



Universidad de Valladolid

Facultad de Filosofía y Letras

Grado en Historia

**Evolución del estudio de las vías romanas de
*Hispania***

Silvia Serrador Arranz

Tutor: José Antonio Abásolo Álvarez

Curso: 2015-2016

Evolución del estudio de las vías romanas de Hispania

Resumen

El presente trabajo pretende seguir la evolución del estudio de las vías romanas en la Península Ibérica desde los primeros ensayos realizados en el siglo XV, hasta las actuaciones más recientes en las que se observa el desarrollo de una metodología propia dentro de la ciencia arqueológica.

De esta manera se puede comprobar el interés que ha suscitado, y suscita, entre los investigadores, esta línea de investigación, diferente en cada época, y los métodos que se han ido perfeccionando, pues se han ido añadiendo elementos de estudio para las calzadas, así como innovadoras técnicas de análisis.

Palabras clave: vías romanas, historiografía, arqueología, ingeniería de caminos, Península Ibérica.

Evolution of the study of Roman roads of Hispania

Abstract

In the present paper I try to follow the evolution of the Roman road's studies in the Iberian Peninsula since the first essays, made in 15th century, to the most recent activities, where we can see the development of an own methodology into the archaeologist science.

This way we can prove the interest that has aroused, and raises, among the experts, this line of research, different depending on the period, and the methods that have been improved because of the addition of elements to the road's studies, and also innovative technics of analysis.

Key words: Roman roads, historiography, archaeology, roads engineering, Iberian Peninsula.

Índice

1. Introducción	4
1.1. Objetivo, metodología y fuentes.....	4
2. Historia del proceso investigador.....	5
2.1. Del siglo XVI a comienzos del siglo XX	5
2.2. Un hito en el conocimiento de las vías romanas de <i>Hispania</i> . Eduardo Saavedra y epígonos	8
2.2.1. Eduardo Saavedra.....	8
2.2.2. Antonio Blázquez.....	10
2.2.3. Claudio Sánchez Albornoz.....	10
3. La renovación del estudio de las vías romanas en el último tercio del siglo XX	12
3.1. José Manuel Roldán.....	12
3.2. Las aportaciones de César Morán y Federico Wattenberg	13
3.3. Los trabajos de Gonzalo Arias y la creación de <i>El Miliario Extravagante</i>	14
4. Las vías romanas y la documentación arqueológica	16
4.1. Raymond Chevallier	16
4.2. José Antonio Abásolo.....	18
4.3. Juan Manuel Abascal.....	19
4.4. Xosé Manuel Caamaño.....	20
4.5. Ángeles Magallón.....	21
4.6. Santiago Palomero.....	22
4.7. Pierre Sillières.....	23
4.8. Enrique Cerrillo	25
5. La investigación actual de las vías romanas en Portugal	26
5.1. Vasco Gil Mantas	26
6. Aportaciones de la Ingeniería al estudio de las vías.....	27
6.1. Isaac Moreno Gallo	27
6.1.1 La web “Traianvs” y el trabajo en las redes sociales	29
6.1. Carlos Nárdiz.....	30
7. El estudio de los puentes romanos	31
7.1. Carlos Nárdiz.....	31
7.2. Manuel Durán	31

8. Conclusiones	33
9. Bibliografía	36
9.1. Recursos web	38
10. Anexo	40

1. Introducción

1.1. Objetivo, metodología y fuentes

Las vías de comunicación han sido, desde siempre, un aspecto de la civilización romana que ha motivado una gran admiración, ya que permitía la organización de sus vastos dominios y la comunicación entre provincias, tanto cultural, como económicamente, además de haber facilitado el despliegue de tropas y con ello la conquista de nuevos territorios. Por este motivo no es de extrañar que algunos autores griegos, como es el caso de Elio Aristides en el siglo II d.C., elogiaran estas realizaciones y quisieran, en un momento en el que su amor por Grecia y su identidad estaban en apogeo, identificarse con su Imperio.

El propósito de este Trabajo Fin de Grado es el de abordar los estudios que se han ido dando a lo largo de los últimos siglos sobre la red viaria romana en *Hispania*, para conocer sus formas de vida y organización, además de las mejoras en las técnicas constructivas. De igual manera contamos con numerosas obras que nos explican los entramados de comunicaciones en todas las partes del mundo que fueron dominadas por Roma (África, Asia y Europa)¹. Como apunta Adams, Roma consiguió dominar muchos territorios por sí misma y, finalmente, se convirtió en el centro de las comunicaciones, por lo que no es extraño que haya documentación sobre el tema, desde época antigua y tanto escrito como pictórico (por ejemplo la *Tabula Peutingeriana* o el papiro de *Artemidoro*²).

Esta revisión historiográfica abarca los primeros datos que tenemos referentes al interés por las Antigüedades, suscitado desde el s. XV, hasta los estudios que se han realizado en nuestros días, con la intención de mostrar cuáles han sido los aspectos comunes a todas las investigaciones, así como los rasgos diferenciales entre unas y otras, para establecer una pauta clara en el estudio de la red viaria, sin dejar de reconocer que la amplitud del tema hace que

¹ Un ejemplo es el trabajo de C. Adams y R. Laurence, titulado *Travel and Geography in the Roman Empire*, publicado en 2001.

(Las normas de estilo de cita y bibliografía están adaptadas al Boletín del Seminario de Arte y Arqueología de la Universidad de Valladolid.)

² Este documento, bastante reciente en comparación a otros, se dató en el año 2006, al hilo de una exposición, a mediados del siglo I a.C., y en él estaría representada la Bética. Debido a que se encontraba en manos privadas no se pudieron llevar a cabo exhaustivos estudios, pero se sabe que en él también había descripciones de Éfeso, la ciudad del autor, así como dibujos explicativos del cuerpo humano y de algunos animales. En <http://www.celtiberia.net/es/biblioteca/?id=1176> (Consultado el 16/03/2016).

haya que dejar a un lado referencias que, a pesar de su interés, son, por su propia naturaleza, ajenas al tema central del trabajo. Estos elementos son, por ejemplo, las *mansiones*, la epigrafía, la naturaleza de los yacimientos relacionados con las calzadas, o los *uici* hispanos³, todos ellos muy importantes para comprender muchos de los datos que se obtienen en los estudios viarios. Asimismo, los puentes romanos tienen una historiografía propia, pero no por ello desligada de las vías, sino todo lo contrario. Pese a esto, el núcleo principal de esta revisión excluye esta línea, sin dejar por ello, cuando fuera necesario, de hacer una breve mención a estas importantes obras de fábrica.

Las fuentes utilizadas para realizar este trabajo se constituyen por las obras de mayor relevancia de cada autor, en las que se puede ver con mayor claridad la metodología empleada, o en las que se utilizan métodos innovadores. Por otro lado, la elección de los autores ha ocasionado una selección muy restrictiva, puesto que los investigadores que han indagado en el mundo viario han sido más de los que se pueden reflejar en un trabajo de estas características, y por ese motivo se han elegido los que nos pueden aportar mayores datos de cada región.

2. Historia del proceso investigador

2.1. Del siglo XVI a comienzos del siglo XX

Para poder comprender la situación actual del estudio de las vías romanas en general, y de *Hispania* en particular, es necesario detenerse brevemente a analizar el nacimiento de estas investigaciones y el motivo por el que empezaran a llevarse a cabo. Aunque sea algo complicado precisar un momento concreto, no hay duda en que debemos señalar el siglo XVI como punto de partida por haber sido en esta centuria cuando comenzó el interés por las Antigüedades o Anticuaria, es decir, por la Arqueología, de la mano, por ejemplo, de las guías de viajes, tan usuales en la época. Con todo, ya a finales del siglo XV se había intentado construir una Historia de la España antigua mediante el estudio de los monumentos romanos y

³ Los *vici* son zonas rurales que aparecen agrupadas y son dependientes de otra ciudad, pero que, a la vez, tienen autonomía en algunos aspectos. Según San Isidoro estarían organizados a partir de las vías y carecerían de murallas. Por otro lado, Grenier habla de la existencia de algunos servicios relacionados con el fin de las etapas de las vías de comunicaciones, denominando a estos espacios *vici routiers*. (Fernández, Salido, Zarzalejos, 2014: 120).

de las inscripciones latinas que se habían encontrado, lo cual cristalizaría en la publicación *Antigüedades de España* de Antonio de Nebrija (1499).

Este interés quedará patente en el siglo XVI, cuando el monarca Felipe II impulse el conocimiento de estos hallazgos y su posterior publicación en obras como las *Relaciones topográficas de Felipe II* (1578), en la cual se enumeraban los restos más significativos de las localidades españolas gracias a un cuestionario al que tenían que responder los habitantes de diferentes lugares. Obras similares serían las de Ambrosio de Morales o Jerónimo de Zurita. El primero, autor de *Las antigüedades de las ciudades de España*, publicada en 1575, toma muchos datos de la obra auspiciada por Felipe II; el segundo será el primer compilador del *Antonini Augusti Itinerarium*, usado posteriormente de modo general por todos los investigadores, como ocurrirá, por citar a sus impulsores más conocidos, con Eduardo Saavedra o Antonio Blázquez.

En este mismo siglo, dejando a un lado el trabajo de Wyngaerde, que consta de una serie de dibujos donde se pueden ver restos de época romana, y volviendo a las guías de viajes, no podemos olvidar el conocido *Repertorio* que realizó Pedro J. Viluga en 1546; el repertorio de Alonso de Meneses de 1576 o, ya en la centuria siguiente, el *Itinerario del Reyno de Aragón* de Juan Bautista de Labaña fechado en 1610, donde quedan recogidos mapas de toda la Península con valiosos datos sobre monumentos. Durante este siglo XVII decae algo el interés por las referencias arqueológicas, por más que hubiera en Europa un cierto impulso en la realización de viajes exploradores, sobre todo en Italia y Grecia. Por otro lado, se asiste a un renovado interés por los restos antiguos de los Estados emergentes debido a los sentimientos nacionalistas que se manifiestan en estas épocas.

Si nos adentramos en el siglo XVIII se constata el afán por identificar las ciudades tomando como referencia los nombres antiguos que aparecen en las fuentes clásicas. Surgen así los *Falsos Cronicones* y otros trabajos con alusiones a muchas clases de monumentos antiguos. Autores que destacan en la elaboración de estos últimos fueron Joaquim Traggia sobre Aragón (1792); Benito Jerónimo Feijóo con *Teatro crítico universal* (1726-1740) o Henrique Flórez, en cuyo trabajo, *España Sagrada*, que se empezó a publicar en 1742, se recopilaban una gran cantidad de datos obtenidos por él mismo y por sus colaboradores durante sus numerosos viajes.

Ya en el reinado del primer Borbón, Felipe V, nacen las Reales Academias o la propia Biblioteca Real, germen de la futura Biblioteca Nacional. Guarda relación con el interés de este

monarca por todo lo artístico, algo que también era patente en las grandes colecciones surgidas por entonces en Europa. En fechas posteriores aparecen los planes de carreteras elaborados por Fernando VI, quien pondrá en marcha, durante su reinado, un plan radial para unir diversos puntos de la Península con la capital de la corte, permitiendo el conocimiento de antiguos caminos y cañadas.

Bajo la corona de Carlos III se va a proponer la creación de las Reales Sociedades de Amigos del País, otro órgano importante para el estudio que aquí nos concierne ya que, gracias a las ideas propias de la Ilustración, fueron más allá de la erudición, como queda patente en el caso de Jovellanos, quien en sus viajes se detuvo a observar algunas vías romanas. Bajo este panorama de promoción cultural se impulsarán las excavaciones arqueológicas, las cuales ya no se encargan solo de describir o retratar monumentos, sino que también aspiran a sacar conclusiones de carácter histórico para poder acercarnos a la realidad de nuestros antepasados.

Debido en buena medida al impulso habido en Europa en busca de monumentos de la cultura grecorromana, con posterioridad al surgimiento de las Reales Sociedades, se asistirá en España a los llamados *viajes literarios* efectuados por todo el territorio nacional. Así, el afán por el estudio de la *Hispania* romana, por ejemplo, experimentará un impulso que ya no desaparecerá a lo largo del siglo XIX. Es ahora cuando podemos encontrar a los primeros estudiosos de las vías romanas, como lo fue el ingeniero de caminos Eduardo Saavedra u otros prestigiosos expertos europeos que van a enriquecer notablemente la investigación. Este florecimiento lo podemos ver en obras como el *Corpus Inscriptionum Latinarum*, de Aemilius Hübnner, con aportaciones sobre las ciudades y *conventus* de *Hispania*, junto con la recopilación de numerosas inscripciones fruto de su presencia en nuestro país desde 1869 a 1892. Además, este autor publicó *Nuevas fuentes para la geografía antigua de España* todavía de útil consulta.

No todos los avances de la Arqueología española vendrán de fuera, ya que en 1867 se crea el Museo Arqueológico Nacional, el cual recibió la mayor parte de las colecciones de piezas arqueológicas que hasta ahora se habían recopilado, así como las que en su día donó Carlos III. De esta manera, al quedar reunidas tanto las colecciones que habían estado gestionadas por los distintos gobiernos desde antiguo, como las colecciones de particulares que habían sido donadas, se despertaría un marcado interés, lo mismo por los lugares conocidos como por otros desconocidos hasta entonces. Ahora bien, habrá que esperar hasta el año 1912

para encontrar la Junta Superior de Excavaciones y Antigüedades, la cual daría carácter científico a la investigación.

2.2. Un hito en el conocimiento de las vías romanas de *Hispania*. Eduardo Saavedra y epígonos

Destacable a finales del S. XIX y comienzos del XX fue el hecho de que se empezara a planificar el estudio de las vías de una manera pre-científica. En este despegue tuvieron un papel destacado algunos autores que, con sus trabajos sobre los caminos, desarrollaron una metodología equivalente a la empleada por otros estudiosos europeos de prestigio. El primero de ellos fue Eduardo Saavedra; el segundo será Antonio Blázquez y, por último, merece ser citado el discípulo de este último, Claudio Sánchez Albornoz.

2.2.1. Eduardo Saavedra

Fue, entre otras aportaciones, el responsable del descubrimiento de Numancia y una figura tan relevante que llegará a ser Director de la Real Academia de la Historia. Precisamente el trabajo que le avaló para la entrada en la Academia fue la *Descripción de la vía romana entre Uxama y Augustobriga* para, más adelante, con motivo de su nombramiento, elaborar su discurso de ingreso, en el que hizo un estudio sobre el *Itinerario de Antonino*⁴, el cual supone el primer sistema organizado de estudio de las vías romanas de la Península. Por lo que se refiere a su *Descripción de la vía romana entre Uxama y Augustobriga* Saavedra analiza minuciosamente la calzada que une estas dos ciudades de la actual provincia de Soria, correspondiente a un importante sector del trayecto general que transcurría desde Astorga al valle del Duero, prosiguiendo por la Sierra del Madero, el valle de Queiles y Tarazona y, finalmente, por la actual provincia de Zaragoza (Fig. 1).

Para reconstruir la vía, Saavedra analizó meticulosamente cada tramo de calzada con la idea de vislumbrar cuál fue la dirección correcta; es decir, en función de las características del terreno y de los vértices geodésicos, determinar el paso por este u otro punto

⁴ Así en este discurso, leído el 28 de diciembre de 1862, Saavedra nos habla de “*las obras destinadas a facilitar la industria de los transportes*” (Saavedra, 1862, ed. 1914: 9), mencionando el papel jugado, en primer lugar, por los puertos y las colonizaciones y, en segundo lugar, por los caminos terrestres. Por otro lado se analiza la utilización de estos caminos, su sufragio por parte del Estado y de algunos particulares y su mantenimiento, para acabar repasando los aspectos más técnicos, incluyéndose la referencia obligada a los puentes. Será en la última parte en la que se ocupe del *Itinerario de Antonino* a propósito de “*la estadística casi exacta de las vías militares del Imperio*” (Ibidem: 29) donde se puede comprobar el carácter pionero de esta obra.

independientemente de presuntos alineamientos rectilíneos. Junto a esto Saavedra levantó un plano usando una brújula con eclímetro (o nivel de mano) para calcular el rumbo y la pendiente y así saber cuál era el desnivel elegido por los *gromatici*. Para documentar más a fondo su trabajo se valió de varios proyectos de carreteras, travesías, desecaciones de lagunas y mapas de obispos, como el de Osma y provincia, así como de mapas a escala 1/10.000 y dibujos de los elementos más destacados, incluidos como anexo en su trabajo (Fig.2).

Desde un punto de vista estrictamente arqueológico su estudio le llevó a reconocer las ruinas de *Uxama* y *Voluce*, así como el tramo que va entre estos dos lugares, a pesar de la falta de vestigios y la información dudosa que ofrecía el *Itinerario de Antonino*. Desde *Voluce* analiza también la calzada hasta Numancia, para lo cual se sirve de los restos materiales de los que dispone la zona y en especial de las inscripciones. Una vez en *Numancia* no podemos evitar ver que su interés en esta zona fuera mayor, ya que serviría para fijar definitivamente el emplazamiento de la ciudad celtibérica, que con anterioridad había llegado a estar reconocida, incluso, en Zamora. Después de su identificación inició unas excavaciones, si bien los primeros trabajos fueron los de Juan Bautista Erro en 1806.

Por último analiza el tramo hasta *Augustobriga* y la propia ciudad, el tramo peor conservado del recorrido soriano donde buena parte de la calzada fue destruida por las labores agrícolas, y es ahí donde la investigación de Saavedra, junto con el adecuado uso de la milla romana terrestre (1.480 m) logra su principal aportación. No es de extrañar que el reconocimiento tan preciso de la técnica constructiva le llevara a elaborar una tipología de caminos⁵ (Saavedra, 1879: 5).

A modo de conclusión sobre la importancia del papel de Saavedra en esta clase de estudios cabe destacar que hay pocas modificaciones respecto a lo propuesto por este autor, referidas ante todo a la localización de *Voluce* y a la rectificación de algunos tramos de calzada, una destacada aportación de Gonzalo Arias. Por otra parte, teniendo en cuenta las dudas que plantea la localización de *Augustobriga*, ya que eran pocos los vestigios y había diferentes cifras en las copias del *Itinerario*, debidas a las múltiples versiones de los copistas, el reconocimiento de los lugares por donde transcurre la vía es, sin duda, un trabajo muy meritorio.

⁵ Caminos enlosados (*stratis lapidibus*), afirmados (*iniecta glareae*) y explanados (*viae terrenae*), de los cuáles serán, los más abundantes para esta vía en concreto, los segundos.

2.2.2. Antonio Blázquez

La publicación más significativa de este autor, académico de la Real Academia de la Historia desde 1908, en la investigación de las vías romanas fue su obra *Nuevo estudio sobre el Itinerario de Antonino* (1892), en la que inicialmente critica el clásico trabajo de Parthey y Pinder, *Itinerarium Antonini Augusti* (1847), con el argumento de que las distancias reflejadas no se correspondían con la realidad. Blázquez va más allá al cuestionar, incluso, los estudios de Saavedra, Fernández Guerra⁶ y Coello⁷ los cuales, según él, tenían que ser corregidos radicalmente.

En su afán por dar a conocer su propia versión del *Itinerario de Antonino* determina un número de caminos que, bajo su punto de vista, estarían identificados adecuadamente y de los 34 citados en el Itinerario deja la cifra en 14. Para conseguir su propósito elabora una compleja combinación del número de millas entre las mansiones intermedias, de manera que coincida a su gusto con la expresada entre las dos *capita viae* del *Itinerario de Antonino* (Fig.3 y 4). Aun así, habría que tener en cuenta que los errores vendrían, según este autor, de no pocos fallos cometidos por los copistas, ya que la precisión de los romanos en estas cuestiones era para él indiscutible.

En definitiva, el trabajo de este investigador pretende ser una revisión y corrección de los trabajos que le precedieron, para la cual se sirve, entre otros argumentos, de las etapas marcadas por el exvoto constituido por otro itinerario, los llamados *Vasos Apolinales*, o las *Tabillas de Lépidio*, como señalará Roldán en su trabajo sobre la Vía de la Plata⁸.

2.2.3. Claudio Sánchez Albornoz

Este ilustre catedrático de las universidades de Barcelona, Valencia, Madrid y Valladolid también fue miembro de la Real Academia de la Historia, concretamente desde 1926. Aparte de su carrera política, cabe destacar su condición de prestigioso historiador de la Edad Media para cuyas investigaciones jugó un gran papel el conocimiento directo que hizo de algunas rutas empleadas en la conquista por los musulmanes, que aprovecharían ante todo las

⁶ Historiador, arqueólogo y epigrafista que dio respuesta al discurso de E. Saavedra con motivo de su ingreso en la RAH. Con su contribución se publicó un libro que llegaría a ser un gran trabajo de geografía antigua.

⁷ Cartógrafo que llevó a cabo las líneas generales de comunicación naval y ferroviaria de la Península.

⁸ Este autor menciona la obra de A. Blázquez, *Cuatro téseras militares*, en donde el autor había dado a conocer estas tablillas. (Roldán, 1971: 33).

calzadas romanas. Como obra ejemplar en este caso, sobresale el artículo *De Birovesca a Suessatio* en la *Revista de la Biblioteca, Archivo y Museo del Ayuntamiento de Madrid* (1931).

En esta publicación hace constar los autores que revisaron y corrigieron en buena medida sus trabajos. Uno de ellos fue su maestro Blázquez, al cual dedica gran parte de sus críticas. Entre ellas la polémica de algunos recorridos propuestos, como el de la vía entre *Sasamón y Briviesca*, de importancia para el conocimiento de algunos episodios como, por ejemplo, el asedio de la fortaleza de Amaya por Tarif ibn Malik (711-712) (Fig. 6).

A este propósito es significativo el argumento de Sánchez Albornoz cuando le reprocha su tarea exclusivamente de despacho, operando con mapas de líneas férreas para establecer las distancias frente a la observación directa del alumno⁹. En efecto, cuando estudiaron conjuntamente algunos tramos de la vía 34 (de Astorga a Burdeos) que visitó personalmente, Blázquez corrigió a su modo los datos obtenidos publicándolos en 1917 bajo el nombre de ambos.

Dejando a un lado las polémicas, Claudio Sánchez Albornoz será recordado sobre todo, ante la diversidad de hipótesis a las que se enfrentaba, por utilizar las fuentes medievales, cristianas y árabes, para identificar los caminos, ya que estos fueron utilizados en sus campañas militares (por ejemplo la campaña de la Morcuera¹⁰) y daban cuenta de ello en las crónicas. Fue, en definitiva, un pionero en compaginar diversas clases de fuentes literarias y escritas, no restringidas de modo exclusivo a la Antigüedad, como se venía haciendo hasta entonces, cuestión que aún hoy es de obligada estima al observar cómo la ingeniería romana fue aprovechada más allá incluso de la Edad Media, caso de algunos caminos Reales de la Edad Moderna.

⁹ “Desde 1916 D. Antonio Blázquez me asoció a sus estudios de vías romanas. Él realizaba las investigaciones preliminares en los mapas y en la bibliografía oportuna en cada caso, me informaba de ellas, acudía yo luego al terreno para realizar la exploración, y con mis noticias [...] escribía él luego las Memorias.” (Sánchez Albornoz, 1931: 4)

¹⁰ Esta batalla enfrentó a las tropas de Mohamed I de Córdoba y Ordoño I de Castilla cerca de Miranda de Ebro. La victoria fue de las tropas musulmanas, que aprovecharon la vía que pasa por Cerezo de Río Tirón y no cayeron en la trampa que les tendieron los cristianos en Pancorbo.

3. La renovación del estudio de las vías romanas en el último tercio del siglo XX

Es inevitable llegar a la conclusión de que los enfrentamientos habidos en el primer tercio del siglo XX quitaron protagonismo al conocimiento real de las vías antiguas. La guerra civil, además, paralizará las labores arqueológicas durante varios años. Habrá que esperar, prácticamente, a los trabajos de Roldán Hervás, que comenzaría a estudiar los aspectos de este campo con un análisis de las mansiones del Itinerario (1966) para, posteriormente, centrar su interés en la Vía de la Plata (1971) y, por último, analizar las fuentes para el conocimiento de las vías (1973), algo que ya había adelantado en su tesis doctoral y que aproximaría al conocimiento del *Itinerario de Antonino*, el *Anónimo de Rávena*, la *Guidonis Geographica*, los *Vasos de Vicarello* o las polémicas *Tabletas del duumviro Lépido*.

Cuando la Junta Superior de Excavaciones y Antigüedades desapareció comenzaron a surgir también los trabajos a nivel regional, centrados en recorridos particulares, como el ya citado trabajo de Roldán Hervás o algunas otras aportaciones de la mano de César Morán, también sobre la Vía de la Plata (1950) o, para el caso del territorio vacceo, de Federico Wattenberg (1959), entre otros muchos ejemplos. Todo esto conformaría la actualización del estudio en materia viaria de nuestro país.

Complementando todas estas aportaciones estarían los numerosos trabajos de Gonzalo Arias, que se publicarían entre 1963 y 2004 como núcleo del boletín *El Miliario Extravagante*. Es, por tanto, una etapa con mucha documentación al respecto de las vías romanas, que permite matizar y ampliar lo ya conocido.

3.1. José Manuel Roldán

El trabajo consiste, a grandes rasgos, en hacer un nuevo trazado de la vía de Mérida a Astorga, mediante la ubicación de las mansiones, la fotografía aérea, el análisis de miliarios y el estudio de las obras de fábrica. Aún hoy es un referente para el estudio de las vías romanas.

En esta tesis, titulada *Iter ab Emerita Asturicam. El Camino de la Plata.*, se mencionan los trabajos de Margary como ejemplo del estudio que aúna fuentes clásicas, mapas, fotografía aérea y prospecciones arqueológicas como, según acaba de citarse, punto de partida (Fig.7). En

su artículo *El Camino de la Plata: iter o negotium*.¹¹, nos habla de cómo se fijó en estos trabajos precisamente por ser los primeros que utilizaban la fotografía aérea como base de su documentación.

Respecto a la Vía de la Plata aborda cuestiones preestablecidas como lo fue, y sigue siendo, la epigrafía que la jalonaba o la naturaleza de su denominación. Así, por ejemplo, recoge la figura fundamental de Luis José de Velázquez y Velasco, que reunió materiales por toda España para escribir una Historia monumental y llegó a recopilar múltiples inscripciones¹².

En cuanto al segundo aspecto este trabajo presenta algunas diferencias notables respecto a los otros, ya que se intenta esclarecer el origen del nombre “Vía de la Plata”, algo que no había supuesto problema al estudiar otras calzadas. Para ello establece una comparativa entre la información que aporta el *Itinerario Antonino* y la que se obtiene del *Anónimo de Rávena*, en primer lugar, para luego contrastar otros posibles orígenes en las fuentes árabes, algo que hasta el momento no se había hecho (Fig. 11 y 12).

Otro aspecto importante es el de las escalas cartográficas utilizadas para el análisis de este trazado, ya que para este trabajo hay una gran diversidad de ellas, obtenidas además de distintas fuentes. Se puede decir, por tanto, que el trabajo de Roldán Hervás es pionero en el análisis profundo de todos los recursos disponibles para este campo, partiendo tanto de la parte filológica, como de la parte arqueológica, para contrastar ambas informaciones.

3.2. Las aportaciones de César Morán y Federico Wattenberg

En el caso del autor César Morán, dedicado, al igual que Roldán, a la Vía de la Plata¹³, se parte del motivo por el que se crearon los caminos y se analiza el concepto de “bienestar y estética” de estas vías hasta llegar a su uso durante época moderna. Dejando a un lado ciertas consideraciones algo discutibles, vemos que Morán parte sustancialmente del *Itinerario de Antonino* y, a través de él, identifica los elementos que conforman el objeto de su estudio. La diferencia radica en que plasma la existencia de muchos otros recorridos que no han sido recogidos en el *Itinerario* y que son identificados por las técnicas de construcción romana o los

¹¹ [...] y me llamó la atención el uso preferente que en ellos se daba a un instrumento aún desconocido en nuestro país en la investigación de vías antiguas, la fotografía aérea.” (Roldán, 2007: 1)

¹² (Roldán, 2007: *passim*) En este artículo se analiza la Vía de Plata desde un punto más “turístico”, ya que se intenta ver por qué ha conseguido el impulso para las investigaciones, si por ser una vía romana y tener importancia en sí misma, o por ser un recurso turístico que dé publicidad a las zonas por las que transcurre.

¹³ Su obra, publicada en 1950, se dedica a las antiguas vías de comunicación de la provincia de Salamanca.

puentes. Por otra parte, esta investigación se vio complementada con el reconocimiento de los restos sobre el terreno, algo siempre imprescindible a la hora de estudiar las vías.

El segundo caso, la obra de Federico Wattenberg, es un buen ejemplo de cómo una vía o, en este caso, todas las vías que conforman un territorio, se incluyen en un trabajo de amplias miras, para que el entendimiento de esos aspectos, en este caso referidos a la región vaccea, sea completo y se contextualice en todas las direcciones posibles. También refleja que la mayor parte de los restos de las vías romanas de la región vaccea están sin estudiar, o bien son mal conocidos, siendo el objetivo prioritario al que se enfrentó el de analizar la red de calzadas a partir de los itinerarios.

Aparte de explicar de manera detallada cuáles son las fuentes de estudio que utiliza, analiza los miliarios, que no son, en esta región, la clave para la existencia de vías romanas. En segundo lugar se llega a la certeza de que la romanización de esta zona, en torno al siglo II, fue el punto de inicio de la construcción de dichas vías. Además, hay que tener en cuenta la reticencia de Wattenberg respecto al valor de la milla romana, las cuáles no reflejarían el recorrido exacto. Para complementar todo esto, está el trabajo arqueológico, en buena medida insatisfactorio por ser estos caminos utilizados en momentos posteriores. Este último punto le llevaría a consultar los repertorios de caminos medievales, como el de Alonso de Meneses o Hernando Colón y a recurrir a los caminos de peregrinación como indicio de un antiguo camino romano (Fig.13).

Además, y como ya hicieron otros antes que él, se recurre a la toponimia y a los puentes, que vendrían a indicar los pasos "forzosos" a seguir por las vías.

3.3. Los trabajos de Gonzalo Arias y la creación de *El Miliario Extravagante*

La obra de Gonzalo Arias fue, en gran medida debido a la política, muy variada. Comenzó a trabajar sobre el tema de las vías romanas en el 1963, año en el que se publicó *El Miliario Extravagante*, un boletín para el estudio de las vías romanas y otros temas afines, como bien se indica en la portada de cada número. Este boletín, insuficientemente valorado por bastantes investigadores, experimentó varias etapas. La primera etapa agrupa los catorce primeros números, desde el año 1963 hasta el 1968, donde se pueden leer aportaciones de grandes investigadores, lo cual sirvió de impulso. Seguidamente se publicó el *Repertorio de*

caminos de la Hispania Romana en el año 1987, donde se fue recopilando una síntesis de todo lo publicado en el boletín. Nuevamente, en 1988, se publicarían volúmenes de *El Miliario Extravagante*, esta vez como continuación del repertorio y aplicando correcciones. Desde 1993 comenzaría una nueva serie de publicaciones, en las que se incluyó un completísimo mapa a color (Fig.14). La etapa final abarcaría desde el año 2000 al 2004, alumbrando el último número, que corresponde con el 91. Después de la desaparición de este boletín otros autores retomarían la publicación de “*El Nuevo Miliario*”, continuando así la labor de Gonzalo Arias.

Para ver más en profundidad el contenido de estos boletines utilizaremos como ejemplo el número triple publicado en noviembre de 1992. En él se realizan comentarios de obras recién publicadas, en los que se pueden ir reconociendo las ideas de Gonzalo Arias, como por ejemplo su admiración por el trabajo de Denis van Berchem, ya que demuestra que el *Itinerario de Antonino* no es un repertorio de caminos, algo que también defiende Arias. Otro tema que también se encarga de matizar es el de las *tablillas de barro*, a las cuales prefiere llamar “*del duumviro Lépido*”. Esta afirmación llevó a que autores como García y Bellido desacreditasen sus trabajos frente a otros que, caso de Roldán Hervás, los admitirían como válidos. Algunas de sus grandes aportaciones se ven también reflejadas en este número, como es su catalogación de las vías romanas, que aquí vienen identificadas con una letra y un número, según corresponda al *Itinerario de Antonino* (A); vías de la Bética (B); vías de la Cartaginense (C); vías interprovinciales Cartaginense – Lusitania (CL), entre otras.

En su *Repertorio de caminos de la Hispania romana* se ve, por otro lado, una edición ampliada del boletín de la primera etapa (1963-1968). En él se tratan los temas del origen de Madrid como cruce de dos vías; la nueva interpretación gramatical del *Itinerario de Antonino*; algunas propuestas de localización para diferentes *mansiones* de las vías Hispanas (*Iria Flavia, Norba, Castris, Valentia*, etc.); las vías romanas de Portugal, etc. Sus fuentes documentales abordaron el estudio de las vías, destacando entre ellas los mapas del Instituto Geográfico Nacional a escala 1:50.000, los mapas de Coello, o las fotografías aéreas de la USAF¹⁴ (1956). Con estos recursos planteaba una hipótesis sobre las distancias itinerarias; recababa los datos para después corroborarlos en el terreno y finalmente llegaba a fundadas conclusiones.

¹⁴ *United States Air Force*. Las fuerzas aéreas estadounidenses llevaron a cabo vuelos de reconocimiento en el año 1956. Ahora, gracias a la página gubernamental del Instituto Geográfico Nacional, www.fototeca.cnig.es, podemos consultar las imágenes que se captaron en esos vuelos.

Del año 2002 contamos con un artículo a modo de amplia síntesis, escrito por Gonzalo Arias, donde se muestran los “resultados finales” de todas las publicaciones de *El Miliario Extravagante* con las que se cuenta hasta el momento, dando una visión general de las conclusiones a las que llegó. De este artículo se puede deducir que su determinación por hacer un nuevo mapa de vías romanas venía de la desactualización de los ya existentes, que eran el de Saavedra de 1892 y el de Christian T. Reichard de 1819. Asimismo Arias establecía dos perspectivas a la hora de estudiar estas calzadas. La primera es la de los autores fieles a la tradición, que ensalzan el valor de las vías ya conocidas y la segunda es la de los autores que admiten nuevas ideas e incluyen otras vías en la categoría de “principales”.

Podemos concluir a partir de todos los escritos de Arias afirmando que el *Itinerario de Antonino* fue una recopilación de etapas que debió seguir un emperador o una tropa y no una recopilación de caminos, idea que en la actualidad está muy extendida. Por otro lado, se afirma la Teoría de los empalmes propuesta en 1963, que estaba relacionada con las terminaciones en acusativo, locativo o ablativo de las mansiones que se encontraban a los lados de las calzadas, teniendo en cuenta también que las vías irían, no de una *mansio* a otra, sino de un límite jurisdiccional a otro.

Otras aportaciones destacadas incluyen las diferentes medidas que estarían plasmadas en el Itinerario, es decir, las millas, las leguas gálicas y los estadios o la visión más actual de las vías, en relación con su reutilización o su destrucción en épocas posteriores.

4. Las vías romanas y la documentación arqueológica

4.1. Raymond Chevallier

Al margen de los trabajos enmarcados en el apartado anterior, cabe mencionar la numerosa información recabada a nivel regional y provincial, que unida a otras publicaciones dispersas en revistas, conforman un amplio panorama de investigación. Tendríamos, en definitiva, un gran número de trabajos sobre diferentes zonas de España, como son Galicia, Aragón o, más puntualmente, provincias como Guadalajara, Burgos, Cuenca, etc., que cubrieron en su momento muchas de las lagunas que tenía el estudio en nuestro país desde una perspectiva arqueológica.

Fuera de España hay que citar la importante obra de Raymond Chevallier que lleva por título *Les voies romaines*, publicada en 1972 por primera vez y reeditada en 1997. Su trabajo es muy extenso y abarca, no sólo las vías más cercanas a él, sino un amplio espectro de vías localizadas en todo el territorio del Imperio Romano. De esta manera encontramos apartados específicos sobre vías italianas, francesas, alemanas, belgas, holandesas, luxemburguesas o suizas, además de las vías de algunas zonas de Oriente y el norte de África. Entre estos estudios, el que más relevancia tiene para nosotros es el que dedica a la Península Ibérica (Fig.15).

Para la explicación de las vías de nuestro territorio, abarcando obviamente las naciones de España y Portugal, hace una contextualización histórica para explicar cómo y por qué se van a ir construyendo o aprovechando las vías y, para ello, se apoya en la obra de un compatriota, Pierre Sillières, gran conocedor del “Camino de Aníbal” y de las vías de la provincia *Baetica*. A partir de aquí se introduce otro contexto, esta vez cronológico, que se articula en torno a las etapas de la romanización, proponiendo una organización triple de las vías:

- “*Du Summus Pyrenaeus à Tarraco (Tarragone), Valentia (Valence), Carthago Noua (Carthagène), Castulo (Cazlona), de là vers Corduba (Cordobe), Emerita (Merida); éventuellement via Hispalis (Séville), et Gades (Cadix) ou Malaca (Malaga).*
- *De Tarraco à Caesaraugusta (Saragosse) – de là vers les Pyrénées- Asturica (Astorga) – embranchements pour Pompaello (Pamplona) et les Pyrénées ou Bracara Augusta (Braga) – Brigantium (La Coruña)*¹⁵.
- *De Caesaraugusta encore on allait à Legio (León), Salmantica (Salamanque), Emerita (possibilité d’itinéraire direct). De là à Olisipo (Lisbonne) ou Aesuri (Castromarim) et Pax Iulia (Beja).”*

Además del desarrollo histórico previo a esta organización da un claro esquema de cómo se habrían modificado las vías en los distintos períodos imperiales:

«Auguste et les Julio-Claudiens, dont l’action a été complétée par Trajan et Hadrien ; reprise en main après l’ « anarchie militaire », sous Maximien, Trajan Dèce, Valérien, Galien, Carin et au IV’s (Constance Chlore, Constantin II, Maximin Daia, Galère), mais il s’agit alors plus de propagande que de restaurations réelles.»

Con todo para Chevallier prima más el aspecto arqueológico y los datos obtenidos por fotografía aérea, además de la estimación epigráfica proporcionada tanto por los miliarios como por la consulta de los *Vasos de Vicarello* para el caso hispano y, por último, subraya la importancia de las vías de navegación fluvial y marítima, como también apuntaba Sillières.

¹⁵ Fig.16.

4.2. José Antonio Abásolo

El estudio se centra en las comunicaciones de la provincia de Burgos en un momento en el que las investigaciones ya tenían un carácter más científico. A partir de los trabajos de otros autores como Margary, Díez Sajurjo, Sánchez Albornoz, Roldán Hervás o Wattenberg va a intentar suplir la carencia de datos sobre la zona burgalesa, en buena medida obra de eruditos, deteniéndose en aquellos elementos importantes para la identificación de las vías romanas (miliarios, puentes, fuentes, etc.) y casi siempre con reconocimiento directo del terreno. La evolución histórica de los caminos junto con un cuestionario que se envió a todas las poblaciones, fue, asimismo, parte de la metodología para la red viaria burgalesa. Por último la cartografía de los itinerarios principales es un aspecto destacado de su investigación.

En sus conclusiones, partiendo de todas sus características, hace una distinción entre vías principales, que serían las que tienen fines militares y comerciales y otras vías, que son las que conectarían zonas de ocupación menos relevantes. Para estudiarlas se da mucha importancia a la topografía y a los yacimientos, siempre relacionados con los caminos romanos y se dan una serie de pautas para la identificación de las mismas que guardan relación con su técnica constructiva (búsqueda de la horizontalidad del trazado, fundamentalmente), con su toponimia (referencias que incluyen el término “Antiguo” o “Calzada”) y con las características que se pueden ver mediante cartografía y fotografía aérea gracias al crecimiento diferencial de vegetación o cambios en el relieve. Por último se comprueban los datos con prospecciones sobre el terreno.

De forma complementaria se lleva a cabo el estudio de otros elementos vinculados a las vías como son las fuentes y los puentes, los cuales son identificados debido a una serie de características constructivas propias de la ingeniería romana que permiten encuadrarlos en esa época, pese a que hayan podido sufrir, como en el caso de las vías, reparaciones que, además, confirman su uso en épocas posteriores.

Por tanto podemos ver cómo, para la identificación de las vías Abásolo se basa en su técnica constructiva y su toponimia, además de la identificación *in situ*, sin ignorar la documentación medieval. Es decir, además de utilizar fuentes clásicas también acude al Camino de Santiago, la Cosmografía de Fernando Colón o itinerarios de época moderna. Esto se completa con la utilización de mapas de diversas escalas, entre los cuales menciona el Mapa

militar de España (1/200.000), los mapas del Instituto Geográfico y Catastral (1/50.000) y los catastros de las delegaciones provinciales de Hacienda (1/25.000) (Fig.17 y 18).

Por último incluye un mapa de la provincia de Burgos en época romana donde señala las vías, tanto del Itinerario como otras no reflejadas en él, además de mansiones, miliarios, puentes, epígrafes, yacimientos, etc.

4.3. Juan Manuel Abascal

Para este autor, el estudio de las vías romanas abarca también el estudio de otros elementos que tienen relación con ellas, como son los puentes, los miliarios, los trazados interurbanos o los caminos anteriores a la llegada de Roma a la Península. Para poder llegar a todo esto, aboga por un cambio en las técnicas de investigación, que pasarían de tener como objetivo, ya en el siglo XX, la demostración del origen romano de los caminos, a utilizar ciencias auxiliares para identificar de una manera más completa las vías a mediados de este siglo (Fig. 22). Después de este gran avance, se incluirían otros métodos, como el de la fotografía aérea.

Abascal aplica un método de estudio que consiste en interpretar la fotografía aérea y la toponimia y complementarla con los testimonios *in situ* de todo el que tenga datos sobre la zona. Una vez recogidos los datos se acomete la prospección arqueológica y se intenta determinar el papel histórico que jugaron en la Antigüedad. Para la provincia de Guadalajara en concreto separa su estudio en tres zonas: la zona norte; la Meseta Central y la zona meridional (Fig.21).

En la primera zona, que califica de Castilla la Vieja, encuentra mayor densidad demográfica y de trazados, en la segunda incluye Guadalajara y Madrid y, por último, el espacio meridional abarca los descubrimientos de Toledo, Cuenca, Ciudad Real y Albacete, que dejarían un nudo de comunicaciones que va de norte a sur.

De la misma manera divide su método de trabajo. En primer lugar se estudia el material antiguo, pero también la fotografía aérea, que vale tanto para confirmar, como para rastrear vías inaccesibles. Asimismo se localizan algunos puntos mediante la cartografía y, por último, se buscan puentes y otros elementos relacionados, ayudándose de la prospección arqueológica.¹⁶

¹⁶“Así nuestro trabajo de campo consistió en el reconocimiento metro a metro de la mayor parte de los trazados, y el estudio de los mismos en relación con los restos romanos que fueron apareciendo a nuestro paso.” (Abascal, 1982: 22)

Esto se comprueba claramente en las excavaciones de Gárgoles de Arriba, sobre las que publicó un artículo, donde aparecieron recogidos datos previos, recopilados por Coello (Abascal, 1984:416), y se completaron mediante el estudio epigráfico (miliarios) como estratigráfico (Fig.19).

Algunas otras aportaciones de Abascal consisten en la identificación de las cañadas y las calzadas; el estudio de la ubicación de las mansiones y otros lugares citados en los Itinerarios y, como excelente epigrafista, la “autopsia” de los miliarios (Fig.20). Por otro lado se habla del valor de la milla, citando a otros autores y sus propuestas, siendo la opinión de Roldán Hervás la más compartida por el autor.

4.4. Xosé Manuel Caamaño

Para su libro *As vías romanas* consulta autores ya citados en el presente trabajo¹⁷ y nos habla no sólo de los caminos de época romana, sino también de los ya existentes en ese momento, así como de las técnicas de construcción, dando a este apartado una relevancia mayor que en otros estudios anteriores. Pese al título, un tanto general, el contenido nos revela el estudio de las vías romanas de la actual Galicia.

Para poder llegar a las conclusiones finales el autor empieza el trabajo analizando las vías prerromanas, a las cuales ya dedicó un artículo en el volumen de los años 1977-78 en la revista *Gallaecia* para comprobar su posible reutilización en época romana (Caamaño, 1979).

Respecto a estos caminos prerromanos, a pesar de la escasa información arqueológica, confirman en Galicia la existencia de una red viaria al igual que en otros lugares del Imperio. Caamaño se basa también en los estudios de Chevallier (utiliza, completando sus argumentos de forma gráfica, el mapa de comunicaciones) para la Península llamando la atención acerca de los testimonios relacionados con la Guerra de las *Galias*, en los que César hace referencia a caminos empedrados. Estas rutas estarían presentes en Galicia en los caminos naturales.

Además de las fuentes clásicas analiza otras de épocas posteriores, como el camino de Santiago, la Cosmografía o los repertorios de caminos e itinerarios modernos, como ya veíamos en otros investigadores. De la misma manera se usa la cartografía, diferenciando la información que pueden aportar unos y otros mapas dependiendo de la escala. Por ejemplo la escala

¹⁷ Se basa en los trabajos de Abásolo, Álvarez, Blázquez, Chevallier, Roldán, Sanjurjo, etc.

1:200.000 se utilizaría para ver los rasgos geográficos (Fig.23), mientras que otros de escala 1:50.000 o 1:25.000 se utilizarían para aspectos más específicos. Entre los mapas antiguos a los que recurre se encuentra el del Instituto Geográfico y Catastral, pero también otros del siglo XVIII y los utilizados para la construcción de las líneas de ferrocarril¹⁸.

Por otro lado, utiliza planos de calzadas, aunque nos aclara que en algunos se percibe una falta de conocimiento toponímico gallego, como ocurre con los estudios de Estefanía Álvarez, Rivas Fernández o Rodríguez Colmenero. La toponimia, por tanto, será un elemento importante que se incluye en el proceso de investigación, acompañada de la documentación medieval y la fotografía aérea, confirmada por el trabajo de campo. A modo de anexo incluye un mapa de las vías de la comunidad gallega, así como los dibujos de algunos puentes (Fig.24).

4.5. Ángeles Magallón

Uno de los trabajos más relevantes, en cuanto al estudio de las vías a nivel regional se refiere, es el de María de los Ángeles Magallón sobre la red viaria de Aragón (Magallón, 1987), surgida, inicialmente, de la necesidad de conocer ciertos movimientos políticos y militares de la Edad Media (Fig.26). El panorama inicial mostraba que las vías no seguían pautas constructivas romanas con la circunstancia añadida de que el número de miliarios conocidos era pequeño, lo cual era una limitación para conocer con exactitud la cronología de estas calzadas. Asimismo, el *Itinerario de Antonino*, al no reflejar las vías secundarias, obligaba a la actual catedrática de Arqueología de la Universidad de Zaragoza, a una intensa prospección viaria. La historiografía aragonesa es el punto de partida de su trabajo, estudiando primero a Jerónimo de Zurita o a Coello, por ejemplo, puesto que son dos de los autores que se relacionan con las comarcas aragonesas y aportando datos de carácter cartográfico en segundo lugar. También consulta a otros autores, como Labaña, por su famoso mapa de Aragón.

Después del análisis historiográfico, presente en todos los trabajos de carácter arqueológico de esta etapa, como estamos viendo, se procede a analizar en profundidad la siempre variopinta información. De esta manera Magallón elabora el trazado de las vías de Aragón, junto con otras estructuras que las acompañan, como son los puentes y explica los

¹⁸ Algunos de estos mapas son el de Galicia de Tomás López (1777) y la Carta Geográfica de Galicia de Domingo Fontán (1845).

aspectos topográficos, incluyendo mansiones, o simplemente las características del paisaje condicionantes del trazado de los caminos romanos.

La estructura del trabajo se organiza atendiendo a que se dispone de pocos materiales y que la información de algunos tramos está más elaborada que otros. Por este motivo se analizan primero los elementos para el conocimiento de la red viaria con las fuentes y en segundo lugar se va a hacer un “ensayo de reconstrucción”. Los datos recogidos serían las calzadas que se mencionan en el *Itinerario de Antonino* y las que se dan en el *Anónimo de Rávena*. A esta información se unirían las calzadas que se conocen gracias a la documentación epigráfica y a partir de estos trabajos la autora elabora su trabajo. Magallón nos ofrece las fases de construcción de las vías, así como una división por etapas de la historiografía en torno a ellas (Fig.25)¹⁹. Para completar este trabajo utiliza aportaciones de otros autores, como Roldán, cuyo mapa adjunta.

Aragón, fundamentalmente la cuenca del río Ebro, dentro del contexto de la romanización peninsular y debido a sus tempranos contactos con Roma (fundación de *Caesaraugusta*) desarrolló una destacada trama viaria y, a través del valle del Jalón, sirvió para proyectar el fenómeno romanizador en el interior peninsular. En adición se estudian las fuentes antiguas, escritas y arqueológicas, se usan las técnicas de fotografía aérea y el filtrado óptico como metodología específica. Esto permite establecer un esquema del trazado viario, que se va a completar con los fotogramas aéreos del Servicio Fotográfico del Ejército.

4.6. Santiago Palomero

El trabajo sobre la provincia de Cuenca abarca mucho más que el estudio de las vías romanas de esa zona, puesto que arranca con un análisis geográfico en profundidad para, a partir de él, concluir los motivos por los que cada calzada se construyó en el lugar en el que actualmente la hemos hallado.

En primer lugar, se relaciona la creación de las vías de la actual provincia de Cuenca con el impacto romanizador y, a partir de aquí, se establece una metodología basándose en los trabajos de Roldán Hervás y Abásolo, comenzando por un estudio previo, referido al

¹⁹ La primera etapa sería, como se ha comentado, la que comienza en 1892 con el discurso de Saavedra y concluye en 1925 con el final de la actividad de la Junta Superior de Excavaciones y Antigüedades; la segunda, después de un vacío informativo, incluiría las aportaciones provinciales.

poblamiento y, por último la investigación de las vías. Con ello el autor pasa al laboratorio, donde ya se analizan las fuentes escritas y epigráficas desde la Antigüedad hasta la época contemporánea y se comprueban con el trabajo en el terreno. Además se utilizan los mapas topográficos a 1:50.000 y los fotogramas ya empleados con anterioridad del vuelo americano de 1956.

Palomero deja así dos claros apartados de estudio, que comprenden, primero, las comunicaciones del Levante y la Submeseta Sur y segundo, las comunicaciones entre Andalucía, Aragón y el Levante a través de esta Submeseta Sur. Para llegar a ellos aborda el análisis de los caminos prerromanos, los cuales están poco delimitados y se hacen unas conclusiones a partir de la descripción geográfica, la red hidrográfica y el clima, suelo, flora y fauna. Se sabe, por tanto, que las regiones occidentales (Alcarria y la Mancha) fueron las más favorecidas por las vías. Las calzadas secundarias de la zona oriental atendieron, en una región de relieve accidentado, a necesidades mineras y madereras (Fig.27).

Para hablar del poblamiento toma como referencia a Chevallier y analiza los restos desde la Prehistoria, aunque de forma sintética, que van desde el Paleolítico Inferior hasta la época Ibérica, por más que no contase con un preciso estudio sobre las comunicaciones durante la época prerromana.

En el estudio que, propiamente, se refiere a las vías romanas hace una pormenorizada historiografía donde reconoce diferentes escuelas de investigadores: una escuela alemana, otra inglesa y otra más francesa, que se caracterizan por tener métodos propios desde el Renacimiento.

En cuanto al estudio de las fuentes nos encontramos con un sistema que ya estaba consolidado por los trabajos previos. Se analizan las fuentes antiguas, medievales, modernas y contemporáneas, se cotejan con las fotografías aéreas, se comprueban en el terreno y se analizan los epígrafes encontrados y, para concluir, otras obras de fábrica (puentes, fuentes, aljibes, alcantarillas, etc.).

4.7. Pierre Sillières

El trabajo de Sillières comenzó en 1973 cuando la Casa de Velázquez le encargó, como tema de su tesis doctoral, el estudio de las vías de la provincia.

Les voies de communication de l'Hispanie Meridionale, es una obra de gran extensión y, por tanto, todos los apartados que en él se incluyen están elaborados en profundidad. En primer lugar, se hace un repaso de toda la historiografía de las vías, donde están recogidos todos los autores que ya hemos visto, para llegar a la conclusión de que existe un gran desequilibrio en los estudios hispanos. A continuación, esta historiografía es completada en otros capítulos por las fuentes griegas y latinas, en las que incluye a *Estrabón*, *Plinio el Viejo*, *Pomponio Mela*, *Ptolomeo*, etc., y por las medievales y modernas, es decir, las crónicas, textos legislativos, fuentes árabes, fuentes cristianas, guías de viajes y trabajos de anticuarios, entre otros.

Andalucía es afortunada al respecto por lo que, partiendo de la idea de que el Guadalquivir es el corazón de la parte meridional de España, podrá detenerse en el *Itinerario de Antonino*, pero también en el *Anónimo de Rávena*, los Vasos de *Vicarello* y la *Tabula Peutingeriana* (Fig. 30 y 31). El primero de estos documentos, al que califica como “colección de itinerarios”, habría aportado las etapas intermedias y las distancias, totales y parciales, de catorce trayectos de esta zona sur, aunque omitiendo algunos otros que se habrían obtenido del *Anónimo de Rávena*. Tampoco pasa por alto la “Teoría de los empalmes”²⁰, con la cual sí está de acuerdo, ya que nos menciona las diferencias entre las mansiones indicadas en nominativo²¹, acusativo y ablativo, aunque con algunas excepciones. Por último, y para fijar las cronologías, acude a los datos de los *Vasos de Vicarello*.

A continuación, estudia los miliarios, de una forma muy completa, y explica, por ejemplo, cómo se reparten por el territorio, sus formas y dimensiones o la manera en qué podemos encontrarlos (Fig.29). De esta manera se proporciona una diferenciación entre los distintos tipos de inscripciones que pueden encontrarse, distinguiendo las que están en nominativo, dativo o ablativo; las que tienen fórmulas propias de la tetrarquía; etc. Para ello también se apoya en la toponimia, en cuyo apartado nos aporta la diferencia entre algunos términos que podemos encontrar estudiando las vías, como son “arrecife”, “calzada”, “Vía de Aníbal” o “Vía de la Plata”²².

²⁰ Conocida también como “Interpretación gramatical del Itinerario”, esta teoría fue elaborada por Arias y Hurtado y se basa en que si la terminación de una *mansio* va en acusativo en un texto es porque las mansiones no están junto a la vía, si no que se encuentran alejadas.

²¹ Para otros autores la desinencia que marcaría el cambio sería el vocativo.

²² Para hablar sobre el topónimo referido a la Vía de la Plata se vuelve a las aportaciones de Eduardo Saavedra sobre el origen del nombre, griego o romano.

Las obras de fábrica también tienen especial relevancia y así nos lo deja ver con una gran recopilación, por ejemplo, de puentes, los cuales organiza por su origen romano o por ser “falsos romanos” (Fig.32). Estas obras se incluyen en los vestigios, conocidos en gran parte por el uso de las fotografías aéreas recopiladas de los vuelos de 1946 y 1956²³; los mapas del Instituto Geográfico Nacional a 1:30.000 y 1:15.000 y otros mapas de los Ministerios de Agricultura y Economía. Todo ello es analizado con ayuda del estereoscopio²⁴.

Su metodología, rigurosa, y la dedicación, a tiempo completo, al tema de investigación, quedaron traducidas en un destacado libro, referencia inexcusable para los posteriores estudios viarios, donde se observa una síntesis precisa entre textos literarios y epigráficos, conocimiento del terreno y excavaciones puntuales. Los resultados quedan plasmados en una documentación gráfica más que notable (Fig.33).

4.8. Enrique Cerrillo

Una de las líneas de su investigación son las vías romanas en Extremadura, particularmente sus trabajos sobre el Camino de la Plata a su paso por Cáceres (Cerrillo, 2008), con los que elabora un nuevo trazado que demuestra su paso por el casco urbano de la ciudad (Fig.34). Partiendo de la idea de que esta vía no es una calzada, sino un camino, por su falta de pavimentación y mediante la utilización de los sistemas de información geográfica, conocidos como SIG, ha perfeccionado notablemente el estudio de las vías romanas.

Suya es la definición de “Arqueología de papel”, para el conjunto de la documentación literaria, cartográfica, etc., con el fin de reconstruir aquello que ahora falta. Un ejemplo sería su artículo *Viajeros por el camino de la Plata. Textos* (Cerrillo, 2014). En el dicho trabajo se profundiza en el Camino de la Plata a partir de textos que van desde el siglo XVI hasta el siglo XIX. La elección de estos siglos se debe a que Cerrillo considera que el conocimiento de la caminería hispánica no comienza en la Edad Media, sino que ocurre en el Renacimiento con autores como Nebrija, Ginés de Sepúlveda o Esquivel.

Además se van a consultar las crónicas de viajes por contener relaciones de antigüedades y otros textos que aportan datos sobre los puentes y sus correspondientes reparaciones durante

²³ Las fotografías de 1946 a escala 1:40.000 y 1:44.0000; las de 1956 a escala 1:30.000.

²⁴ Según la RAE: 1. m. Ópt. Aparato en el que, mirando con ambos ojos, se ven dos imágenes de un objeto, que, al fundirse en una, producen una sensación de relieve por estar tomadas con un ángulo diferente para cada ojo. (<http://dle.rae.es/?id=Gq8cuD2>. Consultado el 10/02/2016).

el siglo XVIII, a raíz de la mejora emprendida en los caminos. Podemos ver, además, en este artículo, cómo se completan estos textos con el análisis de la cartografía, a partir de la cual se elaboran tablas con las duraciones estimadas de los viajes entre *mansiones*.

Cerrillo, naturalmente, cuenta con la información proporcionada por autores modernos, como son Hübner, por haber realizado estudios en torno a la fundación de *Norba* y Roldán Hervás por su estudio de la Vía de la Plata. En resumen, su estudio de la documentación, con las primeras referencias escritas sobre esta vía a su paso por la provincia extremeña supone trazar un nuevo recorrido que no se corresponde con el que le muestran los fotogramas de 1956, con lo que llega, además, a la conclusión de que no hay restos romanos originales en Cáceres, ya que las sucesivas reparaciones de Época Moderna y Contemporánea, acaecidas en invierno, los han hecho desaparecer.

5. La investigación actual de las vías romanas en Portugal

5.1. Vasco Gil Mantas

Gil Mantas es considerado el especialista más cualificado en los últimos años en cuanto a vías romanas de Portugal se refiere (Fig.35). Su trabajo sobre la red viaria del país luso, publicado en el año 2008, detalla los progresos que se han experimentado en el estudio de las calzadas lusas, respecto a los avances que se han llevado a cabo en España, ya que el atraso es muy evidente, como él mismo hace constar, en cuanto a la metodología de trabajo se refiere. Esto es debido, en gran parte, a la rémora que ha supuesto la tardía adopción de los nuevos métodos de investigación viaria, como es la fotografía aérea, la cual se venía usando en España desde hace varias décadas, pero no en Portugal.

De esta manera, podemos observar cómo se ha producido el paso de una metodología, que podría considerarse arcaica, a otra más actual aplicando las innovaciones presentes. Es decir, se van a reconsiderar las calzadas teniendo en cuenta estas mejoras, como lo fueron las aportaciones de los trabajos de Roldán Hervás y la aplicación de los mismos por Pierre Sillières. De esta manera y para generar las hipótesis de trabajo se cuenta con la necesaria observación del terreno así como la consulta de las fuentes escritas.

Por otro lado contamos con unas obras de referencia muy necesarias, puesto que en Portugal observamos que las intervenciones de emergencia, hechas en ciertos puntos del país,

limitan los proyectos de investigación. Esto se compensa con estas obras, como son las de Alarçao, de carácter general, o de Lemos, Rodrigues, Carneiro o Bilou, de carácter regional, que completan las lagunas informativas que pudieran provocar estas circunstancias.

En conclusión, podemos ver cómo se están produciendo notables progresos gracias a proyectos regionales o bien a la valorización turística de los elementos viarios. Gil Mantas realiza una gran labor de investigación, en la línea que ya veíamos, con los investigadores españoles, ayudando a actualizar los estudios lusos (Fig.36).

6. Aportaciones de la Ingeniería al estudio de las vías

6.1. Isaac Moreno Gallo

Uno de los trabajos que marca la línea de investigación del ingeniero Moreno Gallo es *Descripción de la vía romana de Italia a Hispania en las provincias de Burgos y Palencia*, publicado en el año 2001. En él deja clara la importancia de esta vía por considerarla como la primera carretera construida como tal, además de una “columna vertebral” de comunicaciones en el norte de la Península.

Parte de que esta vía tiene tanto tramos olvidados, como tramos destruidos u otros que siguen siendo utilizados en el ámbito rural. Además, se dan varios posibles nombres para ella atendiendo a su función original. El primero de ellos sería “Vía del Oro”, ya que por ella se transportaba el material aurífero hasta Tarragona para ser llevado a Roma después. El segundo de los nombres es el de “Camino de Augusto”, ya que el autor opina que por él se desplazó el emperador hasta *Sasamon* durante la guerra con los cántabros, aunque la opinión del mayor especialista sobre *Agrippa*, Roddaz, es que no fue así. Sin embargo, pese a estas denominaciones, opta finalmente por denominarlo como aparece en el *Itinerario de Antonino*, es decir, “Vía de Italia a Hispania” (en realidad desde Milán, *Mediolanum*, a León, *Legio*). La calzada, si bien plenamente funcional durante el dominio romano, habría experimentado una decadencia simultánea a la caída del Imperio y no se habría utilizado más, a excepción de algunos tramos aprovechados como parte del Camino de Santiago²⁵.

²⁵ Para el autor, el uso de esta vía como Camino de Santiago está limitado por la dominación islámica de buena parte de él.

Hay dos aspectos que marcarían el desarrollo de este trabajo. Por una parte el historicista, que nos daría una idea sobre los orígenes del camino y por otra parte un aspecto más técnico, que consiste en el análisis de la infraestructura. Pese a ello el estudio comienza como los que calificamos de “regionales”, puesto que se parte del análisis de documentos que abarcan desde la época antigua, hasta la época contemporánea. Este sería el primer punto de la metodología empleada y se analizan el *Itinerario de Antonino*, documentos medievales como son el Becerro Gótico de Cardena o el Cartulario de Oña; repertorios de caminos en los que podemos ver la división entre “caminos de rueda” y “caminos de herradura” y que sirven para comprobar la continuidad de las calzadas; además bibliografía moderna haciendo hincapié en los artículos de revistas especializadas; proyectos de carreteras para el estudio de tramos dañados y, por último cartografía y fotografía aérea (Fig.37 y 38).

En el aspecto cartográfico hace una “preselección” de aquellos planos cuyas escalas permiten ver los detalles más en profundidad, es decir los planos de los siglos XVIII y XIX, la cartografía militar y civil de principios del XX, sirviendo los mapas a escala 1:50.000 para comprobar la orografía y, por otra parte, la cartografía militar digital para representar los recorridos (Fig.41). Complementándolo estaría la fotografía, usada para los tramos más oscuros y para el estudio de las antiguas parcelaciones (Fig.40).

Como segundo punto de la metodología empleada por Moreno se recurre a la arqueología, relacionándolo expresamente con el porqué del nacimiento de estos caminos. De esta manera se utiliza esta disciplina para desvelar la importancia de los yacimientos relacionados con un trayecto, determinar trazados que no se pueden comprobar a simple vista, recopilar todos los yacimientos que puedan tener algún interés o identificar restos de otras épocas que determinen la continuidad de la vía. Por otro lado, no se observa análisis alguno de las columnas miliarias. Aun así, esta carencia se suple con el estudio de las millas y su correspondiente corrección donde fuera necesaria. Por último, parte también de este bloque metodológico, está la prospección, que le da, desde su punto de vista, buenos resultados.

6.1.1 La web “Traianvs” y el trabajo en las redes sociales

La página web de *Traianvs*²⁶ es una de las más completas en cuanto a material bibliográfico se refiere y se presenta a sí misma de la siguiente manera:

“Portal técnico en el que investigadores de la ingeniería romana, procedentes del ámbito de la Ingeniería Civil y la Arqueología, exponen sus trabajos y los dan a conocer a la opinión pública. Cada autor es responsable de las opiniones por él vertidas, firma su artículo y se reserva los derechos de autor y copia”²⁷.

De este modo, esta página web, pionera en su formato, nos ofrece una amplia lista de trabajos referentes a la ingeniería romana, que se divide de la siguiente manera. En primer lugar cuarenta artículos referentes a las *uiaae*; seguidos de treinta y tres sobre *aquae* y diecisiete de *pontes*, siendo los que más volumen de bibliografía presentan. Por otro lado, hay otros sobre *metalla* (9); *saepto fluminum* (7); *portus* (7); *urbes* (5); *administratio* (4); *ars mensoria* (4); *machinae* (3); *munitio* (2).

El apartado de vías, por su parte, cuenta con trabajos enfocados desde diferentes puntos de vista que van desde 1728, como es *Histoire des grands chemins de l’Empire Romain* de Nicolás Bergier, hasta otros actuales, pero también se recopilan otros fundamentales como es el de Saavedra. Además, hay aportaciones de investigadores como Manuel Durán o Carlos Nárdiz sobre la Vía Nova en la Serra do Xurés, en *Gallaecia*²⁸. Por otro lado esta página se complementa con una cuenta en Facebook en la que se comparten noticias sobre el mundo romano.

Esta web no será la única que dirija Moreno Gallo, ya que contamos con <http://viasromanas.net/>, en la cual podemos encontrar mucha información acerca de las vías de la Comunidad Autónoma de Castilla y León.

En definitiva, la página web de *Traianvs* es un recurso importante para los investigadores de estos campos de la Historia de Roma aunque es cierto que, en apariencia, puede resultar un portal algo limitado por la diferencia de formatos de los documentos a la hora de ser publicados en la red y por la ausencia en sus filas de muchos profesionales universitarios con destacadas aportaciones en la materia.

²⁶ <http://www.traianvs.net/index.php> (Consultado el día 22/02/2016).

²⁷ <http://www.traianvs.net/textos/autores.htm> (Consultado el día 22/02/2016).

²⁸ En este caso no existe la posibilidad de descargar el contenido en formato PDF como sí ocurre con otros documentos.

6.1. Carlos Nárdiz

Dentro de la investigación de las vías romanas es necesario incluir el estudio de los puentes y de ello es buen ejemplo Carlos Nárdiz, puesto que se ocupa de ambos aspectos como parte de un mismo tema. Para ello llevó a cabo una propuesta de recuperación de las vías de Galicia, plasmado en un artículo (Nárdiz, 2004), en el que valora todos los elementos, tanto rurales como urbanos, de las zonas que atraviesan las vías. De este modo realiza una aproximación con tres vertientes, entre las que se encuentran la legislativa, para inventariar y catalogar; la urbanística, en la que se incluyen los planes municipales y la de rehabilitación o recuperación del patrimonio.

Un aspecto destacado de estos trabajos es el hecho de que no acepta el estudio de las vías de manera documental, es decir, para él la consulta de la documentación escrita no sería suficiente y sería necesario acudir a la ingeniería y a los planes urbanísticos, dejando ese primer campo como algo complementario.

Es importante para su trabajo en la comunidad gallega el uso de la cartografía, la cual divide en tres ámbitos. El primero abarca los planos del siglo XVI, que reflejan las ciudades y villas. En segundo lugar están los planos de los reinos, del siglo XVII; y, por último, los planos de obispos, del siglo XVIII, que se completa con los planos de carreteras de este mismo siglo y del siguiente para identificar la red de caminos de origen medieval.

La documentación histórica manejada va a ser la referente a viajes (*Codex Calixtinus*) y a relatos de peregrinación por el Camino de Santiago y de igual manera, se va a complementar con cartografía (Fig.42). En primer lugar se utilizan planos a escala 1:200.000 y del Instituto Geográfico y Catastral, que conforman la base de consulta, si bien para Nárdiz es más adecuado el uso de otras escalas, como es la de 1:25.000, empleada en sus estudios sobre los puentes romanos en colaboración con Durán y Alvarado. Pese a resultar más útil se va a recurrir a la cartografía a escala 1:5.000, que está disponible en formato digital para las Comunidades Autónomas, incluyéndola en un Sistema de Información Geográfica para elaborar un atlas digital de patrimonio y a otra cartografía de escala 1:2.000.

7. El estudio de los puentes romanos

7.1. Carlos Nárdiz

Nárdiz, como ya veíamos, se ha dedicado al estudio de los puentes romanos y ya en 1989 publicaba junto a Manuel Durán y a Segundo Alvarado el libro *Pontes Históricas de Galicia*, continuada por una publicación de vías y por otra, en 1991, sobre los puentes en Galicia. De este modo se había realizado el inventario de todos ellos, así como su diferenciación por etapas, antigua o medieval, sobretodo. Paralelamente, se fue elaborando un mapa de vías de la comunidad y un estudio que estaba enfocado a determinar el porqué de la localización de los puentes.

La teoría que elaboró en torno a la construcción vendría a decir que la cimentación dependía de los sedimentos sobre los que se sustentaría, determinando de qué material iba a ser construido, en general la madera. De igual modo se prueba que se utilizaba roca local que se ubicaba en el lugar concreto donde se iba a erigir, comprobando que los que están contruidos de esta manera han sido más resistentes al paso del tiempo. Por otro lado se habrían excavado los ríos en busca de los lechos rocosos.

Todo esto habría sido explicado ya por *Vitruvio*, fuente clásica de obligada consulta si se quieren conocer los procesos de construcción de los puentes en la Antigüedad, al igual que otros tratados del siglo XVI. Sin embargo, para conocer bien lo referente a este elemento hay que conocer también cómo se gestionaba el agua, ya que se empleaban muchos recursos de extracción, como el tornillo de *Arquímedes* o las norias y Nárdiz elabora un listado de limitaciones de los mismos.

7.2. Manuel Durán

Para Durán el estudio de los puentes romanos requiere de la presencia de expertos en construcción y estructuras. Ya en anteriores trabajos realizaba una sistematización de las características que determinan que sea romano o no, dejando una lista de treinta y seis puentes de esta época. El hecho de que no haya más viene determinado por el carácter torrencial de algunos de los ríos sobre los que descansan los puentes, así como por la ausencia de cruces de ríos en los trazados viarios. En su artículo sobre las bóvedas de los puentes (Durán, 2006) da

detalles de construcción, no solo de *Hispania*, que nos permiten ver la magnitud de los conocimientos romanos.

En primer lugar nos explica el funcionamiento de los arcos y cómo derivan el peso o las cargas hasta la zona de cimentación. Estos arcos deben ser rígidos, estables y resistentes. Comenzando por la estabilidad y su relación con las teorías de las catenarias, Durán hace un breve recorrido por todos los expertos que teorizaron sobre ello. Las bóvedas, por tanto, se utilizaron para que la estructura de los puentes fuera correcta. Destacan los arcos de medio punto, seguidos de la forma rebajada y la acolmenada.

Por otro lado, en su libro *La construcción de puentes romanos en Hispania* comentaba de una forma más amplia las características constructivas, analizando aspectos referentes a las condiciones del terreno, el desagüe o los materiales y un total de treinta y cuatro puentes repartidos por toda España y Portugal. Con ello, lo que pretendía era dar una visión histórica y constructiva a la ingeniería de estos elementos, además de dar un listado de características con las cuales poder identificar la romanidad de los mismos (Fig.43).

8. Conclusiones

La evolución del estudio de las vías romanas desde sus inicios en el siglo XVI ha servido para desarrollar un método de estudio particular. El actual plan de trabajo ha contado con las aportaciones de los principales autores partiendo, en primer lugar, de Eduardo Saavedra, hasta los investigadores, arqueólogos, historiadores, etc, que han impulsado nuevas técnicas como la fotografía aérea. La incorporación de profesionales como arquitectos e ingenieros, herederos de la tarea acometida por Fernández Casado y Saavedra respectivamente, ha llevado recientemente a una fructífera confrontación de ideas que ha enriquecido notoriamente el panorama viario de época romana en la Península Ibérica.

Para conocer las primeras pautas de estudio hay que partir del proceso investigador, por el cual ha ido creciendo el interés a lo largo de los siglos. Saavedra, Blázquez y Sánchez Albornoz fueron verdaderos pioneros en estas investigaciones como lo prueban los primeros estudios de referencia. En el último tercio del siglo XX asistiremos a una renovación del estudio. Así, por ejemplo, Wattenberg pondría en evidencia la necesidad de abarcar muchas de las lagunas sobre vías romanas en España que, con Roldán Hervás, tendrá un punto de inflexión, bien es cierto que sobre una vía en particular. Posteriormente, con las investigaciones de Gonzalo Arias Bonet se consolidará esta renovación, difundiendo y exigiendo el uso de las nuevas técnicas, tanto tradicionales (prospección, cartografía), como más modernas (excavación) así como la aplicación de otras disciplinas (Filología, Epigrafía, Literatura, etc.).

La importancia de la red viaria en estos momentos se puede constatar por el hecho de la creación de la revista *El Miliario Extravagante*, una publicación periódica cuyo tema principal, aunque no único, eran las vías romanas. En ella se reunieron los aportes de diversos investigadores, conformando así una base de datos muy importante y prolongada en el tiempo, que permitió que coexistieran los aportes de ingenieros y arqueólogos en un ámbito en el que el enfrentamiento es evidente. Esta confrontación en ocasiones ha desbordado el deseado debate constructivo y la esperada actuación conjunta de profesionales de distintas ramas de la ciencia no ha sido, en ocasiones, sino un conjunto de investigaciones contenidas. Con todo, esta publicación ha servido para impulsar los actuales congresos sobre la red viaria.

Es indudable, por otra parte, que los estudios arqueológicos son más abundantes que otros llevados a cabo por especialistas de otros ámbitos. En estas investigaciones se seguirán aplicando las ya conocidas técnicas propias de la ciencia arqueológica y se elaborará un plan de trabajo en el que se combinarán con otras fuentes de estudio ligadas a la Arqueología, como la Epigrafía viaria o la circulación monetaria, lo cual ha supuesto un importante desarrollo a escala regional de las comunicaciones de época romana, ampliamente reconocido en el ámbito internacional.

En el caso de Portugal, donde los nuevos recursos se han utilizado más tardíamente, se ha observado cierto impulso a partir de las obras de Gil Mantas y la cooperación con profesores de la Universidad de Santiago como Rodríguez Colmenero. No hay que ignorar, sin embargo, el cuidado que muchos puentes y sectores de vías del Noroeste han merecido para las cámaras municipales.

En los últimos años la modernización ha venido de la mano de los ingenieros y sus aportaciones. Se va a poner de manifiesto por ellos el actual uso de muchas de las vías romanas, así como su destrucción parcial o total. Se ve, en este caso, la diferencia entre el estudio historicista para aclarar el origen de los caminos y el enfoque técnico, que se centra en la construcción del mismo. En general el método de estudio va a ser, en lo que resta, igual que el empleado por los arqueólogos y otros ingenieros, como el propio Saavedra, por lo que se puede apreciar el alcance e importancia de dicho método. Por último se ha de añadir el aspecto tecnológico, ya que se han aprovechado los recursos en línea para facilitar la difusión de estos trabajos, aunando a muchos investigadores como ya habría hecho en el pasado Gonzalo Arias.

Por último, tomando como ejemplo el estudio de los puentes es importante considerar que el estudio de la red viaria ha implicado la investigación de los elementos adyacentes a las mismas (miliarios (Fig.44), mansiones, etc.), permitiendo el desarrollo de estos estudios complementarios y enriqueciendo la información que tenemos hoy en día de la red viaria y de la Ingeniería de época romana.

La importancia de cada punto de este trabajo radica en sus aportes a la metodología, ya que sin los autores aquí citados no se habrían desarrollado de la misma manera los avances que hoy en día están aplicados. Aun así, de nosotros depende que los estudios viarios sigan evolucionando constantemente, como lo han venido haciendo hasta el momento. Es importante, por tanto, que arqueólogos e ingenieros trabajen juntos en el futuro, aprovechando los nuevos

recursos que van llegando de cada parte (Arqueología e Ingeniería) y los nuevos métodos de difusión a los que tenemos acceso a diario. De esta manera todos los trabajos estarán completos y contribuirán al prestigio de la investigación, sin dejar de lado la concienciación sobre este legado tan presente en España.

9. Bibliografía

- ABASCAL, J. M. (1981): “El corte estratigráfico de Gárgoles de Arriba y el trazado de la vía Segontia – Segóbriga”. *Wad- al- Hayara: Revista de estudios de Guadalajara*, 8, pp. 415-424.
- (1982): *Vías de comunicación romanas de la provincia de Guadalajara*. Diputación Provincial de Guadalajara: Institución Provincial de Cultura “Marqués de Santillana”.
- ABÁSOLO, J.A. (1975): *Comunicaciones de la época romana en la provincia de Burgos*. Burgos: Diputación Provincial de Burgos.
- (1990): “El conocimiento de las vías romanas. Un problema arqueológico.”. En *Simposio sobre la red viaria en la Hispania romana (1987, Tarazona)*. Zaragoza: Institución de Fernando el Católico, pp. 7-20.
- ADAMS, C. Y LAURENCE, R. (2001): *Travel and Geography in the Roman Empire*. London: Routledge.
- ALMOGUERA SALLEN, P. (2011): “Buscando los orígenes: D. Antonio Blázquez y Delgado Aguilera. Historiador, Geógrafo e Intendente Militar.”. *Espacio y tiempo. Revista de Ciencias Humanas*. Nº 25, pp. 61-74.
- ARIAS BONET, G. (1987): *Repertorio de caminos de la Hispania romana*.
- (1992): *El Miliario Extravagante*, Nº triple 39, 40, 41. Cádiz: Gonzalo Arias.
 - (2002): “La red de la Hispania romana: perspectivas actuales tras siglo y medio de investigación.”, pp. 199-212. En GONZÁLEZ TASCÓN, I. (DIR.) *Artifex: ingeniería romana en España*. Madrid, Ministerio de Cultura, Subdirección General de Publicaciones, Información y Documentación.
- BAQUEDANO, E. Y CABALLERO, C. (2000): “Eduardo Saavedra: Un espíritu renacentista. Estudio introductorio.” En SAAVEDRA, E. (1862, ed. 2000): *Descripción de la Vía romana entre Uxama y Augustóbriga*. Soria: Excma. Diputación de Soria, pp. 19-22.
- BLÁZQUEZ, A. (1892 ed. 2006): *Nuevo estudio sobre el Itinerario de Antonino*. Alicante: Biblioteca Virtual Miguel de Cervantes.
- CAAMAÑO GESTO, X. M. (1979): “Posible reutilización de caminos prerromanos en época romana.” *Gallaecia*, nº 3-4, pp. 281-285.

- (1984): *As vías romanas*. Santiago de Compostela: Museo do Pobo Galego.
- CABALLERO, C.; PALOMERO, S.; SVEN-REHER, G. (2006): *Historiografía de las vías romanas en España. De los orígenes al Nuevo Miliario*. Madrid: Nuevo Miliario.
- CERRILLO, E. (2008): “El Camino de la Plata y Cáceres”. *ANAS*, 21-22 (2008/2009), pp. 471-500.
- (2014): “Viajeros por el Camino de la Plata. Textos.”. En CRUZ VILLALÓN, M^a (coord.). *Viajes, viajeros y obra pública. Extremadura entre España y Portugal*. Extremadura: Universidad de Extremadura. Servicio de Publicaciones, pp. 109-130.
- CHEVALLIER, R. (1997): *Les voies romaines*. Paris: Picard.
- COELLO, F. (1893): “Vías romanas de Sigüenza a Chinchilla”, *BRAH*, XXIII, pp. 437-441.
- DURÁN, M. (2005): *La construcción de puentes romanos en Hispania*. Santiago de Compostela: Xunta de Galicia.
- (2006): “Estudios sobre las bóvedas de los puentes romanos.” En MORENO GALLO, I. (coord.). *Nuevos elementos de Ingeniería romana: III Congreso de Obras Públicas*, pp. 131-142.
- FERNÁNDEZ OCHOA, C., SALIDO, J., ZARZALEJOS, M. (2014): “Las formas de ocupación rural en Hispania. Entre la terminología y la praxis arqueológica.” *CuPAUAM* 40, pp. 111-136.
- FERRER, S. (2006): “Señalización romana de las vías en el Noroeste de Hispania.” En MORENO GALLO, I. (coord.). *Nuevos elementos de Ingeniería romana: III Congreso de Obras Públicas*, pp. 67-85.
- MAGALLÓN BOTAYA, M^a. A. (1987): *La red viaria romana en Aragón*. Zaragoza: Diputación General de Aragón.
- MANTAS, V. G. (2008): “A rede viária romana em Portugal. Estado da questão e perspectivas futuras.” *ANAS* 21-22 (2008-2009), pp. 245-272.
- MORÁN, C. (1987): “Antiguas vías de comunicación en Salamanca”. *Revista de Obras Públicas*, 1950, Madrid.
- MORENO GALLO, I. (2001): *Descripción de la vía romana de Italia a Hispania en las provincias de Burgos y Palencia*. Burgos: Diputación Provincial de Burgos.

- NÁRDIZ, C. (1991): “Los puentes romanos de Galicia.” *Revista de Obras Públicas*, pp. 35-62.
- (2004): “La recuperación de vías históricas en Galicia.” *Ingeniería y territorio*, nº 69, pp. 78-87.
- PALOMERO PLAZA, S. (1987): *Las vías romanas en la provincia de Cuenca*. Cuenca: Diputación Provincial de Cuenca.
- ROLDÁN HERVÁS, J.M. (1971): *Iter ab Emerita Asturicam. El camino de la Plata*. Salamanca: Memorias del Seminario de Prehistoria y Arqueología.
- (2007): “El Camino de la Plata: *iter o negotium*”. *Gerión*, Vol 25, Nº extra 1, 2007, pp. 323-340.
- SAAVEDRA, E. (1879): En CABALLERO, C. (ed.) (2000): *Descripción de la Vía romana entre Uxama y Augustobriga*. Soria: Excma. Diputación de Soria.
- (1914): *Discursos leídos ante la Real Academia de la Historia en la recepción pública de Don Eduardo Saavedra el día 28 de diciembre de 1862*. Madrid: Establecimiento tipográfico de Fortanet.
- SÁNCHEZ ALBORNOZ, C. (1931): “De Birovesca a Suessatio”. *Revista de la Biblioteca, Archivo y Museo del Ayuntamiento de Madrid*, nº 29, pp. 1-24.
- SILLIERES, P. (1990): *Les voies de communication de l'Hispanie Meridionale*. Paris : Publications du Centre Pierre Paris.
- WATTENBERG, F. (1959) “Las vías de comunicación”. En WATTENBERG, F. (1959): *La Región Vaccea: celtiberismo y romanización en la Cuenca Media del Duero*. Madrid: *Biblioteca Praehistorica Hispana*, vol II, pp.141-175.

9.1. Recursos web

- ARIAS, G. El Miliario Extravagante. Boletín trimestral para el estudio de las vías romanas y otros temas de geografía histórica. Disponible en <http://elnuevomiliario.eu/page22.php>, consultado el 21 de diciembre de 2015.
- El historiador: biografía. Disponible en <http://www.fundacionsanchezalbornoz.org/el-historiador/biografia/>, consultado el 23 de noviembre de 2015.
- GALLAZZI, C. Y KRAMER, B. (1998): El papiro de Artemidoro. Disponible en <http://www.celtiberia.net/es/biblioteca/?id=1176>, consultado el 16 de marzo de 2016.
- <http://dle.rae.es/?id=Gq8cuD2>, consultado el 10 de febrero de 2016.

<http://viasromanas.net/> , consultado el 28 de mayo de 2016.

<http://www.traianvs.net/index.php> , consultado el día 22 de febrero de 2016.

Saavedra y la Academia de la Historia (1853, 1861 – 1867). Disponible en <http://www.numanciasoria.es/conocer/numancia?idContenido=175> , consultado el 16 de noviembre de 2015.

10. Anexo

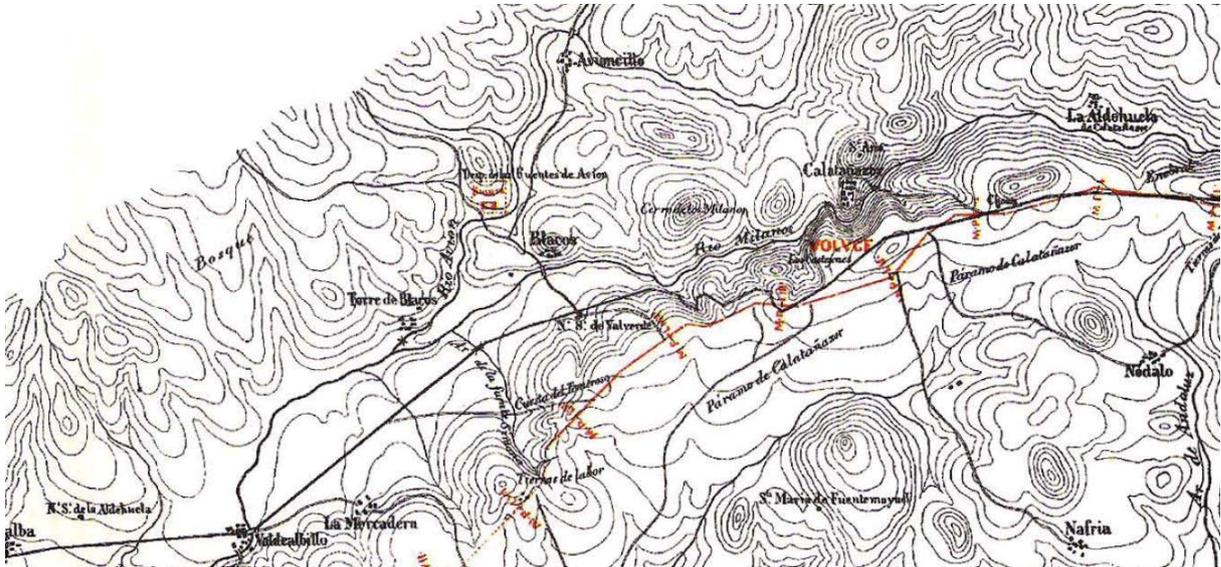
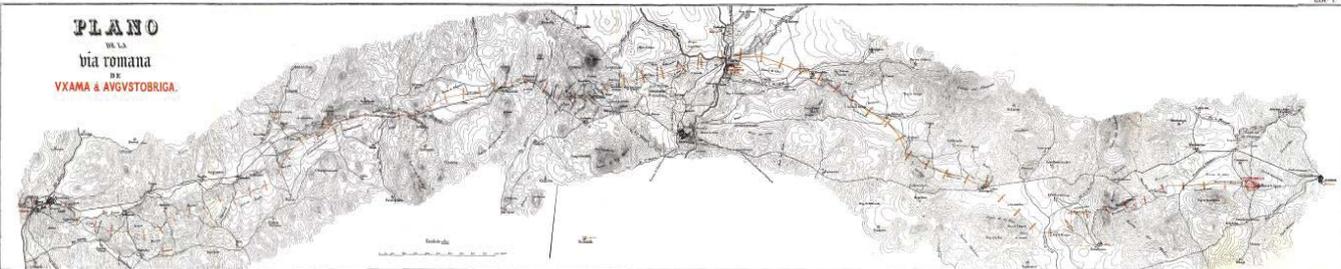


Figura 1 - Plano de la vía de Uxama a Augustobriga según E. Saavedra y detalle de Voluce.



Figura 2 - Secciones de la calzada de Uxama a Augustobriga según E. Saavedra.

Camino núm. 1.		Combinaciones.				
De Italia in Hispanias.						
A Mediolano Vapineo trans	(1)	Ad Pyreneum.....	331	331	331	331
Alpes Cottias mansionibus		Iuncaria.....	16	16	16	16
supra scriptis.....	265	Gerunda.....	27	17	27	27
Inde ad Galleciam ad leg. vii		Barenone.....	66	47	66	66
geminam.....	1.012	Stabulo novo.....	51	51	51	51
Ad Pyreneum.....	331	Tarracone.....	24	24	24	24
Iuncaria.....	16	Ilerda.....	62	62	62	62
Gerunda.....	27	Tolous.....	32	32	32	32
Barenone.....	67	Pertusa.....	18	18	18	18
Stabulo novo.....	52	Osca.....	19	19	19	19
Tarracone.....	24	Caesaraugusta.....	66	66	47	47
Ilerda.....	62	Cascanto.....	50	50	50	40
Tolous.....	32	Calagurra.....	29	29	29	29
Pertusa.....	18	Verela.....	28	28	18	28
Osca.....	19	Tritio.....	18	18	18	18
Caesaraugusta.....	46	Libia.....	18	18	18	18
Cascanto.....	50	Segasamunclo.....	7	7	7	7
Calagurra.....	29	Verovesca.....	11	40	40	40
Verela.....	28	Segesamone.....	17	17	17	17
Tritio.....	18	Lacobriga.....	30	30	30	30
Libia.....	18	Camala.....	24	24	24	24
Segasamunclo.....	7	Lance.....	29	29	29	29
Verovesca.....	11	Ad leg. vii geminam.....	9	9	9	9
Segesamone.....	47					
Lacobriga.....	30					
Camala.....	24					
Lance.....	29					
Ad leg. vii geminam.....	9					
	994		1) 1.012	1.012	1.012	1.012

Figura 3 - Estudio parcial del Itinerario de Antonino "A Mediolano Ad leg. VII gemina" según A. Blázquez.

De Italia in Hispanias.

A Mediolano Vapinco
trans Alpes Cottias²⁶⁵
mansionibus supra scriptis, mpm

Inde ad Galleciam ad leg. VII geminam 1.012

Ad Pyreneum	331	Coll de Portus.
Iuncaria	16	Figueras.
Gerunda	27	Gerona.
Barcenone	66	Barcelona ¹⁵ .
Stabulo novo	51	Cubellas.
Tarracone	24	Tarragona.
Ilerda	62	Lérida.
Tolous	32	Monzón.
Pertusa	18	Pertusa.
Osca	19	Huesca.
Caesaraugusta	66	Zaragoza ¹⁶ .
Cascanto	50	Cascante.
Calagurra	29	Calahorra.
Verela	28	Varea.
Tritio	18	Tricio.
Libia	18	Leiba.
Segasamunclo	7	Cerezo de Río Tirón.
Virovesca	11	Briviesca.
Segesamone	47	Sasamón.
Lacobriga	30	Carrión de los Condes.
Camala	24	Sahagún.
Lance	29	Lancia (Cerro de).
Ad leg. VII geminam ¹⁷	9	León.

Figura 4 - Estudio total del Itinerario de Antonino según A. Blázquez.

En primer lugar, Antonio Blázquez hace un estudio parcial de las distancias del Itinerario de Antonino (Fig. 3) para después unirlos y publicarlo de nuevo (Fig.4).

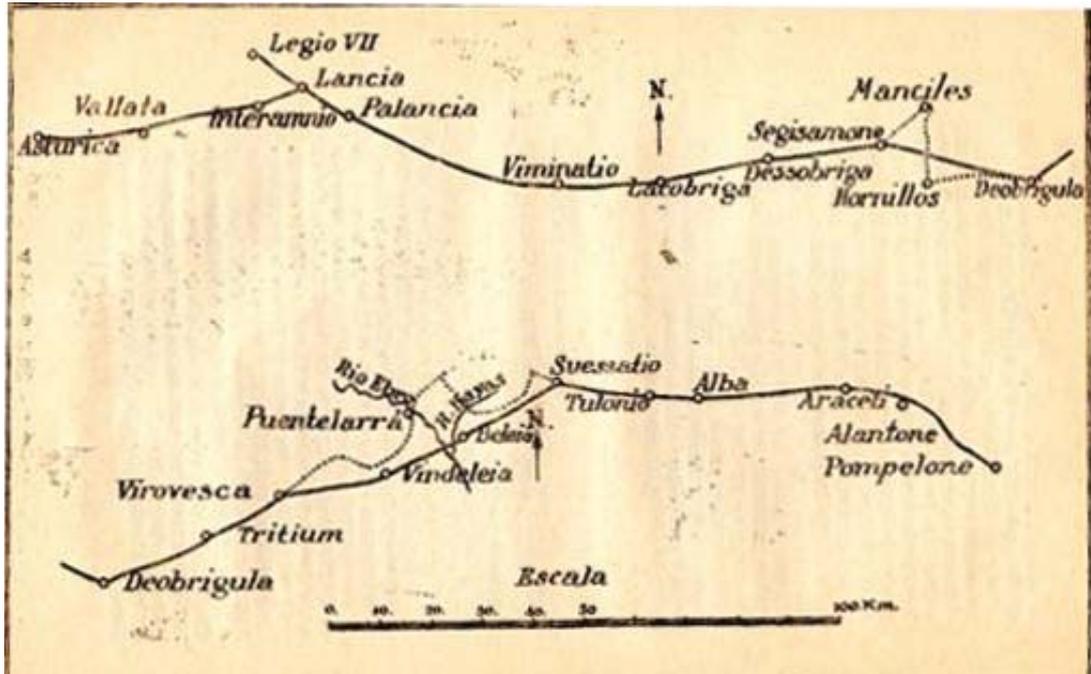
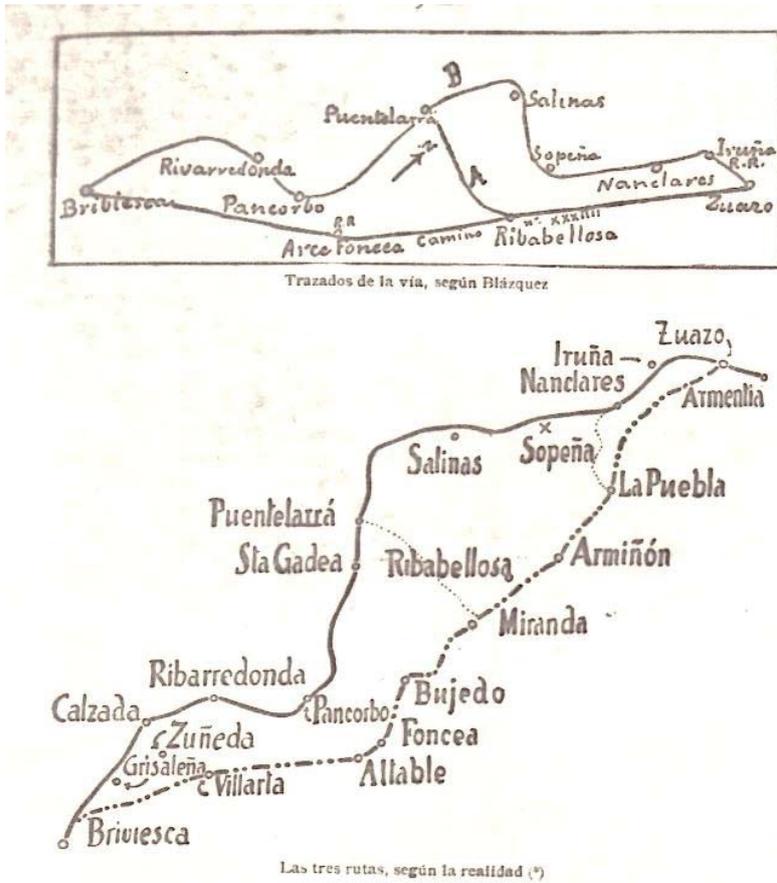


Figura 5 - Mapa según A. Blázquez en *Lucha por la verdad*.



En la imagen se distinguen tres trazados. El trazado lineal corresponde a la propuesta de Sánchez Albornoz; el trazado de líneas y puntos al estudio de Blázquez; y el punteado al de Prestamero.

Figura 6 - Vía de Birovesca a Suessatio según C. Sánchez Albornoz.

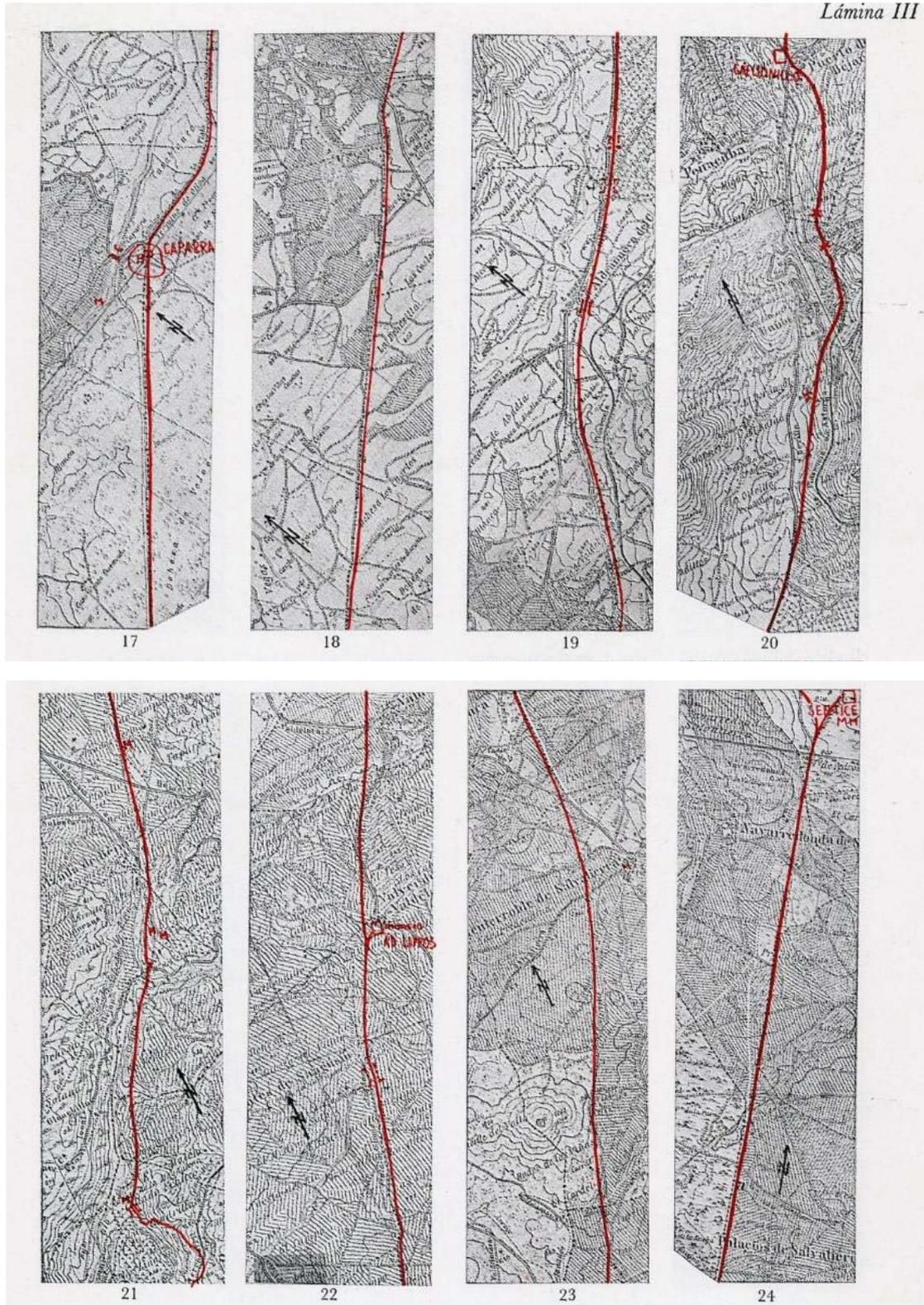


Figura 7 - La Vía de la Plata según J.M. Roldán.

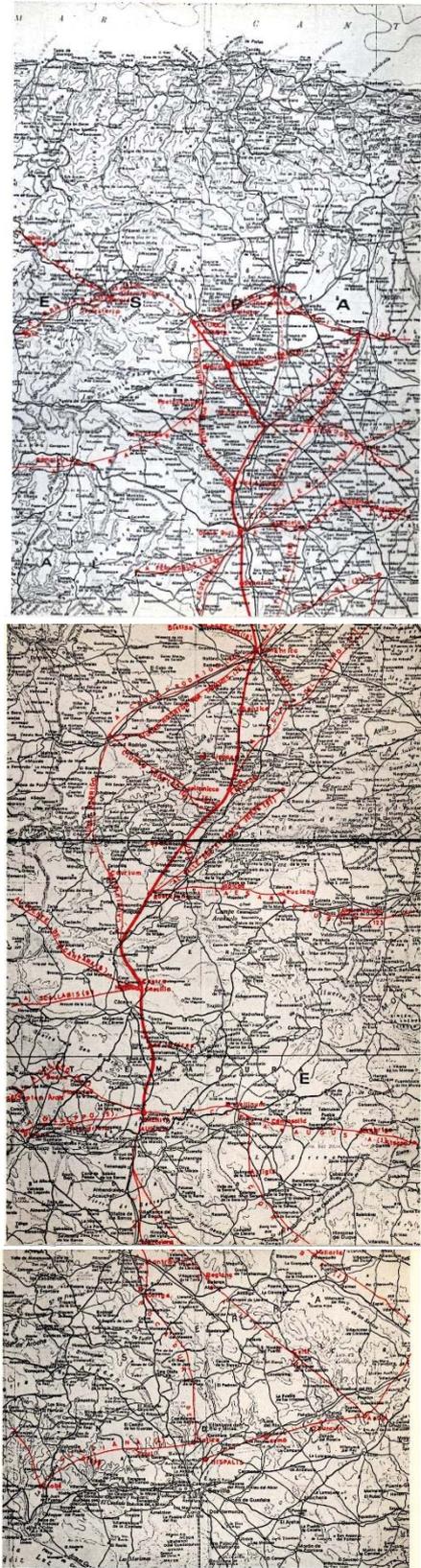
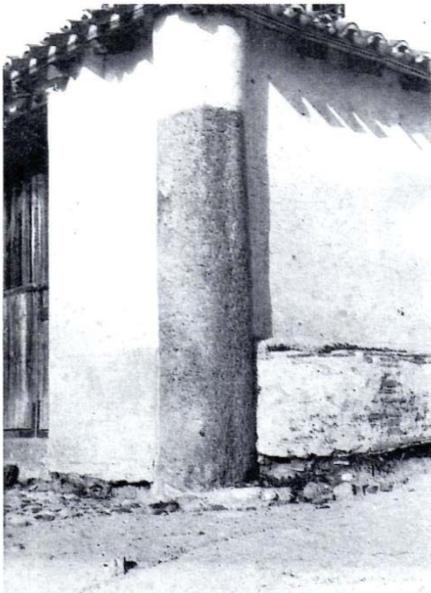


Figura 9 - Mapa de las vías del Camino de la Plata según J.M. Roldán.



Miliario con el numeral CII en la pared de una casa y miliario con el numeral CIII en una iglesia de Carcaboso (Cáceres).



Miliario con el numeral CIII en la iglesia de Carcaboso (Cáceres) y miliario con el numeral CIX en el lecho del río Ambroz, por los alrededores de Cáparra (Cáceres).

Figura 10 - Miliarios del Camino de la Plata según J.M. Roldán.

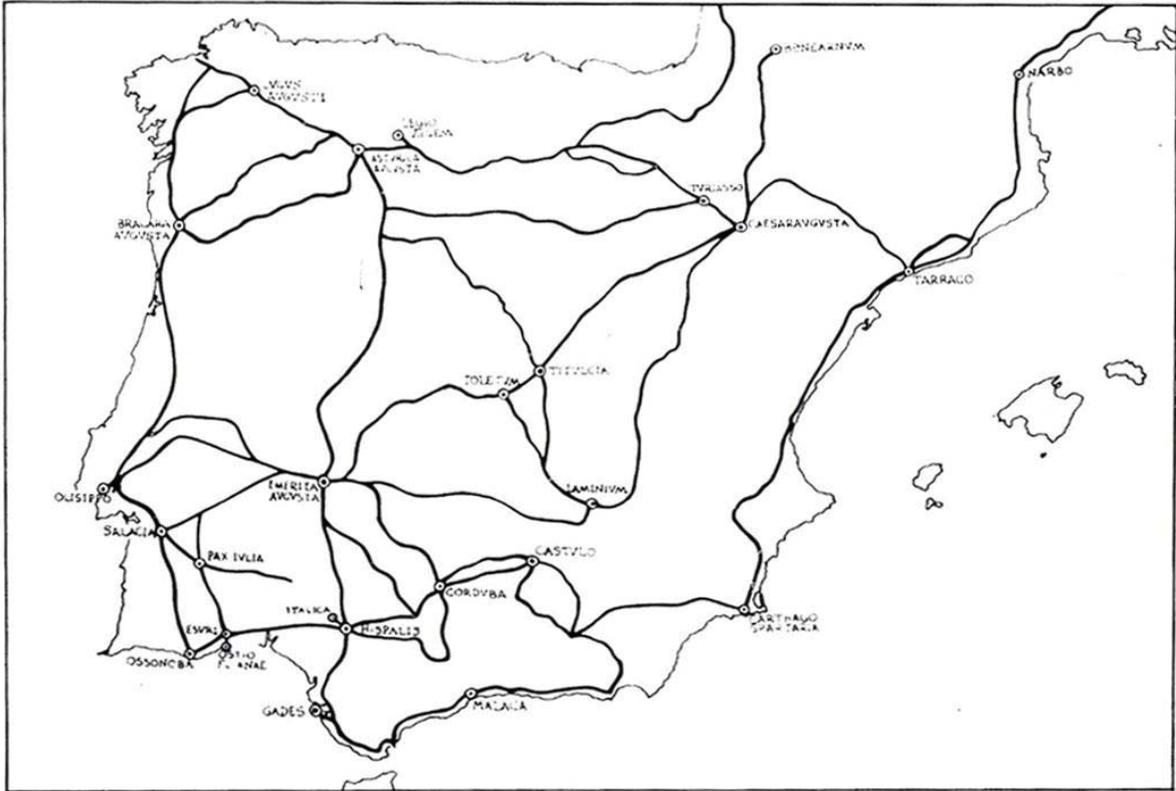


Figura 11 - La red viaria de Hispania según J.M. Roldán.

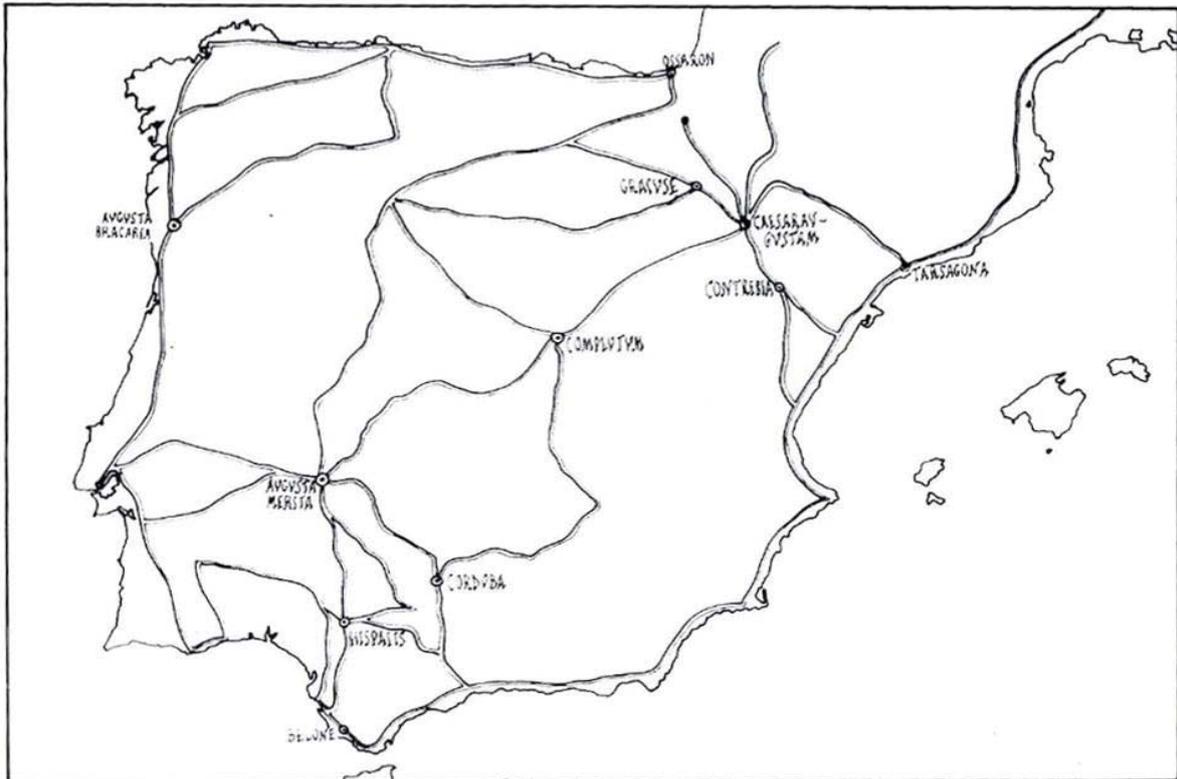


Figura 12 - Mapa de la red viaria en el Anónimo de Rávena según J.M. Roldán.

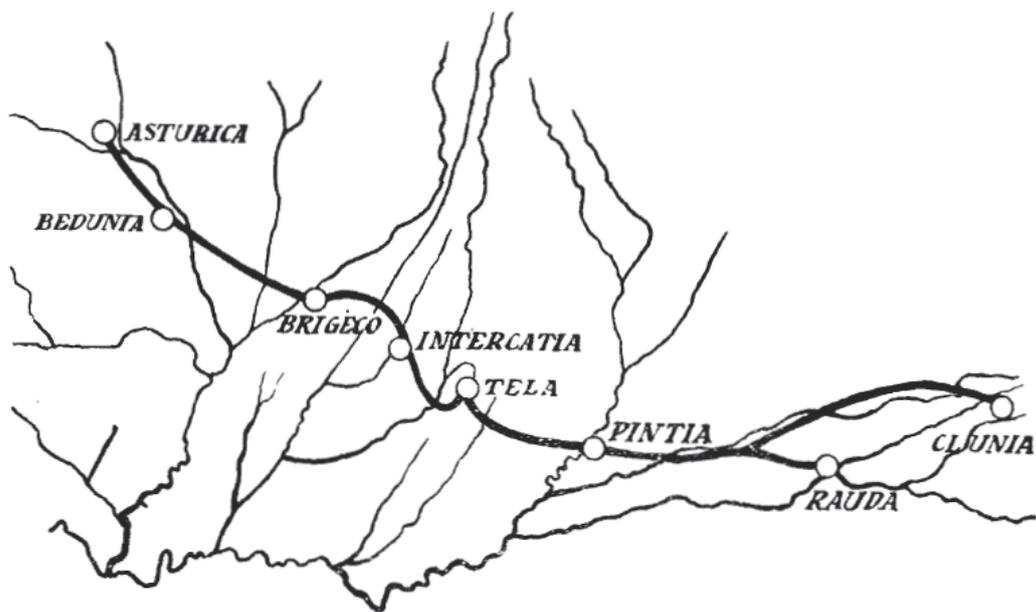


Figura 13 - Desarrollo de la vía Astúrica–Clunia según F. Wattenberg.

Imagen correspondiente al ejemplar nº63 de *El Miliario Extravagante* publicado en 1997. La imagen hace referencia a la “Teoría del acusativo” o “Teoría de los empalmes”, por la cual los nombres de algunas *mansiones* habrían sido cambiados por los copistas, alterando así su significado.

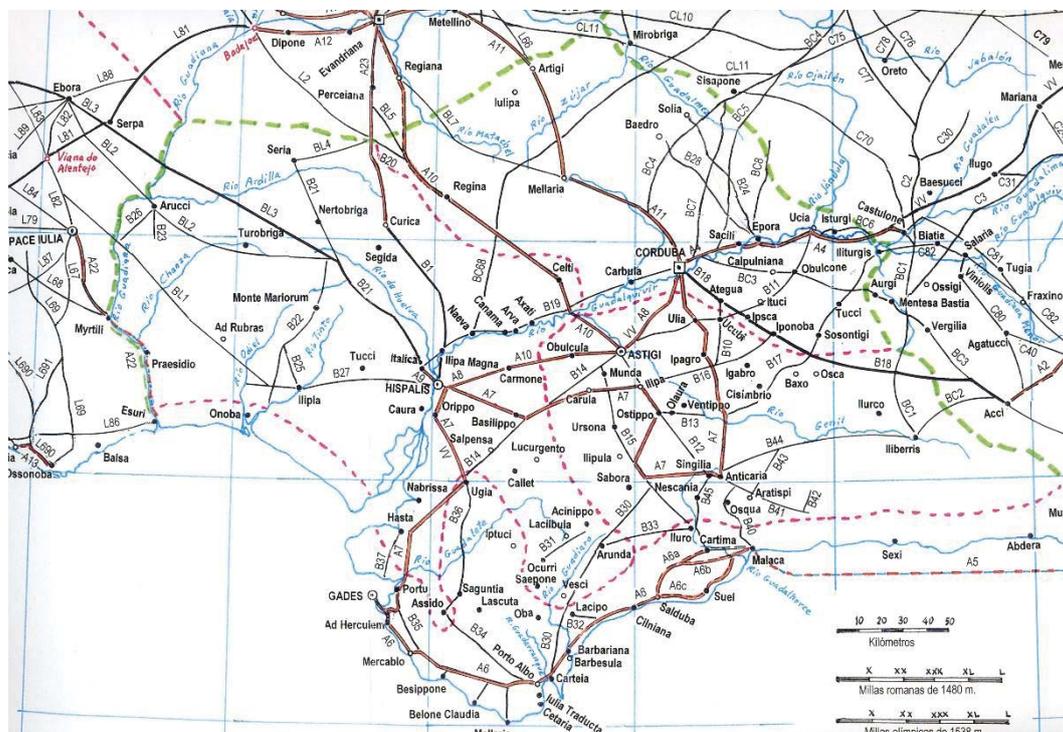


Figura 14 –Parte del mapa de la Baetica en *El Miliario Extravagante* de G. Arias.

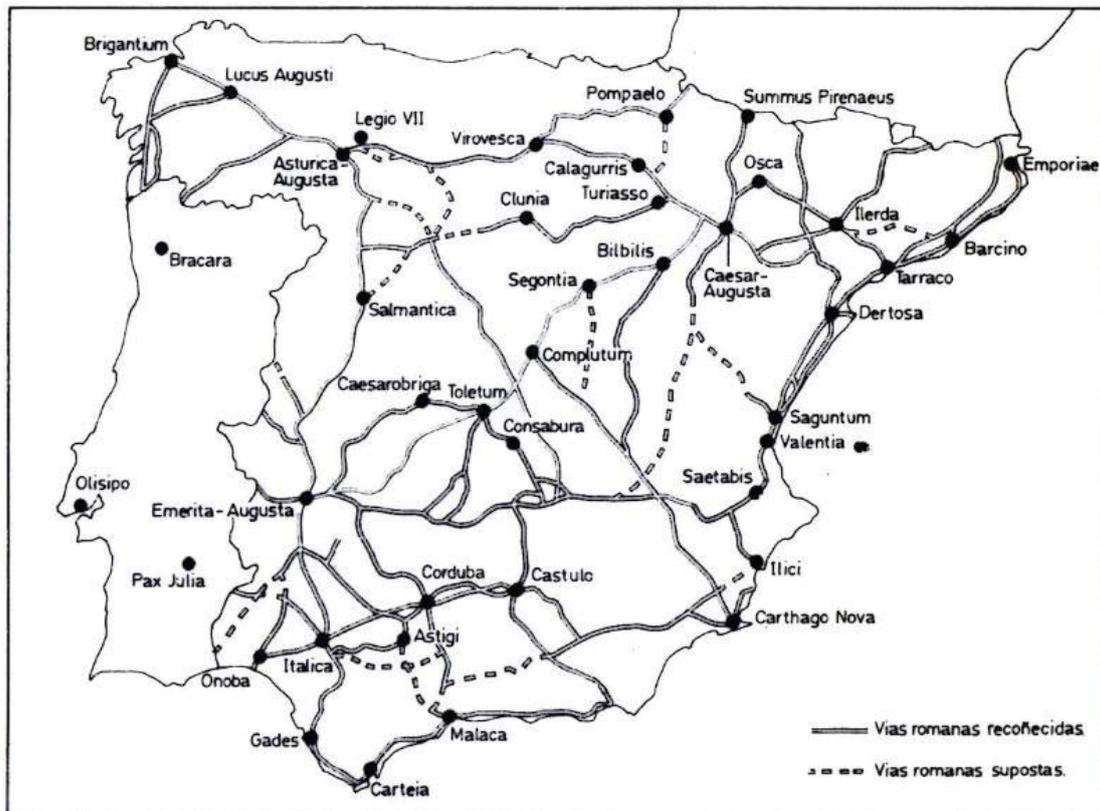


Figura 15 - Mapa de vías romanas en Hispania según R. Chevallier.

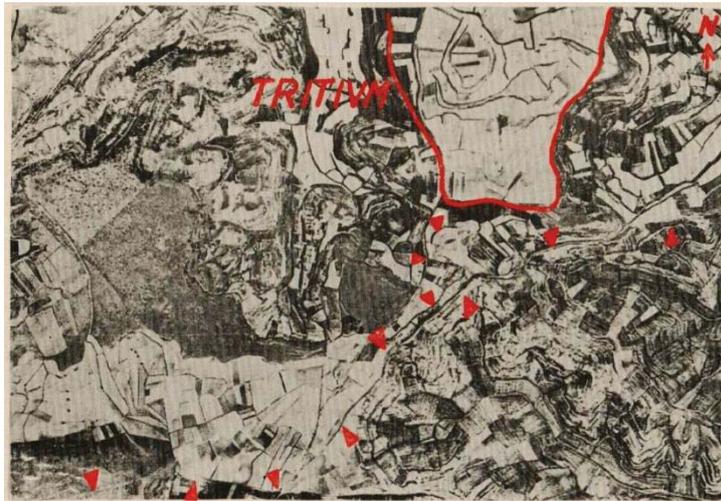
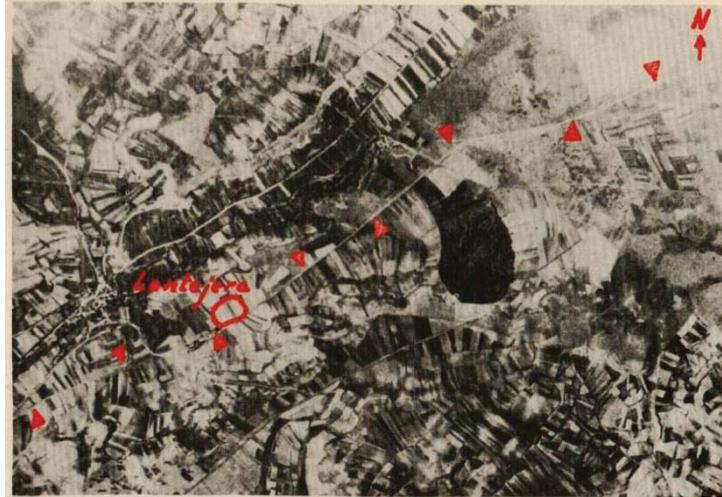


Figura 17 - Fotografía aérea del trazado de la vía De Hispania in Aquitaniam según J.A. Abásolo.

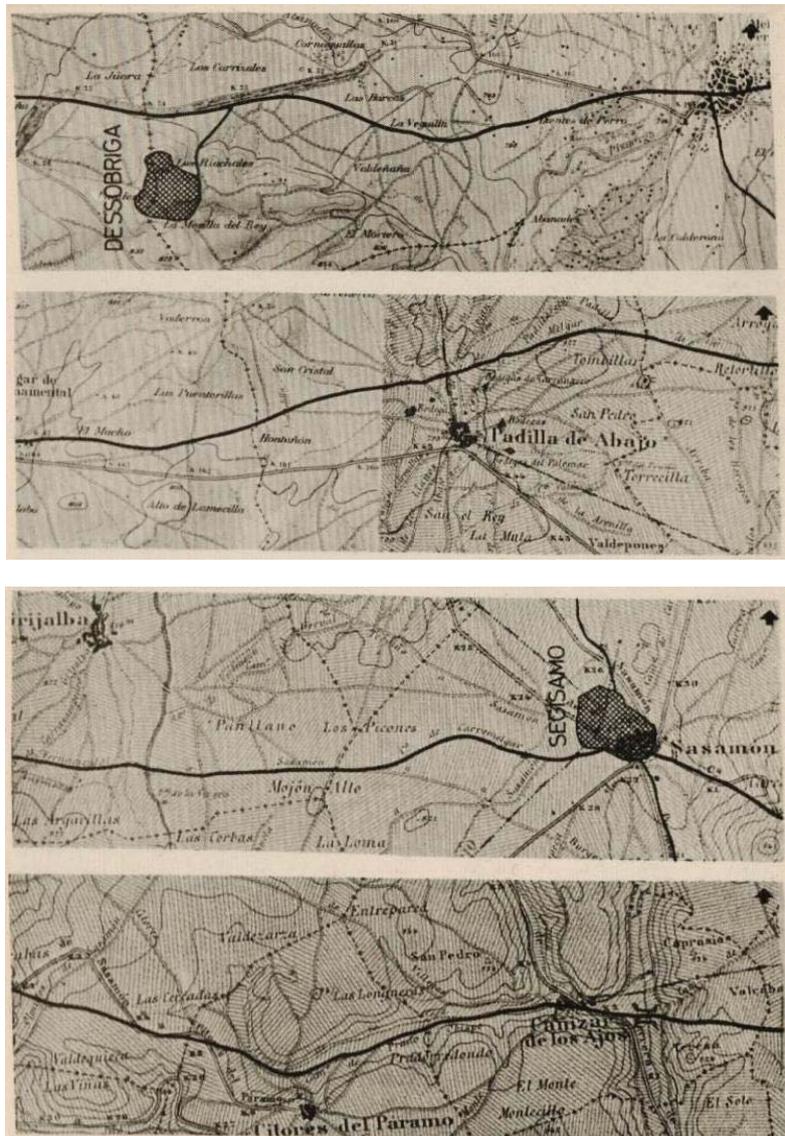


Figura 18 - Desarrollo topográfico del trazado de la vía De Hispania in Aquitaniam según J.A. Abásolo.

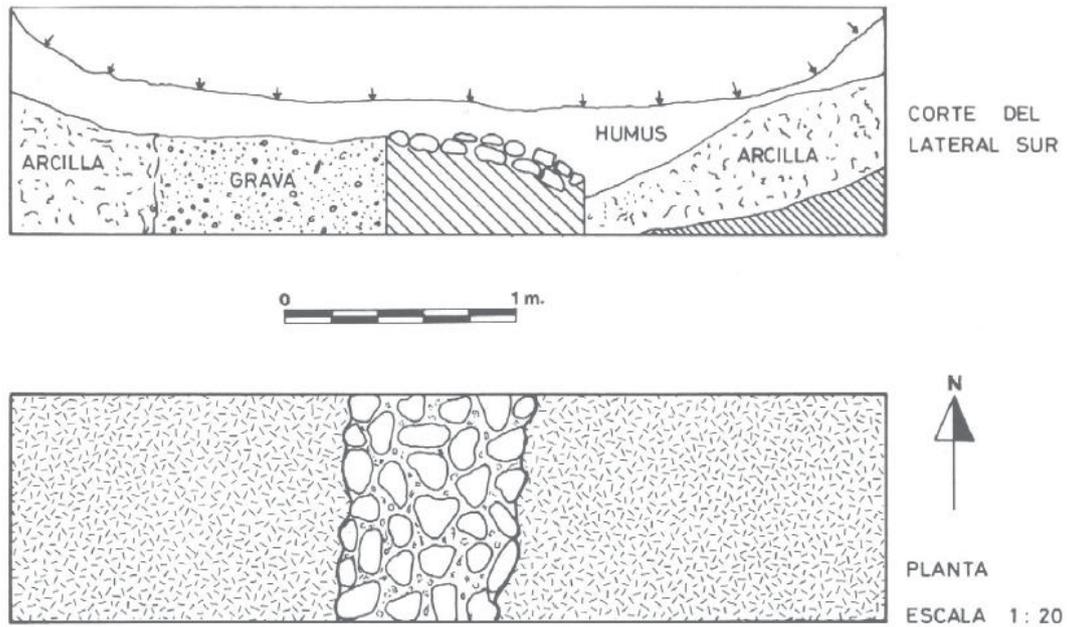


Figura 19 - El corte estratigráfico de la vía Segontia-Segobriga en Gárgoles de Arriba según J.M. Abascal.

Conservamos encontradas en Alcalá y sus inmediatos alrededores en los cuatro últimos siglos, un total de veinticinco inscripciones funerarias y diez votivas, aparte de los tres fragmentos de miliario, que son los que interesan a nuestro trabajo. Las inscripciones son CIL 3036, CIL 3042, CIL 5856, CIL 5857, CIL 3033, CIL 3034, CIL 3035, CIL 3037, CIL 3038, CIL 3039, CIL 3040, CIL 3043, CIL 3044, y 5844, CIL 3045 y CIL 3039, y para las restantes y en general, véase la obra de Fernández-Galiano «Carta Arqueológica de Alcalá de Henares y su partido judicial» (118).

En cuanto a las inscripciones votivas, se trata de CIL 3026, CIL 3027, CIL 3028, CIL 3029, CIL 3030, CIL 3031, CIL 3025, CIL 3024, CIL 3032, y una más publicada por Fernández-Galiano (119) y recogida ya en el Boletín de la Real Academia de la Historia en 189 (120).

En cuanto a los miliarios, tenemos únicamente tres ejemplares. El primero de ellos, de paradero hoy desconocido, encontrado cerca de Arganda, en el despoblado de Valtierra:

IMP. NERVA. CAESAR
AVGV. TRAIANVS. GER
PONT. MAX. TRIB. PO
TEST. IIII. COS. II. RESTI
TVITA A COMPL. XIII (121)

El segundo de ellos, CIL 4913 está incompleto y se desconocen todos los datos relativos a su localización, estando en la actualidad perdido.

El tercero, CIL 4914, fue encontrado junto al río Henares, cerca de Meco, por donde cruza el río «La Barca» de los Santos de la Humosa. Fita lo transcribió así:

IMP. NERVA. CAE
SAR. AVG. TRAI A
NVS. GER. PONT
MAX. TRIB. POT
IIII. P. P. COS. II. RES
TITVIT
A. COMP. M. P. X (122)

aunque Fernández-Galiano en la transcripción que da, omite las grafías «M. P. X.», seguramente en razón de las fuentes consultadas (123), ya que tampoco se conserva la pieza original.

Figura 20 - Ejemplo de publicación de miliarios de Guadalajara según J.M. Abascal.

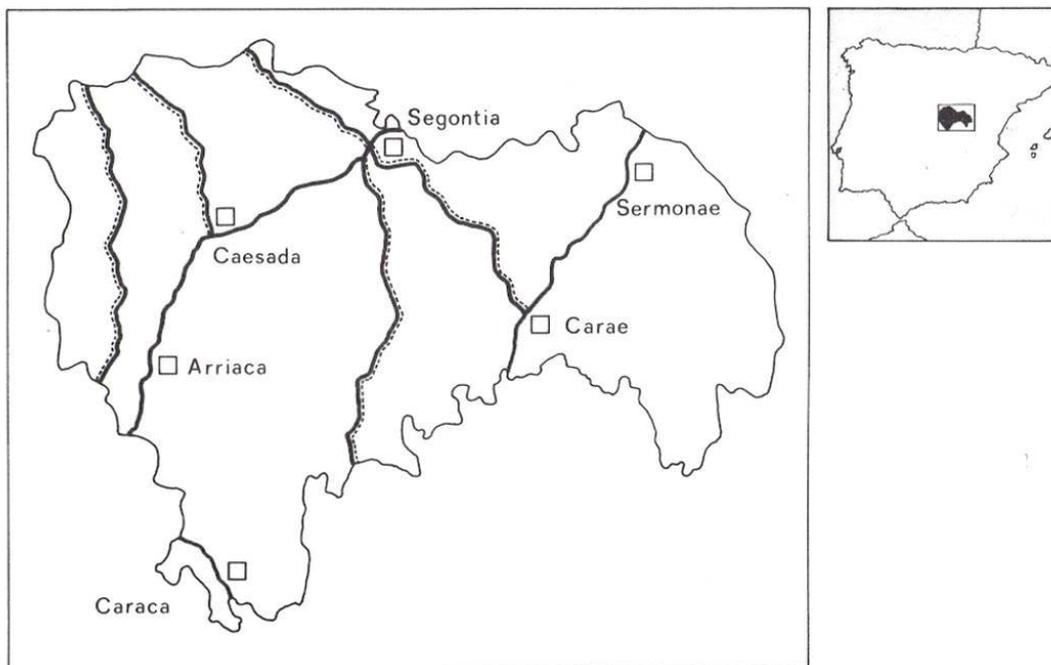


Figura 21 - Mapa de las vías romanas de la provincia de Guadalajara según J.M. Abascal.

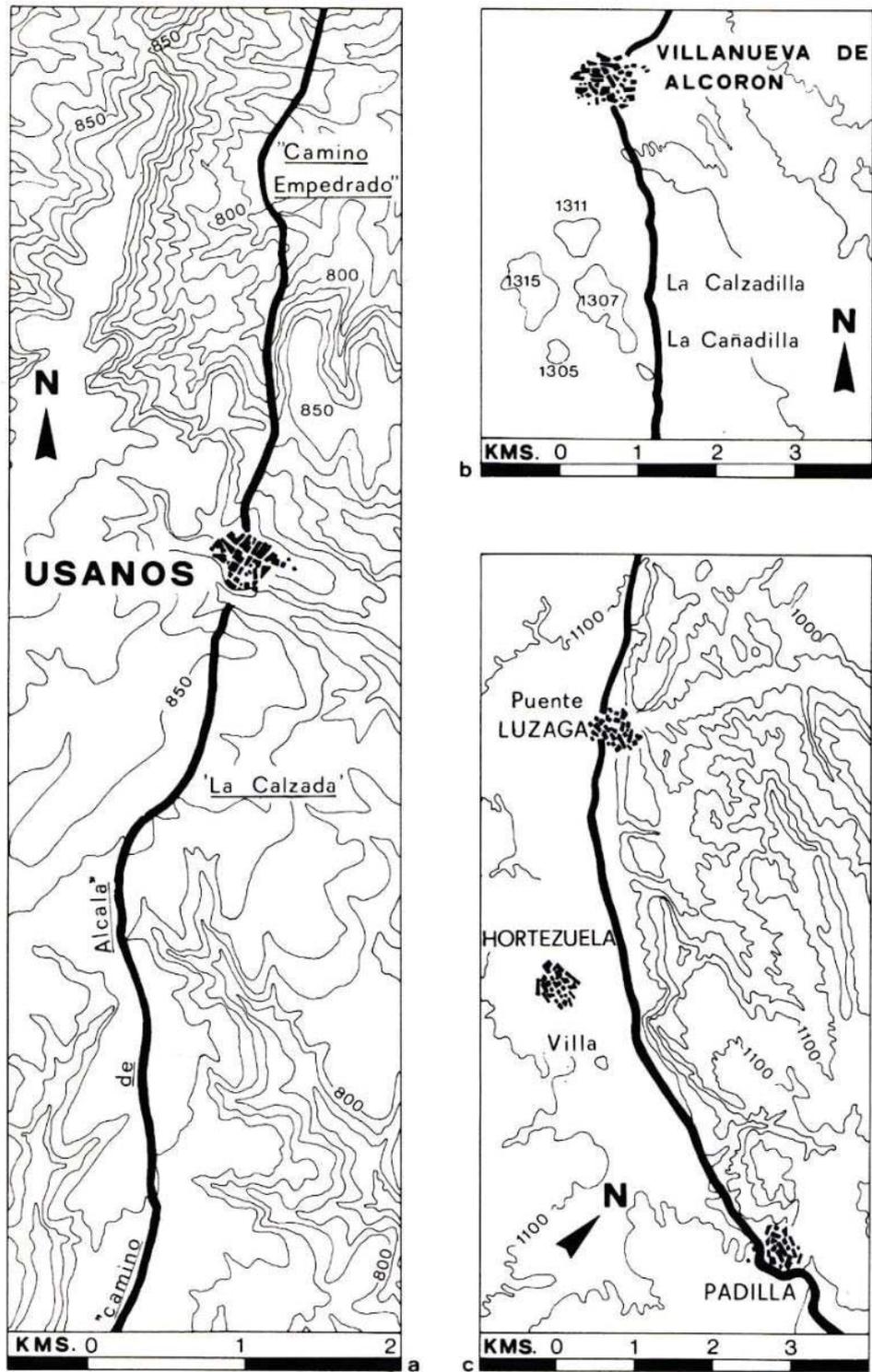


Figura 22 - Precisión del recorrido de algunas vías romanas de la provincia de Guadalajara según J.M. Abascal.

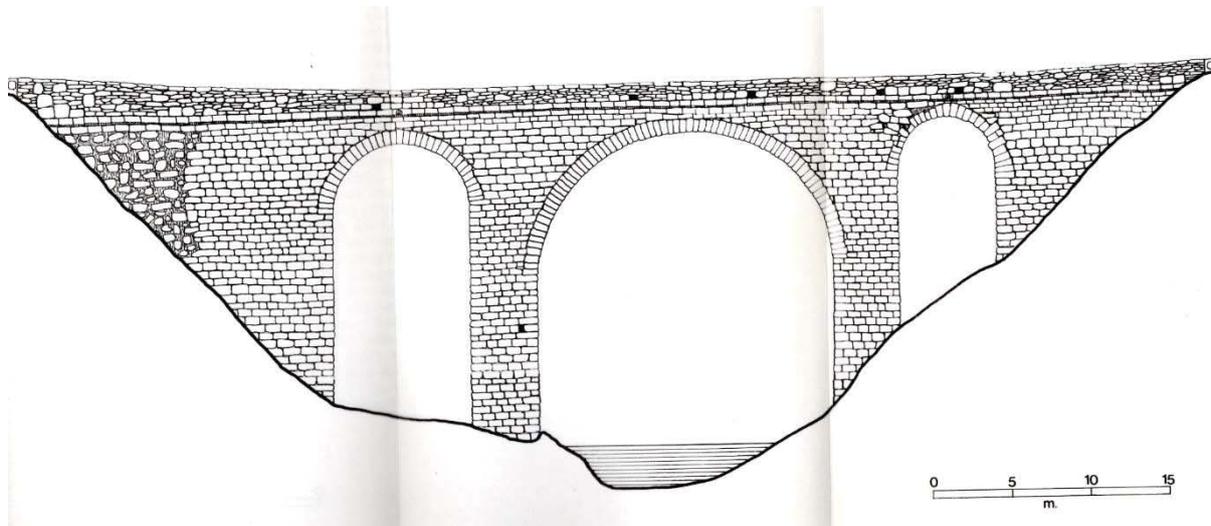


Figura 24 - Puente de Bibei según X.M. Caamaño Gesto.

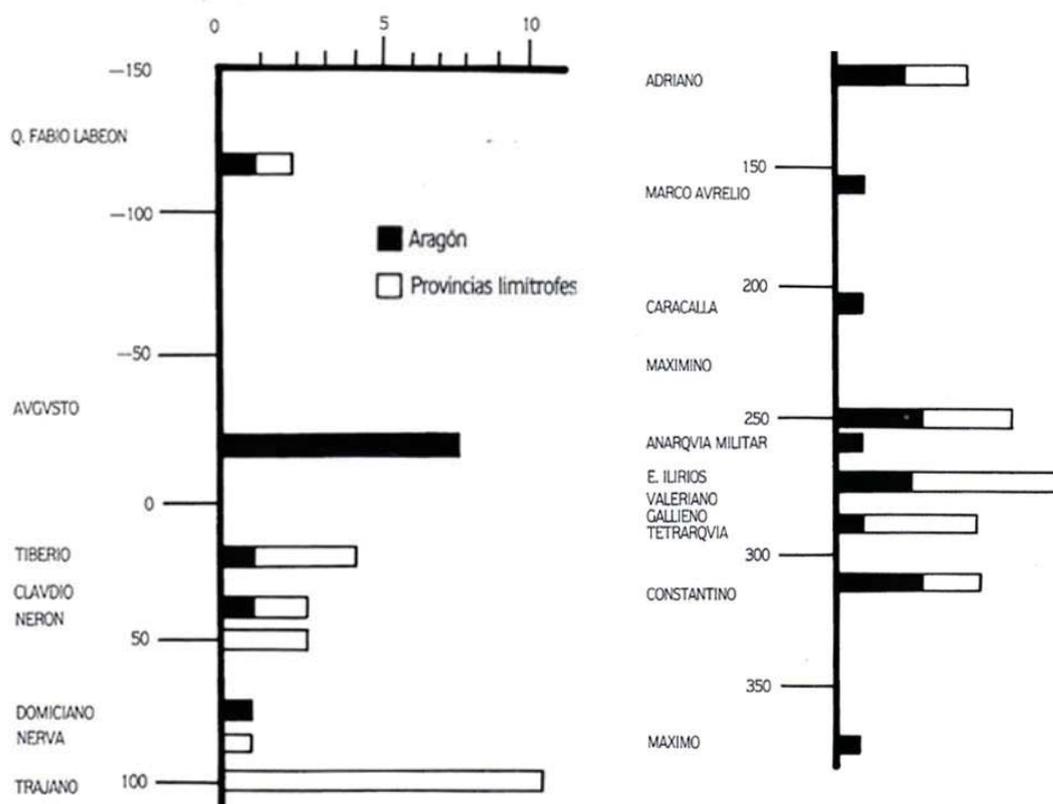


Figura 25 - Fases de construcción de las calzadas por A. Magallón.

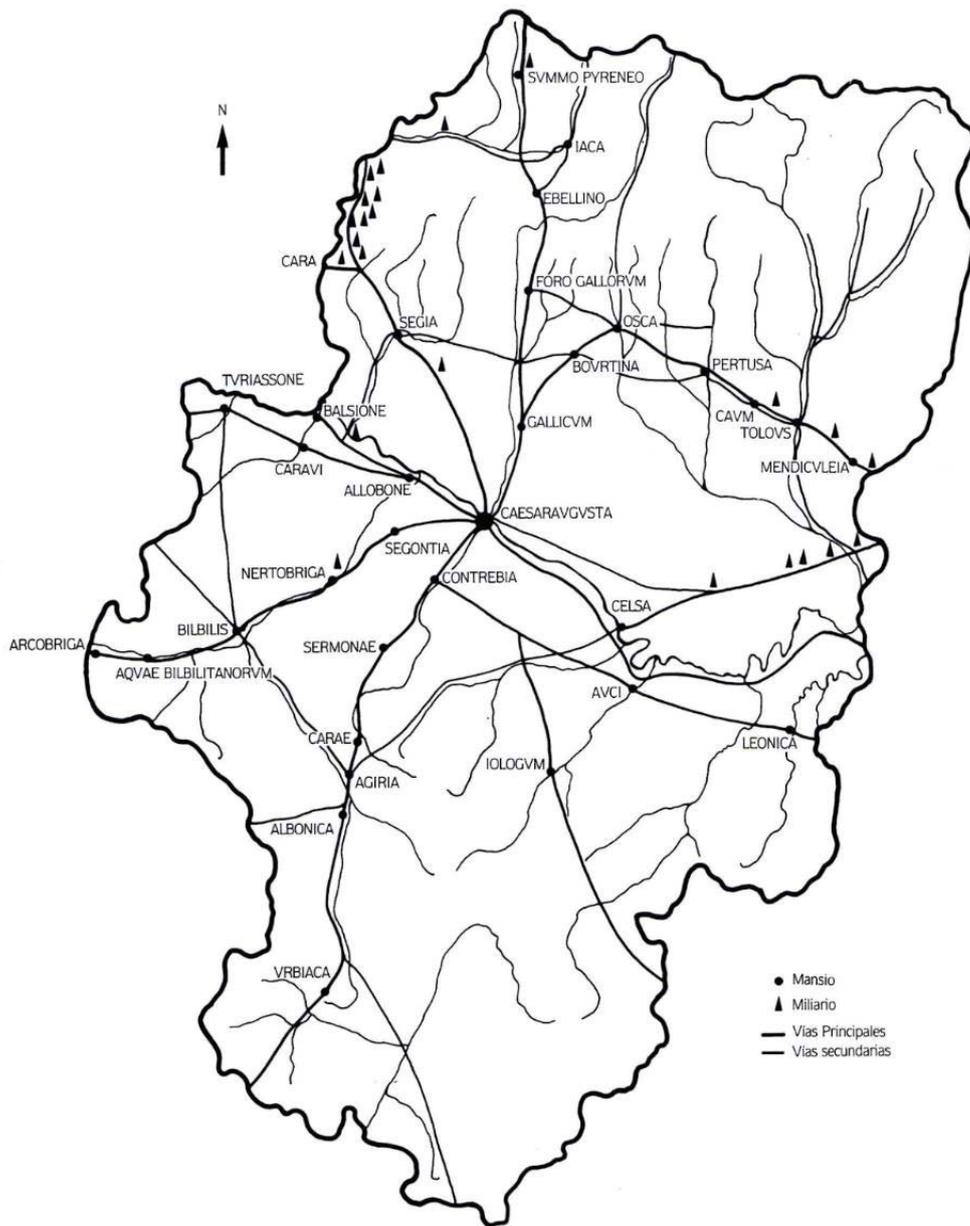


Figura 26 - Red viaria romana en Aragón según A. Magallón.



Figura 27 - Vías romanas de Cuenca según S. Palomero.

VOIE	ÉTAPE	DISTANCE erronée	DISTANCE probable ou éloignement à vol d'oiseau	COMMENTAIRE
VIA AUGUSTA	Ad Turres-Ad Ello	XXIII	XXVI	Omission du tronçon Ad Turres-Ad Aras
	Ad Ello-Aspis	XXIII	20 km (XIV)	? (Elda-Castillo de Aspe)
	Aspis-Ilici	XXIII	12 km (VIII)	? (Castillo de Aspe-Elche)
	Eliocroca-Basti	XL	94 km (LXII)	Omission d'une station
	Basti-Acci	XXV	XXX ?	Confusion V-X
	Mentesa-Castulone	XXII	XXV ?	Confusion II-V
VIA CORDUBA- CASTULO par Iiturgis	Vircaone-Iiturgis	XXXIII	25 km (XVII)	? (Arjona-Maquíz)
	Iiturgis-Castulone	XXXII	16 km (X)	Maquíz-Castulo
VIA CASTULO- PORTUS MAGNUS	Praxinum-Bactara	XXIII	?	Castellones de Ceal-Guadix = 50 km
	Bactara-Acci	XXXII	?	?
VOIE CÔTIÈRE	Murgi-Saxetanum	XXXVIII	90 km (LX)	Omission de 2 stations probablement Abdera et Salambina
	Menova-Malaca	XII	XXII	Oubli de X car Maenoba était sans doute à l'embouchure de Río Vélez
	Portu Albo-Mellaria	XII	30 km (XX)	Omission de Cetaria
VIA HISPALIS- MALACA	Hispalis-Basilippo	XXI	XXV ?	Omission du tronçon commun avec la Via Augusta
	Barba-Anticaria	XXIII	8 km (V)	? (El Castellón-Antequera)
VIA ASTIGI- EMERITA	Astigi-Celti	XXXVII	30 km (XX)	? (Écija-Peñaflor)
	Celti-Regiana	XLIII	LXIII ?	Peñaflor-Reina = 77 km en ligne droite
	Regiana-Emerita	XXIII	86 km (LVII)	Omission du tronçon commun avec la voie Italica-Emerita ?
VIA PAX IULIA- ARUCCI	Pax Iulia-Serpa	XIII	XVI	Pax Iulia mal placée et confusion II-V
VIA ITALICA- OSTITUM ANAE	Onoba-Ilipla	XXX	XX ?	Huelva-Niebla = 27 km, ajout de X ?
	Tucci-Italica	XVIII	XVIII ou XX ?	
VIA ITALICA- EMERITA	Italica-Curiga	XCV	76 km (L)	?
VIA EMERITA- MARIANA	Emerita-Contosolia	XII		Omission du tronçon commun avec la voie Corduba-Emerita
	Sisalone-Carcuvium Carcuvium-Mariana	XX L	70 km (XLVI) 106 km (LXX)	Omission d'une station Omission d'une station, probablement Oreto.

Figura 28 - Tabla de distancias en la provincia de Andalucía según P. Sillières.

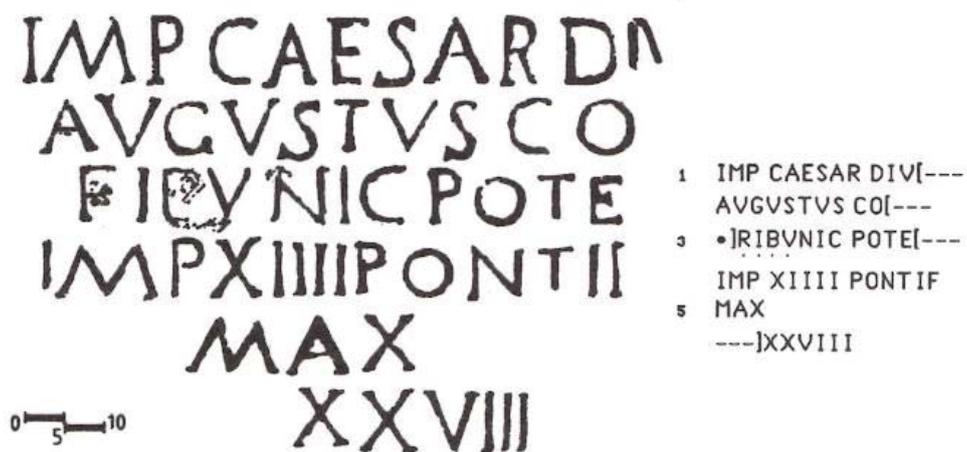


Figura 29 - Inventario de miliarios según Sillières

Catálogo de los miliarios del sur de *Hispania* que permiten estudiar las rutas romanas, ya que aportan datos relevantes, sobre todo cronológicos.

Este miliario se encuentra al borde de la vía Augusta y en él se puede leer XXVIII, que hace referencia a la distancia. Podría ser que su reconstrucción fuera [X] XXVIII o [XX] XXVIII, marcando así la distancia entre Lorca y Cartagena.

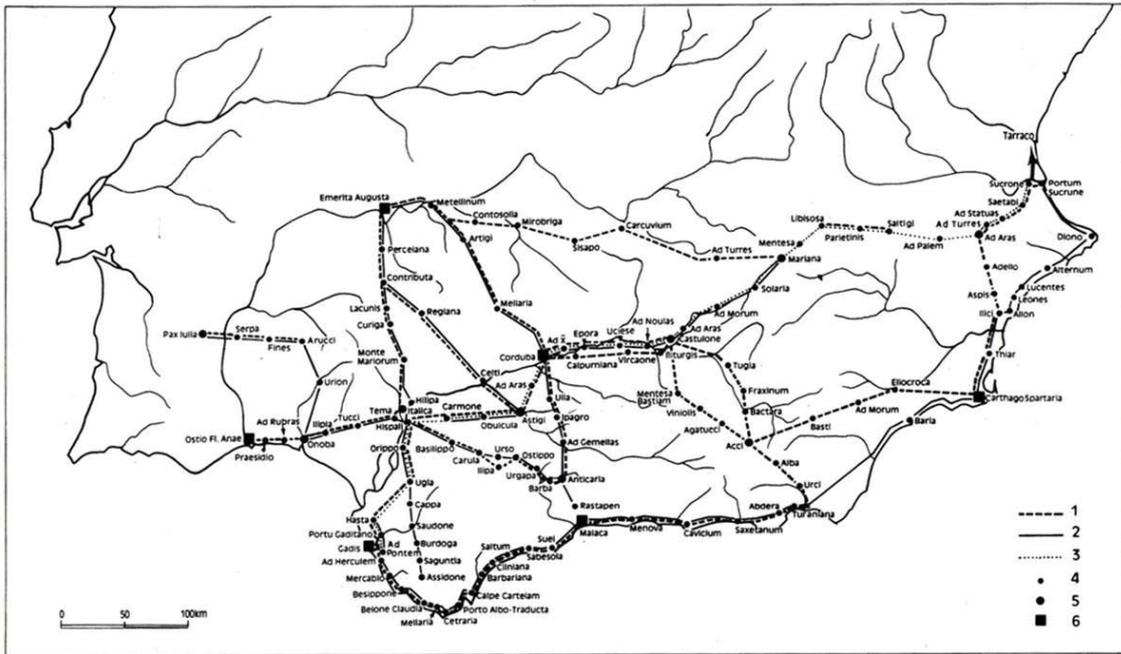


Figura 30 - Vías y mansiones del sur de Hispania según Sillières

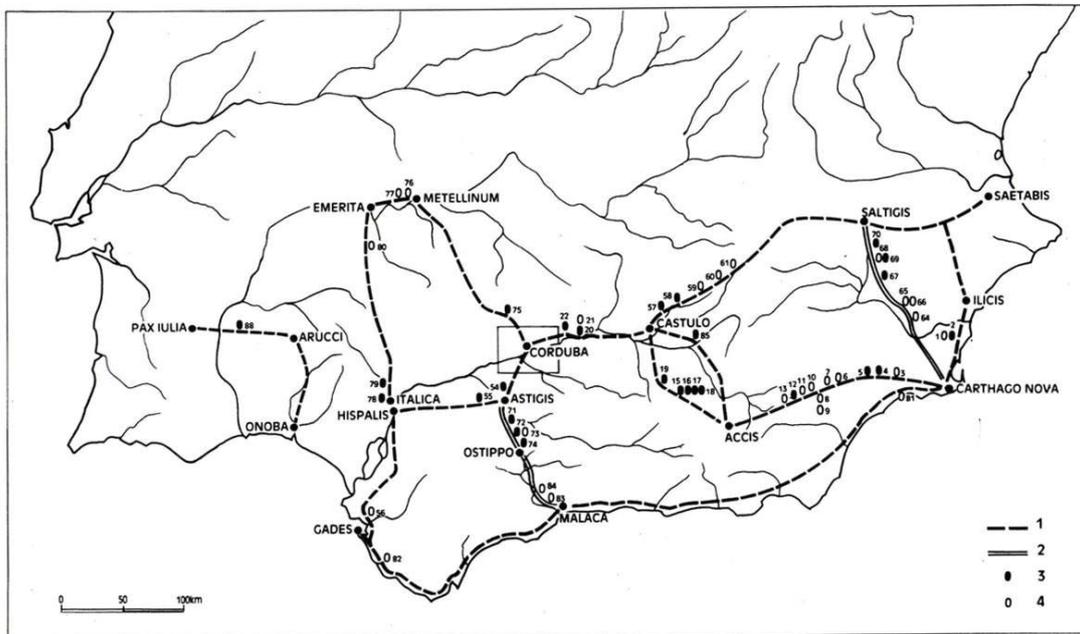


Figura 31 - Mapa de los miliarios del sur de Hispania según P. Sillières.

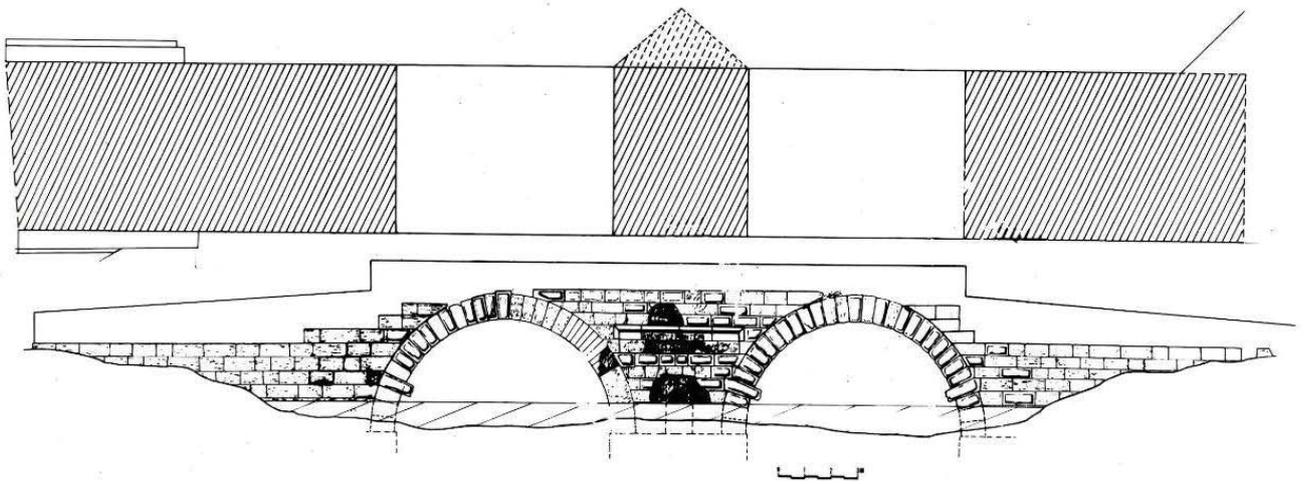


Figura 32 - Dibujo del puente de Las Alcantarillas según P. Sillières.

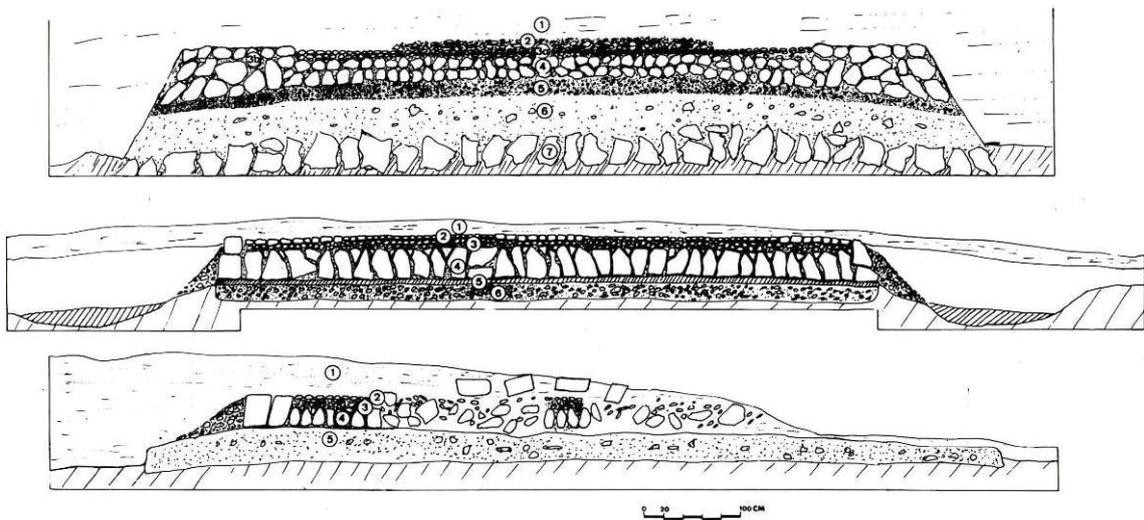


Figura 33 - Secciones de calzada romana según P. Sillières.

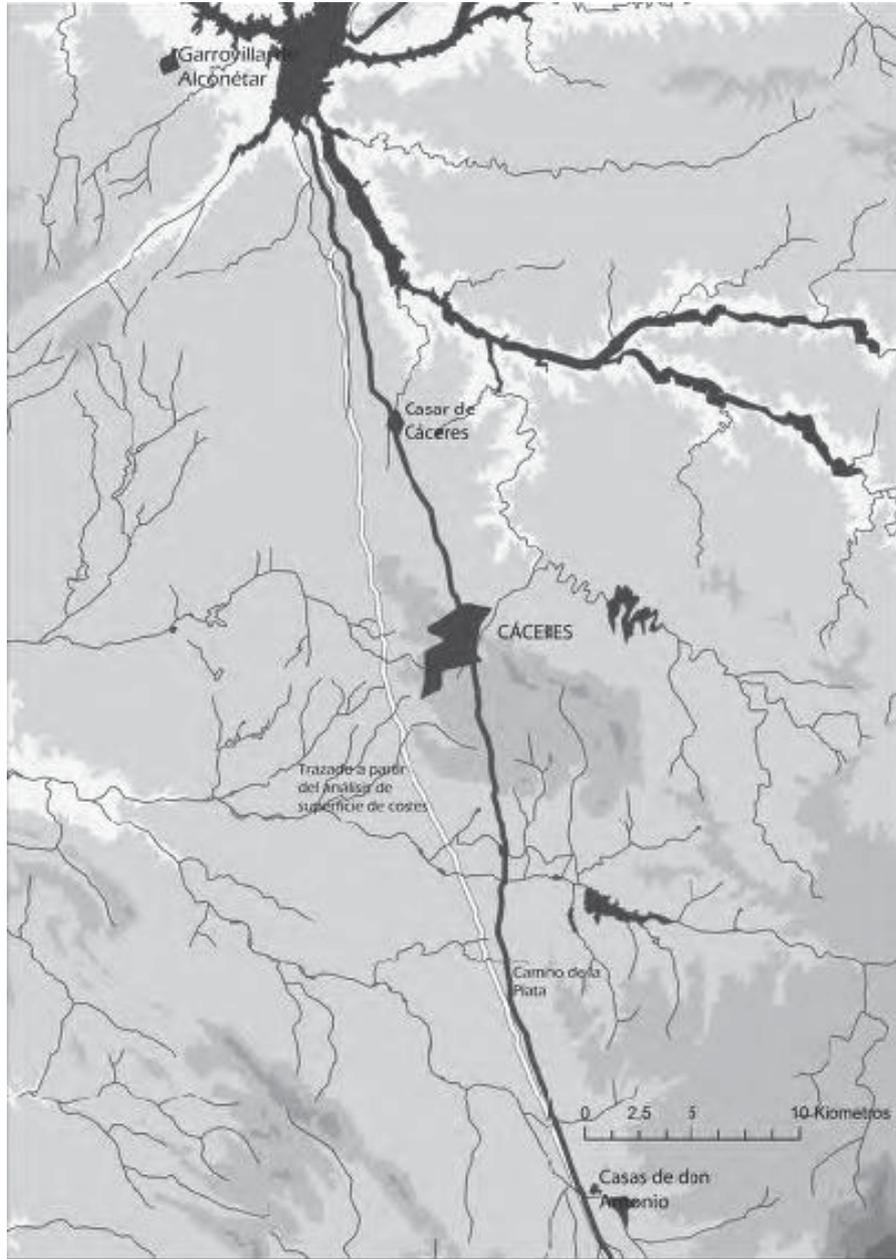


Figura 34 - Trazado de la vía de la Plata a su paso por Cáceres según E.Cerrillo.

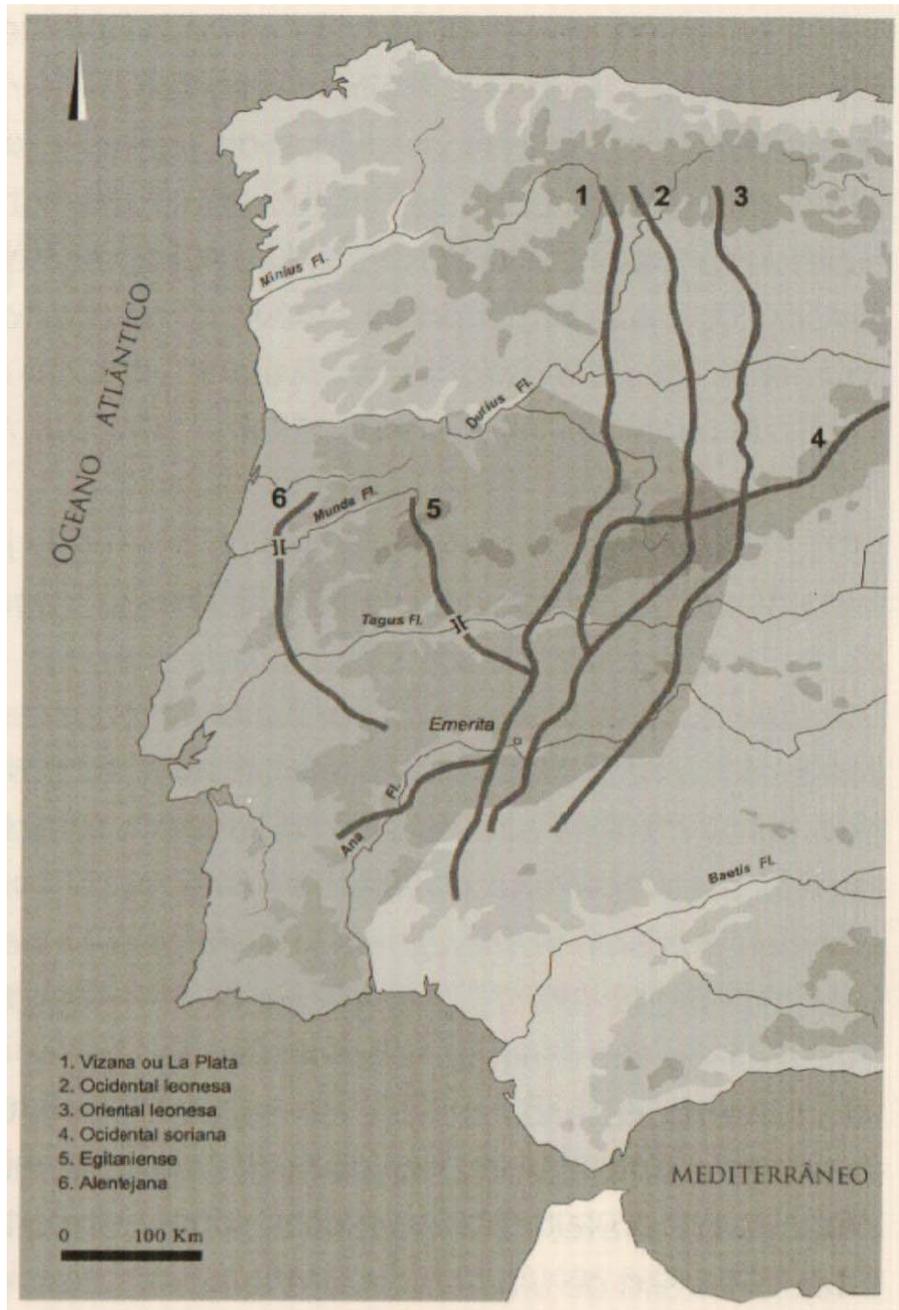


Figura 35 - Mapa de las vías principales de Lusitania según V. Gil Mantas.

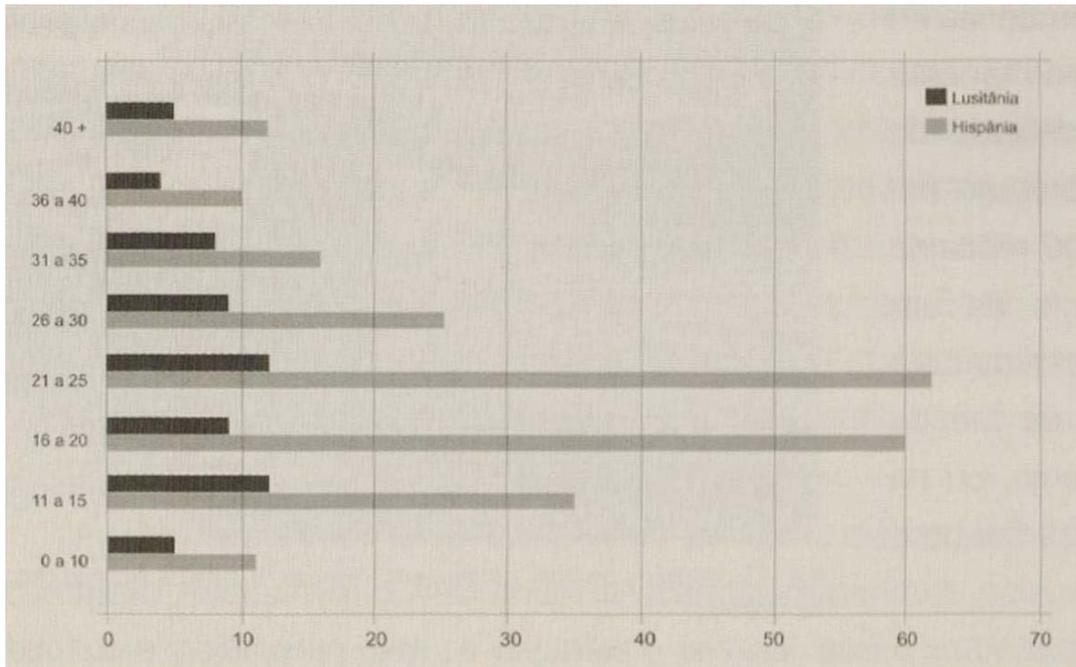


Figura 36 - Comparación de las distancias entre mansiones de Hispania y Lusitania según V. Gil Mantas.

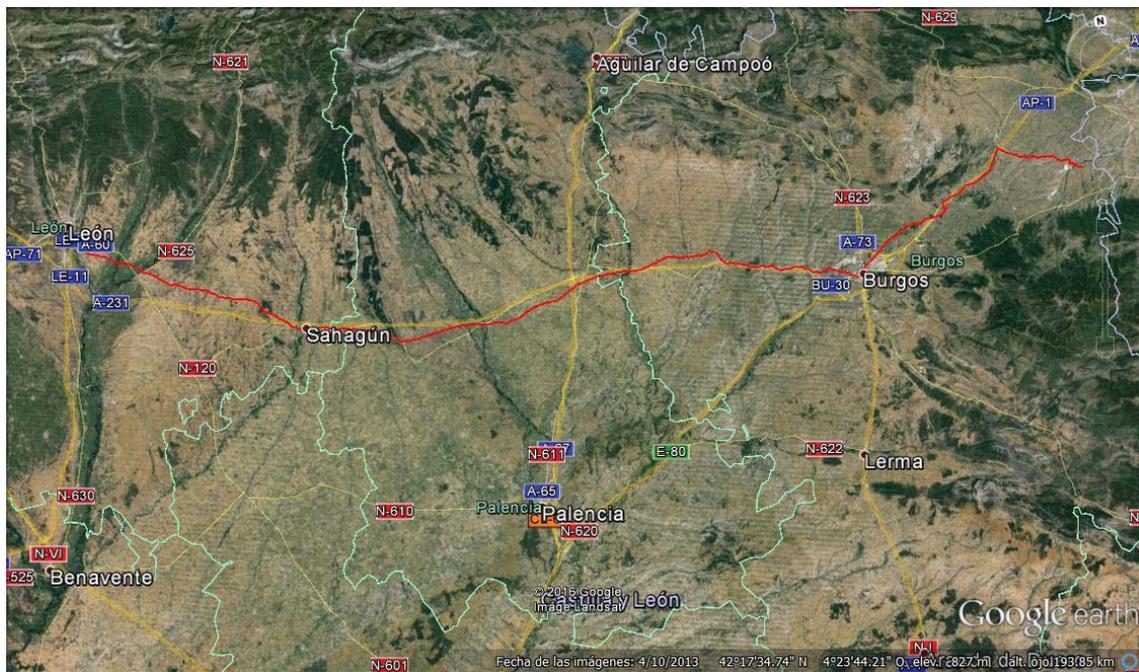


Figura 37 - Las vías romanas de Castilla y León según I. Moreno Gallo. Recorrido entre Cerezo de Río Tirón y León con KMZ Earth.

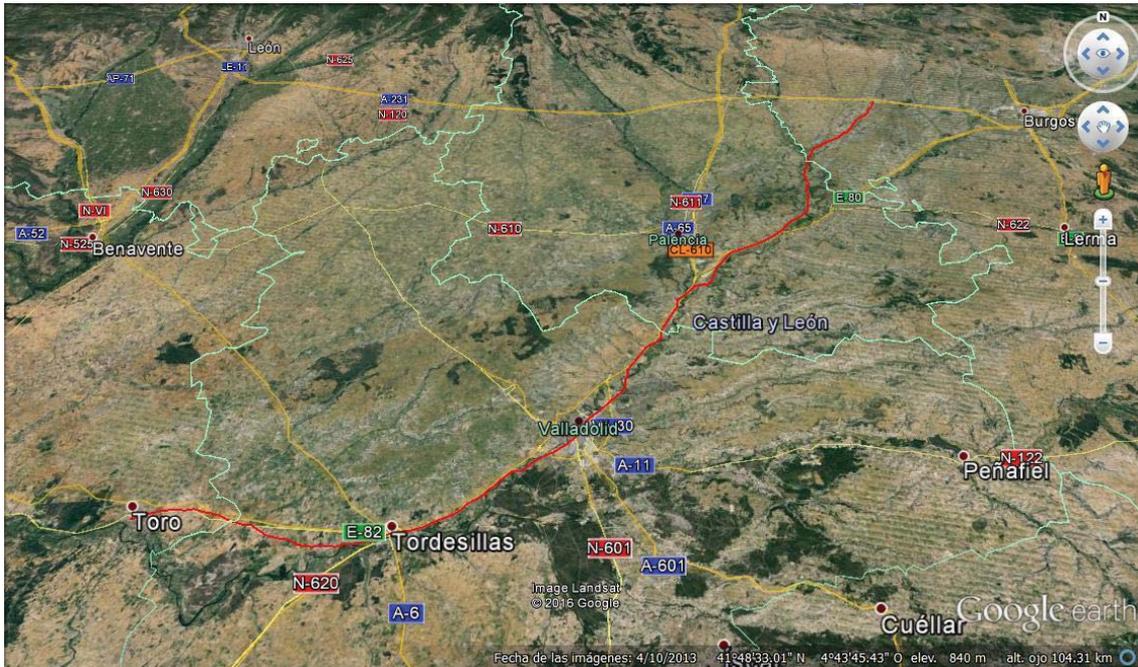


Figura 38 - Las vías romanas de Castilla y León según I. Moreno Gallo. Recorrido entre Villalazán y Sasamón con KMZ Earth.

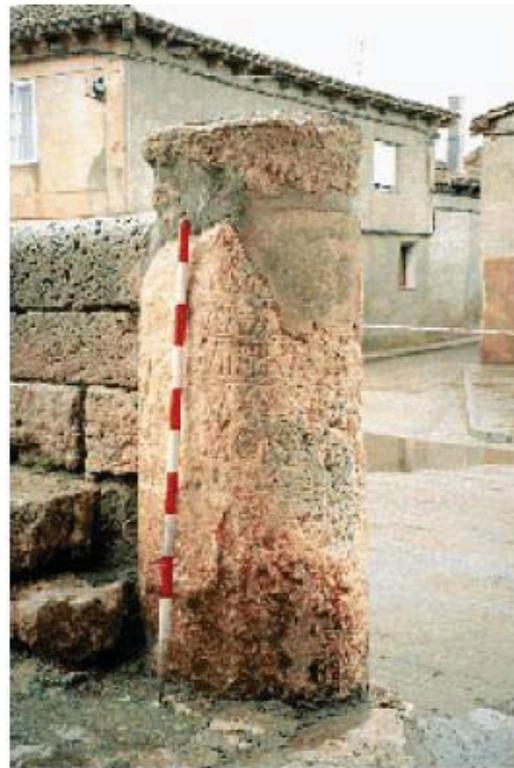


Figura 39 - Miliarios de Padilla de Abajo antes de su traslado



Figura 40 - Fotografía aérea del trazado romano entre Carrión y Calzadilla según I. Moreno Gallo a partir de una fotografía de 1956

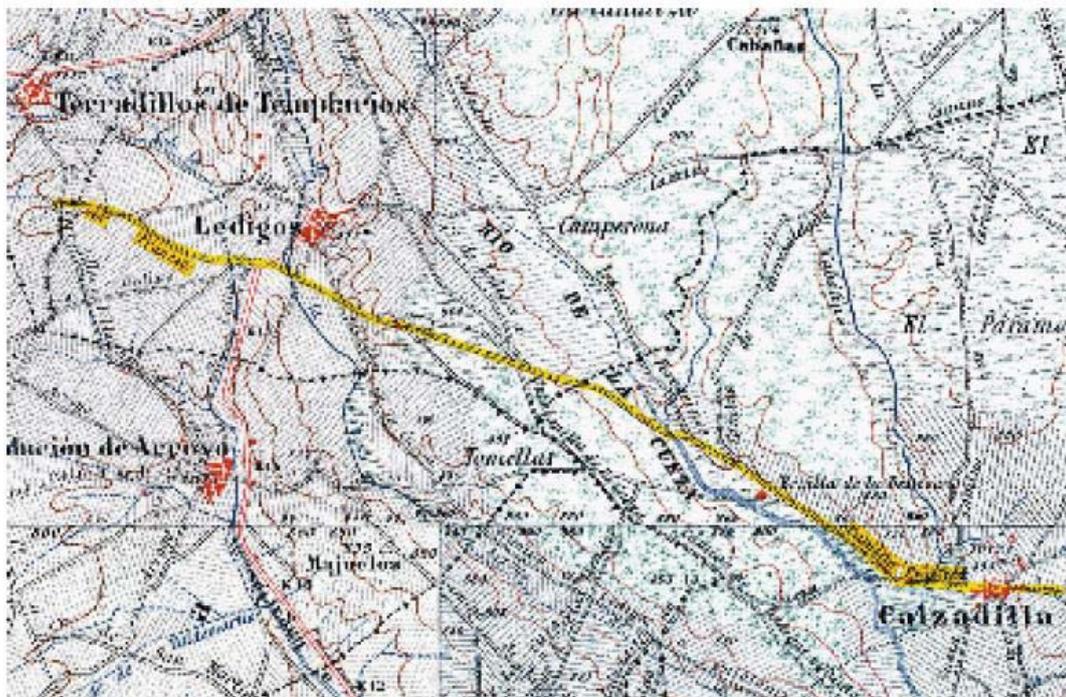


Figura 41 - Trazado romano a partir del Mapa Topográfico Nacional (1/50.000) según I. Moreno Gallo. En él se ve el Camino Francés entre Calzadilla y Ledigos. Actual N-120.

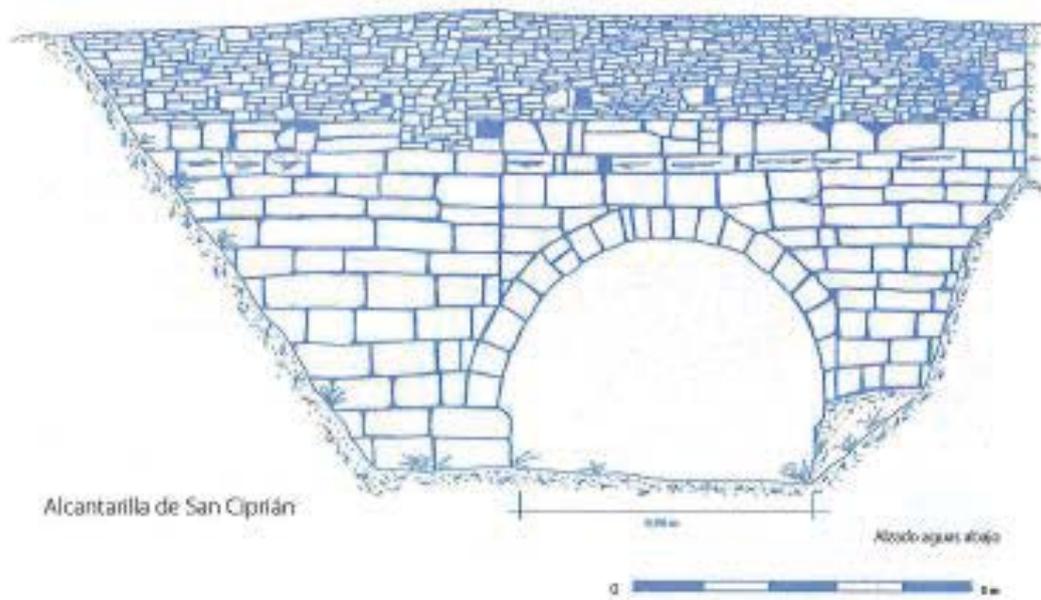
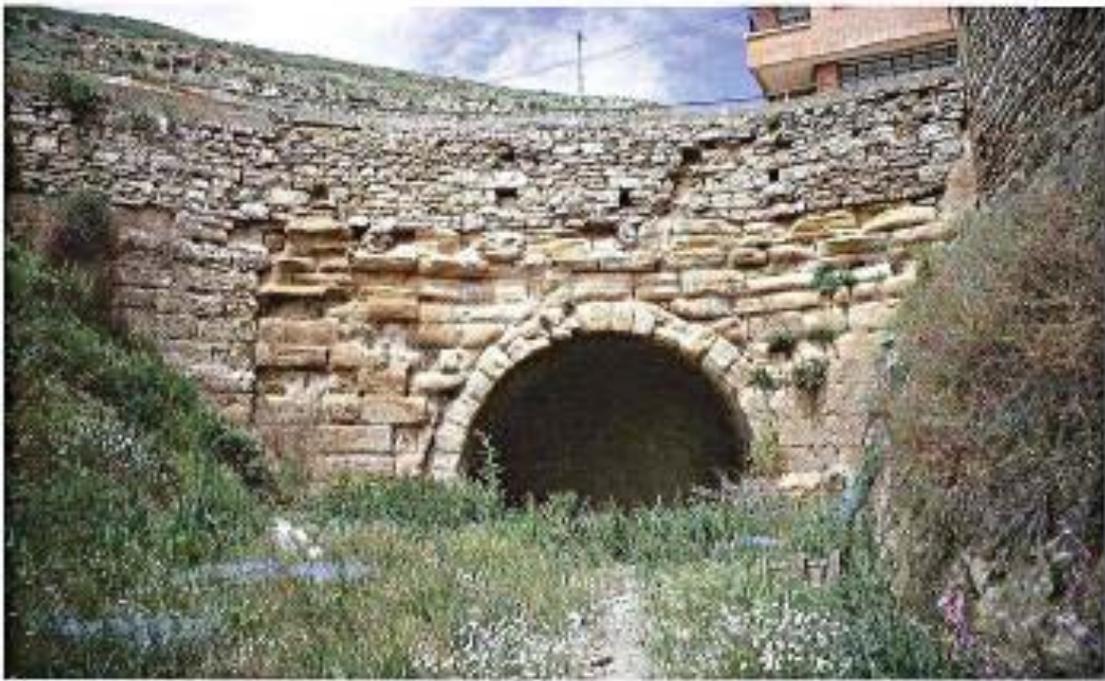
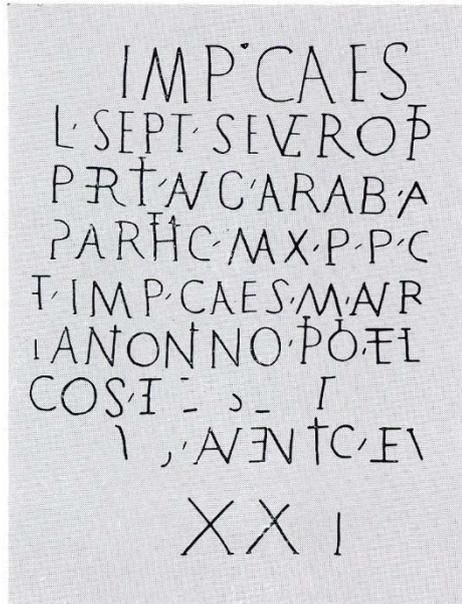


Figura 43 - Detalle del puente de Cerezo del Río Tirón y alzado según M. Durán.



Ergänzung:

IMP CAES

L SEPT SEVERO PI[O]

PERTI AVG ARAB A [DIAB]

PARTHIC MAX P P C[OS III]

5 ET IMP CAES M AVR[EL]

I ANTONINO PIO FEL [AVG]

COS ET L SE[P]T [GETAE NOB]

[C]AES AVENTIC LEV[G]

XXI

Umschrift: Imp(eratori) Caes(ari) / L(ucio) Sept(imio) Severo pi[o] / Perti(naci) Aug(usto) Arab(ico) A[diab(enico)] / Parthic(o) max(imo) p(atri) p(atriae) c[o(n)s(uli) III] / et imp(eratori) Caes(ari) M(arco) Aur[el] / i(o) Antonino pio fel(ici) [Aug(usto)] / co(n)s(uli) et L(ucio) Se[p]t(imio) [Getae nob(ilissimo) / C]aes(ari) Aventic(o) leu[g(as)] / XXI.

Figura 44- Ejemplo de publicación de miliarios