

# LOS ITINERARIOS Y LA RED VIARIA DE ÉPOCA ROMANA EN HUELVA

JUAN RUIZ ACEVEDO

## RESUMEN

Las fuentes literarias, especialmente las itinerarias, pero igualmente las historiográficas y el resto de las geográficas, conforman el marco general adecuado para realizar el estudio de la red viaria de época romana, estudio en el que son integrados los testimonios arqueológicos y toponímicos; éstos testimonios aportan los elementos de concreción necesarios y son decisivos a la hora de fijar los trazados y de analizar las razones históricas y las funciones de cada una de las vías particulares del conjunto de vías estudiadas. Mas para crear ese marco idóneo se ha de partir de la definición de los términos "calzada", "ruta" e "itinerario" y del posible método compositivo de las fuentes itinerarias, el Itinerario Antonino y el Anónimo de Rávena. Con estos presupuestos de partida se ha realizado un esquema general de las vías más importantes que cruzaron en época romana el territorio de la actual provincia de Huelva.

**PALABRAS CLAVE:** Vía, itinerario, romano.

## ABSTRACT

The literary sources, specially itinerary, but also historical and geographical give the best context to make the study about the road system at Roma Age, where we've also archaeological and toponimical evidences. These evidences are necessary to decide the route and to analyse the historical reasons and functions of each road.

But the first questions is in order to determine the meaning of the words "calzada", "ruta" e "itinerario", and the possible method of composition of the literary sources, the Itinerario de Antonino and the Anónimo de Rávena.

With theses initial budgets it has been carried out a general outline of the most important roads that crossed the territory of the current province of Huelva at Roman time.

**KEY WORDS:** Road, itinerary, roman.

## 1. INTRODUCCIÓN

La necesidad de conocer las relaciones entre diferentes comunidades o entre los lugares de hábitat y los de producción en el ámbito de una misma comunidad, dentro de unos planteamientos en los que el análisis del territorio es fundamental para entender la evolución histórica, ha multiplicado los estudios de los medios a través de los cuales se producían estas relaciones, esto es, las vías de comunicación. Éstas adquieren pleno sentido en las sociedades preurba-

nas o urbanas, pues su función es la de conectar los asentamientos humanos y permiten el desarrollo de los mismos; sin duda las vías son el fruto de la necesidad de comunicar asentamientos, pero al mismo tiempo son condición indispensable o incluso causa directa del nacimiento de éstos, de su desarrollo o, en ocasiones, de su abandono. En palabras de Beltrán (1990: 45), referidas a un período concreto de la historia de la Península Ibérica, “las vías romanas son, a un tiempo, consecuencia y causa del poblamiento”.

Es por ello que el conocimiento de la distribución de yacimientos, la historia de los mismos, el abandono de determinados núcleos de población, el nacimiento de otros nuevos, en definitiva, el estudio de la evolución histórica del poblamiento de una zona determinada servirá de base para el estudio de las vías de comunicación de esa zona, al tiempo que el conocimiento de las vías de comunicación ayudará a entender el proceso anterior.

Los conceptos de “vía” y “ciudad”, en desarrollo permanente a lo largo de todo el primer milenio a.C. fueron perfilados definitivamente en época romana. A medida que la administración romana, precedida por el ejército, se fue haciendo cargo de nuevas tierras conquistadas, la consolidación de la red viaria preexistente y la adición de nuevas vías a esta red básica facilitaron las comunicaciones entre el centro de poder, Roma, y las zonas periféricas. Con ello los grandes ejes de comunicación fueron amoldados a una nueva estructura centralizadora impuesta por la Urbe que permitía el flujo continuo desde el corazón hasta los capilares más extremos y a su vez desde estas zonas extremas en circulación de retorno hasta el centro de bombeo.

Así pues, si en un momento inicial la red viaria fue determinante en los pasos de la conquista de los nuevos territorios, en su control militar y por consiguiente en su explotación, pronto, por lo que se refiere a amplias zonas de la Península Ibérica, jugó un papel fundamental en el desarrollo económico, a medida que nuevos centros económicos y zonas ricas para ser explotadas fueron puestas en contacto y a medida que las vías y el control militar de las mismas permitieron una mayor fluidez en las relaciones y el estrechamiento de lazos económicos entre diversas regiones. La relativa mayor facilidad en las comunicaciones y la pujanza económica, al mismo tiempo que la puesta en marcha fundamentalmente de medidas tendentes a la explotación agraria y minera, permitieron el desarrollo de los núcleos de población bien indígenas, bien mixtos –caso de los asentamientos de grupos romanos en poblaciones autóctonas– o bien netamente romanos –caso de las fundaciones *ex nouo*–. Las funciones básicas, pues, de la red viaria romana están en estrecha relación con las actividades económicas, fundamentalmente de explotación, y con el control, primeramente militar, luego administrativo, de cada nueva zona incorporada al Imperio. Los trazados obedecen, en efecto, a este doble factor explotador y de control administrativo (ROLDÁN 1975, 10).

A la vez que las rutas permitieron las comunicaciones en su más amplio sentido y por ello el desarrollo económico, al mismo tiempo que por ellas penetraron los ejércitos, los comerciantes y los inmigrantes, los caminos fueron también vehículos de transmisión cultural. A través de ellos se difundió la lengua latina,

circularon leyendas e historias, se expandieron corrientes filosóficas y religiosas, calaron formas y tendencias artísticas. Todo ello propició cierta uniformidad cultural del Imperio, la sensación de comunidad en cualquier parte del territorio dominado por Roma. Pero también esa tendencia a la uniformidad es causa de que las vías, si por un lado fueron factor de innovación, por otro coadyuvó a la pérdida de la diversidad cultural peninsular (CHEVALLIER 1972, 236 y 238). La unidad y la diversidad, por tanto, en el mundo romano dependen en cierta manera de la red de vías.

Conocer las vías, fundamentalmente su trazado y su influencia en la ordenación del territorio, enmarcado en los estudios generales sobre la romanización, es básico para entender la actuación romana en la Península Ibérica, o más concretamente, en algunas zonas de ella<sup>1</sup>. Su análisis, tanto desde un punto de vista sincrónico, como diacrónico, permitirá comprender algunas actuaciones en el campo militar, en el económico o en el administrativo. Puesto que la presencia romana en la Península, impulsada por los intereses de determinados grupos sociales romanos, no obedeció evidentemente a razones espirituales o culturales, sino a deseos inmediatos de enriquecimiento y de control estratégico y económico en el ámbito mediterráneo, es explicable no sólo la forma de actuar sino también los sistemas de organización de tendencia centralista puestos en práctica por los romanos desde el primer contacto con la Península.

Todas estas razones generales y el hecho de que no existiera un estudio de conjunto exclusivo de las vías de época romana en la actual provincia de Huelva justificaron que realizara el trabajo de investigación<sup>2</sup>, del que estas líneas son un extracto, integrado en el Proyecto de Investigación del Ministerio de Educación y Cultura "Análisis de la implantación y evolución del fenómeno urbano en el Suroeste Peninsular: Las Campiñas Onubenses" (DGYCIT. PB 96.1496)

Como quiera que el sistema de comunicaciones para la circulación de mercancías, ideas y personas fue uno de los fundamentos del Imperio y sin él no es posible concebir el desarrollo de la maquinaria económica y administrativa, reconstruir la red básica de caminos de la provincia de Huelva, las rutas que la conforman y las funciones específicas de cada una de ellas o los fines para las que fueron trazadas y construidas podrá aportar posiblemente algún dato válido y útil para el conocimiento global del proceso de romanización en el territorio de la actual provincia de Huelva.

## 2. FUENTES DE DOCUMENTACIÓN

Los pilares donde se basan los estudios de las vías son la documentación arqueológica y la documentación literaria, sobretudo los itinerarios o guías de

<sup>1</sup> MAGALLÓN BOTAYA 1990, 5: "El conocimiento de la red viaria romana resulta vital para comprender el proceso romanizador y su reconstrucción aporta datos de enorme interés para resolver cuestiones de carácter político, social, económico, militar, etc."

<sup>2</sup> RUIZ ACEVEDO 1998.

caminos, cuyo análisis nos ha servido de punto de partida para crear el marco general de las comunicaciones terrestres.

El más importante de todos estos documentos es, sin lugar a dudas, el Itinerario Antonino (en adelante I.A.), una seca enumeración de rutas tal vez redactada hacia el s. III d.C.<sup>3</sup>, fundamentalmente entre ciudades, sin representación gráfica, al menos en lo que ha podido llegar hasta nosotros. En cada una de estas rutas aparecen enumeradas, además de las ciudades del comienzo y fin de la ruta, las estaciones intermedias y las distancias entre ellas.

Han generado numerosas discusiones, además de la fecha de composición, las razones de su redacción, las fuentes utilizadas, el carácter de esta obra y su valor testimonial. No obstante, aun siendo numerosos los problemas que pueda suscitar y las lagunas que pueda tener, es un documento de primer orden en los estudios historiográficos y arqueológicos. Las valoraciones realizadas sobre el I.A. van desde que se trata de una publicación de carácter oficial que habría recogido los datos de un estamento público en el que estarían archivados, tesis defendida por diferentes estudiosos (ROLDÁN, 1975: 21), hasta que es una obra de carácter privado sin ninguna relación con entidades públicas. Ambas tesis extremas no tienen por qué ser totalmente excluyentes, pues la confección original o la fuente de documentación pudo ser un mapa oficial en el que figuraban las rutas, las mansiones y las distancias -se trataría, pues, de un conjunto de itinerarios "oficiales"- y la redacción posterior, a partir de tal fuente original, pudo ser realizada por cualquiera a título particular. Para Kubitschek (ROLDÁN, 1975: 24) el autor del I.A. utilizó como fuente de documentación un mapa del que fue copiando vías con un sentido práctico discutible o, al menos, no sistemático. Dicho mapa, o una copia, podría estar también en la base de otras obras de características similares a las del I.A., como, por ejemplo, es el Anónimo de Rávena, la otra fuente literaria de autor también desconocido, pero más tardía (ROLDÁN, 1975: 111). Ambas obras dan, estudiadas conjuntamente, un panorama general de gran parte de los caminos del Imperio.

En opinión de Sillières (1990: 21), por lo que respecta a la Península Ibérica, el redactor del I.A. no ha sabido dar una imagen global de la red de caminos, sino que se ha contentado (seguramente no sería otra su pretensión) con reunir una serie de itinerarios, de rutas. En efecto, la ausencia de algunos ejes de comunicación principales, la inclusión de rutas a priori secundarias, la manera de seleccionar y describir los trayectos evidencian que el compilador no ha seguido unos criterios constantes y que posiblemente está realizando la descripción sin conocer lo que describe.

Esta valoración general, válida para todo el conjunto de la Península Ibérica, es perfectamente aplicable a los caminos que pasan por la actual provincia de Huelva. Si se parte del principio básico de que el redactor no conoce los caminos que describe, sino que se limita a enumerar una serie de vías que posiblemente ve en un mapa del tipo del *Orbis Pictus* de Agripa o copia manual similar y

<sup>3</sup> Para la discusión sobre la fecha de redacción y la transmisión de este y de otros documentos similares véase ROLDÁN 1975, 20.

que a la vista de dicho mapa selecciona los caminos arbitrariamente o sin unos criterios excesivamente fijos, es posible explicar algunos de los errores más comunes que se le atribuyen. Una de las pautas descriptivas que parece seguir, aunque no de manera sistemática, es la de citar las diferentes rutas que confluyen en algunas ciudades importantes. Esta manera de trabajar explicaría algunas repeticiones, la ausencia de determinados caminos, los desvíos poco comprensibles, los rodeos y alargamientos innecesarios, la ruptura de determinadas vías conocidas en su integridad por otras fuentes, la cita seguida de una ruta conformada por la adición de varias rutas diferentes, etc. Con todo, este cúmulo de "errores" no disminuye el incalculable valor que tienen los datos de tipo geográfico, histórico o toponímico aportados por el I.A.

Tal vez para entender los criterios de elaboración seguidos por el hipotético compilador se haga necesario diferenciar, como hace Roldán (1975, 25, n.15), entre los términos *calzada* y *ruta*. La calzada es un camino concebido unitariamente en su recorrido y en su construcción y señalización. La ruta, sin embargo, en palabras del propio Roldán, "designa de forma práctica el camino que hay que recorrer entre un punto de partida y otro de llegada, independientemente de la homogeneidad del camino, de su señalización, pavimentación,...". Así pues, mediante una ruta, que puede estar formada por una o por varias calzadas o partes de las mismas, establecemos el recorrido real que hay que realizar para llegar a un destino o que hay que seguir para cumplir unos fines determinados (una serie de visitas sucesivas, por ejemplo). La calzada designa más bien al camino construido unitariamente entre dos puntos. Desde Cádiz a Roma, por ejemplo, tendríamos una ruta, precisamente la descrita en los Vasos de Vicarello (ROLDÁN, 1975, 149ss.) que recorría varias provincias (la Bética, la Tarraconense,...) y que discurría por varias calzadas o partes de ellas.

La pregunta no se hace esperar: ¿Los caminos descritos en el I.A. son *calzadas* o *rutas*? En muchas ocasiones en el I.A. podemos estar indistintamente ante calzadas o rutas. Sin embargo, si la ruta venía definida por la fijación de un punto de partida, otro de llegada y un recorrido determinado y la calzada por estar concebida como una unidad, muchos de los caminos del I.A. no participan al completo de las características de ninguno de las dos términos. La propia forma compositiva del I.A., la enumeración de una manera poco sistemática de los caminos dibujados en un mapa, sin unos conocimientos geográficos demasiado claros, hace que la relación de vías, el punto de partida y llegada de las mismas y su recorrido dependan en parte de la arbitrariedad del compilador. Por ello el conjunto de caminos descritos en el I.A. (o en el Anónimo de Rávena) no constituyen necesariamente ni *calzadas* ni *rutas* (en las acepciones tomadas de Roldán), aunque en ocasiones puedan coincidir, sino que están formadas por la amalgama o la combinación de varias calzadas o de tramos de calzadas, sin que por ello constituyan una ruta. Se trata de una creación puramente literaria, a veces sin mucha base real, fruto de la creación descriptiva del redactor de la obra quien a partir de un determinado punto del mapa guía que está utilizando sigue con la vista en dicho mapa un itinerario hasta que llega a otro punto y enumera las mansiones intermedias por las que ha de pasar. Conforme describe distintos "trayectos" literarios de una zona pasa a otra y así sucesivamente va cubriendo

poco a poco las diferentes partes del mapa que tiene como guía. Evidentemente con este método son explicables muchos de los errores enumerados anteriormente, sobretodo el del olvido de vías consideradas histórica, económica y arqueológicamente importantes, la inclusión de vías aparentemente secundarias, la falta de continuidad en algunas rutas bien conocidas y los rodeos poco lógicos desde el punto de vista de las comunicaciones.

Parece pues conveniente no sólo mantener el uso diferenciado de los términos calzada y ruta, como quiere Roldán, sino también añadir un tercer término que recoja esta última acepción de "trayecto descrito literariamente", para el que podría ser válido el de *itinerario*, traducción literal del propio término empleado en latín. Ejemplos podrían ser los itinerarios *De Esuri Pace Iulia* del I.A. 425,6 o el de la desembocadura del Guadiana hasta Mérida (*Ab Ostio fluminis Anae usque ad Emeritam*) del I.A. 431, 8ss. o la vía *Hispalis-Seria (Pax Iulia)* del Anónimo de Rávena. Son trayectos recorridos visualmente (y con posterioridad literariamente) por el redactor y constituidos por calzadas o tramos de calzadas diferentes y que no parecen, en su conjunto, responder a una ruta concreta y real que pudiera ser recorrida por razones administrativas, económicas o de cualquier otra índole. La arbitrariedad del redactor, influido por razones inherentes a la naturaleza del mapa guía, es la que decide la trayectoria del camino, el lugar de comienzo y de fin. De ahí el discurrir errático que, por ejemplo, supone la vía *De Esuri Pace Iulia* por *Ossonoba y Eborá*, cuando hay una verdadera ruta entre ambas poblaciones por Mértola en un recorrido paralelo al Guadiana sin necesidad del rodeo dado en el *itinerario* anteriormente citado, rodeo sólo explicable desde el punto de vista gráfico y literario, no de la realidad de las comunicaciones<sup>4</sup>.

Es más, la propia fuente de documentación, el hipotético mapa en el que el redactor se fijaba para realizar su relación de caminos, pudo ser la que condicionara la arbitrariedad en la selección de los caminos. Hasta nosotros ha llegado la *Tabula Peutingeriana*, un ejemplar de "mapa de caminos", equiparable a lo que hoy denominamos "mapa de carreteras". Se trata de un volumen en el que aparecen dibujados los caminos del Imperio con sus correspondientes etapas y distancias, por tanto uno de los *itineraria picta* o indicadores de rutas manuales utilizados posiblemente en sus desplazamientos por los viajeros (ROLDÁN, 1975: 106; LEVI, 1967). Lo fundamental en este tipo de itinerarios es la representación de los caminos, de las mansiones que lo jalonaban y de las distancias. Dado el carácter práctico de este tipo de mapas y el espíritu utilitarista con el que fueron concebidos, no hay búsqueda alguna de representación real o científica de las regiones (CHEVALLIER, 1972: 23); no se pretende representar las provincias con las dimensiones ni las orientaciones adecuadas, sino dar el mayor y mejor número de datos posibles en relación con las distancias, rutas, etapas, etc. A la hora de diseñar el mapa no son las coordenadas o las dimensiones y formas reales de los lugares las que marcan el hilo conductor del dibujo, sino que el propio soporte en el que se va a realizar la representación gráfica y la finalidad del trabajo, esto es, dibujar una serie de rutas, son los que priman por encima de cual-

<sup>4</sup> Un análisis detallado de este itinerario puede verse en RUIZ ACEVEDO (en prensa).

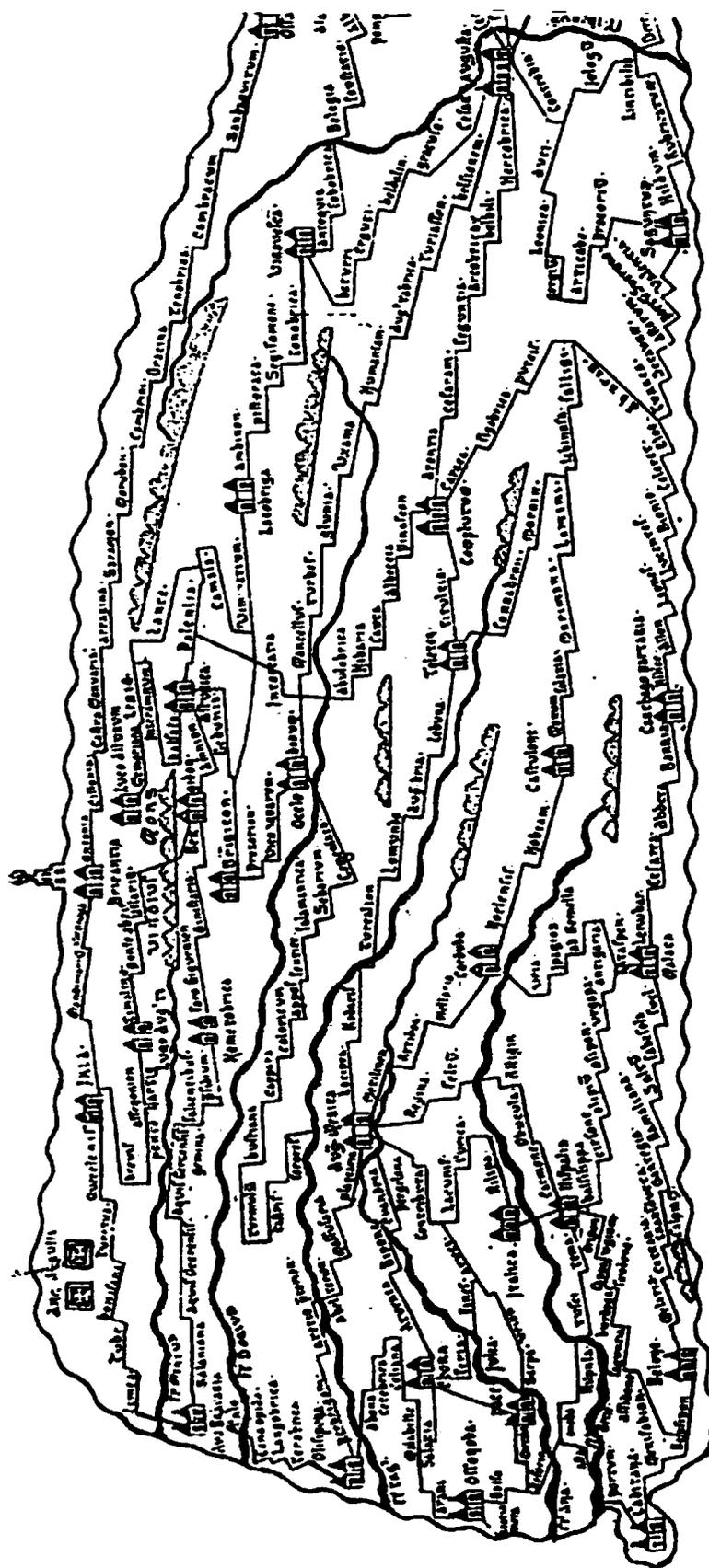


FIG. 1. Hispania en la Tabula Peutingeriana; restitución ideal de MILLER 1916

quier consideración científica. De ahí que el resultado sea una maraña de caminos longitudinales unidos por otros transversales en un mapa mundi estrecho y alargado (como estrecha y alargada es la tabla o el rollo que le sirve de soporte), en el que además figuran algunos ríos y montañas con una orientación igualmente obligada, es decir, la mayoría en paralelo a los bordes del propio soporte (LEVI 1967, 23ss.).

Desgraciadamente el deterioro del comienzo de rollo, donde figuraba la Península Ibérica, ha provocado la pérdida de esta parte. No obstante, ha habido algunos intentos de reconstrucción de este extremo deteriorado. Así K. Miller (1916: 148), a partir de los datos del Anónimo de Rávena y del I.A., dibuja hipotéticamente lo que pudo ser la representación de Hispania en la *Tabula Peutingeriana* (fig. 1). La deformación provocada por el fin primordial de la Tabla, representar los caminos con independencia de la orientación y de las distancias reales, hace que aparezca Hispania como una península estrecha y alargada, con la costa norte y la costa mediterránea paralelas a los bordes más largos del soporte y la costa oceánica muy corta y perpendicular. La mayoría de los caminos, así como los ríos y los montes, corren paralelos a los bordes longitudinales. Otros caminos transversales unen los longitudinales. En tal representación las proporciones y las distancias reales brillan por su ausencia, entre otras razones porque no pretende ser una representación científica sino práctica, cuyo fin primordial es permitir al posible usuario saber el recorrido que debe hacer, las etapas que debe seguir para llegar a un destino, con independencia de la orientación real de dicho camino.

Si consideramos estas características de la Tabla de Peutinger y el hecho de que la fuente del I.A. pudo ser un *itinerarium pictum* similar, tal vez podamos encontrar una explicación a la manera de relacionar los caminos en el I.A. y a alguno de los errores observados en estas relaciones y citados líneas más arriba. Observaciones semejantes a las que hemos hecho sobre el I.A. y su dependencia de un mapa de características parecidas a la Tabla de Peutinger pueden ser hechas en relación con la otra fuente literaria importante de la Península Ibérica, el Anónimo de Rávena (en adelante A. de R.)

En definitiva, hay que pensar en un mapa inicial, que puede ser el *Orbis Pictus* de Agripa o bien otro similar, en el que estaban dibujadas las vías más importantes y gran parte de las secundarias del Imperio. La búsqueda de un uso práctico, el hecho de prestar poca atención a la representación científica con un descuido intencionado de las dimensiones y distancias reales y las condiciones impuestas por el propio soporte hicieron que este mapa original presentara una deformación consistente en el estiramiento exagerado en sentido longitudinal, que grosso modo puede coincidir con la dirección E-O y con un estrechamiento en el sentido N-S. Tal deformación impediría hacerse una idea global del espacio geográfico ocupado por el Imperio y las dimensiones de las distintas regiones no aparecerían representadas de una manera próxima a la realidad, ni proporcionada. Sin embargo permitiría de manera práctica tener una idea de la red viaria que unía todos los puntos del Imperio, trazar a priori una ruta adecuada para llegar a un destino determinado y hacer un cálculo de las etapas necesarias,

de la distancia que se había de recorrer y del tiempo que se había de invertir. Con posterioridad al diseño original de este mapa de itinerarios se harían nuevas copias e incluso nuevos diseños. Una idea exacta de cómo serían estos mapas nos la podemos hacer con la *Tabula Peutingeriana*. En ella ha quedado plasmada gráficamente la deformación a que hemos hecho referencia anteriormente.

Además de las copias fieles de estos mapas, es decir, de la copia del dibujo del mapa y de las rutas en él incluidas, pronto comenzarían a realizarse listados de las rutas reflejadas en el mapa, pero sin realizar los dibujos. Estos resúmenes se limitarían a relacionar las vías dibujadas en el mapa y las estaciones de las mismas, con las distancias de cada etapa en algunos casos. Este tipo de listas de itinerarios, aunque no permitían tener un “mapa de caminos” en el sentido estricto del término, sí hacía posible, a efectos prácticos, su utilización como rutero: bastaba sacar el simple listado copiado para saber el recorrido que era necesario hacer en una ruta determinada. Ejemplos de este tipo de obras los tenemos reflejados en el I.A. y en el A. de R.. Las diferencias entre uno y otro no vienen dadas por haber sido concebidos como obras distintas, pues ambos parecen responder a un mismo principio (tener un “libro de rutas” elemental) y parecen haber sido realizados con los mismos criterios (copiar de un mapa las rutas en él dibujadas), sino por haber sido realizados en distintas épocas, por distinto autor y copiando de un original diferente.

El principio seguido a la hora de confeccionar estas relaciones de rutas es sencillamente realizar un listado de las estaciones que se han de recorrer para llegar a un destino. En el caso del I.A., obra realizada con mayor esmero que el A. de R., figuran las distancias totales y parciales de cada “itinerario”. No hemos de olvidar los postulados de Janni (1984) en torno a la concepción del espacio en la que no entran las coordenadas de latitud y longitud, sino que los caminos se conciben de manera unidimensional, una simple línea que une dos puntos, el de partida y el de llegada. Este carácter lineal en el que sólo es tenida en cuenta la visión de lo que queda a las espaldas y lo que viene de frente al caminante, con independencia de referencias a otros puntos, queda plasmado en la manera de representar los itinerarios: una sucesión de líneas que unen las diferentes estaciones de un recorrido. Estamos ante una etapa rudimentaria, con una concepción “hodológica” del espacio, primitiva y opuesta a la concepción de tipo cartográfico.

Además de las fuentes literarias señaladas con anterioridad, que son documentos específicos y directos sobre las vías, en otras fuentes literarias también es posible el rastreo de referencias, siquiera indirectas, sobre las vías de comunicación. Los historiadores griegos y romanos nos han legado sobretodo numerosas narraciones en torno a las actividades bélicas desarrolladas en la Península Ibérica durante los dos últimos siglos a.C. En estos relatos sobre la confrontación romano-cartaginesa o sobre el desarrollo de la conquista militar romana o sobre los enfrentamientos civiles en suelo peninsular es frecuente la referencia a los movimientos de las tropas en conflicto, al envío de legaciones o al desplazamiento de los propios jefes. Tales referencias nos informan, aunque sea indirectamente, sobre los caminos y rutas que existían antes del cambio de era.

El carácter marginal de la región extrema del S.O. Peninsular en la mayoría de estos conflictos, dado que la lucha entre los diferentes contendientes se centró principalmente en el control del Guadalquivir y de la costa mediterránea, es el motivo de que no tengamos ninguna referencia a posibles caminos que cruzaran esta zona, tal como las tenemos de otras regiones del Mediodía Peninsular<sup>5</sup>. No obstante hay posibilidades de situar el relato de algunas actuaciones y movimientos de las tropas de Viriato en tierras onubenses, si la *Iptuci* citada en estos acontecimientos es la *Tucci* onubense<sup>6</sup>.

Además de las fuentes puramente historiográficas, las fuentes geográficas son de una evidente utilidad. La consulta de autores como Plinio, como Estrabón, como Ptolomeo o incluso de obras exclusivamente corográficas como las de Pomponio Mela puede ser una buena fuente de datos respecto a las vías. Esta práctica, recomendada y seguida por Sillières (1990: 175) ha dado buenos frutos en estudios de otras regiones del Imperio y es aplicable igualmente para el sur de la Península Ibérica, pues tanto en historiadores como en geógrafos es posible, a falta de datos directos, rastrear de una manera indirecta referencias sobre las comunicaciones terrestres o fluviales y marítimas. Para el caso concreto de Huelva podrían servir algunos textos sobre las relaciones marítimas de la costa onubense con otras zonas costeras atlánticas y mediterráneas ya desde época prerromana o referencias a la navegabilidad de algunos ríos y de los esteros suroccidentales.

También el uso de las fuentes, aun en el caso de que no hagan ninguna referencia a vías o medios de comunicación, es perfectamente válido por otras razones: la identificación a partir de ellas de topónimos y la elaboración de mapas geográficos y políticos de la zona que se ha de estudiar contribuye a la posible localización de los lugares por donde discurría la vía, conocida de antemano por otras fuentes. Estas citas, por tanto, son fundamentales para la confirmación de los datos aportados por los itinerarios y por las otras fuentes literarias o epigráficas. Igualmente si los textos históricos o geográficos fueron redactados con la ayuda de documentos literarios o cartográficos relativos a los itinerarios que no hayan llegado hasta nosotros, el análisis de dichos textos puede ayudar en la reconstrucción de la documentación de base.

Así pues autores como Plinio y Estrabón, o incluso Pomponio Mela, nos pueden ayudar a la hora de estudiar las vías de una zona determinada, aún más si tenemos en cuenta la cantidad de datos que aportan sobre ciudades, ríos, etnias, accidentes geográficos, etc. y que pueden servir como confirmación de los datos incluidos en los itinerarios. En esta misma línea, en la obra geográfica de Ptolomeo son enumerados y situados multitud de topónimos y enclaves geográficos. Este cúmulo de información permite realizar, aunque con ciertas precauciones, un exhaustivo y detallado mapa a partir del cual es posible la identificación o la confirmación de los datos de los itinerarios. En el caso de Huelva, el

<sup>5</sup> Vide CORZO 1973; CORZO-TOSCANO 1992, 21ss.; CRUZ ARENAS 1978; SILLIÈRES 1990, 182ss.

<sup>6</sup> Vide al respecto las líneas argumentales dedicadas a este asunto en RUIZ ACEVEDO 1998 y en VIDAL TERUEL 1996.

topónimo *Urion*, por ejemplo, es citado en el A. de R. como mansión intermedia en la vía *Onuba-Arucci*. La frecuencia con que en el A. de R. las lecturas son dudosas, por errores de transmisión manuscrita sobretodo, haría poco fiable en principio esta lectura, en el caso de que fuera un *hapax legomenon*. Sin embargo, la presencia de este topónimo en Ptolomeo viene a confirmar que se trata de una lectura<sup>7</sup> cierta. (SILLIÈRES, 1990: 180), sin embargo, cree que es posible aplicar el método consistente en traducir los grados en distancias itinerarias, esto es, realizar el camino inverso al de Ptolomeo, pues se cree que éste hizo sus cálculos de coordenadas en parte a partir de distancias proporcionadas por itinerarios. Los resultados obtenidos por Sillières son poco satisfactorios, lo que le lleva a concluir que “il est difficile de reconnaître des axes routiers dans les listes du géographe d’Alexandrie” (SILLIÈRES, 1990: 181). ROLDÁN (1975: 15), sin embargo, cree que Ptolomeo, entre otras fuentes, utilizó para su relación de ciudades también fuentes itinerarias y que en su propio ordenamiento siguió un orden impuesto por los caminos. Últimamente Knapp (1993: 103) ha vuelto a insistir en este postulado y cree que Ptolomeo, tal como él mismo expone (Geografía I,2) obtuvo los datos para la localización de los lugares a partir de observaciones astronómicas y de periplos, pero también los recabó de los *itineraria*. Es más, Knapp piensa que la mayoría de los datos utilizados en el caso concreto de la Bética proceden de periplos y de itinerarios, por lo que Ptolomeo puede llegar a ser de una gran utilidad para el estudio de la red viaria romana en Andalucía y afirma categóricamente que “la única fuente de que pudieron proceder las distancias usadas por Ptolomeo para establecer las ubicaciones de los lugares interiores es la tradición literaria” (KNAPP, 1993: 106). Con todo, pretender sacar datos fehacientes sobre itinerarios a partir de Ptolomeo, en el que priman sobre todo el encuadre geográfico (ciudades y enclaves del litoral frente a lugares del interior) y la adscripción etnográfica (ciudades de los Bástulos, los Túrdulos, los Turdetanos, los Célticos...) me parece hartamente difícil. Ello no impide que las conclusiones que se puedan extraer de la descripción geográfica de Ptolomeo, las localizaciones realizadas en función de los grados de longitud y latitud y, sobretodo, la confirmación de muchos topónimos sean de una gran utilidad para el estudio de la red viaria de la Bética, principalmente si se tiene en cuenta que posiblemente Ptolomeo conoció y manejó los mapas de rutas al uso en su época o, al menos, utilizó fuentes de documentación comunes con los itinerarios. La complementariedad entre los itinerarios que nos han llegado y la Geografía de Ptolomeo puede ser de gran utilidad en líneas generales para los estudios de la geografía antigua de la Bética y en particular para los estudios viarios. Idéntica conclusión podría ser extrapolada a otros grandes geógrafos y escritores de la antigüedad que nos han transmitido datos de incalculable valor sobre la Península Ibérica, tal como adelantábamos líneas más arriba.

<sup>7</sup> Las citas del hidrónimo *Urius* y del vocablo *urium* como nombre común relacionado con las minas en Plinio (N.H. III, 7 y XXXIII, 25 respectivamente) contribuyen a reforzar la confirmación y a situar el enclave.

En el rastreo en todas estas fuentes literarias (itinerarias, geográficas, historiográficas), como era de esperar los datos más importantes provienen de las fuentes itinerarias. Tanto en el *Itinerarium Antoninum* como en el Anónimo de Rávena tenemos referencias a vías relacionadas con la geografía onubense<sup>8</sup>. El principal *itinerario* reflejado en el *Itinerarium Antoninum* es el siguiente:

Wess. 431,	8	<i>Item ab ostio fluminis Anae Emeri-</i>		
	9	<i>tam usque</i>	<i>m.p.</i>	<i>CCCXIII</i>
	10	<i>Praesidio</i>	<i>m.p.</i>	<i>XXVIII</i>
	11	<i>Ad Rubras</i>	<i>m.p.</i>	<i>XXVIII</i>
	12	<i>Onoba</i>	<i>m.p.</i>	<i>XXVIII</i>
432,	1	<i>Ilipla</i>	<i>m.p.</i>	<i>XXX</i>
	2	<i>Tucci</i>	<i>m.p.</i>	<i>XXII</i>
	3	<i>Italica</i>	<i>m.p.</i>	<i>XVIII</i>
	4	<i>Monte Mariorum</i>	<i>m.p.</i>	<i>XLVI</i>
	5	<i>Curica</i>	<i>m.p.</i>	<i>XLVIII</i>
	6	<i>Contributa</i>	<i>m.p.</i>	<i>XXVIII</i>
	7	<i>Perceiana</i>	<i>m.p.</i>	<i>XX</i>
	8	<i>Emerita</i>	<i>m.p.</i>	<i>XXVIII</i>

También, aunque de manera indirecta, están relacionadas con vías onubenses los *itinerarios* desde *Esuri* a *Pax Iulia*:

Wess. 425,	6	<i>Item de Esuri Pace Iulia</i>	<i>m.p.</i>	<i>CCLXVII sic:</i>
426,	1	<i>Balsa</i>	<i>m.p.</i>	<i>XXVIII</i>
	2	<i>Ossonoba</i>	<i>m.p.</i>	<i>XVI</i>
	3	<i>Aranni</i>	<i>m.p.</i>	<i>LX</i>
	4	<i>Salacia</i>	<i>m.p.</i>	<i>XXXV</i>
	5	<i>Eboram</i>	<i>m.p.</i>	<i>XLVIII</i>
	6	<i>Serpa</i>	<i>m.p.</i>	<i>XIII</i>
427,	1	<i>Fines</i>	<i>m.p.</i>	<i>XX</i>
	2	<i>Arucci</i>	<i>m.p.</i>	<i>XXV</i>
	3	<i>Pace Iulia</i>	<i>m.p.</i>	<i>XXX</i>
431,	4	<i>Item ab Esuri per compendium Pace</i>		
	5	<i>Iulia</i>	<i>m.p.</i>	<i>LXXVI:</i>
	6	<i>Myrtili</i>	<i>m.p.</i>	<i>XL</i>
	7	<i>Pace Iulia</i>	<i>m.p.</i>	<i>XXXVI</i>

En el Anónimo de Rávena los fragmentos que nos interesan son IV, 45, 10ss. y IV, 43, 1ss.:

<i>IV, 45, 10ss</i>	<i>Iterum iuxta praenominatum civita-</i> <i>tem Hispalis dicitur civitas</i>
	<i>12 Tema</i>
	<i>13 Tusci</i>

<sup>8</sup> Para el texto del *Itinerarium Antoninum* hemos seguido la edición de CUNTZ 1990 y para la del Anónimo de Rávena la de SCHNETZ 1990.

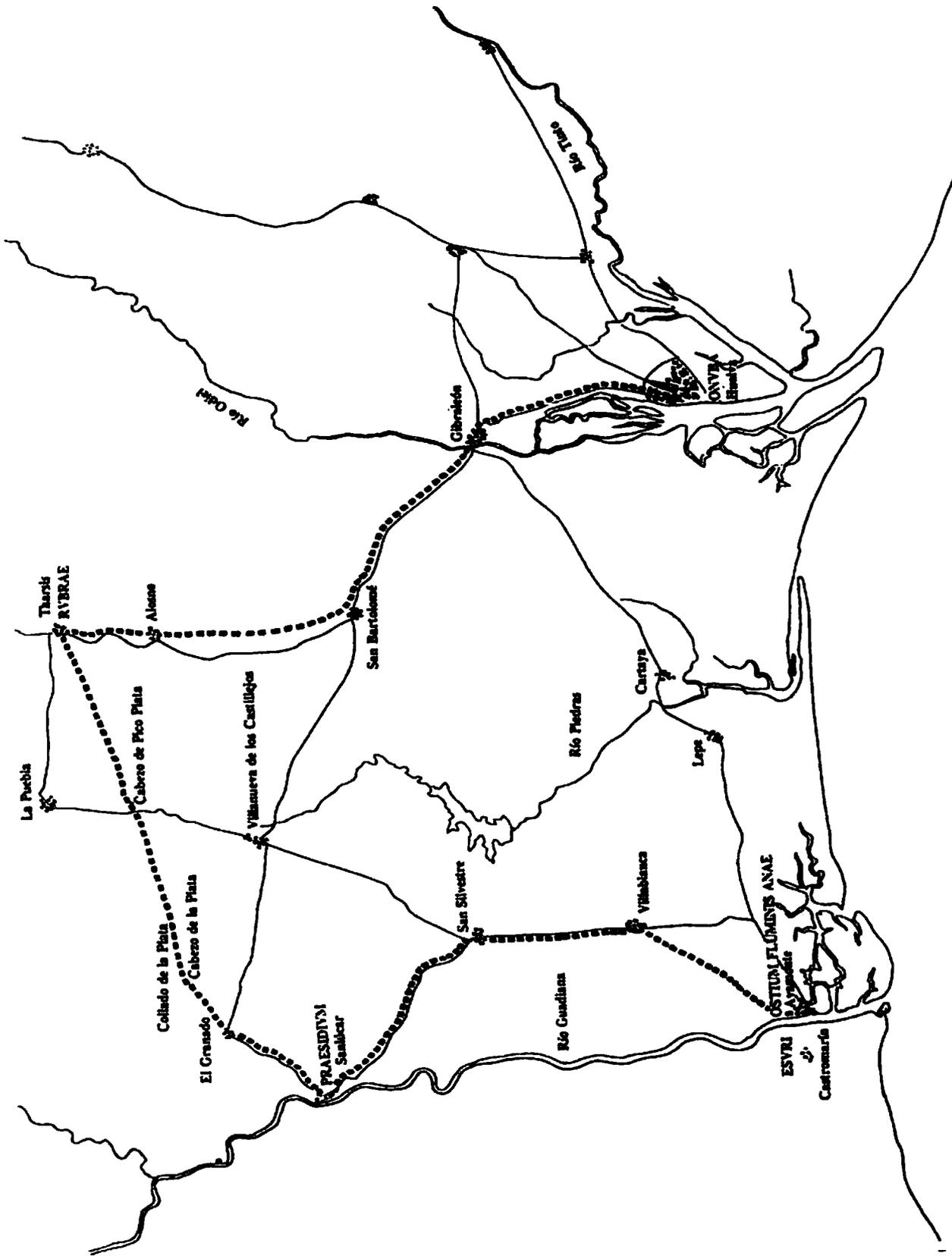
- 14 Hilpula**  
**15 Onoba**  
**16 Urion**  
**17 Aruci**  
**18 Fines**  
**19 Seria**
- IV, 43, 16** *Item super fretum Septem sunt civitates, id est*  
**1 Bepsipon**  
**2 Merifabion**  
**3 Ceditana**  
**4 Portum**  
**5 Asta**  
**6 Serpa**  
**7 Pace Iulia**  
**8 Mirtilin**  
**9 Besurin**  
**10 Balsa**  
**11 Stacio Sacra**  
**12 Ossonoba**  
**13 Arani**  
**14 Salatia**  
**15 Eborá**

Si tratamos de aplicar el valor de los términos que hemos propuesto más arriba (“calzada”/“ruta”/“itinerario”), en estos textos del A. de R. y del I.A. en los que aparecen varios “itinerarios” es posible que estén reflejadas distintas “rutas” y/o “calzadas”. Por lo pronto, en primera instancia y relacionadas con las vías onubenses, podríamos diferenciar las siguientes:

- a) la ruta desde la desembocadura del Guadiana hasta *Onuba*, en la que es posible que haya que hacer alguna subdivisión más: la del Guadiana a la zona minera y la de ésta a *Onuba*,
- b) la ruta desde *Onoba* hasta *Italica* o *Hispalis*,
- c) la ruta desde *Pax Iulia* (o desde *Serpa*) hasta *Arucii* y
- d) la ruta desde *Arucii* hasta *Onuba*.

De sus trazados y del de otras vías no documentadas en los *itineraria* vamos a realizar una reseña muy breve, por cuanto su descripción detallada junto con los argumentos toponímicos y geográficos y sobretodo junto con los testimonios arqueológicos puede verse en Ruiz Acevedo (1998).

FIG. 2. Ruta ostium Anar-Onuba



## 3. RUTAS

3.1. *Ruta Ostium Anae-Onuba: (fig. 2)*

Es la recogida en el *Itinerarium Antoninum* 431, 8-12:

*Item ab ostio fluminis Anae Emeri-*

*tam usque*

*m.p. CCCXIII*

*Praesidio*

*m.p. XXIII*

*Ad Rubras*

*m.p. XXVIII*

*Onoba*

*m.p. XXVIII*

En el Anónimo de Rávena no aparece esta ruta. Forma parte en la descripción del Itinerario Antonino del trayecto literario que desde la desembocadura del Guadiana alcanzaba la capital de la Lusitania, *Emerita*, a través de *Italica*, que es considerado en su totalidad como ruta por Roldán 1975, 79. No obstante este autor ve la posibilidad de dividir esta ruta en dos caminos distintos e individualizados: uno el de *Emerita* a *Hispalis* y otro del Guadiana a *Italica*, lugar de encuentro con el primero.

Este último camino descrito en el I.A. entre el Guadiana y el Guadalquivir ha sido analizado en numerosos estudios<sup>9</sup> y los trazados propuestos para el primer tramo del mismo (*Guadiana-Onuba*), objeto del presente apartado, han sido básicamente dos, pero con múltiples variantes en su recorrido y en la identificación sobretodo de dos de sus *mansiones*: *Praesidium* y *Rubrae*<sup>10</sup>.

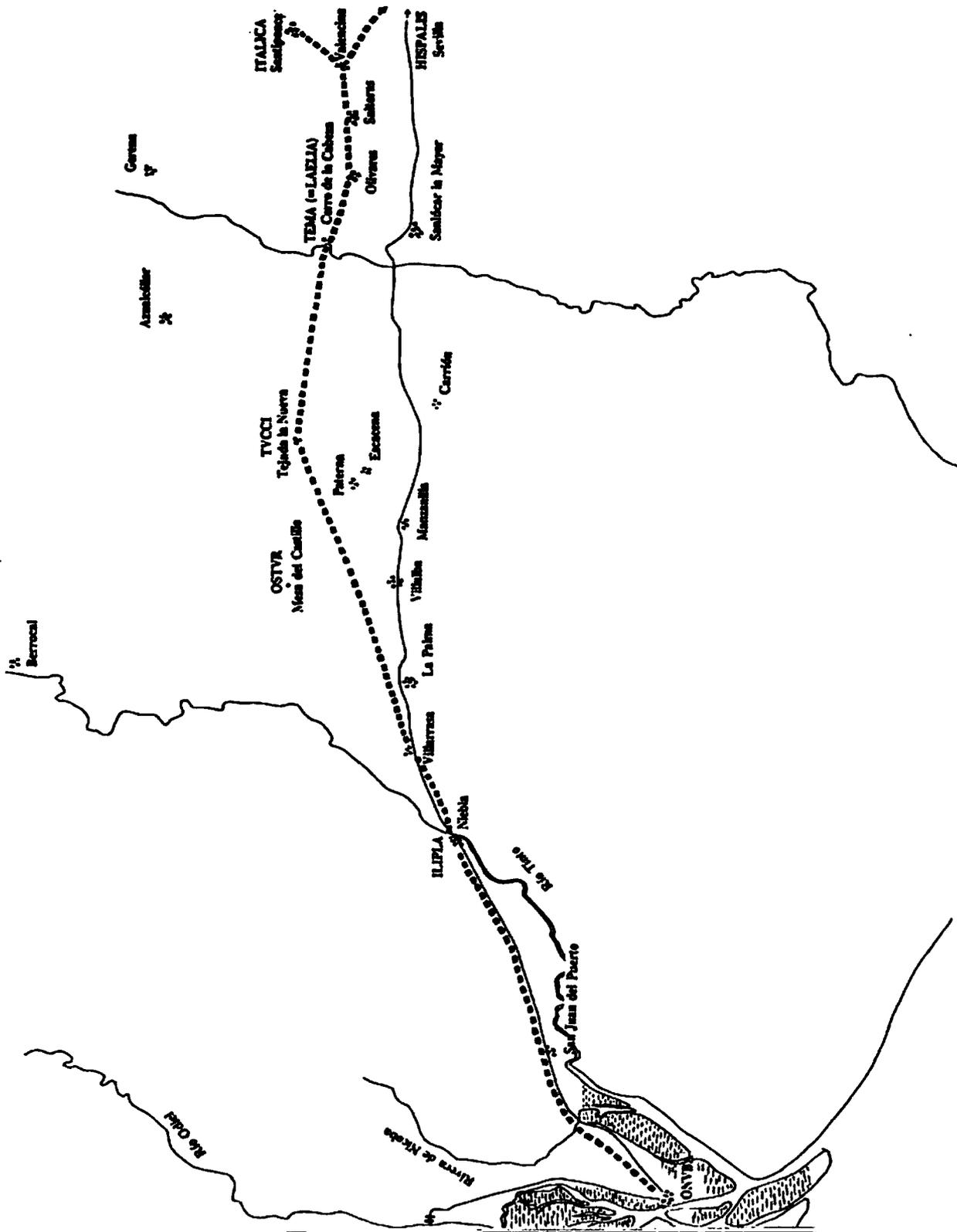
Los trazados propuestos discurren uno por la costa y otro por el interior, a través del Andévalo Occidental.

La correspondencia entre el itinerario literario y el trazado interior parece la más verosímil. Sin embargo considero oportuno insistir en que no se trata de un camino unitario, ni siquiera una ruta para ir desde la desembocadura del Guadiana al estuario del Odiel. No tiene mucho sentido realizar un recorrido de aproximadamente 128 kms. y subir hasta la cuenca minera, cuando, como apunta en parte Sillières, podía existir un camino secundario, no recogido en el I.A., que desde el Guadiana por la costa llegara a *Onuba* en un recorrido total de 63 kms., menos de la mitad. Creo, pues, que se puede defender, por un lado, la existencia de este camino costero, que a su vez sería complementario de las comunicaciones fluviales y marítimas y, por otro, de un conjunto de calzadas y rutas que son descritas en el I.A. englobadas en un gran itinerario, que llega en su enumeración literaria hasta *Emerita*, aunque no constituyen una "ruta" unitaria. Las calzadas y rutas que conforman el itinerario son: un camino entre la desembocadura del Guadiana y *Praesidium*, Guadiana arriba, al norte de Sanlúcar de Guadiana, en el que aún se conserva parte de la pavimentación; una calzada que enlazaba *Praesidium*, puesto de vigilancia y control, con *Rubrae*, *mansio*

<sup>9</sup> BENDALA, 1987; BLÁZQUEZ, 1921; CORZO-TOSCANO, 1992; SILLIÈRES, 1990.

<sup>10</sup> La forma que aparece en el I.A. es *ad Rubras*, construida con *ad* + acusativo, de acuerdo con la función sintáctica que desempeña: dirección hacia las proximidades; pero a la hora de nombrarla nos parece más adecuado hacerlo con la forma del nominativo. Para el uso de los casos en el I.A. ver RUIZ ACEVEDO (1998).

FIG. 3. Ruta Onuba-Italica



situada en la zona minera origen de dicha calzada en las proximidades de Tharsis; de esta calzada ha sido recientemente hallado parte de su trazado; y un camino que permitía la comunicación entre *Rubrae* y *Onuba*.

Así pues hay claramente dos caminos que parten de un mismo lugar, la cuenca minera de Tharsis, pero cada una tiene una dirección diferente: uno buscaba la comunicación con el Guadiana en dirección SO y otro con el Odiel en dirección SE.

### 3.2. Ruta *Onuba-Italica*: (fig. 3)

Al igual que los caminos anteriores es citada esta ruta en el I.A. dentro del itinerario *ab ostio fluminis Anaë Emeritam usque*:

(431,12)	<i>Onoba</i>	<i>m.p. XXVIII</i>
432, 1	<i>Ilipla</i>	<i>m.p. XXX</i>
2	<i>Tucci</i>	<i>m.p. XXII</i>
3	<i>Italica</i>	<i>m.p. XVIII</i>

Asimismo aparece en el Anónimo de Rávena, pero en dirección contraria, y en el itinerario de *Hispalis a Seria* (o *Pax Iulia*):

317, 10	<i>Iterum iuxta praenominatam civitatem Hispalis dicitur civitas</i>
11	<i>Tema</i>
12	<i>Tusci</i>
13	<i>Hilpula</i>
14	<i>Onoba</i>
15	

Esta ruta parece tener un recorrido menos discutido, al menos en sus primeros tramos, hasta el río Guadiamar, y la mayoría de los autores que han tratado de ella han estado de acuerdo en la ubicación de los lugares de paso citados en el I.A. Las localizaciones poco discutibles de *Ilipla* en Niebla, *Tucci* en Tejada la Nueva, la seguridad del comienzo (*Onuba*=Huelva) y del término (*Italica*=Santiponce) y los restos arqueológicos del propio camino y de sus proximidades dejan poco margen para la discusión. Al tratarse de un terreno con escasas dificultades topográficas, salvo el paso del río Tinto y el paso del Guadiamar, el *Mae-nuba* de las fuentes literarias clásicas, ha permitido un trazado casi en línea recta desde la confluencia de los ríos Tinto-Odiel hasta el valle del Guadalquivir.

### 3.3. Ruta *Onuba-Arucci*: (fig. 4)

En el Anónimo de Rávena hemos comprobado cómo aparece refrendada la vía *Onuba-Italica* del I.A. En esta secuencia, que en el A. de R. es descrita al revés de la dirección que hemos seguido, esto es desde *Hispalis a Onuba*, continúa la enumeración de estaciones de la siguiente manera:

317, 15	<i>Onoba</i>
16	<i>Urion</i>
17	<i>Arucci</i>
18	<i>Fines</i>
19	<i>Seria</i>

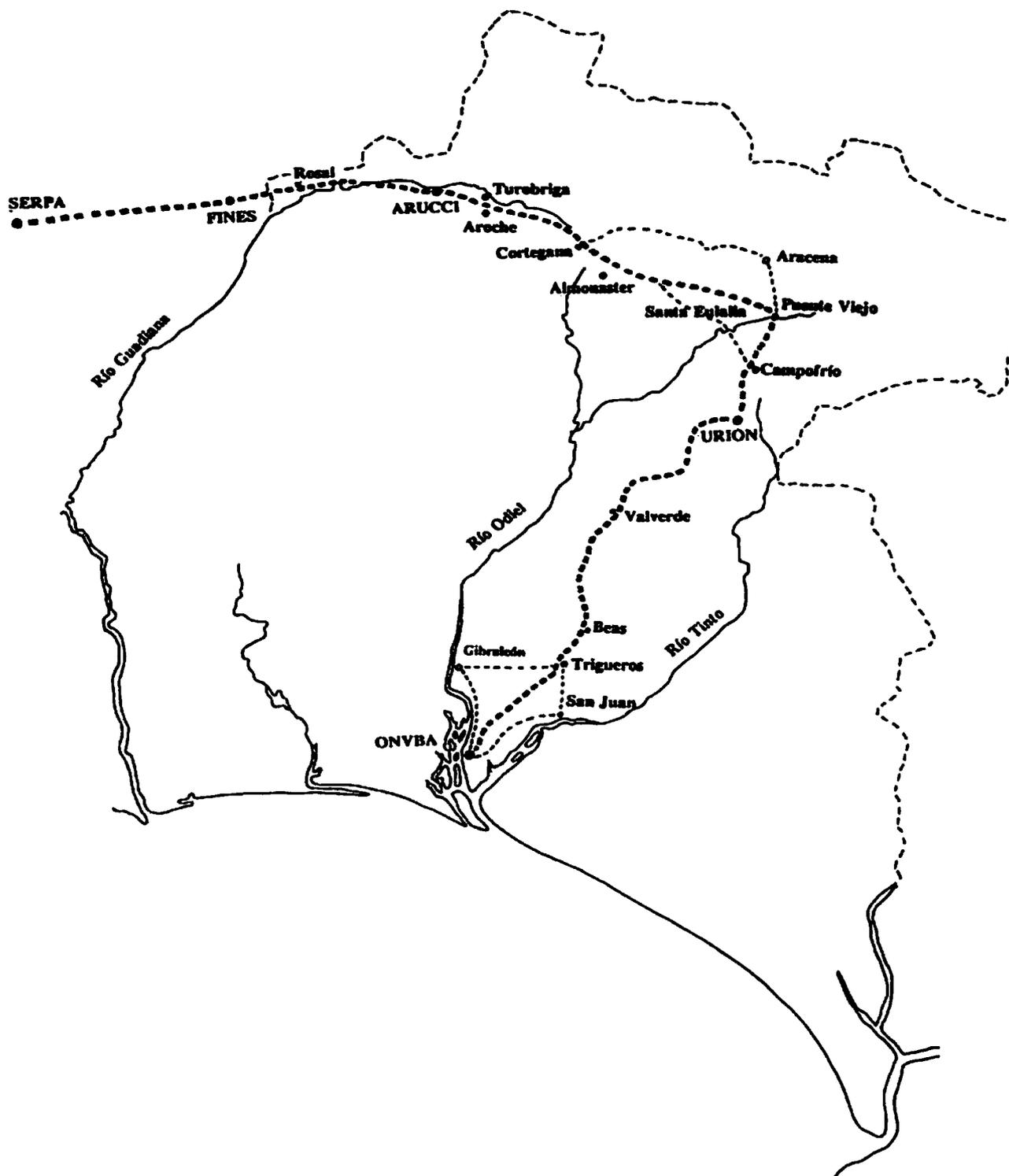


FIG. 4. Ruta Onuba-Arucci

Tenemos delante, pues, la descripción de una ruta que ponía en comunicación la costa onubense (*Onuba*) en primer lugar con la cuenca minera (*Urion*) y con la sierra (*Aruci*) y por extensión con la *Baeturia Celtica* y con *Lusitania*, en concreto con *Pax Iulia*, la estación que seguía a *Seria* (= *Serpa*); pero como en otras muchas ocasiones el A. de R. no cita la última estación de esta serie, *Pax Iulia*, al ser el término de la secuencia descriptiva<sup>11</sup>.

Este eje de comunicación Norte-Sur, sin embargo, no aparece en el I.A., ausencia que hay que contabilizar como una más de las muchas que caracterizan a esa obra. En el I.A. sí se recoge, sin embargo, el tramo *Aruci-Pax Iulia*, en la descripción de la vía desde *Esuri* a *Pax Iulia* (I.A. 425, 6ss.), con una secuencia de estaciones que ha planteado dificultades para su interpretación (RUIZ ACEVEDO, 1998). No obstante parece clara la relación de la vía *Onuba-Arucci* con el sistema viario del sur de *Lusitania* y concretamente con la vía a *Olisipo*.

La epigrafía nos ayuda a comprobar la fluidez de relaciones entre *Lusitania* y el norte de la provincia de Huelva. De las 21 inscripciones halladas en la provincia que tengan datos sobre la procedencia de los personajes citados en ellas o de la procedencia del propio epígrafe (GONZÁLEZ, 1989), la mayoría apunta a una importante inmigración desde distintos puntos de *Lusitania*, especialmente de la ciudad de *Olisipo* (CILA I, 22, 38, 44, 60, 65) y de la *civitas* de los *Limici*, en la actual provincia de Orense (CILA I 24, 49, 64, 72; 33, 40, 42). Tan sólo tres inscripciones señalan la procedencia de otros lugares. Todas estas inscripciones, salvo una hallada en Niebla, proceden de la Sierra o de la Cuenca Minera. Según esto, las vías que venían de *Lusitania*, fundamentalmente la ruta *Olisipo-Pax Iulia-Arucci*, debieron de ser frecuentadas por estos inmigrantes que llegaban a la zona de las minas onubenses. Uno de estos inmigrantes de *Olisipo*, un tal *L(ucius) Iulius Reburinus*, perteneciente a una familia de alfareros, vino a asentarse en las minas de Riotinto, donde fabricó en el s.I d.C. lucernas mineras que llevan el sello con sus iniciales: *L.I.R.* (LUZÓN y RUIZ, 1970: 137). El mapa resultante de estos movimientos migratorios parece venir a confirmar las relaciones de una parte del territorio onubense con pueblos célticos del Oeste y del Norte de la Península, que no harían sino seguir rutas ya marcadas desde muy antiguo de contactos entre estos pueblos indoeuropeos y la *Baeturia Celtica*<sup>12</sup>.

#### 3.4. Otras rutas no documentadas en los itinerarios: *Urion-Italica*, *Valverde-Niebla*, *zona minera-La Palma/Niebla*, *Urion-Tucci*, ... (fig. 5)

Hasta ahora hemos hecho referencia a las vías que aparecen citadas total o parcialmente en las fuentes itinerarias antiguas. Pero en época romana debieron

<sup>11</sup> CORZO-TOSCANO 1992, 147: "Como es habitual en esta fuente itineraria se omite el destino final de la vía". Ejemplos de este hecho tenemos múltiples a lo largo del A. de R.: La vía desde *Hispalis* a la costa atlántica por *Medina Sidonia* (317, 1-7: *Hispalis*, *Oripon*, *Ugium*, *Cappa*, *Saudone*, *Burdoga*, *Saguntia*, *Assidone*) se queda cortada en *Assido* como si no continuara hacia *Gades* o hacia *Baesippo*; Otro ejemplo con destino final omitido es la vía *Emerita-Hispalis* por *Astigi* (315, 1ss: *Augusta Merita*, *Regina*, *Celtum*, *Astigin*, *Obulcula*, *Carmone*) o la vía *Corduba-Malaca* (315, 15ss.: *itam iuxta super scriptam Corduba est civitas que dicitur Uria*, *Ipagio*, *Sabe Gemella*, *Antigaria*) o la de *Sevilla* a *Málaga* (316, 11ss.: *Hispalis*, *cuius iuxta est civitas que dicitur Balsilippa*, *Cirsone*, *Olipium*, *Osipon*, *Urgapa*, *Antigaria*, *Rataspen*).

<sup>12</sup> Cfr. Estrabón III, 3, 5, sobre el parentesco de los célticos del Cabo Nerion y los célticos del Anas.



de existir otras muchas vías de comunicación entre diferentes zonas de la actual provincia de Huelva que no aparecen en dichos itinerarios, bien por la propia naturaleza limitada de estas obras, bien por ser caminos de menor entidad dentro de la red general de comunicaciones del Imperio. De ellos apenas si nos han quedado algunos vestigios arqueológicos y referencias literarias que permiten esbozar sus trazados. (RUIZ ACEVEDO, 1998).

Tal vez la zona que contó con un mayor número de caminos secundarios fue la cuenca minera. La necesidad de facilitar el transporte interno, de poner en comunicación las distintas explotaciones mineras entre sí y con los centros poblacionales de la zona y de dar salida a la producción obligó al trazado de numerosos carriles que atravesaban todo el área. Luzón (1975: 275) hace constar la abundancia de estos carriles, de algunos de los cuales han quedado huellas visibles y de otros meras referencias literarias. Así Rúa Figueroa (1859: 17) (LUZÓN, 1975, 276) describe, además de la vía Riotinto-Huelva, una ruta que comunicaba Riotinto con Santiponce, esto es *Urion* con *Italica*. Ramírez Copeiro (1991) hace alusión a un camino desde Valverde a Niebla del que son visibles

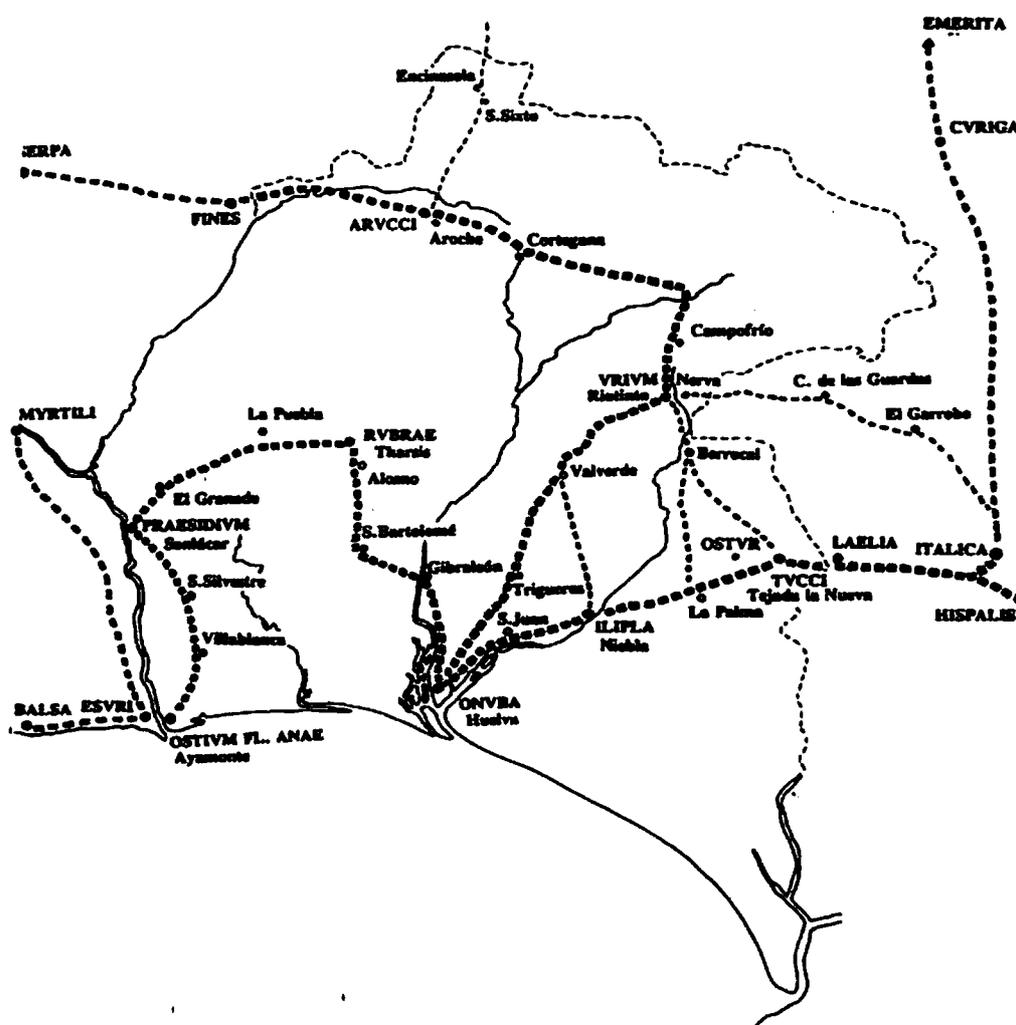


FIG. 6. La red viaria de época romana

algunos tramos con un trazado paralelo al de la carretera Valverde a Niebla. Asimismo algunos restos de vía y de un puente (CAMPOS *et al.*, 1990: 73 y 82) nos llevan a pensar también en otro camino más de los que en dirección Norte-Sur ponían en comunicación las zonas mineras con sus salidas naturales, en este caso por la zona del Condado, lugar por donde discurría uno de los ejes de comunicación básicos de la provincia, la vía *Onuba-Italica*. En este caso este camino debió de seguir en parte una dirección paralela al río Tinto. Además de las relaciones de la zona minera de Riotinto por un lado con la Sierra (ruta *Urion-Arucci*) y con Lusitania y, por otro, con las salidas naturales del Odiel y el Tinto, cuyos términos serían *Onuba* e *Ilipla* respectivamente (rutas *Onuba-Urion* y *Riotinto-La Palma/Niebla*), la cuenca minera estuvo asimismo comunicada con otro de los yacimientos importantes de la provincia de Huelva: *Tucci* (Tejada la Nueva). El trazado de esta ruta que responde a las necesidades de comunicación entre dos zonas minero-metalúrgicas claves desde época prerromana (BLANCO y ROTHENBERG (1981: 254 y 267) se vería confirmado en época romana. El empuje dado desde época de Augusto a las explotaciones mineras de la zona de Riotinto se ve reflejado en el asentamiento de guarniciones militares cercanas a las áreas de extracción y a los caminos de distribución para el control de una producción básica en la política económica del Imperio (GONZÁLEZ Y PÉREZ, 1986; PÉREZ MACÍAS *et al.*, 1990: 24; FERNÁNDEZ *et al.*, 1993: 267; Y VIDAL TERUEL, 1996: 171) insiste en el papel jugado por la política augustea en la reorganización de la zona mediante la fundación de nuevos asentamientos o mediante el impulso de otros ya existentes. En estas actuaciones, encaminadas a un mejor aprovechamiento de los recursos y a un mayor control de las vías de comunicación, el eje *Urion-Tucci* habría de ser uno de los prioritarios.

#### 4. CONCLUSIONES

Todas estas vías de comunicación onubenses (fig. 6), a las que habría que añadir las comunicaciones fluviales y marítimas, se pueden clasificar en dos grandes grupos: las vías de comunicación internas y las vías exteriores o de enlace con otras zonas hispanas o extrapeninsulares.

El primer grupo está constituido sobretodo por las vías mineras, esto es, las vías que ponían en contacto las zonas de producción minera con los centros de comercialización: *Rubrae-Praesidium*, *Rubrae-Onuba*, *Urion-Onuba*, *Urion-Ilipla*, *Urion-Tucci*, *Urion-Italica*. Todas ellas conforman un sistema viario de dirección aproximada norte-sur. Las dos primeras permiten comunicar la cuenca minera del Andévalo Occidental con el Guadiana y el estuario del Tinto-Odiel, las salidas naturales más próximas y adecuadas. Las restantes permiten el enlace de la cuenca minera del Andévalo Oriental con el estuario del Tinto-Odiel, con la vía *Onuba-Italica* y con el valle del Guadalquivir.

El segundo grupo está formado por rutas de características bien diferentes, tanto las vías terrestres como las rutas marítimas. De entre las terrestres existe un eje central sur-norte, que, al mismo tiempo que permitía la comunicación entre

las tres zonas naturales onubenses, la Tierra Llana, El Andévalo y la Sierra, pues cruzaba verticalmente toda la provincia, desde *Onuba* a *Arucci* por *Urion*, hacía posible las comunicaciones con la *Baeturia Celtica* y con la Lusitania. También vía terrestre es el eje transversal oeste-este, desde *Onuba* a *Italica*, a través del cual se establecía la comunicación directa entre el estuario de Huelva y el valle del Guadalquivir.

De esta forma el territorio marginal onubense quedaba engarzado por un lado con la Lusitania atlántica y por otro con el gran eje de comunicación bético, la *Via Augusta*, que paralela al Guadalquivir se constituye en la columna vertebral de la *Provincia Hispania Ulterior Baetica*. A partir de esta gran arteria de comunicaciones el territorio onubense podía establecer contacto con otros lugares del imperio, fundamentalmente con la Lusitania central, por la vía *Hispalis-Emerita*, con la Tarraconense y con la propia Roma.

En este conjunto de vías onubenses, locales o exteriores, el centro neurálgico de las comunicaciones parece centralizarse en el estuario de los ríos Tinto y del Odiel, concretamente en *Onuba*, ciudad situada en el puntal formado por la confluencia de ambos ríos. De ella parten o en ella confluyen las más importantes rutas terrestres norte-sur o este-oeste. La navegabilidad de los ríos Tinto y Odiel y la ubicación de *Onuba* en el estuario de ambos ríos hizo que esta fuera un importante puerto comercial y que desde él, así como también desde el Guadiana, se establecieran las relaciones marítimas con el litoral atlántico peninsular, con el norte de África y con el litoral mediterráneo.

Cada uno de estos ejes, el eje norte-sur y el eje transversal, que se complementan con las comunicaciones fluviales y marítimas, tiene unas funciones bien definidas.

Las vías con dirección aproximada norte-sur principalmente tienen una función económica: facilitan la explotación de la cuenca minera, al permitir la salida de la producción minera y la llegada de los productos básicos para el abastecimiento y para el mantenimiento de la producción.

La vía transversal oeste-este, *Onuba-Hispalis*, garantiza la integración de esta zona extrema y marginal de la Bética: es el nexo de unión con *Hispalis*, la capital del *conventus iuridicus* al cual posiblemente perteneciera el territorio que hoy ocupa la provincia de Huelva, con el eje vertebrador de la Bética, la *Via Augusta*, y con la capital de la *Provincia*, *Corduba*. Así pues, además de permitir la cohesión del territorio, al ser el enlace rápido entre algunos de los yacimientos onubenses más importantes, *Onuba*, *Ilipla*, *Ostur*, *Tucci*, la vía tenía una función primordialmente política y administrativa. Por esta vía se facilitaba la labor burocrática y judicial, confiada a los representantes del poder central.

Las rutas marítimas, atlánticas y mediterráneas, tradicionalmente tuvieron una clara función comercial: la de servir de rápido y eficaz sistema de salida de la producción de la zona, con toda seguridad la metalúrgica y la de las industrias de salazón, al tiempo que se constituía en la principal vía de entrada de productos manufacturados (cerámicas, cristal, orfebrería, telas, etc.) y de las corrientes culturales que circulaban por todo el Mediterráneo.

En esta tupida red de líneas entrelazadas destacan dos focos: *Urion* y *Onuba*. El primero como lugar de paso casi obligado para las comunicaciones entre la Sierra y la costa y como punto central desde el que parten un buen número de las vías mineras. El segundo como el lugar de encuentro de la mayoría de las vías onubenses, meta en la que confluían las vías terrestres y las vías marítimas. Por *Onuba* circulaba, pues, gran parte del comercio de importación y exportación generado en la zona, hecho que condicionó su desarrollo económico, cultural, urbanístico y demográfico, a la vez que la convirtió en foco de irradiación hacia el resto del territorio circundante.

El trazado original de cada una de estas vías no parece ser de época romana. A tenor de la función y dirección de cada una de ellas y los yacimientos y zonas de producción que quedaban conectados, la mayoría de las rutas eran ya utilizadas en época prerromana. En líneas generales la distribución de los yacimientos romanos más importantes coincide con ciudades surgidas en periodos anteriores y las áreas enlazadas ya estaban en producción antes de la presencia romana.

Ahora bien, en época romana se produce un desarrollo importante en los focos generadores por excelencia del sistema viario onubense: por un lado las explotaciones minerometalúrgicas y por otro la consolidación del proceso urbanístico. La marginalidad del territorio de la actual provincia de Huelva, dentro del marco de la *provincia* romana de la Bética, la dependencia casi exclusiva de algunas áreas dentro de este territorio de una economía basada en la producción y comercialización minerometalúrgicas y la necesidad de conexión de los más importantes núcleos urbanos entre sí y con la columna vertebral de la Bética, el eje *Gades-Corduba*, fueron los factores determinantes que nos permiten entender la distribución de los asentamientos antiguos y el desarrollo de la red viaria, iniciados en época prerromana y potenciados en el periodo romano.

Casi toda la economía onubense, si exceptuamos la franja litoral, las zonas agrícolas del Campo de Tejada y algunas áreas autárquicas de poca entidad, giraba en torno a la producción minera. Se trata de un sector económico que no conlleva necesariamente la creación de centros urbanos en el entorno inmediato de las propias minas; mas es un factor que favorece el crecimiento de los centros de control y distribución. Pocas entidades catalogables como urbanas se conocen arqueológica o literariamente en el territorio propiamente minero; a lo sumo poblados mineros y establecimientos pequeños a pie de mina, que cambiaban de ubicación de acuerdo con la rentabilidad de las explotaciones. No obstante en las proximidades de las actuales Riotinto y Tharsis, donde pueden ser localizadas *Urion* y *Rubrae* respectivamente, se constata una mayor concentración poblacional, el estudio de cuyos restos materiales permitirá con toda probabilidad detectar elementos suficientes como para considerar a estos poblados mineros, o al menos al primero de ellos, como enclaves urbanos.

Sin embargo los centros a donde afluían los metales para su comercialización fueron los que principalmente se beneficiaron del empuje y el desarrollo propiciado por el comercio de los metales. Ya desde época prerromana tres asentamientos, en los que se han detectado suficientes indicios para suponerles una relación directa con los procesos metalúrgicos, aun cuando no estaban en

zonas de extracción de minerales, como son *Onuba*, *Ilipla* y Tejada la Vieja, obtuvieron claros beneficios de todo lo relacionado con el mundo de la minería y metalurgia y apoyaron en este campo económico buena parte de su desarrollo. El mayor apogeo en época prerromana de estos centros con toda seguridad coincidió con los momentos de más intensidad en las explotaciones mineras y de intercambios comerciales propiciados por ellas. Para época romana, aun cuando los datos arqueológicos no sean, de momento, tan generosos, como para etapas anteriores, sobretudo para los siglos VIII al VI, cabe suponer que el desarrollo de dos de estos asentamientos, *Onuba* e *Ilipla*, estuvo también condicionado por la producción ante todo de plata. El tercero de los yacimientos, desaparecido con anterioridad a la presencia romana en tierras hispanas, vino a ser sustituido por *Tucci*, situado en sus proximidades, pero, al parecer, más de cara a la producción agrícola.

Los tres yacimientos, que se encuentran en un lugar idóneo para el control del paso de la producción minera en la búsqueda de su salida hacia el litoral y para el control de las explotaciones agrícolas de la Tierra Llana, están conectados entre sí por el eje oeste-este (*Onuba-Italica*) que comunicaba el estuario de Huelva con el valle del Guadalquivir.

Así pues, tanto los caminos de salida de la producción minerometalúrgica, como este eje transversal remontan su origen a época prerromana. El hecho de que en época romana no se produjeran apenas cambios económicos en la provincia de Huelva, sino que la actuación romana se limitara básicamente a potenciar o rentabilizar aún más la explotación y comercialización de los recursos mineros y pesqueros, hizo que la continuidad sea la característica que defina el tránsito de la protohistoria onubense a la historia: los canales de distribución, los sistemas de interconexión entre las zonas de producción y de comercialización, los puntos de abastecimiento siguieron siendo los mismos. Consecuentemente los núcleos de población apenas si sufrieron cambios: no conocemos de momento la creación de ninguna ciudad *ex novo*. Casi todos los topónimos conocidos (*Onuba*, *Arucci*, *Ilipla*, *Tucci*, *Ostur*, *Urion*) son de origen prerromano. Sólo en el ángulo suroeste de la provincia, en el interfluvio Odiel-Guadiana, no conocemos por las fuentes, ni literarias ni epigráficas, ciudad o establecimiento alguno que lleve nombre de origen prerromano. Así pues, aun cuando se pudiera pensar en la preexistencia de caminos por esta zona, el trazado desde la cuenca minera de Tharsis hacia el Guadiana parece nuevo y, debido a que no existían establecimientos en los que apoyar este trazado, fue necesaria la ubicación de estaciones de nueva creación en su recorrido. De ahí que las denominaciones dadas a las estaciones (*Rubrae*, *Praesidium*) o a las referencias geográficas relacionadas con estas vías (*ostium fluminis Aanae*) sean totalmente latinas.

Esta continuidad en los medios económicos y en los asentamientos es la razón por la que, al no haber necesidad de nuevas comunicaciones, en época romana apenas si se trazara ninguna vía nueva. Casi todas las vías responden a caminos trazados con anterioridad. Es más, las nuevas actividades relacionadas con la explotación agrícola de amplios territorios como el Campo de Tejada y la ocupación de estos territorios por numerosas *villae* no necesariamente deman-

daron un nuevo sistema viario: parece más bien que los nuevos asentamientos agrícolos se realizaron en función de las vías ya existentes.

El uso continuado de unos trazados casi idénticos desde época prerromana hasta nuestros días, el deterioro, la reutilización, la sencillez constructiva o incluso la ausencia en muchos casos de elementos constructivos y obras de fábrica, la utilización de técnicas y materiales parecidos, cuando no idénticos, a lo largo de todos los períodos históricos, son todos ellos factores que contribuyen, no ya a impedir la datación exacta o aproximada, sino incluso a dificultar su adscripción cultural.

En definitiva, la red viaria de la provincia de Huelva en época romana no responde a una planificación estudiada y diseñada por Roma, sino al aprovechamiento y mejora en esta época de una red arterial formada y consolidada ya en época prerromana principalmente por razones económicas, cuales son la salida de la producción minera y el intercambio comercial entre las zonas del interior y los puntos costeros. En época romana no se hizo sino aprovechar los trazados que durante generaciones se habían ido formando. Salvo el tramo de la calzada *Praesidium-Rubrae*, en estudio en la actualidad, y que puede deparar un gran cúmulo de información en materia viaria, y el puente que atravesaba el río Tinto a la altura de *Ilipla*, del que es heredero el actual puente de Niebla, no se hicieron grandes obras de ingeniería y de momento no hay apenas rastro de inversiones por parte del poder central en la construcción de puentes o en la realización de obras de pavimentación, mejora o consolidación, que de haberse producido, a buen seguro, hubiesen sido motivos suficientes para dejar constancia de ello, por razones propagandísticas obvias, como es tan habitual en las intervenciones realizadas en los ejes de comunicación estratégicos del imperio, donde han sido halladas numerosas inscripciones, sobretodo en miliarios, grabadas y colocadas con fines fundamentalmente propagandísticos.

Sin embargo cabe sospechar que pudo haber una protección especial en algunas de las vías onubenses, sobretodo en las de la cuenca minera por razones de seguridad. Esta protección se realizaría a través de guarniciones, puestos militares o fortines situados a lo largo del recorrido de los caminos. Ejemplo de ello puede ser *Praesidium*, estación que ha debido recibir su nombre por la misión para la que fue levantada en el final de la calzada procedente de *Rubrae*, o también algunos yacimientos detectados en las proximidades de otras vías. Las inversiones, en estos últimos ejemplos, parecen apuntar más a la seguridad de las vías que a la calidad constructiva de las mismas. Esto es, habría más preocupación por asegurar que lo transportado, dado su elevado valor, llegara sin tropiezos a su destino, que el hecho de que hubiera unas comunicaciones rápidas, fluidas y cómodas. En este sentido apunta también el que no abunden caminos construidos con esmero en lo que se refiere a las características estructurales, sino que las dimensiones y condiciones de los conocidos dejan entrever una cierta despreocupación en lo que se refiere a la búsqueda de comodidad para el usuario y de fluidez en su uso. La inexistencia igualmente de unas necesidades militares, como puede ser la de facilitar el movimiento de tropas por razones de seguridad fronterizas, y la situación geográfica de la provincia de Huelva en un

fondo de saco alejado de las grandes rutas comerciales terrestres limitaron el desarrollo de vías importantes y estratégicas que hubieran podido dejar vestigios más duraderos.

En suma, por medio de la red viaria que surcó en época romana la geografía onubense, a través del considerable número de pequeños caminos mineros, del camino *Onuba-Hispalis* y de la facilidad para las comunicaciones marítimas del litoral fue acometida la explotación económica de esta zona marginal del imperio y fue posible su desarrollo económico, su acceso a los entramados comerciales y administrativos de la Bética y, en definitiva, su integración en el proceso de la romanización.

Por estas vías de comunicación, junto con los mercaderes y sus productos, los funcionarios o los inmigrantes que alcanzaron fundamentalmente la cuenca minera, tal y como nos constata la epigrafía, llegaron también unas nuevas costumbres y creencias, unos nuevos esquemas ideológicos y sobretodo una nueva lengua, el latín. El proceso que hace posible la difusión y consolidación de estas novedades es lo que en líneas generales definimos como "romanización".

La minería o, mejor dicho, la intensa actividad económica directa o indirectamente generada por la minería, las relaciones comerciales entre los centros de extracción, producción, elaboración y comercialización minerometalúrgicas, al igual que condicionó el diseño de la red viaria romana de la provincia de Huelva, fue al mismo tiempo el factor condicionante para que se produjera y consolidara el fenómeno de la romanización y la red viaria fue su cauce. De esta forma el territorio onubense se impregnó de la cultura común, la *koiné* cultural que dominó en todo el ámbito mediterráneo de los primeros siglos después de Cristo.

## BIBLIOGRAFÍA

- BELTRÁN, A. (1990): "La red viaria en la Hispania romana: Introducción". *La red viaria de la Hispania romana*, Zaragoza, p. 45ss.
- BENDALA GALÁN, M (1986-87): "Ab Ostio fluminis Anae...". *Cuadernos de Prehistoria y Arqueología 13-14; Homenaje al Prof. Gratiniano Nieto*, vol. II, Madrid, p. 129ss.
- BLANCO, A. y ROTHENBERG, B. (1981): *Exploración Arqueometalúrgica de Huelva (EAH)*, Barcelona 1981.
- BLÁZQUEZ DELGADO, A. y BLÁZQUEZ JIMÉNEZ, A. (1921): "Vías romanas de... Ayamonte a Mérida", *JSEA 40*, 19ss.
- CAMPOS CARRASCO, J.M., TEBA MARTÍNEZ, J.A., CASTIÑEIRA SÁNCHEZ, J., BEDIA GARCÍA, J. (1990): "La documentación arqueológica para el estudio de la romanización en la Provincia de Huelva". *Huelva en su Historia 3*, Huelva, pp. 67-105.
- CORZO, R. (1973): "Munda y las vías de comunicación en el *Bellum Hispaniense*". *Habis 4*, Sevilla, pp. 241ss.
- CORZO, R., TOSCANO, M.L. (1992): *Las vías romanas de Andalucía*, Sevilla.

- CRUZ ARENAS, A. (1978): "La última campaña de César en la Bética. Munda". *Primer Congreso de Historia de Andalucía (Córdoba 1976)*, Córdoba, 153ss.
- CUNTZ, O. (1990): *Itineraria Romana, Vol. I. Itineraria Antonini Augusti et Burdigalense*, Stuttgart.
- CHEVALLIER, R. (1972): *Les voies romaines*. París.
- FERNÁNDEZ JURADO, J.; RUFETE, P. y GARCÍA, C. (1993): "Análisis de la cultura tartésica según Tejada la Vieja (Escacena) y Huelva". *Anuario Arqueológico de Andalucía 1991, I*, 267-272, Cádiz.
- GONZÁLEZ, J. (1989): *Corpus de inscripciones latinas de Andalucía, vol. I: Huelva, (CILA I)*, Sevilla.
- GONZÁLEZ, J. y PÉREZ, J.A. (1986): "La romanización de Huelva". *Huelva y su provincia II*, Huelva, pp.249-299.
- JANNI, P. (1984): *La mappa e il periplo. Cartografia antica e spazio odologico*. Roma.
- KNAPP, R.C. (1993): "Ptolomeo y la red viaria de la Bética". *Actas del I Coloquio de Historia de Andalucía. Córdoba 1988*, Córdoba, pp.103-110.
- LEVI, A. e M. (1967): *Itineraria Picta. Contributo allo studio della Tabula Peutingeriana*. Roma.
- LUZÓN NOGUÉ, J.M. (1975): "Antigüedades romanas en la provincia de Huelva". *Huelva: Prehistoria y antigüedad*, Madrid, p. 269ss..
- LUZÓN, J.M. y RUIZ, D. (1970): "El Poblado minero romano de Riotinto". *Habis I*, pp. 125-138.
- MAGALLÓN BOTAYA, M.A. (1990): "Presentación". *La red viaria en la Hispania romana*, Zaragoza .
- MILLER, K. (1916): *Itineraria Romana. Römische Reisewegw an der hand der Tabula Peutingeriana*, Stuttgart (reproducción anastática de l'Erma di Bretschneider, Roma 1964).
- PÉREZ MACÍAS, J.A. y otros (1990): *Fundos metalúrgicos y vías romanas en el cinturón ibérico de piritas. Explotaciones romanas de Campofrío*. Nerva.
- RAMÍREZ COPEIRO, J. (1991): *Valverde del Camino. Restos arqueológicos romanos*. Huelva.
- ROLDÁN, J.M. (1975): *Itineraria Hispana. Fuentes antiguas para el estudio de las vías romanas en la Península Ibérica*, Anejos de *Hispania Antiqua*, Madrid.
- ROTHENBERG, B. y PÉREZ, J.A. (1987): "Excavación sistemática en el yacimiento Corta del Lago (Riotinto, Huelva)". *AAA '86 II*, Sevilla, 380ss.
- RÚA FIGUEROA, R. (1859): *Ensayo sobre la Historia de las Minas de Riotinto*. Madrid.
- RUIZ ACEVEDO, J.M. (1998): *Las vías romanas en la Provincia de Huelva*. Huelva.
- RUIZ ACEVEDO (en prensa): "Arucci y el itinerario *De Esuri Pace Iulia*". *II Encontro de Arqueología do Sudoeste*. Faro, 7-9 Noviembre 1996
- SCHNETZ, J. (1990): *Itineraria Romana, Vol. II. Ravennatis Anonymi Cosmographia et Guidonis Geographica*. Stuttgart.
- SILLIÈRES, P. (1990): *Les voies de communication de l'Hispanie Méridionale*. París.
- VIDAL TERUEL, N.(1996): *Tejada la Nueva en el marco histórico de la Tierra Llana de Huelva. Análisis histórico-arqueológico*. Trabajo de investigación de Tercer Ciclo, Universidad de Huelva, Huelva 1996.