

LA VIA ROMANA DE ILERDA A OSCA

J. Arturo Pérez

Escribía A. Arribas en 1963 refiriéndose a las vías romanas en Cataluña: "Es preciso verificar la red sobre el terreno y buscar miliarios y hallazgos que le den una cronología. Esta es una tarea urgente que puede llenar la arqueología local" (1). Diez años más tarde emprendimos la tarea de estudiar sobre el terreno el antiguo camino que unía *Ilerda* con *Oscá* cuyos resultados aquí presentamos. Nos movió a hacerlo tanto el hecho de que podía ser la última oportunidad de reconstruir el trazado ante los cambios agrícolas sin parangón en ninguna otra época que se estaban entonces realizando, cambios que comportaban grandes movimientos de tierras, explanaciones, construcción de canales, etc., para transformar amplias zonas yermas y de secano en regadío, como porque no hacía mucho había aparecido un muy completo estudio, el primero realizado con un criterio moderno, el de J. M. Roldán (2) sobre la vía de la Plata que podía servirnos de pauta y modelo para el trabajo que nos proponíamos. Desgraciadamente, a los 17 años del trabajo citado de Arribas, cuyas indicaciones eran extensibles a toda la Península, nuestro conocimiento de la red viaria hispana no ha sufrido ningún cambio sustancial; nos tememos que con la proliferación de obras públicas emprendidas especialmente en la década de los sesenta las consecuencias, al menos en un número considerable de casos, sean ya irreparables.

La vía que estudiamos había sido objeto de trabajos anteriores, si bien hemos de hacer constar que raramente éstos se realizaron sobre el terreno. Prescindiendo de las escasas y en muchos casos contradictorias noticias que sobre ella podemos encontrar en Ceán Bermúdez, Cortés y López, Madoz, Pleyán de Porta y Saavedra, el primer estudio dedicado en concreto, estudio además realizado sobre el terreno, fue

(1) A. ARRIBAS, *La arqueología romana en Cataluña*, en *II Symposium de Prehistoria Peninsular* (1962), Barcelona, 1963, pp. 193 y ss.

(2) J. M. ROLDÁN, *Iter ab Emerita Asturicam, el camino de la Plata*, Salamanca, 1971.

el que en 1883 efectuara el P. Llanas (3). Aunque abarcó tan sólo un breve tramo de su trazado, su trabajo sorprende por el moderno criterio científico que utilizó: recorrió el trozo comprendido entre Almacellas y Selgua, unos 35 km., y en él tuvo la suerte de encontrar abundantes restos, señalando por vez primera la existencia de un miliario en Valbona, dejando bien sentado que los dos caminos que indicaba el Itinerario de Antonino (el 1 y el 32) eran en realidad el mismo y situando las mansiones en lugares distintos de los hasta en su día creídos. No obstante, discrepamos en muchos puntos de sus conclusiones, principalmente en lo que se refiere a sus rectificaciones de la distancia que indican los Itinerarios ya que las LXI millas resultantes de éstas se traducirían en 80,500 kms., distancia considerablemente inferior a la resultante del trazado de una recta ideal sobre el mapa que uniera Lérida con Huesca.

Este trabajo fue más tarde utilizado por Carreras Candí (4) en sus escritos sobre la zona aragonesa lindante con la catalana en la cuenca del Cinca, siguiendo al pie de la letra sus observaciones y no aportando nada nuevo por su parte. Posteriormente, la vía fue objeto de estudio por A. Blázquez (5), cuyo trabajo es el único de los publicados que trata exclusivamente de la vía entre *Osca* e *Ilerda*, pero es muy incompleto. En el tramo recorrido por el P. Llanas se basa totalmente en sus investigaciones, y hay motivo para sospechar que no recorrió la vía personalmente siendo su principal objetivo la fijación de las mansiones. No obstante presenta un dato de gran interés: aunque la fijación de las mansiones fue un trabajo "de gabinete" calculando la posible ubicación sobre un mapa, tomó como base la milla tradicional de 1.485 m., y en esto fue el único. Todo lo investigado hasta su momento fue recogido por J. Galiay (6) en su obra sobre el Aragón romano donde aparece aceptablemente explicada la vía, pero sin añadir ningún nuevo dato por su parte.

El trabajo más completo es el de P. Carrillo Murcia (7), quien recorrió personalmente sobre el terreno varias veces la antigua calzada desde Tarragona a Zaragoza y nos dio por primera vez el trazado total de ella. Ello le permitió fijar mansiones hasta entonces dudosas. A pesar de lo meritorio de su trabajo, nuestras comprobaciones nos han hecho ver que muchos puntos están lejos de resultar claros. Citemos la omisión de toda referencia al puente en ruinas de Castejón y el hecho de hacer cuadrar las distancias que da el Itinerario de Antonino mediante

(3) E. LLANAS, *Excursió al pla comprés entre lo Segre i lo Cinca*, en *Butlletí de la Associació d'excursions catalana*, V-VI (1883), pp. 125 y ss.; *Id.*, *Discurso leído en la Academia de Buenas Letras de Barcelona*, Barcelona, 1891.

(4) F. CARRERAS CANDÍ, *Excursions per Catalunya aragonesa*, Barcelona, 1909.

(5) A. BLÁZQUEZ, *Vía romana de Huesca a Lérida*, en *BRAH* (mayo 1923), pp. 359 y ss.

(6) J. GALIAY, *La dominación romana en Aragón*, Zaragoza, 1946.

(7) P. CARRILLO, *Vía romana del Summo Pyreneo a Cesar Augusta*, en *Seminario de Arte Aragones*, III, pp. 38 y ss.

la aplicación de una supuesta milla de 1.560 m. (8). A pesar de ellos los errores no fueron tan importantes como para que no pudiera recomponer su curso con bastante aproximación.

Cronológicamente, G. Arias (9) es el último investigador que se ocupó de nuestra vía. El estudio no fue realizado sobre el terreno y partió de la base de que el camino 1 y el 32 citados en el Itinerario eran distintos, lo que habían supuesto los tempranos investigadores y que habían ya desechado hace ya un siglo los modernos. Es una opinión que, como veremos más adelante, en absoluto compartimos. Por otro lado ignora el completo trabajo de Carrillo a que nos hemos referido y tampoco se plantea el problema del puente de Castejón.

FUENTES.

Si exceptuamos, por haberse perdido la parte relativa a *Hispania*, la llamada *Tabula Peutingeriana*, tres son las fuentes esenciales a que hemos de acudir necesariamente como es sabido para hallar noticias de los antiguos caminos romanos: los *Vasos Apolinarieos o de Vicarello*, el *Anónimo de Ravena o Ravennate* y el *Itinerario de Antonino*. Para nuestro caso concreto, tan sólo el último se refiere a la vía que tratamos. De los 34 caminos referentes a la antigua *Hispania*, el 1 y el 32, como ya antes habíamos expresado, tratan de la vía que nos ocupa (10):

Camino núm. 1 *de Italia in Hispanias*

.....	
<i>Ilerda</i>	m.p.m. LXII (de <i>Tarracone</i>)
<i>Tolous</i>	" XXXII
<i>Pertusa</i>	" XVIII
<i>Osca</i>	" XVIII
.....	

Camino núm. 32 *ab Asturica Tarracone*

.....	
<i>Oscam</i>	m.p.m. XII (de <i>Bortinae</i>)
<i>Caum</i>	" XXVIII
<i>Mendiculeia</i>	" XVIII
<i>Ilerda</i>	" XXII
.....	

(8) Una supervivencia de la misma, según Carrillo, se habría conservado en la *cana*, medida equivalente a 1,56 m. aun conservada en determinadas zonas de la provincia de Tarragona.

(9) G. ARIAS, *El triángulo Tarraco-Osca-Caesaraugusta*, en *El miliario extravagante*, 14, París, enero 1968, pp. 410 y ss.

(10) O. CUNTZ, *Itineraria romana. I Itineraria Antonini Augusti et Burdigalense*, Leipzig, 1929; A. BLÁZQUEZ, *Nuevo estudio sobre el Itinerario de An-*

Lógicamente sólo hemos tenido aquí en cuenta los tramos de la vía que nos afectan y que son los que reproducimos. Entre el punto de partida y el de llegada se citan dos mansiones intermedias en el camino núm. 1 y otras dos en el núm. 32. Que los dos caminos se refieren a una sola vía es algo que creemos fuera de toda duda: como quiera que la intención del Itinerario es indicar los caminos militares para uso de las legiones y no el repertorio de todas las vías, es lógico que las mansiones que indica cada uno de los caminos sean diferentes; se citan sólo las que habían de servir como meta para el descanso nocturno teniendo en cuenta la distancia que podía recorrerse en un día según se hubiera iniciado el viaje en *Tarraco* (camino núm. 1) o en *Asturica* (camino núm. 32).

En cuanto a los errores que pudieran sufrir los copistas, en este tramo parece no haberlos ya que todas las copias nos dan siempre las mismas distancias con tan sólo una excepción, la de *Mendiculeia*, que en una copia se indica a XXVI millas de *Ilerda* cuando en todas las demás se indica XXII. El error es comprensible: V puede confundirse fácilmente con I en un manuscrito según la caligrafía utilizada.

Sin embargo hay que destacar una incongruencia: la suma total de millas de cada uno de los dos caminos, contra lo que sería natural, no coincide. Según el núm. 1 la distancia entre *Ilerda* y *Osca* es de LXVIII millas, pero según el núm. 32 esta es de LXX millas. Hay pues I milla de diferencia entre ambas, pero consideramos que es una diferencia insuficiente como para que no creamos exactas las noticias dadas por esta fuente, siendo ello una garantía de cara a nuestras comprobaciones.

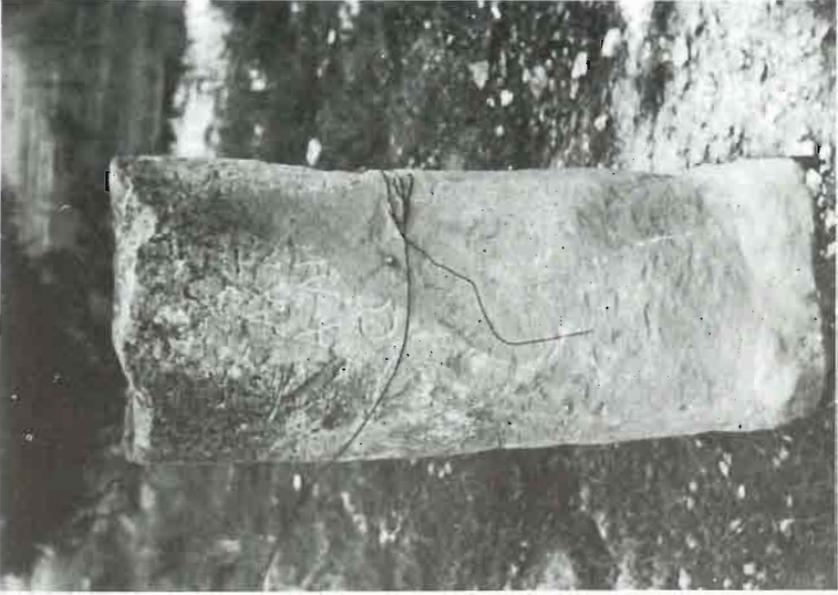
Ninguna otra fuente hace alusión específica de nuestro camino. Los otros datos con que contamos son tardíos, medievales y posteriores, y fragmentarios, pero indirectamente nos han servido para explicarnos puntos oscuros y para afirmarnos en algunas de nuestras deducciones (11).

MILIARIOS.

Desgraciadamente, del conjunto que en su día debió jalonar el camino sólo tres han llegado hasta nosotros y ninguno se encuentra actualmente en perfecto estado de conservación. Aparte de estos tres, te-

tonino, en BRAH, XXI (1892); ID., *Nuevo estudio sobre el Itinerario de Antonino*, en *Bol. de la Soc. Geográfica*, XXXIII, pp. 201 y ss.; J. M. ROLDÁN, *Itineraria Hispana*, Salamanca, 1975.

(11) Por ejemplo, la rectificación del camino para hacerlo pasar por Binéfar en época de Jaime II de Aragón, en 1326, vid. R. DEL ARCO, *Modificaciones de vías romanas en la Edad Media*, en AEA, XXVII (1954), pp. 295 y ss. De gran interés son también los itinerarios para viajeros surgidos a partir del Renacimiento, en nuestro caso el de P. J. DE VILLUGA, *Repertorio de todos los caminos de España, 1546*, Madrid, 1951. Desgraciadamente, las obras clásicas de la Ilustración de PONZ o LABORDE no tratan de la zona que nos ocupa.



Lám. 2. Miliario Binacced.



Lámina 1. Miliario de la Clamor Salada.

Otro miliario relacionado con esta vía fue encontrado por D. Francisco Bazús, entonces maestro nacional de Binaced, en la partida llamada Torredella, gracias a cuya gestión personal fue al poco publicado por D. Antonio García y Bellido (14). Su perfecto estado de conservación permitió la lectura sin ninguna dificultad (lám. 2).

IMP CAES P LICINIO
 VALERIAN INVICTO
 P F AVG PONT MAX
 TR POT PP PRO COS ET
 IMP CAES P LICINIO VALERI
 GALLIENO INVICTO P F AVG
 PONT MAX TR POT PP PRO COS
 VIA AVG M P
 CCLV

que transcribimos

Imp(eratori) Caes(ari) P(ublio) Licinio/ Valerian(o) Invicto/ P(ublīi) f(iliō) Aug(usto) pont(ifici) max(imo)/ tr(ibuniciae) pot(estatae) p(atri) p(atriciae) pro co(n)s(uli) et/ Imp(eratori) Caes(ari) P(ublio) Licinio Valerī(ano)/ Gallieno Invicto P(ublīi) f(iliō) Aug(usto)/ Pont(ifici) max(imo) tr(ibuniciae) pot(estatae) p(atri) p(atriciae) pro co(n)s(uli)/ Via(Augusta) m(ilia) p (asuum)/ CCLV.

Datable entre los años 253 y 256, debió ser colocado, aunque no lo indique, con motivo de una reparación total o parcial de la vía. Es por lo demás, junto con otro localizado junto a Málaga (15), el único de época de Valeriano que se conserva en la Península. El número de millas corresponde evidentemente a la distancia entre el lugar de la colocación y el inicio de la Vía Augusta en el *Summo Pyreneo* y, como hemos ya indicado, nos ha dado la única cifra segura con que contamos para el cálculo de distancias. Desgraciadamente, por desidia y negligencia, hoy se encuentra muy deteriorado como motivo decorativo en un jardín particular de una finca cercana a Binaced y se puede leer sólo parcialmente; incluso el número de millas sólo aparece indicado por las dos primeras letras (CC). Hay que insistir en la diligencia que en su día mostró el Sr. Bazús, gracias a cuyo celo hoy podemos saber con exactitud la lectura en el momento del hallazgo en que su estado de conservación era excelente.

Del tercer miliario, sólo se descubrió un breve fragmento que hoy se conserva en el Museo Provincial de Zaragoza. Localizado por P. Carrillo cuando estudiaba el camino en el lugar de la Serreta, pocos me-

(14) A. GARCÍA Y BELLIDO, *Informe sobre un miliario romano hallado en 1956 en Binaced (Huesca)*, en BRAH CXL (1957), pp. 33 y ss.

(15) CIL, II, 4691.

tros al S. de la carretera entre Ilche y Berbegal, en el término municipal de la primera localidad, sólo se conserva la lectura

IMPC
COS

por lo que no tiene otro valor que darnos la seguridad de que la vía discurría por este lugar, lo que es bastante si tenemos en cuenta que es uno de los sectores más difíciles de reconstruir por el problema que representa el paso del Cinca. En cuanto a la datación, no podemos sino decir que por el tipo de letra se trata de un ejemplar del Alto Imperio. Correspondía, según Carrillo basándose en sus cálculos, a la milla CCLXX, pero por nuestra parte consideramos que se trata de la milla CCLXXVIII si el camino cruzaba el Cinca frente a la Alegría; o de la CCLXXIII si lo hacía por Castejón del Puente, y para ello también nos fundamos en nuestros cálculos personales.

MANSIONES.

Nos referiremos aquí exclusivamente a las mansiones intermedias ya que la inicial y la terminal, *Ilerda* y *Oscá*, amén de ser más conocidas rebasan el marco de este trabajo por su complejidad y significación. Serán pues, objeto de nuestra atención *Mendiculeia*, *Tolous*, *Caum* y *Pertusa*. No están situadas a intervalos regulares, pues mientras casi todas están separadas por sólo nueve o diez millas, *Mendiculeia* se encuentra a veintidós de *Ilerda*. Por otro lado no sabemos si todas tuvieron la misma categoría "urbana", pero cabe suponer que no pasaron de sin duda de *vici* y es incluso posible que una de ellas (*Caum*) fuera una simple estación de parada nacida precisamente por la existencia de la vía. De todas ellas sólo ha tenido pervivencia hasta nuestros días *Pertusa*, a la que pudiera añadirse *Tolous* si consideramos a Monzón, situada no muy lejos, su heredera. Para su localización hemos tenido en cuenta los trabajos anteriores, sobre todo los del P. Llanas y Carrillo que ya las dejaron situadas con cierta exactitud, pero básicamente nos hemos fundado en nuestras prospecciones y cálculos personales.

Mendiculeia, se cita en el camino núm. 32 del Itinerario de Antonino como distante XVIII millas de *Caum* y XII de *Ilerda*, en la milla CCLI según nuestros cálculos. Han sido varios los lugares que se han propuesto para su ubicación: Traggia la creyó en Benabarre, Ceán Bermúdez en Tamarite de Litera, Cortés López en Alcolea, Madoz en Alcolea, Llanas en la partida de Castellar junto a Esplús, Saavedra junto a Binéfar, Blázquez, Galiay y Carrillo también en la partida de Castellar, en el llamado monte de las Pueblas. Desechadas las opiniones de los primeros autores,

(16) P. MADUZ, *Diccionario geográfico-estadístico-histórico de España y sus posesiones de Ultramar*, t. XII, Madrid, 1845.

vemos que existe unanimidad entre los investigadores más modernos. El monte de las Pueblas es una elevación de no excesiva altura excelente para la ubicación de un antiguo núcleo poblacional. Hoy día es casi imposible encontrar restos visibles de ocupación, si no son los aljibes tallados en la roca de la parte más elevada. Actualmente todo aquel sector, alimentado por canales, es tierra de labor que demuestra haber sufrido grandes movimientos para ser puesta en explotación que han cambiado su secular fisonomía. Madoz se refiere a la existencia de tres poblaciones que hubo en su terreno (Malmasat, Perró y la Cuscuyola) ya desaparecidas en su tiempo (16), pero de las que aún se conservan vestigios. Hemos recorrido el terreno y, efectivamente, son muchos los restos existentes en el conjunto de elevaciones más o menos juntas que hay en el lugar. La mansión parece que debió encontrarse en la elevación principal a que nos hemos referido (la del aljibe). Allí se recogen multitud de fragmentos cerámicos muy gastados y de pequeño tamaño, entre los cuales recogimos uno de sigillata hispánica y varios de común y ánfora romanas.

El P. Llanas y P. Carrillo pudieron ver el lugar antes de que se produjeran los cambios señalados anteriormente y refieren la cantidad de restos que pudieron observar y recoger (17).

Es sorprendente que de la gran abundancia de materiales que ambos observaron hoy apenas sea posible hallar tan sólo escasos fragmentos cerámicos; es un buen ejemplo de las consecuencias irreparables que para la arqueología van teniendo cada vez de un modo más acusado las obras públicas de gran envergadura. Hemos recorrido el lugar y sus inmediaciones repetidas veces con el mismo éxito. Como puede suponerse, con los datos que contamos resulta extremadamente difícil hacer cualquier conjetura sobre la historia y la estructura urbana del lugar. Nos sorprende, por las noticias de los citados autores la ausencia de cerámica ibérica tratándose de un lugar de los más característicos para el emplazamiento de un poblado prerromano. No obstante creemos que omitieron mencionarla; el hecho de que Carrillo hable de la existencia en el lugar de "cerámica negra", sin duda campaniense, que coexiste con la indígena en lugares similares de la zona parece probarlo. Cabe con todo pensar que en época romana *Mendiculeia* no fue una simple estación de parada y tuvo una cierta entidad. A los datos ya conocidos hemos por nuestra parte de añadir el acaecido en 1965 de una lápida funeraria inédita que damos aquí a conocer. Sólo

(17) E. LLANAS, *Discurso...*, p. 36, dice que por todo aquel lugar encontró "barro saguntino, tégulas, medio molino de mano, ánforas, un pedestal de columna, tres sepulcros formados por grandes losas de piedra, trozos de mosaico y dos monedas romanas, una acuñada en Lérida y otra de Domiciano"; P. CARRILLO, *Via romana...*, por su parte informa que ya en su época estaba "convertida en bancales de intenso cultivo, viéndose partículas y fragmentos de cerámica negra y roja romanos, con preciosos relieves, teselas, pesas de barro cocido, sillares y restos de capiteles".

se conserva de ella la parte central, de arenisca de tipo calizo, de 0,65 metros de largo, 0,38 de ancho y 0,12 de alto. Aparte de su valor epigráfico, la pieza tiene la particularidad de presentar un relieve en su lado izquierdo con representación de cabeza de Medusa (sólo se conserva la parte central de la cara —orejas, ojos, nariz e inicio del labio superior— y el inicio de la cabellera). Es una pieza de buena ejecución, lo que unido a la calidad de las letras hace que la fechemos en el Alto Imperio no contando con datos que permitan precisar más su cronología. A la derecha del relieve, se conserva parte de la inscripción; en ella leemos

I RCIVS
LIBERALIS
PORCIO FVSCO

que transcribimos

¿L(ucius)? (Po)rcius/ Liberalis/ Porcio Fusco.

Las letras son de tipo capital cuadrado y miden 3,8 cm. de altura.

El momento final de *Mendiculeia* es difícil de precisar, pues ya hemos visto que continuó con vida en la Edad Media (la mayoría de los restos visibles parecen corresponder a esta etapa) e incluso en época moderna.

La siguiente mansión, *Tolous*, se hallaba a X millas de *Mendiculeia* (a XXXII de *Ilerda* por tanto) según el camino núm. I del Itinerario de Antonino. A diferencia de la anterior, su localización por parte de los diversos autores se centra exclusivamente en dos lugares: Monzón y el cerro de la Alegría (18), pero por nuestra parte apuntamos una tercera posibilidad, la del lugar llamado Ariéstolas, a unos 3 kms. al N. de Monzón frente a Castejón del Puente, en cuyo nombre se ha querido ver una perduración de *agriés tolosi* o “campos de Tolous”.

Por lo que respecta a Monzón, los argumentos que se han esgrimido son de dos tipos. De un lado la idea preconcebida de situar las antiguas poblaciones de nombre conocido en las existentes contemporáneas, y de otro explicar el nombre actual de Monzón como una corrupción de *mansio*, cosa que pudiera ser posible si tenemos en cuenta que otra árabe similar, *manzil*, significa también “hostal” o “posada” (19). Ciertamente es que la situación de la localidad en el encuentro de dos ríos, el Sosa y el Cinca, es muy apropiada para la ubicación de un asentamiento, pero no contamos con argumentos arqueológicos serios como para identificarla con la antigua *Tolous*; nada que podamos considerar romano ha aparecido en el casco urbano de la actual población. Ciertamente a todo

(18) TRAGGIA, CEAN BERMÚDEZ, CORTÉS LÓPEZ, MADDOZ y SAAVEDRA, la situaban sin gran fundamento en Monzón. Partidarios de su ubicación en el cerro de la Alegría fueron LLANAS, BLÁZQUEZ, GALIAY y CARRILLO.

(19) F. CARRERAS CANDI, *Excursions...*, p. 144.

lo largo del Cinca los hallazgos son múltiples, cosa natural considerando las posibilidades agrícolas, y los alrededores no han sido una excepción (*villa* de El Adamil, puente de Castejón...), pero no así la propia ciudad. Unido esto a que no coincide su ubicación con las noticias que nos da el Itinerario de Antonino, no creemos que pueda identificarse con la tercera mansión.



Lámina 3. El Cerro de la Alegría de Monzón.

El cerro de la Alegría (lám. 3), que alcanza una altura máxima de 331 m., se encuentra situado a unos 3.500 m. al S. de Monzón siguiendo la orilla derecha del Cinca, y frente al Pueyo de Moros. Su situación es óptima desde un punto de vista defensivo y por sí sola ya sugiere la existencia de población antigua, como en efecto sucede. La gran cantidad de cerámica superficial y el gran área de dispersión de ésta indican sin lugar a dudas la existencia de un núcleo poblacional de regular tamaño que nosotros consideramos ha de identificarse con *Tolous*, pues cuadra con su situación la distancia dada por el Itinerario de Antonino con respecto a *Ilerda* (XXXII millas, unos 58 kms.). El hecho de ubicarla en este lugar parece dar por descontado que la vía atravesaba el Cinca a su altura y queda con ello por explicar la existencia del puente de Castejón unos kilómetros más al N., pero este problema lo trataremos más adelante. Hoy día todos los hallazgos se concentran en

la falda del monte, pero hasta no hace muchos años se producían en gran cantidad en el llano inmediato que ha sido convertido en regadío. Hay incluso constancia de unas breves excavaciones en el lugar que, entre otros hallazgos, pusieron a la luz dos mosaicos correspondientes a sendas estancias (20), y más recientemente se recogieron cerámicas y monedas que fueron ingresadas en el museo de Zaragoza (21). Aún hoy son visibles en sus laderas S. y O. restos de muros. A pesar de la dificultad de extraer muchas conclusiones de la antigua *Tolous*, podemos, por la cerámica superficial, decir que estuvo habitada por lo menos desde el s. III a. de la Era y que fue un importante nudo de comunicaciones: por ella pasaba la vía en dirección a *Osca* y la que bordeaba el Cinca hasta los Pirineos.

La tercera posibilidad que habíamos indicado anteriormente, era la posible identificación de *Tolous* con Ariéstolas. Se basa ésta, aparte la toponimia, en la existencia frente a ese lugar de los restos de un gran puente romano que conduce a Castejón del Puente situado en la ribera contraria. Creemos que la vía discurrió por esta zona, pero que en sus primeros tiempos no lo hizo. En cuanto al aspecto toponímico, la región estuvo habitada por un pueblo, los *tolosautes*, que dejaron la huella de su nombre en más de un lugar de la comarca y que tuvieron como cabecera el *municipium Labitolosanum* que se identifica con la moderna Graus y que aparece atestiguado en varios documentos epigráficos (22). La antigua *Tolous* sin duda hacía referencia también a este pueblo y no necesariamente había que ponerla en relación con Ariéstolas.

Caum, la siguiente mansión, se encontraba a IX millas de *Tolous*. Su localización, con ligeras variantes, se ha situado por los distintos autores en Berbegal o sus cercanías (23). P. Carrillo optó por Ilche. Ilche es un pueblo inmediatamente anterior a Berbegal siguiendo la actual carretera (24). Las dos localidades están separadas unos 5 kms. y unos 4 por el viejo camino de la Serreta, hoy casi desaparecido, que coincide en su casi totalidad con el trazado de la antigua vía.

El que la mayoría de autores sitúen *Caum* en Berbegal tiene una clara justificación. La localidad está situada sobre un altozano visible en todas direcciones desde muchos kilómetros de distancia. Este alto-

(20) M. DEL PANO, *Noticia* (Excavaciones de Tolous), en BRAH, IX (1886), p. 313.

(21) P. CARRILLO, *Via romana...*

(22) F. FITA, *Inscripciones romanas de la diócesis de Barbastro*, en BRAH IV (1834), pp. 211 y ss., y IX (1886), pp. 313 y ss.

(23) En Berbegal la situaban CEAN BERMÚDEZ, MADDOZ, CARRERAS CANDI, BLÁZQUEZ y GALIAY. Tan sólo CARRILLO la creía cercana a Ilche.

(24) Se ha pretendido que ambas localidades tienen origen latino o anterior: Ilche se hace derivar de *ilice*, el mismo que Elche, vid. E. MOREU, *Els noms de lloc*, Barcelona, 1965, pág. 125. Berbegal sería la *Borgisal* que cita la visigoda Biblia Oscense, vid. F. FITA, *Inscripciones...*, BRAH IX (1884), o una pervivencia de *Barbacus*, que a su vez derivaría de *Barbus*, vid. R. PITA, *Los nombres de poseedores premulsumanes en la toponimia del país ilergete*, en *Argensola VIII* (1957), p. 192.

zano presenta en su parte superior un espacio capaz de albergar una población importante, y es, sin ninguna duda si añadimos a esto la existencia en él de agua, el lugar más idóneo para la instalación de un núcleo defensivo. Sin duda debió estar habitado en la Antigüedad, máxime cuando por otra parte fue, como veremos, lugar de cruce de vías: la que estudiamos y otra que se dirigía a la actual Barbastro. Sin embargo no aceptamos, por la distancia, que se trate de la *Caum* citada en el Itinerario de Antonino, en el camino núm. 32, a XXVIII millas de Osca. Creemos más acertada la opinión de Carrillo de situarla en las cercanías de Ilche.

Calculando las distancias y habida cuenta de que el camino se conservaba en esta zona en aceptable estado hasta hace aún poco tiempo, no era difícil suponer allí la ubicación de *Caum*. En nuestras prospecciones, tres eran las posibilidades que se nos ofrecían, pues en tres suaves elevaciones no muy distantes pudimos localizar restos cerámicos, todos ellos romanos. El primero, en el término municipal de Selgua poco antes de su límite con el de Ilche y Morilla y precisamente en el lugar donde existió una fuente (25). Los hallazgos aquí fueron muy escasos, pero creemos que ello se debe más a que los terrenos han sido nivelados recientemente que a que no existieran más. Siguiendo la dirección marcada por este camino, unos 5 kms. más adelante y junto a un pozo que indica el mapa 1:50.000, núm. 325, localizamos algunos fragmentos de sigillata hispánica. Pero es el situado entre ambos, a unos 3.200 m. del primero y 2.800 del segundo donde los hallazgos fueron más abundantes y donde creemos nosotros la situación de la antigua *Caum*, pues cuadra perfectamente con nuestros cálculos de distancias. El lugar correspondería a la milla CCLXXI suponiendo el paso del Cinca frente a la Alegría y a la CCLXXVI suponiéndolo frente a Castejón del Puente, pero como quiera que sostenemos que las distancias que da el Itinerario de Antonino se refieren a la primera posibilidad, optamos por la milla CCLXXI.

El yacimiento se encuentra en una pequeña colina cuya parte S. ha sido rebajada para convertirla en tierra de regadío. Esta situado a la izquierda de la carretera local de Ilche a Morilla, unos 700 m. al S. de la primera y 1.100 al N. de la segunda. Toda la cerámica la hallamos en la cara N., la que mira hacia Ilche, constituida por una ladera muy erosionada, de suerte que los materiales se encuentran en su falda como consecuencia del acarreo de las lluvias. Como en *Mendiculeia*, no encontramos cerámica ibérica, lo cual no es de extrañar si consideramos que desde el punto de vista defensivo había lugares más idóneos en sus cercanías (Bebegal sobre todo) y pensamos, dado que su perímetro es muy reducido y no se encuentran restos de construcción, que se trata

(25) La existencia de fuentes, indicadas por lo demás en el mapa 1:50.000, tiene en esta zona un valor excepcional pues hasta la extensión de las recientes obras de regadío, gran parte de ella estaba constituida por terrenos yermos y la existencia de estos puntos de agua indicaban por sí solos la existencia de hábitat.

de un establecimiento creado exclusivamente para el servicio de la vía, es decir, una *mansio* establecida en un lugar no habitado anteriormente. La cerámica que a nivel superficial recogimos era, amén de la común y ánfora, en su mayor parte sigillata hispánica, aunque también la había en menor cantidad sudgálica, claras y paredes finas.

A diferencia de las anteriores, la quinta mansión de nuestro camino, *Pertusa*, no ofrece ninguna dificultad para su identificación, toda vez que su nombre romano ha perdurado inmutable hasta nuestros días. Pero este hecho no indica necesariamente por sí solo que se encontrase en el mismo lugar que la actual, aunque desde el momento en que esta se considera su sucesora, si no estaba en el mismo lugar por fuerza ha de encontrarse en su vecindad.

Es citada en el camino núm. I del Itinerario de Antonino como distante XVIII millas de *Tolous* y XVIII de *Osca*, de lo que deducimos que se encontraba a IX millas de *Caum* y a L de *Ilerda*. Podemos pues situarla entre las millas CCLXXXI y CCLXXXII. Su nombre responde a una realidad geográfica: literalmente este indica "entrada, agujero" (26), y es un nombre que se encuentra con relativa frecuencia en el mundo romano cuando se trata de un lugar de paso casi obligado por más asequible, enmarcado en un contexto geográfico de difícil tránsito, lo que implica que sea a la vez un lugar sumamente estratégico para el control de las comunicaciones. El nombre se conserva hoy también en lugares que responden a las mismas características morfológicas (El Pertús, Pla Portús) revelando el mismo origen.

La actual población se encuentra inmediata al río Alcanadre, en su orilla derecha, a una altura considerable con respecto a éste que discurre sobre un cauce de roca caliza en que la erosión ha hecho que sus orillas sean altas y difíciles acantilados. Por el lado que mira a *Ilerda* sin embargo, la población apenas se destaca sobre una débil elevación del terreno circundante. A pesar de no existir dudas sobre su identificación, su historia nos es tan desconocida como la de las mansiones anteriores. De lo que no hay duda es que sus extraordinarias ventajas defensivas debieron ser ya apreciadas por los pueblos prerromanos que se instalaron en el lugar, ventajas que en la Edad Media tenemos constancia que fueron aprovechadas (27).

El lugar más idóneo donde podía hallarse ubicada la mansión parece ser el actual o el de su misma altura en la orilla contraria. En esta última precisamente aún podemos ver restos que no podemos fechar más allá de la Edad Media y corresponde en su mayor parte a una etapa posterior. Tampoco en el actual solar hay restos que con seguridad puedan ser clasificados como romanos. Carrillo menciona una *Pertusa* la Vieja, de la que nadie nos ha sabido dar razón y que no aparece indi-

(26) E. MOREU, *Els noms...*, pág. 38.

(27) En ella se atrincheró Jaime I de Aragón cuando combatía a las ciudades sublevadas y a los nobles rebeldes. Vid. J. M. QUADRADO, *Aragón*, Barcelona, 1886, p. 147.

cada en ningún mapa ni por ningún otro autor. La dedica una línea escasa y no especifica en qué lugar exacto se encontraba, pero podemos deducir que era junto a la vía antes de que ésta llegara a la actual población. Según él "se ven restos como en las anteriores mansiones" (28) sin aclarar en qué consisten estos, lo que hace dudar de su afirmación. Hemos recorrido varias veces la zona y creemos que, como es lógico suponer que la antigua *Pertusa* debió encontrarse junto al río, para justificar su nombre, sólo pudo hallarse, de no hacerlo donde la actual, en el lugar donde actualmente se encuentra el cementerio, pero en toda el área y las vecinas, ninguna huella nos ha sido posible hallar que sugiera la existencia de un núcleo romano, ni siquiera un fragmento cerámico. Unido esto a la mejor situación de la *Pertusa* actual, consideramos que allí precisamente debió alzarse la romana prescindiendo de la antigüedad o no de los restos supuestos. Ciertamente es una hipótesis de muy difícil comprobación, ya que la pervivencia ininterrumpida de habitación en el lugar ha borrado todo resto.

EL TRAZADO DE LA VÍA.

En principio, creemos oportuno señalar que a lo largo de la totalidad de las LXX millas de recorrido entre *Ilerda* y *Oscá*, los restos que sin lugar a dudas nos podrían indicar que se trataba de un camino romano son muy exiguos y en algunos sectores totalmente nulos. Sin embargo la reconstrucción ha sido posible mediante los escasos restos conservados, las fuentes medievales y posteriores, la toponimia y un minucioso y detenido recorrido del terreno apoyado por la cartografía y la fotografía aérea. Salvo en unos pocos sectores de muy escasa longitud, el trazado es una línea ininterrumpida entre el punto de partida y el de llegada, convertido en algunos lugares en moderna carretera, camino cabañero, sendero de separación de propiedades o simple pervivencia de viejo camino de herradura hoy sin utilidad alguna. Elaborando la reconstrucción, amén de los correspondientes a mansiones, contabilizamos un total de 16 yacimientos de época romana, algunos inéditos que sin duda hemos de poner en relación con la vía. Con todos los datos, directos e indirectos, trataremos de reconstruir su trazado. Como quiera que se trata de una longitud aproximada de 106 kms., lo haremos por tramos para su mejor comprensión.

1. *De Lérida a la Clamor Salada*. — Comprende este primer tramo el trayecto que media entre el inicio (milla CCXXX) y el río que separa las actuales provincias de Lérida y Huesca (milla CCXXXVIII). De la antigua *Ilerda*, procedente de *Tarraco*, la vía abandonaría la ciudad por una puerta orientada en la dirección que tuvo la posterior de

(28) P. CARRILLO, *Via romana...*

Sant Martí, llamada en los documentos medievales *Porta de Montsó*, o de no existir tal, por los lados E. u O. de la muralla, desde donde emprendería dirección N. Los restos para las primeras millas de recorrido son casi del todo nulos, pero afortunadamente podemos reconstruirlos con cierta exactitud gracias a las noticias que en su día dieron Olives, Pleyán de Porta y Madoz (29). Contamos con tres datos seguros: su correspondencia con el camino viejo de Alpicat, su paso por el Hostal del Lluch y por la Cerdera. El viejo camino de Alpicat coincide hoy en unos 5 kms. con la carretera actual de Huesca, por lo que identificamos la vía con ella durante este tramo. Lógicamente los restos han desaparecido, pero una vez pasados estos 5 kms., a la derecha de la carretera comienza un viejo camino cabañero hoy sin función que describe un arco no muy pronunciado de poco más de 3 kms. con respecto a la citada carretera antes de unirse de nuevo a ella. El examen de este camino indica que pudo tratarse de la vía romana, aunque el paso de los siglos lo haya transformado sustancialmente, toda vez que siguió siendo utilizado como camino real hasta que se construyó la actual carretera. Se une de nuevo a la carretera al llegar a la montaña de la Cerdera, y en este punto resulta imposible seguir su trazado por cuanto hoy es zona militar acotada, pero sabemos que no hace aún muchos años se conservaban en ella restos (30). Pasada la Cerdera, atravesaba el llano de Raymat y enlazaba más adelante, ya en el término de Almacellas, con el viejo camino de "Llengua Eixuta". Este camino es nuestra vía. Hoy su única función es la de separación de propiedades y se conservan 3 kms. desapareciendo toda traza una vez discurridos éstos. Incluidas las cunetas laterales, donde estas subsisten, alcanzan una anchura de 6,40 m. y se eleva aún, como era característico de los caminos romanos, sobre el terreno circundante.

Siguiendo una línea recta ideal, enlaza hacia la mitad del camino de San Borrás que parte del S. de la población de Almacellas y se dirige a la Clamor Salada prolongándose pasada esta por el viejo camino de Esplús que sucedió a la vía. Queda una distancia aproximada de 2.500 metros en que ha desaparecido toda traza, pero este desaparecido tramo fue el que publicó en 1883 el P. Llanas, con lo que tenemos constancia de su existencia al par que de su empalme posterior con el citado camino de Esplús. Decía el P. Llanas que precisamente 1 km. al SO. de Almacellas se encontraban restos que se conservaban tanto mejor cuanto más se acercaban a la Clamor, justo lo contrario de lo que hoy sucede.

2. *De la Clamor Salada a Binaced.*— Comprende este tramo de la milla CCXXV a la CCLVII.

(29) Citados por J. A. TARRAGO PLEYAN, *Materiales de Arqueología de la ciudad de Lérida*, en *Ilerda* II (1944), pp. 421 y ss.

(30) Antes de 1936 existía una diapositiva de su paso por este lugar en el Instituto de Enseñanza Media de Lérida. Ver J. A. TARRAGO PLEYAN, *Materiales...*, p. 420.

No quedan señales del paso de la vía por la Clamor, pero ello no es de extrañar ya que es aquí precisamente donde su lecho es más ancho. Buscaremos igualmente en vano la continuación al otro lado del río, ya en la provincia de Huesca, pues justamente en la actualidad se están removiendo con maquinarias modernas estas tierras, pero aparece sin embargo señalada en el mapa 1:50.000 correspondiente a Almaceñas. Tras atravesar, una vez salvado el desnivel de la Clamor, una pequeña laguna artificial en la partida de Valbona, reaparece el camino que es perfectamente practicable hasta Esplús, es decir, en unos 14 kilómetros. Sirve hoy este camino de acceso a cultivos y a algunos caseríos dispersos, y también está elevado con respecto al terreno circundante conservando restos de los bloques que marcaban su caja en algunas partes de su trazado, pero en otros ha sido, aunque muy ligeramente, cambiado su curso amoldándolo a las nuevas distribuciones de tierras de labor surgidas de la implantación del regadío. Precisamente en este camino tuvimos la suerte de poder observar su estructura junto a un campo recientemente removido: sobre un lecho de arcilla y arena, había una capa de 8 cm. de piedra pequeña, y sobre esta otra de 16 cm. de hormigón con guijarros. Esta estructura no coincide con la que el P. Llanas aseguró haber visto y que constaba de una capa de 4 cm. de argamasa, otra de 15 cm. de piedras, otra capa de argamasa igual a la primera, un estrato de hormigón de 20 cm. y un afirmado, compuesto de tierras y gravas, de 20 cm. (31). Es probable que el P. Llanas se sugestionara con las indicaciones de Vitrubio e intentara amoldarse a ellas, y que en realidad las últimas capas no respondieran sino a una reparación del camino. Sin embargo nada podemos afirmar por cuanto no nos dice en qué lugar realizó el corte, y sabido es que una misma vía puede presentar diversidad de estructuras a lo largo de su trazado, sobre todo si este es tan largo como el que nos ocupa. No obstante, parece no haber duda de que lo más frecuente en todas las vías del Imperio fue la estructura de tres capas como confirman los últimos estudios de las vías italianas (la Flaminia por ejemplo conservada en perfecto estado en muchos tramos) (32). Creemos que la primera capa de arcilla y arena que hemos observado no tiene otro fin que el dar elasticidad al camino que resultaría demasiado rígido sin ella, y que sobre la última debió existir otra de piedras calizas más gruesas que aún se conservan en otros puntos. Estas últimas son de poca consistencia y muy propensas a un rápido desgaste, por lo que de hecho el hormigonado venía a constituir el verdadero *nucleus*. En cuanto a las piedras, estas son en realidad gravas muy abundantes en los ríos de la región y en las terrazas fluviales formadas sobre todo en el Alcanadre y el Guatizalema donde alcanzan un gran horizonte estratigráfico.

(31) E. LLANAS, *Discurso...*, p. 33.

(32) P. FUSTIER, *Notes sur la constitution des voies romaines en Italie*, en REA LX (1958), pp. 82 y ss.



Lámina 4. Puente romano de Castejón.



Lám. 5. Vía romana por Pertusa.

Tras atravesar las partidas de Valbona (donde apareció uno de los miliarios a que nos hemos referido) y de Ventafarinas, el camino cruza la carretera de Zaidín a la estación de Tamarite-Altorricon en el kilómetro 20, pasa por las partidas de Bouts, Moncasi y Torregrosa y llega a la de Castellar, donde situamos la mansión de *Mendiculeia* (milla CCLI), para alcanzar la localidad de Esplús. A lo largo de todo este trayecto, se encuentran como antes en muchos puntos numerosos bloques escuadrados que marcan la caja de la vía. Desde Esplús, tanto el P. Llanas como Carrillo hacían discurrir el camino por una senda que toma dirección N., hacia Monzón pasando por Balcarca, pero el hallazgo del miliario cercano a Binaced muestra que en realidad debe identificarse con el camino de esta última a Esplús, hoy en muchos puntos casi impracticable. Sigue por las partidas de Mozola y Sece, y llega a Binaced, milla CCLVII, a la que atraviesa.

3. *De Binaced a Selgua.* — Es este tramo uno de los más interesantes de la vía, pues plantea el difícil problema del paso del Cinca. Lo comenzamos en la milla CCLVIII, a la salida de Binaced, hasta llegar a Selgua, milla CCLXVI si atraviesa el río frente a la Alegría, o CCLXXI si lo hacía frente a Castejón del Puente.

Al salir de Binaced, la vía toma rumbo N. paralela al río, y es fácilmente reconocible junto a la actual carretera que une esta localidad con Monzón. Son abundantes los restos que de ella quedan, más que en cualquier otro tramo, pues conserva incluso algunos restos de su pavimento y en su parte rocosa, tallada artificialmente, roderas de carros. Tras unos 3 kms. de recorrido llega a un punto en que coinciden diversos caminos, uno de los cuales, el de la ermita de la Alegría, llega hasta el lugar donde situamos la mansión de *Tolous* (milla CCLVI), el cual creemos ha de identificarse con la vía: conserva algunos restos y presenta características morfológicas muy semejantes a las de los tramos anteriores. Sin embargo, sin perder la recta iniciada en Binaced, el camino hacia el N. también continúa. Con ello se nos presentan pues dos opciones para el paso del Cinca. Desgraciadamente en la parte más cercana al río no existe ningún resto, cosa comprensible por ser tierras de fácil riego aprovechadas desde antiguo.

La primera de las opciones se refleja en el hecho de que la vía continúa la dirección N. que había iniciado y tras atravesar Monzón, continúa por la actual carretera de Fonz que aún es conocida por los lugares con el significativo nombre de "la calzada", y tras recorrer unos 3.500 m. llegaba al Cinca en el lugar denominado "Torre del Paisanto", frente a Castejón del Puente donde subsisten los restos de un monumental puente romano del que se conservan ocho pilastras y los dos estribos (33) (lám. 4). Aunque consideramos que este puente formaba

(33) Este puente fue durante gran parte de la Edad Media el único practicable en una amplia zona (el nombre de la población era entonces el de Cas-

parte de la vía de *Ilerda* a *Oscá*, creemos que en un principio no fue así. El puente debió ser utilizado también para la posible vía que se dirigiera a la zona de Barbastro y posiblemente también al *municipium Boletanum*, ya en los Pirineos. Por lo que respecta a nuestra vía, parece que de pasar por él describiría un absurdo e innecesario rodeo, pues no tendría sentido que recorriera unos 7 kms. en dirección N. para una vez atravesado el río describir los mismos en dirección S.

La segunda opción, que en principio es la más lógica, implicaría el paso del río frente al cerro de la Alegría. Hoy no queda resto alguno del puente, pero sin embargo tenemos noticias de que tales restos los hubo. El P. Llanas dice que en el lugar vio "los cimientos romanos de un desaparecido puente en la parte del río correspondiente a la prolongación de la vía descrita" (34), lo que fue posteriormente repetido por diversos autores (35).

Nuestras conclusiones son las siguientes: consideramos que en un principio la vía, buscando el camino más corto, atravesaba el Cinca por el puente que el P. Llanas señala frente a la Alegría, donde creemos la ubicación de *Tolous*, de lo que es testimonio "la continuación de la vía allende el Cinca en línea recta por Selgua" (36). Este puente ya debió desaparecer en la Antigüedad: basta observar el lugar para llegar a la conclusión que no era el más acertado para ubicarlo, pues aparte de tener aquí el río una gran anchura estaría más expuesto que en otras partes a las avenidas del *Cinga rapax*, como le llamaron los antiguos por la frecuencia de éstas (37). Destruído en un momento indeterminado se construyó el de Castejón en un lugar más apropiado en que el cauce es más estrecho, y serviría éste para varias vías como hemos expresado, entre ellas la que nos ocupa. El nuevo puente tenía gran longitud, estando construido en parte fuera incluso del lecho del río seguramente en previsión de posibles avenidas. Sin embargo, las distancias dadas por el Itinerario de Antonino no cuadran con este nuevo trazado, pero sí con el primitivo, por lo que creemos acertada la opinión del P. Llanas. Para el viajero que desde *Ilerda* se trasladase a *Oscá* había dos op-

tejón de la Puente de Monzón), y sabemos con seguridad que era el único en época de la Reconquista. Por tanto no podía sino ser musulmán, visigodo o romano. Casi con toda seguridad hemos de descartar las dos primeras opciones y pensar que se trata de una obra romana, cosa que por lo demás parecen indicar los bien escuadrados sillares de la parte más baja de la construcción. Vid. A. UBIETO, *¿Un puente romano?*, en *Cesaraugusta* VI (1955), pp. 243 y ss.

(34) E. LLANAS, *Discurso...*, p. 32.

(35) F. CARRERAS CANDI, *Excursions...*, p. 144; J. GALIAY, *La dominación...*, p. 32; M. T. OLIVEROS, *Historia de Monzón*, Zaragoza, 1964, p. 59.

(36) E. LLANAS, *Discurso...*, p. 32.

(37) Estas avenidas, muy violentas, fueron muy frecuentes hasta que momentáneamente se reguló el curso del río mediante pantanos. Narraciones de éstas, muy detalladas, podemos verlas descritas por un testigo del siglo XVI en H. COCK, *Relación del viaje hecho por Felipe II en 1585 a Zaragoza, Barcelona y Valencia*, Madrid, 1876, pp. 158 y 168.

ciones: cruzar el Cinca frente a la Alegría, seguramente en barca (era normal la ausencia de puentes en muchos puntos de los caminos romanos) o bien dar un rodeo para hacerlo por el puente de Castejón.

Subsiste un camino frente a la Alegría que debe ser el continuador de la antigua calzada que llega hasta la moderna estación de ferrocarril de Selgua, distante unos 4 kms. de la población del mismo nombre. Aquí se confunde con otro más moderno que más adelante tuerce a la izquierda discurriendo junto a unos campos recientemente puestos en regadío, siguiendo más o menos el trazado del viejo camino de Conchel a Monzón. Pasada la estación, vemos en el correspondiente mapa 1:50.000 una prolongación natural en el viejo camino de Selgua a ésta. Inmediatamente a la derecha de la actual carretera se iba progresivamente separando hasta llegar a Selgua por el N. de la población unos 300 m. a la derecha de la carretera, después de haberse unido a una senda de ganados. Hacemos uso del pretérito por cuanto nada queda de él como consecuencia de las amplias transformaciones agrícolas realizadas en el lugar.

Desde Castejón del Puente, la vía tocaría en Selgua por una cañada de ganados (antiguo camino de Castejón a Selgua) de la que aún se conservan restos, aunque ha desaparecido en su mayor parte también. Hemos de recabar la importancia que para este trabajo ha significado que los mapas que aún circulan de escala 1:50.000 fueran realizados hace tantos años.

4. *De Selgua al Alcanadre.* — Comprende este tramo de la milla CCLXVII a la CCLXXXII siguiendo el primitivo trazado, o desde la CCLXXI a la CCLXXXVI suponiendo su paso por Castejón del Puente.

La vía deja Selgua por un antiguo camino de ganados y a unos 500 m. atraviesa la carretera discurriendo desde ahora por la izquierda de ésta. Tras cruzar el arroyo de la Clamor y la carretera local de Monesma, se confunde con el viejo camino de Morilla a Selgua o de la Serreta. Como toda esta zona se ha puesto no hace mucho en regadío, este viejo camino, muy rectificadado, sigue siendo practicable para acceso a las nuevas parcelas, pero aún subsisten bastantes restos del antiguo casi paralelo; en él halló Carrillo el tercer miliario a que nos hemos referido. Cuando tras discurrir unos 5 kms. llega a la carretera local de Morilla, desaparece por ser también zona puesta recientemente en regadío; precisamente junto a esta carretera encontramos los restos de lo que creemos fue la mansión de *Caum*. Al otro lado de la carretera de Morilla el camino ha desaparecido en un tramo de casi 2 kms. Hasta hace poco estas tierras estuvieron ocupadas por grandes extensiones de olivares y hoy son cruzadas por un canal que ha significado un cambio radical de cultivos.

Siguiendo en línea recta llegamos al antiguo camino de Santa Agueda, hoy sin función salvo en una pequeña parte que sirve de camino cabañero. Los primeros tramos aparecen recubiertos de maleza, siendo reconocible su caja a pesar de ello por estar sugerida por dos líneas

paralelas de bloques escuadrados. Pasada la ermita de Santa Agueda, el camino ya no se interrumpe hasta tocar de nuevo en la carretera. Este se encuentra limitado por dos paredes laterales de bloques bien escuadrados y tiene una anchura de unos 4,50 m. discurrendo en algunos tramos sobre roca viva en la que se ha tallado la caja perfectamente visible y roderas separadas una de otra por 1 m. aproximadamente. Tras discurrir unos 800 m. llega al reciente canal de Terreu, a pesar de lo cual el camino continúa con las mismas características unos 300 m. y atraviesa la carretera de Monzón en el km. 13, prolongándose después por la izquierda de ésta unos 100 m. hasta desaparecer cortado por el mencionado canal de Terreu al que encuentra de nuevo. Este antiguo paso cabañero que sucedió a la vía romana se prolonga hasta encontrarse con el antiguo camino de Berbegal a Fornillos, hoy difícil de reconocer por haberse realizado en el sector grandes cambios que tienen como eje el citado canal de Terreu. Continúa, casi paralelo, por la derecha de la carretera hasta llegar frente al altozano donde se levanta la población de Berbegal. Se trata de una elevada colina a cuyos pies hay una serie de caminos correspondientes a muy distintas épocas, muchos tallados en la débil arenisca que en gran parte forma su suelo, en general considerablemente afectados por la erosión hasta hacerse extremadamente difícil seguirlos en ocasiones, que conducen a la población. Creemos que hay que identificar la vía con uno hoy apenas reconocible por la citada erosión que, tras cruzar la carretera en el km. 14 rodea la parte N. de la elevación y se une, pasada ésta, al antiguo camino de Berbegal a Laperdiguera, por la dirección y por enlazar sin dificultad más adelante al llegar a esta última localidad con el camino que sabemos con seguridad que corresponde a la calzada. Cruza la carretera entre los kilómetros 16 y 17 para discurrir ahora por la derecha de la que va progresivamente separándose hasta una distancia máxima de 700 m. Llega a Laperdiguera y atraviesa el pueblo al que deja atrás sin perder la recta. Este tramo es hoy aún practicable, pues se utiliza como camino de acceso a cultivos, antes de que el terreno pierda altura a unos 2 kms. de la población.

Cuando el terreno pierde altura, lo hace bruscamente apareciendo esta zona expuesta a los vientos y por tanto muy erosionada, a pesar de lo cual la vía continúa su recta pudiéndose en la roca observar las huellas de su caja tallada en ella, y ya en el llano, su prolongación natural. El camino continúa estando bordeado por bloques laterales de trecho en trecho, e incluso en algunos puntos se pueden ver *in situ* algunas piedras unidas en el centro, restos de su estructura. Tiene aquí una anchura de unos 6 m. Acercándose cada vez más a la carretera, la vuelve a cruzar en el km. 25 para discurrir ahora inmediatamente pegada a su izquierda por un antiguo camino cabañero con abundantes restos hasta el km. 26. Al poco de cruzarla, es atravesada por un canal junto al que hay nuevos sembrados, a pesar de lo cual continúa viéndose su caja y más adelante algunos trozos tallados en la roca quedando señales de roderas y del bordillo. Antes de llegar al km. 26 la vuelve a cruzar un

nuevo canal en construcción, pero también aquí puede seguirse. Las piedras laterales están muy bien escuadradas y puede incluso verse un trozo del umbo en perfecto estado de conservación. Cruza de nuevo la carretera y continúa otra vez a la derecha, casi impracticable. Llega al cementerio de Pertusa, y de allí tomando dirección S. se dirige al actual pueblo, donde nosotros creemos que estuvo la antigua mansión, en busca del lugar más apropiado para atravesar el Alcanadre.

5. *Del Alcanadre al Guatizalema.*—Es este tramo el comprendido entre las millas CCLXXXIII y CCLXXXI, o CCLXXXVIII y CCLXXXVI, según los dos cómputos que hemos venido utilizando.

Al llegar a Pertusa, la vía toma en algunos metros dirección S. para salvar el considerable desnivel que hay hasta el lecho del Alcanadre. En el trozo en que éste es de más fácil cruce, encontramos restos de los estribos de dos puentes a la izquierda del actual, el más alejado de los cuales quizás pudiera ser catalogado como romano. Se encuentra en un punto en que la anchura del cauce es tan sólo de 30 m., por lo que podría salvarse sin gran multiplicación de arcos. Sus sillares están bien escuadrados y el hecho de que junto a él exista otro también derruido, pero de apariencia más moderna, indica su antigüedad. En el otro lado del río no encontramos restos del camino hasta unos 200 m. de éste, y no sigue precisamente la línea recta por cuanto ha de salvar un considerable desnivel como en la orilla opuesta: la vía aparece aquí tallada en la roca teniendo una anchura aproximada de 6 m. para estrecharse inmediatamente durante unos 5 m. en que aparece limitada por dos paredes, también talladas en la roca, de casi 2 m. de altura (lám. 5). En el suelo se ven las roderas de los carros y canales laterales para el desagüe. Es evidente en este breve tramo que sólo podía ser atravesado por un carro, pues no había sitio para más. Los restos se pierden de nuevo al llegar a la carretera de Salillas y no vuelven a encontrarse hasta una distancia considerable en un terreno alto, junto a la ermita que preside el punto más elevado de un montículo. Enlaza más adelante con el camino de la Sardeta de Arriba, indicado en el correspondiente mapa 1:50.000 y hoy desaparecido en buena parte.

Desaparece por completo al llegar a unos extensos olivares para reaparecer de nuevo pasados unos 700 m, y enlazar a continuación con un camino cabañero. Es en este sector donde precisamente la vía se halla a mayor distancia de la carretera (a unos 3.700 m. de la población de Blecua) acercándose desde aquí cada vez más a ésta. No lejos, volvemos a encontrar parte de ella tallada en la roca con sus correspondientes restos de roderas. La vía es desde aquí perfectamente practicable, pues sirve de camino de acceso a una amplia zona de reciente regadío, y ya no pierde la recta hasta alcanzar el río Guatizalema. A pesar de que este camino ha sido recientemente explanado para permitir la circulación rodada por él, de trecho en trecho se ven hiladas de piedra perfectamente alineadas que corresponden a los umbos laterales que marcaban la caja del viejo camino. Sin perder la línea recta, comienza a

descender hacia el cauce del Guatizalema aproximadamente a 1 km. al S. de la población de Pueyo de Fañanás.

6. *Del Guatizalema a Huesca.* — Comprende de la milla CCLXXXVI a la CCC, o de la CCLXXXVI a la CCCV.

El Guatizalema tiene escasa anchura y poco caudal, pero como el Alcanadre discurre sobre un lecho de arenisca que lógicamente está muy desgastado, siendo su altura muy considerable. Gracias a la fotografía aérea hemos podido comprobar que la vía lo cruzaba, como hemos dicho, 1 km. al S. de Pueyo de Fañanás y no al lado de la presa existente junto al pueblo por donde la hacía pasar Carrillo. La altura del cauce en el sector por donde la vía lo cruza no es muy pronunciada siendo posible incluso atravesarla sin puente, pero éste existió: quedan unos exiguos restos de su estribo en la margen derecha, pero no así en su izquierda donde se explotan las graveras. Cruzado el río, sigue su orilla izquierda durante aproximadamente 1 km. a unos 1.500 m. al N. de Argavieso, desviándose a continuación para iniciar la prolongación de la recta que el camino tenía antes de cruzar el río. En un momento dado se hace impracticable y en algunos sectores se encuentra incluso cortado, pero sus restos no llegan a desaparecer completamente. Antes de llegar a Alcalá del Obispo quedan restos del umbo y, en algunos tramos, que por su anchura coinciden con la normal de las vías romanas, se conservan en los laterales las zanjas y cunetas. El camino, tras dejar Alcalá, toma dirección NO. siendo al poco atravesado por la carretera local de Siétamo en el km. 95,300, continuando después hasta el río Botella, de tan exigua anchura y escaso caudal, que para atravesarlo no se precisa ninguna obra pudiendo hacerse a pie, por lo que no es raro que no exista puente.

Continúa el camino perfectamente en línea recta al otro lado del río acercándose a la carretera de Huesca a Selgua, confundándose finalmente con ésta en unos 200 m. para desviarse más adelante hacia la derecha y separarse cada vez más de ella, siguiendo por un viejo camino actualmente casi del todo impracticable. El terreno es aquí más elevado y la vía discurre por alturas de fácil travesía, atraviesa unos campos cultivados y asciende hasta el lugar llamado "Señorío Valdoneta" donde el terreno es francamente elevado. En esta altura hay también afloraciones rocosas donde se ven carriles tallados. Al poco desaparecen todas las trazas llegando a unos sembrados tras los cuales el terreno desciende bruscamente hasta la llanura de Huesca. No se encuentran tampoco señales de su descenso, lo que no es de extrañar dada la fuerte erosión a que se ve sometido el terreno. Sin embargo, siguiendo la dirección que tomaba en los altos de Valdoneta, vemos que la línea recta enlaza con un camino cabañero en el que encontramos restos muy parecidos a los de tramos anteriores. El camino sigue discurrendo a la derecha de la carretera de la que cada vez va separándose más, encontrándose a unos 1.700 m. de ésta a la altura de la población de Bellestar. Pasa a unos 200 m. de ésta, donde atraviesa la

carretera local de Tierz (38) pudiendo seguirse hasta el río Flumen. Se encuentra en buen estado apareciendo su lecho con abundantes gravas y su caja marcada por bloques calizos escuadrados colocados en perfecta hilada. No puede atravesarse el río en este punto a pesar de su reducida anchura, dada la ausencia de puente. Hemos tratado de encontrar restos de éste sin resultado positivo, pero lo que nos da la certeza de que la vía lo atravesaba aquí es la prolongación del camino en el otro lado de su cauce, presentando las características del que acabamos de describir y que no pierde la recta hasta alcanzar el río Isuela, que se atraviesa por un moderno puente. Tampoco en este punto nos ha sido posible hallar restos del antiguo, pero sin embargo los había aunque muy exigüos, cuando Carrillo estudió la vía (39). Dada la poca anchura del río, como en el caso anterior, la obra debió ser de reducidas dimensiones. El camino se prolonga al otro lado del Isuela y, tras pasar el santuario de Salas, alcanza la ciudad de Huesca perdiéndose sus restos poco antes.

Una vez reconstruido el trazado, procedimos a la medición de éste y a su correspondiente conversión en millas. Esto representaba uno de los mayores problemas por cuanto se está muy lejos de una unanimidad de criterios en cuanto al valor de la milla romana, y resulta muy difícil con esta premisa demostrar la validez o no de las noticias dadas por el Itinerario de Antonino, única base firme para nuestras deducciones. Hemos sido por nuestra parte, reacios, como han propuesto algunos investigadores, a aceptar que la milla romana no tuviese un valor constante y el canon de medición variase según las regiones e incluso dentro de una misma zona. Es muy significativo el que *multitud de sabios, partiendo de los mismos datos, han llegado a distintos resultados* en cuanto al valor de la milla (40). La explicación de esto quizás radique en que se calculaban las distancias suponiendo que el cómputo de la milla comenzaba en el inicio o en el final de cada una de las mansiones, sin tener en cuenta que éstas podían encontrarse en cualquier parte de su longitud e incluso no en la misma vía en muchos casos, sino a alguna distancia de ella con la que se comunicaba por medio de un camino secundario (éste tenía su inicio en la milla citada por el Itinerario). Otro detalle no tenido en cuenta es que las millas dadas por el Itinerario de Antonino no tienen un valor matemático como deja bien claro el *m.p.n.* que se indica ante el número de millas correspondiente a cada una de las mansiones, indicando que se trata de un valor aproximado

(38) Sin duda otra vía debía discurrir a escasa distancia, al N. de la que estudiamos y en algunos tramos sensiblemente paralela. Nos apoyamos exclusivamente en datos toponímicos: no deja de ser significativo que en la misma dirección se encuentren las localidades de Tierz, Siétamo y un despoblado llamado Estrecho Quinto, que coinciden por su distancia aproximadamente con las millas tercera, séptima y quinta respectivamente iniciando en Huesca el cómputo.

(39) P. CARRILLO, *Vía romana...*

(40) A. BLÁZQUEZ, *La milla romana*, en BRAH XXXII (1898), p. 440.

(41), y la mayoría de investigadores lo utilizaban como un valor exacto. Desgraciadamente, no han podido ser hallados dos miliarios consecutivos *in situ* en ninguna de las vías del país, lo que nos hubiera sacado de dudas. Sin embargo, Roldán Hervás pudo observar que en la vía de la Plata la milla tenía un valor de 5.000 pies, es decir, el que tradicionalmente se venía asignando, y desechó todas las teorías sobre diversidad de valores (42). Traducido en metros representaría entre 1.475 y 1.485, medida que sólo Blázquez había utilizado entre los investigadores que trataron en concreto de nuestra vía. Carrillo había propuesto una milla de 1.560 m., pero el posterior hallazgo del miliario de Binaced invalidaba su teoría, y en él, por ser el único de todo el trayecto cuya milla podía leerse sin dificultad, basamos nuestras deducciones. La milla cero estaba situada en el *Summo Pyreneo* de ubicación exacta desconocida, como era general en los miliarios de Cataluña, Aragón, Valencia y Murcia (43).

Dado que el Itinerario de Antonino sólo da distancias aproximadas y por otra parte podemos pensar en un casi seguro margen de error en las mediciones de los antiguos, hemos hecho oscilar este valor entre 1.480 y 1.500 m. Situado el cruce del Cinca frente a la Alegría, habría una distancia total entre *Ilerda* y *Oscá* de 105,900 kms.; las LXX millas que nos da el Itinerario de Antonino representan aplicando estrictamente la milla de 1.480 m., 103,600 kms., es decir, una diferencia de tan sólo 2.300 m. que viene a compensar la elasticidad a que hemos hecho referencia en cuanto al valor exacto y a los inicios y finales de millas. Con ello llegamos a la conclusión de que las distancias dadas por el Itinerario son fidedignas, ya que no es preciso creer el uso de una medición distinta de la tradicional en nuestra vía.

Como hemos expresado anteriormente, tratando del paso del Cinca, consideramos la posibilidad de que en un momento indeterminado se rectificara el trazado de la vía para hacerla pasar por el puente de Castejón, situado en posición más ventajosa para el cruce. Con este nuevo trazado la distancia entre *Ilerda* y *Oscá* sería de 112 kms., es decir, 4 ó 5 millas más, lo que desde luego no cuadraría con las noticias del Itinerario. Por ello, consideramos que éste nos da las distancias de la primitiva y verdadera vía, ya que la rectificación supuso el uso durante algunas millas del trazado de otra distinta.

Con estas consideraciones y tomando como base las CCLV millas indicadas en el miliario de Binaced, hemos calculado las correspon-

(41) Así lo hizo notar F. WATIENBERG, *La región vaccea*, Madrid, 1959, p. 149.

(42) J. M. ROLDAN, *Sobre el valor métrico de la milla romana*, en XI CNA (Mérida, 1968), Zaragoza, 1970, pp. 533 y ss.; M. PUIG Y LARRAZ, *Valor métrico de la milla romana*, en BRAH XXXIII (1896), pp. 80 y ss.; R. CHEVALLIER, *Les voies romaines*, París, 1972.

(43) A. BAIL, *Fuentes literarias para el conocimiento de la Cataluña romana*, en *II Symposium de Prehistória Peninsular* (1962), Barcelona, 1963, pp. 173 y ss.

dientes a cada lugar que hemos ido indicando en los apartados anteriores.

Averiguar la época de construcción de las vías romanas es, en la mayor parte de los casos, poco menos que imposible. Se ha dicho con razón que es más lógico hablar de vías antiguas que de vías romanas (44), lo que quiere decir que casi todas tienen origen prerromano, siendo acondicionadas para el tránsito rodado o pavimentadas en una etapa posterior. Todo el territorio que atravesaba la de *Ilerda* a *Osca*, tenía en el momento de la conquista romana, una homogeneidad cultural que sugiere por sí sola la existencia de vías de comunicación, que en nuestro caso no pueden limitarse a las fluviales, una de las cuales, antecesora de la que hemos estudiado, uniría los dos núcleos más importantes que ya entonces eran la primera y la última mansión que más tarde cita el Itinerario. Ello es, desde luego, difícil de probar, pero sí parece con seguridad que al menos fue una de las primeras que utilizaron los invasores para penetrar en el interior, ya construida durante la República (45).

El principal problema cronológico que se nos presenta en toda vía es que esta en sí no nos da ningún indicio a excepción de los miliarios. Estos parece que no se utilizaron hasta época de los Gracos y por lo demás, como en nuestro caso, suelen en una misma vía pertenecer a distintas épocas respondiendo a otras tantas distintas reparaciones o rectificaciones. De ser cierto como se ha dicho que cuando el nombre del emperador aparece en nominativo en ellos fue éste quien la hizo construir (46), habríamos de aceptar que Claudio fue el artífice de la que estudiamos, pero no lo creemos, y un atento estudio de las fuentes que aluden a Sertorio parece probarlo. Si sus principales bastiones eran *Osca*, *Calagurris* e *Ilerda*, hay que pensar que las comunicaciones entre ellas debían ser rápidas y fáciles, es decir, que existiría un camino entre ellas. Sin embargo, para otras etapas se nos presentan muchas dudas. Sabemos que al menos durante el Imperio existió otra vía de penetración al interior que conducía a *Caesaugusta*, con un gran ahorro de distancias, por el Ebro y los Monegros (47). Es también muy difícil saber la fecha de su construcción, si bien muchos investigadores la creen existente en época republicana. Es evidente que este otro camino tenía sobre el nuestro la ventaja de permitir el traslado de *Ilerda* a *Caesaugusta* sin describir una innecesaria vuelta por *Osca*.

(44) A. GRENIER, *Manuel d'Archeologie Galloromaine*, II, II partie, París, 1934, p. 401.

(45) A. BALIL, *Economía de la Hispania romana*, en *Estudios de economía antigua de la Península Ibérica*, Barcelona, 1968, p. 293.

(46) A. GRENIER, *Manuel...*, pág. 11.

(47) Vid. A. BELTRÁN, *El tramo de la vía romana entre Ilerda y Celsa y otros datos para el conocimiento de los Monegros*, en *I Congres. Int. del Pirineo del Inst. de Estudios Pirenaicos*, Zaragoza.

Con la *pax romana*, la vía que había tenido hasta entonces un carácter eminentemente militar, adquiriría un carácter económico y serviría para el transporte comercial hasta *Tarraco* de los productos del interior y viceversa, al par que los de la zona que estudiamos, rica en trigo. Contribuiría en suma no poco a la romanización del interior peninsular.

Sin duda debió verse sometida a varias reparaciones de las que no tenemos constancia por carencia de miliarios. Sólo podemos decir que fue reparada en tiempos de Galieno como demuestra el miliario de Binaced, más o menos en la época de la invasión de los franco-alemanes que precisamente tuvieron lugar durante su reinado (260-268). Queda con todo en el aire el problema de cuándo se rectificó el trazado para hacerla pasar por el puente de Castejón, hoy por hoy insoluble por ausencia total de datos para darle una cronología. Esta nos la habría de dar el propio puente, pero sabido es que aún está por hacer un estudio de los puentes romanos en general, si bien ya se ha iniciado (48), que nos permita una clasificación y su correspondiente datación.

El final de una vía es también muy impreciso, pues ya hemos visto al tratar de su trazado cómo ha sobrevivido en algunos tramos incluso hasta nuestros días, utilizada como camino real hasta la construcción de las modernas carreteras, o como cordel de ganados. Sin embargo parece natural suponer un decaimiento a partir del Bajo Imperio respondiendo a la tónica general de los tiempos, que se prolongaría más adelante con la primacía del campo, y la consiguiente tendencia al autoabastecimiento, sobre la ciudad, que llegaría a su punto culminante durante la Alta Edad Media.

Así pues, podemos concluir señalando que los dos caminos citados por el Itinerario de Antonino son en realidad la misma vía y que la doble mención se debe al carácter eminentemente práctico que éste tenía, que sigue a lo largo de las LXX millas de su recorrido la línea recta siempre que el terreno lo permite, recta rota en el cruce de algunos ríos y la ascensión de alturas para buscar el lugar más cómodo e idóneo, que su altura no es constante a todo lo largo del recorrido, oscilando entre 4,5 y 6 m. según la naturaleza del terreno que atraviesa, que no era una "calzada" en el sentido estricto de la palabra, ya que su estructura no estaba uniformemente cubierta de losas, que esta estructura constaba de tres capas, como parece ser lo normal en casi todas las vías, siendo en los sectores de afloraciones rocosas tallada en el propio suelo con roderas para evitar que resbalasen los carruajes, que en ella se utilizó en las mediciones la milla tradicional (entre 1.475 y 1.485 m.), y finalmente que creemos en la existencia de un camino antes de que los romanos lo convirtieran en vía, lo cual debió ocurrir en época republicana aunque el miliario más antiguo de los conservados sea de tiempos de Claudio.

Lérida, 1976.

(48) P. GAZZOLA, *Ponti romani*, Firenze, 1963.