “*El fácil acceso de esta sierra, hace que se halle atravesada por muchas veredas y caminos: el principal de estos es la famosa carretera que pasa por Despeñaperros, estableciendo comunicación entre Castilla y Andalucía, la antiquísima de Annibal, que formaba la misma comunicación antes de abrirse aquella*” (MADOZ, 1987: 107).

El área por el que esta Vía Augusta cruza Sierra Morena se correspondería con la parte del *Saltus Castulonensis* donde Asinio Polion, Gobernador de la Ulterior, al escribir a Cicerón el 43 a.C. refiere ciertas dificultades para el tránsito de sus correos. La situación de Asinio Polión en la Bética durante el año 43 a.C. es conocida gracias a tres cartas que envió a Marco Tulio Cicerón desde *Corduba* fechadas el día el 16 de marzo (Cic. Fam. 10, 31), finales del mes de mayo (Cic. Fam. 10, 33) y el día 8 de junio (Cic. Fam. 10, 32”).

Esta área es, también, donde en enero de 1810 se dio la Acción de Matamulas y Batalla de Montizón, en el marco de la invasión francesa de Andalucía.

El trazado concreto mayoritariamente aceptado mediante el cual la ruta Cádiz-Roma de los Vasos de Vicarello efectúa el cruce de Sierra Morena ha sido el propuesto por Pierre Sillières: un trazado que une Venta Quemada con Venta de los Ojuelos a través del Camino de Beas de Segura a la Mancha, por los Llanos de la Higuera, Cuesta de Matamulas, Camino de Terrinches, y Camino Real de Andalucía.

En 1977 Sillières describió así el trazado (de SO a NE) entre Venta Quemada y Venta de los Ojuelos: “*A la Venta Quemada..., la route moderne et la voie antique se séparent, la première obliquant au Nord en direction de Villamanrique, la seconde continuant vers le Nord-Est en restant sur la rive droite du ruisseau Doñador. Aujourd'hui, ses vestiges ont entièrement disparu avec les reboisements récents de ces hauteurs, mais, on la distingue encore sur les photographies aériennes de 1956, et elle figure encore sur la carte au 1/50.000 n° 864 où elle est devenue le Camino de Beas de Segura a la Mancha. Puis elle gagnait rapidement le haut des croupes sur le Llanos de la Higuera et Matamulas...*” (SILLIÈRES, 1977: 61).

Este trazado, aceptado por autores como Jiménez Cobo (2001: 127), Blánquez (1990: 69) y Arias (1991: 22) cuenta con el aval del detallado estudio de Martínez de Carnero en 1859 (del que seguidamente trataremos).

Sin embargo, dado su desfavorable perfil longitudinal, que le hace poco compatible con el modelo de vía romana carretera, fue cuestionado por uno de nosotros, que ya expuso la crítica y alternativa a la opción de Sillières (SÁNCHEZ, 2010).

Nuestra propuesta se concreta en un trazado topográfico mucho más favorable y para la cual, además, existe base documental anterior al estudio de Martínez de Carnero para apoyar su romanidad. Basándonos en documentos cartográficos y manuscritos datados entre 1809 y 1810, en los cuales se representa el denominado “Camino de los Romanos”, identificamos como vía romana un trayecto distinto al propuesto por estos autores, cruzando la sierra con un trazado con mucho mejor perfil longitudinal. Se trata, concretamente, una vía rotulada por los ingenieros militares del s. XIX que compusieron el croquis topográfico de la legua de terreno en que es más accesible Sierra morena por la carrera llamada de Montizón (Servicio Geográfico del Ejército, Cartoteca Histórica, Mapas y Planos, Provincia de Jaén, Anónimo. H. 1812, Página y número: 117) como “Camino de los Romanos”. Esta denominación se extiende desde el Cerro de las Vacas por al sur hasta el Cerro Gordo por el norte, en término municipal de Villamanrique (Ciudad Real). Es interesante reseñar que comparte trazado con el “Camino de Andalucía a la Puebla” así rotulado en la edición de 1896 del Mapa Topográfico Nacional. Así pues, con toda probabilidad se trata de un tramo viario compartido también por los caminos de los Repertorios del s. XVI identificados como Granada para Cuenca (n° 100 de Arias) y también de Granada a Villanueva de los Infantes (n° 93 de Arias).

2.1.2. Vestigios arqueológicos en el siglo XIX entre Castulo y Libisosa: Martínez de Carnero

En 1858 la Real Academia de la Historia emitió un “*Dictamen sobre cómo aprovechar los numerosos proyectos de obras públicas en la investigación de la*

geografía antigua y conservar las antigüedades, que en el curso de dichos proyectos se realicen, mediante la creación de varios premios". Se encuentra en la Carpetilla de expediente sobre los premios por descubrimientos de antigüedades de la Real Academia de la Historia (Signatura: CAG/9/7980/034(008)), que firman Salustiano de Olózaga y Aureliano Fernández-Guerra el 3 de abril de 1858. En él enuncian que "si las comunicaciones abiertas paulatinamente en el siglo anterior por orden de Fernando VI y Carlos III han borrado muchos rastros de las romanas vías, ya maltratadas por la acción incesante de la naturaleza y del hombre, ¿qué trecho, qué muestra, qué memoria habrá de subsistir de ellas el día en que se lleve a término el vasto plan emprendido ahora, con prodigioso ardor, de obras hidráulicas, ferrocarriles, caminos vecinales y carreteras provinciales y generales?".

En base a este Dictamen se estableció un sistema de premios para potenciar la investigación de las vías romanas: Con esa misma fecha se publicó el "Programa impreso de los Premios que la Real Academia de la Historia adjudicará por descubrimientos de antigüedades", ubicado en la Carpetilla de expediente sobre los premios por descubrimientos de antigüedades de la Real Academia de la Historia (Signatura CAG/9/7980/034(019)). Fig. 6

A esta convocatoria acudió el profesor de Primera Enseñanza de Almedina (Ciudad Real), don Rafael Martínez de Carnero, quien envió un texto titulado: "Memoria que tiene el honor de presentar a la Academia de la Historia, según su programa, el profesor de Primera Enseñanza de la villa de Almedina, D. Rafael Martínez de Carnero, acompañando el correspondiente plano. Año 1859" (Colección Fernández-Guerra, Sig. 9-7373-52). Acompañando a esta memoria, presentó dos planos³: el primero cubre el trayecto entre Libisosa (Lezuza, Albacete) y Terrinches (Ciudad Real), siendo éste el sentido en que hará la descripción de la vía. El segundo aborda el tramo entre Terrinches y Cástulo (Linares, Jaén). Son trazados sin curvas de nivel, aunque sí se acompañan de un rudimentario perfil longitudinal.

Concluye así su trabajo Martínez de Carnero: "dando por resultado final de mis observaciones que desde Libisosa hasta la Venta del Ojuelo, frente a Ntra. Sra. de Mairena, la vía romana se halla marcada y aprovechable en su mayoría. Y que desde dicha venta hasta Castulone, sólo se reconoce en sus vestigios y fragmentos salpicados, interrumpidos, dudosos, oscuros o perdidos" (SÁNCHEZ, 2008: 37).

La totalidad de la Memoria ha sido ya publicada y analizada por uno de nosotros (SÁNCHEZ, 2008: 33-45).

La Memoria y los Planos de Martínez de Carnero transmiten, entre otras cosas, una información preciosa sobre el estado real a mediados del siglo XIX de los restos visibles de la infraestructura de una de las más importantes y antiguas vías romanas en España.

3. Investigación arqueológica

3. 1. Bases generales

En 2010 la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha emitió su *Autorización* para la realización de trabajos arqueológicos en un tramo de la Vía Augusta situado en la provincia de Ciudad Real.

Este trabajo fue un reto, dado el problema que plantea el estudio de esta histórica vía desde una perspectiva arqueológica en un tramo en donde se encuentra solapada por la actual vía pecuaria de Vereda de los Serranos, entre los términos municipales de Terrinches y Santa Cruz de los Cáñamos en Ciudad Real.

La mayoría de los estudios realizados sobre la estructura viaria romana se han centrado en el reconocimiento de los trazados a partir de trabajos de pros-

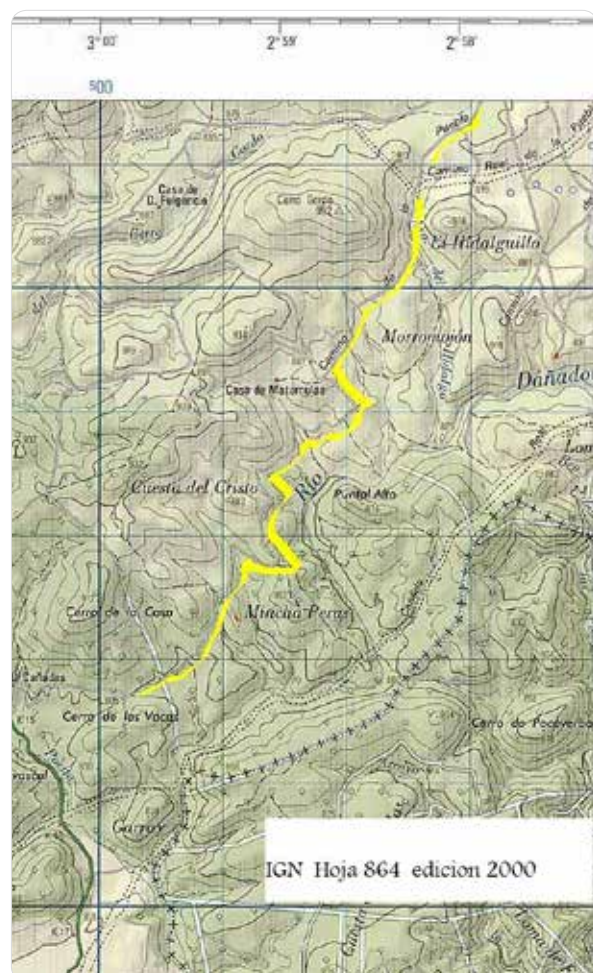


Fig. 5.- Localización del Camino de los Romanos en la Hoja 864 editada en 2000.

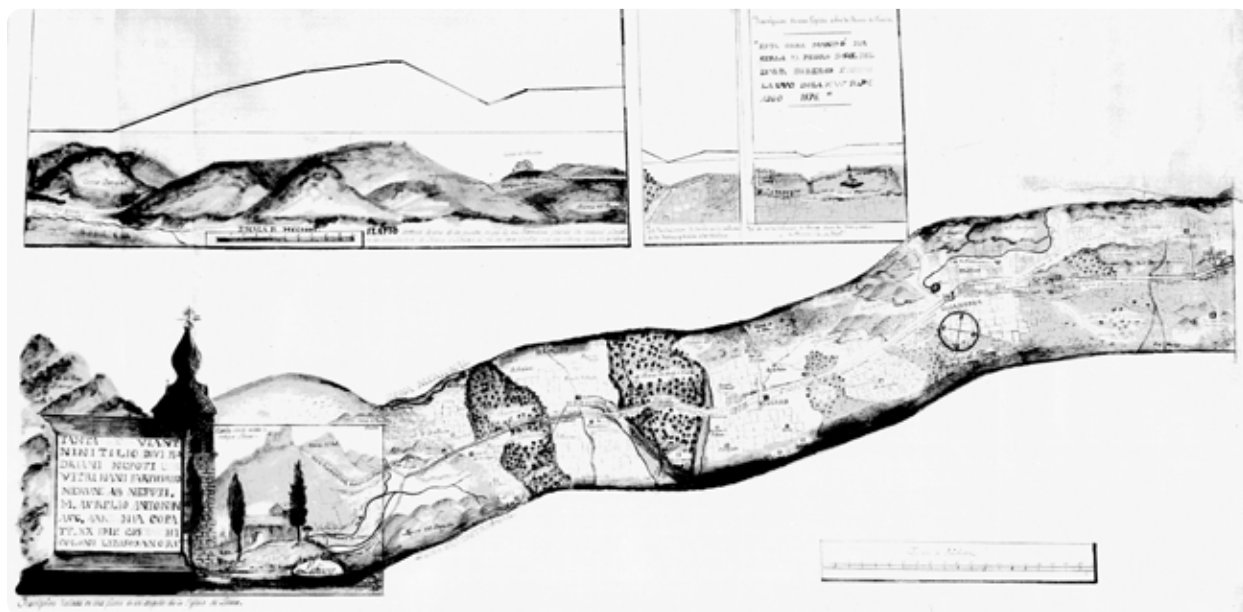


Fig. 6.- Plano y perfil longitudinal elaborado por Martínez de Carnero en 1859 sobre el tramo estudiado.

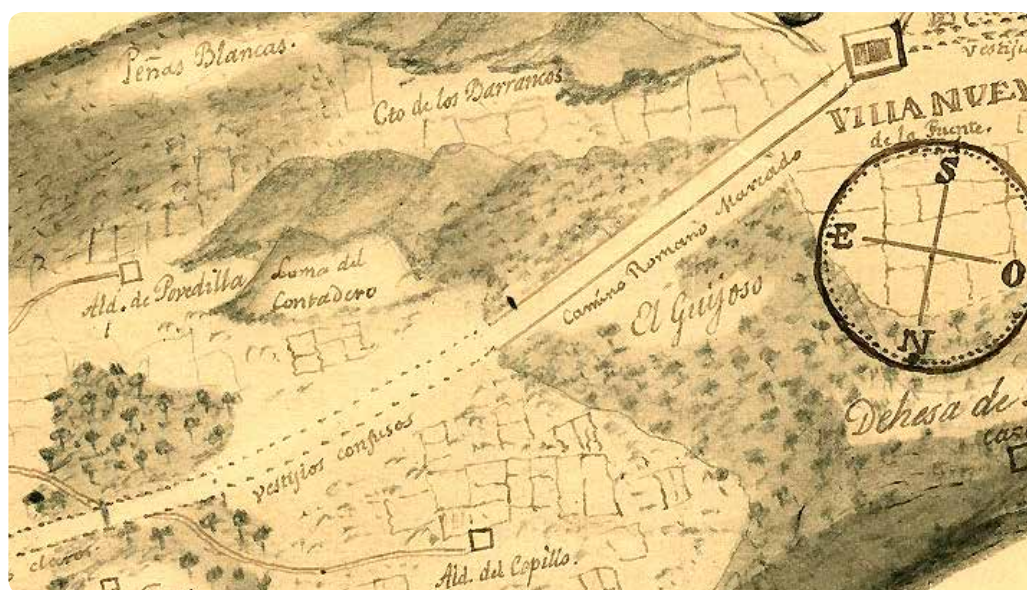


Fig. 7.- Plano elaborado por Martínez de Carnero en 1859, en el cual aparece rotulado un "Camino romano marcado" junto a Villanueva de la Fuente-Mentesa Oretana (Ciudad Real).

pección sobre el terreno y mediante medios aéreos. Especial interés despertaban en estos trabajos las reducciones geográficas de los diferentes enclaves citados por las fuentes históricas, en discursos de marcado carácter historiográfico tendentes a la elaboración de análisis sobre las dinámicas de poblamiento del territorio sujeto a estudio. Últimamente, ha servido como importante herramienta para la identificación de vestigios viarios romanos el hecho de valorar su eventual imbricación en un proyecto reglado de corte ingenieril

cuya misión más definitoria era la de posibilitar la existencia de un eficaz tráfico rodado, sostenido así mismo por criterios de eficiencia y efectividad en su mantenimiento multiseccular. En contadas ocasiones se contemplaba la intervención arqueológica en la vía como estrategia de documentación.

Esta dinámica investigadora ha experimentado una transformación a partir de la irrupción y proliferación de las intervenciones arqueológicas vinculadas a los grandes proyectos de infraestructuras, en los que ha

3. "Dibujo de una parte del trazado de la vía romana de Cástulo a Libisosa; incluye una inscripción geográfica de Libisosa". Autor: Martínez de Carnero, Rafael, Fecha: 1859/03/10. Lugar de emisión: Almedina. En Carpetilla de expediente sobre los premios por descubrimientos de antigüedades de la Real Academia de la Historia. Signatura: CAG/9/7980/034(063). "Dibujo de un tramo de la vía romana de Cástulo a Libisosa; incluye varias inscripciones de Cástulo y del miliario hallado en la Venta de los Santos." Autor: Martínez de Carnero, Rafael, Fecha: 1859/03/10, Lugar de emisión: Almedina, en Carpetilla de expediente sobre los premios por descubrimientos de antigüedades de la Real Academia de la Historia Signatura: CAG/9/7980/034(064).



Fig. 8.- Mapa militar de principios del siglo XIX en el que aparece el "Camino de los romanos".

adquirido protagonismo el denominado modelo de "arqueología profesional o de gestión". En este modelo habitualmente las intervenciones arqueológicas tienen como objetivo prioritario el rescate, salvamento y la documentación técnica de los bienes culturales afectados, en un proceso acelerado de "gestión ordenada de la destrucción". En este contexto es en el que se imbrica este trabajo, debido a las continuas afecciones a las que se ve sujeto el tramo de vía objeto de estudio: abandono, apertura de caminos, adaptación incontralada como ruta turística, implantación de tuberías, etc.

Como botón de muestra, podemos señalar que la implantación de una tubería de abastecimiento de agua al Campo de Montiel ocasionó unas pérdidas irreversibles y muy lamentables, por innecesarias. Por su relevancia histórica, esta vía antigua se encontraba inventariada y protegida en las cartas arqueológicas de diferentes términos municipales con las referencias 07.13.049.0049 (Albaladejo), 07.13.816.0044 (Terrinches), 07.13.092.0099 (Villanueva de la Fuente), 07.13.570.0069 (Montiel), 07.13.069.0027 (Puebla del Príncipe) ó 07.13.090.0066 (Villamanrique). En la actualidad es parte de la Ruta del Quijote y de la ruta GR-60, debido a lo cual son muchas sus posibilidades de musealización y puesta en valor (si no se pierde antes). Sin embargo, en 2009 más del 50% de la calzada conservada fue destruida por la mencionada obra. La Administración regional aprovechó que la antigua Vía Augusta hoy queda inscrita entre los márgenes de una vía pecuaria de dominio público para enterrar esa tubería a lo largo de la antigua calzada, reventando la construcción romana. El 26 de octubre de 2009 la Dirección General de Patrimonio Cultural fue informada sobre una denuncia acerca de este hecho emitida por



Fig. 9.- Cruce de Sierra Morena por Montizón. Detalle del croquis topográfico militar anónimo de principios del siglo XIX realizado en el marco de la Guerra de la Independencia (1812) sobre la zona estudiada. Se rotula un "Camino de los Romanos", cuya traza correspondería al cruce de Sierra Morena de la Vía Augusta o Vía de los Vasos de Vicarello.

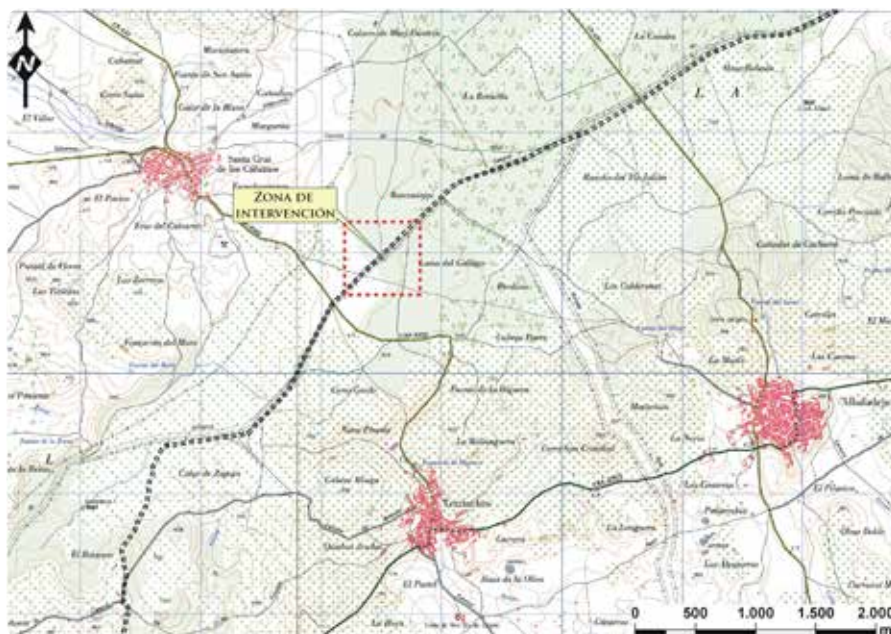


Fig. 10.- Localización de las áreas intervenidas. Dibujo de Jaime Moraleda Sierra.



Fig. 11.- Situación de los puntos de intervención. Dibujo de Jaime Moraleda Sierra.

uno de nosotros a la Delegación Provincial de Cultura en Ciudad Real, de la que no ha existido respuesta hasta la fecha. A comienzos de 2011 fue presentado otro Informe (nº Registro JCCM: 176.784) sobre estas pérdidas patrimoniales, proponiendo que fueran exigidas a la empresa constructora medidas compensatorias, como pudiera ser la reconstrucción y musealización de un tramo de la vía romana. Ante la falta de respuesta concreta de la Administración competente el 21 de febrero de 2011 fue presentada una denuncia a la Guardia Civil. La investigación policial permitió constatar los daños ocasionados, acabando los arqueólogos responsables de la vigilancia de aquella obra imputados

en julio de 2011 como presuntos responsables de un delito por daños al Patrimonio Histórico.

Es preciso señalar con claridad que hoy nuestra generación ha sido incapaz de preservar por más tiempo este legado milenario, dado que no se han aplicado con efectividad las medidas de Arqueología Preventiva previstas por la ley. Es injustificable que este hecho haya sucedido en el siglo XXI, cuando contamos con leyes, inventarios y procedimientos administrativos para proteger, si hay voluntad para ello, nuestro Patrimonio Arqueológico. Y hay que decir también con claridad que era absolutamente innecesario romper la vía romana para enterrar la tubería; ambas infraes-

estructuras -la histórica y la nueva- eran perfectamente compatibles. Las cartas arqueológicas, los estudios previos de afección patrimonial y el control arqueológico que se aplicaron a esta obra se han mostrado en esta ocasión como herramientas meramente estéticas, ineficaces y muy deficientes, pues parece como si los responsables de la gestión patrimonial de la obra no hubieran sabido que la vía romana estaba ahí.

Los responsables de la Delegación de Cultura en Ciudad Real se inhibieron en su obligación de proteger este singular elemento del Patrimonio Arqueológico provincial, al no detener una obra que estaba destrozando un vestigio arqueológico excepcional, según el aviso recibido (BENÍTEZ DE LUGO, 2011).

Siendo ésta sólo una de las afecciones que ha sufrido en Castilla-La Mancha en tiempos recientes la desprotegida Vía Augusta (BENÍTEZ DE LUGO, 2011), la intervención arqueológica programada, cuyos resultados serán expuestos a continuación, tenía como uno de sus objetivos “hacer visible” el monumento, para que no fuera destrozado nuevamente por pasar inadvertido.

Antes de describir esos resultados es conveniente señalar que, en el estado actual del conocimiento, es posible resumir la estructura de una vía romana como una sucesión de capas de piedra que en los niveles inferiores son gruesas o muy gruesas, y que van disminuyendo de tamaño a medida que se asciende de nivel hasta llegar a calibres finos o muy finos en la capa de rodadura. Ello es lógico si se reflexiona sobre la idoneidad de este material, más que apto para favorecer la pisada de monturas y bestias de carga, y la adherencia transversal de la rueda de carro (MORENO, 2005: 3). Es excelente pavimento en tiempo seco y mojado, se comporta bien ante los desperfectos por desgaste y formación de baches, y es fácil de mantener y reparar por mera adición o redistribución de material.

Todo este conjunto de capas de áridos va encajonado entre piezas pétreas grandes y/o medianas dispuestas en forma de bordillo, al menos en la capa inferior de cimentación. La anchura constatada en la plataforma útil de estos caminos oscila entre los 4,5 y los 8 metros (ibid.). En el caso concreto objeto de este estudio su anchura oscila entre los 6 y los 7 metros, dependiendo de los tramos.

Las losas y adoquinados en superficie, tan tópicos y “populares”, se usaban únicamente en las calles de las ciudades donde su función está justificada por los mismos motivos que hasta el siglo XX se han empleado: la limpieza de las bostas de los animales sólo es posible en estos pavimentos, mientras no es necesario ni conveniente que por el interior de las ciudades los vehículos alcanzaran grandes velocidades (ibid.).

Es por ello por lo que se establece como prioritaria la caracterización e identificación de las vías romanas. En ello la arqueología juega un papel, casi nos atreveríamos a decir que decisivo.

En la identificación de una vía romana es clave su caracterización funcional: una vía romana es una carretera (MORENO, 2004: 38, 2005: 5). Las técnicas de trazado, el correcto dimensionamiento del firme, los estudios previos del terreno, la geología aplicada, la mecánica del suelo, etc. forman el elenco que permite discernir lo que es una vía romana y lo que no.

El primer aspecto a resaltar es en su desarrollo longitudinal, que nunca superan pendientes superiores al ocho por ciento. Asunto éste resuelto sabiamente por los romanos y que no escatimaban medios ni esfuerzos, cortando y rebajando la roca allí donde fuese necesario o rebajando la pendiente mediante una serie de curvas y contracurvas.

En zonas llanas, como es el caso concreto del tra-



Fig. 12.- Corte del agger de la Vía Augusta en el término municipal de Terrinches.

mo estudiado en este informe, lo habitual es realizar la explanada mediante el terraplenado (MORENO, 2004: 87). En este tipo de terreno, la penillanura del Campo de Montiel, los desmontes son raramente necesarios y de escasa entidad. En este caso el técnico romano prefirió llevar a cabo la infraestructura del camino aportando materiales procedentes de cantera. El levante del paquete de firmes sobre el suelo, lo que los campesinos todavía llaman “el malecón”, libra de los efectos perniciosos del agua a toda la infraestructura. Se trata de un sistema costoso pero de bajo mantenimiento y de gran durabilidad.

Otros aspectos básicos que definen a las carreteras romanas son sus características estructurales, la excelente capacidad portante total, aportada por la estructura añadida y la especialización de los materiales constructivos empleados en su construcción.

Los paquetes de afirmado de las vías romanas siempre responden a una cierta complejidad, delatora de una planificación avanzada y de un proyecto constructivo preciso (MORENO, 2004).

La composición de las distintas capas suele realizarse con materiales bien diferenciados. Son capas con espesores pequeños para optimizar la compactación o, en todo caso, ajustados a la granulometría del árido empleado, como ocurre en las capas gruesas.

En los perfiles limpiados en esta intervención se llegan a observar perfectamente las líneas de compactación entre capas, la formación de capas de regularización, el recebo con áridos finos para sellar alguna capa, etc.

En algunas ocasiones, la estratigrafía de la vía se caracteriza por varias capas de pequeño espesor, de entre diez y quince centímetros, con materiales de grano fino, estando unas sobre otras debidamente compactadas, hasta adquirir espesores totales del firme de casi un metro. En estos casos, en los que una capa de cimentación de materiales gruesos no existe, normalmente por la ausencia de este tipo de piedras en el te-

rreno, toda la capacidad portante del firme se confía a la sucesión de capas delgadas, pero bien compactadas.

Siempre se constata la completa eliminación del sustrato vegetal e incluso el saneo de las partes blandas y oquedades cuando el sustrato rocoso está próximo a la superficie, regularizando en estos casos el terreno con rellenos parciales antes de proceder al extendido general de las primeras capas de la estructura.

El diseño de la estructura responde a la naturaleza del terreno natural de asiento, añadiendo más potencia de firme cuanto más pobre o blando es el terreno natural. El tramo objeto de estudio, el Campo de Montiel, es una unidad geomorfológica constituida por materiales mesozoicos. Fundamentalmente triásicos y jurásicos. Es lo que se conoce como “Cobertura Tabular Mesozoica Indeformada”, con una configuración geológica de zócalo y cobertera. Sobre el zócalo cuarcítico paleozoico se disponen los estratos mesozoicos que hacen la función de cobertera. La disposición de los estratos es tabular, depositándose los estratos horizontalmente o con un ligero basculamiento, unos sobre otros. Los materiales más deleznablees como arcillas, areniscas, margas y yesos se sitúan en la parte inferior, mientras que la función de techo la realizan las calizas jurásicas. Ello da lugar a un relieve en altiplano. Por esta altiplanicie es por donde discurre este tramo de vía, asentada en terraplén sobre la cobertera sólida de calizas, que en algunos puntos aflora en superficie, constituyendo un más que excelente firme sobre el que asentar la infraestructura viaria. Ello es especialmente apreciable en los Puntos de Intervención 2 y 3 (*vid. infra.*)

Por ser el sustrato fundamentalmente pétreo la cimentación de piedras gruesas es omitida por innecesaria.

Los materiales aportados para la construcción de la vía son de naturaleza local: clastos de caliza, zahorras, arcillas y gravas extraídos del entorno del camino. Ello no impide el reconocimiento de la vía en este tramo, toda vez que el terraplén visible en forma de trapecio y el encintado de bordillos delimitadores de

Fig. 13.- Vía Augusta. En el centro de la imagen se aprecia su bordillo meridional. La calzada se extiende hacia la izquierda de la imagen, justo por donde se ha enterrado la tubería. En la esquina superior izquierda de la imagen, una señal indicativa de que estamos en un itinerario turístico: la Ruta del Quijote, camino apto para el tránsito de minusválidos en silla de ruedas (¿?).



la capa inferior denotan la presencia con claridad del camino romano.

El proceso de extracción de estos materiales y áridos en zonas próximas a la traza provocan pequeños endorreísmos en ambos flancos del camino. Estas hondonadas, fácilmente observables, se corresponden con las primitivas canteras. Se encharcan en tiempo húmedo y generan una vegetación específica que las delata.

Las capas finales, "las capas de rodadura", son las más elaboradas en su ejecución. Se caracterizan por la presencia de áridos de granulometría fina como arenas y zahorras calizas, no agresivas para la pezuña de las bestias. Los animales de tiro romanos no estaban herrados, por ello esta capa ha de ser apta para la pezuña del animal, ni demasiado blanda que degrade con rapidez, ni demasiado gruesa o angulosa que hiera la pata

del animal de tracción. Caso bien distinto es a partir de la Edad Media cuando los animales ya están herrados, ello les permite circular por las abandonadas y degradadas vías romanas, con suelo infame en buena parte de sus tramos con la capa de rodadura perdida.

En el tramo estudiado se observa sobre los restos de la capa de rodadura original de la vía romana piedra caliza basta con aristas de tamaño medio y pequeño, posiblemente procedente de machaqueo. Ello puede responder a reparaciones realizadas habitualmente en los siglos XVIII y XIX. Ello es fácil de observar en aquellos tramos donde no se ha transformado el camino en épocas recientes. Estas reparaciones pudieron producirse en momentos históricos en que la red de Caminos Reales se constituía sobre los caminos principales existentes, incluidos los que procedían de las carreteras ro-



Fig. 14.- Niveles del agger documentados en el Punto de Intervención 1.



Fig. 15.- Vista general de la intervención en el Punto 1.

manas. En estos casos, el propio camino así reparado, se conserva abandonado, cubierto por vegetación preferentemente xerófila (tomillos y aulagas en este caso) que contrasta con la herbácea del margen.

No obstante, conviene precisar que resulta difícil discernir si estos clastos cuarcíticos sin desbatar proceden de reparaciones ulteriores al origen romano de la vía o forman parte de las capas intermedias de la infraestructura, que el abandono y la erosión han puesto al descubierto, filtrándose las arenas y gravas finas de la capa de rodadura original hacia estas capas de granulometría intermedia. Este extremo sólo podría ser confirmado tras la excavación arqueológica mediante secciones transversales en algunos puntos de esta importante vía romana.

Por lo expuesto anteriormente y en este contexto, la problemática arqueológica que plantea el estudio de la vía romana se resume en las siguientes cuestiones principales, convirtiéndose éstas en eje fundamental de toda actuación de carácter arqueológico asociada a la red viaria antigua (PALOMINO Y MARTÍNEZ, 2010: 48):

a.- Análisis y documentación. Se han tomado como bases las fuentes históricas, así como las diferentes investigaciones ya realizadas sobre el tramo objeto de estudio, incluyendo dentro de esta actuación todos aquellos elementos que pudieran estar relacionados de forma directa o indirecta con la traza de la vía, como pueden ser yacimientos arqueológicos, puentes, miliarios, etc.

b.- Reconocimiento de trazados. Para ello han sido imprescindibles tanto el trabajo de prospección sobre el terreno y por medios aéreos, como la excavación arqueológica.

c.- Puesta en valor y musealización. Este apar-

tado, obviamente ha de ser el irrenunciable paso final. Se trata de una medida que se ha incorporado muy recientemente al estudio y conservación de los itinerarios antiguos. Es muy importante en este punto considerar a los tramos conservados como yacimientos arqueológicos susceptibles de ser protegidos mediante su incorporación a los diversos documentos de protección patrimonial: cartas arqueológicas, planes urbanísticos y de desarrollo, etc.

La aplicación del método estratigráfico clásico se ha adaptado a las condiciones de estratificación particulares que presentan las vías, donde la estratigrafía responde a un hecho deliberado, desempeñando los depósitos una intencionalidad funcional determinada, de carácter exclusivamente estructural, a diferencia de otros contextos arqueológicos de tipo sedimentario cuya formación es el resultado de otro tipo de mecánicas y dinámicas como son ocupación funeraria, doméstica, etc.

Es por ello por lo que ha sido obligado diseñar estrategias de intervención que permitan identificar y definir el proceso estratigráfico y constructivo de la vía, reconociendo las sucesivas capas de afirmado desde la base de la secuencia. Ha resultado necesaria la definición y el reconocimiento de las características del sustrato natural y su tratamiento previo, en la medida que actúa como soporte sobre el que apoya el resto de la estructura. A la importancia del afirmado hay que añadir el diseño de un trazado con pendientes longitudinales reducidas y una proyección en planta que minimice la distancia entre los puntos a comunicar.

Asimismo, dado que “excavar es destruir”, la intervención arqueológica se ha planteado de forma que no supusiera una afección directa para la conservación del monumento. Nuestro trabajo se ha adaptado



Fig. 16.- Niveles del agger documentados en el Punto de Intervención 1.

escrupulosamente a los objetivos de documentación planteados: una limpieza para el reconocimiento de la secuencia constructiva.

Para ello nos hemos centrado en aquellos puntos donde la vía había sido parcialmente destruida y seccionada anteriormente por completo, al ser atravesada perpendicularmente por caminos abiertos y/o reformados con potente maquinaria en fechas recientes, quedando la estratigrafía de la vía al descubierto. Ello ha facilitado la realización de una lectura estratigráfica completa del monumento sin afectar al mismo. Al tiempo, ha dejado algunos materiales arqueológicos al descubierto (*vid. infra.*) que han sido recuperados y depositados en el Museo de Ciudad Real. Nuestro trabajo ha limpiado longitudinalmente de vegetación varios tramos del talud embordillado visible en superficie y perfilado de las cunetas de los caminos que rompen la vía, para facilitar la documentación textual y gráfica (fotografías y dibujos).

La metodología de intervención aplicada ha sido adecuada para este tipo de yacimientos, pues ha permitido obtener secciones trasversales completas que permiten reconocer y analizar con detalle la dinámica y el desarrollo de la secuencia constructiva. Igualmente, en el denominado por nosotros "Punto de Intervención 1", se ha procedido a una proyección longitudinal de escalones progresivos (MORENO, 2010: 30). Este sistema, no sólo añade información sobre las características de los sucesivos aportes, sino que a su vez permite el reconocimiento de eventuales fases del proceso constructivo, como por ejemplo los medios mecánicos empleados en el extendido de los materiales y áridos.

Éste es el método correcto de intervención arqueológica en una vía romana; no así el desgraciadamente más extendido, que acaba con el elemento investigado: el decapado en extensión tanto de los niveles de rodadura, como de los lechos que los soportan hasta llegar a la cimentación de la vía, considerada en no pocas ocasiones como la "auténtica vía romana".

Las zonas de intervención en nuestro caso han sido:

- Punto de Intervención 1. Coordenadas UTM: 513189 / 4275604.
- Punto de Intervención 2. Coordenadas UTM: 513398 / 4275791.
- Punto de Intervención 3. Coordenadas UTM: 513404 / 4275796.
- Punto de Intervención 4. Coordenadas UTM: 513361 / 4275757.

3.2. Puntos de intervención

3.2.1. Punto de Intervención 1

El Punto de Intervención 1 se ubica en la intersección entre la vía y el Camino de Santa Cruz de los Cáñamos a Albaladejo. Las labores de mejora de este camino en fechas recientes habían ampliado su cuneta, afectando transversalmente a la vía romana.

Además en este punto el actual camino que discurre paralelo al trapecio del terraplén de la vía, apreciable en la actualidad, en la Vereda de los Serranos, se solapa y monta sobre el mencionado terraplén en tres metros de anchura. Por ello se ha procedido a la limpieza de dos metros y medio del perfil afectado por la cuneta del Camino de Santa Cruz de los Cáñamos a Albaladejo.

Igualmente se ha procedido a la limpieza del bordillo norte, en cinco metros de longitud. El bordillo sur no ha sido objeto de limpieza, toda vez que como se ha comentado supra, el actual camino de rodadura de la Vereda de Serranos se solapa sobre la vía romana en su mitad sur en tres metros de su anchura.

Como se ha comentado en el apartado anterior la metodología de intervención más adecuada es aquella tendente a obtener secciones trasversales, ya que permiten reconocer y analizar con detalle la dinámica y el desarrollo de la secuencia constructiva.

Dicha sección transversal se ha obtenido en la mitad norte de la vía, en dos metros y medio de su anchura, tras la limpieza de la cuneta del Camino de Santa Cruz a Albaladejo.



Fig. 17.- Vista general de la intervención en el Punto 1.

En este “Punto de Intervención 1” se ha procedido a una proyección longitudinal de escalones progresivos. El escalonado longitudinal facilita la lectura y la diferenciación de las capas por lo que es aconsejable su realización en aquellos casos en los que la sección vaya a ser puesta en valor y publicitada. Este sistema, no sólo añade información sobre las características de los sucesivos aportes, sino que a su vez permite el reconocimiento de determinadas dinámicas del proceso constructivo, como por ejemplo los medios mecánicos empleados en el extendido de los materiales y áridos.

La sección transversal parcial realizada ha permitido constatar que la cimentación se construye con diversas capas de afirmado a base de piedras de tamaños variados, calizas del contexto litológico en el que se asienta la vía, sobre el que se disponen diversas capas de afirmado de materiales sedimentarios más finos. Toda la estructura del camino, desde la cimentación hasta el nivel de rodadura superior, se configura mediante diferentes depósitos de gravas, que presentan una granulometría más fina en la parte superior de las diferentes capas.

El sustrato geológico se caracteriza en estas zonas por la presencia de una costra caliza y un potente paquete de arcillas de tono rubial intenso, muy compacto y sin intrusiones, sobre el que se disponen las capas que constituyen el afirmado de la vía romana. En la base se deposita un echadizo (UE 4) de textura arcillosa y estructura muy compacta con mampuestos

calizos de tamaño medio y grande, cuya finalidad es regularizar el terreno sobre el que se asienta la siguiente capa. Esta unidad presenta un espesor que oscila entre los 25 y 18 centímetros.

Sobre esta base de regularización se ubica la UE 3, que se caracteriza por un potente paquete de arcillas de tono anaranjado, de textura muy compacta, con un espesor que oscila entre los 20 y los 35 centímetros. En esta matriz arcillosa se imbrican abundantes mampuestos calizos de tamaño medio y pequeño. Esta unidad está delimitada por el embordillado de la vía. Bordillo que presenta una fábrica de mampuestos calizos de tamaño grande, sin desbastar, pero careados al exterior. La UE 3 y el bordillo constituyen la cimentación de la estructura.

Este cimiento queda cubierto por un nivel de arcillas anaranjadas, la UE 2, con numerosas piedrecillas calizas de calibre pequeño, que forman un paquete compacto que oscila en su espesor desde los 18 a los 12 centímetros que regulariza el plano superior de la cimentación, dando paso a un nuevo aporte de textura arenoso arcillosa de tono rubial oscuro, la UE 1, estructura suelta y homogénea, que contiene gran cantidad de gravas de caliza de calibre reducido y algunas piedras irregulares de tamaño reducido, a modo de zahorras, caracterizado como nivel de rodadura, con un espesor oscilante entre los 10 y los 20 centímetros. En la parte superior de esta unidad se encuentra la cobertura vegetal, de especies xerófilas entre las que destacan aulagas y tomillos, sien-

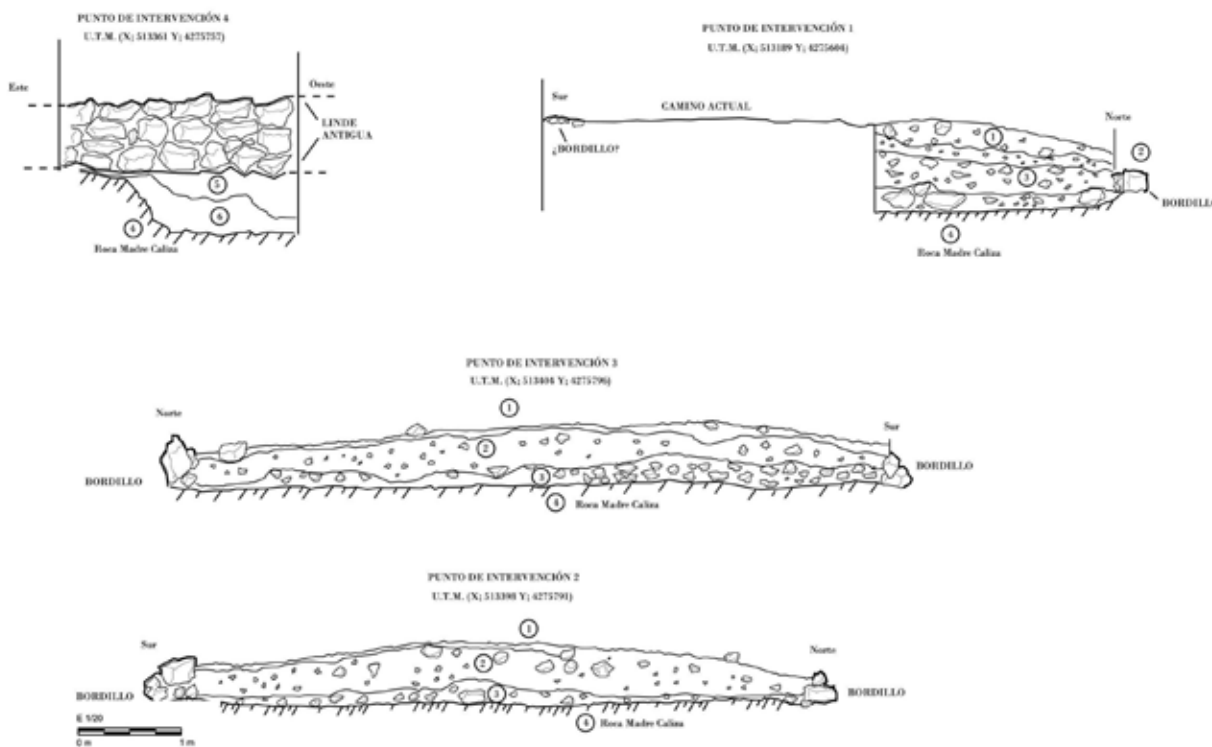


Fig. 18.- Perfiles estratigráficos documentados. Dibujo de Enrique Mata Trujillo.

do esta última especie la más abundante.

Al efectuar la limpieza del bordillo norte de la vía, en cinco metros de longitud, y delimitando lateralmente la estructura de la vía, se ha apreciado un paquete de arcillas y arenas de tonalidad pardo amarillenta, y estructura suelta y homogénea que constituye el talud del terraplén. Esta unidad está removida y alterada por las obras de cueteado del camino de Santa Cruz de los Cáñamos a Albaladejo y presenta abundantes residuos sólidos urbanos procedentes de un antiguo vertedero incontrolado, sellado y clausurado apenas unos años atrás.

3.2.2. Punto de Intervención 2

Este punto de intervención se ubica en la intersección entre la vía y un camino de servicio de explotaciones agropecuarias. En el margen oeste del camino. La apertura de este camino en fechas recientes, y posteriores mejoras, había afectado transversalmente a la vía romana.

Al igual que en los Puntos 1 y 3 se ha procedido a la limpieza del bordillo norte, en dos metros de longitud. El bordillo sur ha sido objeto de limpieza en un tramo de tres metros.

En este Punto de Intervención 2, al igual que en el 3, la sección transversal se ha obtenido en toda la anchura de la vía, en diagonal, toda vez que el mencionado camino de servicio corta diagonalmente el trapecio de la vía. Ello ha sido debido a que nuestro trabajo se ha limitado a la limpieza de los perfiles, evitando intervenir en la estructura de la vía, para lograr así que la presente intervención arqueológica dañe en modo alguno al monumento, minimizando en gran medida los daños que nuestra intervención pudiese ocasionar. Es por ello que en los Puntos 2 y 3 no se ha procedido a una proyección longitudinal de escalones progresivos. A pesar, que como se ha comentado anteriormente, el escalonado longitudinal facilita la lectura y la diferenciación de las capas por lo que es aconsejable su realización, ya que esta técnica no sólo añade información sobre las características de los sucesivos aportes, sino que a su vez permite el reconocimiento de determinadas dinámicas del proceso constructivo, como por ejemplo los medios mecánicos empleados en el extendido de los materiales y áridos.

Es por ello que desde aquí se recomienda su utilización en ulteriores intervenciones arqueológicas en este tramo de vía romana.

La sección transversal completa realizada ha permitido constatar que la cimentación parte de la base de calizas de origen jurásico del contexto litológico en el que se asienta la vía, sobre el que se disponen diversas capas de afirmado de materiales sedimentarios más finos. Toda la estructura del camino, desde la cimentación hasta el nivel de rodadura superior, se configura mediante diferentes depósitos de gravas, que presentan una granulometría más fina en la parte superior de las diferentes capas.

El sustrato geológico se caracteriza en esta zona por la presencia de una costra caliza jurásica (UE 4) sobre el que se disponen las capas que constituyen el afirmado de la vía romana. En la base se deposita un echadizo (UE 3) de textura arcillosa y estructura compacta, de tono pardo, con mampuestos calizos de tamaño medio y grande, cuya finalidad es regularizar el terreno sobre el que se asienta la siguiente capa. Esta unidad presenta un espesor que oscila entre los 15 y 20 centímetros.

Sobre esta base de regularización se ubica la UE 2, que se caracteriza por un potente paquete de arcillas de tono anaranjado, de textura muy compacta, con un espesor que oscila entre los 40 y los 20 centímetros. En esta matriz arcillosa se imbrican abundantes mampuestos calizos de tamaño medio y pequeño. Esta unidad está delimitada por el embordillado de la vía. Bordillo que presenta una fábrica de mampuestos calizos de tamaño grande, sin desbatar, pero careados al exterior. En ocasiones, algunos de estos mampuestos calizos del bordillo están calzados por otros de menor tamaño con el objeto de dar solidez al conjunto. Las UEs 2 y 3 y el bordillo constituyen la cimentación de la estructura.

Este cimientado queda cubierto por un nivel de arcillas anaranjadas de tono más oscuro, la UE 1, con numerosas piedrecillas calizas de calibre pequeño y mediano, que forman un paquete que oscila en su espesor desde los 15 a los 8 centímetros que regulariza el plano superior de la cimentación. Estructura suelta y homogénea, que contiene gran cantidad de gravas de caliza de calibre reducido y algunas piedras irregulares de tamaño mediano, a modo de zahorras, caracterizado como nivel de rodadura. Si bien este nivel de rodadura está muy erosionado, estando buena parte de sus materiales, arenas y gravas muy finas, derivados en ambos márgenes de la vía cubriendo y rebasando las líneas de embordillado. Ello ha sido observado al efectuar la limpieza de los tramos de bordillo reseñados al comienzo de este apartado.

En la parte superior de esta unidad se encuentra la cobertura vegetal, de especies xerófilas.

3.2.3. Punto de Intervención 3

Este punto de intervención se ubica junto al punto 2, en la intersección entre la vía y un camino de servicio de explotaciones agropecuarias. Se halla en el margen Este del camino. La apertura de este camino en fechas recientes, y posteriores mejoras, había afectado transversalmente a la vía romana.

La metodología de intervención ha sido la de obtener secciones trasversales completas, ya que permiten reconocer y analizar con detalle la dinámica y el desarrollo de la secuencia constructiva. Igualmente se ha procedido a la limpieza de los bordillos norte y sur en un tramo de tres metros.

La sección transversal se ha obtenido en toda la

anchura de la vía, en diagonal, toda vez que el mencionado camino de servicio corta diagonalmente el trapecio de la vía. Ello ha sido debido a que nuestro trabajo se ha limitado a la limpieza de los perfiles, evitando intervenir en la estructura de la vía, para lograr así que la presente intervención arqueológica dañe en modo alguno al monumento, minimizando en gran medida los daños que nuestra intervención pudiese ocasionar. Es por ello que en los Puntos 2 y 3 no se ha procedido a una proyección longitudinal de escalones progresivos.

La limpieza de perfiles realizada ha permitido constatar que la cimentación parte de la base de calizas de origen jurásico del contexto litológico en el que se asienta la vía, sobre el que se disponen diversas capas de afirmado de materiales sedimentarios más finos.

El sustrato geológico se caracteriza en esta zona por la presencia de una costra caliza jurásica (UE 4) sobre el que se disponen las capas que constituyen el afirmado de la vía romana. En la base se deposita un echadizo (UE 3) de textura arcillosa y estructura muy compacta, de tono pardo anaranjado, con mampuestos calizos de tamaño medio, cuya finalidad es regularizar el terreno sobre el que se asienta la siguiente capa. Esta unidad presenta un espesor que oscila entre los 15 y 20 centímetros.

Sobre esta base de regularización se ubica la UE 2, que se caracteriza por un potente paquete de arcillas de tono anaranjado, de textura muy compacta, con un espesor que oscila entre los 40 y los 20 centímetros. En esta matriz arcillosa se imbrican abundantes mampuestos calizos de tamaño medio y pequeño. Esta unidad está delimitada por el embordillado de la vía. Bordillo que presenta una fábrica de mampuestos calizos de tamaño grande, sin desbastar, pero careados al exterior. En ocasiones, algunos de estos mampuestos calizos del bordillo están calzados por otros de menor tamaño con el objeto de dar solidez al conjunto. Las UEs 2 y 3 y el bordillo constituyen la cimentación de la estructura.

Este cimientado queda cubierto por un nivel de arcillas anaranjadas de tono más oscuro, la UE 1, con numerosas piedrecillas calizas de calibre pequeño y mediano, que forman un paquete que oscila en su espesor desde los 10 a los 5 centímetros que regulariza el plano superior de la cimentación. Estructura suelta y homogénea, que contiene gran cantidad de gravas de caliza de calibre reducido y algunas piedras irregulares de tamaño mediano, a modo de zahorras, caracterizado como nivel de rodadura. Si bien este nivel de rodadura está muy erosionado, estando buena parte de sus materiales, arenas y gravas muy finas, derivados en ambos márgenes de la vía cubriendo y rebasando las líneas de embordillado. Ello ha sido observado al efectuar la limpieza de los tramos de bordillo reseñados al comienzo de este apartado.

En este tramo estudiado se observa, en la UE 1, sobre los restos de la capa de rodadura original de la vía romana piedra caliza basta con aristas de tamaño medio y pequeño, posiblemente procedente de machaqueo.

No obstante, conviene precisar que resulta difícil discernir si estos clastos cuarcíticos sin desbastar proceden de reparaciones ulteriores al origen romano de la vía o forman parte de las capas intermedias de la infraestructura, que el abandono y la erosión han puesto al descubierto, filtrándose las arenas y gravas finas de la capa de rodadura original hacia estas capas de granulometría intermedia y rebasando las líneas de embordillado.

En la parte superior de esta unidad 1 se encuentra la cobertura vegetal, de especies xerófilas.

3.2.4. Punto de Intervención 4

Este punto de intervención se ubica muy próximo a los puntos 2 y 3, en un linde que corre paralelo adosado al bordillo norte de la vía romana. Este linde está constituido por mampuestos de caliza de tamaño grande, sin desbastar, pero careados, dispuestos "a piedra seca" con ripio de caliza de tamaño pequeño. Presenta cuatro hiladas de desarrollo en altura, con una media de sesenta centímetros.

La elección de este punto ha venido dada por intentar discernir si este antiguo linde encubre estructuras propias de la vía como alcantarillados o bordillos y taludes de protección para preservar la estructura de la acción perniciosa del agua. Toda vez que junto a él se observan importantes socavones o navazos que en ocasiones se encharcan. Estas depresiones son, casi con seguridad, los testigos de las canteras de la extracción de áridos para la construcción de la vía.

La metodología de intervención ha sido de limpieza bajo este linde, en una longitud de dos metros, obteniendo así su caracterización estratigráfica.

Antes de continuar reseñar que tras la intervención en este punto no ha sido posible discernir ningún tipo de estructura asociada al camino romano, ni ha sido observada acción antrópica alguna, ni se han exhumado materiales arqueológicos de ningún tipo ni cronología. Siendo la secuencia estratigráfica estéril, propia de la composición litológica del suelo.

Sobre la roca madre caliza irregular (UE 4) se ubica un potente y compacto paquete de arcillas, la UE 6, de tono anaranjado claro con evidencias de degradación y precipitación de la roca madre, con una potencia de 40 a 15 centímetros. Sobre esta unidad y sin solución de continuidad se ubica la UE 5, de tono pardo anaranjado, más oscuro, con presencia de raíces, y textura más suelta. En esta matriz se observan algunos clastos de cuarcita de tamaño pequeño. El linde se asienta directamente sobre esta unidad 5.

Este lindazo sería un testigo fósil de aquellos momentos históricos en los que los habitantes del entorno parcelaron y enajenaron buena parte de la titularidad pública de la vereda de ganados. Aspecto éste que es fácilmente constatable en la actualidad cuando buena parte de cultivos leñosos (olivo) y herbáceos se ubican dentro de los límites del deslinde actual realizado por

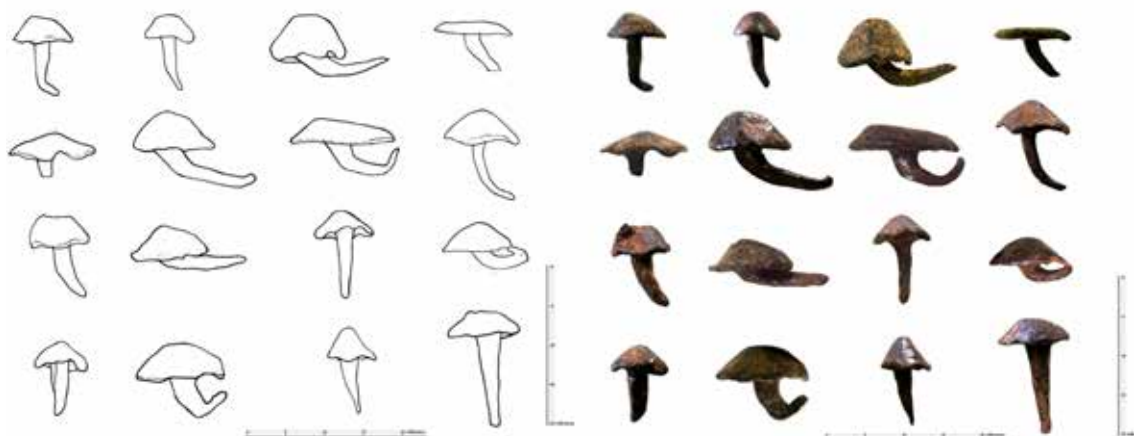


Fig. 19.- *Clavi caligarii*. Dibujo de José Luis Fernández Montoro.

la Administración regional.

A pesar de que esta intervención puntual no ha podido determinar su asociación a la vía, sería necesario excavar catas con metodología arqueológica a lo largo de este linde, y desmontajes parciales de esta estructura en tramos de longitudes mayores.

3.2.5. Conclusiones de la intervención realizada

Los resultados de esta actuación han permitido constatar que las estructuras materiales analizadas se ajustan completamente a las que hoy en día se asume caracterizan una vía romana.

El hallazgo en las limpiezas y consolidaciones realizadas de un conjunto de elementos metálicos, característicos del uso de la vía por el ejército romano (RODRÍGUEZ MORALES, 2011a y b), en concreto los *clavi caligarii* o tachuelas de cáliga con detector de metales, es una prueba concluyente del uso de esta calzada en época romana (RODRÍGUEZ MORALES *et al.*, 2012).

Estos hallazgos pueden ser puestos en relación con la recuperación de un later con impronta de estos *clavi caligarii* durante las excavaciones arqueológicas desarrolladas en la cercana villa de La Ontavía (Terrinches, Ciudad Real) (BENÍTEZ DE LUGO *et al.* 2011a y 2012).

4. Propuesta de musealización

La Vía Augusta se encuentra musealizada y puesta en valor como recurso turístico en diversas comunidades autónomas; no en Castilla-La Mancha. El camino mencionado por los Vasos de Vicarello fue utilizado con seguridad por grandes figuras de la Antigüedad, como Cayo Julio César, que recorrió, junto a su ejército de 8 legiones, por ella los 2.400 km que separaban Roma de Obulco en menos de un mes, a comienzos de diciembre del año 46 a.C.; e incluso escribió un

breve poema, Iter, describiendo su viaje.

Hemos propuesto señalar el tramo existente entre Mariana (Puebla del Príncipe-Ciudad Real) y Mentesa (Villanueva de la Fuente, Ciudad Real) y poner en valor de forma intensiva una milla romana (1.480 m.) en el tramo mejor conservado localizado entre Terrinches, Santa Cruz de los Cañamos, Montiel y Albaladejo, colocando un neomiliario, limpiando de vegetación el agger, instalando panelería informativa y barriando los bordillos para conseguir un aspecto lo más parecido posible a su estado inicial.

Este itinerario podría poner en comunicación diferentes elementos del patrimonio cultural estudiado y conocido de la zona, vertebrando un recorrido turístico de interés (BENÍTEZ DE LUGO, 2003; BENÍTEZ DE LUGO, HEVIA y ESTEBAN, 2004; BENÍTEZ DE LUGO y ÁLVAREZ, 2004; BENÍTEZ DE LUGO *et al.*, 2011B; GARCÍA BUENO, 1994 Y 1997).

La elaboración de una serie de paneles informativos, como los ya realizados por uno de nosotros en dos caminos antiguos -la calzada de los Malos Pasicos (de época ibérica) y la Vereda Real de Almansa (de época islámica)- debe de combinar la información histórica con la turística.

También se podría poner en valor uno de los cortes abiertos en la calzada, convenientemente protegido, acompañado de un panel explicativo de las técnicas constructivas de carreteras de los ingenieros romanos.

5. Conclusiones

En este trabajo ha sido presentada abundante información sobre una de las más importantes vías de comunicación de la Península Ibérica. Concretamente, el tramo analizado atraviesa la Submeseta Sur. Si bien hunde sus raíces en el mundo prerromano, es en la Hispania romana cuando alcanza su máximo apogeo.



Fig. 20a.- Later con impronta de *clavus caligae* procedente de La Ontavia (Terrinches, Ciudad Real).



Fig. 20b.- Later con impronta de *clavus caligae* procedente de La Ontavia (Terrinches, Ciudad Real).

Es la vía de la conquista de la Ulterior y luego la más corta comunicación por tierra de la Bética con la capital del Imperio.

De la entidad y personalidad de esta vía dan cuenta los Vasos de Vicarello, que describen el itinerario desde Cádiz a Roma. Lamentablemente, ni la epigrafía ni los textos clásicos acreditan fehacientemente la denominación de "Vía Augusta" para este tramo castellano-manchego objeto de nuestro estudio.

Sin embargo, a la luz de los datos aportados es posible sostener que esta denominación es más adecuada para esta vía que las otras que ha recibido (Vía Heráclea, Hercúlea y Camino de Aníbal). En este sentido asumimos las palabras de Sillières (citadas en el texto) quien, al tratar del tramo Cástulo-Saetabis que él mismo nomina como Camino de Aníbal, advierte que *"aussi faut sans doute se résigner à ignorer le nom antique de la vieille voie républicaine qui joignait la côte méditerranéenne au Guadalquivir par le Saltus castulonensis"*. Y, respecto de la denominación Vía Heráclea, es aún más claro, si cabe: *"cette dénomination ne repose pourtant sur rien"*.

Junto a la preceptiva revisión bibliográfica, y previo al trabajo de campo, se han aportado los resultados de la investigación de fuentes primarias, tanto cartográficas como textuales, que se encuentran depositadas en el Servicio Geográfico del Ejército, en la Real Academia de la Historia y en el Instituto de Historia y Cultura Militar. Finalmente, la colaboración de informantes locales ha sido decisiva en la identificación de tramos confusos.

Se ha revisado el estado de la cuestión por lo que se refiere al paradigma actual con más capacidad explicativa respecto de la viaria romana. Se ha asumido el formulado en las obras de Isaac Moreno a las que se

hace referencia en el capítulo de Metodología.

Ha sido constatada la romanidad de los vestigios estructurales todavía conservados en el territorio objeto de estudio. Tanto por sus características de trazado ingenieril como por las características de sus paquetes de firmes detectados en la intervención arqueológica.

Los Puntos de Intervención sobre la Vía Augusta analizados en este trabajo, además de confirmar el carácter romano de este tramo, ponen de manifiesto cómo la aplicación sistemática de un método de intervención arqueológica adecuado puede aportar unos resultados relevantes para avanzar en la caracterización y el reconocimiento de los caminos romanos, sin que por ello haya que provocar el desmantelamiento del monumento; en este caso, un camino cuyo origen se remonta a dos milenios.

La caracterización de las evidencias debe realizarse tomando como referencias principales las cuestiones relacionadas con la técnica constructiva, que se ha manifestado como el indicador más válido para la identificación de la red viaria romana. La Arqueología está en condiciones de contribuir de forma determinante a resolver la problemática que tradicionalmente se ha planteado en torno a este tema, aportando datos que permitan superar planteamientos que han constreñido el análisis de estos elementos de ingeniería histórica.

La intervención desarrollada en un tramo de la actual Vereda de los Serranos evidencia la existencia de secuencias constructivas perfectamente articuladas que denotan una planificación clara del proyecto de ejecución del trazado, manifestando dinámicas perfectamente establecidas y pautadas en el desarrollo constructivo de la vía. Esa, sin duda, es una de las características fundamentales de un trazado viario romano: la planificación y ejecución de la infraestructura como lo que es: una formidable obra de ingeniería bien planificada y ejecutada.

El empleo de materiales procedentes del entorno

6. Agradecimientos

Este estudio no habría sido posible sin los trabajos arqueológicos desarrollados por Honorio Javier Álvarez García, José Luis Fernández Montoro, Enrique Mata Trujillo, Jaime Moraleda Sierra y Jesús Rodríguez Morales.

El Ayuntamiento de Terrinches y especialmente su Alcalde, D. Nicasio Peláez Peláez, ha prestado apoyo institucional, económico y logístico.

Queremos finalmente manifestar nuestro agradecimiento a los distintos informantes locales que, con su conocimiento del terreno, han añadido -también por su edad- unas identificaciones toponímicas imposibles de encontrar en los más usuales registros catastrales actuales. Particularmente a D. Blas García, de Villamanrique, queremos reconocer su colaboración e inestimable ayuda en la identificación de la traza de la Vía Augusta en las dos vertientes de Sierra Morena. También a D. Antonio León Jimeno Sánchez, de Terrinches, quien con su amable dedicación, entusiasmo e información allanó importantes dudas sobre la continuidad de la vía en la zona donde la información de la Memoria de 1896 de Martínez de Carnero era difícil de seguir con la cartografía actual. No menos a D. Tomás Román Jimeno, pastor de 74 años, también de Terrinches, que acreditó espontáneamente la permanencia del topónimo "Camino de los Romanos" o "Vereda de los Romanos" a uno de los tramos de la vía que más dudas ofrecía.

7. Bibliografía

ARIAS, G.

1991 "Repasando el Camino de Aníbal", *El Miliario Extravagante* 35: 22-24. Cortes de la Frontera (Málaga).

2001 "Pero hay quien no se quiere enterar", *El Miliario Extravagante* 78: 25. Cortes de la Frontera (Málaga).

BALIL ILLANA, A. y DELIBES, G.

1976 *Nueva Historia de España en sus textos. Prehistoria y Edad Antigua*. Editorial Pico Sacro, Santiago de Compostela.

BENÍTEZ DE LUGO, L. (coord.)

2003 *Mentesa Oretana (1998-2002)*. Anthropos, Valdepeñas (Ciudad Real).

BENÍTEZ DE LUGO, L., HEVIA, P. y ESTEBAN, G.

2004 *Protohistoria y antigüedad en la provincia de Ciudad Real (800 a.c.-500 d.c.)*. C&G, Puertollano (Ciudad Real).

BENÍTEZ DE LUGO, L. y ÁLVAREZ, H.J.

2004 "Mentesa: puerta oretana hacia el Mediterráneo", *Investigaciones Arqueológicas en Castilla-La Mancha (1996-2002)*: 193-200. Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, Toledo.

BENÍTEZ DE LUGO, L.

2011 "Protección y gestión de la Arqueología en Castilla-La Mancha: el caso del Campo de Montiel (Ciudad Real)", *Revista de Estudios del Campo de Montiel (RECM)* 2: 11-53. Villanueva de los Infantes (Ciudad Real).

BENÍTEZ DE LUGO, L., ÁLVAREZ, H. J., MATA, E., LÓPEZ-MENCHERO, V.M. y MORALEDA, J.

2011a "Villae en el municipium de Mentesa Oretana. Termas romanas y necrópolis tardo-romana en La Ontavía (Terrinches, Ciudad Real). Resultados de la investigación y proyecto de musealización". *Herakleion* 4. Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Madrid.

BENÍTEZ DE LUGO ENRICH, L., LÓPEZ-MENCHERO, V., DERDE, W. y PUTMAN, J.L.

2011b "Reconstrucciones volumétricas: estado de la cuestión y avances metodológicos en la villa romana de La Ontavía (Terrinches, Ciudad Real)", *Heritage & Museography* III – 1: 42-51. Trea, Gijón.

BENÍTEZ DE LUGO ENRICH, L., ÁLVAREZ GARCÍA, H.J., FERNÁNDEZ MONTORO, J.L., MATA TRUJILLO, E., MORALEDA SIERRA, J., SÁNCHEZ SÁNCHEZ, J., y RODRÍGUEZ MORALES, J.

2012 "Estudio arqueológico en la Vía de los Vasos de Vicarello A Gades Romam, entre las estaciones de Mariana y Mentesa (Puebla del Príncipe, Villanueva de la Fuente, Ciudad Real)", *Archivo Español de Arqueología* 85, pp. 101-108. Consejo Superior de Investigaciones Científicas. Madrid.

BLÁNQUEZ PÉREZ, J.

1990 "La Vía Heráclea y el Camino de Aníbal. Nuevas interpretaciones de su trazado en tierras del interior", *Simposio sobre la red viaria en la Hispania Romana* (Tarazona, 1987), 65-76, Zaragoza.

BLÁZQUEZ MARTÍNEZ, J.M.

1992 "La red viaria en la Hispania romana: Estado de la cuestión". *Actas del I Congreso Internacional de Caminería Hispánica*. Tomo I, pp.13-24. Asociación Internacional de Caminería.

CEBRIÁN ABELLÁN, A y CANO VALERO, J.

1992 *Relaciones Topográficas de los pueblos del reino de Murcia (1575-1579)*. Universidad de Murcia.

GARCÍA BUENO, C.

1994 "Mosaicos de la villa romana de Puente de la Olmilla (Albaladejo, Ciudad Real)", *Veleia* 11, 96-116. Vitoria. Universidad del País Vasco.

1997 "Problemática de la Arqueología romana en la provincia de Ciudad Real: la villa de Puente de la Olmilla (Albaladejo)", en Benítez de Lugo, L. (coord.), *El Patrimonio Arqueológico de Ciudad Real*: 191-204. Universidad Nacional de Educación a Distancia, Valdepeñas (Ciudad Real).

INSTITUTO GEOGRÁFICO NACIONAL

2002 *Tabvla Imperii Romani J-30 Valencia*, Centro Nacional de Información Geográfica, Madrid.

JIMÉNEZ COBO, M.

1992 "La vía Cástulo-Saetabis", *Actas del I Congreso Internacional de Caminería Hispánica*. Tomo I: 133-140. Asociación Internacional de Caminería.

- 2001 "La vía romana Cástulo-Saetabis", *Boletín del Instituto de Estudios Giennenses* 179: 101-151. Instituto de Estudios Giennenses. Jaén.
- LOSTAL PROS, J.
1992 *Los caminos de la Provincia Tarraconense*, Institución Fernando el Católico. Zaragoza.
- MENÉNDEZ PIDAL, G.
1951 *Los caminos en la historia de España*, Ediciones Cultura Hispánica. Madrid.
- MADOZ, P.
1987 *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España y sus posesiones de Ultramar (1845-1850)*, Edición Facsímil para Castilla La Mancha. Ámbito Ediciones. Madrid.
- MORENO GALLO, I.
2004 *Vías romanas. Ingeniería y técnica constructiva*. Ministerio de Fomento. Madrid.
2005 "Vías romanas. Ingeniería y técnica constructiva". *Hispania Nostra* nº 85. Junio 2005. Consultada en <http://traianus.rediris.es/viasromanas>; última visita 20-07-2011.
2010 "Vías romanas: las huellas de la ingeniería perdida", *V Congreso de Obras Públicas Romanas: 'Técnicas y construcciones en la Ingeniería Romana'*: 11-46. Fundación de la Ingeniería Técnica de las Obras Públicas. Madrid.
- PALOMINO LÁZARO, A.L. y MARTÍNEZ GONZÁLEZ, M.G.
2010 "Tratamiento arqueológico de las vías romanas", *V Congreso de Obras Públicas Romanas: 'Técnicas y construcciones en la Ingeniería Romana'*: 47-74. Fundación de la Ingeniería Técnica de las Obras Públicas. Madrid.
- PALOMINO LÁZARO, A.L., ARBIZU SAGREDO, M. y NEGREDO M.J.
2006 "Documentación y diagnóstico del trazado de la Vía Roma de Italia a Hispania a su paso por las provincias de Burgos, Palencia y León". *III Congreso de Obras Públicas Romanas: Nuevos elementos de ingeniería romana'*: 87-104. Junta de Castilla y León. Astorga.
- PÉREZ VILATELA, L.
1998 "Egelesta e Iniesta", *El Miliario Extravagante* 65: 6-14. Cortes de la Frontera (Málaga).
- RODRÍGUEZ MORALES, J.
2011 "La calzada ibérica de los Malos Pasicos (Ayora, Valencia) y la red viaria antigua en torno al Castellar de Meca", (con Marcos Lumbreras Voigt), *Lucentum: Anales de la universidad de Alicante*. Prehistoria, arqueología e historia antigua, 29, (en prensa).
- 2011b "Las calzadas romanas ¿propaganda o utilidad?", G. Bravo Castañeda y R. González Salinero (coordinadores), *Actas del VIII Coloquio de A.I.E.R. Propaganda y persuasión en el mundo romano*. 1 y 2 de diciembre de 2010 (en prensa). Signifer. Madrid.
- RODRÍGUEZ MORALES, J., FERNÁNDEZ MONTORO, J.L., BENÍTEZ DE LUGO ENRICH, L. y SÁNCHEZ SÁNCHEZ, J.
2012 "Los clavi caligarii o tachuelas de cáliga. Elementos identificadores de las calzadas romanas", *Lucentum: Anales de la universidad de Alicante*. Prehistoria, Arqueología e Historia Antigua, 31: 147-164.
- ROLDÁN HERVÁS, J.M.
1975 *Itineraria Hispana. Fuentes antiguas para el estudio de las vías romanas en la Península Ibérica*, Departamento de Historia Antigua. Universidad de Valladolid. Valladolid.
- ROLDÁN HERVÁS, J.M. y WULFF ALONSO, F.
2001 Citerior y Ulterior. Las provincias romanas de Hispania en la era republicana, *Historia de España III*. Ediciones Istmo. Madrid.
- SÁNCHEZ SÁNCHEZ, J.
2008 "La ruta de los Vasos de Vicarello. El trabajo de Martínez de Carnero para la Real Academia de la Historia sobre el tramo Cástulo-Libisosa. 1859", *El Nuevo Miliario* 6: 33-45. Cyan. Madrid.
2010 "La ruta Gades – Roma de los Vasos de Vicarello. Un Camino de los Romanos en el saltus castulonensis", *Actas del IX Congreso Internacional de Caminería Hispánica*, Cádiz, 2008: Edición electrónica. Asociación Internacional de Caminería. AACHE Ediciones. Guadalajara.
- SANZ GAMO, R., BLÁNQUEZ PÉREZ, J.
2010 "Caballeros ibéricos en torno a la Vía Hercúlea. Una mirada sobre la escultura Ibérica", *Arqueología, sociedad, territorio y paisaje. Estudios sobre prehistoria reciente, protohistoria y transición al mundo romano en Homenaje a M^a Dolores Fernández Posse*: 253-278. CSIC. Madrid.
- SILLIERES, P.
1977 "Le Camino de Anibal. Itinéraire des gobelets de Vicarello de Castulo à Saetabis", *Mélanges de la Casa de Velázquez*, XIII : 31-93. Casa de Velázquez. Madrid.
1990a *Les voies de communication de l'Hispanie méridionale*. Boccard. Paris.
2003 "Voies romaines et contrôle de l'Hispanie à l'époque républicaine: l'exemple de l'Espagne ultérieure", *Defensa y territorio en Hispania de los Escipiones a Augusto*: 25-40. Universidad de León - Casa de Velázquez. Madrid.





 **euskokultur**
fundazioa

Nafarroako
Gobernua



Gobierno
de Navarra

 **aranzadi**
zientzia elkartea

Udalak - Ayuntamientos

Luzaide
Valcarlos



Auritz
Burzuete



Orreaga
Roncesvalles



Erroibar
Erro



Arce
Artzibar



Lónguida
Longida



Agoitz
Aoiz

