

ARQUEOLOGIA ROMANA EN LA REGION MEDIA DEL DUERO

Construcciones romanas en Toro (Zamora)

Junto al Duero, en el antiguo territorio que correspondió a los vacceos y, según el Itinerario de Antonino, entre las ciudades de Ocelodurum y Amallóbriga, se encuentra la antigua Albocela (Itin. Ant. pág. 434, 7) citada también por Polibio (III 14) que la denomina Arbucale y Livio (XXI 5) que la llama Arbocala. En la relación de ciudades vacceas que anota Ptolomeo figura con el nombre de Albocela (II 6, 49), situándola a los siguientes grados: $9 \frac{2}{3}$ y $42 \frac{1}{2} \frac{1}{12}$. Quizá por error encontramos citada esta ciudad en la Cosmografía del Ravenate (312, 20) en un lugar que no corresponde al que le otorgan otras fuentes. Su nombre ya corrompido es el de Albeceia.

Hübner, que es quien recoge las menciones concernientes a esta población, señala que según las inscripciones debe denominársela Albocola (1).

En el C. I. L. encontramos algunas lápidas que recogen este último nombre (v. oppida, p. 1137), las cuales han sido anotadas por Hübner con los números 880, 2598 y 2394, que permiten aceptar el nombre de Albocola para esta ciudad, que debió ser de cierta importancia cuando existe constancia de ella, como comprobamos, a lo largo de varios siglos.

Identificada con estos nombres que hemos anotado recordemos de paso el haber sido atacada por Hannibal en el año 221-222. a. J. C., desprendiéndose por las menciones de Livio y Polibio lo importante de su población y la fama del valor de sus hombres (2).

(1) Ver Realenciclop. Pauly-Wissowa. Arbucale.

(2) Ver Schulten «*Fontes Hispaniae Antiquae*», Ataque de Hannibal contra los vacceos. Polibio, 3, 13, 5: «...ganó también por la fuerza a Arbucale, ciudad que por su magnitud y el número y valor de sus habitantes le costó gran esfuerzo».

Albocela, como la denomina el Itinerario de Antonio, quedaba a 22 millas de Ocelodurum. El paso de esta calzada ha permanecido en la toponimia de la comunicación antigua que tenía Zamora con Toro y que todavía reconocemos en el nombre de Calzada Vieja (1).

De lo que nos señalan las fuentes modernas sobre esta población o sobre sus obras, destaca únicamente una cita de Méndez Silva recogida por Parcerisa y Quadrado en «Recuerdos y bellezas de España», los cuales tachan de exagerado el comentario de aquél que dice: «... en los cristalinos raudales del orgulloso Duero que bate sus soberbios muros, encumbradas torres, con siete puertas, galante puente de mucha fortaleza y arte...» Méndez Silva escribía en el siglo XVII, cuando aún debían persistir algunas de las viejas construcciones, que como hemos de ver, en buena parte debieron ser romanas. Luego, Cesáreo Fernández Duro en sus «Memorias históricas de la ciudad de Zamora...» (2), nos habla de una tremenda inundación causada por el Duero en Zamora, que destruyó el puente en el año 1310. Ninguna importancia tendría este hecho si no fuera por la razón de que estas crecidas que experimenta el Duero son mucho más importantes en Toro, según hemos podido apreciar directamente y corroborar merced a las publicaciones que sobre hidrografía de la Península existen (3).

Menos interesante resulta la cita de Quadrado en la que dice que Toro tuvo un puente de madera donde está el actual aún en el año 1398 y por cuya razón el maestro D. Manuel Gómez Moreno debió suponer que en efecto lo habría, y que el que existe, bien deteriorado y ruinoso, se parece al de Zamora por lo apuntado de sus arcos.

Gómez Moreno recoge el dato de que existió al Sur del

Livio, 21, 5, 2: «Fueron tomadas a la fuerza Hermándica y Arbocala, ciudades vacceas. Arbocala se defendió largo tiempo gracias al valor y número de sus habitantes.

(1) En un estudio que hemos realizado, trabajo doctoral inédito aún, anotamos las comunicaciones y poblaciones de esta región durante la época de dominio romano. En él damos solución al problema de las mansiones y al trazado de las principales vías de comunicación.

(2) T. I, pág. 505.

(3) V. Masachs Alavedra, «El régimen de los ríos peninsulares», Inst. Lucas Mallada. Barcelona, 1948, pág. 498 y siguientes.

pueblo de Toro un torreón que protegía su entrada y que fué reforzado, según decían, en 1475.

De indudable interés es lo que nos señala D. Manuel Gómez Moreno sobre un antiguo documento del año 998, por el que supone en Toro a un mozárabe seguramente dominando la población y emancipado del rey Bermudo aprovechando la anarquía del país (1). Indica también que Toro era la cabeza de un territorio que, desde el siglo x, se denomina «Campo de Tauro» y, alguna vez, «Campis Torio», como parte de los célebres «Campos gotorum».

Su nombre se ha pretendido relacionarle con las figuras de verracos o toros que existieron, de los cuales queda uno en su Colegiata. También se ha considerado como formado en la Alta Edad Media y originario de su población visigoda.

Todas estas noticias son las que poseemos hasta el presente, aparte de la interesante documentación que existirá sobre viejas reconstrucciones del puente de Toro, algunas, como sabemos por otras obras en la región, frecuentes en el siglo xvii y siguientes. Pero la construcción del puente en su parte más destacada es fechable entre los siglos xii y xv, de cuya época es algo difícil encontrar documentación que nos arroje luz de un modo inmediato.

También tenemos noticias de sus murallas, construídas, según unos, durante la dominación árabe, y según otros, en período romano. Lástima que siempre se haya dudado de antemano en estas construcciones castellanas de su posible autenticidad romana. Sus restos son muy interesantes y aún con muchas minucias que estudiar, como casi los de todas las poblaciones de esta región, faltas de una lógica revisión debida acaso a una inflación del estudio de las obras medievales, más sugestivas para los eruditos de las pasadas décadas.

Hübner señalaba en 1888 la falta de esta revisión de los datos monumentales, y Taracena recoge en este aspecto la misma observación (2). Por nuestra parte no podemos más que señalar una correspondencia del tipo de construcción de las murallas de

(1) Gómez-Moreno, *Catálogo Monumental de España. Zamora*. 1927. páginas 43, 204 y 205.

(2) Blas Taracena Aguirre, «Las fortificaciones y la población de la España romana». Crónica del IV Congreso arqueológico del Sudeste Español. Elche 1948. pág. 421.

Toro con las de las localidades de San Pedro de Latarce, Castronuevo de Valderaduey y Villalpando, todas ellas íntimamente relacionadas y acaso de la misma época, dentro del ámbito regional.

Analizando desde un principio las construcciones más destacadas que aparecen en Toro, señalaremos, sin pretender más que abrir un paso a su estudio, las murallas, el puente, el muro de contención del río y la calzada que se asienta en parte sobre esta última obra.

Las murallas han sido destruidas casi en su totalidad y apenas quedan restos que nos permitan reconstruir su primitivo trazado ni el perímetro que comprendían. No obstante sus caracteres constructivos quedan claramente fijados. Forman lienzos de grueso espesor cuya anchura debió oscilar entre 2 y 3 metros; son de hormigón, con gruesos cantos de río fraguados en una masa de cal y arena, que a veces produce el aspecto de ser de tapial o barro entablado, ya que suelen acusarse al exterior la impronta de las cajas que servían de molde. Su aspecto parece primitivo y por el conjunto de los hechos que precisaremos, nos parecen corresponder a una fecha que oscila entre el siglo I antes J. C. y I de nuestra era. Sus hermanas ya mencionadas en la región, nos hacen también asignarlas esta cronología, ya que después de estas fechas iniciales que anotamos, no encontramos en esta zona tipos constructivos semejantes, al menos hasta el presente.

La muralla, como bien dice Gómez-Moreno, descendía hasta el río para cerrarse abrazando el arranque del puente. Ella comprendía la antigua población, acaso convertida en campamento romano en sus primeros momentos. El antiguo oppidum vacceo ha de buscarse en la zona que circunda a la Colegiata y su magnífica posición es solamente comparable con la de Rauda, situada en la misma orilla del Duero y vaccea también. Pero en Toro, el caótico paisaje de las arcillas y margas, desgajadas en profundos cárcabos, sobre las que se asientan mesas de arenisca, dan un rudo carácter al emplazamiento y un aire de fortaleza natural inexpugnable. Aparte de ello, el Duero describe frente a esta terraza gigantesca de arcillas erosionadas, una amplia curva, cuya anchura solamente se hace vadeable mediante una colosal construcción. Es decir, mediante un puente que, además, sea capaz de mantenerse en las avenidas del río que en Toro

alcanzan extraordinaria importancia. Este hecho nos explica en parte el proceso que hubo de verificarse a través de una serie de tanteos iniciales, en lo que se refiere a la construcción del puente y a la obra del dique de contención y calzada.

El puente, que presenta hoy día diecinueve arcos, posee un aspecto enteramente medieval. Quizá por esta razón ha pasado desapercibida la obra romana, fácilmente reconocible por una serie de pilas y tajamares de acusadas características por su aparejo de sillería almohadillada. En la parte que mira contra la corriente se muestran dos cubos o pilas que presentan en su base plantas de forma semicircular algo alargada. En altura estas pilas van disminuyendo su forma y acercándose en parábolas más o menos apuntadas que dan a su planta, por sus secciones longitudinales, la forma de bellota. Las características del almohadillado son distintas en estos dos cubos. El más completo de ellos lo acusa poco y extenso, incluso en las partes bajas del mismo, en las cuales el río fácilmente ha erosionado y desgastado la piedra arenisca, desvirtuando su aspecto original. El otro cubo presenta el almohadillado de sus sillares más recogido y destacado, lo cual nos hace pensar en una función decorativa en determinadas partes y a determinada altura del mismo, como habría que suponerlo para el resto del puente. Sus sillares de piedra caliza se presentan en perfecto estado de conservación.

A favor de la corriente miran una serie de tajamares de planta triangular. Son todos ellos de piedra arenisca y conservan aún restos del almohadillado que les revela como obra romana. No llevan rematado el espolón en semipirámide. Uno de ellos, aunque más distanciado del grupo, presenta también el almohadillado, pero se distingue del resto por ser de piedra caliza y por tener su forma semejante a la de los que miran contra la corriente, es decir, con planta de forma de bellota en su parte media y semicircular en su parte baja.

Sobre los pilares del puente se abren vanos en las enjutas, con arcos semicirculares, que ejercen la función de aliviaderos. Hasta seis arquitos aparecen en esta obra, algunos de ellos cegados. El resto del puente presenta caracteres medievales, aunque bien pudiera suceder que alguno de los arcos de medio punto que se sitúan hacia el sur sean también romanos.

El hecho del empleo de distintas clases de piedra y estas particularidades señaladas en lo que se refiere a la forma de los

pilares, nos han hecho pensar en dos épocas distintas de construcción. A la primera correspondería sin duda la obra hecha con piedra arenisca, propia de los terrenos de Toro, o al menos posible de encontrarse en ellos. A la segunda época correspondería una reparación general y el asentamiento y consolidación de la obra del puente en toda su longitud.

Con respecto a la cronología de estas dos obras existe un hecho que nos puede dar luz sobre ella. El Norte de esta zona ha sido escenario de la última guerra que se sostiene durante la conquista del territorio: la guerra vacceo-cántabro-astur. El puente pudo ser iniciado en esta época, asegurando el abastecimiento desde la retaguardia de Estatilio Tauro o de Carisio. La pacificación de la región hubo de traer como consecuencia el asentamiento de unas guarniciones y de una población, al mismo tiempo que se constituían de modo definitivo los trazados de las calzadas, asegurando las comunicaciones. Poco después, no pudiendo precisar fecha concreta, las avenidas e inundaciones del Duero debieron obligar trayendo piedra caliza desde las zonas próximas del páramo en las estribaciones de Torozos, a reparar las destrucciones originadas. Este momento podría situarse en el siglo I de nuestra Era, fecha en la que debía estar aún latente la belicosidad de estos pueblos y en la que debía ser punto de importancia estratégica de primer orden Albocela.

De este modo, creemos que la obra del puente puede señalarse entre los siglos I a. de J. C., que correspondería a la construcción inicial hecha con piedra arenisca, y siglo I de nuestra Era, en la que encajamos las distintas formas que presenta construidas ya en piedra caliza.

Singular es en él un descendadero que baja hacia una recogida zona donde se aluvionan las arenas y que se sitúa en dirección de la corriente hacia el comienzo del último tercio del puente.

Respecto del torreón que lo defendiera al sur, nada parece indicar que existiera, si bien modificaciones modernas han podido velar su emplazamiento.

Con referencia a las medidas del mismo acompañamos a escala una reconstrucción de un sector que facilita comprender el alcance que pudo tener esta obra.

La calzada sale del puente sobre un dique o muro de contención que impide que el río anegue las tierras bajas que allá

en época celtibérica pudieron cruzarse sin duda cuando el caudal de aguas se extendiese en la amplia vega, dejando numerosos islotes de arenas. Dicho muro de contención alcanza una anchura de unos 12 ó 14 metros y en algunas partes más. De su estructura interna no hemos podido obtener datos. En la parte que contiene al río y que a modo de canal le escolta en una longitud de casi un kilómetro, presenta lienzos con paramento de sillería magníficamente escuadrados, que unas veces se presentan completamente verticales y otras con escalonamientos de las hiladas. En el borde opuesto se unen a las tierras colindantes no sin marcar en altura una diferencia de nivel que claramente, nos demuestra un estrangulamiento del cauce del río. En esta parte y en un corto sector, se aprecia un paramento de sillares mal labrados y de tamaño desigual. Sobre este muro de contención hemos indicado que discurre la calzada.

Con la particularidad de presentar cierto abombamiento y de mantenerse a la misma altura con un trazado casi rectilíneo y en una longitud de unos 400 metros, dicha calzada está dividida en cuatro calles de losas de caliza. Su superficie aparece formando recuadros que se rellenan con losas de tamaño irregular. En su terminación desciende ligeramente de nivel para dar paso a un camino afirmado con grava, de gran anchura.

Desde este punto, el dique continúa sirviendo de margen al camino, y presenta en su altura un paseo afirmado con cantos perfectamente organizados en recuadros. La anchura de este paseo oscila entre 1,70 y 2,60 metros, diferencias acusadas en sus partes más estrecha y ancha. La longitud que presenta el dique en este tramo que remata en altura el citado paseo, llega casi a los 400 metros, por lo cual, desde el arranque del puente, puede calcularse en casi un kilómetro la longitud total. La suave elevación del terreno a medida que se distancia el dique de su punto de arranque hace que no sea ya necesaria la obra de contención del río en cuanto pasa del kilómetro anotado.

La calzada nos ha hecho pensar también en dos épocas distintas. En la primera es posible que no existiese dique alguno, haciéndose posteriormente necesario ante la experiencia de las inundaciones que fuesen acaeciendo. Construido el dique la calzada tuvo un paso asegurado, corriendo sobre él en un buen trecho. El empleo de la piedra caliza en esta construcción, y la correspondencia con materiales empleados en la obra del puente,

nos hace suponer la fecha del siglo I de nuestra Era. Por otra parte, es en esta época en la que debió tener verdadera importancia la ciudad, ya que es el momento en que se inicia la romanización plena en esta comarca.

Con respecto al dique, es quizás la obra más importante, incluso mayor que la del mismo puente. Siguiendo el curso del río modifica la dirección de los lienzos, los cuales, como hemos indicado, presentan en algunos tramos un acusado escalonamiento (1).

Podría pensarse que la citada calzada pavimentada o vía silícea, no fuese obra romana; que el enlosado que presenta perteneciese a una reconstrucción o asentamiento medieval, y que la primitiva calzada fuese semejante a la que hemos descrito que corre en la prolongación del muro de contención, es decir de canto y acaso de grava como lo es el tramo que continúa en la terminación del dique. Pero no podemos perder de vista que, además de la particularidad de acusar un abombamiento en su sección, está en íntima relación con su infraestructura, como puede apreciarse en los tramos laterales del muro de contención que quedan al aire. Las calzadas medievales presentan aspectos algo más diferenciados y, sobre todo, acusan formas a modo de espina de pescado que suelen presentar rombos plementados o rectángulos, por lo general de cantos (2). No obstante, ateniéndose a la simple observación de la obra del muro de contención, no nos parece que haya podido sufrir modificaciones profundas la calzada, aunque sí reparaciones como parecen verse en algunos sitios donde faltan las losas y se suplen por rellenos de cantos, muy poco frecuentes y espaciados.

Finalmente, junto a la calzada existe un hito de casi dos metros de altura; por 60 centímetros de diámetro. No presenta

(1) Este tipo de construcción escalonada en el muro sobre el que discurre la calzada lo vemos repetido en el que existe en la vía de Tebessa a Cartago, la cual posee 37 ms. de longitud. En Toro alcanza, como hemos señalado, unos 400 ms. prolongándose en otros tantos utilizados como camino alto o margen de calzada. Ver *Les Voies romaines de L'Afrique du Nord*. Planche VI, Alger, 1951, Pierre Salama.

(2) B. Taracena. *Las vías romanas en España*. Crónica del III Congreso Arqueológico del S. E. Español. Murcia, 1947, pág. 252. Por nuestra parte hemos reconocido obras medievales en otros puentes, como en el de Simancas, donde la calzada presenta esta forma de espina de pescado, formando rombos de cantos, en calles.

inscripción alguna aunque pudo haber sido más alto y haberla perdido. En la cara contraria a la que mira hacia la calzada, presenta en su parte superior, bastante desgastada, una T labrada que descansa sobre una base trapezoidal y que acaso no fuese descaminado el aceptarla como una cruz primitiva, posiblemente de Bajo Imperio. No obstante cabrían otras interpretaciones, como la de señalar una milla de distancia hasta la población.

Como ya hemos indicado de todas estas obras tiene un especial interés el prodigioso muro de contención que, por sus caracteres, nos sugiere la posibilidad de haber podido ser utilizado como muelle de un puerto fluvial.

Del conjunto de los hechos anteriormente expuestos se desprende la importancia que hubo de tener Albocola, ya que ninguna otra población pudo ser Toro más que ésta. Cabría pensar que Ocelo Duri fuese Toro, pero para ello habríamos de admitir una serie de hechos que por hoy, son muy difíciles de rebatir. También se podía pensar que Albeceia o Albocela no figurase en el tramo Ocelo Duri-Segovia, sino más allá, como la sitúa el Ravenate. Pero tal posibilidad también creemos debe ser descartada. Tanto el Itinerario de Antonino como la Tabla de Astorga señalan distancias que harían muy difícil la concordancia de Toro con Ocelo Duri, única población que pudiera haber sido. Habría que aceptar que Zamora no tenía la importancia que se la concede en la actualidad pese a sus vestigios arqueológicos (1), y a sus claras comunicaciones. Tampoco sería admisible la marcha de Aníbal hasta el Duero, cosa que parece ser lógica en su campaña contra los vacceos. Finalmente, no nos

(1) En relación con la época romana en esta región los estudios que hemos realizado de poblaciones y vías de comunicación, nos señalan en Zamora, además de los vestigios de su puente arruinado, restos de fortificación u obras romanas en sus murallas.

Con respecto al trazado de la vía de La Plata, que identifica Ocelo Duri con Zamora, hemos comprobado en la toponimia el paso de esta calzada de La Plata desde los límites salmantinos hasta la misma población. El trayecto de Salamanca hasta las proximidades del arroyo de Izcala, donde se sitúa Sabarria, ha sido estudiado y publicado por el P. Morán y el Sr. Oliver Román, *«La calzada romana de La Plata en la provincia de Salamanca»*. M. de O. P. Madrid, 1942.

Con respecto a la modificación que señala el Ravenate, se ha de considerar a nuestro juicio como un error, nada extraño en su recopilación.

cabe la menor duda, por los estudios realizados en esta región sobre los núcleos de población de época romana y de sus vías de comunicación, de que Toro es heredera de la antigua Albocola, hecho que viene a tener una plena justificación con los datos que aportamos en este trabajo.

Muy interesante sería realizar un estudio del ataque de Aníbal a esta población, de las posibilidades de vida en época romana, su posible transcendencia en la guerra cántabro-astur y vaccea como punto de abastecimiento, de su utilización como puerto fluvial, y de la situación de su primitivo emplazamiento como ciudad indígena y posteriormente romanizada. Todo ello habría de estudiarse lentamente, si fuese preciso con excavaciones y encajado en relación con el conjunto de esta comarca que se nos revela, en la actual pobreza de su medio geográfico, como de una importancia colosal en época antigua.

FEDERICO WATTENBERG



LÁMINA I. Vista general del emplazamiento de la antigua Albocola, hoy día Toro. A su pie, a la derecha, el puente y el ancho cauce del Duero anegado de arenas.

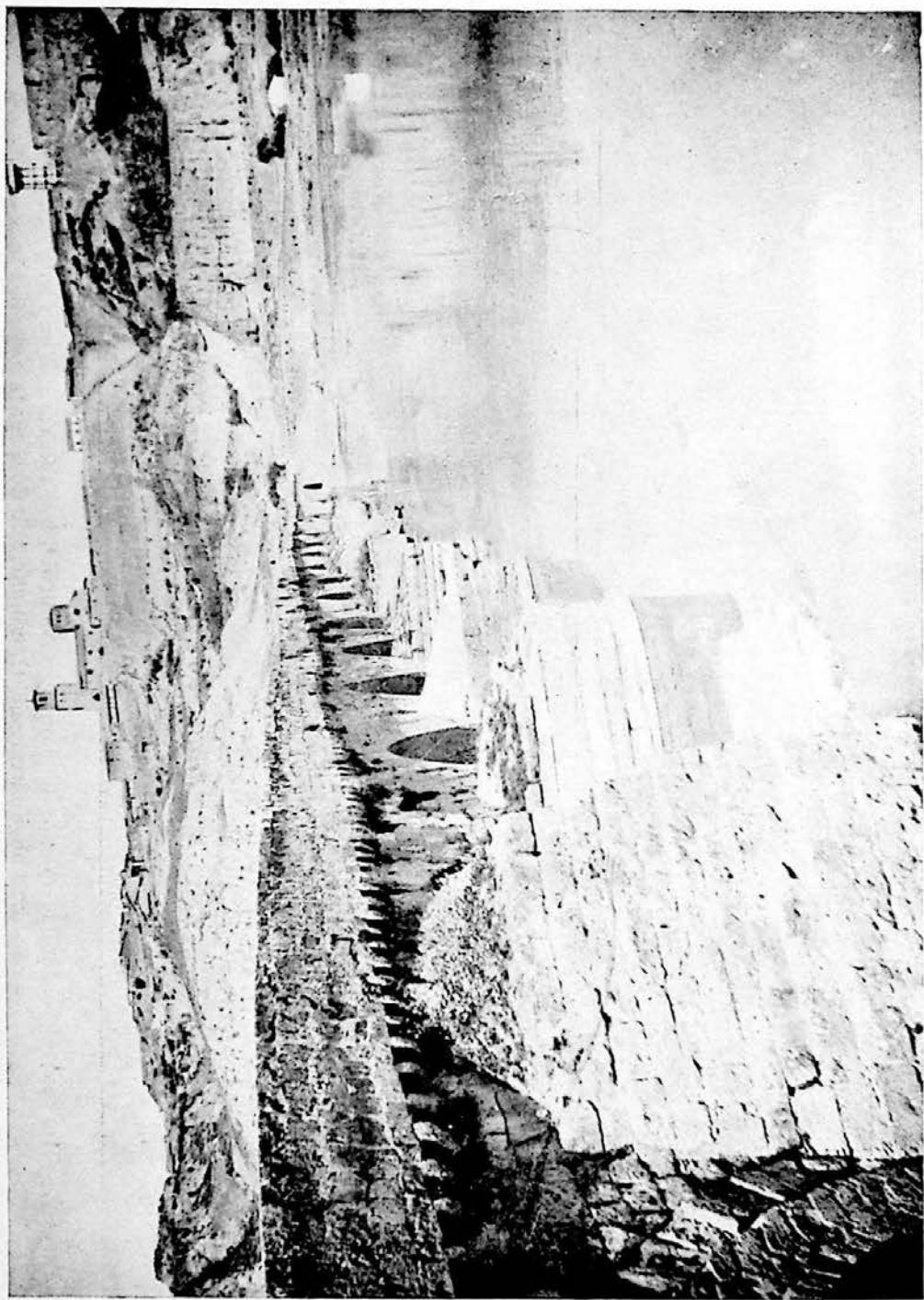
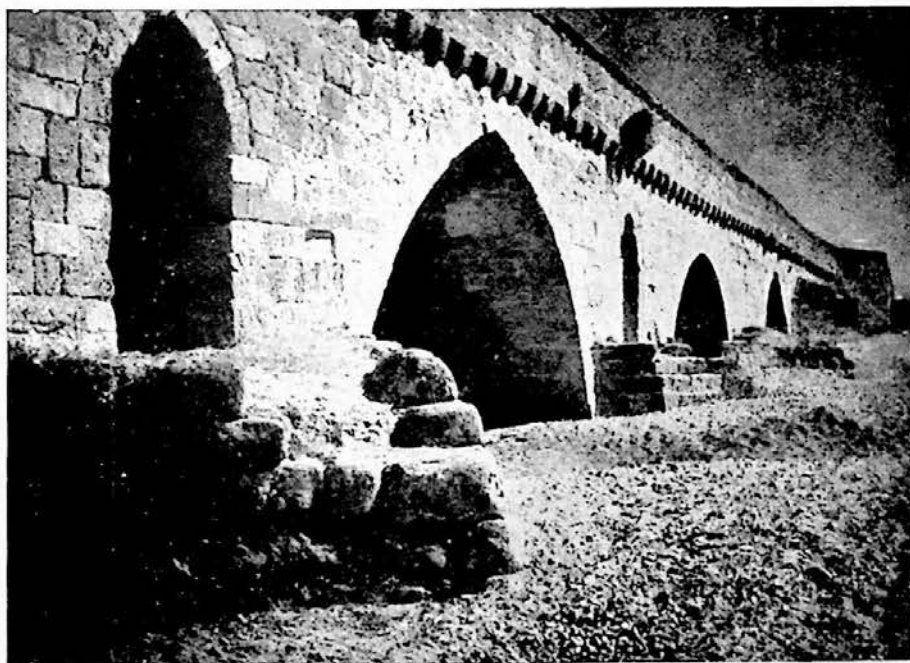


LÁMINA II. Un aspecto del puente y de la posición del viejo oppidum desde el extremo sur hacia donde venía a caer el antiguo torreón que lo defendiera.



a)



b)

LÁMINA III a) Detalle de uno de los tajamares con aparejo de sillería almohadillada; en su parte superior un aliviadero cegado. b) Conjunto de los tajamares romanos.

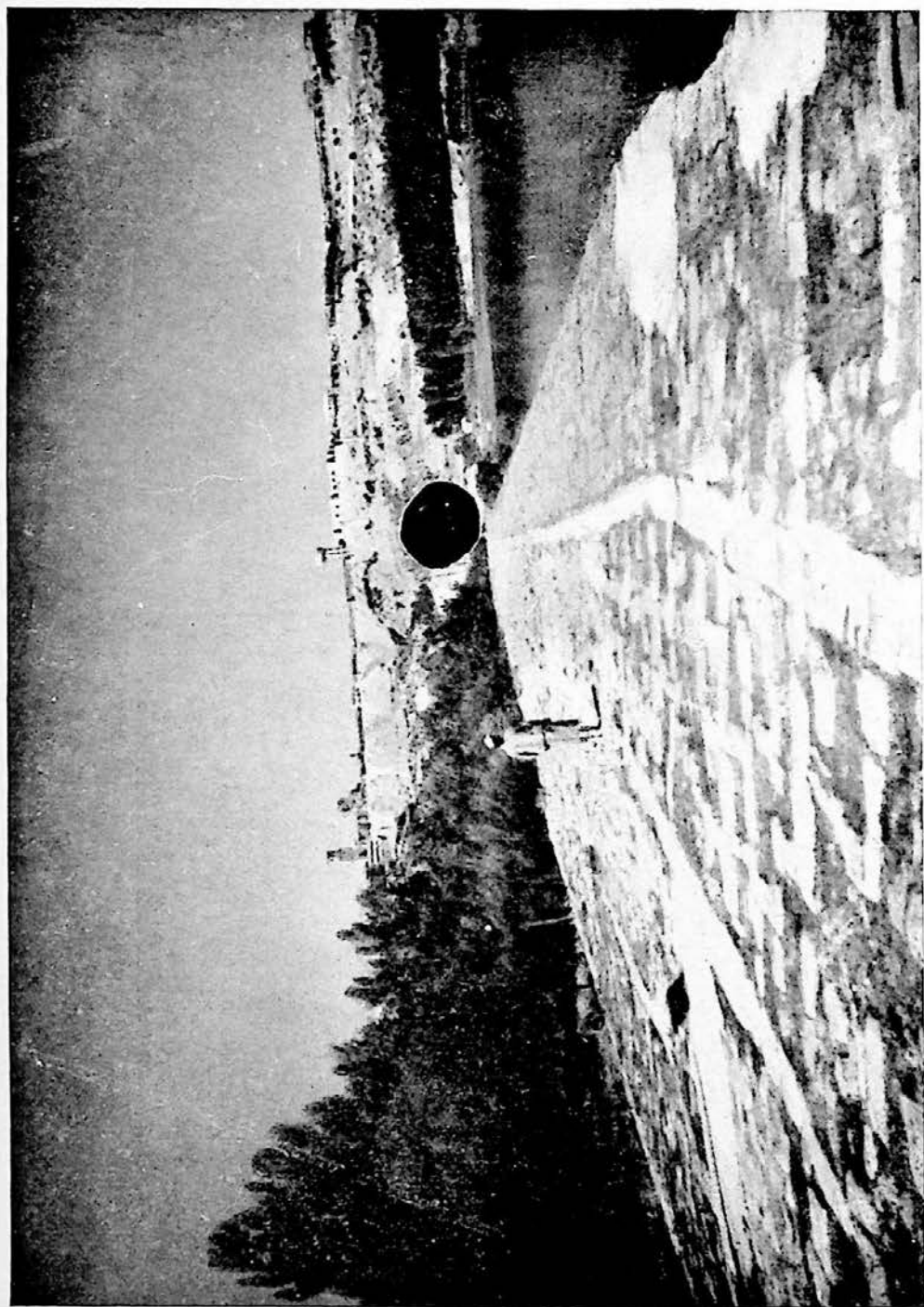
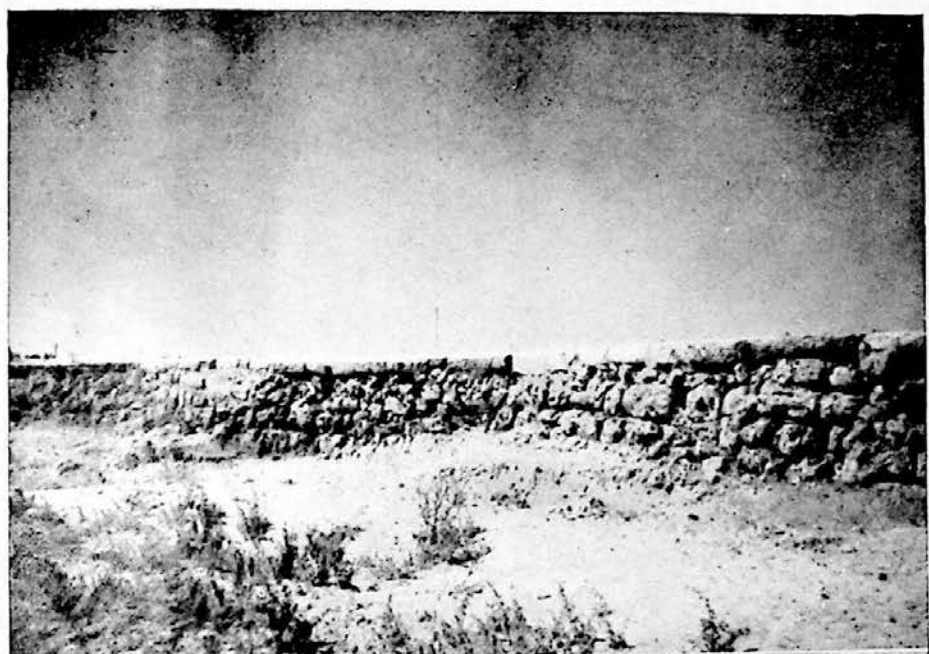


LÁMINA IV. Una vista de la calzada que discurre sobre el muro de contención del río. Hace unos meses ha sido levantada para facilitar la construcción de un tramo de carretera.



a)



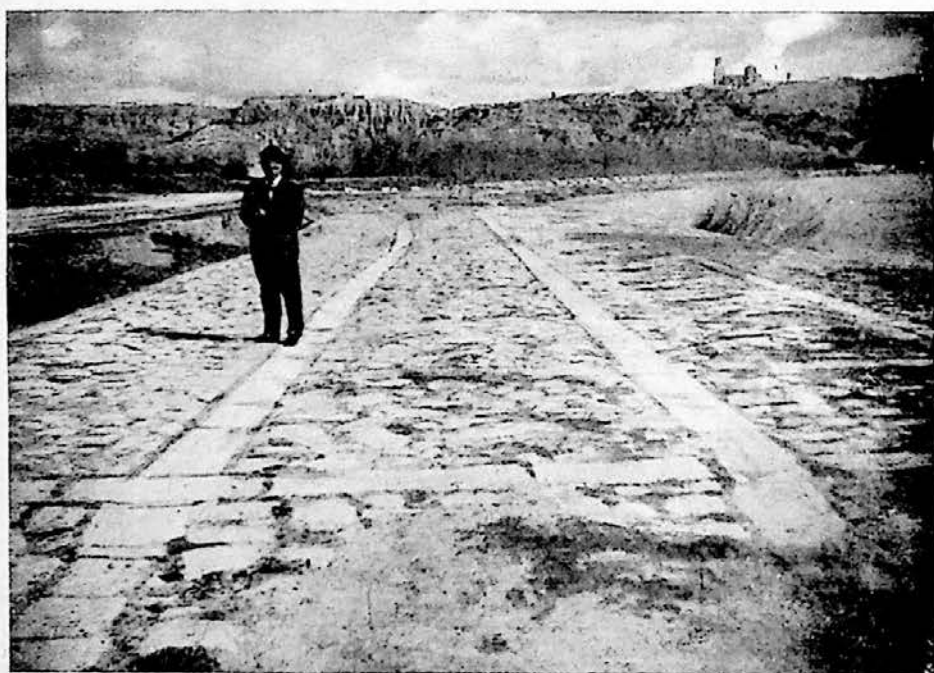
b)

LÁMINA V. a) Detalle del muro de contención en la zona inmediata a la entrada del puente y en el sector contrario al paso del río. Obsérvese que la zona superior constituye el enlosado de la calzada y que ésta forma un cuerpo continuo con el dique. b) Un aspecto del refuerzo en que remata el dique de contención y que a modo de paseo marginal ciñe la calzada.

La calzada aparece destruída en parte en la fotografía.



a)

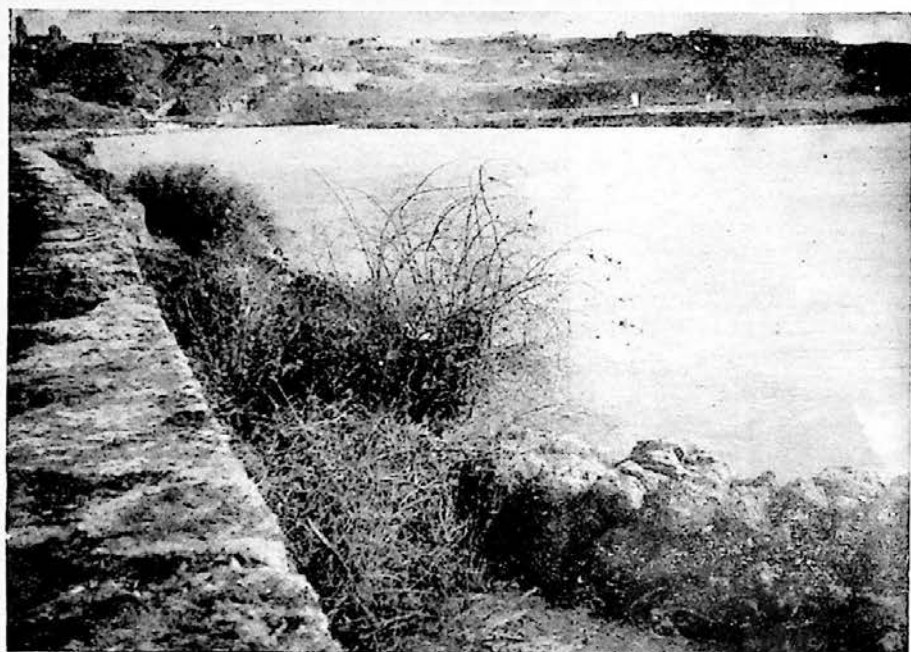


b)

LÁMINA VI. a) Aspecto de la calzada con las losas de su pavimento a los lados y la nueva carretera. b) Detalle de uno de los tramos conservados.



LÁMINA VII. El dique de contención y paseo que sobre él discurre.

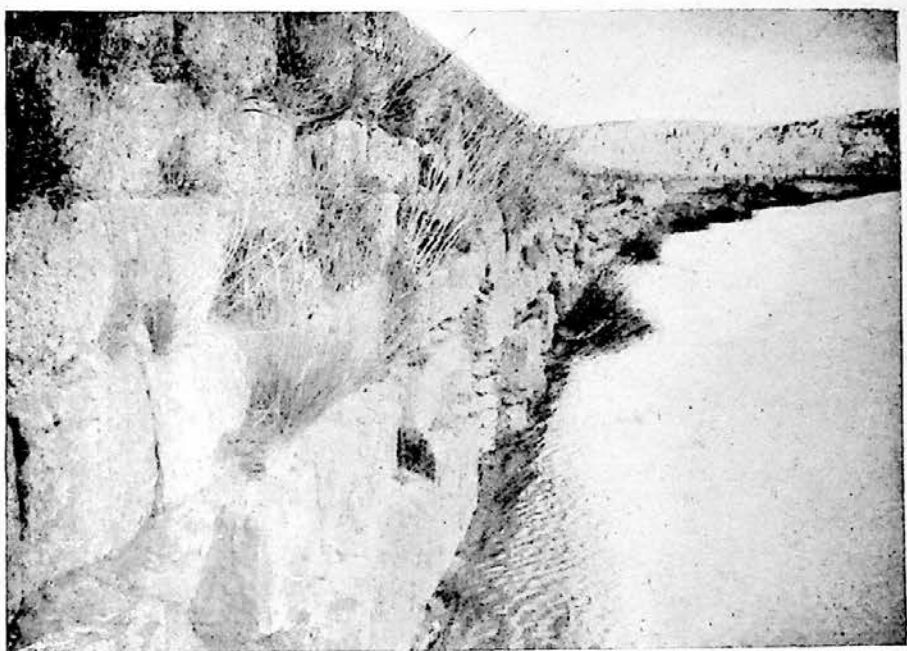


a)

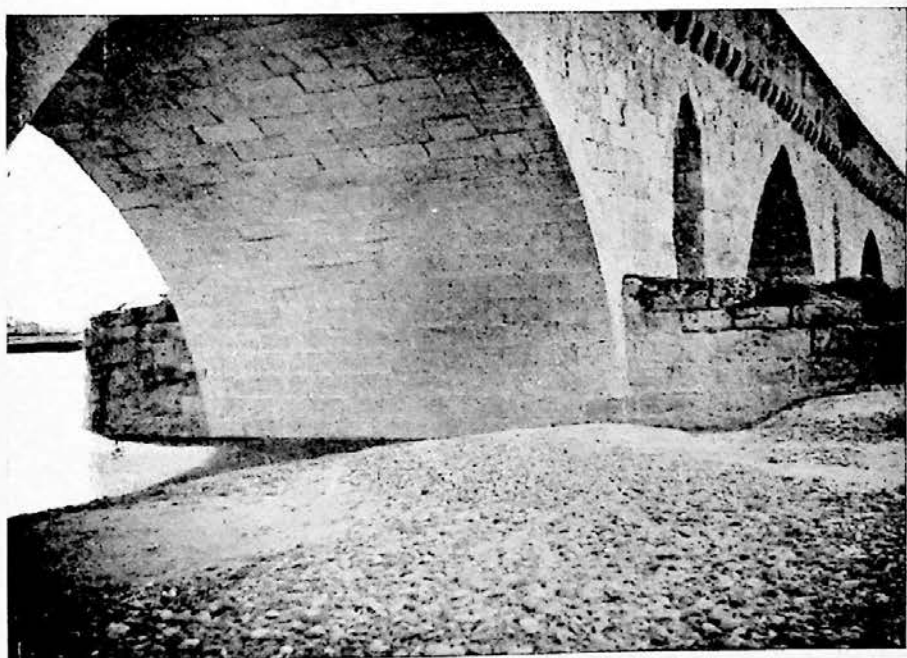


b)

LÁMINA VIII. a) Tramo del dique con defensas «in situ» contra la corriente. b) Escalonamiento de muro de contención y trazado de los distintos lienzos.



a)

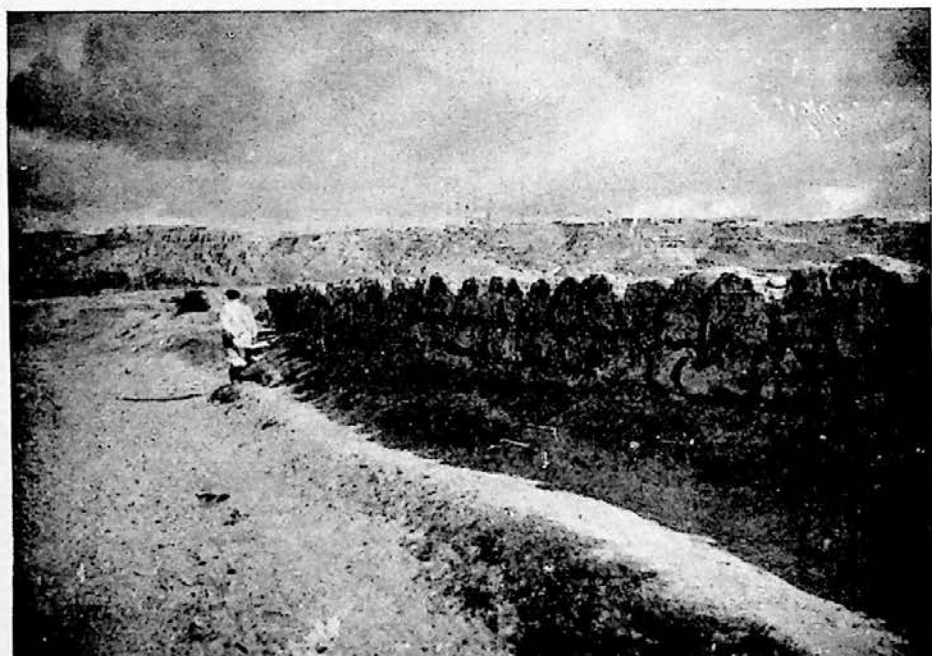


b)

LÁMINA IX. a) Detalle del dique. b) Pilar romano del puente.

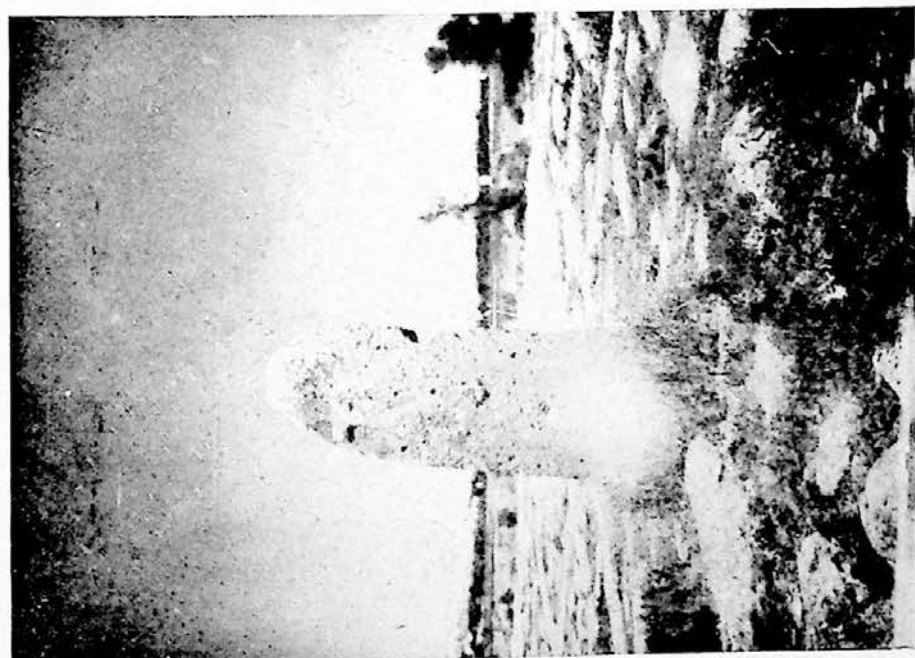


a)



b)

LÁMINA X. a) En el extremo sur y terminación del dique, detalle de su aparejo. b) El lado opuesto del mismo dique junto a la calzada afirmada con grava.

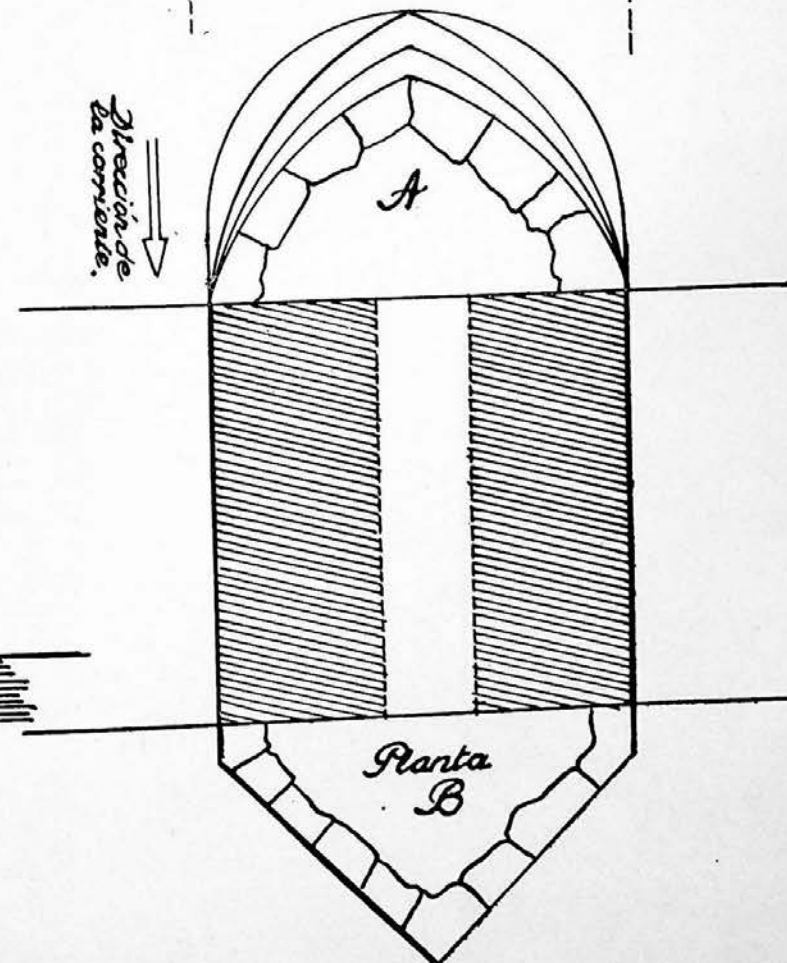
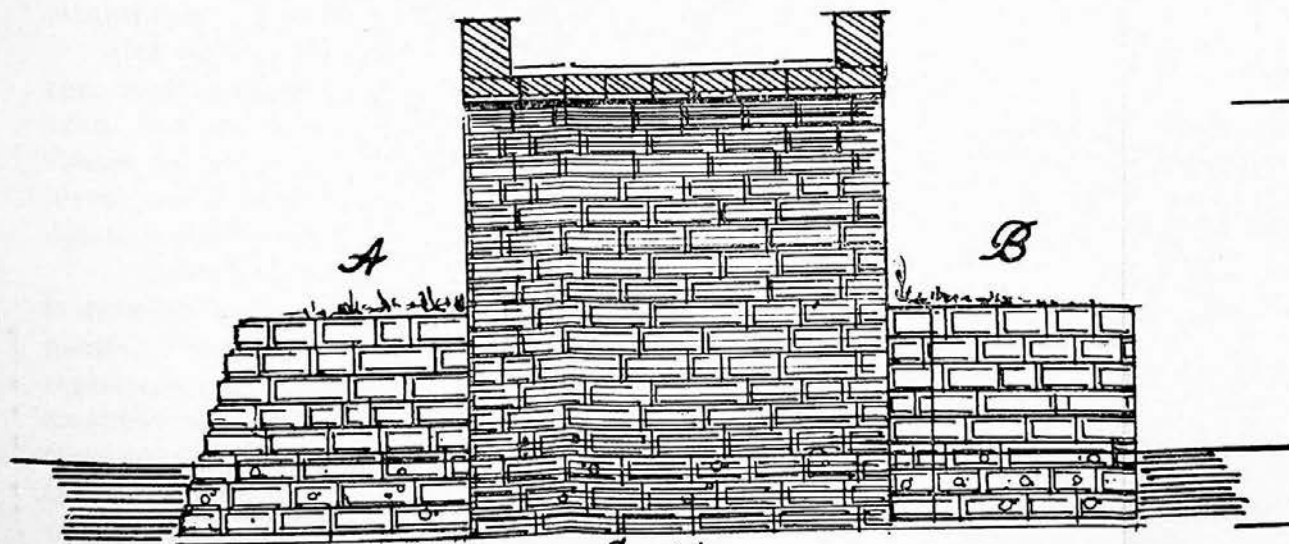
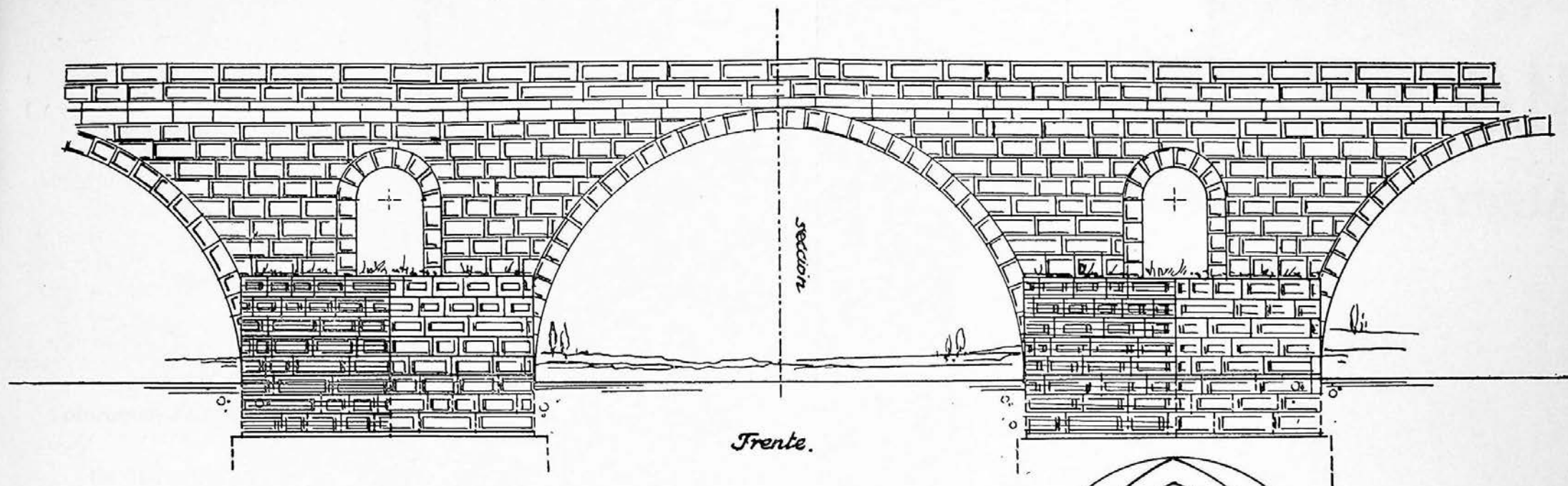


(a)



b)

LAMINA XI. a) Millario. b) Uno de los cubos del puente romano.



Reconstrucción del puente
romano de Coro.

J. Wattenberg Sampere.
1955.