

PROBLEMAS DE TRAZADO DE LAS VÍAS ROMANAS EN LA PROVINCIA DE LA RIOJA

Enrique Ariño Gil*
Ma Angeles Magallón Botaya**

RESUMEN.— La provincia de La Rioja fue atravesada en época romana por la gran vía que establecía el contacto entre *Tarraco* (Tarragona), capital de la provincia romana, y las regiones menos romanizadas del noroeste de la Península Ibérica. Esta vía nos es descrita por el Itinerario de Antonino en dirección Este-Oeste con el nombre *De Italia in Hispanias*, pero también en sentido inverso con la denominación de *Ab Asturica Terracone*. Hay que destacar que, en algunos de sus tramos, el Itinerario hace una enumeración diferente de mansiones, siendo éste precisamente el caso del tramo que atravesaba las tierras riojanas. Las fuentes arqueológicas y epigráficas permiten la identificación de un único camino principal sobre el que se asientan las *mansiones*, si bien pueden reconocerse igualmente otros caminos secundarios, especialmente en la zona de La Rioja Alta, donde la vía principal se aleja de la orilla del Ebro, lo cual hace que se desarrolle al menos una segunda vía paralela.

RÉSUMÉ.— La actuel province de La Rioja est traversée par le voie que assurait la relation entre *Tarraco* (Tarragona), capital de la province romaine, et les régions moins romanisées du nord-ouest de la Péninsule Ibérique. Cette voie est décrite par l'itinéraire d'Antonin en direction Est-Ouest avec la dénomination *De Italia in Hispanias*, mais aussi en sens inverse, Ouest-Est, avec la dénomination *Ab Asturica Terracone*. Il faut remarquer que, dans certains tronçons, notre source, fait une différente énumération de *mansiones*. Ce problème a été posé à propos de la province que nous étudions. Les sources archéologiques et épigraphiques permettent la restitution du tracé d'un seul chemin romain principal, mais on peut aussi reconnaître des autres chemins secondaires, spécialement dans la région de La Rioja Alta, où les *mansiones* sont éloignées de les rives de l'Ebre et le fleuve entraîne une autre voie parallèle.

1. Introducción (Fig. 1)

Los estudios sobre vías cuentan con una gran tradición en la investigación dedicada a los restos romanos en toda España y La Rioja no es una excepción. Sin embargo, si bien otras regiones atravesadas por el gran eje de comunicaciones que conectaba *Tarraco* con las regiones menos romanizadas del noroeste peninsular, cuentan con trabajos recientes y sintéticos, la provincia de La Rioja adolece de una falta de visión de conjunto en la que se analicen los restos arqueológicos que documentan el trazado de la vía con seguridad, describiéndola con exactitud. El objetivo de este traba-

jo es el de presentar un estado actual de la cuestión, replanteando los datos tradicionalmente manejados, a la luz de las investigaciones actuales.

Sin despreciar obras anteriores, el primero que realizó prospecciones y análisis de conjunto en relación con el tema que nos ocupa fue A.C. de Govantes. Su obra¹, publicada en 1846, de carácter geográfico y no específicamente dirigida a inventariar restos arqueológicos, incide en más de una ocasión en la existencia de vestigios de poblamiento antiguo, valiosos especialmente en aquellos casos en que las transformaciones producidas posteriormente por el desarrollo de la civi-

* Universidad de Salamanca.
** Universidad de Zaragoza.

¹ A. C. DE GOVANTES, *Diccionario geográfico-histórico de España. Tomo referido a la provincia de Logroño y a algunos pueblos de la de Burgos*, Madrid, 1846.

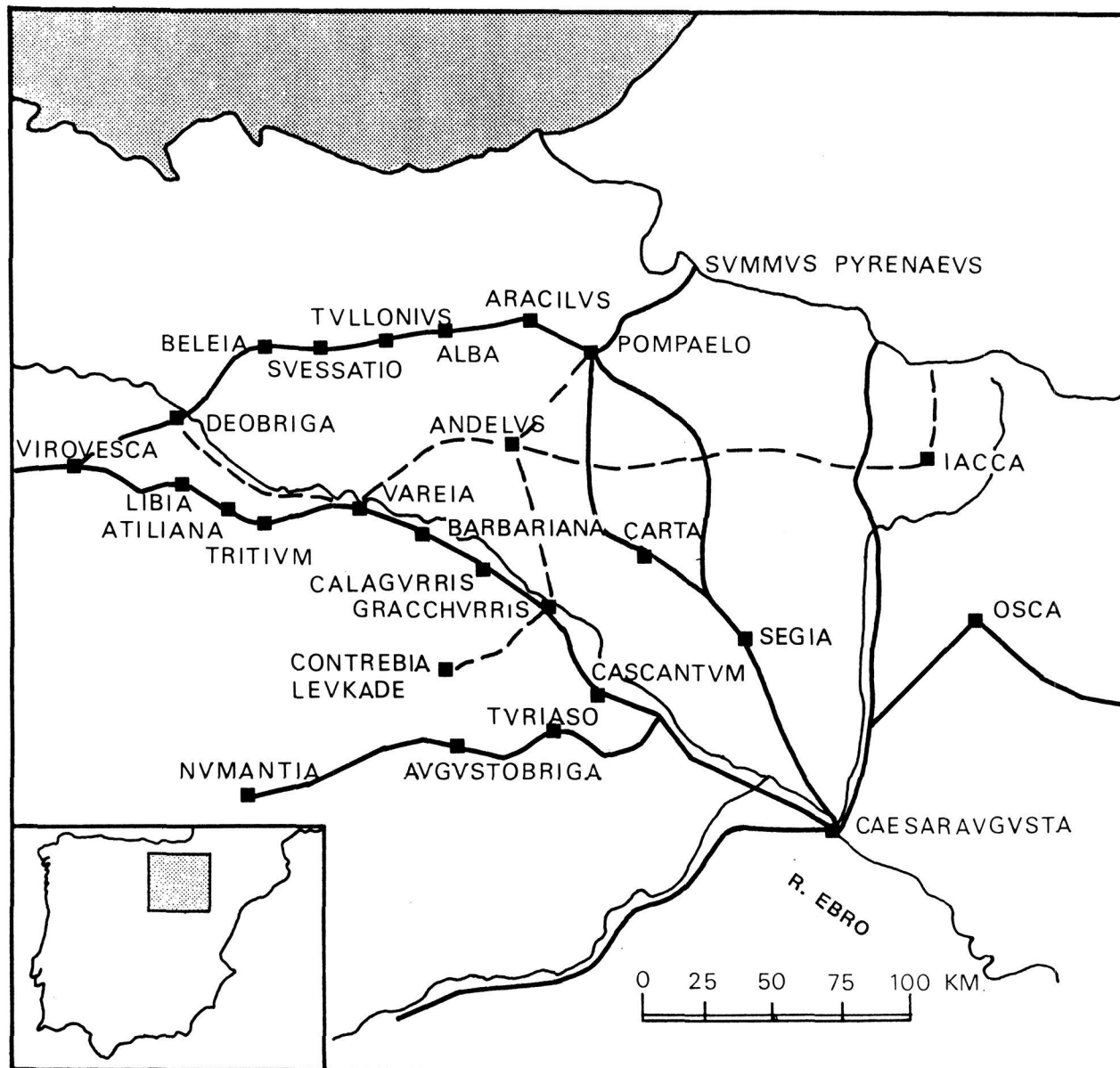


Figura 1

lización industrial han causado su desaparición. Del año 1863 data el Discurso leído ante la Real Academia de la Historia por E. Saavedra². En él, encontramos ya esbozado uno de los problemas que aún subyacen en lo que se refiere a la interpretación de los datos proporcionados por el Itinerario de Antonino: el de la coincidencia o no coincidencia de trazado de las vías 1 y 32, pronunciándose este autor a favor de un trazado único

en el que sólo varía la selección de las *mansiones*. En el año 1918 aparece el artículo de Blázquez y Sánchez Albornoz³ donde se analiza el conjunto de las vías 1, 32 y 34, que tienen en *Virouesca* una coincidencia fundamental. Para estos autores las vías 1 y 32 del Itinerario son en realidad una sola desde *Verouesca* /*Virouenna* (Briviesca, Burgos) hasta *Graccurreis* (Alfaro, La Rioja),

² E. SAAVEDRA, *Mapa itinerario de la Hispania Romana, Discurso leído ante la Real Academia de la Historia*, Madrid, 1863.

³ A. BLÁZQUEZ; C. SÁNCHEZ ALBORNOZ, "Vías romanas de Briviesca a Pamplona y de Briviesca a Zaragoza", *Memoria de la Junta Superior de Excavaciones Arqueológicas*, 1918, 1, pp. 5-15.

donde se bifurcan, una por *Cascanto* (Cascante, Navarra) y la otra por Tudela (Navarra) hasta unificarse en Mallén donde localizan la *mansio Belisone*, citada por la vía *Ab Asturica Terracone*. En 1942 publica Taracena su estudio sobre los restos romanos en La Rioja⁴ donde trata, dentro del conjunto de los mismos, de las vías. Taracena ateniéndose a las distancias entre *mansiones*, menores en el caso de *De Italia in Hispanias*, supone que se trata de un mismo trazado y que la diferencia en las localidades mencionadas viene motivada por un doble uso que diferencia lugares de parada para infantería (las *mansiones Lybia, Tritio, Vereia, Calagorra*) y caballería (las *mansiones Atiliana, Barbariana, Graccurris*). Por lo demás respeta el trazado propuesto por Blázquez y Sánchez Alborno. La idea del trazado único quedará fijada en los dos trabajos complementarios de Cantera Orive⁵, donde se busca resolver el problema de la localización de *Atiliana*, citada en la vía 32, proponiendo su situación en el lugar conocido como Ventas de Valpierre. Además propone un esquema complejo de caminos secundarios en torno a esta *mansio* y en conexión con la vía en esta zona, para la cual acepta el trazado propuesto por Blázquez y Sánchez Alborno por las cercanías de Herramélluri, de aquí a Hormilla, Tricio y Varea. Marcos Pous, en un trabajo del año 1975 piensa que a la altura de Agoncillo, en cuyas inmediaciones se localiza *Barbariana*, circulaban dos vías distintas, paralelas al Ebro si bien no da razones que permitan defender esa hipótesis⁶. En 1972 M. Martín Bueno y J. G. Moya Valgañón estudian los restos del puente Mantible sobre el Ebro, siete kilómetros aguas arriba de Logroño (Lámina I). La situación del puente da pie a una reflexión de los autores en la que se sugiere la existencia de una vía paralela al Ebro por su orilla meridional, la cual llegaba probablemente a la altura de Miranda⁷. Al puente de Mantible, o al que presumiblemente hubo en *Vareia*, confluyen los caminos procedentes de la zona de Navarra⁸.

⁴ B. TARACENA AGUIRRE, "Restos romanos en la Rioja", *Archivo Español de Arqueología*, 46, 1942, pp. 17-47.

⁵ J. CANTERA ORIVE, "Buscando a Atiliana", *Berceo*, 71, 1964, pp. 133-149; Id., *Berceo*, 73, 1964, pp. 373-386.

⁶ A. MARCOS POUS, "Trabajos del Seminario de Arqueología de la Universidad de Navarra en la provincia de Logroño durante los años 1965-66", *Miscelánea de Arqueología Riojana*, Logroño, 1975, p. 43.

⁷ M. A. MARTÍN BUENO; J. G. MOYA VALGAÑÓN, "El puente Mantible", *Estudios de Arqueología Alavesa*, V, 1972, pp. 165-182, esp. pp. 167-168.

⁸ G. ARIAS BONET, "¿Una calzada Jaca-Rioja?", *Miliario Extravagante*, 8, 1965; J. M^a JIMENO JURIO, "Camino romano de Sangüesa a la Solana de Navarra", *Miliario Extravagante*, 12, 1966; N. DUPRÉ, "De la 'Calzada de los Romanos' au 'Camino de Santiago' dans la Rioja", *Caesardunum*, XIX, 1984, pp. 143-154.

En los últimos años han venido apareciendo tanto estudios sectoriales como generales a propósito de las vías romanas en su tramo riojano. A la primera categoría pertenecen los trabajos de Pascual y Espinosa⁹, Cinca¹⁰ y Ariño y Núñez¹¹. En el segundo bloque habría que citar especialmente el trabajo de Magallón¹² y el más reciente de De Miguel¹³.

2. Los datos del itinerario de Antonio. La duplicidad del trazado (Fig. 2)

Todas las obras que se han ocupado del tema han debido hacer frente, como ya hemos esbozado en las líneas anteriores, a un problema vital: el de la existencia de un único eje Este-Oeste o, por el contrario, el desarrollo de dos vías paralelas e independientes al menos en algún tramo. En realidad el problema no es aislado y específico de la región riojana sino que viene dado por las propias características de concepción y redacción del Itinerario de Antonino, ya que éste no describe el trazado de las vías del Imperio, sino que selecciona una serie de rutas que unen unas localidades cuyo interés para el redactor desconocemos, señalando las *mansiones* intermedias entre ellas, sin tener ningún inconveniente en repetir la enumeración de *mansiones* en aquellos tramos que sean comunes o, lo que es peor, introduciendo variantes en los puntos intermedios de vías que llevan aparentemente un mismo recorrido¹⁴.

Así registramos entre *Tarraco* y la región occidental de la provincia una primera enumeración de *mansiones*, pertenecientes a la vía 1, arrancando desde *Mediolanum* y teniendo como punto de destino *Legio VII Gemina*¹⁵, al tiempo que un segundo trazado, a gran-

⁹ J. M^a PASCUAL FERNÁNDEZ; URBANO ESPINOSA RUIZ, "Aportación al estudio de las vías romanas en el Ebro Medio. Desembocaduras del Iregua y del Leza", *Berceo*, 101, 1981, pp. 69-88.

¹⁰ J. L. CINCA MARTÍNEZ, "Tramo de calzada romana en el valle medio del Ebro. Calahorra (La Rioja)", *Simposio sobre la red viaria en la Hispania romana*, Zaragoza, 1990, pp. 95-112.

¹¹ E. ARIÑO GIL; J. NÚÑEZ MARCÉN, "La organización de la red viaria en torno a Ilurcis-Graccurris", *Simposio sobre la red viaria en la Hispania romana*, Zaragoza, 1990, pp. 253-264.

¹² M^a Á. MAGALLÓN BOTAYA, "La red viaria romana en La Rioja", *I Coloquio sobre historia de La Rioja. Cuadernos de Investigación. Historia*, 1983, IX, 1, pp. 153-166.

¹³ Á. R. DE MIGUEL DE HERMOSA, "Las comunicaciones de época romana en Alava, Navarra y La Rioja", *Arqueología Navarra*, 10, 191-1992, pp. 337-357.

¹⁴ Sobre los problemas de identificar la finalidad que presidió la redacción de Itinerario de Antonino así como su carácter no oficial vid. J. M. ROLDÁN HERVÁS, *Itineraria Hispana. Fuentes antiguas para el estudio de las vías romanas en la Península Ibérica*, Valladolid / Granada, 1975, pp. 21-27.

¹⁵ It. Ant., 387,4 - 395,4.

des rasgos semejante, tanto en lo que se refiere a la ruta que se cubre como a buena parte de las *mansiones* registradas, corresponde a la vía 32. Lo destacable de esta segunda enumeración consiste en que aquí las *mansiones* son citadas en sentido inverso, y no desde *Legio*, sino desde *Asturica*, siendo en este caso *Tarraco* el punto de destino¹⁶. Además las *mansiones* enumeradas no son las mismas que en la descripción anterior, dándose el caso de que tramos absolutamente idénticos alternan con otros en que las localidades registradas en el recorrido son absolutamente distintas.

Aún existe una tercera descripción, en este caso parcial, de la gran vía que analizamos, bajo el enunciado *De Hispania in Aequitania*, la vía 34 del Itinerario¹⁷. En ella las *mansiones* citadas hasta *Virouesca* son las mismas que en la vía 32, produciéndose la individualización que justifica su diferenciación sólo a partir de esta *mansio*, desde la cual un ramal distinto sale en dirección a *Burdigala* (Burdeos) a través de *Pompelone* (Pamplona) y el *Summo Pyreneo*. Las únicas diferencias entre ambos tramos consisten en que en 449,3 se señalan diez millas de distancia entre *Viminacio* y *Lacobrigam*, mientras que en 454,1 se consignan quince, sin que sepamos exactamente cual de las dos opciones es la correcta¹⁸, así como el hecho de la omisión de la *mansio Dessobriga* en la vía 34 con sus correspondientes quince millas de distancia respecto a *Lacobrigam*¹⁹.

A falta de un trabajo que haya enfrentado el problema para la totalidad del gran eje entre *Tarraco* y *Asturica-Legio VII*, el problema de la identidad o no de las vías 1, 32 y 34 en los tramos en que, llevando el mismo trazado general, enumeran *mansiones* distintas, ha sido analizado en varias publicaciones que se han ocupado de su recorrido en trabajos provinciales o regionales. La vía, en su paso por tierras catalanas, cuenta con varios trabajos que han contribuido a definir su trazado²⁰. Sobre el recorrido desde *Ilerda* a *Balsio* po-

lan diez millas de distancia entre *Viminacio* y *Lacobrigam*, mientras que en 454,1 se consignan quince, sin que sepamos exactamente cual de las dos opciones es la correcta¹⁸, así como el hecho de la omisión de la *mansio Dessobriga* en la vía 34 con sus correspondientes quince millas de distancia respecto a *Lacobrigam*¹⁹.

¹⁸ T. MAÑANES; J. M^a SOLANA SÁINZ, *Ciudades y vías romanas en la cuenca del Duero (Castilla-León)*, Valladolid, 1985, pp. 20, 26 y 34.

¹⁹ *Ibid.*, p. 20. Vid. también J. A. ABÁSULO ÁLVAREZ, *Comunicaciones de la época romana en la provincia de Burgos*, Burgos, 1975, pp. 75-77.

²⁰ A. PÉREZ I ALMOGUERA, "La vía romana de Ilerda a Osca", *Bolskan*, 2, 1985, pp. 111-138; F. PALLÍ AGUILERA, *La Vía Augusta*

¹⁶ It. Ant., 448,2 - 452,5.

¹⁷ It. Ant. 453,4 - 456,5.

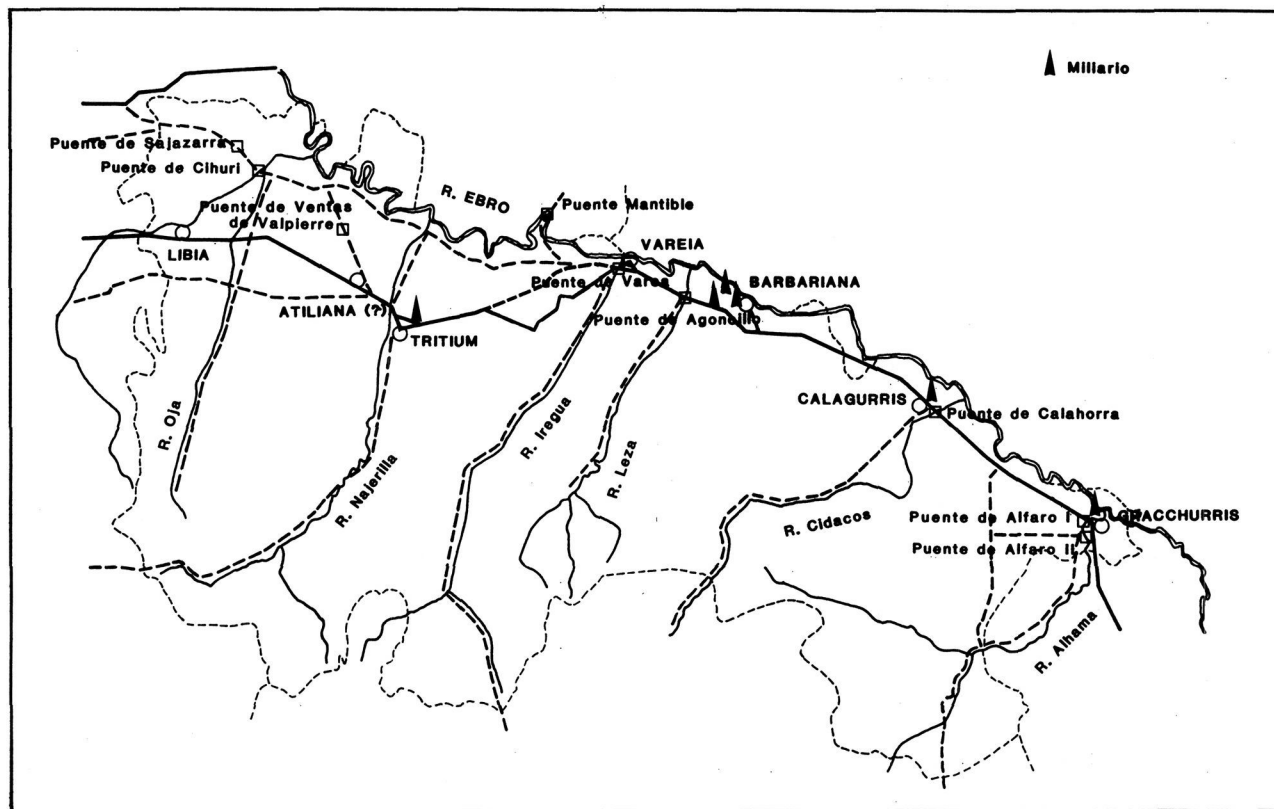


Figura 2

demos afirmar hoy gracias al trabajo de Magallón²¹, que el tramo descrito por el Itinerario es el mismo, tal como enunció Roldán²², si bien existe una calzada entre *Ilerda* y *Caesaraugusta* por *Celsa*, no documentada por el Itinerario y sí por la epigrafía. Este trazado, a juzgar por los miliarios y las excavaciones de *Celsa*, perdió importancia en época de Nerón, después del declive de la colonia *Celsa* en beneficio de *Caesaraugusta*²³. La publicación de Abásolo²⁴ establece definitivamente un único trazado en la provincia de Burgos desde la zona occidental hasta *Virouesca*, donde se produciría una bifurcación, entrando las vías 1 y 32 unificadas en la región riojana mientras que la vía 34 se dirigiría por Pancorbo hacia un cruce del río Ebro, probablemente por Puentelarrá, para dirigirse desde allí hacia *Pompaelo* y *Burdigala*. Gracias al trabajo de Mañanes y Solana²⁵ sabemos que existía una coincidencia absoluta de trazado desde *Virouesca* hasta un punto localizado al oeste de *Camala* en las descripciones de las vías 1, 32 y 34, produciéndose sólo una bifurcación a partir de este punto. Bifurcación obligada debido a que la vía 1, *De Italia in Hispanias*, tiene por lugar terminal *Legio VII* mientras que las 32 y 34 se dirigen hacia *Asturica*²⁶.

en Cataluña, Bellaterra, 1985; T.E.D.'A., "El pas de la Via Augusta per la mansió de Tarraco", *Bull. Arqueologic*, ep. V, nº 10-11, 1989, pp. 123-134; J. M^a GURT; F. TUSET; A. MARQUÉS; L. BURÉS, "De Italia in Hispanias / Ab Asturica Terracone. Planificació de l'estudi del territori, els exemples de Tarraco i Ilerda" coloquio *Voies romaines du Rhône à l'Ebre. Via Domitia et Via Augusta*, (Perpiñán, 1989), (en prensa). Salvo el tramo entre *Blanda* (Blanes) y *Barcino* no existe duplicidad en ningún punto de la vía. Aquí existe un tramo por la costa a través de *Ithuro* y *Baetulo* y otro tramo por *Sterrae*, *Semproniana* y *Praetorio*. Vid. F. PALLÍ AGUILERA, *La Via Augusta en Cataluña...*, p. 207, *op. cit.*

²¹ M^a Á. MAGALLÓN BOTAYA, *La red viaria romana en Aragón*, Zaragoza, 1987, pp. 60-76.

²² J. M. ROLDÁN HERVÁS, *Itineraria Hispana...*, pp. 41-42 y 96, *op. cit.*

²³ M^a Á. MAGALLÓN BOTAYA, *La red viaria romana en Aragón...*, pp. 227-245, *op. cit.*

²⁴ J. A. ABÁSULO ÁLVAREZ, *Comunicaciones de la época romana...*, *passim*, *op. cit.*

²⁵ T. MAÑANES; JOSÉ M^a SOLANA SÁINZ, *Ciudades y vías romanas...*, pp. 17 y 34, *op. cit.*

²⁶ Sobre las vías romanas en León vid. M. A. RABANAL ALONSO, *Vías romanas de la provincia de León*, León, 1988. A continuación reproducimos los datos del Itinerario de Antonino en lo que se refieren a las vías 1 y 32 a su paso por la provincia de La Rioja, eludiendo a partir de ahora consignar la anotación de cada una de las *mansiones* cada vez que hagamos referencia a ellas:

| | |
|---------------------------------------|--------------|
| Vía número 1, De Italia in Hispanias. | |
| 392, 2 Cascanto | m.p. L |
| 393, 1 Calagorra | m.p. XXXVIII |
| 2 Vereia | m.p. XXVIII |
| 394, 1 Tritio | m.p. XVIII |
| 2 Lybia | m.p. XVIII |
| 3 Segesamunclio | m.p. VII. |
| Vía número 32, Ab Asturica Terracone. | |
| 450, 2 Virouenna | m.p. XI |

3. Localización de las *mansiones* (Fig. 2)

3.1. *Gracchurris*

Viniendo desde el Este la primera *mansio* que encontramos es *Gracchurris*, citada únicamente en la vía 32. En las obras de los siglos XVIII y XIX *Gracchurris* es identificada bien con el municipio de Agreda (Soria)²⁷, bien con el municipio de Grávalos (La Rioja)²⁸. En su obra del año 1863 Saavedra propone identificar *Gracchurris* con el despoblado de Arcué, en Corella (Navarra)²⁹. Blázquez y Sánchez Albornoz piensan que la *mansio* debe localizarse en las cercanías de Alfaro, a dos kilómetros al noreste de la ciudad³⁰.

El primero en señalar el punto correcto de la ubicación de la ciudad es Blas Taracena³¹, que la sitúa en Alfaro, a partir de la localización de la necrópolis en la Azucarera. Sin embargo, la localización exacta de la ciudad, en las Eras de San Martín inmediatas a la necrópolis, le pasa prácticamente desapercibida. Marcos Pous se refiere por primera vez de forma detallada al yacimiento de las Eras³². La identificación de *Gracchurris* con este yacimiento es hoy segura y desde el año 1979 se suceden campañas de excavación dirigidas por J.A. Hernández Vera³³. La ciudad se asentaba sobre un pequeño cerro situado directamente sobre el Alhama,

| | |
|------------------|--------------|
| 3 Atiliana | m.p. XXX |
| 4 Barbariana | m.p. XXXII |
| 5 Gracchurris | m.p. XXXII |
| 451, 1 Bellisone | m.p. XXXIII. |

²⁷ F. MASDEU, *Historia crítica de la España y de la cultura española*, Madrid, 1789, p. 347; J. TRAGGIA, *Aparato de la Historia Eclesiástica de Aragón*, tomo II, Madrid, 1792, pp. 177 y 208; P. MADDOZ, *Diccionario geográfico-histórico-estadístico de España y sus posesiones de Ultramar*, Madrid, 1847, tomo VII, pp. 458-459.

²⁸ M. CORTÉS Y LÓPEZ, *Diccionario geográfico-histórico de la España Antigua, Tarraconense, Bética y Lusitania*, tomo III, 1836, p. 18, Á. C. DE GOVANTES, *Diccionario geográfico-histórico de España...*, p. 81, *op. cit.*

²⁹ E. SAAVEDRA, *Mapa itinerario de la Hispania Romana...*, *op. cit.*

³⁰ A. BLÁZQUEZ; C. SÁNCHEZ ALBORNOZ, "Vías romanas de Briviesca...", *op. cit.*

³¹ B. TARACENA AGUIRRE, "Restos romanos en la Rioja"..., pp. 21 y 30-32, *op. cit.*

³² A. MARCOS POUS, "Trabajos del Seminario de Arqueología...", pp. 16-17, *op. cit.*

³³ Un estado de la cuestión preliminar puede verse en P. CASADO LÓPEZ; J. A. HERNÁNDEZ VERA, "Gracchurris: la primera fundación romana en el valle del Ebro", *Symposium de Ciudades Augustae*, II, Zaragoza, 1976, pp. 23-30. Sobre las excavaciones vid. J. NÚÑEZ MARCÉN; J. A. MARTÍNEZ TORRECILLA; J. A. HERNÁNDEZ VERA, "Excavaciones arqueológicas de Alfaro", *Estrato*, 1, 1989, pp. 35-40; Id. "Pavimentos de 'opus signinum' de Alfaro", *Estrato*, 2, 1990, pp. 31-35. El yacimiento se localiza en las coordenadas 42° 11' 2" de latitud, 1° 56' 35" de longitud respecto al meridiano de Madrid. A este meridiano referiremos siempre las coordenadas que proporcionaremos a lo largo del trabajo.

poco antes de su desembocadura en el Ebro: *Gracchurris* fue una fundación de Tiberio Sempronio Graco, sobre un núcleo indígena llamado *Ilurcis*, con un objetivo claramente militar en una posición privilegiada, dominando el camino del Ebro, el acceso desde este valle al interior de la Meseta y el curso del río Aragón, como camino hacia el norte³⁴. Los materiales arqueológicos hallados en las Eras de san Martín remontan la vida del yacimiento al siglo II a.C., si bien los pavimentos se datan antes del último cuarto del siglo I a.C. El yacimiento presenta una época de prosperidad a principios del Imperio con remodelaciones de la ciudad que modifican la topografía primitiva³⁵. Se consignan restos de una gran *domus* con peristilo y almacenes subterráneos. Destacamos la existencia de un conjunto monumental sobre el Alhama constituido por un puente, una fuente y una presa.

La distancia de *Gracchurris* respecto a *Belisone*, la *mansio* inmediatamente anterior, localizada en el yacimiento de El Convento, en Mallén (Zaragoza)³⁶, es de 28 millas según el Itinerario. Estas se cumplen con casi total exactitud, siendo la distancia real entre ambas localidades en torno a los 43 kilómetros, teniendo en cuenta que no han de medirse en línea recta, pues el camino ha de atravesar también *Cascanto*, *mansio* mencionada por el Itinerario al servicio de la vía 1 que en este tramo coincide exactamente con el recorrido de la vía 32³⁷.

3.2. Calagurris

La ciudad se asienta sin duda alguna en el actual solar de la ciudad de Calahorra, sobre un cerro en la margen izquierda del río Cidacos, dominando una amplia vega. Este emplazamiento estratégico fue razón de su éxito cuando fue *oppidum* indígena y también causa de su destrucción en la guerra entre Sertorio y Pompeyo, cuando se alineó entre las filas del primero³⁸. Un enclave tan estratégico no podía, pese a todo, ser desaprovechado y la ciudad perduró y llegó a alcanzar la

categoría de municipio romano³⁹. La distancia de esta *mansio* respecto a *Cascanto*, la localidad citada anteriormente en la vía 1 del Itinerario es de 29 millas, que se cumplen con absoluta precisión siguiendo el trayecto propuesto y midiendo sobre el camino⁴⁰. El solar urbano ha proporcionado desde antiguo restos arqueológicos relativamente abundantes, algunos procedentes de excavaciones oficiales y otros de hallazgos esporádicos y clandestinos. Es difícil sintetizar en pocas líneas la importancia que alcanzó el *municipium ciuium romanorum* calagurritano, pero hay que resaltar su papel de centro administrativo con la existencia de unos *iuridici*⁴¹ e incluso valorar la existencia de un circo en la ciudad, que no debió limitar su función al estrecho marco urbano. Para todo lo que se refiere a la ciudad antigua remitimos al lector a la obra de U. Espinosa y a las *Actas del I Symposium de historia de Calahorra*, donde podrá encontrarse una bibliografía completa⁴².

3.3. Barbariana

Su identificación con San Martín de Berberana (Arrubal) remonta a la obra de Govantes y es recogida sin variaciones por todos los autores que se han ocupado del camino en épocas posteriores⁴³. En el lugar se emplaza un antiguo monasterio existente ya en el año 947, donde se localiza además un yacimiento romano⁴⁴. La *mansio*, citada sólo en la vía 32 del Itinerario se encuentra, según esta fuente, a 32 millas de distan-

³⁴ M^a A. MARÍN DIAZ, *Emigración, colonización y municipalización en la Hispania republicana*, Granada, 1988, *passim*, esp. pp. 123-126.

³⁵ Cfr. U. ESPINOSA RUIZ, *Epigrafía romana de La Rioja (ERLR)*, Logroño, 1986, n^o 1, p. 19, donde se recoge una placa de mármol que nos acerca al evergetismo y a la acción de las elites en la construcción de la ciudad.

³⁶ M^a Á. MAGALLÓN BOTAYA, *La red viaria romana en Aragón...*, p. 76, *op. cit.*

³⁷ *Ibid.* pp. 74-76.

³⁸ Sobre el asedio y destrucción de la ciudad y los autores clásicos que lo tratan *vid.* U. ESPINOSA RUIZ, *Calagurris Iulia*, Logroño, 1984, pp. 50-57.

³⁹ *Ibid.*, pp. 83-87, *op. cit.* Entre las fuentes latinas: Plinio III, 3, 24. Sobre las monedas de la ciudad *vid.*, A. BELTRÁN MARTÍNEZ, *Curso de numismática*, Cartagena, 1950, p. 359; Id. "Algunas cuestiones sobre la localización de las cecas ibéricas en relación con la zona de La Rioja", *Cuadernos de investigación. Historia*, II, 1977, p. 34; M^a RUIZ TRAPERO, *Las acuñaciones hispano-romanas de Calagurris. Su ordenación cronológica y su transcendencia histórica*, Barcelona, 1968. Sobre un interesante epígrafe en cerámica donde consta expresamente el rango municipal *vid.* M. BELTRÁN LLORIS, "Ludus Calagurritanus: relaciones entre el Municipium Calagurris Iulia y la Colonia Victrix Iulia Celsa", *Calahorra. Bimilenario de su fundación. Actas del I Symposium de historia de Calahorra*, Madrid, 1984, pp. 129-137.

⁴⁰ Sobre el plano hemos medido entre ambas localidades una distancia en torno a los 44 km., distancia totalmente acorde con las 29 millas, equivalentes a unos 42.820 m. tomando como base una milla de 1.480 m.

⁴¹ U. ESPINOSA RUIZ, "Iuridici de la Hispania Citerior y *patroni* de Calagurris", *Gerión*, 1, 1983, pp. 305-325.

⁴² U. ESPINOSA RUIZ, *Calagurris Iulia...*, *op. cit.*; *Calahorra. Bimilenario de su fundación. Actas del I Symposium de historia de Calahorra*, Madrid, 1984. Tb. VV.AA., *Miscelánea arqueológica de Calahorra*, Calahorra, 1991.

⁴³ Á. C. DE GOVANTES, *Diccionario geográfico-histórico de España...*, pp. 19-25, *op. cit.*

⁴⁴ Sus coordenadas son 42° 25' 25" de latitud y 1° 27' 30" de longitud respecto al meridiano de Madrid.

cia respecto a *Gracchurris*, emplazada con seguridad en Las Eras de San Martín de Alfaro, tal como ya hemos visto. La distancia real existente entre ambos puntos siguiendo el trazado de la vía sobre el terreno es exactamente la propuesta por el Itinerario⁴⁵.

3.4. *Vareia*

La ciudad de *Vereia* es mencionada en la vía 1 como *mansio* contigua a *Calagorra*, de la que la separan 28 millas que se cumplen con exactitud sobre el terreno⁴⁶. La identificación de la ciudad es segura en Varea, actual barrio de Logroño que conserva el topónimo y un yacimiento romano de entidad en el que se suceden las excavaciones desde hace años⁴⁷. De *Vareia*, en relación con las comunicaciones en época romana, sabemos que era el último puerto del Ebro al que se podía llegar desde su desembocadura, cuestión que analizaremos más adelante. También sabemos, gracias a Estrabón que existía un paso sobre el río en conexión con la ciudad⁴⁸, sin que podamos identificar si se refiere exactamente a un vado o a un puente, aunque esto segundo parece los más probable. Las características y localización de este puente, al que verosíblemente se refiere el geógrafo griego, también permanecen en interrogante y son fundamentales en el estudio que nos ocupa, aunque parece claro que el puente de piedra de Logroño es de época medieval, y aparece citado por primera vez en el fuero que en el año 1095 concede Alfonso VI a la ciudad⁴⁹. Los indicios arqueológicos

⁴⁵ Utilizando para el cálculo una milla clásica en torno a los 1.480 m. la distancia según el Itinerario de Antonino sería de unos 47.360 m. La medición sobre el trazado de la vía que proponemos resulta de 46 km. hasta La Horquilla, lugar en el que debía producirse la salida del camino que se dirigía hacia *Barbariana* (*vid. infra*).

⁴⁶ En una medición hecha siguiendo la restitución de la vía que proponemos más adelante resulta una distancia inferior a medio kilómetro a la proporcionada por el Itinerario.

⁴⁷ La identificación de *Vareia* con Varea aparece ya en las obras de los tratadistas del siglo XIX: J. A. CEÁN BERMÚDEZ, *Sumario de las antigüedades romanas que hay en España, en especial las pertenecientes a las Bellas Artes*, Madrid, 1832, p. 191; Á. C. DE GOVANTES, *Diccionario geográfico histórico de España...*, pp. 11 ss. *op. cit.*; P. MADOZ, *Diccionario geográfico-histórico-estadístico...*, p. 612, *op. cit.* La bibliografía actual puede verse en U. ESPINOSA RUIZ, *Vareia. Enclave romano en el valle del Ebro*, Logroño, 1990, catálogo de la exposición arqueológica sobre *Vareia*; Id., "El siglo V en el valle del Ebro: arqueología e historia", en A. GONZÁLEZ BLANCO; F. J. FERNÁNDEZ NIETO; J. REMESAL RODRÍGUEZ, (eds.), *Arte, sociedad, economía y religión durante el Bajo Imperio y la Antigüedad Tardía, Homenaje al profesor D. José María Blázquez Martínez*, Murcia, 1991, pp. 275-288.

⁴⁸ Estrabón, III, 4, 12.

⁴⁹ J. J. BAUTISTA MERINO, "El puente de piedra de Logroño", *Berceo*, 13, 1949, pp. 605-607.

sobre un puente romano a la altura de la misma *Vareia* son débiles, habiéndose propuesto su localización unos doce metros aguas arriba del puente medieval a partir de la observación de los maltrechos restos de una pila⁵⁰. Otra cuestión pendiente, a propósito del puente de *Vareia* sobre el Ebro, sería la relación cronológica que tendría con el puente Mantible (Lámina I), localizado tan sólo a siete kilómetros aguas arriba de la pila detectada, ya que parece difícil la coexistencia de dos obras de envergadura sobre el Ebro en tan breve espacio, teniendo en cuenta además que las dos se engloban con seguridad en el territorio de la misma *Vareia*.

La datación del puente Mantible en la primera mitad del siglo II propuesta por Martín Bueno y Moya Valgañón⁵¹ podría solucionar el problema a partir de considerar ya arruinado en esa época el puente anejo al actual puente de piedra de Logroño. Otra posibilidad es considerar al Mantible como el único puente romano, pudiendo estar aquí el paso sobre el Ebro en *Vareia*, siendo los otros restos detectados de cronología postclásica⁵². En cualquier caso puede afirmarse que el paso del Ebro en las inmediaciones de *Vareia*, sea únicamente por el Mantible o también por otro puente más cercano a la ciudad, servía para conectar las vías 1 y 32 del Itinerario con las vías al norte del Ebro.

3.5. *Tritium*

Tritio aparece citada como *mansio* en la vía 1. Su localización es segura en el actual municipio de Tricio que conserva el topónimo y presenta importantes restos romanos conocidos desde antiguo⁵³. Según el Itinerario de Antonino su distancia respecto a *Vereia* es de 18 millas, lo que obliga a un trazado prácticamente rectilíneo entre ambas ciudades, como luego veremos. El trazado también debió ser prácticamente rectilíneo para acceder a la *mansio* siguiente *Lybia*, de la que la separan igualmente 18 millas. Es especialmente destacable la importancia de *Tritium* como centro de una

⁵⁰ J. M^a PASCUAL FERNÁNDEZ, "En torno a los orígenes de la ciudad de Logroño", *Berceo*, 101, 1981, pp. 167-181.

⁵¹ *Vid.* M. A. MARTÍN BUENO; J. G. MOYA VALGAÑÓN, "El puente Mantible", p. 178, *op. cit.*

⁵² El panorama es tremendamente complejo y las fuentes medievales no ayudan. Hasta el 1099 no estamos seguros de que el puente Mantible hubiese dejado de servir al paso. En esta fecha se ordena que no haya puente ni barca entre Logroño y Miranda. Es posible incluso que su ruina fuese anterior y date del siglo VIII. *Vid.* M. A. MARTÍN BUENO; J. G. MOYA VALGAÑÓN, "El puente Mantible"..., pp. 169-170, *op. cit.*

⁵³ E. FLÓREZ, *Disertación sobre la antigua Cantabria*, Madrid, 1768; J. A. CEÁN BERMÚDEZ, *Sumario de las antigüedades romanas...*, pp. 189-190, *op. cit.*; Á. C. GOVANTES, *Diccionario geográfico histórico de España...*, pp. 196 ss., *op. cit.*

comarca productora de *terra sigillata*⁵⁴. La amplia difusión de sus productos por Hispania, especialmente por el norte de la Meseta y el valle del Ebro, e incluso alcanzando zonas más alejadas como *Augusta Emerita* y *Valentia*⁵⁵, muestran la dependencia de los sistemas de distribución respecto al gran itinerario que aquí analizamos, el único documentado en relación con la ciudad tanto por las fuentes literarias como por la epigrafía⁵⁶. La producción cerámica fue la base de la riqueza de *Tritium* y las últimas investigaciones no hacen sino poner de manifiesto la vitalidad de su núcleo urbano⁵⁷. Conocemos un número considerable de *officinae* lo que muestra un complejo industrial similar a los conocidos en La Graufesenque, Lezoux, etc, alcanzando un gran dinamismo en el alto Imperio con la existencia de una densa población en la que se integran funcionarios, militares y ricos propietarios acomodados que pueden costear monumentos de gran envergadura como el conocido en Nuestra Señora de Los Arcos⁵⁸. Del mismo modo esta riqueza se manifiesta en otras actividades como la *schola* pública de *grammatica*⁵⁹ y la presencia de elites adineradas en la capital de la provincia⁶⁰.

⁵⁴ La bibliografía básica sobre las producciones de *Tritium* puede verse comentada en M. BELTRÁN LLORIS, *Guía de la cerámica romana*, Zaragoza, 1990, pp. 120-121, la distribución en la pp. 113-119 y las figs. 45 y 47.

⁵⁵ Sobre la difusión de la cerámica de *Tritium* en *Emerita*, F. MAYET, "Mérida: Capitale économique?", *Les villes de la Lusitanie*, Burdeos, 1990, pp. 207-212. A propósito de *Valentia* cfr. D. PRADALES, "El comercio de Terra Sigillata en el País Valenciano", *Hispania Antiqua*, XIII, 1989, pp. 71-98.

⁵⁶ L. C. JUAN TOVAR, "Alfares y vías de comunicación en la Hispania Romana", *Simposio sobre la red viaria en la Hispania romana*, Zaragoza, 1990, pp. 293-299.

⁵⁷ U. ESPINOSA RUIZ, "Riqueza nobiliaria y promoción política: los Mamili de *Tritium Magallum*", *Gerión*, 6, 1988, pp. 203-272; M. NAVARRO CABALLERO, "Una guarnición de la Legión VII Gémina en *Tritium Magallum*", *Caesaraugusta*, 66-67, 1989-1990, pp. 217-225.

⁵⁸ Se trata de un monumento funerario correspondiente a la segunda mitad del siglo I y reaprovechado en el siglo IV. S. ANDRÉS VALERO, "Excavaciones en Santa María de los Arcos. Tricio (La Rioja)", *I Coloquio sobre historia de La Rioja. Cuadernos de Investigación. Historia*, 1983, IX, 2, p. 113; M^a L. CANCELA RAMÍREZ DE ARELLANO, "Santa María de los Arcos. Tricio La Rioja. Campañas 1984-85", *Boletín del Museo de Zaragoza*, 5, 1986, pp. 289-296; Id., *Construcciones funerarias romanas en Hispania: Tipología*, Zaragoza 1991, tesis doctoral inédita.

⁵⁹ U. ESPINOSA RUIZ, "Das Gehalt eines grammaticus Latinus im westlichen Teil des röm Reiches. Eine epigraphische revision", *Zeitschrift für Papyrologie und Epigraphik*, 68, 1987, pp. 241-246. *ERLR*, nº 25, pp. 46-49.

⁶⁰ G. ALFÖLDY, *Flamines Provinciae Hispaniae Citerioris*, Madrid, 1973, nº 42.

3.6. Atiliana

La localización de esta *mansio* es la más controvertida de todas las de la vía a su paso por el territorio riojano. El primero en situarla en la provincia de La Rioja es J. Traggia, aunque la zona que propone está bastante alejada de aquella que cabe considerar como más probable, ya que sugiere buscarla por Santo Domingo de la Calzada⁶¹. M. Cortés y López sugiere como emplazamiento la localidad, también riojana, de Ezcaray⁶². Para A.C. de Govantes, en función de los datos del Itinerario de Antonino, la *mansio* debió estar por la zona de Hormilla, si bien no puede precisarse el lugar exacto⁶³. Madoz acepta la opinión de Cortés y López acerca de su situación en la ermita de Nuestra Señora de Allende en Ezcaray⁶⁴. E. Saavedra, más cercano a la opinión de Govantes propone buscarla por La Yunta, al oeste de Hormilleja⁶⁵ y ésta es la línea que sigue también Taracena, aunque evita pronunciarse ante la imposibilidad de proponer un yacimiento concreto⁶⁶. El estudioso que más atención ha prestado a *Atiliana* y el trazado de las vías entre *Tritium* y *Libia* es Cantera Orive⁶⁷. Su propuesta es localizar la *mansio* en Ventas de Valpierre donde existe un puente que considera romano (Lámina II). La localización propuesta respeta las distancias dadas por el Itinerario de Antonino, pero pensamos que la identificación de Ventas de Valpierre con *Atiliana* no es posible. Si bien la romanidad del puente parece más que probable⁶⁸, lo cual vale también para alguno de los caminos que recoge, no ocurre lo mismo con los otros restos arquitectónicos conservados, cuya cronología y entidad apuntan a su identificación con la venta que marca el propio topónimo. Pensamos en consecuencia que no queda más remedio que dejar la cuestión nuevamente abierta y proponer una localización de *Atiliana* en un tramo de seis kilómetros al oeste de Hormilla. Es en esta zona

⁶¹ J. TRAGGIA, *Aparato de la Historia Eclesiástica de Aragón*, tomo II, Madrid, 1792, p. 105.

⁶² M. CORTÉS Y LÓPEZ, *Diccionario geográfico-histórico...*, tomo II, p. 181, *op. cit.*

⁶³ Á. C. DE GOVANTES, *Diccionario geográfico-histórico de España...*, pp. 19-20, *op. cit.*

⁶⁴ P. MADDOZ, *Diccionario geográfico-histórico-estadístico...*, tomo III, p. 105, *op. cit.*

⁶⁵ E. SAAVEDRA, *Mapa itinerario de la Hispania Romana...*, *op. cit.*

⁶⁶ B. TARACENA AGUIRRE, "Restos romanos en la Rioja"..., p. 37, *op. cit.*

⁶⁷ J. CANTERA ORIVE, "Buscando a Atiliana", *Berceo*, 71, 1964, pp. 133-149; Id., *Berceo*, 73, 1964, pp. 373-386.

⁶⁸ J. LIZ GUIRAL no afirma tajantemente su romanidad si bien se declara partidario de la misma en virtud de la luz del arco y la anchura de la vía (*Puentes romanos en el Convento Jurídico Caesaraugustano*, Zaragoza, 1985, p. 56).

donde se cumplen las 32 millas que el Itinerario marca respecto a *Barbariana* por un lado y las 30 que establece respecto a *Virouesca* por otro.

Conviene no obstante hacer notar que el área en la que debe buscarse la *mansio* es relativamente amplia. En primer lugar existe un pequeño margen de error en el Itinerario, pues la distancia total entre *Barbariana* y *Virouenna* es, según él, de 62 millas, lo que equivale a 91.760 m., mientras que la distancia real medida sobre el trazado que restituimos oscila en torno a los 97.500 m. En segundo lugar cabe pensar en la posibilidad de que no se trate de un emplazamiento exactamente a pie de vía, sino que es perfectamente posible su ubicación a unos pocos kilómetros, produciéndose el enlace por medio de un camino secundario, tal como hemos visto que se produce por ejemplo en el caso de *Barbariana*.

Cabe apuntar otra posibilidad aunque nos parece más remota, y es que *Atiliana* no se localice en realidad en el tramo de vía entre *Tritium* y *Libia*, sino en conexión con la vía que, más al norte, circulaba prácticamente paralela respecto al Ebro. Los vestigios de esta vía son débiles pero indiscutibles, pero situar *Atiliana* en este tramo supondría otorgar al Itinerario de Antonino un error de cálculo relativamente importante, ya que la distancia que mediaría así entre *Virouenna* y *Barbariana* sería, aun suponiendo el trazado más corto, de al menos 110 km., lo que sobrepasa excesivamente la distancia de 62 millas. Es destacable que tal error sería cuando menos insólito en una fuente que refleja en general un índice de precisión notable. Puede aducirse como argumento adicional que los estudios han demostrado que, salvo en contadísimas excepciones, la enumeración de *mansiones* distintas en las vías 1 y 32 no ha significado la existencia de trazados distintos.

En el estado actual de nuestros conocimientos poco es lo que podemos decir sobre la naturaleza y características del emplazamiento, aunque R.C. Knapp sugiere que el primitivo emplazamiento de *Atiliana* sea un campamento militar⁶⁹.

3.7. *Libia*

Desde la época de los más antiguos tratadistas existía acuerdo para situar a *Libia* en las inmediaciones de Herramélluri. Así lo hacen Flórez, Ceán Bermúdez, Cortés y López y Govantes, si bien no aciertan con el

emplazamiento concreto⁷⁰. La identificación segura con el lugar conocido como Las Sernas, en las tierras de este municipio, se debe a B. Taracena⁷¹. En el solar de la ciudad antigua se practicaron excavaciones dirigidas por Marcos Pous que revelaron la importancia real del yacimiento⁷². La *mansio* se localiza a 18 millas de *Tritium* que, como ya hemos visto, se cumplen con total exactitud. De *Segesamunclio*, la *mansio* siguiente en el recorrido de la vía hacia *Legio VII*, dista siete millas según el Itinerario, distancia que se cumple también con precisión⁷³.

4. Los datos de los miliarios y la epigrafía

La compleja red viaria que nos transmite el Itinerario de Antonino no queda reflejada en los epígrafes y en la actualidad sólo contamos con seis miliarios hallados en tierras riojanas, los cuales permiten una aproximación a la cronología y desarrollo de los caminos antiguos. No obstante los hallazgos aportan datos de relevante interés y, en cierta medida, no discrepan de los datos con que contamos en las zonas más próximas.

Es posible que el camino remonte su origen a época republicana, teniendo en cuenta que *Gracchurris*, emplazamiento clave para el control y defensa de la zona se funda tras las campañas del 179 a.C. Pese a que esta hipótesis no puede descartarse, los datos con los que contamos sólo nos permiten remontarnos a Augusto, quien sin duda intervino decididamente en la consolidación y control de la vía, en coherencia con un plan de pacificación del territorio tras las guerras cántabras dentro del cual se encuadra la misma

⁶⁹ E. FLÓREZ, *Disertación sobre la antigua Cantabria...*, op. cit.; J. A. CEÁN BERMÚDEZ, *Sumario de las antigüedades romanas...*, pp. 182, op. cit.; M. CORTÉS Y LÓPEZ, *Diccionario geográfico-histórico...*, tomo III, p. 155, op. cit.; Á. C. DE GOVANTES, *Diccionario geográfico histórico de España...*, pp. 89-90 y 101, op. cit.

⁷⁰ B. TARACENA AGUIRRE, "Restos romanos en la Rioja"..., pp. 34-35, op. cit. Sus coordenadas son 42° 29' 32" de latitud, 0° 40' 20" de longitud.

⁷¹ Los resultados se publicaron en obras sucesivas a lo largo de los años sesenta y setenta: A. CASTIELLA, "Cata estratigráfica en una calzada de Libia de los Berones (Herramélluri, Logroño)", XI Congreso Arqueológico Nacional, Zaragoza, 1968, pp. 696-706; A. CASTIELLA; A. MARCOS POUS, "Estratigrafía en la zanja A.M-I de Libia (Herramélluri)", *Berceo*, 81, 1971, pp. 111-125; A. MARCOS POUS, "Trabajos del Seminario de Arqueología...", pp. 18-25, op. cit.; Id., *Trabajos arqueológicos en la Libia de los Berones (Herramélluri, Logroño)*, Logroño, 1979.

⁷² Siguiendo el trazado de la calzada que proponemos más adelante, la distancia entre *Libia* y *Segesamunclio* es de algo menos de once kilómetros, muy próximos a los 10.360 metros que marcaría el cálculo de la distancia con una milla teórica de 1.480 m.

⁶⁹ R. C. KNAPP, *Aspects of the Roman Experience in Iberia (206-100 B.C.)*, Vitoria, 1977, pp. 22-28.

fundación de *Caesaraugusta*. Esta intervención augustea en toda la zona queda respaldada por los miliarios hallados en la vía entre *Ilerda* y *Celsa*⁷⁴ y en la calzada entre *Caesaraugusta* y *Pompaelo*⁷⁵, así como por el miliario hallado en Padilla de Abajo (Burgos)⁷⁶ y, dentro de la provincia de La Rioja, por los recientes hallazgos de Calahorra⁷⁷ y Alfaro⁷⁸.

Pese a la importante actividad que manifiestan los miliarios de zonas próximas en épocas de Tiberio y Trajano⁷⁹, en La Rioja hay que esperar al siglo III para encontrar nuevos nombres de emperadores asociados a las vías. En La Rioja contamos con los testimonios de los miliarios de Claudio II o Tácito en Tricio⁸⁰ y de Probo⁸¹ y Carino⁸² en Agoncillo, los cuales pueden

⁷⁴ CIL, II, 4917, 4920, 4921, 4922, 4923. M^a Á. MAGALLÓN BOTAYA, *La red viaria romana en Aragón...*, *passim*, *op. cit.*, n^o 26-31.

⁷⁵ *Ibid.* n^o 6-8; C. CASTILLO; J. GÓMEZ PANTOJA; M^a D. MAULEÓN, *Inscripciones romanas del Museo de Navarra (I.R.M.N.)*, Pamplona, 1981, n^o 1-2; G. FATÁS; M.L. A. MARTÍN BUENO, *Epigrafía romana de Zaragoza y su provincia, (E.R.Z.)*, Zaragoza, 1977, n. 19.

⁷⁶ J. A. ABÁSULO, "Dos miliarios romanos inéditos en Padilla de Abajo, provincia de Burgos", *Durius*, 1-2, 1973, pp. 349-352. Puede verse una recopilación de todos en J. LOSTAL PROS, *Los miliarios de la provincia Tarraconense (conventos Tarraconense, Caesaraugustano, Cluniense y Cartaginense)*, Zaragoza, 1992, n^o 10-21, pp. 20-30.

⁷⁷ M. NAVARRO CABALLERO, *La epigrafía latina del Conuentus Iuridicus Caesaraugustanus*, Zaragoza, 1989, memoria de licenciatura inédita:

[*Imp(erator) Caesar / Diui f(ilius) Aug(ustus) / co(n)sul XI, imp(erator) XIII, / tribunic(ia) potest(ate) / 5 XVI, pon(ifex) max(imus) / -----*

Desde estas líneas queremos agradecer la amabilidad de esta autora, que nos ha proporcionado la lectura del miliario y la autorización para consignar aquí este dato.

⁷⁸ El miliario de Alfaro fue encontrado en excavación de urgencia por José Manuel Martínez Torrecilla en el momento en que este artículo entra en imprenta. Agradecemos a este autor la información proporcionada, importante pese a su provisionalidad.

⁷⁹ M^a Á. MAGALLÓN BOTAYA, "Cronología de la red viaria del Convento Caesaraugustano según los miliarios", *Estudios en Homenaje al Dr. Antonio Beltrán Martínez*, Zaragoza, 1986, pp. 621-631; J. LOSTAL PROS, *Los miliarios de la provincia Tarraconense...*, n^o 31-39 y 67-72, pp. 38-47 y 71-76, *op. cit.*

⁸⁰ CIL, II, 4879; J. C. ELORZA; M^a L. ALBERTOS; A. GONZÁLEZ, *Inscripciones romanas en La Rioja (IRR)*, Logroño, 1980, n^o 59, pp. 45-46; ERLR, n^o 74, pp. 93-94. Este autor establece dos restituciones posibles, una correspondiente a Claudio II y otra a Tácito.

Imp(eratori) Caes(ari) / Marco [---?] / Claudio [---?] / [-----?] / 5 [-----?] / pont(ifici) m(aximo), / trib(unicia) po(testate) / II, proc(onsuli).

Cfr. también J. LOSTAL PROS, *Los miliarios de la provincia Tarraconense...*, n^o 132, pp. 136-137.

⁸¹ CIL, II, 4881; IRR, Logroño, 1980, n^o 1, p. 11; ERLR, n^o 75, p. 95; J. LOSTAL PROS, *Los miliarios de la provincia Tarraconense...*, n^o 134, pp. 138-139.

Imp(eratori) Caes(ari) / M(arco) Aur(elio) Probo, / Pio, Felici, / Aug(usto), pol(iti)ca[m] / ni(ifici) m(aximo), / trib(unicia) p(otestate), p(atr) p(atr)iae, / proco(n)suli.

⁸² CIL, II, 4882; IRR, n^o 2, pp. 11-12; ERLR, n^o 76, p. 96; J. LOSTAL PROS, *Los miliarios de la provincia Tarraconense...*, n^o 139, pp. 143-144.

tanto manifestar la preocupación por conservar los caminos y favorecer las comunicaciones en una época insegura como responder a una política de prestigio en la que la mención de un emperador asociado a una obra pública no tendría otro fin que el de un deseo de honrarle o respaldar su autoridad⁸³.

A propósito de la vía y su cronología de ocupación y uso, hay que tener en cuenta que en *Tritium*⁸⁴ y *Calagurris*⁸⁵, al igual que en *Vareia*⁸⁶, se localizan destacamentos militares que entre otras funciones posiblemente desempeñaran la de mantenimiento y vigilancia de la gran vía que analizamos. Además, como ponen de manifiesto Christol y Le Roux, la cronología de los epitafios del legionario de la *Legio IIII* en *Vareia* y la de los epígrafes pertenecientes a la *Legio VI* en *Calagurris*, posiblemente nos esté indicando la participación de estos soldados en la construcción de calzadas⁸⁷.

A propósito de la epigrafía en relación con las vías hay que aludir también a la presencia de un total de tres inscripciones dedicadas a Mercurio dos de ellas de zonas próximas a la *mansio Barbariana* y otra en Murillo del Río Leza, en las inmediaciones de *Calagurris*, lo que contribuye a valorar el papel de las comunicaciones y la actividad comercial en la vida de esta zona⁸⁸. En esta misma línea habría que citar la lápida dedicada a los *Lares Viales* aparecida en Aguilar del Río Alhama y que es la prueba de la existencia de un camino romano en relación con el valle de este río⁸⁹.

Imp(eratori) Caes(ari) M(arco) Aur(elio) / Carinlo, P(iao), F(elici), Inul(ict) Aug(usto), / p(ontifici) m(aximo), trib(unicia) / p(otestate), p(atr) p(atr)iae, / co(n)suli, proco(n)s(uli).

En Agoncillo apareció igualmente un tercer miliario sin posibilidad de datación CIL II, 4880; IRR, n^o 3, p. 12; ERLR, n^o 77, p. 96-97; JO. LOSTAL PROS, *Los miliarios de la provincia Tarraconense...*, n^o 191, pp. 196-197.

----- / [---princ(ipi)] / iu[uen] / tut[is] ----- / 5 COS[---] / RON[---] Pi]lo, Fe[l(ici), Inuic]lto, Au[g(usto), pon] / tifi[ci] / max] 10 simo, tribunilci(a) e potestatis, / con(suli), procon(suli).

⁸³ Existe la vaga noticia de otro miliario en las inmediaciones de Logroño, *vid. ERLR*, p. 102.

⁸⁴ M. NAVARRO CABALLERO, "Una guarnición de la Legión VII Gémina...", *op. cit.*

⁸⁵ M. CHRISTOL; P. LE ROUX, "L'aile Taurina Torquata et les relations militaires de l'Hispania et de la Maurétanie Tingitane entre Claude et Domitien", *Antiquités Africaines*, 21, 1985, pp. 15-33.

⁸⁶ U. ESPINOSA RUIZ, *Vareia. Enclave romano...*, *op. cit.*; Id., "El siglo V en el valle del Ebro...", *op. cit.*

⁸⁷ M. CHRISTOL; P. LE ROUX, "L'aile Taurina Torquata...", *op. cit.*

⁸⁸ IRR, n^o 5, 6 y 17, pp. 13-14 y 29-30; ERLR, n^o 10, 11 y 15, pp. 30-32 y 35-36. La procedente de Murillo del Río Leza también en CIL, II, 5810.

⁸⁹ CIL, II, 2987; IRR, n^o 21, pp. 22-23; ERLR, n^o 3, pp. 21-22.

5. Las ciudades y el río Ebro

Las grandes ciudades y núcleos habitables se sitúan preferentemente en las cercanías de los ríos y son a su vez punto de articulación obligado de rutas y caminos. Esto es especialmente patente en el valle del Ebro donde el río determina tanto el entramado urbano como el sistema viario.

La vía que analizamos, en gran medida paralela al Ebro, encontraba su complemento en el transporte de las mercancías de mayor peso y volumen, en el transporte fluvial. Plinio nos dice que el Ebro era navegable hasta *Vareia*⁹⁰, pero desde que en 1961 Antonio Beltrán abordó esta cuestión⁹¹, no se ha realizado un análisis integral del papel del río como vía de comunicación si exceptuamos las referencias en obras de carácter general⁹². Recientes investigaciones han puesto de manifiesto, no obstante, la importancia que el río debió tener para determinadas actividades económicas⁹³, pero sobre el papel económico del río las fuentes antiguas son parcas y al ya mencionado dato de Plinio sólo podemos añadir el que nos proporciona Avieno⁹⁴, quien afirma que navegantes extranjeros remontaban el curso del Ebro y negociaban sus productos con las gentes de las riberas. La cita es excesivamente vaga y dentro de una obra en que el carácter literario es aún más marcado que en otras descripciones de la geografía hispana, lo cual limita notablemente las conclusiones a extraer. En lo que a los datos epigráficos se refiere sólo podemos mencionar la total carencia de los mismos⁹⁵.

En la investigación de épocas históricas más recientes hallamos referencias o testimonios de lo que pudo ser la navegación por el río. En lo que al mundo medieval respecta, el problema ha sido abordado por Falcón, Sesma y más recientemente por Marcuello y

Vilella⁹⁶. Así sabemos del uso de chalanas de fondo plano, movidas por pértigas, o de naves de alto bordo que remontan el curso mediante sirgas y descienden con ayuda de la corriente.

En lo referente a la existencia de puertos fluviales en el Ebro en época romana, la actividad del mismo río impide prácticamente hallar en la actualidad restos de los mismos. En las figuras 3, 4 y 5 se aprecia la situación de *Gracchurris*, *Calagurris* y *Vareia*, localizadas las tres inmediatas al río, si bien fuera de la llanura de inundación. Del simple examen de las figuras se observa la importancia que reviste la variabilidad del cauce con fenómenos de erosión y sedimentación que han borrado cualquier huella que pudiera existir. En consecuencia no nos queda más remedio que, de acuerdo con la cita de Plinio, considerar a *Vareia* como el puerto en el que terminaba la navegación fluvial comercial, pese a que por el momento carecemos de vestigios de tal actividad. Si bien no puede menospreciarse el papel de la red de caminos, es seguro que el Ebro fue importante como medio utilizado para el transporte de las cerámicas producidas en los alfares riojanos, localizados especialmente en el entorno de *Tritium*, teniendo en cuenta que sus piezas se difunden sobre todo por el área occidental (adonde llegarían por vía terrestre), pero también por el valle del Ebro, y que alcanzan incluso el norte de África⁹⁷.

6. El Camino de Santiago y el Camino Real. Características generales

6.1. El Camino de Santiago

La primera noticia que tenemos de una peregrinación la debemos a un monje del monasterio riojano de Albelda que transmite el relato de un peregrino ex-

⁹⁰ Plinio, III, 3, 21.

⁹¹ A. BELTRÁN MARTÍNEZ, "El río Ebro en la antigüedad clásica", *Caesaraugusta*, 17-18, 1961, pp. 75-79.

⁹² No hay que pensar únicamente en falta de interés por parte de los investigadores, la variabilidad del cauce hace que resulte enormemente problemática la localización de restos arqueológicos que aporten nuevos datos sobre la navegación fluvial.

⁹³ M. CISNEROS CUNCHILLOS, *Mármoles hispanos. Su empleo en la España Romana*, Zaragoza, 1988, pp. 123-128; M^a C. AGUAROD OTAL, *Cerámica común importada de cocina de la Tarraconense*, Zaragoza, 1991.

⁹⁴ Avieno, V, 503.

⁹⁵ En otros ríos hispanos, si bien no cabe hablar de una abundancia de información, si que puede afirmarse que el mundo antiguo ha sido más generoso a la hora de proporcionar datos. Cfr. para el Guadalquivir: L. ABAD CASAL, *El Guadalquivir, vía fluvial romana*, Sevilla, 1974; G. CHIC GARCÍA, "Consideraciones sobre la navegabilidad del Guadalquivir en época romana", *Gades*, 1, 1978, pp. 7-20; Id., "El tráfico en el Guadalquivir y el transporte de las ánforas", *Anales de la Universidad de Cádiz*, 1984, pp. 33-44.

⁹⁶ M^a I. FALCÓN PÉREZ, *Zaragoza en el siglo XV. Morfología urbana, huertas y término municipal*, Zaragoza, 1981, pp. 108-123; Á. SESMA, "El comercio de exportación de trigo, aceite y lana desde Zaragoza a mediados del siglo XV", *Aragón en la Edad Media*, I, Zaragoza, 1977, pp. 210-237; Id., voz "Navegación por el Ebro" en la *Gran Enciclopedia Aragonesa*, IV, Zaragoza, 1980, pp. 1.122-1.123; J. R. MARCUELLO, *El Ebro*, Zaragoza, 1986, pp. 263-318; F. VILELLA, *El movimiento comercial del puerto de Tortosa en la Edad Media*, Zaragoza, 1991, tesis doctoral inédita.

⁹⁷ M. BELTRÁN LLORIS, *Guía de la cerámica romana...*, pp. 111-124, *op. cit.*; E. SOLOVERA, *Estudios sobre la historia económica de La Rioja romana*, Logroño, 1987; F. MAYET, "Mérida: Capitale économique?", *op. cit.*; D. PRADALES, "El comercio de Terra Sigillata en el País Valenciano" ..., *op. cit.*

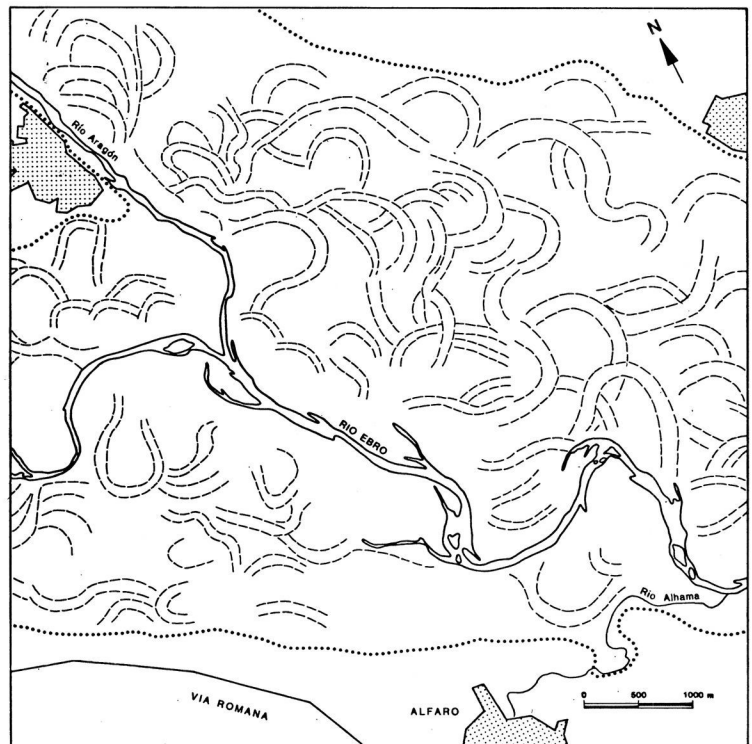


Figura 3

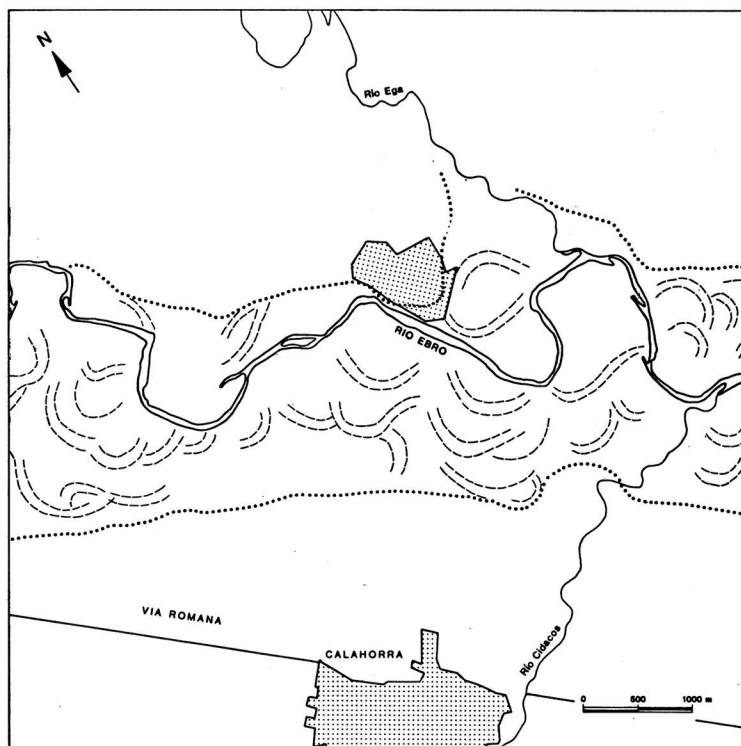


Figura 4

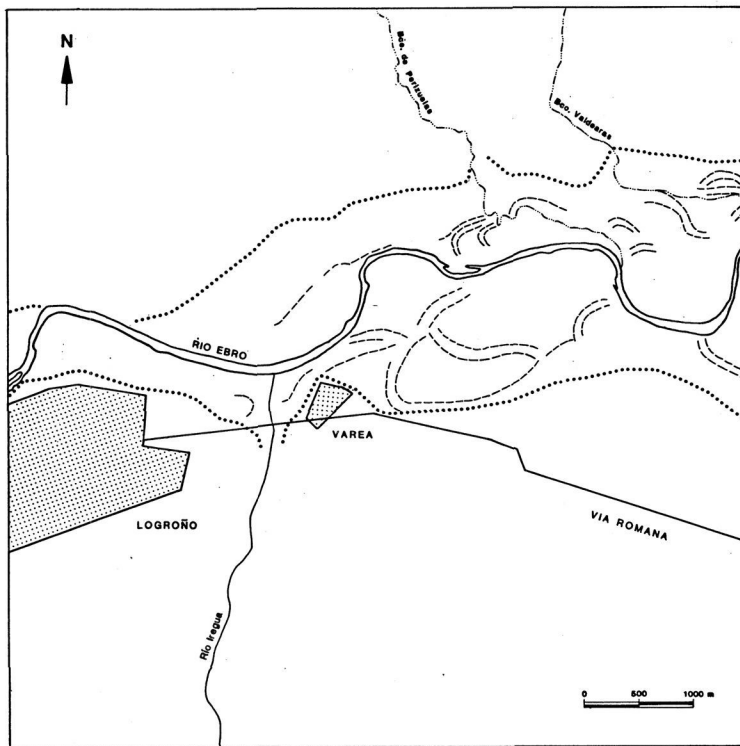
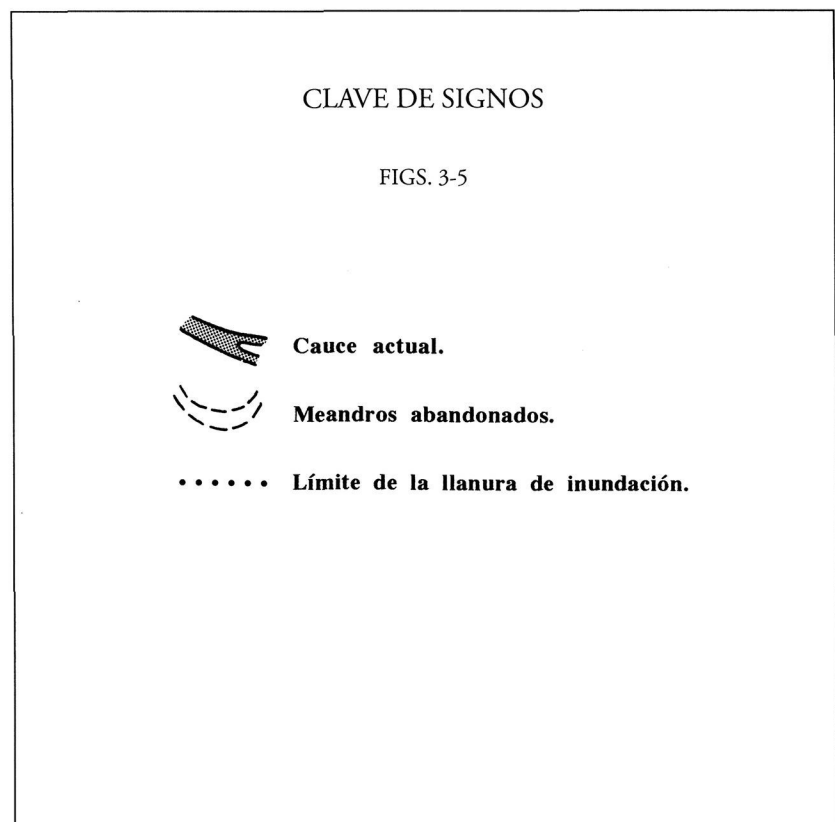


Figura 5



tranjero hacia el año 950⁹⁸. Hasta un par de siglos más tarde no tenemos un itinerario que describa las etapas del viaje. Este aparece en el *Liber Sancti Iacobi*. Las etapas detalladas según el mismo en el trayecto que nos interesa son *Grugnus* (Logroño), *Villa Rubea* (enclave desaparecido próximo a Logroño), *Nagera* (Nájera), *Sanctus Dominicus* (Santo Domingo), *Radicellas* (Redecilla del Camino) y *Belforatus* (Belorado)⁹⁹. Otros itinerarios posteriores no modifican sustancialmente el trazado descrito si bien mencionan otras paradas en el camino: Navarrete, Azofra y Grañón¹⁰⁰.

La primera alusión al camino como algo establecido y con entidad propia es bastante tardía. Aparece en la Historia Silense del año 1110 y atribuye a Sancho el Mayor (1004-1035) la fijación definitiva del camino por tierras de La Rioja Alta, pues anteriormente los peregrinos derivaban por Alava para evitar los riesgos de ataques musulmanes. Sin embargo parece probable que antes del reinado de Sancho el Mayor ya existiese un camino directo entre Nájera y Burgos, dado que la primera es capital del reino de Navarra en el siglo X y Burgos sede a la sazón del nuevo condado de Castilla. Quizá el camino directo entre ambas ciudades date del reinado de Sancho Garcés I (905-925), ya que fue él quien reconquistó Nájera¹⁰¹. En el trazado concreto del camino en La Rioja es prácticamente seguro que se introdujeron cambios en la época de Alfonso VI. En el 1076 Santo Domingo establece un hospital en la localidad que lleva su nombre, hasta entonces los peregrinos viajaban por un camino más al norte¹⁰², pero el bosque era aprovechado por los salteadores que atacaban a los peregrinos. El *Liber Sancti Iacobi* atribuye a Santo Domingo las obras del tramo de calzada entre Nájera y Redecilla, aunque parece probable que interviniera también en el recorrido entre Nájera y Logroño¹⁰³.

⁹⁸ L. VÁZQUEZ DE PARGA; J. M^a LACARRA; J. URÍA RÍU, *Las peregrinaciones a Santiago de Compostela*, 3 vols., Madrid, 1949 (reed. en Oviedo 1981), vol 1, pp. 41-42.

⁹⁹ *Ibid.* pp. 171-214, esp. 210-212.

¹⁰⁰ Navarret en el *Voiatge de Nopar seigneur de Caumont a Saint Jaques de Compostelle et a Notre Dame de Finibus Terre* del año 1417; Nazareto y Graneon en la guía rimada alemana de Herman Künig de 1495; Nazareth, Dofra y Graneoin en el itinerario de Arnold von Harff, obra del siglo XVI publicada en Colonia en 1860; Navarrete y Grignon en el *Viaggio in Ponente a S. Giacomo di Galitia e Finisterre per Francia e Spagna*, publicado en Bolonia en 1673. L. VÁZQUEZ DE PARGA; J. M^a LACARRA; J. URÍA RÍU, *Las peregrinaciones a Santiago de Compostela...*, vol. 1, pp. 215-237, *op. cit.*

¹⁰¹ A. SORIA Y PUIG, *El Camino a Santiago, I. Vías, viajes y viajeros de antaño*, Madrid, 1991, p. 119.

¹⁰² Probablemente la vía romana del Itinerario de Antonino.

¹⁰³ A. SORIA Y PUIG, *El Camino a Santiago...*, p. 121, *op. cit.* L. VÁZQUEZ DE PARGA; J. M^a LACARRA; J. URÍA RÍU, *Las peregrinaciones a Santiago de Compostela...*, vol. 2, pp. 12-23, *op. cit.* Recuérdese que el Puente de Piedra de Logroño se cita por primera vez en el año 1095. El de Nájera tiene una primera mención en el 1076.

Los datos permiten en consecuencia establecer con nitidez el trazado entre Logroño y Belorado¹⁰⁴. Desde Logroño hasta Nájera la vía seguía aproximadamente el trazado de la carretera actual de Logroño a Vigo, pasando por Navarrete. Sólo abandonaba la línea de la carretera a partir del punto en que se produce la desviación hacia Ventosa, continuando desde aquí por el Camino de Nájera a Logroño, que coincide con límites municipales a lo largo de cuatro kilómetros y medio (Fig. 8). En Nájera existía un puente al menos desde el año 1076, ya que aparece citado en el fuero de Nájera. Desde aquí iba a Azofra, siguiendo el camino entre ambas localidades, un kilómetro y medio al sur de la carretera. Pasado Azofra el camino de los peregrinos continúa por el Camino a Santo Domingo, para seguir después por el Camino de Alesanco y por el Camino de Santo Domingo a Nájera, que discurre entre Ciriñuela y Hervías. En esta zona estaba el hospital de Valleota o Bellota. Los peregrinos entraban en Santo Domingo a través de la carretera de Santo Domingo a San Millán y cruzaban el Oja por el puente construido a finales del siglo XI. Desde allí el Camino continuaba la carretera de Logroño a Vigo, la cual abandonaba a los tres kilómetros de haber pasado el puente para acceder a Grañón por el Camino Viejo de Santo Domingo. Desde aquí continuaba por la carretera actual, a través de las localidades de Redecilla del Camino y Castildelgado hacia Belorado¹⁰⁵. Es notable señalar como el Camino hacia Santiago está señalado en su recorrido por el topónimo Camino de Santo Domingo o Camino de Santo Domingo a Nájera, reflejando la labor de consolidación del itinerario que se atribuye a la iniciativa del Santo. Conviene no obstante advertir que en su trazado aprovecha parcialmente estructuras de las calzadas romanas¹⁰⁶.

Es necesario resaltar que el trayecto descrito, si bien se refleja en una ruta concreta, consta de ramales y pasos alternativos que, más que un solo camino, contribuyen a dibujar un itinerario general materializado en un haz de sendas. Puede registrarse, gracias a la to-

¹⁰⁴ En la descripción del camino nos remitimos a los datos que figuran en la cartografía escala 1/50.000 del Servicio Geográfico del Ejército o del Instituto Geográfico Nacional. De igual manera podrá seguirse la descripción que hacemos del Camino Real y de las vías romanas a lo largo del trabajo.

¹⁰⁵ *Ibid.*, pp. 149-161; A. SORIA Y PUIG, *El Camino a Santiago...*, pp. 120-121 y fig. 5.3, *op. cit.*

¹⁰⁶ J. A. ABÁSULO ÁLVAREZ, *Comunicaciones de la época romana...*, pp. 207-210, *op. cit.* Es significativa su coincidencia con una estructura romana en el tramo de la carretera local de Santo Domingo de la Calzada a San Millán de la Cogolla, en sus cuatro kilómetros rectilíneos al este de Santo Domingo ya que este camino constituye uno de los *decumani* del catastro romano de Libia. Cfr. E. ARIÑO GIL, *Centuriaciones romanas en el valle medio del Ebro. Provincia de la Rioja*, Logroño, 1986, pp. 40-41.

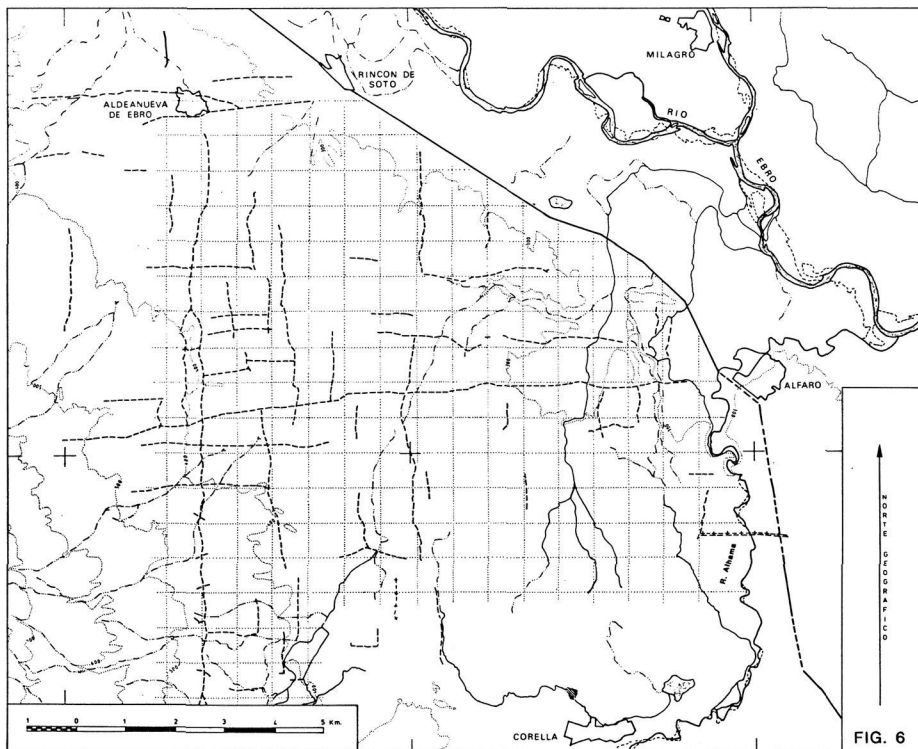


Figura 6

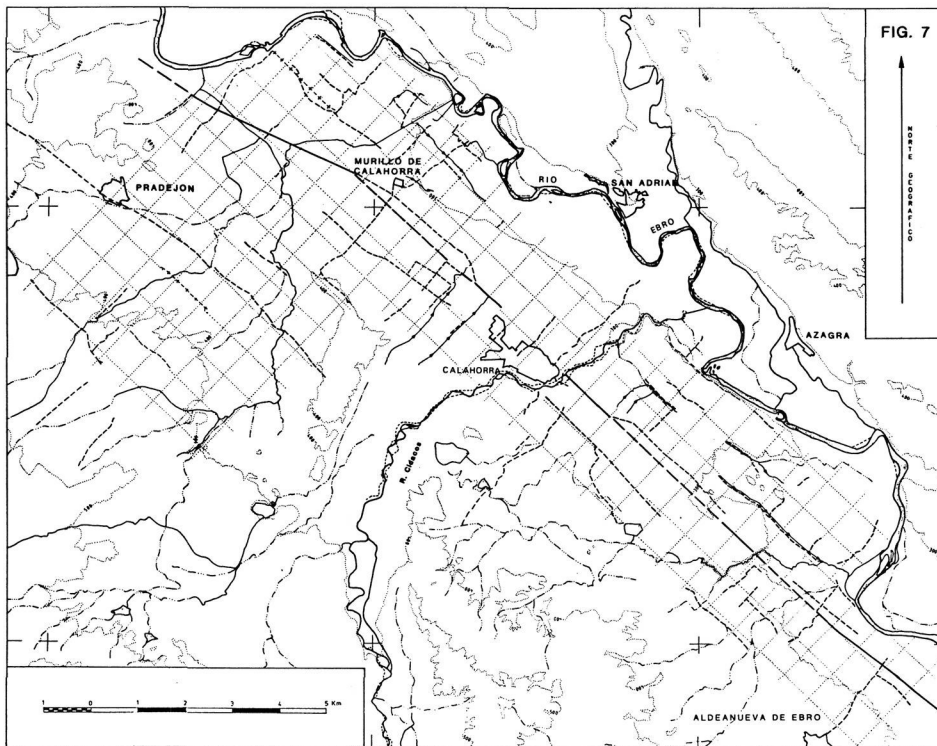


Figura 7

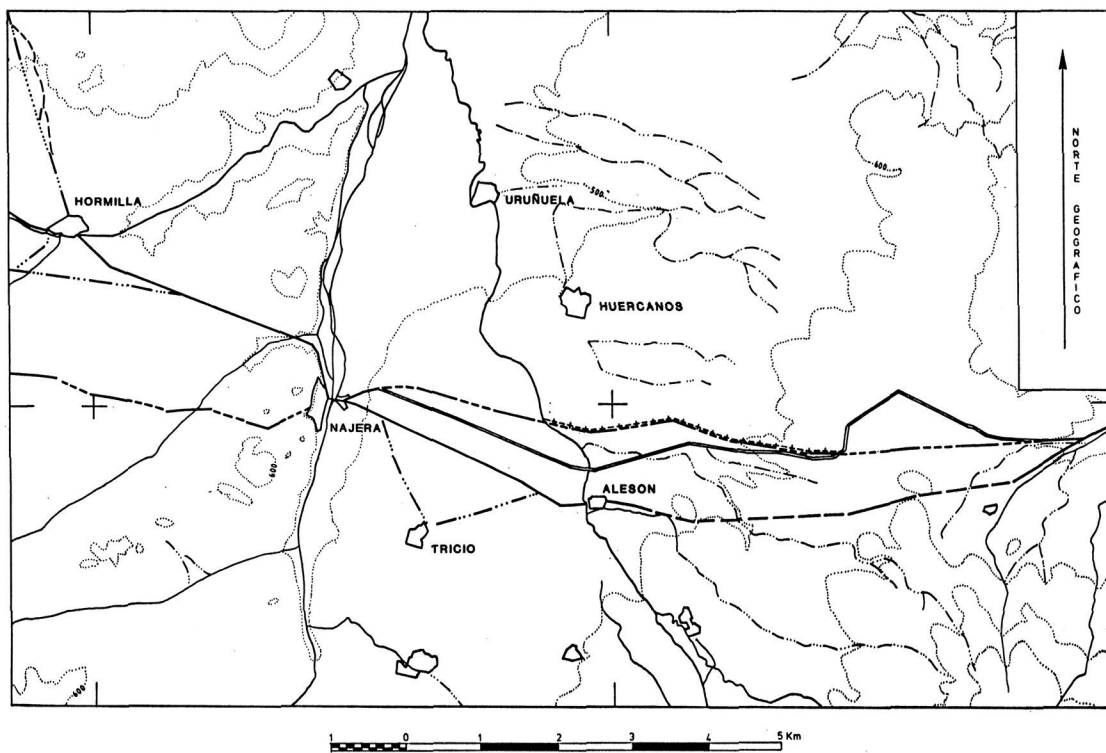


Figura 8

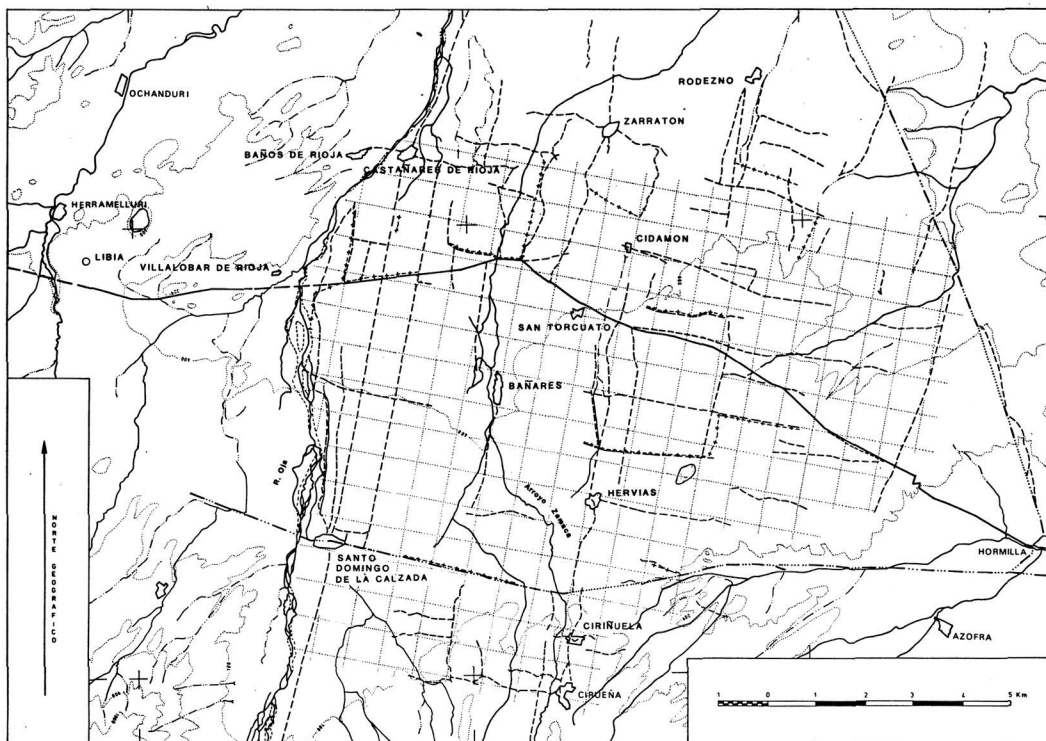

















Figura 9

CLAVE DE SIGNOS

FIGS. 6-9

-  **Ríos.**
-  **Laguna permanente.**
-  **Laguna estacional.**
-  **Barrancos y arroyos estacionales.**
-  **Caminos.**
-  **Acequias.**
-  **Límites municipales.**
-  **Pueblos.**
-  **Restitución de centuriación.**
-  **Vía De Italia in Hispanias. Tramo conservado.**
-  **Vía De Italia in Hispanias. Tramo perdido.**
-  **Vía romana. Tramo conservado.**
-  **Vía romana. Tramo perdido.**
-  **Camino de Santiago.**
-  **Carretera actual.**

ponimia, uno de estos ramales paralelos a la ruta principal, el cual arrancaba de la desembocadura del Iregua y discurría por el camino conocido como Calleja Vieja, con dirección hacia el Pico del Aguila, rodeando este cerro por su vertiente norte. Continúa por el Camino de Logroño y después por La Pasada de los Peregrinos, que atestigua de este modo su pertenencia al Camino de Santiago. Este camino desempeña además la función de límite municipal entre Navarrete y Hornos de Moncalvillo. A partir de aquí accede a la carretera de Navarrete a Nájera, incorporándose al itinerario que hemos descrito anteriormente. Probablemente este trazado mantiene el de un camino romano, teniendo en cuenta que su arranque se hace desde *Vareia* y no desde Logroño, lo que aboga a que el trayecto sea anterior a la propia constitución de Logroño como punto clave del Camino de Santiago¹⁰⁷.

6.2. El Camino Real

A partir del siglo XV se configurará el Camino Real como gran eje de comunicaciones¹⁰⁸. Esta obra aprovechará en parte la infraestructura viaria preexistente, tanto romana como medieval, y en parte se verá obligado a modificarla. Como ejemplo de reutilización y modificación a la par puede señalarse el cruce del Iregua por el Puente Madre. El puente, de época medieval, estaba arruinado y sabemos que en 1590 el Concejo de Logroño reclama a Felipe II su reconstrucción¹⁰⁹. No sabemos si reutiliza un camino medieval, pero lo que es seguro es que no coincide aquí con la vía romana, que cruzaba el río por el puente romano del que dan noticia Pascual y Espinosa¹¹⁰, aguas abajo del Puente Madre. En esta zona, al este del Iregua, aún se conserva el topónimo de Camino Real señalando la obra. Otro punto donde el Camino Real aparece señalado por la toponimia es en su tramo entre Calahorra y Alcanadre. En este punto, en cambio, todo parece in-

dicar que el camino moderno coincide con la vía romana, como veremos más adelante.

En la cartografía de la Edad Moderna el Camino Real aparece normalmente representado, si bien no siempre individualizado con su rotulación correspondiente, lo que hace difícil su identificación y diferenciación de otros caminos con trazado semejante. En la casi totalidad de los mapas que hemos consultado se recojen uno o varios caminos paralelos al Ebro desde Alfaro a Haro, si bien las características de la cartografía de esa época no permiten otra cosa que señalar el trazado general de un itinerario, sin que sea posible señalar su localización exacta sobre el terreno si no se ha conservado el topónimo¹¹¹. Teniendo en cuenta esto, su utilidad es todavía menor en lo referente a identificar los tramos en los que coincide con la vía romana. Como ejemplo de cartografía de estas características puede citarse el *Mapa geográfico que comprende el partido de Santo Domingo de la Calzada y el de Logroño*, obra de Tomás López, del año 1787.

En otros casos el Camino Real aparece expresamente indicado y pese a todo su esquematismo podemos seguir a grandes rasgos su recorrido. En el *Croquis de la zona del Ebro desde Miranda a Logroño*, confeccionado por J. Uría en el año 1810, puede apreciarse el trazado de dos ramales del Camino Real en La Rioja Alta partiendo de Logroño. Uno de ellos, paralelo al Ebro, atraviesa las localidades de Fuenmayor, Cenizero, Montalvo, La Estrella, Briones y Gimileo¹¹², donde se bifurca dirigiéndose por un lado a Haro y Miranda y por otro a Ollauri, Cuzcurrutilla, Casa la Reina y Tirgo. Otro de ellos pasa por Navarrete, Huércanos, Nájera y Santo Domingo. Entre ambos existen varios ramales intermedios. Podemos establecer como conclusión que en el tramo entre Alfaro y Logroño existía un único Camino Real, paralelo al río, mientras que a partir de Logroño contamos con dos vías, una hacia el interior, pasando por Santo Domingo de la Calzada, y otra que sigue el cauce del Ebro por Haro y Miranda.

En ocasiones, a pesar del esquematismo descrito, la cartografía moderna de la provincia de La Rioja proporciona datos interesantes, como es el caso del *Croquis del curso del Ebro desde Logroño a Tudela*, obra de Anastasio Navas y A. de Saavedra, del año 1811. En él, si bien volvemos a encontrar, un camino de difícil reconocimiento hoy, se indica la existencia de un puente sobre el Cidacos que por su localización cabe identi-

¹⁰⁷ A. SORIA Y PUIG, *El Camino a Santiago...*, pp. 120-121 y fig. 5.3, *op. cit.* No nos parece tan claro, en cambio, otro camino romano que este autor consigna a través del puente de Ventas de Valpierre pero en sentido Este-Oeste, ya que hay que tener en cuenta que la orientación de este puente marca claramente un camino Norte-Sur. Hay que mencionar también la noticia imprecisa de la aparición de un miliario en las inmediaciones de la Calleja Vieja. *ERLR*, p. 102.

¹⁰⁸ Un Camino Real paralelo al curso del Ebro se encuentra documentado en las inmediaciones de Zaragoza desde esta fecha (*vid.* M^a I. FALCÓN PÉREZ, *Zaragoza en el siglo XV...*, pp. 129 y 132, *op. cit.*), lo que da perfecta cuenta de su entidad.

¹⁰⁹ *Vid.* F. J. GÓMEZ, *Logroño histórico*, Logroño, 1893, p. 35; J. M^a PASCUAL FERNÁNDEZ; U. ESPINOSA RUIZ, "Aportación al estudio de las vías...", pp. 75-76, *op. cit.*

¹¹⁰ *Ibid.* pp. 70-76.

¹¹¹ Sobre este aspecto *vid.* E. ARIÑO GIL, *Catastros romanos en el Convento Jurídico Caesaraugustano. La región aragonesa*, Zaragoza, 1991, p. 26.

¹¹² Transcribimos los nombres tal como se mencionan en el documento.

car como el puente romano, ya destruido, al menos parcialmente, en esa fecha¹¹³. Es notable destacar como, a juzgar por el dibujo, el camino pasaba por las inmediaciones del puente, pero vadeando el río. Esto mismo ocurre con el paso del Alhama a la altura de Alfaro, sin que en este caso podamos saber si el puente representado es la fábrica romana a la que nos referiremos al analizar el trazado de la vía o, más probablemente, una obra posterior.

En el análisis de las comunicaciones de época moderna y su validez para la restitución de las vías romanas hay que acudir a los varios itinerarios que se publican a partir del siglo XVI¹¹⁴. Entre ellos es necesario destacar la obra de Pero Juan de Villuga¹¹⁵, donde se señalan las paradas en los grandes ejes viarios que surcan la península, consignando la distancia entre ellas en leguas. Entre ellos se describe un gran eje que cruza La Rioja en sentido Este-Oeste y que coincide, en la parte entre Tudela y Logroño, con lo que la cartografía moderna y la toponimia designan como Camino Real. Desde Logroño el camino se separa del Ebro, en dirección a Santo Domingo de la Calzada y Grañón, coincidiendo en este caso con el Camino de Santiago. Este gran eje es descrito en varios puntos de la obra dentro de diferentes itinerarios de largo recorrido y, aunque a veces existen pequeñas variaciones en la enumeración de los lugares de parada, su trazado no es modificado en absoluto, pudiendo afirmarse que el camino atravesaba las localidades de Tudela, Alfaro, Venta del Rincón de Soto (o la Venta), Aldea, Calahorra, la Venta (o Venta Segura), Monteagudo, Venta de Agusego, Goncillo, Logroño, Naurrete, Ermita de Sant Anton, Nájara, Zafra, Santo Domingo de la Calzada, Grañón y Redesilla¹¹⁶. Es notable la ausencia de toda mención a un camino que remonte el Ebro desde Logroño a Miranda, que sí aparece en cambio en la cartografía de la época.

Otro itinerario de especial interés es la obra de Alonso de Meneses¹¹⁷, que sigue a grandes rasgos la línea de la obra de Villuga, coincidiendo en descripción

¹¹³ *Vid. infra*.

¹¹⁴ Puede verse un análisis de las fuentes modernas como instrumento para la restitución de la red viaria en una zona que afecta parcialmente a La Rioja en J. M^a SOLANA SÁINZ, *Autrigonia romana. Zona de contacto Castilla-Vasconia*, Valladolid, 1978, pp. 241-251.

¹¹⁵ P. J. DE VILLUGA, *Repertorio de los caminos de España*, Medina del Campo, 1546 (reimp. en Madrid, 1950). En las citas siguientes nos referiremos siempre a la paginación de la edición de 1950.

¹¹⁶ Transcribimos los nombres tal como se mencionan en el documento.

¹¹⁷ A. DE MENESES, *Repertorio de caminos*, 1576 (reed. de 1966). Como en el caso anterior nos remitiremos a la reedición de la obra.

de rutas y en lugares de parada. Sus datos no modifican en nada lo aportado por la otra obra, publicada treinta años antes, de la cual toma datos¹¹⁸.

7. Descripción de la vía

7.1. Desde Gracchurris a Vareia

El recorrido de la vía desde Cascante (*Cascante* en la vía 1 del Itinerario) hasta *Gracchurris* está bastante bien documentado. En sus primeros kilómetros coincide exactamente con la carretera de Cascante a Corella. Acondicionada para el tráfico actual, ha perdido cualquier vestigio que pudiera conservar, sin embargo su trazado sí aporta indicios de cierta antigüedad, pues en un recorrido en general rectilíneo encontramos dos pequeñas rectificaciones en ángulo que se avienen bien a la técnica constructiva romana en lo que a vías se refiere, que opta por variaciones de dirección, pero manteniendo alineamientos rectos¹¹⁹. Es de destacar aquí el topónimo Cadena Vieja, quizá relacionado con el camino. Tras cruzar la carretera de Tudela a Corella continúa por el Camino de los Romanos, topónimo de origen erudito pero que marca realmente el trazado de la vía. Este camino coincide en sus mil quinientos primeros metros con el límite municipal entre Cintruénigo y Corella. Es de destacar también la presencia de dos topónimos a nuestro juicio más interesantes que el del propio camino antes referido: éste atraviesa una partida conocida como La Calzada y pasa justo por las inmediaciones del Corral del Romano. Su trazado posiblemente se encuentre algo modificado en el punto en que cruza el Ferrocarril de Soria a Castejón y la carretera de Guadalajara a Tafalla, debido a las transformaciones del paisaje impuestas por ambas obras de ingeniería.

Desde este punto la vía debía continuar por la margen derecha del Alhama. Si bien no puede asegurarse que coincida con ningún camino actual, su recorrido no debía ser muy diferente al del camino del Ontinar también denominado como de Cascante a Alfaro.

¹¹⁸ *Ibid.*, pp. 10-12, 20 y 27.

¹¹⁹ Aunque la existencia de tal estructura de trazado no es una prueba determinante de romanidad sí que merece la pena tenerla en cuenta como elemento adicional a valorar. Sobre este problema cfr. J. A. ABÁSULO, "El conocimiento de las vías romanas. Un problema arqueológico", *Simposio sobre la red viaria en la Hispania romana*, Zaragoza, 1990, pp. 14-15.

El siguiente punto del trazado está documentado con seguridad por el propio emplazamiento de *Gracchurris*. Los restos referentes a vías son especialmente significativos en el entorno de la ciudad, hasta tal punto que parece claro que el Alhama podía franquearse en al menos dos puntos distintos. Uno de estos pasos estaría marcado por el conjunto monumental sobre el Alhama, excavado por J.A. Hernández Vera, en el que además de una presa y una fuente romana se localiza un puente que servía a la vía para franquear el río¹²⁰ (Lámina III). Otro paso, al norte del municipio, vendría marcado por el miliario recientemente descubierto, en las obras de la depuradora de aguas, donde apareció también una presa¹²¹. De este modo el cerro de las Eras de San Martín, donde se localiza el yacimiento, no sería atravesado por la vía, que se dividiría en dos ramales, uno meridional y otro septentrional, si bien éste no puede restituirse porque ha sido eliminado por la acción fluvial. Al sur de la primera obra mencionada existe aún otro puente muy arruinado, constituido por una pila de argamasa con la impronta de los sillares, que conserva hasta el arranque de los arcos (Lámina IV). Su estado de deterioro no permite afirmar tajantemente su romanidad, aunque la técnica constructiva que evidencia constituye un argumento a favor de la misma. Es dudoso el papel que desempeña en las comunicaciones, pudiendo servir a uno de los *decumani* del catastro de *Gracchurris*, que quedaría constituido así como un camino secundario fuera de los límites del parcelario¹²².

Desde *Gracchurris*, la vía seguía el recorrido de la carretera de Vinaroz a Vitoria, que cruza el Alhama sobre un puente actual a escasos metros del puente romano. En realidad las alternativas para otro trazado son nulas: esta carretera coincide con el camino más directo hacia *Calagurris* (*mansio* citada después de *Cascanto* en la vía 1) y la calzada no puede discurrir más al norte porque quedaría incluida dentro de la llanura de inundación del Ebro, que evidencia, con los

restos de meandros perceptibles en la fotografía aérea, un cauce bastante divagante en la zona, vinculado a la desembocadura del Aragón y sus aportes sedimentarios (vid. Fig. 3). Es destacable además la propia morfología de la actual carretera que mantiene, a la salida de Alfaro, el principio de trazado según alineaciones rectas para variar su dirección. Así procede para rodear el cerro de la ermita del Pilar, topónimo interesante, recuerdo quizá de un miliario, y lugar donde se han localizado restos que evidencian un pequeño yacimiento romano. De igual manera procede para salvar una antigua zona pantanosa hoy desecada pero cuyo recuerdo se conserva en el topónimo La Laguna. En esta parte la vía coincide con el lugar donde desaparecen los vestigios más septentrionales de la centuriación de *Gracchurris* en coincidencia con el topónimo Cofín, Cuevas del Cofín y Cáscaras del Cofín, probablemente derivado de *confinium*. Sin duda la vía servía al catastro de límite norte¹²³ (Fig. 6).

Poco antes de llegar a Rincón de Soto (localidad de origen medieval asentada utilizando la vía como eje mayor) hasta *Calagurris* el trazado de la vía es bastante seguro. Sus vestigios se conservan en la forma de un camino muy deteriorado y con varios tramos interrumpidos, afectado por el trazado del ferrocarril de Castejón a Bilbao. Este camino manifiesta su antigüedad respecto a otros caminos de la zona en su propia pérdida de funcionalidad, pero además su romanidad está probada porque, con trazado absolutamente rectilíneo, va a desembocar al puente romano sobre el Cidacos al tiempo que sirve de *decumanus* (quizá *decumanus maximus*) a la centuriación de *Calagurris*¹²⁴ (Fig. 7). El puente, hoy desaparecido en virtud de una reestructuración del cauce¹²⁵, conservaba en el año 1801 siete arcos, según un acta del ayuntamiento de Calahorra que transcribe P. Gutiérrez Achútegui si bien B. Taracena le calcula un total de veinte vanos¹²⁶. Es remarcable también la presencia del topónimo La Calzada, en relación con este camino, seis kilómetros antes del puente sobre el Cidacos.

¹²⁰ Estos restos son los mismos que fueron estudiados por M. A. MARTÍN BUENO ("Nuevos puentes romanos en La Rioja", *Estudios de Arqueología Alavesa*, VI, 1974, pp. 221-222) y por J. LIZ GUIRAL (*Puentes romanos en el Convento...*, p. 53, *op. cit.*), si bien la estructura del yacimiento es más compleja de lo que ambos autores pudieron apreciar, ya que la obra se encontraba prácticamente cubierta por los aportes sedimentarios del Alhama. Sus coordenadas son 42° 10' 48" de latitud y 1° 45' 30" de longitud.

¹²¹ Vid. *supra*, nota 78.

¹²² E. ARIÑO GIL, *Centuriaciones romanas...*, p. 30, *op. cit.* Sus coordenadas son 42° 9' 50" de latitud y 1° 55' 50" de longitud. Presentamos aquí nuevos dibujos de los catastros romanos que no modifican sustancialmente los que ya publicamos, si bien en las centuriaciones de *Libia* y *Calagurris* ampliamos ligeramente su extensión, afectando la *limitatio* a áreas periféricas.

¹²³ *Ibid.* pp. 29 y 32.

¹²⁴ *Ibid.* pp. 33-38 y 54

¹²⁵ Esta reestructuración se ha llevado a cabo hace un par de años y ha terminado con los escasos restos que personalmente pudimos ver hace poco. Se localizaba en 42° 18' 2" de latitud, 1° 44' 5" de longitud.

¹²⁶ P. GUTIÉRREZ ACHUTEGUI, "Calagurris Iulia Nassica. Estudio de investigación de objetos arqueológicos", *Berceo*, 7, 1948, p. 208; B. TARACENA AGUIRRE, "Restos romanos en la Rioja"..., p. 28, *op. cit.* Vid. también J. LIZ GUIRAL, "Los puentes romanos en La Rioja. Estado actual de las investigaciones y nuevas perspectivas", *I Coloquio sobre historia de La Rioja. Cuadernos de Investigación. Historia*, IX, 1, 1983, pp. 148 y 150; Id., *Puentes romanos en el Convento...*, p. 56, *op. cit.*

El trazado de la vía está perdido en las mismas intermediaciones de *Calagurris*, pero la ubicación del puente y la del camino de Calahorra a Murillo, que corresponde a la continuación de la vía al noroeste de la ciudad, nos llevan a pensar que la calzada debía pasar por el norte, al pie de las murallas de la misma. En el camino de Murillo al que acabamos de aludir observó Gutiérrez Achútegui restos de pavimentación¹²⁷. A lo largo del mismo se repite además el topónimo La Calzada, si bien en algún caso no debe referirse a la antigua vía sino a alguno de los caminos de la centuriación de *Calagurris*. Esto es especialmente válido para los topónimos La Calzada Alta y La Calzada Baja, en clara relación entre sí y que corresponden a sendos *decumani* del catastro flanqueando el *decumanus* constituido por la propia vía¹²⁸, tal como ya hemos visto anteriormente. Observando el Camino de Calahorra a Murillo puede detectarse, de todas maneras, que su coincidencia con el *decumanus* en esta parte no es rigurosa, lo cual se debe, a una deformación provocada por el paso del tiempo, ya que en algunos puntos de este tramo sí existe un trazado idéntico. A partir de Murillo la vía deja de coincidir con el *decumanus* de la centuriación para salvar un meandro del Ebro cuyas variaciones no han debido afectar sustancialmente al paisaje que encontraron los ingenieros romanos, ya que el río atraviesa un portillo definido al norte por el cerro donde se localiza la localidad de Sartaguda y al sur por el cerro denominado como Monte Alto. En este tramo coincide a grandes rasgos con el Camino de Alcanadre (Fig. 7).

El siguiente punto seguro en el recorrido de la vía se encuentra en torno a la localidad de San Martín de Berberana, dónde se localiza la *mansio Barbariana*. Sin embargo, a partir del cerro del Monte Alto, los vestigios arqueológicos del camino son escasos e inciertos. Pese a ello pensamos que puede coincidir en gran medida con el antiguo Camino Real. Este rebasa el Monte Alto por su parte norte en un punto que, como decimos, es paso obligado. Aparte de la antigüedad que manifiesta el propio topónimo utilizado para designar el camino, hay que destacar su coincidencia, a lo largo de seis kilómetros y medio, con el límite de término municipal entre Ausejo y Lodosa y Ausejo y Alcanadre, siendo su trazado en general recto pero con tres alineaciones con escaso ángulo de variación. Sus vestigios se pierden a lo largo de cinco kilómetros, a contabilizar

desde el punto en que el Camino Real cruza con la carretera de la Estación de Alcanadre a la Venta de Rufino, pero vuelve a aparecer en el punto topográfico de La Horquilla¹²⁹. Es éste un punto de paso obligado entre los montículos Muga Alta al Norte y Barcajao al Sur. Además este lugar sirve de vértice de confluencia a los límites municipales de Alcanadre, Galilea, Murillo del Río Leza y Arrubal.

A esta altura el camino permitía acceder a la *mansio Barbariana*. La pérdida de los vestigios directos de la vía impide saber la forma exacta de conexión entre ambas, pero en cualquier caso puede afirmarse que el lugar de parada no se emplazaba exactamente a pie de vía. Quizá el Camino de la Horquilla, que va directamente desde este punto hasta San Martín de Berberana, existiera ya en época antigua y sirviese para salvar los tres kilómetros y medio que separan el yacimiento de la vía.

El siguiente resto de la vía documentado con seguridad es el puente de Agoncillo¹³⁰ (Lámina V), así como tres miliarios documentados en la misma localidad¹³¹. En el tramo que conduce al puente vuelve a existir coincidencia de camino y límite de términos municipales. Creemos que la vía sigue aquí el trazado de la carretera de Santander a Vinaroz, límite municipal durante cinco kilómetros entre Murillo del Río Leza y Arrubal. El acceso al puente de Agoncillo por el Leza no puede hacerse no obstante por esta carretera actual, que cruza el río un kilómetro aguas abajo del puente romano. El trazado hasta él está perdido en este tramo, a cambio tenemos el testimonio de los tres miliarios antes referidos. Estos aparecieron al sureste del pueblo en 1812, a media legua al sureste de Agoncillo, junto a los restos de la calzada del Ebro, en el barranco del Obispo¹³². No dan noticias de distancias pero dos de ellos proporcionan la fecha en que fueron erigidos, correspondiendo respectivamente a los reinados de Probo (año 277) y Carino (año 283).

En el entorno de Agoncillo hay que referirse además a otro resto arqueológico de interés. Nos referimos al lugar conocido como Velilla, un kilómetro al oeste de Agoncillo¹³³. Se documenta aquí un importante ya-

¹²⁹ Las coordenadas de este punto son 42° 23' 30" de latitud; 1° 28' 35" de longitud.

¹³⁰ La romanidad del puente de Agoncillo es segura, *vid.* M. A. MARTÍN BUENO, "Nuevos puentes romanos...", pp. 222-227 *op. cit.*; J. LIZ GUIRAL, *Puentes romanos en el Convento...* pp. 50-52, *op. cit.* Sus coordenadas son 42° 26' 6" de latitud; 1° 22' 45" de longitud.

¹³¹ *Vid. supra.*

¹³² *CIL*, II, 4880, 4881 y 4882.

¹³³ Sus coordenadas son 42° 27' 5" de latitud y 1° 22' 40" de longitud respecto al meridiano de Madrid. Los únicos datos publicados sobre el yacimiento los proporciona A. MARCOS POUS, "Trabajos del Seminario de Arqueología...", p. 44, *op. cit.*

¹²⁷ P. GUTIÉRREZ ACHUTEGUI, "Calagurris Iulia Nassica...", p. 208, *op. cit.*

¹²⁸ E. ARIÑO GIL, *Centuriaciones romanas...*, p. 37, *op. cit.* La orientación de la vía y de los *decumani* es de 132° 38' E. respecto al norte geográfico.

cimiento que alcanza una extensión aproximada de 12,5 has., con restos de muros perfectamente perceptibles, pertenecientes a distintas estancias, existiendo algunos de especial entidad construidos en *opus caementicium* y siendo especialmente destacables los restos de lo que parece un edificio de planta basilical. Estos vestigios son perfectamente observables tanto sobre el terreno como en la fotografía aérea del vuelo de la serie C del año 1956¹³⁴ (Lámina VI). En superficie pueden observarse además numerosos fragmentos cerámicos de *terra sigillata hispanica* y *terra sigillata hispanica* tardía, así como cerámica común romana, restos de grandes recipientes y *tegulae*. Del mismo yacimiento o de su necrópolis procede con seguridad dos inscripciones publicadas por S. González Salas¹³⁵ y muy probablemente otras dos inscripciones localizadas en la capilla de Santa Bárbara, en la iglesia parroquial de Agoncillo¹³⁶. El yacimiento de Velilla se encuentra a dos kilómetros en línea recta del puente sobre el Leza, ligeramente apartado de la vía y debe corresponder a una pequeña entidad de población, estrechamente conectada con la vía y el puente. Es necesario valorar la vinculación que existe en toda la región riojana entre ciudades y puentes sobre los afluentes del Ebro, pudiendo citarse como emplazamientos regidos por este esquema organizativo los de *Gracchurris*, *Calagurris* y *Vareia*. A ellos hay que sumar ahora el de esta localidad.

A la salida del puente de Agoncillo sobre el Leza volvemos a carecer de documentación arqueológica en relación con la vía. El paisaje actualmente observable evidencia, en su análisis a partir de fotografía aérea, la existencia de unos repartos geométricos de tierra de cronología indefinida pero con características morfológicas que hacen pensar en una adscripción a época medieval o de principios de la edad moderna. El primero de los catastros se localiza entre el puente y el cerro de los Tocones y ha causado un alteración del paisaje que ha hecho desaparecer los restos de la vía, a no ser que la misma esté reflejada en un camino de escasa entidad que lo atraviesa en diagonal por su parte sur. La orientación del parcelario es de 6° Este respecto al norte geográfico y ha sido organizado con un módulo que oscila en torno a los 155 ó 156 metros entre caminos paralelos. El otro catastro se extiende al oeste del cerro y ha afectado menos al trazado de la vía. Su módulo es el mismo que el del otro catastro si bien la ausencia de

orientación y equidistancia constante son aquí mucho más significativas.

En el siguiente tramo la vía vuelve a aparecer en el camino de la Pasada del Cuarto del Ahorcado. Este camino se dirige de forma absolutamente directa y rectilínea al siguiente resto arqueológico de la vía documentado con seguridad: el puente de *Vareia* sobre el Iregua¹³⁷. Nos parece más probable que la vía coincida con este camino que con el camino de Logroño a Calahorra, como sugieren Pascual y Espinosa¹³⁸. Las razones que podemos abogar son las siguientes: en primer lugar el camino de Logroño a Calahorra marca el límite mismo de la llanura de inundación del Ebro (Fig. 5) lo cual, si bien no permite descartar totalmente su romanidad, es un argumento en contra, que más bien habla de una génesis natural de esta vía, impuesta por la propia morfología del paisaje y sujeta a la propia dinámica de su evolución; en segundo lugar el camino de la Pasada del Cuarto del Ahorcado, cuya identificación con la vía proponemos, es el que de forma más directa comunica los puentes de Agoncillo y de Vareia, los dos testimonios más seguros de la calzada. El otro gran camino entre el puente de Agoncillo y el de Vareia es el Camino Real, que ya en tramos anteriores hemos visto que coincide parcialmente con la vía romana. En este caso sin embargo no es posible, ya que aquí el Camino Real cruza el Iregua por el Puente Madre, obra medieval reconstruida en el reinado de Felipe II¹³⁹. Después de cruzar el Iregua el acceso a *Vareia* era prácticamente inmediato, localizándose la ciudad casi al pie de la vía, si bien se requería un pequeño desvío, formando unos *diuerticula* en disposición triangular para entrar en ella¹⁴⁰.

7.2. Desde Vareia a Virouesca.

El esquema viario entre *Cascantum* y *Vareia* es prácticamente seguro y sencillo pero las cosas no son tan fáciles en el recorrido de esta ciudad a *Segesamunclio*, pues los restos arqueológicos documentados no definen una línea tan precisa como la que acabamos de ver has-

¹³⁴ Fotograma número 18383, rollo 188, 14 de agosto de 1956, propiedad del Servicio Geográfico del Ejército.

¹³⁵ S. GONZÁLEZ SALAS, "Agoncillo (Logroño)", *Noticiario Arqueológico Hispánico*, I, 1952, nº 274, fig. 65, p. 214; *IRR*, nº 4, p. 13; *ERLR*, nº 17, 18, pp. 37-39.

¹³⁶ Las dedicadas a Mercurio *IRR*, nº 5 y 6, pp. 13-14; *ERLR*, 10-11, pp. 30-32.

¹³⁷ J. M^a PASCUAL FERNÁNDEZ; U. ESPINOSA RUIZ, "Aportación al estudio de las vías...", pp. 70-76, *op. cit.* Sus coordenadas son 42° 27' 35" de latitud; 1° 16' 25" de longitud.

¹³⁸ *Ibid.* p. 84.

¹³⁹ *Ibid. supra.*

¹⁴⁰ E. ARIÑO GIL; M^a P. LANZAROTE; M^a A. MAGALLÓN BOTAYA; M. A. MARTÍN BUENO, "Las vías *De Italia in Hispanias* y *Ab Asturica Terracone*", coloquio *Voies romaines du Rhône à l'Ebre. Via Domitia et Via Augusta*, (Perpiñán, 1989), (en prensa). El mismo texto de esta comunicación fue publicado en *Bolskan*, 8, 1991, pp. 243-270.

ta ahora. Así, lo que sabemos sobre la vía en su primer tramo, entre *Vareia* y *Tritium*, es bastante poco. Pese a que la localización de ambas *mansiones* está perfectamente establecida. La documentación de la vía en sí, en lo que a restos arqueológicos o toponimia se refiere, es inexistente. Sin embargo hemos de suponer un trazado prácticamente rectilíneo, atendiendo a la distancia de 18 millas entre *Tritio* y *Vereia*, que es prácticamente la distancia en línea recta entre ambas localidades¹⁴¹. Para mantener este trazado rectilíneo la vía puede llevar dos recorridos alternativos que no son excluyentes, pudiendo ser ambos igualmente funcionales en época romana.

El primero de ellos tendría un recorrido muy semejante al de la carretera de Logroño a Vigo, al menos en sus primeros quince kilómetros contando desde la salida de Logroño. Esta carretera coincide, a rasgos generales con el trazado del Camino de Santiago y con el Camino Real, lo cual testimonia su importancia y antigüedad. La coincidencia, más o menos aproximada, entre la vía y la carretera actual, es segura en el tramo entre las localidades de Navarrete y Ventosa, donde el paso es obligado para cualquier camino que se dirija desde Logroño a Tricio, ya que existen dos altos significativos: el del Cuento al norte y los del Encinar, Camediano y el Espinal al sur, definiendo un collado que aprovechan los arroyos de Alias y de la Fuente en su discurrir hacia el norte.

El segundo trazado con visos de antigüedad coincide con el camino denominado como Calleja Vieja, que arranca de las inmediaciones de *Vareia*, continuaría después por el Camino de Logroño y luego por la Pasada de los Peregrinos. El temprano origen de este camino está respaldado por la toponimia, así como por su alineamiento con el puente romano sobre el Iregua.

Desde la actual localidad de Ventosa la vía debía continuar hacia el oeste con un trazado que no podemos precisar pero que probablemente cruzaba el río Yalde, afluente del Najerilla, en el punto donde hoy se localiza el municipio de Alesón¹⁴², ya que al oeste del río la vía vuelve a aparecer en el camino que circula paralelo y al sur de la carretera de Logroño a Vigo. La vía no atravesaba la antigua *Tritium* pero existía un desvío desde el este que permitía al viajero abandonar la vía y acceder a la *mansio*. Un desvío simétrico por el oeste permitía el enlace de la ciudad con el camino en esta zona¹⁴³. Es destacable en este punto la diversidad de

trazados que manifiestan los grandes ejes de comunicación de las distintas épocas. La vía romana circula al sur de la carretera actual con un trazado completamente paralelo a la misma mientras que el Camino de Santiago (que coincide aquí con lo que luego será el Camino Real) se sitúa al norte de dicha carretera, con un recorrido también paralelo. Nos encontramos pues ante un gran itinerario con una gran constancia histórica en el que su materialización sobre el terreno muestra la estratificación de caminos que hoy observamos (Fig. 8).

Desde *Tritium* el camino descrito desemboca a la altura del actual puente de Nájera sobre el Najerilla, donde coincide puntualmente con el Camino de Santiago. El puente es de época medieval, pero el paso del río en época romana no puede alejarse excesivamente de él, ya que la topografía, muy escarpada en la ribera oeste del Najerilla, establece un paso obligado entre los altos de Paguillo al norte y el Pico de Nájera al sur. Desde Nájera la vía coincide de nuevo con la carretera actual, por la que accede hasta Hormilla, donde se documenta el topónimo La Calzada para una de las calles de la localidad¹⁴⁴. Desde Hormilla la vía mantiene un trazado prácticamente rectilíneo a lo largo de doce kilómetros. Sin embargo, a pesar de que presenta algunas deformaciones debidas al paso del tiempo, pueden detectarse al menos tres variaciones de ángulo que dan lugar a cuatro alineaciones distintas. La vía se denomina aquí con el topónimo Calzada de los Romanos, siendo igualmente destacable la noticia de la existencia de restos de la vía en la llanura de Valpierre (el propio topónimo es también significativo y podría indicar restos de pavimentación), así como la mención de un documento del año 1056 a la existencia de una vía pública justo en esta zona¹⁴⁵. A partir del kilómetro doce a contar desde Hormilla y a la altura en que la calzada coincide con el límite municipal entre Bañares y Castañares de Rioja, se produce un cambio de alineación, suave pero significativo, a partir del cual la vía se dirige a cruzar el río Oja coincidiendo con el límite de término municipal entre Bañares y Baños de Rioja, pasando al sur de Villalobar, donde Govantes menciona restos de pavimentación en la calzada. Este cambio de orientación se produce en una amplia llanura donde E. Ariño detecta la existencia de un catastro romano de 20 *actus* de módulo perteneciente con toda probabilidad a

¹⁴¹ La distancia actual en línea recta entre *Vareia* y *Tritium* es de 26 kilómetros, muy próximos a los 26.640 m. que son a lo que equivalen de forma exacta las 18 millas del Itinerario..

¹⁴² Parece descartable el cruce a la altura de Huércanos, por donde lo hacía el Camino Real, ya que eso obligaría a desviarse excesivamente de la ciudad de *Tritium*.

¹⁴³ J. PASSINI, "Survivance de structures antiques en Tricio, Rioja", *Gerión*, 2, 1984, figs. 7 y 8, aunque de ellas ha de descartar-

se la existencia de una *limitatio* romana. Al respecto *vid.* también E. ARIÑO GIL; M^a P. LANZAROTE; M^a A. MAGALLÓN BOTAYA; M. A. MARTÍN BUENO, "Las vías *De Italia in Hispanias...*", *op. cit.*

¹⁴⁴ A. BLÁZQUEZ; CLAUDIO SÁNCHEZ ALBORNOZ, "Vías romanas de Briviesca...", *op. cit.*

¹⁴⁵ B. TARACENA AGUIRRE, "Restos romanos en la Rioja"..., p. 39, *op. cit.*

la ciudad de *Libia*¹⁴⁶ (Fig. 9). En todo este tramo los vestigios arqueológicos de la vía son patentes. En el tramo anterior a San Torcuato la vía es ancha, con enjuijarrado bastante rústico en algunos tramos y alterna tramos sobre *agger* con otros en que está flanqueada por pequeñas cunetas. Pasado el arroyo Zamaca es perfectamente perceptible el *agger*, especialmente a unos 700 metros del cruce del arroyo, donde el camino actual circula fuera del mismo y éste se mantiene como una estructura independiente no útil al tráfico (Lámina VII).

A partir del cruce del Oja el camino mantiene tanto su trazado general rectilíneo como su nombre de Calzada de los Romanos, hasta incorporarse a la carretera local de Tirgo a Pradoluengo. Solo puede apreciarse un suave cambio de ángulo a la altura en que el camino cruza con el límite municipal entre Villalobar y Herramélluri. En esta parte la vía pasa al sur de *Libia*, aunque la ciudad no era atravesada por el camino. Según el trazado propuesto, el recorrido de la vía entre *Tritium* y *Libia* desarrolla un total aproximado de 27 kilómetros, totalmente acordes con las 18 millas del Itinerario.

Desde un kilómetro al oeste de Tormantos la vía debe coincidir en gran medida con la mencionada carretera de Tirgo a Pradoluengo al menos hasta alcanzar la localidad de Quintanilla de Dueñas donde reaparece un camino denominado Calzada Vieja que circula entre 25 y 200 metros al norte de dicha carretera. El camino ha desaparecido hoy por efectos de la concentración parcelaria y sólo queda como testigo un aterrazamiento dentro de las tierras de labor. Desde aquí la vía cruzaría el Tirón para acceder a la localidad de Cerezo, donde se localiza la *mansio* de *Segesamunclio*, citada por el Itinerario, en la vía 1, a siete millas de *Libia*, distancia que se cumple de forma exacta¹⁴⁷.

7. La vía paralela al Ebro

Los indicios de una vía al sur del Ebro y paralela al mismo entre *Vareia* y Pancorbo son débiles pero incontestables. En primer lugar hay que valorar la ubicación del puente Mantible (Lámina I). Su situación carece de lógica si se considera sólo en relación con la vía

De Italia in Hispanias / Ab Asturica Terracone, de la que queda excesivamente alejado, ya que aunque es posible suponer la existencia de un camino de desviación desde ella hacia el puente, cabe preguntarse la causa de su situación, justo en la zona en la que la vía se ha alejado ya del Ebro para dirigirse hacia *Tritium* y *Libia*. La ubicación del puente ya llevó a M. Martín Bueno y J.G. Moya a establecer la existencia de un camino romano entre Logroño y Miranda¹⁴⁸. Otro testimonio incontestable es la existencia del puente de Cihuri (Lámina VIII), también romano con total seguridad aunque con restauraciones de época medieval, así como la alcantarilla de Sajazarra (Lámina IX), obra de menor entidad y más difícil de datar pero que apunta también a una cronología romana¹⁴⁹.

Lo único que podemos afirmar de esta vía es que salía de *Vareia* hacia el oeste, sin que podamos identificarla con ningún camino concreto. Pasada la localidad de Fuenmayor tenía que circular por el estrecho corredor que existe entre el monte Cuento y el cauce del Ebro. Quizá llevaría aquí un trazado semejante al del Camino Real que pasaba por Fuenmayor, Cenicero, Montalvo, La Estrella y Gimileo, en un recorrido que coincide con el de la carretera. Desde Gimileo el Camino Real se bifurcaba, dirigiendo un ramal hacia Haro y Miranda y otro hacia Casalarreina. La vía romana no seguía ninguno de estos caminos, sino que su recorrido debía ir más bien por una línea semejante al actual camino de los Arrieros, que va a desembocar en la línea recta desde Gimileo al puente de Cihuri sobre el Tirón. Ignoramos el recorrido del camino a la salida del puente, pero su paso por Sajazarra está atestiguado por el pequeño puente de esta localidad. Para ello tenía que llevar un trazado rectilíneo y cruzar previamente el Ea por un punto que no es posible precisar. Este trazado le obliga a cruzar nuevamente el arroyo en Sajazarra, tal como decimos¹⁵⁰. Esta falta de economía, ya que cruza dos veces un mismo cauce, parece más lógica si se valora el escaso caudal a salvar, como manifiesta la sencilla obra de Sajazarra. Desde esta localidad tenía que dirigirse hacia Pancorbo, punto de paso obligado para todos los ejes de comunicación de la zona y clave

¹⁴⁸ M. A. MARTÍN BUENO; J. G. MOYA VALGAÑÓN, "El puente Mantible", p. 168, *op. cit.*

¹⁴⁹ M. A. MARTÍN BUENO; ("Nuevos puentes romanos en La Rioja" ..., pp. 235-236, *op. cit.*; J. LIZ GUIRAL, *Puentes romanos en el Convento...*, p. 71, *op. cit.* Las coordenadas de ambas obras son las siguientes. Cihuri: 42° 35' 5" de latitud; 0° 46' 00" de longitud. Sajazarra 42° 35' 22" de latitud; 0° 43' 30" de longitud.

¹⁵⁰ A su paso por esta localidad el arroyo se denomina Mardancho y no Ea, nombre que se le asigna en la hoja 169 (Casalarreina) del Mapa Topográfico Nacional, escala 1/50.000 del Instituto Geográfico y Catastral, 2ª edición, 1952.

¹⁴⁶ E. ARIÑO GIL, "Centuriaciones en Libia (Herramélluri, Rioja)", XVII Congreso Arqueológico Nacional, Zaragoza, 1985, p. 6, Id., *Centuriaciones romanas...*, *op. cit.*

¹⁴⁷ Para la *mansio* de *Segesamunclio* y la continuación de la vía hasta *Virouesca* remitimos a la publicación de J. A. ABÁSULO ÁLVAREZ, *Comunicaciones de la época romana...*, *op. cit.*

en la vía 34 del Itinerario¹⁵¹, pero sólo su trazado entre Sajazarra y Villaseca es seguro, materializándose la vía en el terreno por un camino alineado con el puente y que presenta características de cierta antigüedad, no sólo porque la obra está claramente a su servicio, sino también porque se trata de un camino excavado en la roca viva, fuertemente encajado en el terreno y con vestigios de rodadas de carro (Lámina X). A partir de Villaseca, en su recorrido al sur de los abruptos paisajes de los Montes Obarenes, el trazado no es muy claro. Según Solana¹⁵², la vía podría ir por el puente del Vado sobre el Ea, en el término municipal de Cellóriga, y luego por el puente desaparecido sobre el Matapán, a caballo de los términos municipales de Foncea y Cellóriga, todavía marcado por el topónimo La Puentequilla. Dada la ausencia de datos que manejamos, esta hipótesis puede ser perfectamente válida, pese a ello no podemos evitar enunciar al menos la posibilidad de un trazado más meridional, semejante al de la carretera nacional de Vinaroz a Vitoria a partir de su cruce con la carretera a Foncea, lo que evitaría el cruce de los ríos Ea y Matapán. Con todo, como decimos, el argumento no es concluyente, pues como acabamos de ver la vía no tiene inconveniente en salvar los ríos y arroyos que riegan la zona, ya que el ahorro de infraestructura que supone evitarlos no encuentra compensación en un aumento de la longitud del recorrido, dada la escasa entidad de los caudales, que permiten construir obras muy sencillas o incluso franquearlos por vados nada peligrosos. La vía enlazaría en esta zona con un camino secundario que viniendo desde *Virouesca* accedía a la vertiente norte de los Montes Obarenes por la Hoz de Foncea¹⁵³. Este camino está materializado en el terreno aproximadamente por el camino que es límite municipal entre Pancorbo y Valluércanes y que lleva el nombre de Calzada de Briviesca. Dada la escasez de vestigios que conservamos sobre las vías de la zona apenas podemos hacer otra cosa que anotar el dato, ya que no podemos precisar el punto en que se produciría la conexión.

8. Caminos secundarios

8.1. Vías de los afluentes del Ebro

El Valle del Ebro comunica con la Meseta a través de los afluentes de la margen derecha del Ebro que, en su parte norte, desde el desfiladero de Pancorbo hasta el curso del Jalón ya en las inmediaciones de Zaragoza, son pequeños ríos de caudal y curso irregular y que sin duda tuvieron un destacado papel en las comunicaciones de distintas épocas¹⁵⁴. Estos caminos intemporales, puesto que han servido desde siempre a las comunicaciones entre el Ebro y la Meseta Norte, son para el territorio que nos ocupa los que siguen los valles de los ríos Oja, Najerilla, Iregua, Leza, Cidacos y Alhama. Del análisis de las fuentes se desprende el claro antecedente prerromano de este sistema de caminos que confluyen en la altimeseta soriana, así como la enorme valoración que de estos caminos hicieron los celtíberos en la etapa anterior a la conquista y a lo largo de ésta¹⁵⁵. Su importancia debió ser capital desde los primeros años de aquella hasta finalizadas las Guerras Civiles. Los romanos comprendieron la ventaja que suponía el control y dominio de estas rutas para planificar la conquista de la Meseta desde la línea del Ebro, adquiriendo cada una de ellas una importancia individual variable en función de los objetivos propuestos en cada momento¹⁵⁶.

El cauce de todos ellos está jalonado por distintos hallazgos romanos, e incluso se da el caso que, en las inmediaciones de sus desembocaduras en el Ebro, se ubica una ciudad importante, ya desde época prerromana: *Vareia* sobre el cauce del Iregua, *Calagurris* sobre el Cidacos, *Gracchurris* sobre el Alhama e incluso como hemos visto en las inmediaciones de la desembocadura del Leza se encuentra un yacimiento romano de cierta entidad en el término de Velilla.

¹⁵⁴ Vid. por ejemplo para el Alhama, J. A. HERNÁNDEZ VERA, "Difusión de elementos de la cultura de Cogotas hacia el Valle del Ebro", *I Coloquio sobre Historia de La Rioja. Cuadernos de Investigación. Historia*, IX,1, 1983, pp. 69-70.

¹⁵⁵ A. SCHULTEN, *Numatia*, I, Munich, 1914; Id., *Geografía y etnografía antigua de la Península Ibérica*, I, Madrid, 1959; J. A. HERNÁNDEZ VERA, *Las ruinas de Inestrillas (Aguilar del Río Alhama): Estudio Arqueológico*, Logroño, 1982, pp. 233-235. Incluso en los restos epigráficos de la zona se aprecia el intercambio de personas que habitan en ambas vertientes. Como sucede en el caso del uxamense muerto en *Libia*. Cfr. *CIL*, II, 2907; *IRR*, nº 25, p. 25; *ERLR*, nº 44, pp. 62-63.

¹⁵⁶ Acerca de la climatología en la antigüedad y el valor de algunos de estos caminos, más transitables según su altura, son muy interesantes las observaciones que realiza J. A. HERNÁNDEZ VERA, *Las ruinas de Inestrillas...*, pp. 18-21 y 233-235, *op. cit.*

¹⁵¹ Vid. la importancia de Pancorbo como punto clave de las comunicaciones en J. A. ABÁSULO ÁLVAREZ, *Comunicaciones de la época romana...*, esp. pp. 123-129, *op. cit.*

¹⁵² J. M^a SOLANA SÁINZ, *Autrigonia romana...*, p. 315, *op. cit.*

¹⁵³ J. A. ABÁSULO ÁLVAREZ, *Comunicaciones de la época romana...*, pp. 124-125, *op. cit.*

A la hora de estudiarlos hay que valorarlos como caminos naturales, nada fáciles de identificar hoy sobre el terreno ante la ausencia de estructuras. Teniendo en cuenta este hecho, el mapa que de ellos presentamos (Fig. 2), consigna una línea aproximada de recorrido, pero hay que recordar que, pese a que en él tracemos una línea sencilla, ambos márgenes son funcionales para el tránsito en virtud de la topografía de cada punto concreto y del nivel de caudal que en ese momento lleve el río. Por los mismos motivos es imposible dar una descripción topográfica de su recorrido en la mayoría de los casos¹⁵⁷.

8.1.1. Vía del valle del Oja

Independientemente del camino natural que marca de por sí el río, contamos aquí con la existencia de la *limitatio* perteneciente a la ciudad de *Libia* (Fig. 9). Cualquiera de los *kardines*, cuya orientación es de 11° 14' E.¹⁵⁸ pudo haber servido a tal fin, aunque lo más lógico es que haya tenido un papel predominante el *kardo* materializado en el terreno por la carretera de Pradoluengo a Ezcaray, ya que circula inmediato al río pero lo suficientemente distanciado como para quedar libre de los caprichos impuestos por el cauce. Sin embargo, aparte de la propia estructura catastral, no contamos con otros restos arqueológicos de importancia que documenten la ocupación romana a lo largo del Oja, lo que dificulta dar un trazado concreto de la vía fuera de los límites del catastro. Lo más lógico es que la vía discurriera por la margen oriental del río, en continuación natural del *kardo* al que acabamos de referirnos. Con todo, tratándose de una vía de ámbito local aprovechando un paso natural, hay que pensar en la existencia de otro itinerario remontando la orilla occidental del río.

8.1.2. Camino del Najerilla.

Vía de *Clunia* a *Tritium*

Los restos de alfares detectados a lo largo del Najerilla en Bezares, Nájera, Tricio y los epígrafos del valle de San Millán, Canales de la Sierra y Camero

Nuevo¹⁵⁹ permiten detectar el poblamiento romano y el camino secundario hacia el interior. Abásoles¹⁶⁰ da argumentos para reconstruir una vía romana de carácter secundario entre *Clunia* y Canales de la Sierra por la que es posible el paso desde la Sierra de la Demanda al Najerilla relacionando ambas vertientes del Sistema Ibérico.

8.1.3. Camino del Iregua.

Camino de *Vareia* a *Numantia*

El camino del Iregua se trata de una vía natural que corresponde a la denominada tradicionalmente Vía de *Vareia* a *Numantia*¹⁶¹. El itinerario discurre siguiendo el curso del Iregua, del que aprovecharía ambos márgenes, para salvar el paso a la Meseta por el puerto de Piqueras (1.710 m.) y continuar después por el Tera hasta llegar a *Numantia*. Toda la zona, a un lado y otro de la cadena montañosa, está jalonada de restos romanos, fundamentalmente epígrafos¹⁶².

8.1.4. Camino del Leza

Responde a las mismas características de los otros caminos vinculados a los afluentes del Ebro, constituyendo una ruta natural, sin embargo la documentación arqueológica a lo largo del valle es bastante escasa. No obstante, a favor de su vigencia en época romana, podemos considerar el hecho del yacimiento de Velilla junto a la desembocadura del Leza en el Ebro. La epigrafía, tan relevante en otras ocasiones, en este caso sólo refleja la existencia de cultos, relacionados con la red viaria, como sucede con el ara votiva dedicada a Mercurio en Murillo del Río Leza y que, por su proximidad a la calzada *De Italia in Hispanias*, pueden estar en realidad en función de esta vía¹⁶³.

¹⁵⁹ F. FITA, "De Clunia a Tricio. Viaje epigráfico", *Boletín de la Real Academia de la Historia*, L, 1907, pp. 296-297. Estos conjuntos epigráficos se analizan como tales en *ERLR*, nº 39-41 y 51-68, pp. 58-60 y 70-86.

¹⁶⁰ J. A. ABÁSOLES ÁLVAREZ, *Comunicaciones de la época romana...*, pp. 203-206, *op. cit.*

¹⁶¹ F. FITA, "De Vareia a Numancia. Viaje epigráfico"..., pp. 196-313, *op. cit.*

¹⁶² Cfr. A. JIMENO, *Epigrafía romana de la provincia de Soria*, Soria, 1980. En el valle del Iregua se localizan importantes restos epigráficos. En las estelas se observa un parentesco formal, aunque no sean coetáneas, tanto a un lado como a otro del Sistema Ibérico. *ERLR*, p. 145; U. ESPINOSA RUIZ; L. USERO, "Eine Hirtenkultur im Umbruch untersuchungen zu einer grupe von inschriften aun der conventus Caesaraugustanus (Hispania Citerior)", *Chiron*, 18, 1988, pp. 476-505; U. ESPINOSA RUIZ, "Una oficina lapidaria en la comarca de Camero Nuevo (La Rioja)", *Estudios en Homenaje a S. Monero*, Madrid, 1989, pp. 403-415.

¹⁶³ *CIL*, II, 5810, *IRR*, nº 32, pp. 29-33; *ERLR*, nº 15, pp. 35-36.

¹⁵⁷ En algunos casos el camino sí que aparece definido con cierta nitidez. Así ocurre por ejemplo con el camino del Alhama, que cuenta además con un testimonio de su existencia gracias a una lápida dedicada a los Lares Viales. *CIL*, II, 2987; *IRR*, nº 21, pp. 22-23; *ERLR*, nº 3, pp. 21-22. Sobre esta vía *vid.* E. ARIÑO GIL; J. NÚÑEZ MARCÉN, "La organización de la red viaria en torno a *Ilurcis-Graccuris*", *Simposio sobre la red viaria en la Hispania romana*, Zaragoza, 1990, pp. 253-264.

¹⁵⁸ E. ARIÑO GIL, *Centuriaciones romanas...*, p. 40, *op. cit.*

8.1.5. Camino del Cidacos.

Vía de *Calagurris* a *Numantia*

Enlaza *Calagurris* con *Numantia*, a través de un camino que discurre por el valle del Cidacos y atraviesa el Sistema Ibérico por el puerto de Oncala (1.464 m.). La vitalidad de *Calagurris* y los restos materiales que se conservan en la misma ciudad y sus inmediaciones condiciona esta vía de comunicación hacia el interior. La ruta está jalonada de restos materiales, tanto en una como en la otra vertiente¹⁶⁴.

8.1.6. Camino del Alhama.

Vía de *Gracchurris* a *Contrebia Leukade*

Siguiendo el curso del río Alhama y desviándose ligeramente del mismo en los lugares en que el río encaja su cauce excesivamente nos encontramos con un camino jalonado de yacimientos romanos que enlaza a *Gracchurris* con la meseta soriana pasando por el territorio de núcleos que tienen una importancia considerable en la guerras celtibéricas, como es el caso de *Contrebia Leukade* (Inestrillas, Aguilar del Río Alhama)¹⁶⁵ y con restos de épocas posteriores. En el epígrafe dedicado a los *Lares Viales*¹⁶⁶ en Aguilar del Río Alhama tenemos una garantía de la antigüedad de este camino. El enlace de esta vía con la 1 / 32 del Itinerario está condicionada por la *limitatio* existente al oeste de *Gracchurris*, cuya orientación es de 0° 53' E. (Fig. 6). El establecimiento de la centuriación afectaría a los antiguos caminos prerromanos que servían de comunicación entre *Ilurcis* (luego *Gracchurris*) y *Contrebia Leukade*. La modificación más sustancial vendría impuesta por el trazado del gran *kardo* que materializa sobre el terreno el Camino de Aldeanueva a Cervera del Río Alhama¹⁶⁷, el cual constituiría una variante respecto a la vía que sigue el cauce en el bajo valle del Alhama. De Ventas del Baño hacia *Contrebia Leukade* ambos caminos se unificarían, ya que la topografía del valle no ofrece grandes alternativas a las comunicaciones.

8.2. Otros caminos secundarios

A propósito de otros caminos secundarios con dirección general Norte-Sur hay que aludir a la lógica de su existencia, impuesta por las propias vías que atraviesan La Rioja siguiendo la dirección Este-Oeste, aprovechando la topografía dada por el valle del Ebro. Hay que resaltar que no existe ninguna barrera natural importante entre la vía descrita por el Itinerario de Antonino y la vía que los restos arqueológicos permiten detectar más al norte, siguiendo el curso del Ebro. Ambas vías circulaban paralelas entre sí a una distancia que oscila en torno a los diez kilómetros a lo largo de todo su recorrido, desde la bifurcación de *Vareia*. Las comunicaciones entre ambos ejes están garantizadas por las vías naturales del Oja y el Najerilla que acabamos de describir, pero además existen otros caminos, acondicionados por el estado romano, cuyos indicios, aunque escasos, son suficientes para poder avanzar alguna hipótesis. La existencia de un puente romano en Ventas de Valpierre¹⁶⁸ (Lámina II) nos marca al menos uno de ellos. Con toda probabilidad, éste debía salir como un ramal de la vía 1 / 32 a la altura de Hormilla, coincidiendo a grandes rasgos con el camino de la carretera de Haro. Un kilómetro antes de llegar al puente tomaría un trazado semejante al que lleva desde ese punto la carretera de Ollauri a Nájera, ya que el puente romano se localiza a no más de diez metros al oeste de la misma, mostrando, en el pequeño tramo de calzada conservado su total paralelismo con la carretera actual. Es además destacable el hecho de que este trazado absolutamente rectilíneo es reforzado por las propias características técnicas de la obra, ya que el cauce del arroyo y la propia bóveda del puente son ligeramente oblicuas a la calzada del mismo, lo que permite destacar la marcada voluntad del constructor de imponer la línea recta en este tramo.

Otro ramal puede salir de la misma vía a su paso por el catastro romano de *Libia*, donde se detecta un cambio de dirección que no viene impuesto por la topografía y que resulta aún más ilógico si tenemos en cuenta que no se acomoda en absoluto a la orientación del parcelario¹⁶⁹ (Fig. 9). Con todo es difícil asegurar la naturaleza exacta de este empalme e incluso la dirección del camino que derivaba de aquí, ya que no existe ningún criterio para identificarlo sobre el terreno con

¹⁶⁴ A. JIMENO, *Epigrafía romana...*, op. cit.; P. PASCUAL; H. PASCUAL, *Carta arqueológica de La Rioja, I. El Cidacos*, Logroño, 1984.

¹⁶⁵ J. A. HERNÁNDEZ VERA, *Las ruinas de Inestrillas...*, op. cit. Actualmente el yacimiento es objeto de excavaciones a cargo de este autor.

¹⁶⁶ *CIL*, II, 2987; *IRR*, nº 21, pp. 22-23; *ERLR*, nº 3, pp. 21-22. Sobre esta vía vid. E. ARIÑO GIL; J. NÚÑEZ MARCÉN, "La organización de la red viaria...", op. cit.

¹⁶⁷ E. ARIÑO GIL, *Centuriaciones romanas...*, pp. 28-29, op. cit.

¹⁶⁸ No hemos encontrado en cambio los restos de calzada de los que habla J. CANTERA ORIVE ("Buscando a Atiliana"..., op. cit.), quizá destruidos por las labores agrícolas. La localización del puente es 42° 29' 16" de latitud y 0° 53' 34" de longitud.

¹⁶⁹ E. ARIÑO GIL, *Centuriaciones romanas...*, p. 55, op. cit.

la red viaria actual. La vía circula aquí sobre un *agger* perfectamente perceptible, pero no ocurre lo mismo con ninguno de los caminos que conectan con ella en este punto, lo que hace que nos abstengamos de proponer un recorrido detallado para este *diuerticulum*¹⁷⁰.

Hay que aludir también a otro camino localizado igualmente en La Rioja Alta que viene a completar el complejo panorama de las comunicaciones en esta parte de la provincia. Se trata del camino que comunicaba Monasterio de la Rodilla con Nájera a través de Belorado estudiado por J.A. Abásolo¹⁷¹ y que cuenta con restos significativos en la provincia de Burgos. La vía se dirige desde Belorado hacia el este por el Camino de Ocijo, que discurre al norte del camino que llevaban los peregrinos hacia Santiago, constituyendo seguramente un ramal alternativo en la ruta de peregrinación. Entre Quintanilla del Monte e Ibrillos se llama

Camino de las Navas. A su paso por Grañón debe coincidir con la calzada de los peregrinos. Su romanidad después de rebasar Santo Domingo de la Calzada está probada, ya que coincide con un *decumanus* del catastro de *Libia* a lo largo de casi cinco kilómetros. A partir de este punto su trazado no puede seguirse con claridad, aunque inevitablemente tenía que unirse a la vía *De Italia in Hispanias* en una forma que los vestigios actuales no permiten precisar.

Por último no queda sino aludir a la vía que el Anónimo de Rávena hace arrancar de *Gracchurris* y que tiene que tener un carácter secundario, si bien es imposible precisar su recorrido, ya que las mansiones que cita, *Beldalin*, *Erguti* y *Beturri* están por localizar, si bien a juzgar por los topónimos, la vía debía cruzar el Ebro a la altura de *Gracchurris* para dirigirse hacia tierras navarras¹⁷².

¹⁷⁰ Esto modifica ligeramente el plano presentado por E. Ariño. Si bien estamos convencidos de la existencia en este punto de un empalme no podemos identificar con seguridad los *diuerticula*.

¹⁷¹ J. A. ABÁSULO ÁLVAREZ, *Comunicaciones de la época romana...*, pp. 207-210, *op. cit.*; E. ARIÑO GIL, *Centuriaciones romanas...*, pp. 40-41, *op. cit.*

¹⁷² M^a Á. MAGALLÓN BOTAYA, "La red viaria romana en La Rioja"..., pp. 156-157, *op. cit.* Rav., IV, 43 (311, 15- 312, 3):

Iterum iuxta super scriptam ciuitatem.

Gracuse dicitur ciuitas

312, 1 Beldalin

2 Erguti

3 Beturri.



Lámina I. Puente Mantible.



Lámina II. Alcantarilla de Ventas de Valpierre.



Lámina III. Puente de Alfaro I.



Lámina IV. Puente de Alfaro II.



Lámina V. Puente de Agoncillo

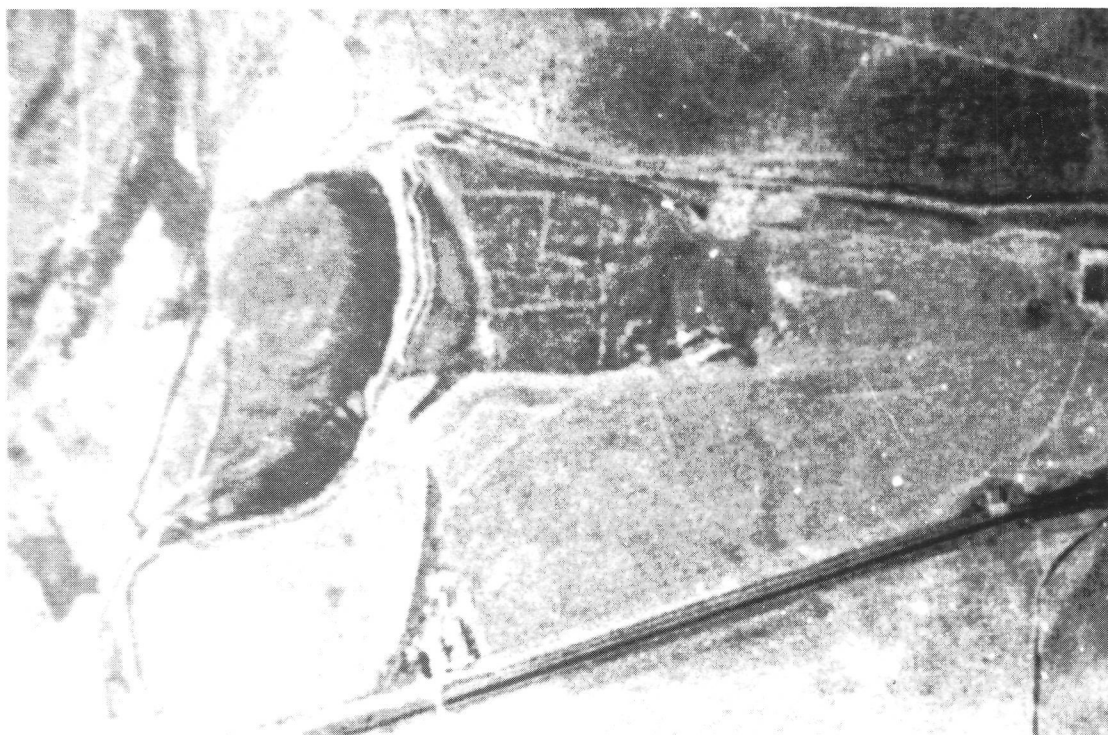


Lámina VI. Yacimiento de Velilla (Agoncillo). Fotografía aérea del Servicio Geográfico del Ejército.



Lámina VII. La vía *De Italia in Hispanias* a su paso por la centuriación de *Libia*.

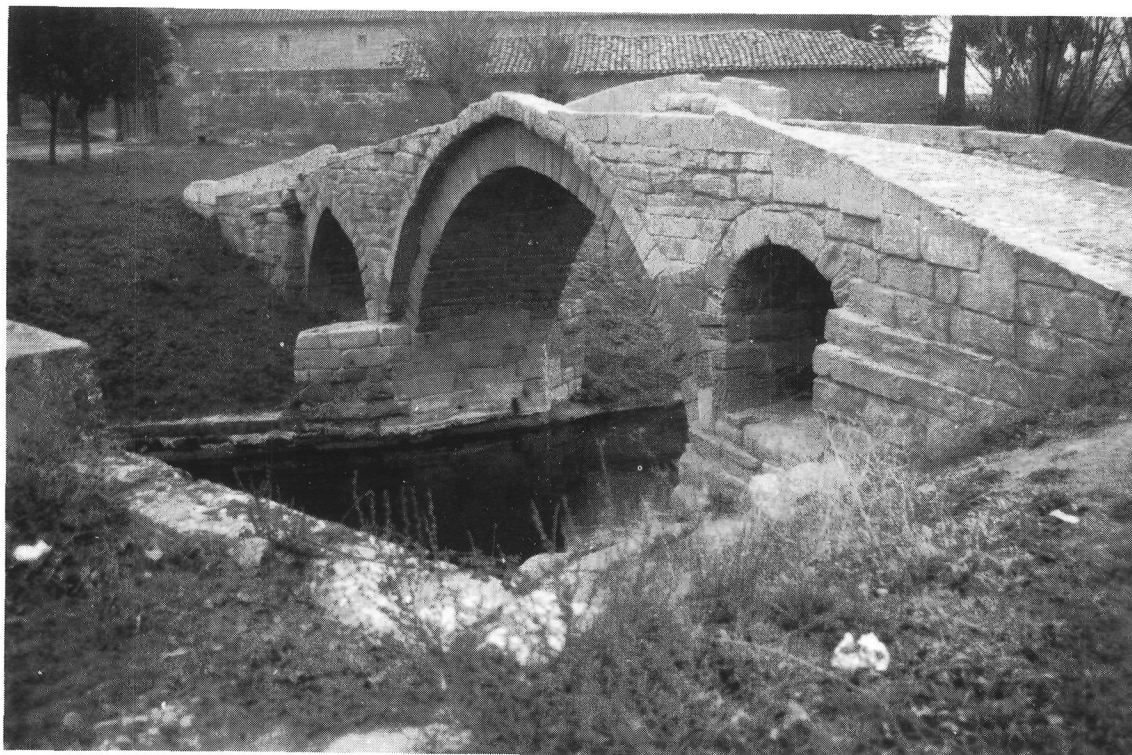


Lámina VIII. Puente de Cihuri.



Lámina IX. Alcantarilla de Sajazarra.



Lámina X. La vía del Ebro entre Sajazarra y Villaseca.