

## **CAPÍTULO 16**

### **VÍAS DE COMUNICACIÓN**

En igual medida que el resto de apartados, las calzadas y caminos también se aprovecharon del medio rupestre para desarrollarse. Sin embargo, la metamorfosis y modernización de muchos de ellos impide cotejar su origen y forma primitiva. Algunos casos sí que se han conservado intactos, bien porque los propios del lugar han seguido empleándolos tal cual, sin modificaciones, o bien porque la erosión y las lluvias los mantienen visibles todavía.

En esta ocasión se hace un repaso a caminos, accesos, calzadas incluso que, para su elaboración final, obligaron al ser humano constructor a tallar y modelar la roca. El monte no supuso ningún obstáculo, y antes de dar un inútil rodeo, se atravesaban y tallaban montes con pasmosa indiferencia. La adquisición de una increíble técnica en el manejo de las herramientas con las que había que modelar la piedra facilitó el desmonte de enormes cantidades de terreno.

Aunque en nuestra contextualización histórica y geográfica se ha adelantado bastante información sobre la estructuración de la red viaria principal regional, en las páginas siguientes se cotejan las novedades que un estudio directo sobre el territorio ha podido aportar a tal cuestión. Se divide la exposición en dos partes, una dedicada a los tramos de mediano y gran recorrido, y, una segunda en la que se hace hincapié en los pequeños caminos.

#### **1. VÍAS DE MEDIANO Y GRAN RECORRIDO**

En definitiva, la breve exposición que se inicia aquí no consiste en plantear un estado de la cuestión general sobre el tema de las vías de la región, sino que se limita a ciertas novedades, obtenidas como resultado de nuestras tareas prospectivas. De ningún modo, se trata de volver a enumerar las vías que cruzaban la región, presentadas a conciencia en los trabajos de González Blanco y Matilla Séiquer<sup>678</sup>, y, resumidas en el capítulo 4 del presente trabajo.

---

678 MATILLA SÉIQUER, G., GONZÁLEZ BLANCO, A., «Vías romanas», *AntCrist*, XV, Murcia, 1998, 183-212.

### 1.1. Calzada ribereña del Éufrates

El proyecto más ambicioso debió ser, sin duda, la calzada ribereña del Éufrates, que unía todas las poblaciones de la orilla derecha de norte a sur. La inundación de 1999 impidió nuestra inspección directa pero se sabe de su existencia y recorrido por las prospecciones de la misión del IPOA. Según éstos<sup>679</sup>, desde la posición opuesta a Qara Qūzāq hasta Qal'at Nāy'm no existía ningún rastro material de vía, aunque los yacimientos romanos que existen entre un punto y otro podrían certificar su presencia en la antigüedad. Por contra, el recorrido entre Qara Qūzāq y la desembocadura del Sāyūr fue mucho más fructífero, constatándose algunos sectores en los que se observaban rastros de talla en la roca. Ya sea mediante tramos rupestres (tallados) o no, la preexistencia de esta vía en época romana es nítida, ya que desde el primer enclave al segundo (y río arriba) los yacimientos romanos y bizantinos son muy numerosos.

Más al norte del estuario del Sāyūr, aunque las prospecciones eran inútiles, debido a la inundación, la presencia de poblaciones de gran entidad arqueológica, y por lo tanto demográfica, constata de nuevo su uso. Aún no existiendo calzadas o vías (que suponemos bajo el agua), el enlace entre Quruq Magāra, al-Jirba, Magāra Sarasat, Tell °Amārna o Ŷarābūlūs se efectuó muy rápidamente gracias a una serie de pequeñas sendas y prácticamente sin zonas de vacío arqueológico. La continuación entre la última de esas poblaciones y Zeugma ya estaba atestiguada por los textos.

### 1.2. Camino Hierapolis-Éufrates (¿Caeciliana?)

Uno de los trazados que mejor perviven al paso del tiempo es el camino que unía Hierapolis con el Éufrates, en el supuesto paso de *Caeciliana*. En la actualidad, la unión entre Manbiy y Ḥammām Ṣagīr se produce por medio de una pista medianamente asfaltada, una gran recta de poco más de veinte kilómetros. Claramente, esta carretera está metamorfoseando una vía de unión entre dos yacimientos romanos de gran importancia.

En su último tramo el camino se bifurca hacia el noroeste, y, reaprovechando el lecho de una vieja rambla, alcanza el Éufrates a los pies de un nuevo enclave arqueológico de época romana, justo frente a Tell Aḥmar. Este ramal al que nos referimos no llega a ninguna aldea actual, por lo que debe ser antiguo, contemporáneo al momento de uso de dicho yacimiento. Finalmente viene a unirse a la vía ribereña del Éufrates.

### 1.3. Camino Hierapolis-Sāyūr

Este camino sigue, en esencia, el recorrido natural del wādī Manbiy. Aunque no se ha documentado ningún tramo de calzada o camino claramente romano, su existencia está atestiguada por una alineación de yacimientos romanos, que, desde Manbiy hasta el Sāyūr, jalonan de manera perfecta sendas orillas del camino: Qaṣr al-Banāt, Yasti, Ḥudūd, Moore 11, Ibrāhīm al-Muṣṭafā, Mūllah Asad, Ṣaṭṭ<sup>680</sup>. Va a unirse perpendicularmente con otra vía natural, el valle del Sāyūr, que al menos desde Dādāt, une esta parte del interior de la región con el río y sus puntos de paso principales.

---

679 *Ibidem*, pp. 204-208.

680 *Cf. supra*, p. 343, figura 255.

#### 1.4. Camino Hierapolis-Éufrates (Qal'at Nāȳm)

El cruce del río a los pies de esta fortaleza medieval estaba asegurado por la presencia de un yacimiento romano-bizantino de cierta consideración. Al otro lado del Éufrates, una espectacular área de canteras, algunas romanas, y una vía de penetración natural hasta la vieja Serre, certificaban dicha costumbre. Una vez certificada esta característica y suponiendo un enlace obvio y directo con Hierapolis, nos propusimos localizar la calzada de unión entre la «Ciudad Sagrada» y este vado. Las prospecciones por la región dieron sus frutos y se constató la superposición parcial entre el actual y el camino antiguo. Desde Qal'at Nāȳm hasta Ŷubb al-Qādir el asfalto fosiliza la vía, pero al llegar a esta población, nace una vieja pista de tierra, prácticamente abandonada al paso del ganado, que llega a un ruinoso caserío denominado Karsī<sup>681</sup>, bajo el que se esconde un asentamiento romano de carácter rural de cierta importancia. El camino continúa desde este punto hasta Kursān y de aquí a Manbiȳ.

La antigüedad de este enlace fue atestiguada por la población de los distintos lugares de paso que lo aceptaban como el camino natural para unir el castillo con Manbiȳ, mucho antes del asfaltado de la actual carretera de Manbiȳ-Ḥayya-Qal'at Nāȳm.

#### 1.5. Camino Dādāt-Éufrates

Aunque ya ha sido adelantado en algún momento, el afluente principal del Éufrates en estas latitudes, el Sāȳūr, se configura como un eje de comunicación en sí mismo. A excepción de una pequeña pista de tierra entre Dādāt y Maýra, fue imposible la identificación *in situ* de algún resto visible de calzada. Sin embargo, la alineación de una serie de poblaciones en ambas orillas de este río (especialmente en la derecha), las citadas Dādāt<sup>682</sup> y Maýra<sup>683</sup>, así como Tujar<sup>684</sup>, Šaṭṭ<sup>685</sup> o finalmente °Ušariyya<sup>686</sup>, atestiguan su uso como vía de comunicación terrestre. Este camino enlazaría el interior de la región con el Éufrates, en especial con el paso de la supuesta Caeciliana, frente a Tell Aḥmar<sup>687</sup>. A esta vía se le unen de manera perpendicular dos ejes, uno Norte-Sur y otro Suroeste-Noreste, ambos provenientes de Hierapolis. El primero enlaza en la misma Dādāt, mientras que el segundo atraviesa las poblaciones de Yasti, Ḥudūd, Ibrāhīm al-Muṣṭafā o Šaṭṭ, por citar algunas.

#### 1.6. Camino Qūzuq-Serre

La profusión de caminos de la orilla derecha no se encuentra en la otra orilla. No es de extrañar si se compara el grado de urbanización tan diferente que existe entre ambos sectores. Una de las pocas excepciones es este camino, más natural que artificial, que aprovechando parcialmente el cauce del wādī Širrīn unía el Éufrates con la vieja Serre. Esta vía de comunicación ha estado ahí desde siempre, y sería complicado darla por camino empleado en época romana, a no ser

---

681 Cf. *supra*, pp. 395-396.

682 Cf. *supra*, pp. 288-289.

683 Cf. *supra*, p. 288.

684 Cf. *supra*, pp. 281-285, figura 191.

685 Cf. *supra*, pp. 280-281.

686 Cf. *supra*, pp. 277-280.

687 Cf. *supra*, pp. 323-327.

por una serie de asentamientos rurales que van jalonando los poco más de cinco kilómetros que separan ambas poblaciones.

### 1.7. Europos-Edesa

Desde el Éufrates se presupone una vía de comunicación directa con Edesa, la capital de Osrhoene. Seguramente existan otros caminos que desde Şirrīn o Tell Aḥmar lleguen a dicha ciudad. Sin embargo, la casualidad quiso que se descubriera un camino de unión entre Europos y el interior septentrional de la Mesopotamia, seguramente Edesa. La carretera que bordea la frontera con Turquía y que une las actuales Ẏarābūlūs y °Ayn al-°Arab está jalonada por pequeños yacimientos romanos, Būbān<sup>688</sup>, Horōrt<sup>689</sup>, Zūr Magāra<sup>690</sup> y la propia Ẏarābūlūs<sup>691</sup>. Esta extraña alineación debe motivarse a la existencia previa de un camino antiguo, seguramente, y como todos, previo a la llegada de los romanos. Este eje se une directamente con la vía ribereña del Éufrates, dirección Zeugma al norte e Hierapolis al sur.

## 2. CAMINOS Y CALZADAS DE PEQUEÑO RECORRIDO

Hasta ahora se han presentado las novedades respecto a caminos de largo recorrido, es decir, las uniones entre dos ciudades o poblaciones distintas. En el apartado que se desarrolla a continuación se exponen aquellos pequeños recorridos, habituales y cotidianos, que el habitante de una misma población efectuaba en las distancias más cortas.

### 2.1. Calzada de al-Jirba

Mucho menor, pero respondiendo a un mismo principio, es el tramo de calzada descubierto en al-Jirba<sup>692</sup>. La antigua población romana se había emplazado rambla adentro, pero quedaba comunicada con la línea del Éufrates mediante un camino paralelo a la rambla y dispuesto por su margen izquierda. En algunos tramos dicho camino no necesita de tallado, ya que la ladera del monte se adecua perfectamente a la horizontalidad indispensable y simplemente es limitado por pedrizas a uno y otro lado. Pero la topografía es caprichosa y en un pequeño tramo del camino la ladera tuvo que ser literalmente atravesada para continuar con la dirección, orientación y pendiente previstas. Este vaciado se alarga durante un trayecto de 21'5 m y una anchura de 3'10 m. La potencia de monte que tuvo que ser eliminada para llegar al nivel pretendido fue variable, dependiendo de la ladera, existiendo máximos de 2'15 m de potencia y puntos donde apenas fue necesario aplanar unos centímetros.

### 2.2. Caminos de al-Jirba

No obstante, a la hora de elaborar caminos y accesos las labores más preciosistas las encontramos cuando los maestros canteros emprendieron el tallado de escaleras y escalinatas. Las

---

688 Cf. *supra*, p. 432.

689 Cf. *supra*, pp. 432-433.

690 Cf. *supra*, p. 433.

691 Cf. *supra*, pp. 225-226.

692 Cf. *supra*, pp. 267-268, figura 175.

hay de todo tipo, siendo muy comunes los tres o cuatro escalones que dan acceso a una sala específica de un monasterio, como la de acceso a MS/6<sup>693</sup>. Sin embargo, donde mejor se refleja la soberbia y atrevimiento de los especialistas es en las grandes escalinatas.

Resulta espectacular el deambular por el monte, prácticamente desierto, y de la nada, ver surgir la escalinata monumental que unía MS/17 con MS/19<sup>694</sup>. Se trata de dos tramos, uno con dirección Suroeste-Noreste (perpendicular al río) y otro Sureste-Noroeste (paralelo al río) que juntos aportan unos 50 m de recorrido. Los peldaños o escalones sólo se aprecian con claridad en los primeros metros de cada tramo, pero bastan para imaginarse el resto. La ladera del monte fue rebajada sabiamente precisando la altura necesaria para que no hubiera un escalón más alto que otro. Técnicamente el trabajo es perfecto, habiendo planeado incluso un descansillo plano entre ambos tramos. La perspectiva del conjunto, monasterio unido a basílica por medio de tal resolución arquitectónica, es sencillamente genial.

Otra escalinata de este tipo, pero menor, es la escalera de acceso a JIR/2<sup>695</sup>. Su entrada original no fue localizada por lo que es imposible precisar sus dimensiones totales. De manera parcial se conservan a la vista unos 20 m de recorrido. En peor estado que la anterior, debido a la erosión y desprendimientos, resulta de lo más sugerente por tratarse de un acceso secreto o particular, no a la vista, como si se tratara de una escalera interior.

---

693 Cf. *supra*, pp. 233, figura 129.

694 Cf. *supra*, pp. 252-255, figuras 157-158.

695 Cf. *supra*, pp. 267-268, figuras 173-174.

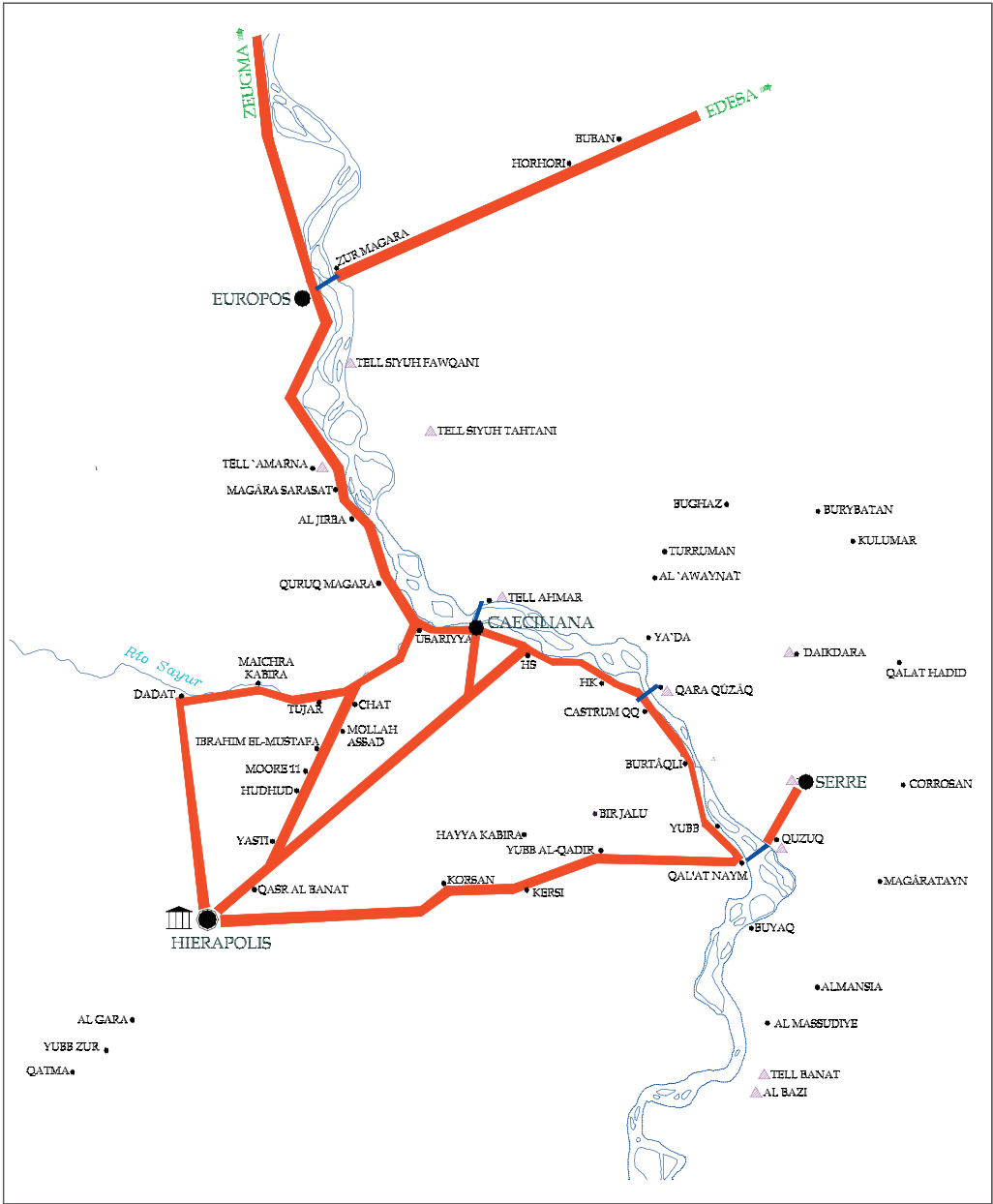


FIGURA 407. Vías y calzadas romanas constatadas en la región