

Lucas Mallada, 19: 25 a 50
ISSN: 0214-8315, e-ISSN: 2445-060X
<http://revistas.iea.es/index.php/LUMALL>
Huesca, 2017

NOTA SOBRE EL CAMINO VIEJO ENTRE HUESCA Y ALMUDÉVAR

Pablo MARTÍN-RAMOS¹
Juan José GENERELO²
José Antonio CUCHÍ¹

RESUMEN.— Este artículo presenta el resultado de una inspección visual del camino antiguo entre Huesca y Almudévar. Se ha observado la presencia de restos constructivos que pudieran ser compatibles con una calzada romana.

ABSTRACT.— This work describes the results of a visual inspection of the old road between Huesca and Almudévar. Constructive remains that could be compatible with a Roman road have been found.

KEY WORDS.— Roman road, Via Lata, Osca, Burtina / Bortina (Spain).

INTRODUCCIÓN

Es conocido que existió una comunicación viaria para vehículos rodados entre las ciudades romanas de Osca y Caesaraugusta, tras la fundación de esta última en tiempos de Augusto, tal y como consta en las fuentes literarias de Antonino y Estrabón (MAGALLÓN, 1987: 57-58). Al margen de la

Recepción del original: 11-8-2017

¹ Departamento de Ciencias Agrarias y del Medio Natural. Escuela Politécnica Superior de Huesca. Universidad de Zaragoza. Carretera de Cuarte, s/n. E-22071 HUESCA. pmr@unizar.es, cuchi@unizar.es

² Archivo Histórico Provincial de Huesca. Calle Canellas, 2. E-22001 HUESCA. jjgenerelo@aragon.es

controversia sobre la duplicidad de parte de los recorridos *De Italia in Hispanias* y *Ab Asturica Terracone* en el Itinerario de Antonino, ambos autores antiguos señalan que el camino pasaba por las localidades de Osca y Burtina. Esta última fue localizada como la actual Almudévar por CEÁN (1832: 35, 474) y otros. La distancia entre ambas localidades era de XII millas romanas.

Por otra parte, siguiendo, o no, el trazado de la vía romana entre Huesca y Zaragoza y pasando por Almudévar, hay una cabañera que se utilizó hasta mediados del siglo XIX como camino entre ambas ciudades. MADDOZ (1845-1850), que conocía bien el Alto Aragón, al hablar sobre las comunicaciones de Huesca, indica que “el de Zaragoza es el mejor de todos, aunque no tan bueno como exige el curso de la diligencia”. Algunos años más tarde, se construyó una primera carretera moderna, situada hacia el este del camino antiguo, y, posteriormente, la actual N-330 y la autovía A-23.

La identificación de la mencionada vía romana ha llamado la atención de varios autores, aunque es más que posible que algunos no la recorrieran. CAÑARDO (1908: 98) la ubica explícitamente en Huesca frente al cerro de San Jorge, señala que había servido como carretera antigua de Zaragoza e indica que todavía era utilizada como cabañera. CARRILLO (1951: 38) escribe que la vía pasaba por la cabañera y el Alto de San Juan. Para GALIAY (1946: 25): “El camino romano entre Osca y Burtina no atravesaba, como hoy hace la carretera, las llamadas canteras de Almudévar, pues marchaba al pie de ellas por los valles que se ven al norte, camino además de llano más corto”. No es fácil interpretar esta frase, que puede indicar simplemente que la carretera del siglo XIX se había desplazado del camino antiguo. Además, piensa que Burtina, por las distancias del itinerario, se encontraba hacia el sur de Almudévar, en los Llanos de la Violada. No se sabe qué patrón de milla empleó. De hecho, la cartografía electrónica permite hoy medir con precisión la distancia por el camino viejo entre Huesca y Almudévar que, por aquel, distan 17,77 kilómetros, correspondiendo francamente bien con XII millas romanas de 1480 metros.

A mediados del siglo XX, se abrió un interesante debate a partir de la interpretación del documento medieval de la concesión de los límites de Almudévar por Alfonso II, en mayo de 1170: “Dono etiam et concedo vobis,

ut illum caminum de Vialada qui vadit de Osca ad Caesaragusta...”. Interpretando este documento, ARCO (1954), en su última y póstuma obra, niega que Almudévar fuera Burtina y copia prácticamente la frase ya mencionada de José Galiay, afirmando que la orden real supuso la construcción de 10 kilómetros de camino nuevo y la inutilización de un tramo de calzada. Este autor situaba Burtina, que identificaba con Torres de la Violada, a bastante distancia hacia el oeste de Almudévar y sirviendo incluso al camino Jaca-Zaragoza que pasaba por Alcalá de Gurrea, el curso perdido del Astón, Fontellas, Marcuello, la Venta de Pequera, el Escalete, la Venta de la Garoneta y el puente de Anzánigo. Pero dos años más tarde, BALAGUER (1956), en la recensión del trabajo anterior, ya discrepa de esta interpretación y razona que Torres de la Violada es el monte de San Juan. Deja abierta la pregunta sobre si la vía romana pasaba por estas Torres, asunto que esperaba abordar en un futuro indefinido. CABRÉ (1959) se hace eco de la controversia, interrogándose sobre la magnitud del desplazamiento del camino ordenada por Alfonso II, e indica que los caminos desde Huesca a Zaragoza y Cuarte, a ambos lados del cerro de San Jorge, estaban ya bien diferenciados en el siglo xv. El documentado trabajo de MAGALLÓN (1987: 71-73), sobre las calzadas aragonesas, señala gráficamente la calzada por la cabañera actual. En esta línea también se pronuncia ALIOD (1990), quien indica que se ven restos de la calzada en la cabañera pasado el barranco de Las Fuentes hacia Huesca. ARIÑO y cols. (1991) mencionan la calzada sin precisar su trazado y ubican Burtina en Almudévar. IRANZO (1993) describe el ya mencionado documento regio medieval, al tiempo que señala la protección real sobre los viajeros y hace consideraciones sobre el mantenimiento de los caminos. JUSTE (1993) estudia el territorio entre el casco de Huesca y el límite del término municipal por el camino viejo de San Jorge y la cabañera. Presenta unas rodadas en un afloramiento de arenisca, una estructura excavada y restos de un edificio, así como un sistema de captación de agua, que parece contar con una presa antigua. Más recientemente, MORENO (2004: 63) presenta una imagen situada en las cercanías del collado de San Juan, aunque el texto adjunto es muy sucinto. Para NAVAL (2006), el camino a Zaragoza salía de la puerta de Remián, hoy plaza de Lizana, pasaba por la ermita de Loreto, e indica que solo podría ser recorrido en carro desde la segunda mitad del siglo xviii. Por último, PASTOR (2008: 346-368) incluye el camino existente como calzada romana dentro del inventario de bienes patrimoniales para el Catálogo del Plan General de

Ordenación Urbana de Almodévar. Su prolongación hacia el sur de la localidad, en zona transformada por el regadío del siglo XX, se recoge en ALAGÓN (2008).

En resumen, parece que hubo un camino viejo, para carros, desde Huesca a Almodévar por la actual cabañera, pasando por la Valdiesca que, para varios autores, es parte de la calzada romana. La pregunta clave, objetivo de este artículo, es intentar identificar sobre el terreno, en este camino, algún resto que pudiera pertenecer a época romana.

CARACTERÍSTICAS DE LAS VÍAS ROMANAS

La discriminación entre una vía romana o un camino construido posteriormente es tema bastante trabajado, tal y como se presenta, por ejemplo, en MORENO (2004). Siguiendo a este autor, en varios casos se han identificado como romanas comunicaciones más tardías.

Además del estudio de las fuentes clásicas, la certificación de romanidad para un camino se basa en razones de tipo arqueológico. La más evidente es la presencia de miliarios, cuyo número y emplazamiento debió de ser limitado. En su ausencia por reciclado o destrucción, natural o intencionada, se recurre a hallazgos arqueológicos como la presencia de restos de cerámica romana en construcciones cercanas a la vía, como ventas, casas-mesones y, más alejadas, villas. En el resto del camino, la presencia de cerámica suele ser prácticamente inexistente (MORENO, 2004). Un resto sugerente que se pudiera encontrar a lo largo de todo el camino son los “clavi caligarii”, características tachuelas de cáliga que se han definido como elementos identificadores de las calzadas romanas (RODRÍGUEZ-MORALES y cols., 2012).

En ausencia de estos restos arqueológicos indicadores, hay que analizar la estructura constructiva del camino. La literatura, por ejemplo LAURENCE (1999), presenta abundantes ejemplos de caminos romanos con muy diverso origen, funcionalidad e historial de reparaciones. Aunque la anchura de las vías se definió en diversos momentos desde la época de las XII Tablas (LAURENCE, 1999), hay ejemplos desde 2 metros, con 3,4 metros en los giros (HAREL, 1959), hasta 5 metros (TSOKAS y cols., 2009). Hay que tener en cuenta, además, que la anchura podía aumentar en las proximidades de

los núcleos urbanos. La pendiente longitudinal es un tema también importante, debatido en relación directa con el tipo de transporte. Es evidente que a pie o a lomos de animal se pueden superar o descender pendientes mayores que con carros. MORENO (2004) y VERHAGEN y JENESON (2012) señalan que rara vez la pendiente supera el 8% y nunca el 15%.

El modelo clásico de estructura de vías romanas define cuatro niveles constructivos: *statumen*, *rudus*, *nucleus* y *pavimentum*, entre bordillos. Pero esto podía variar. Así BELTRÁN (1990) indica:

en síntesis, consistían en abrir dos fosos paralelos, extrayendo la tierra entre ellos para hallar un firme, cubrir la zanja con una capa de un metro o algo más, de la que la mitad aproximadamente fuese de piedras planas unidas por mortero o barro, unos 25 centímetros de una especie de betún de pequeñas piedras o ladrillo que le diese impermeabilidad y luego otra inerte y elástica más fina de mortero de cal prensado, que se cubriría de un empedrado, flanqueado por dos andenes o aceras y las correspondientes cunetas. Respecto a la anchura de 13, 7 y 4 metros ordenada por Augusto según la categoría de los caminos, se cumplió pocas veces y menos en Hispania, donde fueron rarísimas la *viae silice vel lapide stratae* o enlosadas, predominando las *glarea stratae* empedradas de guijarro o grava o *terrenae*. No faltan las encajadas en las laderas, abiertas en la roca o las que abrían carriles o guías e incluso alguna, como la del interior de Corduba, los tenían revestidos de hierro. Las canónicas capas de *statumen*, *rudus*, *nucleus* y *summa crusta* o *summum dorsum* pocas veces se encuentran en la Península.

En resumen, dentro de una amplia casuística, en una calzada romana sería esperable una estratificación subhorizontal de potencia decimétrica, material granodecreciente, de grava a zahorra, orlada de bordillos de obra.

GEOLOGÍA DEL TERRENO

Como bien es sabido en las construcciones de caminos, uno de los condicionantes básicos es la presencia y naturaleza de buenas canteras para aporte de los materiales necesarios a la obra y sus reparaciones, minimizando transporte y costos. Esto supone un adecuado conocimiento de la geología y geomorfología del terreno por donde se diseñe y construya la vía.

La zona del camino en estudio está formada por materiales del Terciario final, recubiertos por materiales más recientes del Pliocuaternario y Holoceno (IGME, 2014).

El Terciario está conformado por dos unidades, ambas del Ateniense (Mioceno). En el entorno de Huesca aflora una alternancia de margas y areniscas, subhorizontales y de espesor métrico. Las areniscas presentan frecuentes paleocanales de extensión limitada que pueden llegar a los 7 metros de espesor y con diaclasas. Un porcentaje significativo de esta zona está recubierto por recubrimientos de gravas de los glaciares holocenos, denominados *sasos*, así como alguna terraza fluvial del Isuela (RODRÍGUEZ VIDAL, 1986). El valle de Torón / Valdabrá y los diversos vales que surcan la sierra de la Galocha presentan rellenos de limos que se suponen del Holoceno. Su espesor puede alcanzar varios metros y presentar una importante erosión con abundantes procesos de sofusión tipo *piping* estudiados por BENITO y cols. (1993), quienes señalan erosiones laminares del orden de 1 centímetro por año.

Al sur del castillo de Orús, las areniscas desaparecen prácticamente en el límite municipal de Almudévar, donde surge una alternancia de limos y calizas lacustres. Forman una sierra residual que cierra la hoya de Huesca entre el valle del Flumen y la depresión de La Sotonera. La alineación se conoce en esta zona como sierra de la Galocha, amplia superficie estructural a favor de estratos de caliza horizontales. Por donde va el camino tiene una sección asimétrica. La ladera norte es mucho más escarpada que la meridional, más suave. En la ladera norte hay una serie de vales con procesos activos de erosión durante las lluvias de cierta intensidad. Hacia el sur, se presentan una serie de vales menos encajados, de direcciones noreste-suroeste y norte-sur. Hoy se inician en la sierra, pero alguna de ellas tuvo conexión con las sierras prepirenaicas hasta ser capturada por el Flumen (PELLICER y GONZÁLEZ-HIDALGO, 1987). En esta pequeña estribación de la Galocha destacan los abundantes estratos subhorizontales en continuidad de caliza lacustre gris, que alcanzan hasta los 30 centímetros de potencia. Se han utilizado para construcción, de ahí el nombre popular de Canteras de Almudévar para la zona. Fragmentos rectangulares de caliza tabular, denominada localmente *piedra campana* o *campanil* por su sonido al golpe, han sido ampliamente utilizados en muros y edificios en Almudévar. En Huesca, esta piedra se usó en época romana para el pavimentado de calles. También se utilizó en algunos edificios en la segunda mitad del siglo XIX.

La identificación de las canteras es hoy incompleta y merecería un estudio específico. Alguna parece muy reciente (ETRS89 30T. X: 707655;

Y: 4662517). Otras, como ETRS89 30T. X: 706524; Y: 4661208, podrían estar relacionadas con la carretera de mediados del siglo XIX. Además de la piedra de canteras específicas, hay que señalar que una fuente importante de materiales pétreos son los reciclados de las acumulaciones de despedregado de los campos próximos en su periferia.

Hacia el sur, esta formación geológica da paso a una alternancia de yesos y limos. De hecho, ya antes de llegar a Almudévar desde Huesca, junto al camino, aparecen nódulos de yeso. Al sur de esta localidad, los yesos se van haciendo dominantes, como bien se observa en Zuera. La erodabilidad de estos materiales blandos al pisoteo y al tráfico rodado favorece el encajamiento del camino frente a los campos circundantes.

EL ANTIGUO CAMINO Y CABAÑERA

Haciendo uso de la información de las diversas fuentes y apoyados en el uso del visor Iberpix 4 del Instituto Geográfico Nacional (IGN, 2017), se ha procedido a recorrer la cabañera, que se encuentra situada al este de las actuales A-23 y N-330. En la descripción que sigue se incluyen las informaciones recogidas como observaciones de tipo geotécnico.

El antiguo camino, posible calzada romana y actual cabañera vaguada, se acercaba, por el sur, a Almudévar a través de la depresión de la Violada, zona transformada en riego a pie desde 1920 y que recientemente ha experimentado una concentración parcelaria y una nueva puesta en riego por aspersión, con una fuerte modificación del parcelario y del trazado viario histórico. En el núcleo urbano, la calle Mayor aparece como continuación del camino de Zaragoza a Huesca. A partir del cementerio, el camino vuelve a ser reconocible, hoy convertido en pista. El primer tramo se realiza en terraplén y apoyado en un tosco muro (fig. 1). Luego se encaja parcialmente en el terreno, entre muros de protección en piedra seca (de los que se muestra un detalle en la figura 2), hasta alcanzar una primera confluencia, donde se observan los restos de posibles muros perpendiculares al camino. A unos 380 metros, en una nueva confluencia, al oeste de un pequeño cerro cónico fortificado en la Guerra Civil, se inicia una pequeña subida donde la cabañera aumenta su anchura. Hay escombros recientes y acumulaciones de calizas, que parecen despedregados de campos vecinos y acopio para construcción y recebado de la pista.



Fig. 1. Muro del terraplén junto al cementerio de Almudévar (ETRS89 30T. X: 700510; Y: 4657982).



Fig. 2. Detalle de muro de protección en la cabañera de Huesca, en las cercanías de Almudévar.



Fig. 3. Muro en el terraplén en pequeña vaguada (ETRS89 30T. X: 701212; Y: 4658560).



Fig. 4. Vista general del terraplén de la figura anterior.



Fig. 5. Firme natural en la cabañera (ETRS89 30T. X: 702005; Y: 4658957).

Una primera vaguada presenta otro terraplén en ladera en parte desmontado. El muro bajo la espuela (figs. 3 y 4), alcanza casi los 2 metros de altura en algún punto. Apparently fue construido en dos fases y muestra una estructura en dos hojas, sin argamasa. El relleno hacia el interior de la pista está hecho en material local y no se observa ningún tipo de estructura.

A partir de este punto, la pista asciende una cuesta hasta un collado (702548 / 4659431), donde una línea eléctrica cruza la cabañera. Es un tramo ligeramente superior a 1,1 kilómetro, donde el camino asciende suavemente sobre estratos de caliza que, evidentemente, suponen un buen firme natural (fig. 5). No se observan huellas de rodadura. En el entorno hay alguna caseta rústica; los restos de un refugio, quizás militar, que tuvo techo de uralita; y bastantes acumulaciones de *pedra campana*, alguna sugiriendo algún tipo de estructura. Además, destacan las lindes del camino / cabañera. A partir del collado, la pista desciende en ladera hacia Valdelasfuentes sobre recebo de material local. En el tramo inicial de descenso, la pendiente de la pista actual alcanza un valor, sobre plano, del 7%. Luego

cruza Valdecabritos y comienza un suave ascenso por la ladera derecha de Valduesa con firme de recebo local y algún estrato de caliza. La pista actual evita el fondo encharcable de la val, como parece que lo hacía el camino antiguo. En el inicio aparecen restos de algún tramo de muro. Tras pasar los restos de algunos edificios, en las cercanías de una plantación de trufas, la pista actual entra en el fondo del val hacia el punto 705180 / 4661455. En el cruce del barranco, se observa un relleno natural de limos sobre otro de gravas angulosas. Hay presencia de agua freática y superficial, y eflorescencias salinas con evidentes problemas de encharcamientos, en el firme de la actual pista (fig. 6). Es zona problemática para cualquier camino, pero no se han encontrado trazados alternativos antiguos. La pista cruza la vaguada, asciende por la orilla, frente a una balsa y se desvía hacia el este, cerca de una caseta con un ciprés característico. En las cercanías, hacia el centro de la vaguada, aparece un pequeño muro sin argamasa formado por pequeños bloques cuadrados, del orden de 0,2 metros de arista y 0,1 metros de espesor (fig. 7).



Fig. 6. Zona con firme inundable (ETRS89 30T. X: 705180; Y: 4661455).



Fig. 7. Muro lateral (ETRS89 30T. X: 706003; Y: 4661956).



Fig. 8. Alineación de bloques, posibles restos de bordillo lateral.



Fig. 9. Erosión diferencial paralela al camino y acumulación acordonada de grava gruesa.

El camino antiguo continúa hacia el noreste por el collado de San Juan. Es un amplio collado, bastante indefinido. Al salir de la pista circular primero entre una ladera yerma y un campo de cultivo. En la margen del campo aparecen más bloques de las características mencionadas, en parte extraídos del campo y en parte aparentemente *in situ* (fig. 8). Acopios de bloques se observan en la zona alta del camino, hacia la ladera. Conforme se abandona el suave collado, el camino continúa por una hombrera estructural entre la ladera de la sierra y el barranco de San Jorge. La erosión hidráulica se presenta en dos ejes. En parte paralela al eje del camino, ¿antigua cuneta?, y, en ocasiones, en forma transversal. La primera es interesante porque en varios lugares se observa que se dispone en el lateral de un cordón de grava de unos 3 metros de anchura (fig. 9). La diferencia de textura y permeabilidad entre la grava y los materiales limosos terciarios favorece la incisión en el contacto.

El mencionado cordón, formado por grava algo redondeada de cantos de caliza local de aproximadamente 0,1 metros de diámetro, se puede seguir



Fig. 10. Cordón artificial de grava.



Fig. 11. Muro apoyando la grava (ETRS89 30T. X: 706513; Y: 4662157).



Fig. 12. Detalle de cantera de arenisca (ETRS89 30T. X: 706299; Y: 4662043).



Fig. 13. Rampa suave de descenso hacia el límite de los términos municipales.

paralelo al camino actual durante unos 300 metros (fig. 10). No parece tener origen natural y se puede distinguir de las acumulaciones de coluviones de ladera. En los barrancos transversales, este cordón se apoya en un muro de bloques de arenisca de un tamaño también modesto. Un buen ejemplo se presenta en la figura 11, pero existen más ejemplos. En las cercanías aflora algún paleocanal de arenisca con trazas de haber sido canteado. Un detalle se presenta en la figura 12.

El camino comienza en un suave descenso (fig. 13), excavado en la ladera y con restos de murete en la zona exterior hasta un pequeño rellano en el límite de los términos municipales de Almudévar y Huesca. Allí, el camino desciende con una pendiente importante, 20 metros en 66 metros de planta, sobre mapa. Esto supone una pendiente del orden de un 30%, evidentemente importante para un tráfico rodado. Sin embargo, siguiendo la línea de piedras a modo de bordillo, se observa que el viejo trazado se dirigía a la ladera oriental de la cota 487. Aparentemente, su trazado ha sido



Fig. 14. Trazado del camino entre castillo de Torón y collado de San Juan, incluidas las dos variantes señaladas en torno a la cota 487.

reutilizado como agüera, hoy devenida en cárcava, para alimentar un pantano hoy en desuso junto a la N-330.

Por este trazado erosionado, el aumento de longitud reduce lógicamente la pendiente. Sobre el mapa es del orden del 7%, aunque pudiera ser ligeramente mayor a falta de una topografía fina. La figura 14 presenta ambos trazados. Aparentemente, el trazado de más pendiente era el usado por peatones, ganados, caballerías y recuas de abríos, mientras que el más suave se usaba para carros, galeras y otros carromatos.

Ambos caminos vuelven a unirse en la base del cerro cortado por un canal que procede de un antiguo azud situado en el barranco de San Jorge y que alimentaba al mencionado pantano, interesante ejemplo de gestión de recursos hídricos en zonas semiáridas. De allí, el camino continúa descendiendo hacia Valdabrá, en el tramo ya estudiado por JUSTE (1993). Destaca la pequeña cantera (fig. 15) y las rodadas (fig. 16) ya señaladas por ALIOD (1990: 21) y JUSTE (1993), con una anchura, desde el centro, de 1,40 metros, muy cerca de la conocida y debatida cifra de 1,43 metros. En el amplio valle de castillo de



Fig. 15. Restos de antigua cantera, quizás reutilizada como depósito de agua.



Fig. 16. Las ya clásicas rodadas (ETRS89 30T. X: 707485; Y: 4662581).



Fig. 17. Trazado de la cabañera-camino de castillo de Torón a collado de San Juan.

Orús-Torón (fig. 17), todo hace pensar que el camino seguía por la cabañera, sobre una reciente acumulación de materiales finos por arrastre que puede superar varios metros. Es posible que el nivel de la calzada romana esté enterrado. La figura 18 muestra una acanaladura en arenisca visible bajo los limos. Esto sugiere plantear la geofísica en la forma realizada por TSOKAS y cols. (2009).

La zona de castillo de Orús-Torón ha sido objeto de conflictos, como indica la gran cantidad de mojones de arenisca. Algunos presentan, como se señala más adelante, una sección troncocónica. La piedra, en una zona con bastante humedad edáfica, presenta claros problemas de haloclastia. Podemos señalar algunos hallazgos desplazados como consecuencia de la construcción de la A-23 (fig. 19). La fotografía aérea muestra estructuras lineales que pueden ser tuberías de abastecimiento de riego y agua potable, drenajes, conducciones telefónicas e incluso fortificaciones de la Guerra Civil. Una vez ascendido el glacis de Pebrero, la cabañera pasa al este del



Fig. 18. Acanaladura excavada en banco de arenisca en la cabañera (ETRS89 30T. X: 708586; Y: 466363).

Centro Tecnológico Walqa, las antiguas granjas de Doux, el IES Pirámide, el cementerio municipal y el pie del cerro de San Jorge. A efectos de rodadura, es zona de buen firme y drenaje por la grava, pero está muy alterada y prácticamente no aparece nada del antiguo camino.

OBSERVACIONES EN EL CAMINO

Ciertamente, las observaciones sobre el terreno son muy modestas. Se intentan comparar con las características de las vías romanas ya expuestas.

Miliarios

En el término de Huesca, la cabañera presenta varios mojones rectangulares de arenisca, de más de 1 metro de altura, en el tramo lindante con el castillo de Orús. JUSTE (1993) señala la existencia de un miliario anepigráfico junto a la planta de gravas. Quizás es el de la figura 19, desplazado como consecuencia de las obras de la A-23.



Fig. 19. Posible miliario romano desplazado (ETRS89 30T. X: 709048; Y: 4663597).



Fig. 20a. Mojón troncocónico en la cabañera (ETRS89 30T. X: 708157; Y: 4663055).



Fig. 20b. Mojón troncocónico en la cabañera (ETRS89 30T. X: 707864; Y: 4662829).



Fig. 21. Posible resto de clavo de *caligae* en el yacimiento junto al camino.

Además, hay diversos mojones que jalonan la cabañera. La mayoría son bloques de paralelepípedos de arenisca sin tallar, que superan el metro de altura, pero algunos como los de las figuras 20a y 20b tienen forma troncocónica.

Restos arqueológicos

En el tramo Almodévar-Huesca hay diversos yacimientos romanos, en su mayor parte ya descubiertos por A. Bail. Por ejemplo, Valduesa (PASTOR, 2008: 278-287) y Fuentes (PASTOR, 2008: 337-345). Este último se ha relocalizado, de forma independiente, durante el presente estudio. Se trata de un pequeño yacimiento junto al camino, en una zona erosionada en las cercanías de Valdelasfuentes. En superficie aparece un conjunto de cerámicas de amplia cronología, desde el siglo I al III d. C., en época altoimperial. Se han localizado fragmentos de las vasijas habituales de un establecimiento rural de esta época: cerámica de lujo como *terra sigillata* gálica y mayoritariamente hispánica; cerámica de mesa, como jarras y cuencos de diversos tamaños de cerámica engobada; cerámica de cocina tanto de producción local (ollas)

como importada del norte de África, así como restos de cerámicas de almacenaje tipo dolia y ánfora. Asimismo, se ha observado la presencia de artefactos de hierro y plomo, muy oxidados superficialmente. Los primeros corresponden a clavos de cáliga (fig. 21). La cronología del yacimiento está en consonancia con la fundación de Caesaraugusta, hacia el año 14 antes de la era cristiana, que conllevó la necesidad de una comunicación con Osca.

Estructura viaria

Como se ha señalado, el camino estudiado está muy afectado por diversas infraestructuras de transporte más recientes. La única zona poco afectada por acciones humanas, al margen de lo que pueda haber enterrado en el castillo de Orús-Torón, es el tramo en torno al collado de San Juan. Las estructuras visibles en las figuras 7 a 11 se pueden interpretar como un camino entre bordillos que contienen una capa de grava que se puede asociar con un *rudus* (fig. 22). El camino está muy erosionado, de modo que no es fácil determinar su anchura, que parece ser del orden de los 3 metros.



Fig. 22. Presunto *rudus* (ETRS89 30T. X: 706505; Y: 4662139).

Las pendientes también son fuertes en algún punto entre Torón y el collado de San Juan. Sobre el mapa, a falta de un estudio topográfico detallado, el camino no parece llegar a una pendiente superior al 15%, como señalan MORENO (2004) y VERHAGEN y JENESON (2012), que indican que pocas veces la pendiente supera el 8% y nunca el 15%.

No se observa resto constructivo alguno que pueda interpretarse como un enlosado. La presencia de los acopios en la periferia del camino, abundantes en toda la sierra de la Galocha, sugiere la posibilidad de que pudo haberlo y que estaríamos ante otro caso de reciclado de materiales, como sucedió con la piedra arenisca de las sucesivas murallas oscenses o los ladrillos de Montearagón.

Como se desprende de las observaciones realizadas durante el trabajo efectuado, el actual estado del camino es deplorable. Sería bueno hacer algún tipo de valorización del mismo en la línea de lo realizado en Zaragoza (MORENO, 2009) y Navarra (SÁNCHEZ-VERDÚ, 2016).

CONCLUSIONES

Se ha recorrido el camino antiguo entre Almudévar y Huesca, que se identifica bien sobre el terreno y cuya longitud es muy similar a las XII millas del Itinerario de Antonino. Se han observado una serie de restos muy modestos, que se concentran en un tramo reducido en torno al collado de San Juan, cuyas características podrían corresponder con una calzada romana, pero están muy afectados por la erosión y las actividades antrópicas. Merecería la pena conservarlos y estudiarlos con más detalle.

AGRADECIMIENTOS

Este trabajo ha sido subvencionado parcialmente por el Ayuntamiento de Almudévar con motivo de la concesión del Premio José Luis Aliod Gascón (convocatoria de 2016) a uno de los autores (Pablo Martín-Ramos). Agradecemos a Julia Justes sus opiniones sobre el terreno y la calificación de la cerámica romana observada. También ha contado con el asesoramiento del personal de las bibliotecas de la Escuela Politécnica Superior de Huesca y el Instituto de Estudios Altoaragoneses, al que los autores desean manifestar su agradecimiento.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ALAGÓN, A. (2008). *Informe sobre el proyecto de prospección arqueológica en las obras de concentración parcelaria del término municipal de Almudévar (Huesca)*. Dirección General de Patrimonio Cultural. Diputación General de Aragón. Ayuntamiento de Almudévar. Expediente 278/2008.
- ALIOD, J. L. (1990). *Almudévar: historia de una villa aragonesa*. IEA. Huesca. 174 pp.
- ARCO, R. del (1954). Modificaciones de vías romanas en la Edad Media. *Archivo Español de Arqueología*, 89-90: 295-300.
- ARIÑO, E., M.^a P. LANZAROTE, M.^a Á. MAGALLÓN y M. MARTÍN-BUENO (1991). Las vías de Italia in Hispanias y Ab Asturica Terracone: su influencia en el emplazamiento, catastros y desarrollo de algunas de las ciudades del valle medio del Ebro. *Bolskan*, 8: 243-262.
- BALAGUER, F. (1956). Recensión de Arco, R. del: Modificaciones de vías romanas en la Edad Media. *Argensola*, 25: 107.
- BELTRÁN, A. (1990). La red viaria en la Hispania romana: Introducción. En *Simposio sobre la Red Viaria en la Hispania Romana*: 45-53. IFC. Zaragoza.
- BENITO, G., M. GUTIÉRREZ y C. SANCHO (1993). The influence of physico-chemical properties on erosion processes in badland areas, Ebro basin, NE-Spain. *Zeitschrift fur geomorphologie*, 37: 199-214.
- CABRÉ, M.^a D. (1959). Noticias y documentos del Altoaragón: La Violada (Almudévar). *Argensola*, 38: 133-160.
- CAÑARDO, J. (1908). *Historia antigua de Huesca*. Imprenta Viuda de Leandro Pérez. Huesca. 210 pp.
- CARRILLO MURCIA, P. (1951). Vía romana del Summo Pyreino a Cesaraugusta. *Seminario de Arte Aragonés*, III: 31-46.
- CEÁN, J. A. (1832). *Sumario de las antigüedades romanas que hay en España, en especial las pertenecientes a las Bellas Artes*. Imprenta de Miguel de Burgos. Madrid. 538 pp.
- GALIAY, J. (1946). *La dominación romana en Aragón*. IFC. Zaragoza. 251 pp. + xxiii láminas.
- HAREL, M. (1959). The Roman Road at Ma'aleh 'Aqrabbim ('Scorpions' Ascent'). *Israel Exploration Journal*, 9 (3): 175-179.
- IGN (Instituto Geográfico Nacional) (2017). Visor Iberpix 4. Consultado en enero-mayo de 2017.
- IRANZO, M.^a T. (1993). Los sistemas de comunicación en Aragón en la Edad Media: una revisión. *Anuario de Estudios Medievales*, 23: 89-110.
- JUSTE, M.^a N. (1993). Nuevos yacimientos en el trazado de la vía romana Caesaraugusta-Osca. *Bolskan*, 10: 187-222.
- LAURENCE, R. (1999). *The Roads of Roman Italy: Mobility and Cultural Change*. Routledge. Nueva York. 240 pp.
- MADOZ, P. (1985, 1845-1850). *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España y sus posesiones de ultramar. Provincia de Huesca*. Ed. facsímil: Ámbito Ediciones / DGA. Valladolid. 335 pp.

- MAGALLÓN, M.^a Á. (1987). *La red viaria romana en Aragón*. DGA. Zaragoza. 305 pp.
- MORENO, I. (2004). *Vías romanas. Ingeniería y técnica constructiva*. Ministerio de Fomento. Cedex. Madrid. 242 pp.
- MORENO, I. (2009). *Item a Caesarea Augusta Beneharno*. Centro de Estudios de las Cinco Villas. Ejea de los Caballeros. 261 pp.
- MORENO, I. (2010). Vías romanas: identificación por la técnica constructiva. *Cimbra*, 389: 20-38.
- NAVAL, A. (2006). *La red viaria histórica*. En A. Castán (ed.), *Comarca de la Hoya de Huesca*: 137-144. Departamento de Presidencia y Relaciones Institucionales. Diputación General de Aragón (Territorio, 22). Zaragoza.
- PASTOR, M.^a V. (2008). *Estudio de los bienes patrimoniales situados en el término municipal de Almudévar (Huesca), para su inclusión en el Catálogo del Plan General de Ordenación Urbana*. DGA / Ayuntamiento de Almudévar. Expediente 359/2008. 904 pp.
- PELLICER, F., y J. C. GONZÁLEZ-HIDALGO (1987). Depósitos del somontano oscense en la depresión de la Violada. En *Actas del X Congreso Nacional de Geografía*: 47-56. Asociación de Geógrafos Españoles. Departamento de Geografía y Ordenación del Territorio. Zaragoza.
- RODRÍGUEZ-MORALES, J., J. L. FERNÁNDEZ MONTORO, J. SÁNCHEZ SÁNCHEZ y L. BENÍTEZ DE LUGO ENRICH (2012). Los *clavi caligarii* o tachuelas de cáliga: elementos identificadores de las calzadas romanas. *Lucentum*, xxxi: 147-164.
- RODRÍGUEZ VIDAL, J. R. (1986). *Geomorfología de las Sierras Exteriores oscenses y su piedemonte*. IEA. Huesca. 172 pp.
- SÁNCHEZ-VERDÚ, A. (2016). La puesta en valor de las calzadas romanas. Estudio, excavación y recuperación social del patrimonio arqueológico inmueble. *Cuadernos de Arqueología de la Universidad de Navarra*, 24: 215-231.
- TSOKAS, G. N., P. I. TSOURLOS, A. STAMPOLIDIS, D. KATSONOPOULOU y S. SOTER (2009). Tracing a major Roman road in the area of ancient Helike by resistivity tomography. *Archaeological Prospection*, 16 (4): 251-266.
- VERHAGEN, P., y K. JENESON (2012). A Roman Puzzle. Trying to Find the Via Belgica with GIS. *Thinking beyond the Tool: Archaeological Computing & the Interpretive Process*, 2344: 123-130.