

CAMINO A SANTIAGO VÍA AQUITANIA: UNA VISIÓN DESDE LA ARQUEOLOGÍA ROMANA

CAMINO A SANTIAGO VÍA AQUITANIA: A GENERAL VIEW FROM ROMAN ARCHAEOLOGY

Sánchez-Simón, Margarita

*Universidad de Burgos. HESPERIA. Grupo de Investigación sobre la Península Ibérica en la Antigüedad
Universidad de Salamanca.*

Correo electrónico: massimon@ubu.es

web: <https://investigacion.ubu.es/investigadores/35532/detalle>

Palabras clave: Vía Aquitania, vías romanas, arqueología romana, yacimientos arqueológicos, asentamientos romanos.

RESUMEN

En el texto se aborda el estudio de un tramo de la vía 34 del Itinerario de Antonino entre las ciudades de *Lacobriga* y *Deobrigula*. Además de su caracterización, basada en las investigaciones de otros especialistas, se ofrece un análisis inicial (a partir de la documentación arqueológica disponible) de aquellos hábitats rurales que surgieron en las cercanías del camino. Cuestiones como sus ubicaciones y cronologías se tienen en cuenta para ofrecer una hipótesis sobre la organización del hábitat rural al paso de la vía.

Key words: Vía Aquitania, Roman roads, Roman archaeology, archaeological sites, Roman settlements.

ABSTRACT

The text deals with the study of a section of road 34 of the Antonine Itinerary between the cities from *Lacobriga* to *Deobrigula*. In addition to its characterisation, based on other specialists' researches, it offers an initial analysis (based on available archaeological documentation) of those rural settlements that arose nearby the road. Issues such as their locations and chronologies are taken into account in order to offer a hypothesis on the organisation of the rural habitat along the road.

1. INTRODUCCIÓN

PREGUNTABA uno de los protagonistas de una conocidísima película cómica de los Monty Python "...los romanos ¿qué nos han dado?" y entre las diferentes respuestas que le daban se mencionaba una muy obvia: "las carreteras", que son, sin duda, una de las obras públicas que más repercusión tuvo en la articulación de los dominios controlados por Roma.

Nunca antes de la época romana el valle del Duero había conocido un tipo de infraestructura similar, que era fruto de la voluntad del Imperio por comunicar ciudades y territorios y que, además, posibilitaba los intercambios a todos los niveles. La cuidada planificación y ejecución de las vías solo fueron posibles en un contexto de control efectivo de la región y esa circunstancia se vio favorecida con el final de las Guerras Cántabras (oficialmente en el 19 a. C.). Augusto impulsó entonces la integración de los pueblos y de las tierras conquistadas e impuso una nueva organización territorial, inaugurando el periodo que se conoce como la Pax Romana. En este contexto, el papel de las ciudades fue fun-

damental para la cohesión y gestión del territorio; y la construcción de una red de caminos fue lo que permitió potenciar las comunicaciones e intercambios entre ellas.

La vía 34 de *hispania in aquitaniam ab asturica burdigalam* del Itinerario de Antonino era uno de esos caminos (Fig. 1). Cruzaba el valle del Duero de Este a Oeste al pie de la Cordillera Cantábrica, con un trazado en parte coincidente con otras dos que también se mencionan en el mismo documento (la 1 y la 32). El cualitativo y cuantitativo avance que se ha producido en la investigación en los últimos



Fig. 1. Recorrido de la Vía Aquitana. Elaboración propia

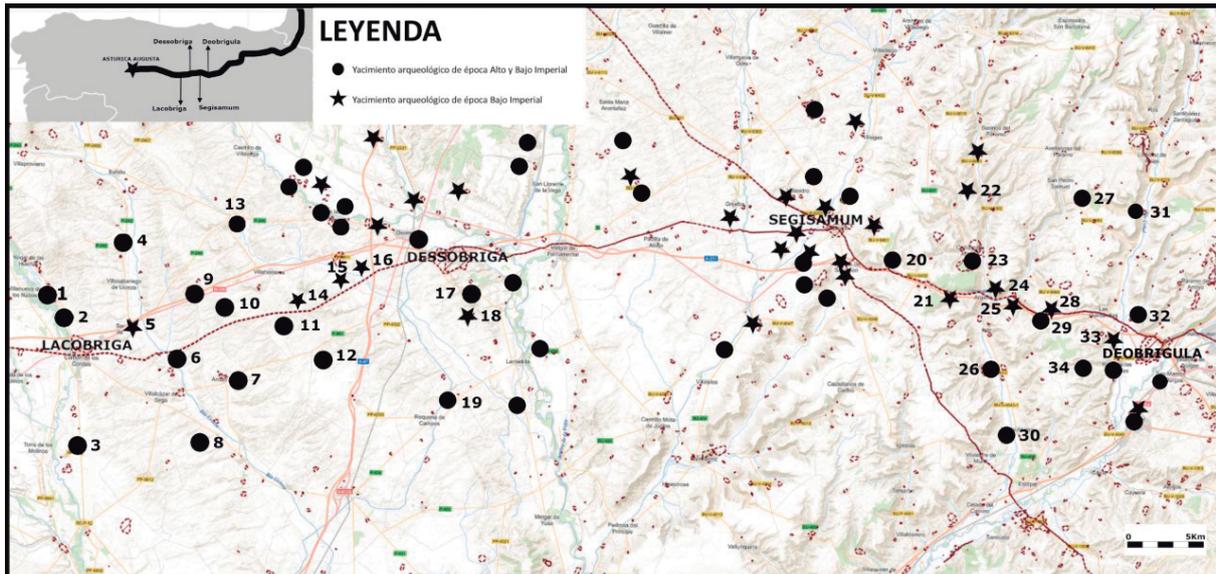


Fig. 2. Vía Aquitana. Trayecto entre Lacobriga y Deobrigula: representación de yacimientos arqueológicos basados en los datos del visor de Patrimonio Cultural CyL: yacimientos arqueológicos. Cartografía e información geográfica disponible gratuitamente en <https://www.jcyl.es> y en <https://idecyl.jcyl.es/geonetwork/srv/spa/catalog.search#/metadata/SPAGOBCYLPCUDTSPSYAR>. Nombres yacimientos mencionados en el texto: 1) Martinete II; 2) Martinete I; 3) Alto del Tablar; 4) Los Nurgales; 5) La Calzada - El Madero; 6) Las Hortezuclas- Fuente Rincón; 7) Los Callejones; 8) Las Quintanas - Ontazón; 9) Los Laneros; 10) Fuentellano - Torrecillas; 11) Valdemoratinos; 12) Los Cantos; 13) El Canto; 14) Fuentorno; 15) Los Rosales; 16) San Cristol; 17) La Máscara/Torrehonduras; 18) Las Ánimas; 19) Pelayo/Santa Marina; 20) Los Anillos; 21) Las Coronillas; 22) Las Lomas; 23) La Serna; 24) Costambre; 25) La Cotorrilla; 26) El Corronchon; 27) Tejar; 28) El Subir de las Cotorras; 29) Fuente de la Rata; 30) Quintana; 31) La Corva; 32) Carretardajos; 33) Arroyo Corriente; 34) San Roque. Elaboración propia sobre cartografía base en <https://idecyl.jcyl.es/geonetwork/srv/spa/catalog.search#/metadata/SPAGOBCYLPCUDTSPSYAR>.

decenios permite reconocer en gran medida su recorrido, lo que es una cuestión muy importante. Pero más allá de esto, la calzada atravesaba paisajes antropizados, es decir, lugares habitados y campos en explotación; en este sentido hay que tener en cuenta que los hábitats y sus territorios eran tan importantes como la propia infraestructura, puesto que les daba servicio.

Un tramo de esta calzada unía *Lacobriga* con *Deobrigula*; de él se conoce gran parte de su recorrido de una manera fiable y también se tienen datos sobre un conjunto de yacimientos arqueológicos que se sitúan en sus inmediaciones (Fig. 2). En las próximas páginas se aborda el análisis tanto de la propia vía, como esos núcleos que se disponen junto al camino. Con ello se pretende ofrecer una primera contextualización de la infraestructura en el medio geográfico que atravesaba.

La desintegración del Imperio Romano no supuso la desaparición de la calzada; más bien

su adecuación a otra realidad administrativa y territorial cambiante con los siglos. De hecho, la importancia de este eje transcenderá más allá del ocaso de Roma, llegando a nuestros días como un recurso patrimonial de primer orden. Uno de sus tramos –CAMINO A SANTIAGO VÍA AQUITANIA– es el heredero de aquella novedosa carretera que impulsó el desarrollo económico de las ciudades de *Lacobriga*, *Desso brig a*, *Segisamum* y *Deobrigula*.

2. EL ITINERARIO DE ANTONINO Y LA VÍA 34 DE HISPANIA IN AQUITANIAM AB ASTURICA BURDIGALAM

El documento de época romana que da a conocer el trayecto entre *Asturica Augusta* y *Burdigalia* es el Itinerario de Antonino, una aparente recopilación de 372 rutas que recorren el orbe romano; 34 de ellas discurren

por Hispania (de la 1 a la 34). Su fecha de compilación se ha situado a finales del siglo III, más concretamente entre los años 280 y 290. Dentro de cada ruta se especifican los principales puntos de parada (mansiones) y la distancia que hay entre ellos contada en millas. Toda esa información es esencial para planificar y facilitar el viaje de personas, tropas y mercancías por ser las *mansiones* lugares de posta, descanso o reposte (víveres, carruajes...). Pero más allá de ese aspecto de “guía para viajeros”, el itinerario deja traslucir un carácter recaudatorio relacionado con el impuesto de la *annona militaris*. El hecho de que el documento incluya solo *civitates* y *mansiones* y no *mutationes*, es, para D. van Berchem, un claro indicio de ello (El nuevo miliario, 2002, p. 20).

Es la vía 34 –de *hispania in aquitaniam ab asturica burdigalam*– la que comunica el noroeste de la cuenca del Duero con un gran centro y puerto comercial situado en Aquitania, en Galia (Fig. 1). Esta es la ruta por la que circularía el oro extraído del riquísimo distrito minero del Noroeste, entre cuyas minas se encuentra las de Las Médulas (Didierjean y Abásolo, 2007), que llegaría a Roma por la vía 1 de *italia in hispanias*.

Como punto de partida figura Asturica Augusta. El antiguo campamento legionario –en uso entre el 15/10 a. C. y 10/15 d.– se convertirá, según Plinio, en *Urbs magnifica*, siendo la capital del *conventus iuridicus asturicensis*. Las investigaciones llevadas a cabo en los últimos decenios muestran una ciudad muy floreciente, enclavada en el importante distrito minero del Noroeste, y con una intensa actividad edilicia tanto de ámbito público como privado (Vidal y González, 2018). Precisamente por su posición estratégica fue un destacado enclave viario y se la nombra como *mansio* de distintas vías, figurando en los trayectos hacia *Bracara Augusta* (Braga, Portugal) y *Lucus Augusti* (Lugo). Pero no

solo constituyó un nudo en la comunicación de los tres conventos jurídicos del Noroeste (*Asturicensis*, *Bracarensis* y *Lucensis*), también fue paso obligado hacia *Caesaraugusta* (Zaragoza) y hacia *Emerita Augusta* (Mérida). Y como punto de llegada, *Burdigala* (Burdeos) en la orilla derecha del río Garona, ciudad cuyos orígenes se pueden retrotraer hasta el siglo VI a. C. y que llegará a convertirse en un núcleo administrativo importantísimo de la región de Aquitania. Las intervenciones arqueológicas muestran una urbe que crece y se monumentaliza a partir del siglo I d. C. y de la que se conocen parcialmente su viario urbano, varias edificaciones y algunas obras públicas (termas, anfiteatro, templo y acueducto) (Barraud y Sireix, 2010).

A lo largo de las 318 millas que recorre esta vía 34 por la geografía hispana son 21 las *mansiones* que se señalan. Este camino cruza –de este a oeste– la meseta norte en su estribación norteña, desde *Asturica Augusta* (en territorio astur) hasta la autrigona *Deobriga* (Arce-Mirapérez, en Miranda de Duero, Burgos); desde los Montes de León hasta el valle del Ebro, atravesando zonas montañosas, amplias llanuras y páramos surcados por importantes cauces fluviales, algunos tributarios del Duero. Los asentamientos de tipo urbano, rural u otros se disponen a largo de este camino; algunos surgen *ex novo*; otros son viejos núcleos indígenas a los que Roma promociona en el marco de su política de implantación de la *civitas*. Es por tanto un gran eje de comunicación en la falda meridional de la Cornisa Cantábrica, un eje que discurre parejo a otro señalado por el mismo itinerario, pero más al sur: la vía 27 que corre junto al Duero. En parte, el trazado de la 34 coincide con otras vías así mismo mencionadas en el Itinerario, como son la 1, *de italia in hispanias*, y la 32, *item ab asturica tarragone* (Moreno Gallo, s.f. c, pp. 4-5).

Y aunque esta vía 34 es netamente romana, hay que entender que antes de que

los ingenieros romanos la dotasen de su trazado y configuración final, existían caminos ancestrales que unían los diferentes hábitats indígenas de la zona, así como las diversas áreas productivas en explotación. El hecho de que algunas de las *mansiones* nombradas en el Itinerario de Antonino correspondan a núcleos de pasado astur, vacceo, turmogo o autrigón no hace más que reforzar la existencia de esas rutas anteriores que posibilitarían el tránsito de personas y los contactos comerciales. Pero a diferencia de esas sendas, lo que Roma crea es una vía, es decir, una obra de ingeniería viaria, un mecanismo eficiente y eficaz que permite la circulación de bienes y mercancías a un nivel desconocido hasta entonces por las poblaciones indígenas. Siguiendo a I. Moreno Gallo, las carreteras –y las romanas se pueden considerar como tales– poseen unas características geométricas y técnicas (por ejemplo, el ancho de calzada y un afirmado adecuado) que permiten el reiterado tránsito de carros (Moreno Gallo, 2004, p. 37). La planificación del trazado es de suma importancia: había que conseguir que este fuera lo más corto y rectilíneo posible en función de la orografía existente; así se sorteaban las montañas por las zonas más accesibles, se salvaban escorrentías y cauces de agua, y se construían terraplenes o se realizaban desmontes al objeto de conseguir una vía con pendientes adecuadas para el tránsito rodado. Puentes, pontones y alcantarillas son, en este sentido, elementos indispensables (Moreno Gallo, 2004, pp. 60 y 65). En cuanto a la propia estructura, y sin entrar en una descripción muy pormenorizada, esta incluía bordillos que marcaban el ancho y, entre ellos, se vertían diversas capas de áridos (más gruesos en la base) mezclados con otros de módulo más reducido evitando los huecos; sobre esto se superponía la capa de rodadura, compuesta por zahorras. Así mismo contaba con ligeras pendientes laterales para favorecer el desagüe del agua de lluvia (Moreno Gallo y Digivisión, s.f.). Sin duda un factor fundamental para conseguir el éxito de estas obras públicas fue el alto

nivel técnico de los ingenieros y el respaldo económico de una potente administración (Moreno Gallo, 2004, p. 44).

Conocer cómo son las vías romanas es fundamental para un mejor acercamiento a la 34. Y en este sentido las investigaciones desarrolladas en Castilla y León por I. Moreno Gallo y su tarea divulgadora no tienen precedente en el solar hispano. Gracias a su extensa bibliografía, hoy en día se tiene una renovada visión de esta cuestión en muchos aspectos, desde los relacionados con la metodología de estudio más adecuada –en la que han participado equipos multidisciplinares de arqueólogos, ingenieros e historiadores–, hasta los relativos a los contenidos. Sin duda la submeseta norte cuenta con una extensa documentación de gran calidad que le hace ser uno de los territorios en los que se ha producido un gran avance en las últimas décadas. Es muy recomendable la web “Vías romanas en Castilla y León” (Junta de Castilla y León, s.f. a) en la que, a partir del trazado de las diferentes vías investigadas superpuesto a un mapa de Castilla y León, se puede obtener una información muy completa que incluye diversos documentos específicos de cada tramo en formato pdf, otro general titulado *Vías romanas en Castilla y León* (Moreno Gallo, s.f. b), datos sobre el estado de conservación, fotografías comentadas alusivas a las evidencias halladas bien en prospección aérea, bien por excavación, o incluso visibles sobre el propio terreno. Además, contiene un enlace a la web TRAIANVS (<http://www.traianvs.net/index.php>). Y todo en un mapa interactivo en el que se puede elegir la cartografía de base y una simulación 3D para recorrer los diferentes trazados.

En dicho mapa aparecen los principales núcleos urbanos que se encuentran en el camino. El Itinerario de Antonio se refiere a ellos como “*mansio*”. El concepto de *mansio* es el de un “*establecimiento viario destinado al hospedaje, alojamiento y posada de los viajeros*

durante una noche o un breve periodo de tiempo” (Fernández Ochoa *et al*, 2015, p.123). En el siglo IV –e incluso anteriormente, en el III, y aceptando las tesis de D. van Berchem– tendrían también el carácter de lugares de recaudación de la anona (El nuevo miliario, 2002, p. 20). Otros términos que se relacionan con lugares de estacionamiento o parada son los de *mutatio*, *statio*, *deversorium*, *catabulum*, *stabulum*, *hospitium*, *stativa* y *palatium*. Algunos de estos establecimientos son de naturaleza privada; otros, en cambio, forman parte del engranaje del *cursus publicus*, es decir, de un servicio de transporte estatal y de correo (Fernández Ochoa *et al*, 2015, pp.123-124).

A pesar de la desintegración del Imperio Romano, la vía siguió en uso pasando a ser caminos principales u secundarios que se reconocen en las denominaciones de Camino Real, Camino de Mercaderes de Tardajos, Camino de Sasamón, Camino de Burgos, etc. Seguirá activo hasta la construcción de las nuevas carreteras impulsadas durante la Ilustración española (Moreno Gallo, s.f. c, p. 4).

Por último, queda indicar que el trayecto de la vía 34 (que es coincidente en parte con el de las 1 y 32) está catalogado por la Junta de Castilla y León como “yacimiento arqueológico” y adscrito a la tipología de “Edificio público/Obra pública”. Como tal consta en el portal de Patrimonio Cultural y está disponible en la red su geometría y los datos procedentes de los diferentes estudios realizados sobre este bien (Junta de Castilla y León, s.f. b).

3. LA VÍA 34 ENTRE LAS MANSIONES DE LACOBRIGA Y DEOBRIGULA

En el tramo del Itinerario de 45 millas (*milia passuum*, en adelante m. p.) que se analiza en estas páginas, y siguiendo la edición que realizó A. de P. Wesseling en 1735, se mencionan las

mansiones de *Lacobriga*, *Dessobriga*, *Segisamum* y *Deobrigula* (Fig. 2). Respecto *Dessobriga* hay que decir que, si bien es cierto esta se omite en algunos manuscritos medievales o en sus copias, también lo es que sí está en otros, en otras vías de este mismo Itinerario de Antonino (las 1 y 32) y en el Ravennate (Anónimo de Rávena). En cualquier caso, aparece en la consensuada obra de Wesseling, situándose entre *Lacobriga* y *Segisamum* (Torrión y Toussaint, s.f.). La separación entre las diferentes *mansiones* es regular, de XV m. p. (poco más de 22 km) como señala I. Moreno Gallo, sin duda el investigador que con mayor profundidad la ha estudiado en los tramos burgalés y palentino (Moreno Gallo, s.f. c, p. 4). A él se debe tanto su pormenorizado análisis, como su exhaustiva publicación en dos trabajos en los que recoge la descripción del trazado de la vía romana de Italia a Hispania que, como ya se ha mencionado, coincide parcialmente con la 34. Los dos textos contienen abundantes ilustraciones (mapas y fotografías) para comprender el estado actual de la carretera, así como las evidencias que de ella persisten (Moreno Gallo, 2001, pp. 17-21 y 32-35; Moreno Gallo, s.f. c, pp. 40-55). Como resultado de sus investigaciones se ha identificado de forma muy fiable el recorrido entre *Lacobriga* y *Dessobriga* y entre *Segisamum* y *Deobrigula*. Menor conocimiento hay en el trayecto *Dessobriga* - *Segisamum*, a pesar de que es precisamente con este tramo con el que se asocian los dos miliarios de Padilla de Abajo. Ambos, y el encontrado junto a la vía en Villanueva de Argaño, aportan muy valiosa información.

Los padillenses, actualmente expuestos en el interior de un edificio público de la localidad, fueron publicados por primera vez en 1973 por J. A. Abásolo (Abásolo, 1973). De ellos no se conoce su procedencia original ya que durante siglos formaron parte de un muro junto a la iglesia parroquial y no hay información ni sobre el momento de su aparición, ni sobre las circunstancias de su hallazgo. A pesar de ello,

no cabe duda de su adscripción a la vía por las referencias a *Segisamum*. La transcripción de los epígrafes ofrece importante información sobre las fechas en las que se erigieron: años 16 y 12 a. C., siendo este un dato fundamental para defender la cronología augustea posterior a las Guerras Cántabras del camino en general y, en particular, de este tramo concreto. También referido a Sasamón se halló fortuitamente en 1983, en Villanueva de Argaño (Abásolo, 1992, pp. 389-392), otro miliario –esta vez al pie del talud del propio camino– en el que se señala una distancia de VI m. p. desde la *mansio* segisamonense. Se data en el reinado de Claudio, concretamente en un momento avanzado del año 58, y es una prueba de las actuaciones de reparación y mantenimiento que se ejecutaban sobre la vía.

Es interesante constatar que la toponimia de la zona próxima a la vía recuerda la existencia de este importante eje de comunicación. Algunos topónimos recopilados por I. Moreno Gallo en planos topográficos y en estudios de otros especialistas (como D. Peterson e I. García) son los de “Calzata” en Cítores del Páramo, “Valdemizara” (val de miliaria o mijara) en la zona del Camino de Burgos cerca de Sasamón y “La Carrancha” (carrera ancha) en el límite de los términos municipales de Villadezma y Santillana de Campos. Algunos de ellos ya solo se han podido recuperar a partir de cartografía histórica como el mapa de Francisco Coello de 1852 (Moreno Gallo, s.f. c, pp. 41-52).

A partir de los datos extraídos del análisis de las fuentes escritas de las épocas romana y medieval, de los repertorios antiguos de caminos, de la cartografía, de la toponimia y de las prospecciones pedestres y aéreas que se han realizado, se ha podido reconocer la vía en una parte importante de su trazado.

El análisis de la fotografía aérea existente (Google Earth, vuelos del Plan Nacional de Ortofotografía Aérea (PNOA) u otras inicia-

tivas como la de F. Didierjean) ha sido una herramienta sumamente útil. Concretamente, para el tramo entre Carrión de los Condes y Tardajos, I. Moreno Gallo publica algunas ortofotos o tomas oblicuas en las que se aprecian sobre el terreno anchas bandas de trayectoria recta y que son perfectamente distinguibles entre los cultivos y los campos sin sembrar gracias a su coloración más clara. En algunos casos, surcan el espacio y su alineación está muy próxima a la de los caminos actuales; en otros lo hacen sin relación alguna, atravesando los sembrados; por último, y en ocasiones, quedan bajo las actuales carreteras. Ejemplos de lo dicho son: las tres de ortofotos (s.f. y 2007) del entorno de Tardajos; otro par de vistas aéreas (s.f.) en el lugar de Las Mizarras que muestra la Carrera Francesa en el cruce con el río Vallarna, en la zona de *Dessobriga* (Moreno Gallo, s.f. c, pp. 42-44 y 54-55); y, por último, una toma oblicua de 2010 con el camino en torno al Puente Viejo de Trisla, sobre el río Brullés (Junta de Castilla y León, s.f. a).

Así mismo, las prospecciones arqueológicas pedestres han permitido reconocer y documentar restos de empedrados (si bien algunos destrozados por el paso del tiempo o por la acción antrópica) y terraplenes: por ejemplo, en el Camino Viejo de Sasamón entre *Segisamum* y *Deobrigula* (en Isar); también en las inmediaciones *Dessobriga* (Carrera Francesa); y en el pago de “La Carrancha”, entre Villadezma y Santillana de Campos (Moreno Gallo, s.f. c, pp. 46, 48, 50, 52 y 53). En Isar, además, se ha excavado un sondeo transversal seccionando la vía; gracias a ello se han podido documentar las diversas capas de afirmado y una de sus cunetas. Esa misma estructura también se ha reconocido en aquellos otros tramos que se han visto afectados por las obras de la autovía Burgos-León (Moreno Gallo, s.f. c, pp. 45 y 47).

Con lo expuesto hasta ahora, se conoce la vía y las líneas generales de su trazado, un trazado que, en su recorrido a través de las provincias

de Palencia y Burgos, atraviesa las campiñas de Tierra de Campos, la región de El Odra-Pisuerga hasta llegar a los páramos, al este. A lo largo de todo este trayecto salva importantes cursos de agua que desaguan en el Duero (ríos Carrión, Pisuerga, Odra, Brullés, Hormazuela, Urbel y Ubierna) y otros de menor cauce, así como arroyos de diferente entidad. Lamentablemente, de los puentes o alcantarillas originales nada queda (Moreno Gallo, s.f. c, pp. 41).

4. TRANSITANDO POR UN TRAMO DE LA VÍA 34: MANSIONES Y ASENTAMIENTOS RURALES

4.1. La documentación disponible y la metodología de estudio

En el espacio que atraviesa la carretera romana se identifican diferentes asentamientos; algunos son núcleos urbanos –las *mansiones* que señala el Itinerario–; otros tienen un marcado carácter rural. De todos ellos hay información gracias a las prospecciones y a los diferentes trabajos arqueológicos desarrollados por distintos equipos desde la década de los 80 del siglo pasado. Dichos estudios, primero estuvieron motivados por la confección del Inventario de Yacimientos Arqueológicos de las provincias de Palencia y Burgos; posteriormente, y hasta la actualidad, se encuadran en proyectos relacionados con las Evaluaciones de Impacto Ambiental, con los Planes de Ordenación del Territorio y con la catalogación de Bienes Culturales. Además, existen proyectos específicos de investigación sobre bienes específicos (*Des-sobriga* y Sasamón y su entorno). El corpus de toda esta información se puede consultar en la aplicación PACU (acrónimo de Patrimonio Cultural) de la Junta de Castilla y León, que incluye las fichas con la descripción y caracterización de cada uno de los ítems, así como su localización en el Visor Geográfico de Bienes Culturales (Junta de Castilla y León, s.f. b, s.f. c).

Principalmente importantes para la identificación de los hábitats ligados a la vía han sido las prospecciones. La prospección arqueológica es una actividad reglada y reglamentada (amparada por la ley y que solo puede efectuarse con una autorización expresa de la administración competente) cuyo objetivo es el reconocimiento visual del terreno (tanto de la superficie como del subsuelo) sin efectuar ninguna remoción de tierras; es decir, mediante métodos no invasivos como son los de caminar sobre la superficie terrestre, los de tomar fotos/ortofotos desde aeronaves (aviones, avionetas, drones...) y satélites, y los de inspeccionar con medios geofísicos (uso de magnetómetro, de georradar...). Los datos obtenidos se incorporan a un Sistema de Información Geográfica (SIG). El tipo de información que se recaba en las prospecciones incluye, entre otros, un reconocimiento crono-cultural y la extensión del área en la que se pueden observar evidencias arqueológicas. Estas pueden estar formadas por las trazas de construcciones (edificios, murallas...) y los restos de sus derrumbes (piedras, cantos, tejas, ladrillos...), por las estructuras negativas (fosos, hoyos...), por las áreas en las que se observa una coloración diferente de la tierra (en muchos casos cenicienta, asociada a vertederos) y, especialmente, por los trozos de vasijas o de otras piezas/herramientas/utensilios que formaron parte del ajuar doméstico, del asociado a los procesos productivos e incluso a las pertenencias personales de quienes habitaron en ese lugar. Ambos, datación y superficie, son variables que permiten adscribir el sitio a un momento cronológico determinado, conocer si ha sido ocupado de forma recurrente (continuada o no en el tiempo) y aportar una aproximación a su naturaleza funcional, a la organización interna (hábitat disperso o concentrado) y al papel jugado en la articulación jerárquica (o no) dentro del territorio y del periodo histórico al que pertenece.

Una buena visibilidad de los terrenos en los que se sitúan los yacimientos es fundamental para su mejor caracterización; lamentablemente

no todos los incluidos en este estudio pudieron ser prospectados bajo óptimas condiciones de visibilidad, con el consecuente menoscabo de la potencial información que pudieran haber ofrecido.

Es importante entender el alcance que tiene la información aportada por las prospecciones hechas en el entorno de la vía. Aunque es sumamente valiosa, no ofrece el mismo testimonio que la excavación arqueológica. Por lo tanto, el estudio de aquellos yacimientos para los que solo se dispone de un reconocimiento de su superficie —que son la mayoría— tiene limitaciones que atañen a la caracterización funcional de cada hábitat y de su entorno. Estas limitaciones son menores en aquellos lugares que son objeto de investigaciones más específicas, como *Dessobriga* y *Segisamum*. Otras disciplinas como la epigrafía y la numismática vienen a suplir ciertas carencias en la información; lamentablemente —y excepto en el caso de las columnas miliarias y de hallazgos monetarios y epigráficos en alguna de las *mansiones*— no se ha documentado este tipo de evidencia en los yacimientos de este tramo viario.

4.2. La organización del hábitat en el entorno más cercano a la vía

Se inicia este breve comentario sobre los asentamientos asociados a la vía hablando de los núcleos urbanos que mencionan las fuentes clásicas. Ellos son los que cohesionan un territorio más o menos extenso, un *ager* salpicado de granjas o aldeas rurales. Las instituciones y órganos políticos y ciudadanos residen en estas ciudades y, además, son lugares destacados de mercado y de intercambio comercial. Se sigue en la exposición el mismo orden que marca el itinerario, desde *Lacobriga* hasta *Deobrigula*.

En Carrión de los Condes, en la margen izquierda del Carrión se conoce un amplio yacimiento vacceo que se ocupará ininterrumpidamente a lo largo de toda la etapa romana (Fig. 2). Se trata de *Lacobriga*, núcleo al que

se refieren tanto Plinio como Ptolomeo y *mansio* de las vías 32 y 34 del Itinerario de Antonino. El hábitat ocupa un terreno elevado, dominando el río, y se extiende por la vega baja, incluso bajo el actual casco urbano (*Tabula Imperii Romani*, 1993, p. 137; Junta de Castilla y León, s.f. c), cómo han revelado las prospecciones aéreas de F. Didierjean y las posteriores comprobaciones *in situ* (Didierjean y Abásolo, 2007).

A una distancia de XV m. p. se encuentra *Dessobriga*, a caballo entre las provincias de Burgos y Palencia, en los términos municipales de Melgar de Fernamental y de Osorno (Fig. 2). El yacimiento ocupa una amplia plataforma en lo alto de un altozano y se extiende también por las llanuras de la margen derecha del río Valdavia, probablemente en tierras fronterizas entre vacceos y turmogos. Su nombre nos ha llegado a través del Itinerario de Antonino y del Ravennate, no existiendo mención en ninguno de los textos de los autores grecolatinos. A pesar de esta omisión, se trata de un extenso sitio habitado en durante la Primera Edad del Hierro que se prolonga en el tiempo a lo largo de las fases vaccea y romana, tal y como ponen de relieve las intervenciones realizadas hasta la fecha. Su posición dominante sobre la vega y, por tanto, sobre los caminos naturales que surcan la zona, lleva a considerar que pudo haber desempeñado un papel estratégico en los momentos finales de la conquista romana y en la posterior pacificación del territorio. Diferentes investigaciones arqueológicas (excavaciones y prospecciones aéreas, geofísicas y pedestres) dan cuenta de los vestigios de sus defensas y de la organización urbana a lo largo de su ocupación, detectándose un decaimiento a finales del siglo II (Torrione, 2018).

Nuevamente hay que recorrer XV m. p. para llegar a la siguiente urbe, *Segisamum* (Fig. 2). Las investigaciones más actualizadas sobre Sasamón y su entorno se deben a J. García Sánchez, quien tiene una contribución específica en este volumen de actas, por lo

que solamente aportaré una somerísima información para contextualizar la *mansio*, núcleo al que se refieren las fuentes escritas clásicas (*Tabula Imperii Romani*, 1993, p. 207). Ocupando una amplia extensión en la vega de la margen izquierda del río Brullés –que incluye el propio núcleo de Sasamón– se identifican diferentes vestigios arqueológicos para cuya detección e interpretación está resultando crucial el uso de diferentes métodos no invasivos. Además, existe la información de excavaciones en varios solares urbanos que aportaron numerosos restos cerámicos que muestran un pujante núcleo a lo largo de toda la etapa romana. Poco a poco emerge una ciudad con sus viales, con sus edificios públicos y privados y otros elementos de su infraestructura urbana (García Sánchez y Costa García, 2020).

Actualmente, *Deobrigula*, a nuevamente a XV m. p., se identifica en Tardajos; concretamente con los yacimientos conocidos como El Castro y Las Quintanas, unificados en la declaración de BIC de 1994 en un mismo sitio (Fig. 2). Ptolomeo lo incluyó entre los núcleos turmogos. Aunque su ubicación ha sido discutida, actualmente hay consenso a favor de esta villa burgalesa: así se extendería por el sector septentrional del núcleo urbano, por la parte superior y las laderas del extremo de la paramera y por la vega entre los ríos Arlanzón y Urbel. El emplazamiento amesetado tiene un claro carácter defensivo y se relaciona principalmente con la ocupación de la Primera y Segunda Edad del Hierro abundando allí los fragmentos cerámicos elaborados a torno y a mano. En el valle, por el contrario, debió situarse la *mansio* puesto que se recogen tanto restos constructivos como trozos de vasijas que hablan de una ocupación a lo largo de la época romana, con especial incidencia en la etapa altoimperial (*Tabula Imperii Romani*, 1993, p. 110; Junta de Castilla y León, s.f. c).

Entre cada uno de estos núcleos urbanos, en las inmediaciones de la vía, se disponen

diferentes yacimientos arqueológicos conocidos solo por prospección (Fig. 2). La mayoría surgen *ex novo* en el Alto Imperio (siglos I-III) –probablemente en el siglo I– y prolongan su ocupación a lo largo de toda la etapa romana; otros se fundan unos siglos más tarde, en el Bajo Imperio (siglos IV-V). Todos –excepto contadas excepciones– se despueblan en los momentos finales del Imperio.

El reconocimiento de fragmentos cerámicos en superficie es la clave para conocer (*grosso modo*) las dataciones de los diferentes sitios. Entre todas las producciones, es la conocida como *terra sigillata* hispánica (TSH) la que con mayor precisión marca esos horizontes cronológicos.

La identificación de estos asentamientos permite tener una visión más completa de lo que fue la ocupación del territorio ligada a cada una de esas ciudades y en relación con la vía, y también entender la importancia del camino para la comercialización de los excedentes agropecuarios producidos en el *ager*. La calzada favoreció la instalación de varios establecimientos, probablemente –y en su mayoría– agropecuarios, lugares próximos al camino, puntos de producción, almacenamiento y distribución de cosechas, ganado y de todo tipo de bienes procedentes y/o producidos en el campo hacia los mercados más próximos. Esta orientación productiva no debe enmascarar otras posibles funciones como la de ser puntos de servicio para aquellos que transitan por la carretera u otras.

En el siglo I entre *Lacobriga* y *Dessobriga* se crean 3 hábitats en el sector central del tramo, dispuestos alternativamente a ambos lados del camino (Fig. 2, núms. 6, 10, 11) y separados entre sí por un intervalo algo menor de 5 km. No se localizan a su vera, sino que lo hacen a cierta distancia (hasta un máximo de medio kilómetro) respecto al trazado propuesto para la calzada en el visor de PACU. En cuanto a su ubicación, ocupan los sectores

elevados de suaves lomas en las proximidades de arroyos o fuentes. Esta posición asegura el abastecimiento de agua, a la par que salvaguarda al caserío de posibles riadas; otra ventaja es que favorece la visibilidad. No es posible determinar ni la distribución de los edificios residenciales ni de los productivos en cada uno. Más alejados de la vía también existen otros yacimientos cuya presencia, lógicamente responde a una necesidad de explotar el campo (Fig. 2, núms. 3, 4, 7, 8, 9, 12, 13, 17 y 19). La vía posibilitaría también que esas granjas o aldeas más lejanas sacasen sus productos a los mercados urbanos. Toda una red de caminos menores (algunos ligados a cauces de ríos o arroyos) que desembocarían en el principal, lo facilitarían.

Entre *Dessobriga* y *Segisamum* existe un vacío en la información incluida en PACU; los yacimientos que se han documentado se relacionan principalmente con la ciudad de *Segisamum*. Ante esta falta de documentación no es posible valorar nada referido al asentamiento surgido en torno a la vía.

Por último, en el tramo entre *Segisamum* y *Deobrigula* se observa que la distribución y la localización de los diferentes enclaves que se crean junto a la vía en el siglo I están condicionadas por el medio geográfico: un páramo surcado por ríos. Son nuevamente tres (Fig. 2, núms. 20, 29 y 32) distribuidos de una forma alternante, a ambos lados del camino, aunque con una ratio de separación no homogénea (aproximadamente entre 5 y 10 km). Se sitúan en relieves destacados, al borde de la paramera a cuyo pie discurre la vía. Esta posición dominante y de control no significa que no se trate de lugares relacionados con la explotación de los recursos agropecuarios. A ellos hay que sumar un castro que continúa ocupado (Fig. 2, núm. 23), algo alejado del eje viario; y también otros hábitats más separados, a unos 3/8 km de distancia (Fig. 2, núms. 26, 27, 30, 31 y 34).

En el Bajo Imperio se producen algunos cambios en esta distribución. En el tramo entre *Lacobriga* y *Dessobriga* se observa un incremento en el número de sitios precisamente donde previamente era menor la densidad de ocupación (Fig. 2, núms. 5, 14, 15 y 16). Ello pudiera responder a una estrategia de intensificación de la explotación del *ager*. También surgen otros nuevos entre *Segisamum* y *Deobrigula* (Fig. 2, núms. 21, 24, 25 y 28) con una disposición para el control de la confluencia de los ríos Urbel y Hormazuela, quizás un punto vulnerable. Tres sitios ocupados en el Alto Imperio (Fig. 2, núms. 1, 2, 20 y 32) se abandonan definitivamente antes del siglo IV.

Los materiales cerámicos recogidos en todos estos yacimientos (formados principalmente por TSH alto y/o bajoimperial y producciones comunes) se adscriben perfectamente al periodo romano sin que existan otros que indiquen la perduración de estos sitios durante el Alto Medioevo, excepto quizás en el caso del 24 de la Fig. 2. Evidentemente son necesarios estudios más concretos sobre las piezas encontradas y la realización de excavaciones arqueológicas con el objetivo de aquilatar y caracterizar bien este proceso de abandono. Es necesario ajustar las dataciones finales de cada sitio para comprender, por una parte, si este final se produjo o no en un corto periodo de tiempo; y por otra, en qué medida fue un fenómeno simultáneo o en cada caso responde a dinámicas diferentes. Pero hasta que dichos estudios puedan realizarse, y como hipótesis provisional, pudiera entenderse que, con el final del control ejercido por la administración romana, los hábitats se abandonan dando paso a otro patrón de ocupación del entorno de la vía diferente.

5. CONCLUSIONES

Más allá de su caracterización como obra pública, la vía que aparece recogida en el Itinerario de Antonino con el número 34 ha de entenderse

como un instrumento eficaz al servicio de la plena integración de estos territorios en el Imperio. Tres de los cuatro núcleos urbanos que se disponen en el trayecto entre Lacobriga y Deobrigula existían antes de la llegada de Roma; el cuarto, Segisamum, surgió ex novo de la mano de la nueva organización impulsada tras el final de las Guerras Cántabras. La calzada los unía y aseguraba el tránsito fluido de los bienes y de las mercancías procedentes del *ager* o de las ciudades con destino a los mercados locales y/o regionales. Es en este marco en el que hay que contemplar los hábitats que se dispusieron próximos al camino, hábitats que surgieron ex novo y que grosso modo se abandonaron cuando se produjo la desintegración del Imperio. Es verdad que, la caracterización e interpretación de estos sitios se ve muy condicionada por la naturaleza de la documentación disponible; no obstante, es evidente su naturaleza rural (sin descartar otras posibles funcionalidades complementarias). Los bienes producidos allí se acarrearían a las ciudades u otros puntos de distribución. Y como la vía es un trayecto bidireccional, por ella llegaron productos

de lugares más lejanos, permitiendo a los habitantes de esta parte del Imperio disfrutar de los mismos bienes que se consumían en otras zonas de Hispania. Un ejemplo muy evidente es el del aprovisionamiento de vajillas de tsh manufacturada en los alfares riojanos; trozos de cuencos y platos de este tipo de cerámica se recogieron en las prospecciones arqueológicas. El oro del distrito minero del Noroeste también circuló, lo mismo que el impuesto de la *annona militaris* en un periodo más avanzado del Imperio.

Ciertamente el futuro de las investigaciones sobre este tramo de la vía no solo comprende una mejor caracterización del camino. Junto a ello son imprescindibles los estudios sobre el paisaje que atraviesa, sobre los hábitats urbanos y rurales que surgieron en sus inmediaciones. Solo así estas breves pinceladas pasarán de ser eso, una somera caracterización de una infraestructura esencial que condicionó la ocupación del *ager* y que posibilitó el crecimiento económico y el desarrollo cultural de estos territorios.