

ITINERA LOQUUNTUR. LOS CONTENIDOS HISTÓRICOS DE LOS ANTIGUOS CAMINOS

ANTONIO C. LEDO CABALLERO
(Universidad de Valencia)

«La región septentrional es muy fría por ser accidentada en extremo, y por estar al lado del mar se halla privada de relaciones y comunicaciones con las demás tierras, de manera que es muy poco hospitalaria. Así es el carácter de esta región»

Estrabón, III,1,2 (C. 137).

SUMMARY

The roads, one of the first and most transcendental activities which man carries out on his surroundings, often are an authentic historical document which provides valuable information on a variety of aspects: political, social, economical, ideological... The object of this paper is to make Known some of the keys to obtain such information.

La conocida referencia estraboniana a las regiones norteñas de la Península Ibérica, que podría completarse con aquélla que describe el carácter de los habitantes de estas tierras¹, puede servirnos como introducción a nuestro objetivo, que no es otro que el de intentar demostrar cómo los caminos antiguos, o mejor, las redes viarias antiguas, constituyen un precioso documento al que la falta de una relación directa con la naturaleza escrituraria no resta un ápice de

¹ Estrabón, III, 3, 8 (C. 155): «... y esta dificultad de comunicaciones les ha hecho perder toda sociabilidad y toda humanidad».

valor a la hora de analizar y comprender muchas de las facetas que conforman el devenir histórico.

La primera idea que comúnmente asociamos al concepto abstracto de «camino» es la de la accesibilidad. En tanto que un camino permite acceder a un territorio, se constituye en la primera de las intervenciones posibles sobre aquél y pasa a ser la base necesaria para casi todas las restantes intervenciones posibles, de manera que «la red viaria de cada época puede considerarse, a ciertos efectos, como la expresión sintética e ilustrativa de la manera de ocupar el territorio propia de cada civilización»². Por otro lado, no podemos considerar los caminos como simples líneas de enlace entre dos lugares más o menos lejanos, a la manera de nuestras modernas carreteras, aunque éste haya sido el enfoque de muchos trabajos preocupados únicamente por estudiar los restos físicos de las vías antiguas, las obras de fábrica a ellos asociadas y poco más, olvidando que un camino antiguo debe contextualizarse en todo momento dentro del territorio que atraviesa y al que acaba modificando.

Si aceptamos que los estudios de geografía histórica son imprescindibles para «reconstruir, de una forma científica y lo más aproximadamente a la realidad posible, la vida en los más importantes de sus aspectos»³ y, dentro de aquéllos, abordamos las redes viarias atendiendo no sólo al trazado en sí de las mismas, sino incidiendo también en las relaciones que se establecen a partir de ellas, podremos concretar ya los aspectos para los que las vías de comunicación constituyen una base fundamental de estudio.

Resulta casi innecesario repetir el papel que juega la red viaria, incluyendo aquí tanto rutas naturales o «caminos intemporales»⁴ como vías construidas por el hombre, en los procesos de aculturación. Dentro de éstos, la romanización, en tanto que consecuencia de la expansión de la potencia con la que el sistema viario llegó a su punto culminante en la Antigüedad, se ha convertido en un ejemplo paradigmático, hasta tal punto que la densidad de la red viaria de una comarca puede considerarse como el exponente más claro de su romanización⁵.

Si bien se ha llegado a afirmar que «las vías fueron uno de los medios de los que se valió el gobierno de Roma para forjar una ciudadanía universal por cima de todo localismo»⁶, lo cierto es que en un principio fueron las simples perspectivas imperialistas las que determinaron el acondicionamiento de la red anterior o la creación de nuevas rutas. Este valor estratégico está documentado desde los primeros momentos de la expansión romana. Las primeras vías de las que tenemos noticia tenían como objetivo comunicar, de la forma más directa, la capital del Tíber con las colonias militares que fueron consolidando su dominio en la península itálica⁷.

En efecto, las vías permiten el movimiento rápido de las unidades militares y de su avituallamiento, por eso su trazado nos revela el valor estratégico de los distintos territorios. Los ejemplos podríán multiplicarse: la vía Domitia aseguraba desde el s. II a.C. las comunicaciones entre Italia e Hispania, al mismo tiempo que estableció las bases para la distinta intensidad de

2 A. Soria y Puig, «Las redes de caminos antiguos. Una aproximación probabilística y cartográfica», *Encuentros sobre el Tajo: el territorio y las comunicaciones. Cuadernos de San Benito* 3 (1992) 109-117.

3 J.M. Roldán Hervás, *Iter ab Emerita Asturican. El camino de la Plata*, Salamanca 1971, p. 15.

4 A. Leroi-Gourhan, *L'home et la matière*, Paris 1971, pp. 157 y ss.

5 A. Rodríguez Colmenero, *La red viaria romana del SE de Galicia*, Valladolid 1976, p. 64. Véase también M^a A. Magallón Botaya, *La red viaria romana en Aragón*, Zaragoza 1987, p. 15.

6 G. Menéndez Pidal, *España en sus caminos*, Madrid 1992, p. 41.

7 V. Chapot, *Dictionnaire des Antiquités grecques et romaines de Daremberg-Saglio*, Tomo V, s.v. *Via*, 783.

romanización entre el Sur y el Norte de la Galia⁸. La vía entre Burdeos y Pamplona tuvo como primer objetivo el poder dominar el foco de resistencia de la Aquitania meridional⁹.

Y tras la conquista militar, la explotación económica, aspecto éste en que, para algunos autores, las vías de comunicación juegan su papel más decisivo, pudiéndose determinar la prosperidad económica en relación directa con la importancia del tejido viario¹⁰. De hecho, existe una íntima conexión entre el estado de las rutas y la actividad económica general; la historia económica de Roma es también la historia de sus vías de comunicación¹¹. Éstas fueron trazándose muchas veces de cara a la explotación y control de materias primas y lugares de abastecimiento¹² y son, además, fundamentales para la política fiscal de Roma. No hay que olvidar que existe una interpretación del más famoso itinerario antiguo llegado a nuestros días, el Itinerario de Antonino, según la cual este documento tiene una relación directa con la percepción de la *annona*¹³. Pero va a ser en los aspectos puramente comerciales donde el estudio de las redes viarias se manifiesta como un valioso instrumento de interpretación.

La estrecha vinculación entre las vías y el comercio se remonta a la génesis misma del proceso neolitizador en tanto que el proceso de circulación de personas y objetos se relaciona con el progreso agrícola, en concreto con la eliminación de las grandes masas forestales¹⁴. El dios romano vinculado a los caminos, el equivalente al Hermes griego, recibe el nombre de Mercurio, cuya etimología es común a *merx* (mercancía), *mercari* (traficar), etc. Y aunque existe toda una corriente de investigación que defiende el escaso valor comercial de las rutas terrestres en favor del tráfico marítimo y fluvial¹⁵, llegando a afirmar que los medios de transporte terrestre fueron el mayor fracaso de la tecnología antigua¹⁶, lo cierto es que el estudio de las redes secundarias, aquellas que normalmente se establecen en torno o a partir de una gran vía de alto interés político o económico, está permitiendo comprender con mayor exactitud el sistema de interrelaciones socio-económicas y culturales que una calzada crea en su territorio. Una buena demostración la tenemos en el hecho de que muchas de las mansiones de las grandes rutas, además de servir de base a toda esa «infraestructura» caminera de la que nos habla Chevallier¹⁷, cumplían con la función de nudo de comunicaciones desde los que se desplegaban

8 F. Kolb, *La ciudad en la Antigüedad*, Madrid 1992, pp. 223 y s.

9 E. Barrena Osoro, *Historia de las vías de comunicación en Guipúzkoa. I. Antigüedad y Medioevo*, San Sebastián 1991, p. 36.

10 J.M. Roldán Hervás, *Itineraria Hispana. Fuentes para el estudio de las vías Romanas en la Península Ibérica*, Valladolid 1975, p. 9.

11 R. Chevallier, *Les voies romaines*, Paris 1972, p. 236.

12 J.A. Abásolo Álvarez, *Las vías romanas de Clunia*, Burgos 1978, p. 1.

13 D. van Berchem, «L'annone militaire dans L'Empire Romain au IIIe siècle», *Mémoires de la Société Nationale des Antiquaires de France*, 1936, pp. 117-201. Id., «Los Itinerarios de Caracalla y el Itinerario de Antonino», *El Miliario Extravagante* 29 (Octubre 1990) 2-6. Véase también, Chevallier, *op. cit.*, pp. 211-212.

14 R. Chevallier, *op. cit.*, p. 1.

15 H.C. Schneider, «Die Bedeutung der römischen Strassen für den Handel», *Münsterschen Beiträge zur Antiken Handelsgeschichte (MBAH)* 1, 1982, pp. 85-96.

16 G. Raepsaet, «Aspect de l'organisation du commerce de la céramique sigillée dans le Nord de la Gaule au IIe siècle de notre ère I: les données matérielles», *MBAH*, VI, 2 (1987) 1-29. El trabajo defiende, no obstante, el valor comercial de las rutas terrestres y ofrece abundante bibliografía sobre esta controversia histórica.

17 *Op. cit.*, pp. 234-235.

caminos¹⁸ y como puntos de redistribución de productos comerciales¹⁹. Este valor se pone especialmente de manifiesto en los estudios de arqueología espacial, pues una de sus aportaciones más relevantes a la hora de analizar un territorio relacionado con una realidad histórica determinada es, precisamente, la referida a los procesos de producción y circulación de excedentes²⁰. Entre los primeros destaca la producción cerámica, actividad en la que tendrían especial incidencia las vías de comunicación para la implantación exacta de los talleres de cara a la posterior redistribución comercial. Esta estrecha relación está demostrada tanto para los grandes complejos industriales como para aquellos más modestos que surtirían regiones menos extensas²¹. En el estudio de la distribución de estos productos el conocimiento del trazado viario es un elemento fundamental, como ha hecho J. Montesinos, estudiando la distribución de la Terra Sigillata en Valencia, Ilici y Saguntum en función de su origen²². En un trabajo anterior apuntamos ya la hipótesis de que la red viaria fuera un factor clave para explicar la mayor importancia de los productos hispánicos en el núcleo valentino²³.

Por otro lado, las rutas constituyen también el hilo conductor a la hora de poder determinar los lugares especialmente significativos para las funciones de intercambio. De hecho, un primer paso para determinar la distribución geográfica de las influencias comerciales es el de poner en relación el área de influencia de un mercado a partir de su red de distribución²⁴. Ya mencionamos el papel que ciertas mansiones realizaban en este sentido; R. Chevallier ha puesto de manifiesto el antiguo valor de las encrucijadas como lugares de celebración de ferias (foires) comerciales²⁵. F. Kolb menciona los *fora* de la Hispania noroccidental, situados junto a las vías de comunicación, como ejemplo de mercados — centros de administración en áreas escasamente urbanizadas²⁶. Por contra, en aquellas regiones con una trama urbana suficiente eran los núcleos de población más importantes los que aglutinaban las funciones de redistribución de aquellos bienes que se producían en su región de influencia y que eran canalizados por los caminos²⁷. Éstos, pues, son un indicador fundamental a la hora de establecer una jerarquía entre los distintos asentamientos, pues no cabe duda de que una red centralizada convergerá siempre en aquel punto en torno al cual se ordena un territorio, manifestándose de nuevo que «la historia de los caminos es inseparable de la historia del territorio o de una visión territorial de la

18 S. Haba Quirós, V. Rodrigo López, «La Vía de la Plata entre las mansiones Rusticiana y Caecilius Vicus: la calzada en relación con el asentamiento», *Simposio sobre la Red Viaria en la Hispania Romana* (en lo sucesivo *SRVHR*), Tarazona, 24-26 septiembre de 1987, Zaragoza 1990, pp. 241-252.

19 M^a A. Magallón Botaya, *op. cit.*, p. 91.

20 C. Choclán Sabina, M. Castro López, «La distribución de los asentamientos mayores durante época flavia», *Studia Historica* IV-V, 1 (1986-87) 145-160.

21 G. Raepsaet, *loc. cit.*; L.C. Juan Tovar, «Alfares y vías de comunicación en la Hispania romana. Acercamiento a una relación», *SRVHR*, pp. 293-299.

22 *Terra sigillata en Saguntum y tierras valencianas*, Sagunto 1991, pp. 212 y 234.

23 A.C. Ledo Caballero, «Una vía antigua entre Liria (Valencia) y Barracas (Castellón)», *Actas del XXII Congreso Nacional de Arqueología* (en prensa). Esta vinculación parece especialmente válida para los productos elaborados en los talleres de Bronchales (Teruel), que carecen de una vía fluvial próxima, a diferencia de los productos riojanos.

24 G. Raepsaet, *loc. cit.*

25 *Op. cit.*, p. 3.

26 *Op. cit.*, p. 255.

27 En este sentido son especialmente ilustrativas las aplicaciones de la teoría del Lugar Central a la arqueología espacial. Véase F. Burillo Mozota, *El valle medio del Ebro en época ibérica*, Zaragoza 1980, pp. 309 y ss.

historia»²⁸. En este caso, la trama viaria se erige en directriz para analizar la estructura de poblamiento.

En un reciente y sólido trabajo sobre las vías de comunicación en Guipúzcoa, E. Barrena se lamenta de que, tradicionalmente, los estudios sobre caminería medieval se centraran únicamente en intentar demostrar el paso por aquellas tierras de un ramal de la gran ruta de peregrinación jacobea, menospreciándose así «una atención a la realidad social guipuzcoana y, por ende, a la organización del territorio correspondiente a tal realidad»; dicho enfoque tiene como resultado el que «los caminos parecen producto de generación espontánea»²⁹.

Esta vinculación de la red caminera con la estructura de poblamiento y, por ende, con la realidad político-administrativa de un territorio, se manifiesta desde momentos muy tempranos y permite reforzar conclusiones de carácter cronológico, sobre todo a la hora de comprobar cómo un núcleo concreto se erige como «capital» o polo estructurador de una región en una época determinada: y eso se aprecia desde la península de Anatolia, donde bajo la red que se articula en torno a Constantinopla puede rastrearse otra anterior con centro en la Capadocia norte³⁰, hasta en el cuadrante nororiental de Hispania, donde M^a A. Magallón ha demostrado cómo el territorio se articula sucesivamente en torno a tres núcleos diferentes, Ilerda, Celsa y Caesaraugusta, modificándose al unísono los esquemas viarios³¹.

Las vías de comunicación son, al mismo tiempo, consecuencia y causa del poblamiento, de tal manera que pueden establecerse dos secuencias de interdependencia: aquella en la que la elección de puntos de asentamiento es tributaria de la red caminera, y aquella otra en la que esta última se modifica atendiendo a un esquema urbano preexistente³². Este hecho encuentra perfecta confirmación en los trabajos de campo. Chevallier apunta que una vía antigua atraviesa siempre sin inflexiones cualquier núcleo de habitación que se haya formado sobre ella. Por otro lado, el fenómeno conocido como «pata de oca» (una serie de ramales divergentes desde las entradas de la población) permite datar una red secundaria a partir, y nunca antes, del momento de aparición de un núcleo habitado³³. Como resulta evidente, todos estos datos nos ofrecen valiosos puntos de referencia a la hora de analizar, sobre todo desde un punto de vista diacrónico, la historia de un territorio.

Hay incluso ejemplos de cómo el estudio de una supuesta vía antigua induce, no ya a intentar comprender la vertebración de una zona, sino incluso a localizar ciudades antiguas; es lo que hizo Eduardo Saavedra, quien estudiando el tramo de calzada entre Uxama y Augustobriga llegó a fijar, en 1853, el emplazamiento definitivo de Numancia. Por otro lado, la publicación de sus conclusiones³⁴ marca el inicio de la auténtica investigación viaria de época romana en la Península Ibérica. No obstante, el tratar de identificar ciudades antiguas a partir de las grandes vías romanas resulta a todas luces desaconsejable. El tantas veces citado Chevallier ya advierte que, por regla general, las grandes rutas imperiales evitan los núcleos anteriores a ellas, «indife-

28 A. Soria y Puig, *loc. cit.*

29 E. Barrena, *op. cit.*, p. 21.

30 S. Reinach, *Dictionnaire des Antiquités grecques et romaines de Daremberg-Saglio*, Tomo V, s.v. *Via*, 779.

31 *Op. cit.*, pp. 19-20 y 71 y ss.

32 E. Barrena, *op. cit.*, pp. 121-122.

33 R. Chevallier, *op. cit.*, p. 132.

34 «Descripción de la Vía romana entre Uxama y Augustobriga», *Memorias de la Real Academia de la Historia* IX, 1879 (repr. 1963).

rentes a los intereses locales y pequeñas aglomeraciones»³⁵, afirmación que se apoya en los consejos de Columela (*De Agricultura*, I, III, 3) en el sentido de que una villa debe establecerse cerca, pero no al borde de las grandes vías. Así pues, son las redes secundarias las que realmente aparecen como el elemento objetivo que polariza en torno a sí el sistema de asentamientos, sobre todo referido a núcleos menores dentro de horizontes territoriales limitados. Y si bien es cierto que muchas veces nuestra principal orientación a la hora de determinar el trazado de una vía antigua viene dada por la situación de los distintos yacimientos³⁶, es indiscutible que, a su vez, la determinación de las líneas de comunicación, nos proporcionarán la clave para completar nuestros conocimientos sobre el esquema de asentamientos de una zona.

Otro de los fenómenos históricos vinculados al estudio de las vías de comunicación es el de la explotación agrícola, pues se tiene ya como averiguada la idea de que son aquéllas el elemento en torno al cual se estructura el paisaje agrario. Este hecho es especialmente evidente por lo que respecta a las centuriaciones romanas, puesto que, debido a la extraordinaria pervivencia de caminos y lindes, sancionados religiosamente en tiempos antiguos³⁷ y jurídicamente en épocas posteriores, son los caminos interiores el principal apoyo de cualquier búsqueda del catastro romano, normalmente atendiendo a cómo se articula una red de comunicaciones concreta: trazado octogonal, en paralelo o en bayoneta³⁸. Y aunque esta organización sistemática del espacio agrícola que supone una centuriación romana se realiza normalmente para atender a un grupo asentado en un núcleo urbano, no necesariamente una fundación colonial³⁹, no falta el caso en el que la centuriación se efectúa para servir a un hábitat disperso, tal y como ocurre con la detectada en el altiplano de Jumilla y Yecla. En este caso sí que es la estructura viaria el único indicio que permite identificar el catastro⁴⁰.

Asimismo, los límites entre diferentes unidades administrativas pueden ser detectados a partir del estudio de las vías antiguas, tal y como documentan las fuentes: Tito Livio (XXXIX, 27) atestigua que un antiguo camino real fue tomado como frontera entre dos estados. La vía Pisoraca-Iuliobriga actuó como límite entre el territorio de esta última ciudad y los *prata* de la *Legio IIII Macedonica*. Actualmente, este mismo límite establece la separación entre las provincias de Palencia y Cantabria⁴¹; se consagra así el fenómeno profusamente repetido de que las vías romanas han funcionado, en numerosas ocasiones, como límites administrativos de unidades posteriores (normalmente términos municipales), siendo éste uno de los argumentos empleados para su identificación.

Un último aspecto al que no se le ha prestado demasiada atención es el de la relación de los caminos con el mundo religioso en tanto que el propio camino en sí no está exento de cierta connotación sobrenatural y puede ayudar a la hora de reconocer algunos elementos materiales de la religiosidad de un grupo.

35 *Op. cit.*, p. 130.

36 J.A. Abásolo, *op. cit.*, p. 5; id. «El conocimiento de las vías romanas. Un problema arqueológico», *SRVHR*, 7-20; R. Chevallier, *op. cit.*, p. 131.

37 Toutain, J. Daremberg-Saglio, Tomo V, s.v. «*Terminatio, termini*», 122.

38 V.M. Roselló Verger, «El catastro romano en la España del Este y el Sur», *Estudio sobre Centuriaciones Romanas en España (ECRE)*, Madrid 1974, pp. 9-33.

39 E. Ariño Gil, *Centuriaciones romanas en el valle medio del Ebro. Provincia de La Rioja*, Logroño 1986, p. 63.

40 A. Morales Gil, «Tres ejemplos de 'centuriatio' en el altiplano de Jumilla-Yecla», *ECRE*, pp. 69-82.

41 J.M. Iglesias Gil, J.A. Muñiz Castro, *Las comunicaciones en la Cantabria romana*, Santander 1992, p. 190.

La relación de los caminos con el mundo de lo sobrenatural parece atestiguar desde el calcolítico, con la asociación de monumentos funerarios a las vías naturales de comunicación (en relación, seguramente, a las creencias de que las almas de los difuntos recorren un camino hasta la entrada o la llegada al otro mundo; de que hay espíritus destinados a vagar indefinidamente, etc.). En nuestro país se han encontrado menhires y túmulos muy próximos a la vía Pisoraca-Iuliobriga, ruta natural de penetración transformada en calzada en época romana⁴². En este sentido, parece ser que los primeros elementos de señalización situados en los caminos fueron monumentos religiosos⁴³. Una primera explicación de este carácter mágico-religioso de los caminos podría basarse en la relación entre aquéllos y los astros, subordinada a las necesidades de orientación. Asimismo, los pasos impuestos por la orografía, las rutas naturales, parecen adquirir también connotaciones sobrenaturales a juzgar por la cercanía a las mismas de los más importantes santuarios ibéricos⁴⁴.

Un elemento especialmente cargado de valor religioso son las encrucijadas. En ellas se adoraba, en el mundo griego, a Hécate y a Hermes⁴⁵, cuyo nombre interpretan los filólogos como «montón de piedras»⁴⁶, en referencia a las primitivas señalizaciones que también se asociaron al culto del Mercurio romano hasta la baja antigüedad⁴⁷. En la Península Ibérica puede rastrearse el culto a divinidades relacionadas con los caminos en época prerromana. Contamos con dos inscripciones donde aparece un dios *Mentoviacus*, supuestamente vial⁴⁸. Para Taboada Chivite, en Galicia, donde se ha mantenido la costumbre de formar montones de piedras (amilladoiros) en las encrucijadas, los lares viales romanos, cuyo culto aparece repetidamente atestiguado en tierras galaicas, suplantarían, por su isomorfismo cualitativo, a unas divinidades autóctonas de los caminos. Por otro lado, en Galicia se siguen realizando prácticas en las encrucijadas relacionadas con el deseo de curación, sobre todo de niños, lo que nos habla del carácter salvífico de estos puntos⁴⁹, cuya religiosidad se ha venido manteniendo con la costumbre de colocar cruceros, una de las muchas manifestaciones de la cristianización de lugares paganos y que alcanza a los mismos miliarios, que se ven sustituidos o coronados por cruces⁵⁰, por los llamados «postes de las ánimas»⁵¹, o incluso por iglesias⁵².

Pero es precisamente esta perduración de los antiguos lugares de culto bajo aspectos distintos lo que proporciona a las vías de comunicación un cierto valor para poder rastrear la existencia de antiguos lugares sacros. Dejando a un lado la conocida relación, en el mundo

42 *Ibidem*, p. 190 y nota 391.

43 A. Leroi-Gourhan, *op. cit.*, pp. 157 y ss.

44 P. Lillo Carpio, «Las vías de comunicación en época ibérica», en *Los caminos de la Región de Murcia. Función histórica y rentabilidad socioeconómica*, Murcia 1989, pp. 85-100.

45 Teofrasto, *Caracteres*, XVI, 13.

46 K. Prum, *La religión de los griegos*, Madrid 1960, p. 25; D. Briquel, «Some remarks about the Greek god Hermes», *The Mankind Quaterly* XXVI (1985) 75-97.

47 San Martín de Braga, *De Correctione Rusticorum*, 7.

48 *CIL* II, 2628 y 5649. J. Taboada Chivite, «Nuevo testimonio del culto a los lares viales en la Gallaecia», *Gallaecia* 2 (1976) 193-200.

49 J.C. Valle Pérez, «Los cruceros en la parroquia de Moruente (Pontevedra)», *Gallaecia* 2 (1976) 201-232.

50 R. Chevallier, *op. cit.*, pp. 55-56.

51 S. Palomero Plaza, *Las vías romanas en la provincia de Cuenca*, Cuenca 1987, pp. 113 y ss.

52 F. Pallí Aguilera (*La Vía Augusta en Cataluña*, Barcelona 1985, pp. 22-23) demuestra la coincidencia de los miliarios con capillas románicas o iglesias dedicadas a Santa Eulalia en Barcelona.

greco-romano, de los caminos y las necrópolis, se ha atestiguado una buena cantidad de ermitas que ya funcionaron como santuarios en la antigüedad: templos de Jarilla, Segura de Toro y Santibáñez el Bajo (Cáceres)⁵³, Castropete y Vega de Caballeros (León)⁵⁴. Palomero Plaza, por su parte, ha sistematizado las características de estos santuarios: junto a vías romanas, alejamiento de núcleos habitados actuales y parajes con agua abundante⁵⁵.

Hasta aquí, este resumen de las posibilidades que nos ofrecen las vías de comunicación de cara a analizar el devenir histórico de territorios y sociedades como si de documentos elocuentes se tratara, con la paradoja de que ellas mismas fueron objeto principal de ciertos textos antiguos que han llegado hasta nosotros: obras de Estrabón, Plinio, Mela y Ptolomeo entre las de carácter geográfico; Itinerario de Antonino, Tabula Peutingeriana, Anónimo de Rávena, Itinerario Burdigalense o Hierosolimitano, Peregrinatio Aetherae, entre los textos de índole específicamente itineraria; entre los de carácter epigráfico destacan, como es sabido, los miliarios que jalonaban las grandes calzadas, con indicación del que se consideraba punto de partida, época de construcción o reparación de la vía y a veces, incluso, el nombre completo de la vía formado por el punto de partida y el de término de la misma. Dentro de este grupo hay que mencionar también ciertos documentos de naturaleza diversa, pero con el denominador común de describir una vía: vasos de Vicarello, columnas de Tongres o Autun y las controvertidas tablillas de Astorga⁵⁶.

No es preciso insistir en la conveniencia de que nuestra disciplina se preocupe en ampliar el concepto de documento y en aplicarlo a todo aquello que, aun careciendo de soporte escrito, irradia y manifiesta multitud de posibilidades de estudio siempre y cuando se analice como parte de sistemas históricos formados por numerosos elementos que se interaccionan entre sí y que ilustran, sobre todo, la vida y evolución de las culturas en los territorios sobre los que se asientan⁵⁷.

53 S. Haba Quirós, V. Rodrigo López, *loc. cit.*

54 M.A. Rabanal Alonso, *Vías romanas en la provincia de León*, León 1988, p. 26.

55 S. Palomero Plaza, *op. cit.*, pp. 201 y ss. Id., «Sobre algunas ermitas y romerías y su relación con la Arqueología y vías romanas de la actual provincia de Cuenca», *II Jornadas de Etimología de Castilla-La Mancha-Ciudad Real*, 1984, pp. 273-287.

56 Para una visión más completa véase J.M. Roldán, *op. cit.*, nota 10, *passim*; R. Chevallier, *op. cit.*, pp. 9-54.

57 A. Soria y Puig, *loc. cit.*