

Aspectos definitorios de las estaciones viarias en el nordeste peninsular

Defining aspects of the road stations in the Northeast of the Peninsula

Natalia Espinosa Criado¹

Resumen

El presente artículo recoge los resultados de la investigación llevada a cabo durante los últimos cinco años sobre las estaciones viarias de Hispania citerior. Las conclusiones que expondremos responden al análisis de cuarenta y tres de las mansiones asociadas a la vía Augusta. La descripción arqueológica de estas infraestructuras, sus características y funcionalidad se enmarcan dentro de un proyecto más amplio que tenía como objetivo el estudio de la transmisión de noticias y la circulación de la información en el Nordeste peninsular durante época imperial.

Palabras clave: estaciones viarias, mansiones, comunicaciones, uehiculatio y cursus publicus, vía Augusta.

Abstract

The following paper presents the results of the last five years' research about the road stations of Hispania citerior. Our conclusions depend on the analysis of forty-three of the mansiones placed along the via Augusta. The archaeological description of these infrastructures, their features and functionality are all part of a bigger project. The aim of such project was the study of communication and information transmission in the Northeast of the Peninsula during the Roman Empire.

Keywords: road stations, mansiones, communication, uehiculatio and cursus publicus, via Augusta.

Gracias a la concesión en 2007 de una beca FPI del gobierno de Aragón, en los últimos años he podido llevar a cabo la realización de mi tesis doctoral bajo la dirección de la profesora Ángeles Magallón Botaya, como miembro del Grupo de Investigación URBS. Durante este tiempo he tenido la fortuna de poder seguir aprendiendo y trabajando con quienes fueran mis maestros durante mis años de carrera y a quienes va dedicado este volumen de *Salduie*. A todos ellos les profeso un profundo respeto y espero seguir teniendo tan gratas oportunidades como esta en el futuro.

Mi tesis, bajo el título «Circulación e información en las vías romanas del Nordeste hispánico», ha tenido como eje principal el estudio de las comunicaciones,

fundamentalmente oficiales, de época imperial. La red viaria, la *uehiculatio* o *cursus publicus*, el conjunto de agentes humanos ocupados en las labores de mensajería, los medios de transporte y la red de estaciones viarias o postas que permitían la realización de los desplazamientos de larga distancia, constituyen los pilares sobre los que se asentaban estas comunicaciones. A día de hoy, todos ellos siguen manteniendo un alto grado de interés historiográfico.

Contamos con monografías, coloquios y artículos muy variados que abordan algunos o varios de estos aspectos, en sus múltiples facetas y desde perspectivas diversas. Sin embargo, la mayoría se centran en el funcionamiento de la administración central dentro de

¹ Grupo de Investigación de Excelencia URBS. Departamento de Ciencias de la Antigüedad, Universidad de Zaragoza. Este trabajo se enmarca dentro del proyecto HAR 2008/03730.

Italia, por lo que se echaba en falta un estudio pormenorizado concerniente al marco hispánico. Las pautas generales de las comunicaciones oficiales no experimentarían cambios significativos en las distintas provincias imperiales, aunque las particularidades de cada zona hacían que algunos de los factores arriba señalados variasen de una provincia a otra. Para el caso que nos ocupa, decidimos centrarnos en uno de los peor conocidos hasta la fecha: las, genéricamente llamadas, *mansiones* y *mutationes*; estructuras de parada, que preferimos denominar estaciones viarias, donde tenía lugar el cambio de monturas². Éstas se presentaban como un elemento inestimable para el funcionamiento de la *uehiculatio* y el *cursus publicus*, ya que sin esta red de estaciones y los servicios que dispensaba, habría sido imposible alcanzar la velocidad característica del sistema oficial de comunicaciones. La seguridad en los desplazamientos se habría visto incluso más mermada de lo que ya era habitual en realidad. La mayoría de los trayectos de larga distancia por el Imperio no se habrían podido realizar sin un entramado de paradas y postas que ofrecieran cobijo, avituallamiento y medios de transporte cada pocas millas. Las peculiaridades y condiciones de cada uno de los marcos geográficos provinciales habrían influido de manera decisiva en los rasgos propios de estas infraestructuras.

Hasta la fecha, son muy pocos los yacimientos arqueológicos interpretados y publicados como estaciones viarias dentro de *Hispania citerior*³. La propia complejidad intrínseca a los paradigmas arquitectónicos de estas infraestructuras ha llevado a los investigadores de nuestra Península a exhibir una extrema cautela a la hora de otorgar la catalogación de estación viaria a un yacimiento arqueológico. Una cierta cautela es apropiada y necesaria en este caso pero, desde nuestro punto de vista, es la ausencia de un estudio pormenorizado del tema el freno principal al avance de las investigaciones en este campo. Es por ello que el aporte de nuestra tesis iba dirigido a tratar de solventar dicha situación dentro del marco hispano.

Sin embargo, no resultaba práctico tomar la totalidad del territorio hispánico como marco de estudio. Como ya comprobaba Black⁴ en su trabajo sobre las estaciones de *Britannia*, la metodología más coherente dictaba elegir una calzada en concreto sobre la que llevar a cabo las observaciones pertinentes, dado que vía y posta constituyen un tándem inseparable. En

consecuencia, la vía Augusta se convertía en el mejor escenario para la labor, puesto que no sólo abarcaba una gran amplitud geográfica (discurría por todo el eje Norte-Sur de la provincia y se adentraba hacia el interior por el Valle Medio del Ebro), sino que además constituía la arteria terrestre principal de comunicación con Roma.

Los resultados de nuestra investigación, que pasamos a recoger en el siguiente artículo, son el producto de la compilación de un catálogo que abarcaba las *mansiones* dispuestas desde los Pirineos hasta *Valentia* y aquellas entre *Tarraco* y *Caesaraugusta*. Tomamos como enclaves delimitadores *Valentia* y *Caesaraugusta* porque ambos constituían núcleos urbanos de gran relevancia en época antigua y focos de confluencia de otras vías sobre las que no teníamos intención de profundizar en nuestro estudio inicial.

El tramo seleccionado abarcaba un total de cuarenta y tres enclaves, recogidos en los itinerarios antiguos. Dicho muestreo, debido al marco geográfico que comprendía y a que ofrecía la posibilidad de observar las características de postas emplazadas en medios físicos muy diferentes⁵, resultó adecuado a la hora de establecer conclusiones generales que, considerados, podrán aplicarse al resto de la provincia.

Dada la novedad de nuestra iniciativa dentro de la provincia *Citerior*, nos vimos en la necesidad de centrar nuestros esfuerzos en la vertiente bibliográfica del asunto, con el objeto de calibrar hasta dónde exactamente había llegado la arqueología y desde dónde debería continuarse la investigación. No era nuestra prioridad llegar a proporcionar datos arqueológicos inéditos de un contexto geográfico tan amplio como el seleccionado. Nuestra intención fue desde un principio recopilar toda la información existente, que hasta el momento no había sido sometida a un análisis exhaustivo que permitiera determinar si la interpretación inicial de la misma era correcta o si, por el contrario, era necesaria una revisión. Obras como las de Corsi y Black⁶ pusieron de manifiesto la necesidad de cuestionar el papel de algunas infraestructuras cercanas al paso de las vías, que hasta el momento se habían interpretado, en su mayoría, como *uillae* o estructuras rurales. La cuestión, por tanto, era la siguiente: ¿no se habían documentado apenas estaciones viarias en *Hispania* o habían pasado desapercibidas por la falta de un paradigma definitorio?

2 Quede establecido que, por nuestra parte, cuando utilicemos el término 'mansio' lo haremos en el sentido latino de la palabra, es decir, con el significado de 'parada en el camino' o 'infraestructura de parada', no como definición específica de un tipo concreto de estructura arquitectónica.

3 Entre los más conocidos: Mariturgi (Vitoria-Gasteiz); Aquis Querquennis, (Port Quintela, Ourense); o El Beneficio (Collado Mediano, Madrid).

4 Black 1995.

5 Abarca zonas fronterizas, pasos montañosos, llanos, la costa marítima, entornos fluviales, zonas fértiles, otras áridas y de gran dificultad...

6 Corsi 2000. Black 1995.

Como demuestran las fuentes clásicas, dichas infraestructuras se repartían por la provincia hispana con la misma frecuencia que se observa en Italia o en el resto de las provincias imperiales. Nuestra primera hipótesis de trabajo fue que algunas de ellas habrían sido excavadas en España, aunque no identificadas como tales. La segunda hipótesis de la que partimos fue que probablemente las estaciones viarias hispánicas compartirían una serie de rasgos comunes, consecuencia de las características físicas y administrativas del entorno en el que surgieron. Asimismo, al inicio de la investigación esperamos encontrar algunos de los factores más significativos documentados en los ejemplos itálicos y provinciales, tales como:

- un acceso fácil desde la calzada,
- un buen abastecimiento hídrico,
- la presencia de al menos un patio abierto en el que estacionar los vehículos y llevar a cabo labores de reparación,
- estancias dormitorio para los huéspedes y el personal de servicio de la propia estación,
- establos para las monturas y animales de tiro,
- y asociación entre infraestructuras de descanso y áreas termales.

El análisis de las cuarenta y tres *mansiones* seleccionadas para nuestro estudio pondría de manifiesto que la arqueología, en numerosas ocasiones, había dejado de lado la posibilidad de encontrarse ante un complejo estacionario. Esto sucedía en gran parte de los ejemplos, aun cuando los testimonios de las fuentes corroboraban la coincidencia en las distancias o cuando la topografía y las condiciones del entorno eran las apropiadas para encontrarnos ante una estación. Observamos cómo la falta de excavaciones específicas y la parcialidad de algunos de los trabajos arqueológicos por falta de medios económicos o de iniciativas estatales habían dificultado el avance de las investigaciones en el campo de las comunicaciones antiguas. También demostraríamos que la situación actual de la arqueología había impedido establecer un paradigma concreto y evidente con el que definir el esqueleto arquitectónico de estas infraestructuras. A pesar de ello, encontramos diversos factores reiterativos dentro de nuestro muestreo de *mansiones*. Algunos de los más significativos:

- confirmarían la importancia del medio físico y las características estratégicas del entorno en el establecimiento de estaciones viarias;
- pondrían de manifiesto la relativa asiduidad con la que termas o necrópolis aparecen asociadas a este tipo de complejos;
- evidenciarían la posible relación entre muchas de las *uillae* documentadas hasta el momento y las funciones de posta;

- mostrarían la tendencia hispánica de establecer este tipo de infraestructuras durante el Alto Imperio, con una evidente evolución hacia la decadencia de las mismas en los siglos IV-V;
- contribuirían a reafirmar la tendencia evolutiva de estos enclaves hacia poblaciones medievales y modernas, y hacia núcleos culturales cristianos.

Terminología

A pesar de los numerosos términos con los que llegaron a designarse estas infraestructuras en la Antigüedad, todos compartían el significado último de 'parada', 'alto en el camino' o 'lugar donde pernoctar y alojarse'. No contamos con indicios suficientes para esclarecer la cuestión sobre si los propios contemporáneos utilizarían un vocabulario específico y concreto que marcara las diferencias tipológicas entre las distintas clases de infraestructuras que existían. Más bien al contrario, podemos concluir que las fuentes clásicas nos ponen al corriente de los diversos vocablos asignados a las edificaciones viarias, pero que éstos no se emplearían con el fin de diferenciar tipológicamente las estructuras arquitectónicas. Al menos, no establecen ningún parámetro que permita asociar esquemas planimétricos diferenciados a cada uno de ellos. De ahí que tampoco en la actualidad nos parezca adecuado usar términos latinos concretos para definir de forma general las infraestructuras asociadas a estas paradas viarias.

Ni *mansio* ni *mutatio* eran empleados de forma general en el mundo romano, ni disponemos de indicios suficientes para designar con uno u otro término los vestigios arqueológicos actuales. No obstante, actualmente pueden considerarse convencionalismos y ser utilizados como tal⁷. En este sentido, y según la bibliografía consultada, *mansio* se ha impuesto en nuestros días como término para definir casi cualquier tipo de estación viaria, ya se trate de un enclave urbano designado así en los itinerarios antiguos, ya de un conjunto de estructuras documentadas arqueológicamente junto a una vía romana. *Mutatio*, por su parte, es utilizado casi de forma unánime para identificar aquellos vestigios arqueológicos considerados de carácter secundario, que no parecen haber ofrecido servicios de alojamiento o pernoctación, aunque sí suelen contar con espacios para la tenencia, el cuidado y el cambio de animales de montura y tiro. Consideramos oportuno que, en caso de que se utilicen estos términos, se deje constancia de su uso como convencionalismos y no como aspecto definitorio de los restos arqueológicos. A este respecto, tan sólo *statio* parece poseer un carácter más afín a su definición original, dado que en

7 Roldán Hervás 1975; Mollo Mezena 1995; Carrasco Serrano2000; Núñez, J., y Sáenz, P. 2005; Black1995...

la actualidad se usa fundamentalmente para designar aquellas estaciones con evidencias de estar asociadas a suboficiales o entornos militares⁸.

Por otro lado, aunque el análisis terminológico no proporcionaba un vocabulario técnico para catalogar las postas, sí que ofrecía una clara visión de conjunto de lo que era una estación viaria: un lugar de parada en el camino que ofrecía diversos servicios a los usuarios de las vías. Las prestaciones podían variar de una posta a otra: unas proporcionaban alojamiento; otras, infraestructuras termales; también las había que se ocuparían únicamente del cambio de montura o la reparación de vehículos... Y en ocasiones, estos complejos cumplirían una labor administrativa determinada, como la vigilancia de las vías o el cobro de *portoria*. A veces, una misma estación dispensaría diversos servicios dentro del mismo complejo de infraestructuras, y otras, no. No obstante, tampoco puede obviarse que, ante la inexistencia de construcciones específicas, los viajeros acudirían a las residencias privadas cercanas a las vías en busca de hospedaje o avituallamiento.

Origen y naturaleza de las postas

Pflaum⁹ señalaba que las postas no serían erigidas siguiendo un plan administrativo, pero sí que surgirían en función del interés y las necesidades de las calzadas a lo largo de las que se asentaban. Según el Edicto del Pretor recogido en el Digesto (XLIII), parece que sería el gobernador, delegando en las autoridades locales, quien tendría que controlar la existencia periódica de estaciones, fueran privadas o no. Es evidente, a partir de los testimonios de las fuentes jurídicas¹⁰, que las vías tenían que contar con infraestructuras que actuaran como postas, y cuando éstas no existían, debía recurrirse a la utilización de residencias privadas¹¹. Por consiguiente, serían las poblaciones pequeñas y aquellas zonas que carecieran de infraestructuras específicas para el hospedaje las que más se beneficiarían de la existencia de una estación viaria en sus inmediaciones. Las grandes, por su parte, contarían seguramente con posadas, mesones y albergues dentro del propio entramado urbano¹², así como con las viviendas de los decuriones. Por tanto, serían los tramos de calzada sin poblaciones a intervalos regulares aquellos sobre los que es más factible pensar que se daría una iniciativa estatal en el establecimiento de postas, a pesar de que por ley sabemos que serían las

poblaciones circundantes las que deberían encargarse de solventar el problema del alojamiento en todo su territorium¹³.

Lo único que podemos concluir en relación a la vinculación entre estaciones viarias y administración pública, es que ni las fuentes escritas, ni las arqueológicas por sí mismas proporcionan la información suficiente para conocer qué edificaciones estarían destinadas a satisfacer las necesidades de la *uehiculatio* y el *cursus publicus*. Tampoco si dichas estaciones serían siempre diferentes de las que podrían utilizar el resto de los viajeros sin *diplomata*¹⁴; ni si se darían variaciones a nivel legislativo entre el funcionamiento de estas postas en época alto-imperial con respecto a lo que sabemos de ellas para el Bajo Imperio.

En cualquier caso, aunque es necesario destacar la vinculación entre el sistema oficial de comunicaciones y el uso de las estaciones viarias, queremos recalcar que, desde nuestro punto de vista, la relación entre ambos no constituiría invariablemente la razón de ser de estas últimas. Es obvio que el Estado utilizaría los lugares de parada habilitados a lo largo de las vías, y que incluso estaría implicado en la disposición y construcción de los mismos en ocasiones, pero, en nuestra opinión, no tiene sentido suponer que la finalidad de la mayor parte de estas estructuras se reduciría al abastecimiento de un servicio oficial extraordinario. Por el contrario, consideramos más lógico concluir que una vez dispuestos los complejos adecuados al tránsito viario, pudieran ser utilizados por los usuarios de las vías a modo de establecimientos abiertos al público y sujetos al pago de una determinada cantidad, a excepción, por supuesto, de aquellas postas de carácter eminentemente militar, como las *stationes*, o reservadas al emperador y sus legados, como los *pallatia* y *praetoria*. La prerrogativa del uso gratuito, y puede que exclusivo, de los restantes establecimientos hosteleros quedaría reservada, a nuestro parecer, a aquellos individuos en posesión de *diplomata*. A ello se añadiría además la consabida ocupación de estructuras privadas siempre que las necesidades de la *uehiculatio* así lo requirieran.

Estructuras arquitectónicas

El análisis de las estructuras arqueológicas establece las características que tenían los emplazamientos de estas paradas. Son fundamentales: la topografía, la cercanía y relación con la calzada, la disposición

8 Nelis-Clément 2000 y 2006; Rodríguez Colmenero 2005...
9 Pflaum 1940.

10 Entre otros: *C. Th.*, I, 16, 12; *Dig.*, L, 4, 18, 10...

11 Así se sobreentiende de: SEG XXVI, 1392, ll. 23-25; SB I, 3924 (edicto de Germánico); *Apul.*, *Met.*, X, 1; *Col.* I, 5, 6-7.

12 Entre otros: *Polyb.*, II, 15, 5; *Strab.*, XII, 8, 17; *CIL*, II, 4284.

13 Tac., *Ann.* XII, 62, 2; 63, 3; *Plin.*, *Ep.* X, 77 y 78; *Frend* 1956; *ILS*, 14.

14 S. Guédon (2010, págs. 93 y 217-228) opina que no existiría confusión ni coincidencia entre las postas del *cursus publicus* y las normales, abiertas a cualquier viajero.

de infraestructuras a intervalos adecuados a las posibilidades de los vehículos y monturas, el suministro de agua¹⁵, y la posibilidad de que el complejo estacionario fuera abastecido en todos los sentidos.

No obstante, la identificación sobre el terreno de estas edificaciones es complicada. Las estaciones estudiadas no parecían responder a ningún arquetipo ni modelo estable —ni en la disposición de sus estructuras, ni en sus medidas—. Pero si repasamos los puntos clave que teóricamente debían compartir, vemos cómo ciertos elementos tendían a reaparecer de forma recurrente en la mayoría de los complejos estacionarios. Estos aspectos característicos, que luego analizaremos para la zona de *Hispania citerior* seleccionada, eran:

- La existencia de, al menos, un patio.
- Recintos para cobijar a los animales de tiro y montura.
- Estancias-dormitorio para los huéspedes, las cuales imitan, en muchos casos, a los *contubernia* de los campamentos militares. Tampoco es extraño encontrar edificios independientes, destinados exclusivamente a las estancias-dormitorio.
- Estancias y dormitorios del personal de servicio situados, normalmente, en un segundo piso en madera que probablemente formaría parte de muchos de estos complejos¹⁶.
- Zonas de almacenamiento para el grano y el forraje (*horrea*¹⁷ o estancias interiores utilizadas como almacén).
- Posible presencia de infraestructuras termales (bien independientes de las construcciones de acogida principales, bien adyacentes a la zona habitacional). Los baños pueden erigirse como principal razón de ser de la estación, pero son abundantes los casos en los que ni si quiera existen.
- Los espacios de culto cuentan pocas veces con edificaciones específicas. A pesar de ello, son abundantes los testimonios arqueológicos y epigráficos que ponen de manifiesto que estas estaciones eran lugares susceptibles de propiciar las dédicas y ofrendas a diferentes divinidades, seguramente para garantizar que el viaje llegara a buen término¹⁸. Paulatinamente, observaremos una proliferación del culto cristiano en los lugares

de posta, constatado como tal en Italia y, como evolución de las estaciones documentadas, también en *Hispania*.

- Necrópolis o enterramientos individuales.
- Las estructuras defensivas no son habituales, pero están presentes en las zonas limítrofes o en aquellas cercanas a escenarios militares. En estos casos, suelen traducirse en muros periféricos o torres de vigilancia.

La presencia de *tabernae* o recintos comerciales, señalados por Chevallier¹⁹, se puede intuir dado el carácter y la naturaleza de los lugares de parada pero resulta complicado establecer una delimitación clara sobre el terreno a partir de los enclaves documentados arqueológicamente. De manera similar, a partir de la arqueología, tampoco podemos garantizar las actividades administrativas que se desarrollarían en estos recintos, o en parte de los mismos, a pesar de que podemos suponer que tendrían lugar, sobre todo a partir del Bajo Imperio, cuando las fuentes jurídicas subrayan la presencia de supervisores y el estricto control que por ley debía ejercerse sobre el funcionamiento del *cursus publicus* (registro y sello de *diplomata*, número de animales prestados, vehículos, peso de mercancías...). Asimismo, y aunque en ocasiones aparecen, no podemos considerar habituales las enfermerías, residencias médicas o las prisiones. Tampoco la supuesta organización del espacio en estructuras tripartitas se confirma de forma genérica en los yacimientos arqueológicos estudiados.

Dichos elementos idiosincrásicos podían combinarse de distintas maneras, ninguna de ellas estándar, y aparecer aglutinados bajo tres modalidades, generalmente:

1. Estaciones constituidas por un único edificio con patio central.
2. Variantes del modelo de edificio con patio central: habitualmente estaciones que se asemejan a *uillae* rústicas.
3. Complejos estacionarios compuestos por varias infraestructuras independientes.

¿*Villae* o mansiones?

El segundo esquema es el que más controversia genera, dado que llega a dificultar en extremo la identificación de determinadas postas o infraestructuras

15 En ocasiones garantizado mediante obras de ingeniería (acueductos, conductos acuíferos, fuentes, pozos, cisternas...).

16 No todas las estaciones estudiadas presentan el grosor de muros necesario para que exista una segunda planta, pero sí la mayoría de ellas. Nos remitimos asimismo a la existencia de marcas de postes en el interior de estas construcciones que bien podrían haber sostenido una estructura alzada en madera.

17 Chevallier (1972, pág. 281) los consideraba característicos de las postas a partir del siglo IV. Más adelante veremos que no es el caso para el ámbito estudiado.

18 Especialmente (aunque no exclusivamente) a Mercurio, Fortuna, los lares viales o a Esculapio, Apolo y las ninfas en los entornos termales.

19 Chevallier 1972, pág. 284.

viarias. Corsi²⁰ insistía en la necesidad de profundizar en las investigaciones arqueológicas de este tipo de yacimientos como única solución para aclarar las diferencias entre las típicas villas rústicas y este tipo de estaciones. En nuestra opinión, sin embargo, dicha diferenciación sería irrelevante en gran parte de los casos, como consecuencia del papel que estas *uillae* podrían haber desempeñado a propósito como lugares de parada. Si nos encontramos ante un conjunto arquitectónico emplazado en clara vinculación con la calzada, con alguno de los elementos anteriormente descritos (especialmente el amplio patio abierto, la presencia de más de un complejo termal o construcciones anexas con *cubicula*) y todo apunta a que se trataría de una *uilla*, consideramos que no tenemos por qué concluir que dicho complejo no sería una *uilla* o que no estaría actuando, por ello, como estación viaria. Opinamos que ambas nociones no serían excluyentes y, por ende, no damos especial importancia a la disyuntiva *uilla-mansio*. Como pudimos observar a lo largo del catálogo compilado sobre la vía Augusta, son numerosas las postas señaladas en los itinerarios antiguos dentro del Nordeste peninsular que coinciden con yacimientos identificados como *uillae*. De hecho, de las cuarenta y tres *mansiones* analizadas, contamos la presencia de alguna *uilla* en dieciséis de ellas, aunque debe tenerse en cuenta que siete de las mismas coincidían con núcleos urbanos definidos.

Corsi opinaba: «*Non credo, infatti, che le strutture del luogo di sosta –del cursus o private che fossero potessero in alcun modo essere coincidenti o limitrofe ad una residenza padronale, poiché erano certo frequentate da individui di infima estrazione sociale, sempre animate da una scomposta confusione, ed erano anche un potenziale covo di criminalità. Tantomeno, credo possibile che impianti termali di lusso smodato potessero essere divisi tra padroni della villa e personale del servizio di posta o viaggiatori e frequentatori occasionali*»²¹. Desde esta perspectiva, coincidimos con la autora italiana en que para grandes y distinguidos propietarios no sería adecuado abrir las puertas de su residencia rústica privada a cualquier viajero. Sin embargo, no podemos olvidar que Varrón²² sugería la edificación de algún albergue o taberna anexo a las *uillae* situadas junto a los caminos, como medio para rentabilizar la hospitalidad que éstas acabarían proporcionando (circunstancia que vemos corroborada en otras fuentes)²³.

Toda *uilla* cumplía una labor económica, lo que nos llevó a considerar la posibilidad de que además de pro-

ductiva o comercial, dicha rentabilidad pudiera basarse en la hostelería. A este respecto, resulta especialmente interesante que entre los complejos analizados en *Hispania citerior*, encontrásemos seis *uillae* con termas, dos de las cuales (*Semproniana* e *Iluro* (Torre Llauder)) destacaban por la presencia de dos complejos termales asociados a cada una de ellas: uno de posible uso público y otro privado. Por otro lado, desde nuestro punto de vista, el hecho de que una *uilla* actuase como estación viaria no tenía que implicar necesariamente que ofreciera albergue y cama, pues son muchas las postas que simplemente permitían el cambio de monturas, el refrigerio y avituallamiento de los viajeros o los servicios termales.

En definitiva, observamos múltiples posibilidades tipológicas, aunque todas ellas compartían unos ciertos rasgos comunes. Podemos hablar de peculiaridades propias para cada provincia y de rasgos característicos en los entornos militares y fronterizos, pero, en general, de una patente diferenciación entre las construcciones itálicas y las del ámbito provincial.

Comunicaciones por vías acuáticas. *mansiones* asociadas a puertos

Los salvoconductos de la *uehiculatio* permitirían también el acceso a medios de transporte por vías acuáticas, aunque a consecuencia de la escasez de testimonios en las fuentes clásicas, no es ésta una de las particularidades más desarrolladas hasta la fecha por la historiografía²⁴. Al igual que en tantos otros aspectos del sistema oficial de comunicaciones, el desplazamiento de correos y personas por mar podría realizarse en ocasiones al amparo de los medios existentes, como naves comerciales o militares, aunque en otras contarán con embarcaciones destinadas específicamente a los menesteres de la *cursus publicus*²⁵. En el caso de *Hispania*, la costa mediterránea presenta diversos enclaves propicios para haber actuado como punto de llegada de viajeros de la *uehiculatio*. Dentro del grupo de *mansiones* analizadas en nuestro catálogo, encontramos seis correspondencias con puertos marítimos (*Blandae*, *Barcino*, *Tarraco*, *Oleastrum*, *Dertosa* y *Sagunto*), de entre los que sin duda habría destacado *Tarraco* como núcleo de acogida de viajeros oficiales. Y aunque ningún testimonio escrito o arqueológico proporciona una referencia directa a esta práctica, contamos con el ejemplo de Ícelo, relatado por Plutarco²⁶, el cual ya en el siglo I habría tenido que servirse de una embarcación marítima para

20 Corsi 2000, pág. 175.

21 Corsi 2000, pág. 182.

22 *Re Rust.*, I, 2, 23.

23 Hor., *Sat.*, I, 5, 45-47; 50-52; 79-80; *Apul.*, *Met.*, I, 21; *Amm.*, XXIX, 6, 7; *Rutil. Nam.*, de *Red.*, I, 377.

24 Crogiez-Pétrequin 2002.

25 *Procop.* XXX, 10.

26 *Plut.*, *Gal.* VII.

realizar el trayecto de Ostia a *Tarraco*, única forma posible de cumplir el tiempo señalado por el autor para su viaje²⁷.

Esta premisa nos generaba otro interrogante de gran interés para el conocimiento de la *uehiculatio* en *Hispania citerior*: ¿podría darse el transporte de noticias y personas al amparo de la *uehiculatio*, en ocasiones, por vía fluvial, igual que sucedía por vía marítima? Contamos tres postas con puerto fluvial para el tramo viario estudiado (*Dertosa*, *Valentia* y *Caesaraugusta*), una de las cuales (*Dertosa*) tendría también acceso a puerto marítimo. En nuestra opinión, la vía fluvial del Ebro, navegable desde *Vareia*, habría constituido un magnífico cauce para el traslado de personas e informaciones, además del ya conocido tráfico de mercancías, que asimismo habría contado con la posibilidad de parar en diversas *mansiones* intermedias dotadas de infraestructuras portuarias (como *Caesaraugusta*) o muelles (como *Celsa*). Este trayecto habría discurrido casi en paralelo a la vía terrestre documentada entre *Tarraco* y *Osca*, que luego descendía hasta la capital conventual. Por ende, consideramos que esta circunstancia podría tomarse como explicación hipotética a la ausencia de un trayecto alternativo a dicha calzada dentro de los itinerarios conservados. A pesar de ello, tampoco descartamos el hecho de que estas fuentes fueran subjetivas y parciales a la hora de elegir las rutas a compilar; ni la probabilidad de que la ruta *Ilerda-Caesaraugusta* a través de Torrente de Cinca, Candasnos, Bujaraloz y Velilla de Ebro, siguiera en uso a la par que la ruta más septentrional.

Confluencia de vías

De entre las seis *mansiones* con puerto marítimo, *Tarraco* habría sido el foco principal y nexo entre las redes de comunicación marítima y terrestre, sobre todo a nivel oficial y estatal. No obstante, la epigrafía de *Sagunto* también daba muestras de una especial relevancia a este respecto. Por su parte, el puerto de *Dertosa* habría destacado especialmente dentro de las redes comerciales, al servir de enlace con la gran arteria de comunicación constituida por el Ebro.

La confluencia entre vías terrestres y fluviales, por otro lado, quedaba representada principalmente en las *mansiones* de *Dertosa*, *Celsa*, *Caesaraugusta*, *Ilerda* y *Valentia*. Las tres primeras formarían parte de la vía del Ebro, que continuaba, tras abandonar la capital conventual, por los enclaves de *Bellisone*, *Gracurris*, *Calagurris* o *Vareia*, lo que facilitaría el enlace posterior con núcleos como *Pompaelo* o *Legio*. *Ilerda* sería núcleo de confluencia entre la vía Augusta del Somon-

tano y la llamada vía del Cinca, mientras que *Valentia* permitiría el enlace entre la vía conformada por el Turiá (navegable para pequeñas embarcaciones) y la vía Augusta.

Otras ubicaciones estratégicas

La importancia estratégica se presentaba como un punto de gran relevancia para el emplazamiento de las estaciones viarias, que podían localizarse en zonas fronterizas, pasos montañosos y fluviales, zonas de control del territorio o la calzada y, por supuesto, cruces de caminos. A este respecto, el marco geográfico seleccionado también aportaba variedad para el conjunto de las cuarenta y tres postas analizadas:

- Podemos afirmar que un 67 % de las mismas se establecieron en **cruces de caminos**, entre los que destacan especialmente *Barcino*, *Tarraco*, *Caesaraugusta* y *Sagunto*.
- Tan sólo *Summo Pyreneo* podría considerarse **mansio fronteriza**, situada en uno de los pasos pirenaicos entre la *Gallia Narbonensis* e *Hispania citerior*; aunque también señalábamos como tal la posta de *Fines*, por su evocador topónimo, que llevó a plantear la posibilidad de que su ubicación junto al Llobregat marcara el límite entre el territorio de los íberos Layetanos y el de los íberos Co-setanos.
- El 35 % de las postas se localizaban en **cerros o elevaciones del terreno**, aunque casi la mitad de ellas coincidían con núcleos habitacionales definidos²⁸, lo que nos dejaba ocho estaciones viarias emplazadas en puntos que ofrecían un cierto control del entorno circundante (*Summo Pyreneo*, *Cinniana*, *Seterrae*, *Praetorium*, *Antistiana*, *Sub Saltum*, *Mendiculeia* y *Tolous*).
- No obstante el elemento estratégico más importante, tanto para el control de las comunicaciones como para el abastecimiento de las estaciones, lo constituían los **cursos de agua**. Este factor esencial para el emplazamiento de cualquier *mansio* se corrobora también dentro de la zona analizada, donde el 65 % de las *mansiones* se asocian a ríos, riachuelos o similares. De ellas, catorce contarían con indicios de haber tenido **punto**, aunque no todas controlarían directamente el paso del mismo, ya que en algunos casos la infraestructura se localizaría en las inmediaciones de la *mansio* pero no directamente al lado de su emplazamiento. Ejemplo de esta circunstancia son *Iuncaria* (con un puente sobre el río Ricadell a la altura de Pont de Molins) o *Cinniana* (puente de

27 De la misma opinión: Ramsay 1925 y Crogiez-Pétréquin 2002.

28 *Gerunda*, *Blandae*, *Iluro*, *Baetulo*, *Tarraco*, *Ilerda* y *Osca*.

Torrent, que coincide con el inicio de un tramo de calzada romana). Sin embargo, es más habitual que puente y *mansio* estuvieran en relación directa, como sucedía en *Fines*, con el puente del Diablo, *Tarraco*, *Oleastrum*, *Sagunto*, *Valentia*, *Ilerda*, *Tolous*, *Pertusa* o *Celsa* y *Caesaraugusta*.

Destaca el hecho de que seis de estas postas se erigieron en **meandros** del río al que se asociaban²⁹, lo que les confería una singular cualidad defensiva, aun cuando la ausencia de muros o perímetros defensivos en estaciones viarias queda patente dentro del ámbito hispánico. Esta peculiaridad es muy clara en *Fines* y *Pertusa*.

Por otro lado, *Aquae Voconiae*, *Tria Capita*³⁰, e *Intibili* no contaban con un curso fluvial propiamente dicho pero sí con **fuentes** de agua naturales, que en el caso de *Tria Capita* se convertirían también en pozos.

En cualquier caso, estos factores de carácter estratégico no influyeron de manera decisiva en el establecimiento de **efectivos militares**, cuya presencia sólo llega a documentarse en *Iuncaria*, *Gerunda* y *Tarraco*. Aun así, establecíamos que el testimonio de *Iuncaria* debía tomarse con cautela dada la naturaleza del mismo, mientras que en el caso de *Tarraco*, la presencia militar se explicaba evidentemente por el emplazamiento del *officium* provincial. La *mansio* de *Gerunda*, con el *castellum* de Sant Julià de Ramis (5 km al Norte), es la única que da muestras certeras de efectivos militares hasta el cambio de era y de nuevo a partir del siglo IV. El *castellum* se localizaba en el paso del Congost y facilitaba la vigilancia del cruce de caminos, el control del territorio y la defensa del municipio.

Topónimos

El muestreo seleccionado también ofrecía diversidad en cuanto a los topónimos de las *mansiones* recogidas en los itinerarios. De las cuarenta y tres postas, 15 aparecían en alguna de las rutas en acusativo o acusativo precedido por 'ad'³¹. La utilización del acusativo, con o sin preposición, parece indicar direccionalidad, en contraposición a la utilización del ablativo locativo, tan frecuentemente empleado en los itinerarios antiguos. Como exponía Roldán Hervás (1966, 110): «...el acusativo en latín señala el lugar 'quo'. Habría que entender entonces este acusativo en un sentido dinámico, o sea, el lugar que nos marcan las millas constituye, a su vez, un punto de partida de otro cami-

no que conduce al lugar donde se encuentra la mansión». No obstante, en el conjunto estudiado de *mansiones* de la vía Augusta hemos observado elementos que niegan esta afirmación. Por un lado, en los ejemplos en que la posta en cuestión aparece a la par en acusativo (con o sin preposición) y en ablativo (*Ad Pirenerum / In Pyraeneum-In Pyrenaeo*; *Ad Praetorium-Praetorio*; *Saguntum-Sagunto*), la distancia con las *mansiones* consecutivas no varía, o la variación es mínima. *Summo Pyreneo* dista en ambos casos 16 millas de *Iuncaria*. *Praetorium* dista también unánimemente 17 millas de *Arragone*, aunque cuando se trata de su distancia con respecto a *Seterras*, varía de 15 a 16 millas, en función de que el topónimo esté en ablativo o acusativo. Igualmente, *Sagunto* invariablemente dista 16 millas de *Valentia*, aparezca o no en acusativo³². En consecuencia, encontramos ejemplos en los que el acusativo no tendría por qué indicar direccionalidad, ya que la misma distancia aparece reflejada cuando el topónimo se presenta en ablativo, indicando lugar en *donde*.

Por otro lado, al comparar el trazado conocido de la calzada con los topónimos en acusativo y los restos arqueológicos analizados, observamos que sólo seis de ellos se localizarían a una cierta distancia de la vía (*Praetorium*, *Sub Saltum*, *Rubricatum* (supuestamente), *Ad Noulas*, *Ad Septimum Decimum* y *Ad Nouas*). Los restantes se encontrarían atravesados o pegados a la calzada y en algunos casos, incluso contamos con restos conservados de la misma (en *Summo Pyreneo*, *Oleastrum* o *Ildum*).

En consecuencia, y en vista de los resultados de nuestra investigación, encontramos errónea la teoría de Roldán Hervás, a pesar de la lógica intrínseca a la misma. Sin embargo, ¿por qué, entonces, se establecía la diferenciación entre topónimos en ablativo y en acusativo? En la actualidad, no contamos con indicio alguno que nos permita responder satisfactoriamente dicho interrogante.

Distancias

La distancia media habitual de separación entre postas suele oscilar entre las 20 y 30 millas, aproximadamente, aunque también pueden darse tramos menores, de entre 5 y 10 ó entre 10 y 20 millas. Recordemos, además, que teóricamente estos intervalos de separación se establecerían en función de las necesidades de los viajeros y de las características del terre-

29 Es un cálculo aproximado debido a la incertidumbre que todavía caracteriza la identificación de alguna de ellas.

30 Siempre que tomemos por buena la ubicación propuesta para la misma (El Perelló).

31 *Ad Pirenerum* (It. Ant. 390, 2) o *In Pyraeneum* (Vic. I), *Seterras* (It. Ant. 398,2, Vic. I), *Ad Praetorium* (Vic. IV), *Fines* (It. Ant. 398,5) o *Ad Fines* (Vic. I-IV), *Oleastrum*, *Sub Saltum*, *Pinon*, *Rubricatum*, *Ildum*, *Ad Noulas*, *Saguntum* (It. Ant.

400,2, Vic. I) o *Sagunto* (Vic. II-IV), *Ad Septimum Decimum*, *Ad Nouas*, *Caum* y *Gallicum*.

32 Este ejemplo, además, podría explicarse, en nuestra opinión, si tomamos como punto de referencia el municipio de Sagunto, representado con el topónimo en ablativo, y suponemos que la reseña en acusativo pudiera indicar la existencia de alguna estación situada a las afueras del núcleo urbano.

no, pues lo habitual sería que un correo recorriese unas 5 millas por hora con una media de unas 50 millas por jornada de viaje. A partir de los valores medios podemos deducir, por tanto, que lo ideal sería que un correo tuviera la posibilidad de realizar una parada cada dos, tres o hasta seis horas de viaje, dependiendo probablemente de las características del territorio.

Para el caso estudiado, el Nordeste peninsular, encontramos que la mayoría de los intervalos oscilan entre las 12 y 24 millas, con algunos valores superiores que llegan a alcanzar las 37 millas, y otros inferiores que no bajan de las 9 millas. En cualquier caso, observamos oscilaciones en los valores medios en función de las zonas:

- Para el tramo de vía comprendido entre *Summo Pyreneo* y *Tarraco*, los intervalos que más se repiten son los de 12, 15, 16 y 17 millas. En consecuencia, la media habitual en este intervalo sería de **15 millas** entre estaciones viarias, que equivaldrían a unas **tres horas de viaje** sin descanso para un correo. No obstante, los valores oscilan entre 9 y 24 millas, con una excepción de 37 millas entre *Praetorium* y *Fines*. Esta distancia aparece en el Itinerario de Antonino y se solventa en los Vasos de Vicarello con el establecimiento de dos *mansiones* intermedias (*Semproniana* y *Arragone*), cuyos intervalos nuevamente son de 17 y 20 millas.
- Para el tramo de vía comprendido entre *Tarraco* y *Valentia*, las distancias aumentan ligeramente, siendo los intervalos más repetidos **22 y 24 millas**, lo que para un correo habitual supondría recorridos de **unas cuatro horas y media sin descanso**. La geografía y el clima en este tramo son, de hecho, más amables que en el tramo anterior. La distancia más corta para el mismo asciende aquí a 16 millas (entre *Sagunto* y *Valentia*, núcleos poblacionales definidos que no habrían necesitado de la existencia de complejos estacionarios específicos). Por el contrario, el intervalo más largo, de 37 millas, se establecería entre *Sub Saltum* y *Dertosa*, cuando se obvian las paradas de *Pinon* (que podría ser tardía) y *Tria Capita*, en una zona donde el recorrido de la calzada todavía presenta dudas.
- Para el tramo de vía comprendido entre *Tarraco* y *Caesaraugusta*, las postas distan entre 12 y 32 millas, con dos excepciones de 46 y 62 millas. No obstante los intervalos más frecuentes son de **18 y 19 millas**, lo que mantiene los espacios sin descanso habituales de un correo vistos en los dos tramos anteriores (**entre tres y cuatro horas** sin posibilidad de parar en una estación viaria). Las

dos excepciones que habrían supuesto una jornada entera de viaje se establecen entre *Tarraco* e *Ilerda* (62 millas) y entre *Osca* y *Caesaraugusta* (46 millas). Sin embargo, no pueden considerarse representativas, ya que forman parte de la ruta del Itinerario de Antonino «*De Italia in Hispanias*» y se solventan en la ruta del mismo itinerario «*Ab Asturica Terracone*», donde se incluyen otras dos *mansiones* para cada uno de los tramos mencionados³³, con intervalos de 17, 13 y 18 millas entre *Tarraco* e *Ilerda*, y 12, 18 y 15 millas entre *Osca* y *Caesaraugusta*.

Variedad de postas: poblaciones y estaciones independientes

Otro aspecto bien documentado dentro del catálogo compilado fue la equitativa variedad entre *mansiones* coincidentes con poblaciones definidas y estaciones viarias independientes localizadas entre municipios. El balance es muy equilibrado, con veintiuna postas independientes y veintidós asentamientos poblacionales, la mayoría de los cuales coincidirían con municipios. La principal diferencia entre unas *mansiones* y otras vendría dada por la existencia o no de un complejo estacionario definido y documentado. Hasta el momento, aquellas coincidentes con municipios o colonias (*Gerunda*, *Blandae*, *Iluro*, *Baetulo*, *Barcino*, *Tarraco*, *Oleastrum*, *Dertosa*, *Sagunto*, *Valentia*, *Ilerda*, *Osca*, *Celsa* y *Caesaraugusta*) no han proporcionado evidencias de estaciones viarias propiamente dichas, ni dentro, ni a las afueras de la ciudad, como sería conveniente. Por supuesto, esta carencia en la documentación arqueológica podría deberse más a cuestiones relacionadas con la gestión del patrimonio y la propia conservación de los restos, que a una ausencia real de dichas estructuras en época antigua. Sin embargo, creemos que también podría deberse al hecho de que cualquier núcleo urbano desarrollado contaría con lugares específicos adaptados a cubrir las necesidades de los viajeros de paso (posadas, albergues, tabernas, termas, letrinas...). Los viajeros oficiales de prestigio, en posesión de *diplomata*, es probable que contaran con la hospitalidad ofrecida por las personalidades del municipio, especialmente los decuriones. En el caso de *Tarraco*, además, contamos con el *Concilium Prouvinciae*, las dependencias del gobernador y, muy especialmente, las del *officium* provincial, que probablemente habría dado cobijo a los mensajeros oficiales de rango militar (como hacían los *castra peregrina* en Roma). No obstante, coincidimos con la idea tradicional que defiende la existencia de postas a la entrada y salida de las ciudades. No las

33 Ad Septimum Decimum y Ad Nouas; y Bortina y Gallicum.

hemos documentado en el ámbito estudiado, pero la lógica y los testimonios clásicos nos invitan a pensar en la presencia de estos establecimientos en los que sería posible estacionar los vehículos, cambiar y dejar a buen cuidado las monturas, etc.³⁴

Mansiones urbanas: extramuros

Las únicas estructuras extramuros en relación con la calzada documentadas en nuestro catálogo se corresponden con termas, letrinas (ya dentro de la ciudad pero junto a las puertas, como veíamos en *Sagunto*) o *uillae*.

En la zona extramuros de *Gerunda*, *Iluro*, *Dertosa*, *Sagunto*, *Ilerda*, *Osca* y *Caesaraugusta* se documentan *uillae*, algunas de tipo monumental como Can Pau Birol, Pla de l'Horta o Torre Llauder. No obstante, a partir de los restos arqueológicos, resulta imposible establecer relación alguna entre estas infraestructuras residenciales y la prestación de servicios a viajeros oficiales. Entre los pocos conjuntos arqueológicos más relacionados con la calzada, a la entrada del núcleo habitacional y con interesantes indicadores de haber podido actuar como algo más que una *uilla* residencial, encontramos el complejo del Clos de la Torre en *Baetulo*. En él se daba una superposición de construcciones de difícil interpretación, una parte de las cuales sobrepasaban la muralla en el punto en que ésta quedó arrasada. Contaba con un patio limitado por el muro Nordeste, aunque los trabajos arqueológicos apenas aportaron datos sobre la naturaleza o características del mismo. Es en una de las estancias de este complejo donde apareció la tabla de hospitalidad entre Q. Licinio Silvano Graniano y los baetulonenses, lo que llevó a plantear que se tratara de la residencia del *praefectus orae maritimae Laetanae*, a pesar de que el documento epigráfico se hallara en un habitáculo secundario interpretado en algún momento como 'trastero'³⁵. Algo más al Norte, pero en relación con el yacimiento del Clos de la Torre, se encontró otra parte del conjunto arquitectónico, en esta ocasión con un gran patio y una piscina o estanque central.

Osca también presentaba un interesante conjunto arqueológico extramuros al municipio, en los actuales solares de la Diputación Provincial y la Delegación de Hacienda, a pocos metros de la antigua muralla. El yacimiento se encontraría claramente en relación con la vía que, procedente de *Ilerda*, se encaminaba hacia *Caesaraugusta*. Se desconoce su función y naturaleza, aunque llegó a plantearse la hipótesis de que pudiera funcionar como *horreum* en época republicana.

Es obvio por los materiales hallados que posteriormente se dio en él algún tipo de habitación hasta el siglo III.

Las termas a la entrada y salida de los núcleos urbanos también son recurrentes en un cierto número de las *mansiones* analizadas. En *Baetulo* uno de los complejos termales se localizaba en las inmediaciones del mencionado complejo arquitectónico del Clos de la Torre. En *Barcino*, aunque el *suburbium* suponía una zona compleja en la que localizar estructuras que pudieran haber actuado como estación viaria, se conoce con detalle el *castellum*, junto a la *Porta Decumana*. Se considera que habría sido un complejo termal pero no es el único, pues junto a la puerta Sureste, también adosados a la muralla por el exterior, se localizan otros baños públicos del siglo I a. e. En *Tarraco*, aunque no se localizara fuera del perímetro de la colonia, se documentan otras termas en la zona del puerto (C/Sant Miquel), otra de las entradas a la ciudad, en este caso, por vía marítima. También en *Valentia*, donde contábamos tres complejos termales, dos se localizaban junto al paso de la vía Augusta por el interior de la colonia y el otro, junto a la parte meridional de la muralla, fuera del marco urbano. En *Osca* tenemos referencias de la posible existencia de unas termas extramuros, supuestamente aparecidas en el siglo XVII en los alrededores de la iglesia de San Vicente el Real, y de otras supuestas segundas termas, también en la periferia de la ciudad, entre las murallas y el río Isuela. No obstante, parece que este último complejo podría corresponder a época musulmana. Por su parte, las termas periurbanas de *Caesaraugusta*, junto a la entrada de Puerta Cinegia, se han asociado a un entorno doméstico y, por consiguiente, privado, igual que las termas de la calle Heroísmo. Estas últimas se emplazarían a pocos metros de la Puerta de Valencia.

Vestigios arqueológicos documentados

Antes de pasar a las estaciones viarias localizadas entre núcleos poblacionales y a las poblaciones de pequeña envergadura (ni municipios, ni colonias) recogidas como *mansiones*, hemos de señalar que en treinta y nueve de las cuarenta y tres postas analizadas se documentan vestigios arqueológicos, aunque la mayoría de ellos corresponden a restos muebles. Además de en los municipios y colonias mencionados, aparecen restos de **infraestructuras** en *Summo Pyreneo*, *Deciana*, *Cinniana*, *Aquae Voconiae*, *Praetorium*, *Semproniana*, *Arragone*, *Fines*, *Antistiana*, *Stabulo Nuovo*, *Ildum*, *Sebelaci* y *Bortina*. Catorce de ellas también ofrecían **restos muebles**, mientras que otras

34 Desconocemos si estas construcciones estarían dotadas de estancias para huéspedes o si tan sólo se ocuparían del cuidado de los animales de tiro y del vehículo en sí mismo,

obligando a los viajeros a encontrar alojamiento dentro de la propia urbe.

35 Font Cussó 1934.

como *luncaria*, *Seterras*, *Sub Saltum*, *Pinon*, *Intibili*, *Ad Nouas*, *Mendiculeia*, *Tolous*, *Caum* o *Pertusa* sólo dejaban constancia de algún testimonio epigráfico o numismático³⁶ o de la presencia de cerámicas u otros vestigios³⁷ en la zona propuesta para la ubicación de la *mansio* o sus inmediaciones.

De las treinta y nueve *mansiones* con documentación arqueológica, treinta y cinco se encontraban pegadas al paso de la vía y sólo treinta y tres poseían un emplazamiento seguro, unánime o aproximado. Ello se debe a que a la hora de identificar las postas de topónimo conocido entran en juego otros factores además de la arqueología, entre los que destacan las distancias ofrecidas por los itinerarios antiguos. Por un lado, existen *mansiones* que no aparecen de manera unánime en todas las fuentes conservadas y aquellas en las que se constatan no ofrecen distancias. Tal era el caso de *Deciana*, *Pinon* y *Rubricatum*, para las que la ubicación propuesta quedaba debidamente razonada en las fichas correspondientes de la base de datos. Otras veces, las distancias recogidas para época clásica no se correspondían con las medidas reales sobre el terreno, como ocurría con *Stabulo Nuouo*, *Ad Noulas* o *Sebelaci*. Ejemplo de ello es que, según el Itinerario de Antonino, *Tarraco* y *Barcenone* distarían 75 millas (111 km), cuando sobre el terreno no contamos más de 98 ó 99 km. De igual modo, tanto el Itinerario de Antonino como los Vasos de Vicarello establecían una distancia de 46 millas (68,12 km) entre *Ildum* y *Sagunto*, mientras que la topografía real de la vía Augusta entre ambos puntos daba un total de 74,5 km.

Otra de las grandes dificultades para la identificación de las estaciones viarias radica precisamente en la existencia de focos de gran riqueza arqueológica, que, sin embargo, no se han estudiado en profundidad. En estos casos, entre los que podríamos reseñar *Ad Noulas Sebelaci* o *Ad Nouas*, sería fundamental llevar a cabo excavaciones concretas y exhaustivas que permitieran dilucidar cuál de los yacimientos topográficamente posibles se habría correspondido con la estación viaria. A pesar de ello, tampoco en todos los casos sería fácil extraer una conclusión definitiva. En este sentido, tuvimos que conformarnos, en varias ocasiones, con reseñar los resultados derivados de prospecciones arqueológicas, lo que nos invitó a centrar nuestra atención sobre la zona en la que habría sido viable situar la infraestructura de posta, pero sin poder certificar la presencia real de dicho complejo.

Características de las estaciones viarias estudiadas a partir de la arqueología

En total observamos que:

- El 26% de las *mansiones* analizadas estaban asociadas a **termas**³⁸.
- Un 14% de las mismas (sin contar aquellas coincidentes con núcleos urbanos definidos) mostraban evidencias de haber podido ser focos de **culto antiguo** a alguna divinidad vinculada a la posta, los caminos o los viajes. Sin embargo, un 37% del total, de nuevo dejando a un lado los municipios y colonias que han evolucionado hasta la actualidad, acabaron albergando o convirtiéndose en lugares de culto cristiano, como **ermitas** (en el caso de *luncaria*, *Cinniana*, *Aquae Voconiae*, *Semproniana*, *Arragone*, *Fines*, *Intibili*, *Sebelaci*, *Ad Nouas*, *Tolous*, *Caum* y *Pertusa*), **monasterios u hospitales medievales de órdenes militares** (como sucedía en *Summo Pyreneo* con el Hospital de Sta. María de Panissars, *Sub Saltum*, con el Hospital del Coll de Balaguer, *Pinon* con Sant Jordi de Alfama y *Tria Capita* con el Hospital del Perelló). No obstante, a diferencia del culto paleocristiano que advertía Corsi en estaciones como *Locri*³⁹, es complicado distinguir si en las *mansiones* analizadas en la vía Augusta, el culto cristiano se habría establecido durante el Bajo Imperio o si bien es resultado de la evolución posterior de la posta.
- Tan sólo tres mostraban algún indicio de presencia militar.
- Sólo cinco documentaban la existencia de **horrea** y todas ellas eran importantes núcleos poblacionales (*Tarraco*, *Valentia*, *Osca*, *Celsa*, *Caesaraugusta*), no estaciones viarias propiamente dichas con una clara función de almacenaje.
- El 42% de las *mansiones* presentaban enterramientos individuales (*Antistiana*, *Ildum*, *Ilerda*, *Mendiculeia* y *Celsa*) o **necrópolis** (*luncaria*, *Cinniana*, *Aquae Voconiae*, *Semproniana*, *Iluro*, *Baetulo*, *Barcino*, *Tarraco*, *Oleastrum*, *Ildum*, *Sebelaci*, *Valentia*, *Pertusa* y *Caesaraugusta*). De ellas, seis dejan constancia del establecimiento posterior de culto cristiano a través de la construcción de ermitas (*luncaria*, *Cinniana*, *Aquae Voconiae*, *Semproniana*, *Sebelaci* y *Pertusa*).
- El 37%, como exponíamos, coincidían con alguna **uilla** en el propio emplazamiento de la *mansio* o la zona circundante, circunstancia que también se daba en Italia en enclaves como *Ad Nouum*,

36 *luncaria*, *Pinon*, *Ad Nouas*, *Tolous*.

37 *Seterras*, *Sub Saltum*, *Pinon*, *Intibili*, *Ad Nouas*, *Mendiculeia*, *Tolous*, *Caum*, *Pertusa*.

38 Aunque seis de las once postas se correspondían con uillae provistas de baños y al menos otras siete coincidían con municipios o colonias.

39 Corsi 2000, págs. 131-132.

Fossis o *Alba Docilia*. Además, cuatro postas (*Deciana*, *Cinniana*, *Aquae Voconiae*, *Palfuriana*) podrían haber sido *praedia* o establecimientos rurales privados a tenor de sus topónimos terminados en *-iana*⁴⁰. De ellas, sólo *Deciana* y *Cinniana* se correspondían con *uillae*.

–En el resto del Imperio se estimaba que la techumbre de las estaciones viarias sería a doble vertiente, con una ausencia mayoritaria de *tegulae* e *imbrices* que sugería la utilización de materiales perecederos para su construcción. Sin embargo, esta no parece ser la norma en el Nordeste de *Hispania citerior*, donde la presencia de *tegulae* es uno de los elementos más destacados en gran parte de los yacimientos arqueológicos analizados.

–En cuanto a los **patios**, fue éste uno de los elementos fundamentales que intentamos singularizar en las infraestructuras halladas, sin embargo, las ocasiones en que ello fue posible, no siempre pudimos asegurar que se tratara de un patio destinado al estacionamiento de vehículos o los trabajos de forja.

Las estructuras más definidas fuera de núcleos urbanos las encontramos en *Praetorium*, *Semproniana*, *Iluro* (Torre Llauder), *Ildum* y *Bortinae*. La *uilla* republicana de Can Rosell (Llinars del Valles), que proponíamos como ubicación de *Praetorium*, contaba con un patio central, dotado de una entrada lo suficientemente amplia como para haber permitido el acceso de vehículos, y dos estancias cuadrangulares cuya disposición nos recordaba a la observada en los vestíbulos de otras *mansiones* provinciales, sobre todo britanas. La *uilla* rústica de Granollers, identificada con *Semproniana*, exhibía dos pórticos pertenecientes a dos patios distintos, alrededor de los cuales se distribuían las estructuras circundantes conformando dos cuerpos separados. También la *uilla* de Torre Llauder, en las inmediaciones de *Iluro*, presentaba dos patios, uno de los cuales se dedicaría a labores artesanales; además de una edificación anexa con disposición similar a los *contubernia* presentes en otras provincias. Este bloque anexo de estancias con decoraciones pictóricas y revestimientos de mármol se interpretó como una posible zona residencial de época republicana o como la propia residencia del *uillicus*, pero, tras lo expuesto hasta el momento, no podemos excluir la posibilidad de que se tratara de un conjunto de estancias para invitados o determinadas personalidades de paso, sobre todo si tomamos en consideración que dicha estructura se localizaba fuera del conjunto arquitectónico principal. Las estructuras excavadas en L'Hostalot, relacionadas con *Ildum*, también presentaban una dis-

tribución interesante aunque poco esclarecedora en cuanto a su funcionalidad. En cualquier caso, Arasa Gil (1989, 772) definió como posible vestíbulo la estancia del sector I denominada B1, aunque faltaban sus lados Norte y Oeste y resultaba imposible adivinar su relación con la nave contigua. De esta construcción también resultaba interesante la división esencialmente tripartita del espacio, aunque resulta imposible dilucidar si habría contado con *tria tecta* o no. También el sector I.2 del mismo yacimiento ofrecía otra infraestructura adyacente a la vía con un patio porticado o peristilo, aunque poco sabemos de la misma dada la parcialidad de los trabajos arqueológicos de urgencia. Para terminar, sólo nos queda reseñar los vestigios hallados en el Barranco de San Jorge II y III, en las inmediaciones de *Bortina*. Dichos yacimientos no se corresponderían con la posta señalada en los itinerarios pero todo apunta a que habrían actuado como estación viaria igualmente. En este caso, sin embargo, no es reconocible ningún espacio que pudiera actuar como patio. En su lugar, la disposición y medidas de las estancias documentadas podrían evocarnos las típicas habitaciones dormitorio, que en este caso formarían parte de las construcciones principales en vez de localizarse en edificaciones anexas.

Estas últimas estructuras podrían corresponderse, por tanto, con las llamadas «estaciones anónimas», entre las que Corsi incluía para Italia ejemplos como Rebibbia, Settecamini o Torrita di Amatrice. Dentro del marco analizado en nuestra Península no hemos dado con muchas infraestructuras correspondientes a esta categoría, es decir, complejos arquitectónicos identificados como estaciones viarias que no aparecen reflejados en los itinerarios antiguos. No obstante, además de los complejos del Barranco de San Jorge (II y III), habría que incluir en esta categoría las termas aparecidas al Oeste de Sagunto, cerca de la vía que se dirigía hacia el interior, y la estratégica *uilla* Mas de l'Arc, situada junto al Arco de Cabanes. Mariturri, por su parte, también se correspondería a este grupo de estaciones viarias anónimas, al menos en la actualidad, ya que es posible que en época antigua contaran con topónimo, aunque no haya llegado hasta nosotros.

En definitiva, no encontramos un modelo arquitectónico claro, evidente y característico para la zona de estudio seleccionada. Las termas, al igual que sucedía en *Britannia* y en muchos complejos itálicos, son uno de los elementos más recurrentes pero no imprescindibles. Tampoco documentamos como norma general la presencia de edificios anexos con *cubicula* de imitación a los *contubernia*, ni la existencia asidua de vestíbulos junto a los accesos de la estación. No aparecen

40 Arnaud 1998.

sistemas de *hypocausta*, fuera de los espacios termales, asociados a estancias-dormitorio, aunque esta circunstancia podría responder a cuestiones climáticas. Ni se observan perímetros defensivos, que, sin duda podemos concluir, se corresponderían a contextos fronterizos como los de algunas zonas de *Germania*. La existencia de uno o varios patios, según exponíamos, no constituye un factor estable, pero, en nuestra opinión, este aspecto concreto podría deberse más a la necesidad de realizar excavaciones extensivas y a largo plazo, en contraposición a las habituales intervenciones de urgencia, que a la ausencia de los mismos en las infraestructuras viarias.

De hecho, queremos insistir en este último punto, que a nuestro parecer, constituye una de las principales lacras para el estudio de las estaciones viarias en nuestra Península. A diferencia de lo observado en otras provincias, como *Britannia*, *Gallia*, *Germania*, o la propia Italia, en *Hispania*, salvo excepciones como Mariturri o *Miaccum*, faltan excavaciones exhaustivas, con sus correspondientes publicaciones, que esclarezcan algunos de los conjuntos arqueológicos aquí reseñados. Tal vez así pudiéramos empezar a delinear el modelo provincial hispánico que probablemente existiría, igual que sucedía en el resto del Imperio. Por el momento, y en vista de los datos arqueológicos de los que disponemos, lo único que podemos afirmar es que la presencia de cursos de agua y la situación estratégica junto a la calzada y en zonas de importancia decisiva para el control de las comunicaciones serían fundamentales para el establecimiento de una estación viaria. Por otro lado, de todos los ejemplos analizados en el ámbito provincial, el marco hispánico parece asemejarse fundamentalmente al itálico, a pesar de la dificultad interpretativa encontrada en numerosas ocasiones y que también es típica de otros contextos geográficos⁴¹. Esta semejanza somera con Italia a la hora de agrupar y catalogar los tipos de estaciones documentadas en la vía Augusta podría deberse tanto al hecho de que *Hispania* fuera la provincia más antigua, como a las similitudes físicas y climáticas derivadas del ámbito mediterráneo.

Cronología

El análisis cronológico de los vestigios arqueológicos documentados mostraba una clara tendencia al abandono de las estaciones viarias hacia el Bajo Imperio. Son muchas las *mansiones* recopiladas que contaban con evidencias de ocupación en época repu-

blicana, con una evolución posterior o continuación durante el cambio de era. A partir de la arqueología, deducimos que es precisamente el siglo I d. e. el de mayor apogeo para estas infraestructuras en la zona analizada. A partir de aquí se observa un decaimiento progresivo durante los siglos sucesivos, aún cuando el 49% de las mismas mantuvieron la ocupación humana más de dos centurias. Es llamativo, además a este respecto, que no parece habitual la creación espontánea de estaciones viarias en enclaves de nueva planta. De las cuarenta y tres *mansiones* recopiladas, tan sólo *Stabulo Nuouo* ofrecía una cronología tardía (siglos IV-V) sin indicios de ocupación anterior, lo que quizás explique su topónimo. Todas las demás, aunque se mantuvieran y evolucionaran con el paso del tiempo, poseían, en su mayoría, orígenes republicanos o de época julio-claudia o flavia.

Continuidad en el tiempo

Con posterioridad, dieciséis de las cuarenta y tres *mansiones* evolucionaron hacia edificaciones de carácter religioso, como ermitas y hospitales medievales, pero también hubo algunas, como *Praetorium*, *Palfuriana*, *Intibili*, *Ildum* o *Ad Nouas*, que derivaron en construcciones medievales de vigilancia (La Torrassa del Moro) o en edificaciones modernas y contemporáneas relacionadas con la acogida de huéspedes o identificadas como 'hostales': el Hostal de Garrofer (*Palfuriana*), el santuario y albergue de la Virgen de la Fuente de la Salud (*Intibili*), el Hostalot (*Ildum*) o el Hostal de la Manxa y el Hostal de Llop (*Ad Nouas*). Curiosamente, ninguna de las mencionadas perduró en época clásica hasta los siglos IV o V. Por el contrario, de aquellas que derivaron en ermitas u hospitales, *Iuncaria*, *Cinniana*, *Aquae Voconiae*, *Arragone* y *Fines* se mantuvieron en uso hasta época tardía; *Semproniana* y *Sebelaci*, hasta el siglo III; y *Sub Saltum*, *Pinon*, *Tria Capita*, *Ad Nouas*, *Caum* y *Pertusa* presentaban evidencias arqueológicas de cronología indefinida. En cualquier caso, contamos treinta y cuatro *mansiones* documentadas en los itinerarios antiguos que evolucionaron hasta núcleos poblacionales actuales: catorce de ellas ya eran colonias o municipios en época antigua y cuatro aparecían documentadas como *oppida*, lo que nos dejaba un total de dieciséis postas que acabaron por convertirse en poblaciones definidas con el paso del tiempo⁴².

Consideraciones finales

Al inicio de nuestro trabajo éramos conscientes de la escasez de vestigios arqueológicos identificados

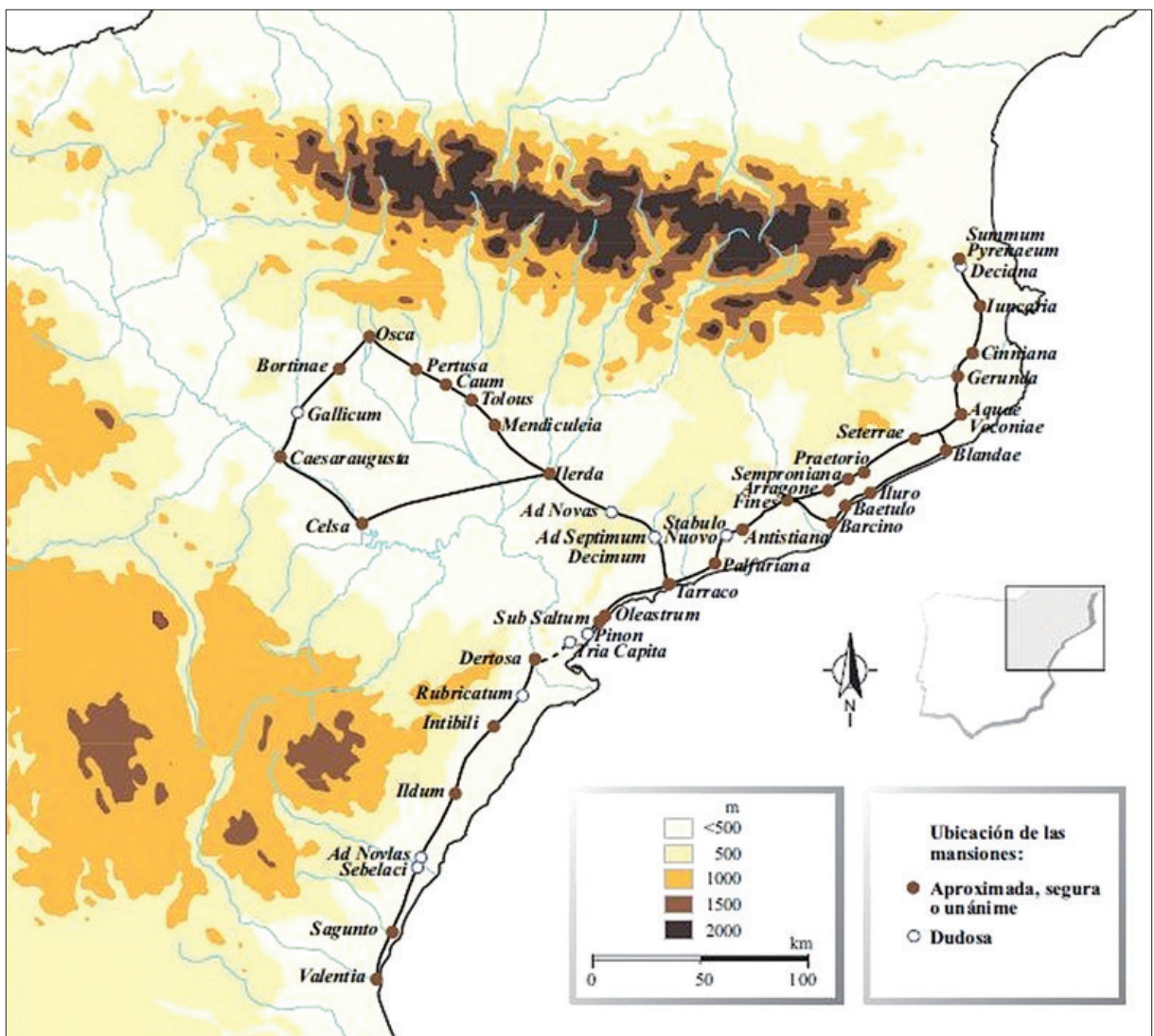
41 Ejemplo de ello son las estaciones de Valesium, Nouaesium, Arae Flauiae...

42 Cinniana, Seterras, Praetorium, Semproniana, Arragone, Fines, Antistiana, Palfuriana, Pinon, Tria Capita, Intibili, Ildum, Sebelaci, Caum, Pertusa y Gallicum.

como estaciones viarias dentro de *Hispania* (apenas tres yacimientos arqueológicos). El avance de nuestra investigación, sin embargo, puso de manifiesto el gran error que supone dar por hecho la ausencia o excepcionalidad de esta tipología arquitectónica en nuestra Península. Es cierto que no pudimos encontrar elementos homogéneos o intrínsecos a las estructuras de las estaciones viarias hispánicas. No obstante, los mismos factores que se tenían en cuenta a la hora de identificar estos complejos en el resto del Imperio pudieron ponerse en práctica en nuestra geografía. Todavía falta ampliar las perspectivas que reducen la mayor parte de las estructuras arquitectónicas rurales a *uillae*, e incluso aceptar la posibilidad de que algunas *uillae* pudieran ejercer funciones más complejas, en relación con las vías junto a las que se erigían, que las tradicionalmente aceptadas.

No podemos afirmar que las estaciones viarias analizadas formarían parte de la *uehiculatio* o el *cursus publicus*, pues no es posible establecer esta relación con la información disponible hasta la fecha. Sin embargo, es evidente que este sistema extraordinario de comunicaciones se habría servido de los complejos viarios existentes siempre que hubiera sido necesario.

Nuestra tesis es prueba evidente de que todavía queda mucho por investigar, muchas incógnitas que desvelar, sobre el tema tratado dentro de *Hispania*. En cualquier caso, consideramos que el marco territorial seleccionado podrá tomarse como punto de partida para ampliar el análisis al resto de la Península Ibérica con el objeto de contrastar similitudes y divergencias, así como otras opciones y opiniones sobre la red de estaciones viarias que tan importante papel desempeñó en el mundo de las comunicaciones antiguas.



Mapa de las cuarenta y tres *mansiones* de la vía Augusta analizadas.

Bibliografía

- ARASA, F. (1989): «L'Hostalot (La Vilanova d'Alcolea, Castelló). Una posible estación de la *Via Augusta*», XIX CNA, 1989, págs. 769-778.
- ARCE, J. (1990): «El *Cursus Publicus* en la Hispania Tardorromana», *Simposio sobre la red viaria en la Hispania romana*, págs. 35-40.
- ARNAUD, P. (1993): «L'itinéraire d'Antonin: un témoin de la littérature du Bas Empire», *Geographica Antiqua*, 2, págs. 33-47.
- (1998): «Les toponymes en *-ianal-ianis* des itinéraires: des villes de Ptolémée aux grands domaines?», en P. Arnaud y P. Counillon (eds.), *Geographica Historica*. Burdeos – Niza, págs. 201-224.
- BLACK, E. W. (1995): *Cursus Publicus: The infrastructure of government in Roman Britain*. BAR British Series 241, Oxford.
- BROTONS, F. (1996): «El Anónimo de Rávena y la trama viaria del Levante español. Ensayo de interpretación y restitución», XXIII CNA, págs. 69-76.
- CAPDETREY, L., NELIS-CLÉMENT, J. (coords.), (2006): *La circulation de l'information dans les états antiques: actes de la table ronde «La circulation de l'information dans les structures de pouvoir antiques»*, Institut Ausonius, Pessac, 19-20 janvier 2002. París.
- CARRASCO SERRANO, G. (2000): «En relación a las vías romanas y mansiones del territorio provincial de Albacete», *ETF (hist)* 13, págs. 455-468.
- CASTELLVI, G., COMPS, J.-P., KOTARBA, J. y PEZIN, A. (dir.), 1997: *Voies romaines du Rhône à l'Èbre: via Domitia et via Augusta*. Documents d'Archéologie Française, 61. París.
- CHEVALLIER, R. (1972): *Les voies romaines*, París, (edición utilizada: 1997).
- CORSI, C. (2000): *Le strutture di Sevizio del Cursus Publicus in Italia. Ricerche topografiche ed evidenze archeologiche*. BAR International Series, 875, Oxford.
- CROGIEZ-PÉTREQUIN, S. (2002): «Le *cursus publicus* et la circulation des informations officielles par voie de mer», *Collection de l'École française de Rome*, 297, págs. 55-67.
- CUNTZ, O. (1929): *Itineraria Romana*, Berlín.
- DESJARDINS, E. (1864-1874): *La Table de Peutinger*. París.
- DI PAOLA, L. (1999): *Viaggi, trasporti e istituzioni: studi sul cursus publicus*. Messina.
- ESTEVE, F. (2003): *La vía romana de Dertosa a Saguntum*. Castellón.
- FERNÁNDEZ CASTRO, M.C. (1982): *Villas romanas en España*. Madrid.
- FONT CUSSÓ, J. (1934): «Una troballa arqueològica singular», *Butlletí de l'Agrupació Excursionista Badalona*, noviembre-diciembre.
- GARCÍA PRÓSPER, E., GUÉRIN, P., DE MADARIA, J.L. y SÁNCHEZ PÉREZ, P. (eds.) (2006): *Catastros, habitats y vía romana*. Generalitat Valenciana, Valencia.
- GRAEN, D. (2007): «O sítio da Quinta de Marim (Olhão) na época tardo-romana e o problema da localização da *Statio Sacra*», *RPA*, 10, 1, págs. 275-288.
- GUÉDON, S. (2010): *Le voyage dans l'Afrique romaine*, Burdeos.
- HAGEN, V.V. (1969): *Les voies romaines*. París.
- JIMÉNEZ GUIJARRO, J. (2008): «El yacimiento roano de El Beneficio (Collado Mediano, prov. Madrid) y la *mansio* de *Miaccum* de la vía XXIV del Itinerario de Antonino», *Madrider Mitteilungen*, 49, págs. 354-387.
- KLEBERG, T. (1957): *Hotels, restaurants et cabarets dans l'antiquité romaine*. Bibliotheca Ekmaniana Universitatis Regiae Upsaliensis, Uppsala.
- KOLB, A. (2000): *Transport und Nachrichtentransfer im römischen Reich*. Berlín.
- MAGALLÓN BOTAYA, M.^a A. (1987): *La red viaria romana en Aragón*. Zaragoza.
- (coord.) (1999): *Caminos y comunicaciones en Aragón*. Zaragoza.
- MILLER, K. (1916): *Itineraria Romana*. Leipzig.
- MITCHELL, S. (1976): «Requisitioned transport in the Roman Empire: a new inscription from Pisidia», *JRS*, 66, págs. 106-131.
- MOLLO MEZZENA, R. (1995): «Le mansiones romane in Valle d'Aosta», en *Dove si cambia cavallo*, págs. 173-185.
- MOROTE BARBERÁ, J.G. (2002): *La vía Augusta y otras calzadas en la Comunidad Valenciana. Vol. I (texto) y II (documentación gráfica)*. Real Academia de Cultura Valenciana, sección de Prehistoria y Arqueología. Serie arqueológica, 19. Valencia.
- NELIS-CLÉMENT, J. (2000): *Les «Beneficiarii»: militaires ed administrateurs au service de l'empire (Ier s. a.C. – VIe s. p.C.)*. Burdeos.
- (2006): «Les *stationes* comme espace et transmission du pouvoir», en A., Kolb, (ed.), *Herrschaftsstrukturen und Herrschaftspraxis. Konzepte, Prinzipien und Strategien der Administration im römischen Kaiserreich*. Berlín, págs. 269-298.
- NÚÑEZ, J., y SÁENZ, P. (2005): «Una *mutatio* de la vía *Ab Asturica Burdigalam* en Mariturri (Vitoria/Álava)», *AEA*, 78, págs. 189-207.
- PALLÍ AGUILERA, F. (1985): *La vía Augusta en Cataluña*. Bellaterra.
- PARKER, J. (1978): «Inns at Pompei. A short survey», *Cronache Pompeiane*, IV, págs. 5-53.
- PARTHEY, G., y PINDER, M. (1860): *Rávenatis Anonimo Cosmografia et Guidonis Geographica*. Aelen.
- PFLAUM, H.G. (1940): *Essai sur le Cursus Publicus sous le Haut-Empire romain*. París, 1940.
- RAMSAY, A. M. (1925): «The speed of the Roman Imperial Post», *JRS*, 15, pp. 60-74.
- REED, W. (1978): «Pattern and purpose in the Antonine Itinerary», *AJPh* XCIX, págs. 226-254.
- RODRÍGUEZ COLMENERO, A. (2005): «Las nuevas *Stationes Lucensis et Brigantina* en el Finisterre ibérico del Imperio Romano», *Acta Paleohispánica IX, Paleohispánica 5*, págs. 873-892.
- ROLDÁN HERVÁS (1975): *Itinererai Hispana: fuentes antiguas para el estudio de las vías romanas en la Península Ibérica*. Madrid.
- WESSELING, P. (1735): *Itinerarium Antonini*. Amsterdam.