

**LA PUESTA EN VALOR DE LAS CALZADAS ROMANAS.
ESTUDIO, EXCAVACIÓN Y RECUPERACIÓN SOCIAL DEL
PATRIMONIO ARQUEOLÓGICO INMUEBLE**

**VALUE ENHANCEMENT OF THE ROMAN ROADS. RESEARCH,
EXCAVATION AND RECOVERY OF AN ARCHAEOLOGICAL HERITAGE**

Antonio SÁNCHEZ VERDÚ¹

RESUMEN: El creciente interés por acercar el patrimonio arqueológico a la sociedad ha impulsado proyectos que intentan integrar las calzadas romanas en planes museográficos o turísticos, con diferencias en su grado de rigor histórico y aceptación social. En este trabajo pretendemos realizar un estado de la cuestión sobre los métodos de estudio de las viae, debido a la escasez de estudios generales dedicados al proceso de excavación e investigación, y, además, explicar los procesos de excavación y puesta en valor, dirigidos a mejorar su difusión y su relevancia histórica y sociocultural.

PALABRAS CLAVE: *Viae*, Vía romana, patrimonio, puesta en valor, musealización.

ABSTRACT: The interest in bringing archaeology to people has produced projects which have integrated different Roman roads within museums, touristic projects or cultural itineraries, with different levels of coherence, historical accuracy and social reception. In this paper, I briefly outline the state of affairs of the study of the viae, due to the shortage of general studies dedicated to the processes of excavation and research, and I also try to explain the different value enhancement processes of viae for improving public understanding and appreciation of their historical relevance and sociocultural significance.

KEYWORDS: *Viae*, Roman road, heritage, value enhancement, musealization.

¹ Departamento de Prehistoria, Arqueología, Historia Antigua, Filología Griega y Filología Latina. Universidad de Alicante

1. INTRODUCCIÓN

La construcción de las vías romanas se inicia con la llegada de las primeras legiones a Hispania a finales del siglo III a.C., y se desarrolla por un lado aprovechando los caminos indígenas preexistentes (Sillières, 2003: 26) y, por otro lado, mediante la creación de nuevas rutas, antes inaccesibles, gracias a los avances técnicos romanos. Durante los siglos II y I a.C. las principales vías se adaptan, modifican y amplían, según los autores clásicos, fundamentalmente en relación con las actividades bélicas desarrolladas en Hispania; sin embargo, lejos de esta visión simplista, habría que apuntar hacia otros factores como la mejora del gobierno de los territorios conquistados y, sobre todo, el acceso a los yacimientos mineros: la necesidad de obtener recursos auríferos (Sánchez-Palencia *et alii*, 2006: 269) con los que financiar las continuas campañas militares fomentó la construcción de calzadas hacia las regiones mineras más importantes (Blázquez, 1968: 40-49). Tras el establecimiento definitivo de la administración romana, las calzadas también sirvieron para la administración política, la recaudación de impuestos e, incluso, para la difusión de la cultura romana, lo que se ha llamado « romanización ». Por último, y a pesar de la primacía del comercio marítimo en el tráfico de mercancías, las calzadas interurbanas jugaron un papel importante en cuanto al transporte de productos hacia las regiones interiores. A partir del siglo III d.C., se produce un progresivo abandono de estas *viae*, aunque probablemente se siguieron utilizando algunas calzadas y puentes debido a su excelente calidad.

Las calzadas se concebían en el mundo romano como *res publicae in usu publico*, es decir, elementos públicos, inalienables, de uso común y gratuito (Ponte, 2007: 63), por lo que era imprescindible un mantenimiento que permitiera a la comunidad su uso y disfrute. La legislación sobre las *viae* se remonta al siglo V a.C.; ya en las leyes de las Doce Tablas se hace referencia a su situación jurídica, su tamaño (un mínimo de 16 pies, es decir, de 4,80 metros), sus necesidades de mantenimiento y el uso que se debía hacer de ellas dentro de las condiciones de urbanidad pública (Gómez, 2002), aunque no con demasiado detalle y sin tan siquiera matizar las diferencias entre vías urbanas y extraurbanas. Con el tiempo, el aumento del tráfico hará necesaria una reglamentación más precisa, como la que recoge el Código de Teodosio respecto a las restricciones de tráfico en función del volumen de mercancías y pasajeros (Chevallier, 1972: 213).

En cuanto a su concepción formal, debemos diferenciar tres tipos de vías, según su tipología, que ya son mencionados por Ulpiano en el siglo III d.C.: *viae terrenaes*, que estaban pavimentadas con tierra apisonada; *silice stratae*, consistentes en tramos pavimentados o enlosados, y *glarea stratae*, cuya capa de rodadura estaba formada por grava (Beltrán, 1990: 51; González, 2002: 116). Además,

según sus características administrativas, habría que diferenciar entre *viae publicae*, financiadas y mantenidas por el Estado, *viae militares*, financiadas por el erario militar (ambas de gran calidad constructiva) y *actus, viae vicinales* y *viae privatae*, vías de menor entidad que se escindían de las principales y completaban el entramado viario a nivel regional y local.

2. IDENTIFICANDO LAS CALZADAS

Son muchos los factores que influyen a la hora de identificar las calzadas; por ejemplo, la confusión sobre sus características constructivas, la reestructuración, modificación o destrucción de su estructura por el trazado de caminos modernos, o la desaparición de las ciudades romanas que podían haber servido como punto de partida para localizar tramos de *itinera* en base a las fuentes antiguas (Moreno, 2010: 11-12). En algunos casos, la identificación de las calzadas se produce por el hallazgo de las grandes piedras de su afirmado, sin que se conserve, por los efectos de la erosión y la acción humana, la capa de rodadura compuesta por zahorras con la que, muy frecuentemente, se pavimentaban (Moreno, 2011: 66), ni tampoco la capa de afirmado subyacente, si la hubiera. Con todo, entre estos problemas cabe destacar la confusión mantenida hasta no hace mucho en relación con la estructura de las calzadas: justificándose en una interpretación personal de los escritos de Nicolás Bergier² (Chevallier, 1972: 93-95), diversos autores consolidaron la idea de que las *viae* se dividían en *statumen, rudus, nucleus* y *summa crusta* o *summa dorsum*, siendo esta última una capa de losas o grandes piedras, estructura poco utilizada en realidad.

Esta teoría ha sido reinterpretada por diversos autores, como por ejemplo José A. Abásolo, quien defiende la abundancia de vías terrenas en detrimento de los pavimentos enlosados citando diversos ejemplos de actuaciones arqueológicas que lo evidencian³, y superada ampliamente por autores como Raymond Chevallier, Pierre Sillières o Isaac Moreno (Chevallier, 1972; Sillières, 1990; Moreno 2004 y 2009). Pese a todo, la imagen de las calzadas romanas como caminos enlosados en superficie traspasó desde los ámbitos académicos a la divulgación y al imaginario colectivo durante los siglos XVIII, XIX y XX (Rodríguez Morales, 2011: 195-201). Si bien es cierto que en el mundo romano

² En 1622, Bergier fue capaz de realizar un análisis sistemático y bastante acertado de la estructura de las calzadas, identificando la capa de rodadura de grava en las mismas. También es destacable la percepción de Bergier acerca de la diferencia entre las calzadas urbanas y las interurbanas: “[...] en Roma se pavimentaba ordinariamente con piedra [...] y en el campo la piedra era muy rara y la grava muy frecuente” (RODRÍGUEZ MORALES, 2010, 126).

³ Como, por ejemplo, los trabajos de Luis Caballero sobre la vía de la Plata, Pierre Sillières en la vía Augusta y José Manuel Abascal en la vía Segontia-Segóbriga (ABÁSULO, 1990, 14).

existían tramos de vía enlosados, éstos normalmente correspondían al interior de las ciudades o a sus cercanías, donde seguramente se enlosaba la superficie para evitar las incomodidades que el polvo pudiera ocasionar a los habitantes⁴, a tramos donde la pendiente provocaría una rápida erosión de la capa de rodadura o, simplemente, a lugares donde la materia prima pétreo, por ejemplo granito, fuera muy abundante (Rodríguez, Ferrer y Álvarez, 2004: 51). Algunos ejemplos excepcionales de estas *silice stratae* nos hablan de su importancia como eje de comunicaciones, como es el caso de algunos tramos de la Vía Augusta (Beltrán, 1990: 51).

Para la localización e identificación de las vías romanas hay diversas técnicas que pueden ser de utilidad.

- a) *Análisis de fuentes antiguas*: Las más importantes para nuestro ámbito geográfico, descritas ampliamente por Roldán (1975)⁵, son:
- Vasos de Vicarello: Son cuatro pequeños vasos de plata descubiertos en 1852 en el antiguo complejo conocido como *Aquae Apollinares Novae*, cuya datación varía, según las teorías, entre el siglo I y el siglo III o principios del IV (Sánchez Sánchez *et alii*, 2013: 10). En su superficie se encuentran grabadas las 104 estaciones de la ruta entre Gades (Cádiz) y Roma, sumando un total de 1840 millas romanas (Benítez de Lugo *et alii*, 2012: 104).
 - *Itinerarium Provinciarum Antonini Augusti*: También conocido como Itinerario de Antonino, es una compilación de anotaciones realizada, probablemente, a finales del siglo III, en base una serie de viajes y descripciones, donde se detallan 372 itinerarios. De estas rutas, 34 se desarrollan por la Península Ibérica (Roldán, 1975: 38-101; Arias, 1987: 83-116).
 - Cosmografía del Anónimo de Rávena: Data del siglo VII, posiblemente realizado en base a la *tabula* de Peutinger y otros mapas del siglo III (Roldán, 1975: 112-113). El problema es que no describe vías, sino enumeraciones de ciudades agrupadas por proximidad. Es en

⁴ Como refiere Jesús Rodríguez, diversos autores clásicos como Cicerón, Suetonio, Séneca o Plinio el Joven, refieren las molestias que el polvo levantado por el tránsito de vehículos ocasionaba a los viajeros, que podían ir desde la suciedad propiamente dicha hasta el hecho de agravar enfermedades respiratorias (RODRÍGUEZ, 2011, 183-185).

⁵ Otras fuentes antiguas hacen referencia a la técnica de construcción de calzadas pero no ayudan a su localización, como el *Libro VII* de Vitrubio, las referencias en la *Historia Natural* de Plinio o las *Silves* del poeta Estacio. Asimismo, no tratamos aquí otras fuentes clásicas como la *Tabula Peutingeriana*, el *Itinerarium maritimum* ni otros documentos epigráficos como la Tégula de Valencia o las tablas de barro de Astorga (ROLDÁN, 1975, 102-175; ARIAS, 1987, 3), que hacen una relación parcial de las calzadas o carecen de la precisión geográfica necesaria para establecer una identificación fiable únicamente a partir de sus datos.

algunos capítulos de los libros IV y V donde hace referencia a las calzadas hispanas.

- b) *Estudio de hallazgos epigráficos*: El principal elemento de estudio son los miliarios. La información ofrecida por estos elementos puede ser sincrónica (miliarios colocados en un momento determinado que nos informan del trazado), o diacrónica (erección de nuevos miliarios sucesivos en el tiempo por reparaciones del firme de la calzada) (Moreno, 2004: 159-160). Gracias a ellos es posible, por ejemplo, identificar momentos de mayor actividad edilicia (en época severa), y épocas con escasa actividad (durante la anarquía militar) (González, 2002: 124). Además de los miliarios, existen otros elementos epigráficos de interés, como mojones indicadores de medias millas (en lugar de los *milia passuum* que indicaban los miliarios), señalizaciones fijas de dirección en los cruces, a la salida de las ciudades y en las paradas de posta y *mansiones*, altares dedicados a los *Lares Viales* o monumentos funerarios (Moreno, 2004: 161-164; Rodríguez, Ferrer y Álvarez, 2004: 759-766; Chevallier, 1972: 73-75). La presencia de estos hallazgos nos puede servir tanto para corroborar los datos ofrecidos en las fuentes escritas, es decir, para aseverar la localización hipotética de las calzadas, como para identificar vías no descritas o únicamente insinuadas por las fuentes (Rodríguez, Ferrer y Álvarez, 2004: 30-31).
- c) *Teledetección y prospección*: Engloba diversas técnicas tradicionales y otras más modernas. Destacan entre estas últimas las técnicas SIG, que cuentan con un desarrollo creciente en la actualidad, los Radars de Apertura Sintética (SAR por sus siglas en inglés) o el sistema LiDAR, que permite construir modelos cartográficos virtuales de gran precisión. Otras técnicas que, aunque más veteranas, todavía siguen siendo recomendables para la investigación son la prospección aérea, pudiendo aprovechar los avances en el uso de drones para la captura de imágenes, o las imágenes por satélite, que permiten el reconocimiento de los emplazamientos óptimos para las vías y las evidencias de la calzada mediante la identificación de anomalías en la vegetación (Sillières, 1990: 412-416). También es de gran utilidad la utilización de cartografía histórica, que nos permite asociar topónimos y planimetrías para localizar tramos de calzadas, aunque es aconsejable recelar de los mapas civiles anteriores al siglo XX (Moreno, 2010: 12).

Sin embargo, tras establecer estas propuestas es absolutamente necesario contrastar los resultados sobre el terreno. La prospección superficial permite el reconocimiento de los restos visibles de las vías, pero, además, de las evidencias de sus restos destruidos, como cunetas laterales colmatadas, esparcimiento de los materiales constructivos diferenciados del sustrato geológico, evidencias de los procesos de obtén-

ción de la materia prima (Moreno, 2009: 31), o desplazamiento de los bloques de piedra procedentes de los bordillos laterales, fundamentalmente a causa de la roturación (Sillières, 1990: 417), que forman dos líneas paralelas apreciables en altura, aunque sólo identificables claramente sobre el terreno.

d) *Análisis de las condiciones formales de la calzada*: La técnica más fiable para identificar como tales las vías romanas es el análisis de la propia calzada, indagación realizada mediante excavaciones o sondeos. Es evidente que para su construcción se emplean unos materiales determinados, obtenidos y dispuestos de una forma planificada para dar respuesta a un trazado geográfico concreto y atendiendo a unas características técnicas definitorias⁶ (Rodríguez Morales, 2011: 206-208). Algunos de los rasgos más comunes en la ingeniería viaria romana son los siguientes:

- Se construían siguiendo un trazado longitudinal, es decir, evitando siempre que fuera posible recorridos sinuosos (Moreno, 2009: 21-22; Abásolo, 1990: 15). Esto puede servir de indicador general de su adscripción cultural cuando no se tienen evidencias físicas de la vía (Sillières, 1990: 415; Arasa, 2008/2009: 362-363), aunque no es recomendable identificar una calzada únicamente siguiendo este criterio, sino que deberían cumplirse varias de estas características.
- En terrenos llanos, su estructura se realizaba a través de zonas elevadas, por medio de terraplenes en la mayoría de casos, debido a la menor consistencia de los suelos en el fondo de los valles y su riesgo de inundaciones, y a la ventaja estratégica de esta pequeña altura, que permitía dominar visualmente el territorio (González, 2002: 114). En cambio, en recorridos montañosos el trazado se incrustaba en la ladera, manteniendo generalmente pendientes de menos del 8%. Para ello se hacían grandes esfuerzos constructivos (por ejemplo, desmante de la montaña o tallado de la roca para adaptar la calzada) (Chevallier, 1972: 116-118) y se planificaba el trazado concienzudamente.
- Otro factor determinante es su estructura constructiva: las calzadas interurbanas, o «vías provinciales» (Sillières, 1990: 417) se componían, normalmente, de cimientos de grandes piedras regularizadas por una capa posterior de materiales finos, mientras que

⁶ Aunque contamos con una serie de características básicas, debemos tener en cuenta la evolución en tipologías y procedimientos constructivos, así como las diferentes reparaciones de las mismas (QUILICI, 1999, 19-32) a lo largo de la ocupación romana, con lo que no existe un único paradigma constructivo aplicable a todos los lugares y épocas.

en las capas superiores se extendían capas de áridos que funcionan como capa de rodadura. Estas zahorras debían ser duras, para aguantar en buenas condiciones el volumen de tráfico, y bastante rodadas, para evitar daños en las pezuñas de los animales (Moreno, 2009: 28). En otras ocasiones, toda la estructura se realiza mediante la superposición y compactado de capas de áridos finos, de entre 10 y 15 centímetros de espesor (Moreno, 2009: 23), obteniendo sin embargo niveles de calidad adecuados para el tránsito. Estas técnicas constructivas determinan el tipo de evidencias que pueden encontrarse de una vía degradada, es decir, con sus capas de rodadura y afirmado erosionadas: rampas y trincheras construidas para la adecuación de pendientes, elementos constructivos dispersos y evidencias de rodadas de los carros utilizados para la construcción de la calzada. Ignacio González (2002: 115-116) menciona otro elemento de interés para calzadas enlosadas: las *orbitae* o roderas, unos canales para guiar las ruedas de los carros, que, a diferencia de las marcas de rodadura, no surgen del desgaste, sino que se creaban *ex profeso*.

3. PROCESO DE EXCAVACIÓN Y PUESTA EN VALOR

La excavación de calzadas es una práctica que no atiende a los criterios normales de excavación y documentación arqueológica, ya que, a pesar de que el método estratigráfico puede ser útil para el estudio de niveles sucesivos en el tiempo, no lo es para unos estratos constructivos sincrónicos, ni tan siquiera para los casos en que se superponen dos carreteras (Moreno, 2009: 36). La razón es simple: la sucesión de capas que componen la calzada constituye una estratificación artificial y funcional, con lo que la excavación arqueológica en extensión únicamente consigue la destrucción de la calzada capa por capa, sin llegar nunca a obtener información y en muchos casos sin siquiera detectar correctamente las diferentes fases constructivas de la *via*.

Podríamos identificar dos técnicas aconsejables para la correcta excavación de las calzadas: la primera sería la obtención de secciones transversales o longitudinales (Figura 1), tanto mediante limpieza como mediante excavación, que permitieran identificar la secuencia constructiva de forma sencilla y muy visual (Palomino y Martínez, 2010: 56; Ruiz *et alii*, 2015: 56, 86-87). La segunda sería la excavación parcial de las capas por medio de un escalonado (Figura 2) que permitiera diferenciarlas y además, reconocer en ellas información sobre el proceso constructivo (Palomino y Martínez, 2010: 49; Ruiz *et alii*, 2015: 88), como por ejemplo marcas de rodadura de los vehículos empleados en la construcción. En

este último proceso hay que tener en cuenta la naturaleza de los materiales empleados para la construcción, siendo más sencilla esta excavación parcial escalonada en las capas de circulación y en las capas de regularización realizadas con áridos de granulometría fina, y más complicado en cimentaciones rocosas (Moreno, 2009: 35).

Descartamos en este proceso la exploración geofísica, defendida, entre otros, por José Antonio Abásolo (1990: 13) por considerarla un instrumento demasiado costoso y que, aunque podría ser útil para tramos muy concretos, no abarcaría una gran superficie de estudio ni daría información precisa sobre los materiales ni la estructura.

Aunque se ha recalcado la dificultad de encontrar restos arqueológicos en las distintas capas constructivas de las *viae* como una razón más para descartar el método estratigráfico (Moreno, 2009: 36), habría que matizar esta cuestión. Una excepción a esta hipótesis la constituyen los *clavi caligarii*, las tachuelas metálicas que salpicaban las suelas de cáliga (Rodríguez Morales *et alii*, 2012; Ruiz *et alii*, 2015: 101-114). Estos conjuntos de clavos, además de otros elementos como monedas que podrían formar parte de ritos fundacionales (Ruiz *et alii*, 2015: 123-135), permiten datar con relativa precisión los caminos romanos o, al menos, diferenciarlos de aquellos en los que los hallazgos materiales apuntan a épocas más tardías, además de darnos información cronológica de los momentos de construcción y reparación de la vía (Ruiz *et alii*, 2015: 102). Su detección por medio de detectores de metales y su excavación debería realizarse teniendo en cuenta la necesidad de obtener información y, al mismo tiempo, la voluntad de proteger la estructura, es decir, buscando un método efectivo de localización y obtención de este registro material sin que afectara a la calzada.

Con todo, los procesos de localización, excavación y análisis de una calzada no constituyen la totalidad del proceso de investigación. Para asegurar que el conocimiento arqueológico adquirido es útil, la información debe ser transmitida a la población a través de publicaciones divulgativas, coloquios y conferencias y, si es posible, a través de la musealización o puesta en valor de los restos, proyectos que permiten una comprensión bastante completa de las calzadas. Para esta puesta en valor existen varios criterios a tener en cuenta, en relación con los diferentes tipos de *viae*:

a) Vías interurbanas

Hay que mencionar dos factores a la hora de comprender los procesos de puesta en valor de grandes itinerarios romanos. Por un lado, el aumento progresivo del turismo cultural como resultado del mayor interés social acerca del patrimonio (Hernández, 2011: 226), y por otro, la importancia otorgada por la

sociedad y las instituciones a los paisajes naturales y los elementos sociales y culturales que los conforman y que configuran una identidad propia de cada región. La unión de estos dos factores se traduce en la creación de itinerarios culturales relacionados con elementos patrimoniales, en este caso, con calzadas romanas. El problema en algunos casos es la priorización de los aspectos turísticos (o los que ofrecen un rendimiento económico inmediato) frente a los bienes culturales.

Por ello, es fundamental basar cualquier propuesta de itinerario cultural en un estudio de la calzada que queramos integrar. Antes de iniciar la puesta en valor, se ha de llevar a cabo una minuciosa tarea de análisis espacial y prospección que determine, con la mayor fiabilidad posible, la extensión y recorrido de la vía que se pretende recuperar. De igual modo, se debería definir correctamente la nomenclatura de la calzada, evitando errores comunes en la investigación, derivados en gran parte de la incorrecta lectura de las fuentes antiguas (Sánchez Sánchez *et alii*, 2013: 5-9). En cuanto a los cuantiosos fondos necesarios para acometer estos trabajos, sería conveniente recurrir a financiación estatal o incluso europea, ya que nos encontramos ante grandes vías que convendría recuperar y acondicionar a lo largo de un gran recorrido.

Esta labor de localización e identificación, de realizarse de forma correcta, permite determinar de forma fehaciente la adscripción cultural de la calzada, evitando tener que llevar a cabo campañas de excavación con el objetivo único de determinar la «autenticidad» de la vía. Además, permitiría planificar al detalle su recorrido, planteando la posibilidad de incluir varias regiones o comunidades autónomas en el proyecto; sería interesante que la puesta en valor de un gran *iter*, comunicador de regiones a lo largo de su trazado, no se viera limitada únicamente a una autonomía (VV.AA., 2013; Roldán, 2007), sino que pudiera integrar a varias comunidades para abarcar todo el trazado posible⁷. A continuación, la actividad debería centrarse en la realización de labores de limpieza y de excavaciones arqueológicas (siguiendo los métodos explicados anteriormente) con el fin de mostrar el trazado original de la vía en los lugares donde fuera necesario, e incluso llegando hasta los niveles originales de circulación para ofrecer al visitante una información veraz sobre ellos.

Al mismo tiempo, es importante intentar asegurar la protección material y legal de los restos. La protección material pasaría, evidentemente, por consolidar las estructuras excavadas y asegurar el mínimo deterioro de los restos expuestos. En cuanto a la protección legal, en este caso nos encontramos con un elemento arqueológico de relativa importancia, por lo que se debería incluir en

⁷ Nos referimos a algunos ejemplos de proyectos de puesta en valor limitados geográficamente a las comunidades autónomas que los financian, cortando con la continuidad de la calzada en otros territorios por el mero hecho de no poder llegar a un acuerdo político-económico.

la lista de Bienes de Interés Cultural y, si fuera posible, en la lista de Paisajes Culturales de la UNESCO. Tras asegurar la conservación de los restos, procederíamos a la verdadera puesta en valor, decidiendo qué producto cultural se ofrece al visitante. Una opción interesante sería la creación de una Ruta Patrimonial (Hernández, 2011: 230) formada por atractivos etnológicos, naturales y patrimoniales, que sea más atractiva al visitante permitiendo su recorrido a pie, en bicicleta o a caballo, al mismo tiempo que da información sobre historia, costumbres y naturaleza de las regiones recorridas⁸.

b) Musealización de vías urbanas

Normalmente, su hallazgo coincide con alguna excavación arqueológica «de salvamento», motivada por un proyecto de construcción en un casco urbano, por lo que se debería conseguir la musealización de la *viae* al tiempo que se realiza la edificación prevista, como se ha demostrado, entre otros casos, en la Casa de la Fortuna de Cartagena o en el Museo de la Vía del Pórtico en Sagunto (Figura 3). En estos proyectos se favoreció el estudio y musealización de los restos arqueológicos, aunque, de no haberlo hecho, no sería el primer ni el último yacimiento que desaparece por la negligencia de las autoridades. De hecho, el principal problema de la arqueología urbana es la escasa voluntad de algunos organismos en recuperar los restos, siendo numerosos los ejemplos en los que la construcción se antepone a la excavación. Para solucionar este problema, la arqueología urbana no debería limitarse a realizar intervenciones que, en la gran mayoría de los casos, no conllevan el acceso de la población al patrimonio, sino que su misión debería ser la delimitación y estudio previo de los restos arqueológicos en las ciudades, con el objetivo de mejorar la planificación urbanística y preservar íntegramente estos bienes si fuera necesario. Este objetivo, por utópico que parezca, no está tan alejado de los intereses urbanísticos de corporaciones municipales y empresas privadas, ya que este estudio previo permitiría construir con un mínimo riesgo de amenaza para los bienes arqueológicos y, con ello, de que una obra se viera interrumpida indefinidamente.

La combinación entre patrimonio cultural y progreso económico y turístico también debería ser un factor a tener en cuenta, intentando desarrollar productos culturales de calidad, adaptados a las necesidades turísticas de la ciudad en cuestión. Para ello, la colaboración entre arqueólogos y autoridades locales es fundamental, ya que la necesidad de financiación económica para estas la-

⁸ Aunque identificamos este tipo de ruta como el más beneficioso tanto para el ámbito turístico como para el cultural, existen otros tipos de puestas en valor que priorizan unos aspectos sobre otros, dando más importancia a aspectos patrimoniales o, por el contrario, a factores folklóricos o gastronómicos.

bores conlleva, en muchos casos, el recurso a empresas patrocinadoras o consorcios municipales para obtener fondos.

El principal elemento en la puesta en valor en espacios museísticos es el Plan Museológico, necesario para establecer los métodos de trabajo y actividades previstas durante las labores de musealización. Esta organización debería definir, entre otros elementos, el discurso museológico, los elementos materiales a exponer y los recursos museográficos. En cuanto a éstos últimos, la colocación de pasarelas parece la opción más adecuada para realizar el recorrido en torno a la calzada (Figura 3) sin dañar su superficie.

Finalmente, cabe destacar que esta puesta en valor no tendría viabilidad sin una correcta interpretación, realizada a través de guías preparados y que consigan que los visitantes se involucren en la visita. Otro aspecto importante en la interpretación es la adecuación de la visita a un público variado, ya que el tipo de visitantes a cualquier espacio museográfico está vinculado a las variaciones estacionales de público: una mayor afluencia de público infantil durante la temporada escolar, y un público más especializado durante los períodos vacacionales.

c) Calzadas de montaña

Como ocurría en los proyectos de recuperación de grandes vías, el primer paso es la correcta localización e identificación. En estos casos se debe llevar a cabo, si cabe, con mayor rigurosidad que en los casos de grandes *itinera*, ya que, normalmente, estas pequeñas vías de montaña cuentan con menor cantidad de indicios que las principales vías interurbanas. Aunque en algunos casos no será posible estar completamente seguros de la disposición original del trazado o de su origen, cuanto menos se debería demostrar que lo que se pretende poner en valor es, o fue, una calzada romana, evitando así confusiones con caminos posteriores, sobre todo los «caminos de mulas» (Moreno, 2011: 66) que tantas veces se han confundido con vías romanas de montaña. Para esta tarea es fundamental tener en cuenta tres premisas principales: la principal es no caer en la asociación entre camino enlosado y *strata*, que provoca la falsa identificación de caminos modernos y contemporáneos como calzadas romanas. Otro factor a tener en cuenta es la presencia de elementos arqueológicos relacionados con la vía (bordillos, elementos epigráficos, evidencias de los procesos constructivos...) que puedan indicarnos su adscripción cultural. Por último, la cantidad y calidad de alusiones en las fuentes también facilitaría la caracterización de la calzada.

Una vez recuperada e identificada la calzada, se impone la necesidad de conservación de la misma. En cuanto a su protección legal, la demostrada im-

portancia de la declaración de las calzadas como Bienes de Interés Cultural para la conservación de los restos arqueológicos hace imprescindible el intento por conseguir esta categoría para la calzada en cuestión, aunque quizás sea una aspiración demasiado elevada en pequeños tramos de vía de una relevancia histórica limitada. Aún así, centrándonos en el ámbito local, deberían incluirse estos tramos de calzada en los planes de ordenación urbana, contemplándolos como yacimientos arqueológicos.

Por último, se deberían llevar a cabo las labores de acondicionamiento del trazado, basadas esencialmente en la limpieza, protección y la adecuación de la zona de tránsito en los sectores donde fuera necesario. Así, estas rutas de montaña se habilitarían como pequeños itinerarios culturales, donde la atracción no estaría centrada únicamente en el elemento arqueológico, sino que se repartiría entre éste, el ocio y el paisaje.

4. CONCLUSIONES

En este breve texto hemos intentado acercarnos a los métodos de estudio, documentación, excavación, puesta en valor y difusión de las calzadas romanas. El estudio previo de estas *viae* debe combinar las fuentes históricas, epigráficas, cartográficas y arqueológicas, ya que tomando datos de una sola fuente podemos caer fácilmente en errores interpretativos.

Además, debemos recordar que su excavación no sigue las reglas del método estratigráfico, por lo que, preferentemente, debemos buscar la información mediante secciones de la vía o mediante una excavación parcial escalonada, acciones que permiten conservar su estructura y, al tiempo, obtener posibles objetos arqueológicos.

En lo referente a su puesta en valor, resumimos aquí las propuestas más convenientes para cada tipo de calzada:

- En *viae* interurbanas: creación de un Itinerario Cultural que combine atractivos etnológicos, naturales y patrimoniales. En esta puesta en valor es imprescindible la colaboración entre instituciones locales y regionales.
- En *viae* urbanas: musealización de los restos en un espacio expositivo cerrado, con recursos museográficos y personal dedicado a la interpretación de los restos. El resultado es una nueva área cultural que favorece el turismo y la cultura de la ciudad donde se ubica.

- En *viae* de montaña: acondicionamiento de una ruta que potencie el turismo rural local, aprovechando la actividad senderista e integrando la calzada y los elementos informativos en el espacio natural.

Finalmente, sería acertado afirmar que uno de los objetivos principales de los procesos de puesta en valor es dar información fiable sobre las calzadas; sin embargo, la socialización de la arqueología debe buscar, además, un aumento del interés de la población por el patrimonio. Hay que recordar que los bienes arqueológicos son una propiedad común, y únicamente dándolos a conocer se logra la identificación emocional entre público y patrimonio, consiguiendo así la protección más efectiva posible de la cultura material de una sociedad.

5. BIBLIOGRAFÍA

- ABÁSULO, J. A. (1990), "El conocimiento de las vías romanas. Un problema arqueológico", *Simposio sobre la red viaria en la Hispania romana*, 7-20, Institución Fernando el Católico-CET, Zaragoza.
- ARASA, F. (2008/2009), "La vía Augusta en el País Valenciano", *Anas* nº 21-22, 341-381, Museo Nacional de Arte Romano, Mérida.
- ARIAS, G. (1987), *Repertorio de caminos de la Hispania romana*, Estudios de Geografía histórica, Cádiz.
- BELTRÁN, A. (1990), "La Red viaria en la Hispania romana: introducción" *Simposio sobre la red viaria en la Hispania romana*, 45-53, Institución Fernando el Católico-CET, Zaragoza.
- BENÍTEZ DE LUGO, L. *et alii* (2012), "Estudio arqueológico en la Vía de los Vasos de Vicarello, *A Gades Romam*, entre las estaciones de *Mariana* y *Mentesa* (Puebla del Príncipe – Villanueva de la Fuente, Ciudad Real)" *Archivo Español de Arqueología*, vol. 85, 101-118, CSIC.
- BLÁZQUEZ, J. M., (1968), "Exportación e importación en Hispania a final de la República romana y durante el gobierno de Augusto y sus consecuencias", *Anuario de Historia Económica y Social*, 37-84, Madrid.
- CHEVALLIER, R. (1972), *Les Voies Romaines*, Série Histoire ancienne, París.
- GÓMEZ, J. L. (2002), "La ciudad antigua, mito y razón", *Artifex. Ingeniería romana en España*, [Catálogo de exposición] Ministerio de Educación Cultura y Deporte.
- GONZÁLEZ, I. (2002), "La ingeniería civil romana", *Artifex. Ingeniería romana en España*, [Catálogo de exposición] Ministerio de Educación Cultura y Deporte.
- HERNÁNDEZ, J. (2011), "Los caminos del patrimonio. Rutas turísticas e itinerarios culturales", *Pasos. Revista de Turismo y Patrimonio Cultural*, nº 9, 225-236, Santa Cruz de Tenerife.

- MORENO, I. (2004), *Vías Romanas. Ingeniería y técnica constructiva*, Ministerio de Fomento, Madrid.
- (2009), “Vías Romanas. Identificación por la técnica constructiva”, *Cimbra: Revista del Colegio de Ingenieros Técnicos de Obras Públicas*, nº 389, 20-38, Colegio de Ingenieros Técnicos de Obras Públicas, Madrid.
 - (2010), “Vías romanas: las huellas de la ingeniería perdida”, *Las técnicas y construcciones en la ingeniería romana. V Congreso de las obras públicas romanas*, 11-46, Fundación de la Ingeniería Técnica de Obras Públicas, Madrid.
- PALOMINO, A. y MARTÍNEZ, M. G. (2010), “Tratamiento arqueológico de las vías romanas”, en *Las técnicas y construcciones en la ingeniería romana. V Congreso de las obras públicas romanas*, 47-74, Fundación de la Ingeniería Técnica de Obras Públicas, Madrid.
- PONTE, V. (2007), *Régimen jurídico de las vías públicas en Derecho Romano*, Servicio de Publicaciones de la Universidad de Córdoba, Córdoba.
- QUILICI, L. (1999), “Evoluzione della tecnica stradale nell’Italia centrale”, *Tecnica stradale romana*, Università di Bologna – Istituto di Archeologia.
- RODRÍGUEZ, A., FERRER, S. y ÁLVAREZ, R. (2004), *Miliarios e outras inscricións viarias romanas do Noroeste hispánico (conventos bracarense, lucense e asturicense)*, Consello da Cultura Galega, Santiago de Compostela.
- RODRÍGUEZ MORALES, J. (2010), “Las vías romanas en la erudición moderna. Reivindicación de Nicolás Bergier”, *Las técnicas y construcciones en la ingeniería romana. V Congreso de las obras públicas romanas*, 119-134, Fundación de la Ingeniería Técnica de Obras Públicas, Madrid.
- (2011), “Calzadas romanas, ¿propaganda o utilidad?”, *Propaganda y persuasión en el mundo romano, Actas del VIII Coloquio de A.I.E.R.*, 177 – 209, Signifer, Madrid.
- RODRÍGUEZ MORALES, J. *et alii* (2012), “Los *clavi caligarii* o tachuelas de cáliga. Elementos identificadores de las calzadas romanas”, *Lxcentum*, vol. 31, 147-164, Alicante.
- ROLDAN, J. M. (1975): *Itineraria Hispana. Fuentes antiguas para el estudio de las vías romanas en la Península Ibérica*, Valladolid.
- ROLDAN, J. M. (2007), “El camino de la Plata: *iter* o *negotium*”, *Gerión* vol. 25, nº extra 1, 323-340, Publicaciones Universidad Complutense de Madrid, Alcalá de Henares.
- RUIZ, J. M. *et alii* (2015), *Historia de la Vía Augusta en la Foia de Manuel (La Font de la Figuera, Valencia). De asentamiento prehistórico a calzada imperial romana*, Ministerio de Fomento.
- SÁNCHEZ SÁNCHEZ, J. *et alii* (2013), “Nomenclatura viaria antigua. La vía de los vasos de Vicarello: una vía Augusta de Hispania”, *El Nuevo Miliario. Boletín sobre Vías romanas, historia de los caminos y otros temas de geografía histórica*, nº 15, 3-21, Fundación Juanelo Turriano.

- SÁNCHEZ-PALENCIA F. J. *et alii* (2006), "Las zonas mineras romanas del noroeste peninsular. Infraestructura y organización del territorio", *Nuevos elementos de Ingeniería Romana. III Congreso de las Obras Públicas Romanas*, 265-285, Junta de Castilla y León, Astorga.
- SILLIÈRES, P. (1990), "La búsqueda de las calzadas romanas: desde la foto-interpretación hasta el sondeo", *Simposio sobre la red viaria en la Hispania romana*, 411-430, Institución Fernando el Católico-CET, Zaragoza.
- (2003), "Voies romaines et contrôle de l'Hispanie a l'époque républicaine: L'exemple de l'Espagne Ulérieure", *Defensa y territorio en Hispania de los Escipiones a Augusto (Espacios urbanos y rurales, municipales y provinciales)*, 25-40, Universidad de León y Casa de Velázquez.
- VV.AA. (2013): *VIA AVGVSTA. Plan director de recuperación de la Vía Augusta en la Comunitat Valenciana*, [Catálogo de exposición] Fundación CV-MARQ.

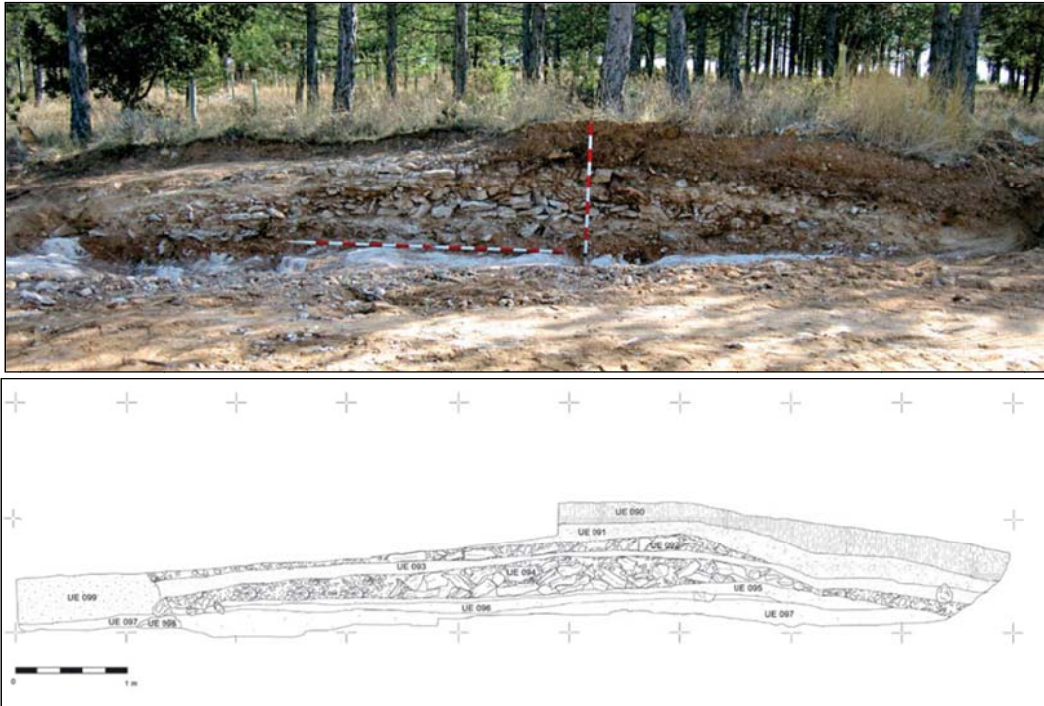


Fig. 1

Fotografía y dibujo de la intervención arqueológica en un tramo de la Vía de *Clunia a Segisamo* a su paso por Quintanapalla (Burgos) mediante una limpieza transversal de la estructura.

Fuente: Palomino y Martínez, 2010: 56. Fotografía: Aratikos Arqueólogos, S.L. (reproducida con el consentimiento del autor).

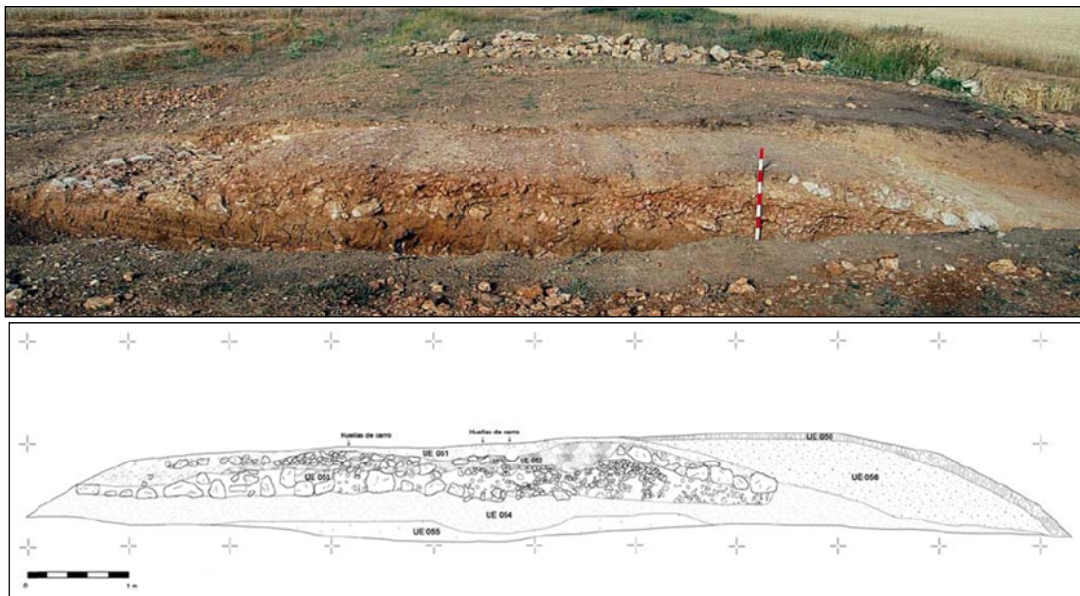


Fig. 2

Fotografía y dibujo de la intervención arqueológica en un tramo de la Vía de *Italia a Hispania* a su paso por Quintanapalla (Burgos) mediante una sección transversal escalonada.

Fuente: Palomino y Martínez, 2010: 64. Fotografía: Aratikos Arqueólogos, S.L.
(reproducida con el consentimiento del autor).



Fig. 3

Imagen de la Vía del Pórtico, en el museo de la Morería (Sagunto), desde la pasarela de acceso al área musealizada. Se aprecia, al fondo, la pasarela de acceso al edificio construido sobre los restos arqueológicos. Fotografía: Higuera. (Cortesía del Ayuntamiento de Sagunto. Reproducida con el consentimiento del autor).