

REFLEXIONES SOBRE EL ENTRAMADO VIARIO EN TERMES (SORIA)

REFLECTIONS ABOUT THE ROAD NETWORK IN TERMES (SORIA)

Eusebio Dohijo

Antiquity & Middle Ages Research Centre

ORCID: 0000-0003-3120-8886

eusebiodohijo@hotmail.com

Resumen

Los caminos históricos —incluidas las calzadas— en torno al yacimiento de Tiermes, son una fuente de información destacada de diferentes épocas, y un elemento de estudio para elaborar distintas interpretaciones sobre sus trazados y posibles cronologías. Nuestro acercamiento profundiza, en diferentes aspectos metodológicos, sobre la identificación de trazados, cronología y configuración espacial de los mismos.

Palabras clave: *Vías, calzadas romanas, Tiermes, Soria.*

Abstract

The historic paths —including the Roman road— around the Tiermes site are an outstanding source of information from different moment, and an element of study to elaborate alternative interpretations of their layouts and possible chronologies. Our approach examines diverse methodological aspects, about the identification of paths, chronology and their spatial configuration.

Keywords: *Viae, Roman road, Tiermes, Soria.*

Introducción

La caracterización y definición de las vías romanas en España parece estar supeditada a la confrontación de postulados que defienden a ultranza determinados “modelos” interpretativos. Frente a este panorama, en ocasiones, se divulgan restos de calzadas que vienen a mostrar una rica diversidad de soluciones técnicas en su construcción. Esto nos hace reflexionar sobre cuál es la imagen que se transmite en relación a las vías entorno a Ternes y si ella responde realmente al conocimiento que se tiene de las comunicaciones durante periodos precedentes.

Las controversias en la interpretación y concepción de los sistemas viarios han sido determinantes en forjar pensamientos antitéticos. Nuestra visión es considerar los trazados bajo unos presupuestos diferentes, más complejos y dinámicos. De esta manera, estimamos la existencia de un entramado jerarquizado (vías principales, secundarias, caminos) que evoluciona con el tiempo. Estos trazados se transformaron a lo largo del tiempo; y fueron modificados por diferentes causas. El mantenimiento o cambios constantes, como alteraciones parciales (reparaciones señaladas por miliarios), o la desaparición de los mismos, convierten el parámetro temporal en un aspecto clave. La trazabilidad de los recorridos en el tiempo ha sido un aspecto secundario en la investigación, ya que se ha primado ensalzar su origen, relegando su evolución a un plano menor. Ahora, puntualizaremos determinados planteamientos y divulgaremos restos inéditos o poco recalcados, para tener un sólido conocimiento del fenómeno viario en el área termestina.

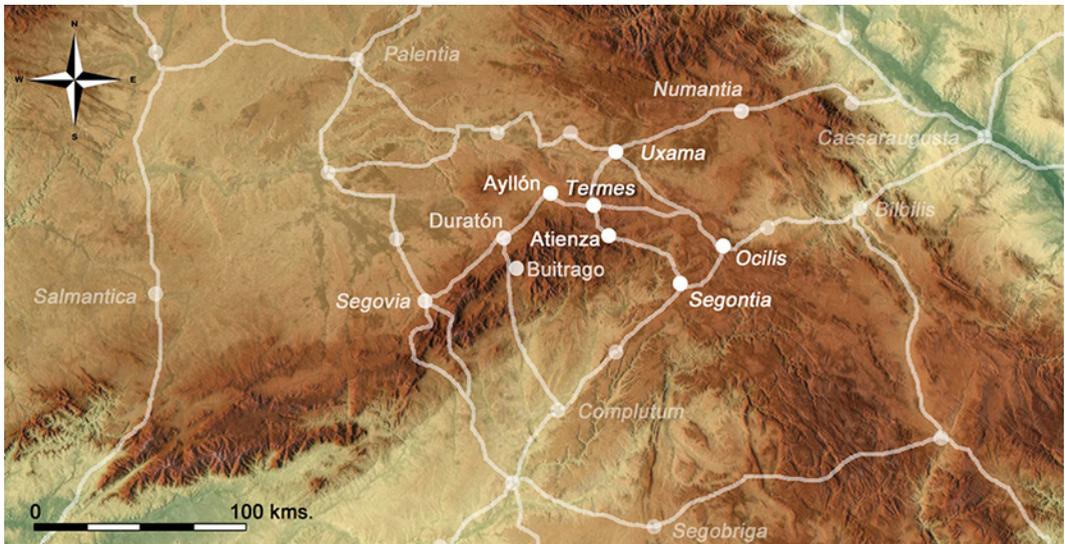


Figura 1. Ternes y su disposición como paso entre las dos mesetas.

Sin duda, la finalidad de estos trazados fue comunicar ciudades (sus ciudadanos y/o viajeros), tanto intramuros como extramuros, ordenando su territorio y, por ende, la división o explotación de los terrenos agrícolas, las minas y canteras próximas, entre otras.

A su vez, consideramos que retorcer o exprimir los textos antiguos sobre la caracterización de las vías solo perjudica su conocimiento, más cuando los mismos son suficientemente esclarecedores para no dudar de ellos. También, insistimos en la necesidad de conservar esta parte del Patrimonio cultural; siendo necesaria su catalogación como paso previo para conseguir su protección eficaz frente a posibles destrucciones. De esta manera, el propio bien podrá ser disfrutado y podrá convertirse en fuente de riqueza, incluso económica, como base de negocios lúdicos y/o turísticos.

Contexto histórico sobre las comunicaciones en Termes / Tiermes

No es la primera vez que el mundo viario entorno al enclave de Tiermes recibe una atención concreta. Ha sido tratado en relación a diferentes periodos históricos, desde época prerromana (Gutiérrez Dohijo, 2001), romana (García de Pablo, 1983; Gutiérrez Dohijo, 1995; Moreno, 2012a, 2012b y 2022), medieval (Gutiérrez Dohijo, 1993) e incluso en momentos contemporáneos (Dohijo, 2018 y 2021a; Arribas/Dohijo, 2021).

La cantidad de estudios es debida, fundamentalmente a la importancia que adquirió su posición geoestratégica, a pie de monte, en una de las estribaciones finales del Sistema Central en su vertiente norte, junto a uno de los escasos pasos para cruzar dicha cordillera en su sector más oriental (Fig. 1). Otros enclaves, como Segovia, con una similar disposición, sobrevivieron a lo largo del tiempo; a tenor de poseer contextos políticos diferentes.

Así que, mientras el contexto político permitió un flujo continuo de intercambios, el asentamiento adquirió relevancia. Y de esta manera, durante época romana la ciudad se convirtió en un nudo de comunicaciones. En cambio, en los periodos históricos en los que se produjo una ruptura social o económica entre ambas mesetas, ocasionó su declive y práctica desaparición. Fue durante la desestructuración política a partir del siglo VIII cuando el Sistema Central comenzó a funcionar como delimitador del área de control musulmán, al estabilizarse la influencia del estado omeya. Ello conllevó la pérdida generalizada de importantes centros de poder local en esta parte meridional del Duero. La posterior reorganización administrativa Pleno Medieval, con unos nuevos criterios e intereses geopolíticos, desplazó el centro de esta área geográfica a la localidad de Caracena. A partir de entonces, el uso de los antiguos caminos se mantuvo, fosilizándose en una red de caminos y sendas, identificables y en funcionamiento aún a principios del siglo XX.

De esta manera, consideramos que la relevancia del enclave termestino estuvo en el pasado motivada por esa concreta disposición geográfica y unas circunstancias sociopolíticas determinantes.

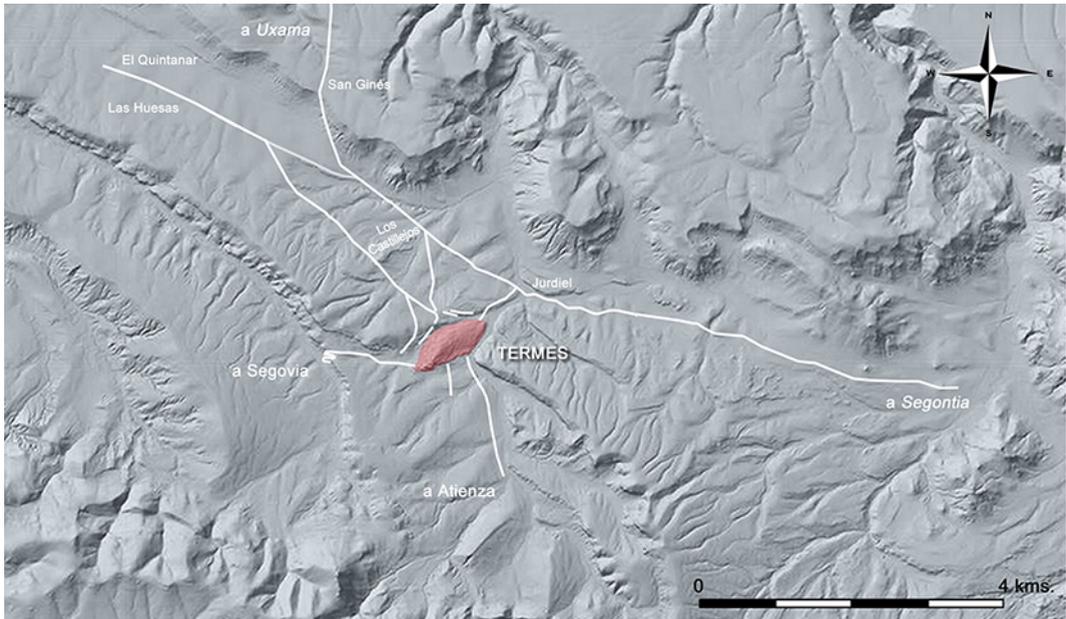


Figura 2. Red viaria de época romana con trazados identificados en torno a *Termes*.

Red jerarquizada, como concepción del sistema viario

Nuestra visión del fenómeno viario consiste en una red jerarquizada de caminos; vías en época romana, debido a su magnificencia como obras públicas (Fig. 2). Éstas han sido frecuentemente equiparadas con vías secundarias al no ser citadas en el Itinerario de Antonino, referente del repertorio viario romano. Sin embargo, la planificación y estructura de restos viarios conocidos y excavados no tiene nada que envidiar a trazados identificados en dicha relación. Este aspecto se ha mostrado recientemente en los cortes realizados en el páramo de las Hoces, antes de la bajada de San Ginés (Moreno, 2012a: 7-10). Nuestro enfoque supone dotar de una mayor complejidad a esa realidad espacial, no limitándonos solo en buscar un trazado único idílico. Además, implica una constatación evolutiva de cada uno de los trazados a lo largo del tiempo, desde su teórica creación hasta su amortización, si es que se produjo; quedando huellas perceptibles en el paisaje, que permiten su identificación, en el mejor de los casos. Demos ejemplos de ello.

Por una parte, no dudamos que la vía ya identificada por Cornide (1799: 152), Saavedra (1879: 10), Rabal (1889: 135 y 369) y Menéndez Pidal (1969: 44) —entre otros— corresponde con el trazado principal que comunicaba con *Uxama*, recientemente publicado de manera extensa por Moreno (2010a: 7-10). Centrándonos ahora en el trazado a partir de la cuesta de San Ginés, al ser un entorno relativamente cercano a *Termes*, transcurre por Ventamalo, como primer hito al bajar la cuesta de la paramera; lugar significativo por dos razones:

- a) hasta mediados del siglo XX en ese lugar existió un manantial o fuente,
- b) y allí se halló en 1986 el único miliario que corrobora epigráficamente la existencia de esta vía (Borobio/Gómez Pantoja/Morales, 1987: 246-247; Pérez *et al.*, 2014a, 128, n.º 25), por si se tenía dudas de su existencia. Su data en el siglo III viene a mostrar la reparación de la misma, a semejanza, por ejemplo, de la cercana vía que se dirigía a *Tarraco* (Alonso, 2015).

Desde aquí, la vía toma una senda lineal llegando a la altura del extremo norte de Los Castillejos, lugar en el que se bifurca:

- a) un ramal toma dirección Este, hasta llegar al río Manzanares, y frente a Jurdiel sigue camino hacia Medinaceli. Antes de traspasar dicho riachuelo surge otro ramal que discurre casi paralelo al mismo, pasando por Carratiermes en línea recta hasta Tiermes.
- b) El segundo ramal desde la bifurcación de Los Castillejos se dirige al sur directamente a Tiermes. Aquí gran parte de su existencia ha desaparecido en la roturación de los campos, solo dejando huella en fotografía aérea oblicua y en determinados puntos por las huellas rodadas en la roca arenisca. Este ramal existió como senda hasta la década de 1960.

A su vez, para completar la visión de la red en el noroeste del yacimiento, existe un segundo camino, que discurre paralelo al primero descrito, pero más al sur, desde la bajada de Ventamalo, pero que transita por el valle de Montejo de forma lineal hacia el oeste. Antes de llegar a la cabeza del municipio se encuentra con dos yacimientos, sirviendo el camino como divisoria, sean una necrópolis rupestre tardoantigua (Las Huesas) y su teórico lugar poblacional (Los Quintanares I) (Dohijo, 2021b) (Fig. 2). En dirección contraria, el camino desemboca en el extremo sur de Los Castillejos, lugar en el que se conservan restos tallados en la roca para salvar los desniveles. Sin duda, ambos caminos paralelos condicionaron la explotación y parcelación de los terrenos, manteniéndose hasta hoy las ramas principales. Creemos que este recorrido, por su linealidad, recursos técnicos y disposición corresponden a época romana.

Este tramo, al llegar a *Termes*, se bifurca en dos ramas (Fig. 3):

- a) una tuerce al oeste para comunicarse con la vía que se dirige a Segovia, pasando frente a la Cueva de la Zorra.
- b) y la segunda rama llega a confluir con el ramal que venía de *Uxama*, que a la vez toma la misma dirección que el anterior, pero a una cota inferior. En su inicio aún queda una trinchera tallada en la roca (Fig. 4).

Como hemos señalado, el encuentro de ambos trayectos se produce enfrente del actual Museo de Tiermes, siendo visible un interesante cruce de caminos tallados en la roca. Aquí se vuelve a dividir, brotando otros dos ramales con distintas direcciones: hacia el Este (a pie del cortado norte que se transformó en cantera) y hacia el Sur (para bajar y cruzar la vaguada que separa el núcleo del asentamiento) (Fig. 4).

Esta red se completa en el lado norte con los accesos ocasionados por las canteras de roca arenisca de cronología romana, que a diferentes alturas modificaron el aspecto de todo ese frente.



Figura 3. Detalle de trazados, con indicación de restos visibles.



Figura 4. Trinchera abierta en la roca para posibilitar el acceso desde *Uxama* a *Segovia*; mostrándose su prolongación y el cruce de caminos frente al Museo.

En resumen, las comunicaciones septentrionales formaron una red que:

- a) circunvalaba el norte del yacimiento permitiendo la entrada directa a *Termes* en dos ocasiones; y a la vez posibilitaba el desplazamiento directo desde *Uxama* a Medinaceli sin entrar en la ciudad.
- b) circunvalaba el noroeste del yacimiento permitiendo igualmente el desplazamiento directo entre las comunicaciones que venían de *Uxama* sin entrar en la ciudad para dirigirse directamente a Segovia o si se quería entrar en la ciudad.
- c) estructuraba la ocupación y ordenaba la explotación del terreno en el valle de Montejo con dos trazados paralelos sincrónicos.
- d) y además, esa malla fue dinámica en el tiempo. En algunas ocasiones mantuvo trazados previos, celtibéricos, realzándose posteriormente con firmes sólidos; y otras se completaron con otros ramales, principalmente debido al cambio de uso, caso de la explotación como canteras o por la creación de bancales agrícolas con sus correspondientes accesos. Por eso, hablar de un único trazado al llegar a Tiermes nos parece anacrónico. Todo este viario se fosilizó en el paisaje, manteniéndose hasta principios del siglo XX, tal y como se recoge en los primeros mapas del IGN y en las primeras fotografías aéreas, correspondientes a las distintas series de los vuelos americanos.

Caracterización de determinados tramos y encuadre cronológico

Por una parte, debemos incidir de nuevo en que la identificación cronológica de cada tramo, puerto, puente o trazado ha conllevado diferentes interpretaciones, más o menos justificadas, en ocasiones basadas en apriorismos o en el desconocimiento de los restos arqueológicos existentes. Y, por otra parte, es de destacar que respecto a la asignación romana de un camino se han dado pasos importantes. En la actualidad se manejan básicamente tres argumentos para determinar el origen romano de una vía romana: reconocimiento de los firmes y cunetas; el diseño de su trazado, discurriendo con pendientes longitudinales reducidas, y una evidente linealidad que demuestra la participación de ingenieros en la planificación y proyección de su trazado (Palomino, 2010: 49; Moreno 2010: 32; *Id.* 2018: 41). Teniendo estas bases, creemos necesario puntualizar y dar a conocer algunos aspectos concretos de determinados tramos de las comunicaciones en entorno a Tiermes, su área suburbana y urbana; siguiendo un sentido cronológico para su pertinente contextualización.

Huellas de época prerromana.

No hay duda de que el primitivo enclave de *Termes* fue uno de los asentamientos singulares sorianos durante el periodo prerromano, junto con las renombradas *Numantia* y *Uxama* entre otras (Jimeno, 2011). La continua transformación urbanística durante época romana del cerro en el que asentó su precedente imposibilita tener un preciso conocimiento de aspectos clave del lugar. Tal es así que los restos más relevantes fueron proporcionados por

la necrópolis de incineración en Carratiermes (Argente *et al.*, 2001a). De forma general, se han vinculado sótanos, viviendas, edificios públicos y principalmente las puertas de la ciudad a ese periodo prerromano, aunque son muy escasos los restos que certifiquen una filiación segura (Gutiérrez Dohijo *et al.*, 2000: 173-177). Al pie del cerro, es donde se han hallado estratigráficamente los niveles arqueológicos y estructuras murarias más destacadas, correspondientes a “época tardoceltibérica” o al momento de la conquista descrita por Apiano y Tito Livio (Argente *et al.*: 1994: 13-16); así como en las recientes excavaciones realizadas en la muralla bajoimperial en los años 2019 y 2021 (Arribas/Dohijo, 2019; *Id.*, 2021).

Superado la consideración de identificar cualquier resto tallado a época prerromana (Argente, 1991), es anacrónico defender que las puertas de la ciudad o cualquier tramo de camino tallado en la roca arenisca deban tener ineludiblemente esa cronología. Igualmente, solo queda cabida en el campo de sugerentes hipótesis los recorridos o rutas basados en las contiendas militares de las Guerras Celtibéricas.

De lo que no cabe duda es que existieron comunicaciones que jerarquizaban el territorio y que sirvieron de nexo entre los diferentes *oppida* (Burillo, 2011: 278; Lorrio, 1995: 111-113). Debemos resaltar uno de estos restos, detectado durante las excavaciones en Carratiermes. Allí se percibió que dicho cementerio tuvo un límite oriental, coincidente con el posterior camino romano (Camino Real). Como prueba, durante la excavación, se realizaron catas al lado contrario de ese camino no detectándose ningún resto de dicho cementerio. Además, junto a la linde se documentó una estructura pétreo, compuesta de una capa de piedras dispuestas horizontalmente, posible resto de los preparados del camino romano (Argente *et al.*: 1990: 20-21 y fig.16). Debajo del mismo se encontraban las tumbas más orientales, habiéndose movido de su posición original algunas estelas, colocadas entonces en ese manto pétreo. Es difícil interpretar a qué corresponde este fenómeno, teniendo en cuenta que la parte superior del terreno quedó muy afectado por el paso del arado. De lo que no cabe duda es de la existencia de una linde, anterior al camino romano, con una semejante orientación y dirección. Ello permite pensar que en el siglo I d. C., momento hipotético de la construcción de la vía, se perpetuó este camino, el cual recibiría oportunas mejoras, según los nuevos parámetros de la ingeniería romana. En ese momento, el uso del cementerio se había prolongado tal y como se constata con el hallazgo de TSH en los ajuares de las tumbas más septentrionales (Martínez y Hernández, 1992: 804, Argente *et al.*, 2001b: 241, Díaz, 2001: 194) (Fig. 5).

Controversia sobre los restos viarios romanos.

Sin duda, es con la romanización de Celtiberia cuando se producen las mayores transformaciones urbanísticas, incluida la ciudad de *Termes*; experimentándose cambios radicales que dejaron una profunda huella en el paisaje. Así, el enclave se dotó de grandes infraestructuras, que produjeron intensas reformas al menos a partir del siglo I d. C. (Pérez *et al.*: 2014b). Se construyen los edificios y espacios más representativos de una ciudad, abarcando obras públicas de gran envergadura. El carácter monumental de la ciudad quedará plasmado principalmente en el área foral o en las termas, pero también en otras infraestructuras

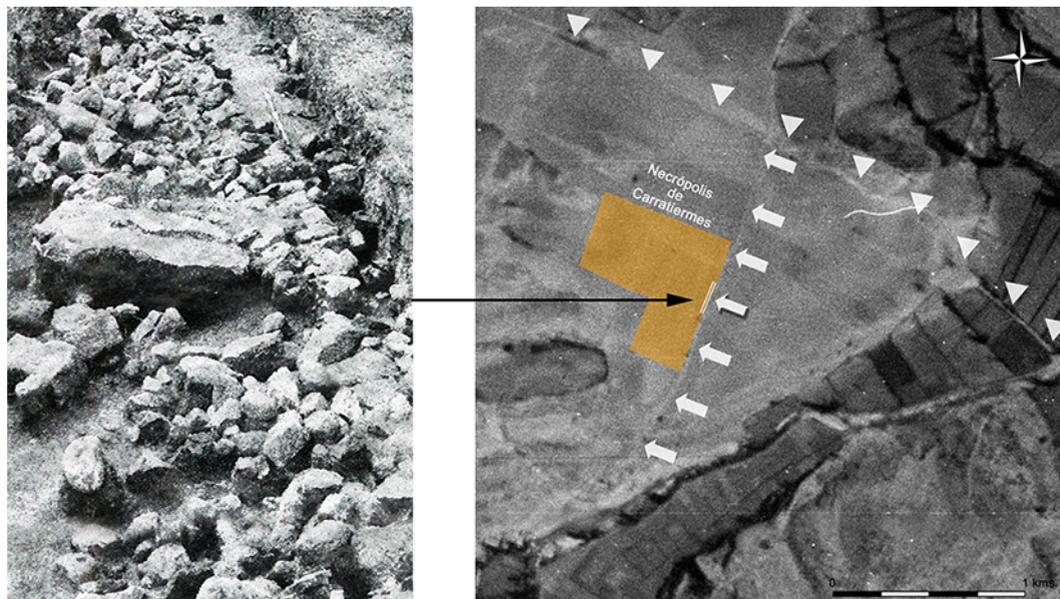


Figura 5. Estructura detectada en Carratiernes (Argente *et al.*: 1990: fig.16); y localización de la misma con señalización del camino que sirvió de linde, señalándose la situación de la necrópolis y trazados de las vías romanas posteriores.

características de la idiosincrasia romana, de eminente carácter público, reflejo de la grandiosidad de esa nueva era, caso del acueducto o las diferentes vías de acceso a la ciudad. Como hemos comentado, la relevancia del enclave se debió a su envidiable posición geoestratégica, como nudo de comunicaciones viarias entre *Uxama*, *Ocilis*, *Segovia* y *Segontia*. Se convirtió en una de las alternativas para cruzar el Sistema Central. Así, esas novedosas vías de comunicación cobraron un papel destacado. No vamos a volver a insistir en su reconocimiento o identificación, sino en destacar determinados aspectos que se han minusvalorado o que han recibido distintas interpretaciones.

Ya hemos descrito anteriormente cómo se articuló el entramado viario, principalmente en la mitad norte del enclave, a través de una compleja red jerárquica de caminos. Ahora insistiremos en otros aspectos, sean los criterios utilizados en la identificación de trazados, su caracterización y morfología, que consideramos relevantes y no falta de polémica; por lo que nos hace reflexionar sobre determinados aspectos. Veamos.

Cuando se analizan los argumentos para estimar la caracterización de una vía romana nos percatamos que se tiende a polarizar posicionamientos, llegando a un reduccionismo en el que según el aspecto externo de la superficie de rodadura se establece su tipología. Por el contrario, en época altoimperial se consideró la existencia de tres modelos de comunicaciones: los empedrados (asimilados generalmente con calles) (*stratis lapidibus*), las compuestas de un firme de grava compacta (*iniecta glareâ*) y las de tierra (*terranae*), independientemente de su carácter, fuesen públicas o privadas, o sin apelativos para ser encuadradas como vía principal,

secundaria o simplemente camino local. El texto de Ulpiano en el Digesto¹ muestra con claridad estas consideraciones al prohibirse la modificación de las distintas vías, o de sus características morfológicas: “*Si con el pretexto de repararla alguien deteriora la vía, que sufra un castigo. Porque no puede, el que se ampara en el interdicto para reparar, hacer la vía más ancha, ni más larga, ni más alta, ni más baja, ni echar grava en una vía de tierra, ni empedrar una vía que sea terrena o, al contrario, convertir una vía pavimentada con piedra en una vía de tierra*” (Moreno Gallo, 2002: 51)².

Esa caracterización es posible detectarla, cuando nos enfrentamos a los restos, sin tener ideas preconcebidas. Se observa que existió una rica diversidad de respuestas técnicas dentro de la propia ingeniería “romana”. Por una parte, hay que tener en cuenta que las vías con firme de grava posiblemente fuesen las más extendidas, por razones de eficiencia y economía; y, por otra parte, no se puede dudar que la Vía Apia es una construcción romana³. Así, el silogismo es evidente: la existencia de las vías con firme de grava no supedita la inexistencia de vías empedradas. De esta manera, lo que quedaría por determinar es la caracterización de cada vía; abriendo la posibilidad que existiesen variaciones morfológicas en un mismo recorrido, concibiendo determinados tramos trato dispar. Esta heterogeneidad de tratamientos es observable en el yacimiento de Tiermes; siendo causada tanto por razones de eficiencia funcional como por razones de prestigio.

En este contexto, es de destacar como Rodríguez Morales (2011) escudriñó el origen de errores pasados, sobre la historiografía que defendía las calzadas como únicamente obras empedradas. Su análisis es simple y exquisitamente definitorio, defendiendo la restitución de la figura de Nicolás Bergier y su estudio. Sin embargo, en la actualidad se está cayendo en dogmatizar ese modelo interpretativo, impidiendo reconocer una realidad más compleja que la que se expone en manuales. De esa manera, no nos parece adecuado calificar como “nuevo evangelio” la doctrina/planteamientos de Isaac Moreno (Rodríguez Morales, 2011: 177). Creemos más ecuánime la visión global mostrada por Caballero Casado (2013); o la mostrada por Matteazzi (2009 y 2013) para Italia; o la esbozada por Demarez (2010: 14-15) en la que las vías pavimentadas aparecerían principalmente en Italia, siendo excepcionales en la Galia, más presentes en la Provenza, y principalmente frecuentes en las ciudades y sus accesos, arguyendo razones de coste.

Pero, ¿cuál es el panorama real en Tiermes, basándonos en los restos exhumados en distintas campañas de excavación? La imagen proporcionada en el interior de la ciudad nos ofrece una variedad de respuestas técnicas; relativamente semejantes, pero con sutiles diferencias. Veamos cuales fueron:

¹ *Digesto*, 43, 11, 1, 2 (Ulpiano, 68 *ad aedictum*): “*Si quis specie refectionis deteriorem viam facit, impune vim patietur, propter quod neque latiore neque longiore neque altiore neque humilior viam sub nomine refectionis is quis interdicere potest facere, vel in viam terrenam glaream inicere aut sternere viam lapide quad terrena sit, vel contra lapide stratam terrenam facere*”.

² En la cita que aporta esta mención de Ulpiano (traducida por Alicia Cantó), Moreno Gallo ataca a los que han utilizado este texto jurídico para defender la existencia de vías empedradas. El término “*lapide stratam terrenam*” ha recibido distinta traducción a la considerada por él; por ejemplo, Ponte (2010: 82) asocia *lapide* a superficie adoquinada.

³ Esta vía no es la única con un firme empedrado, no pudiéndose tomarse como una excepción. La bibliografía internacional es amplia. Solo por citar algún ejemplo, de los más ilustrativos: los mostrados por Matteazzi (2009 y 2013), o la muy significativa hallada junto a la *mansio ad Vaanas* (Gazzetti, 1985 y 1986).

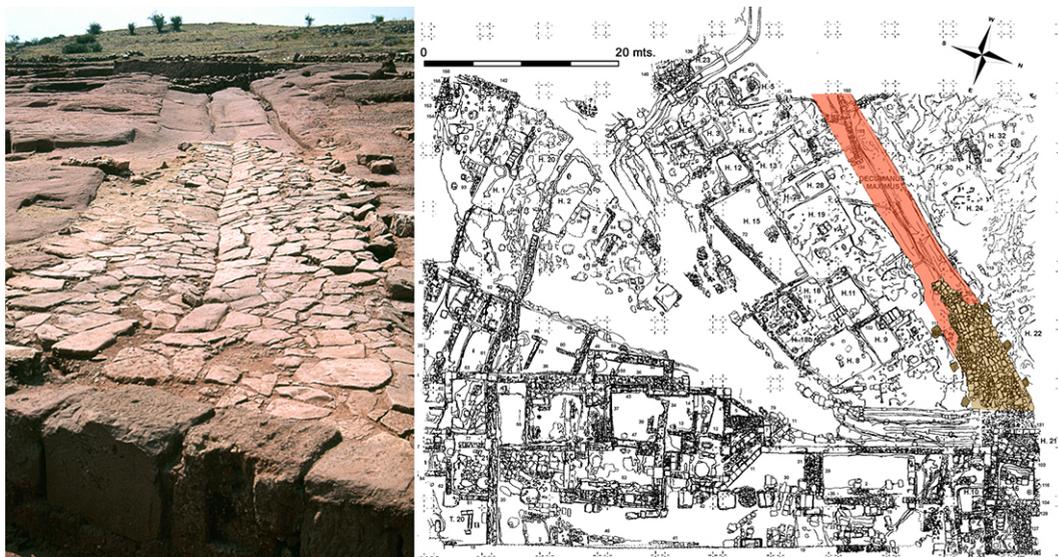


Figura 6. Vía denominada como *decumanus maximus* durante su descubrimiento y plano mostrando su localización.

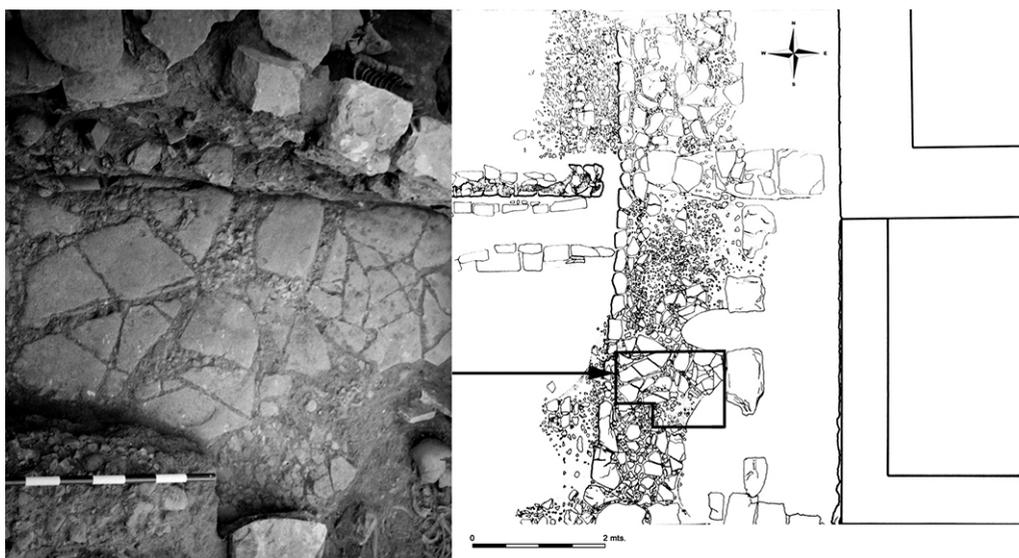


Figura 7. Detalle del pavimento correspondiente a la vía situada junto a la ermita de Nuestra Señora de Tiermes (Casa e Izquierdo, 1980).

- a) tramo cuidadosamente enlosado con bordillos, caja tallada en la roca en la que se disponen canales de desagüe o evacuación de agua, dos en el centro y uno como bordillo septentrional y vertiente central como elementos funcionales; acompañado de sendas galerías porticadas, en ambas aceras de la amplia calle, donde se han conservado apoyos (bases) y rebajes tallados en la roca dispuestos simétricamente a distancias uniformes. Espectacularmente ocurre esto en el tramo descubierto durante la campaña de 1997, en la manzana occidental al exterior del Foro (Argente, 1997: 27-28 y Dohijo, 2012-2013: 155-156), siendo entonces denominado como *decumanus maximus* (Fig. 6).
- b) tramos con firme enlosado con grandes losas de caliza de calidad; detectándose en – al menos- dos zonas del yacimiento: una en las excavaciones junto a la ermita de Nuestra Señora de Tiermes (Casa/Izquierdo, 1980), cuyo uso no llegó al siglo VI, momento en el que fue amortizada (Fig. 7). Y, por otra parte, las excavaciones de la muralla en su lado norte (excavaciones 1984, 2019 y 2021) donde se descubrieron restos de calles paralelas que dibujaban las manzanas urbanas.
- c) tramos con firme enlosado de piedras de caliza, de calidad irregular, más cercanos al tipo adoquinado, detectada junto al *macellum*, en un tramo de cronología anterior a ese establecimiento (Fig. 8).
- d) tramos con firme de grava y piedras poco consistente, pero que conservó acera de piedras calizas. Es una morfología relativamente semejante a la anterior. Un tramo se detecta en la manzana de viviendas con una calle que fue amortizada por la construcción del Foro termestino, concretamente, apareció bajo los cimientos de su corredor norte (Dohijo, 2013: 162). En el transcurso de la excavación se constató cómo se amortizó, y cómo su uso como calle fue prolongado, acumulando significativos detritos sobre ella (Fig. 9).
- e) tramos con firme de grava muy consistente, con acera y canalizaciones talladas en la roca, en la que se disponen pórticos o porches. Se detectó en la manzana localizada al este del foro (Dohijo, 2013: 153) (Fig. 10).
- f) tramos con firme de grava poco consistente, sin constatarse aceras. Aparece como terminación oriental del *decumanus maximus*, en su encuentro con los edificios del área foral (Fig. 11).

La mayoría de estos firmes se asienta sobre rellenos de diferente consideración, excepto el que presenta una mejor factura, que se dispone directamente sobre un echadizo de nivelación y asiento, compuesto por una capa mínima de grava. Bajo ella se encuentra la propia roca arenisca del cerro. Ésta fue tallada *ex proceso* para disponer el vial, con sus bordillos y canales de desagües. Por tanto, observamos una variedad de calidades y morfologías dentro de la misma red viaria interna de la ciudad. La reflexión que suscita esta heterogeneidad, constatada en tramos considerados continuos, caso de los anteriormente señalados a) y e), es saber si existió una semejante diversidad de soluciones técnicas en las vías de acceso a la ciudad o en el entorno suburbano.



Figura 8. Detalle de la vía descubierta junto al *macellum*.



Figura 9. Detalle de la vía amortizada por el Foro en su Pórtico Norte, observándose la acera y el firme compuesto por grava y enlosado dispar; y plano mostrando su localización.

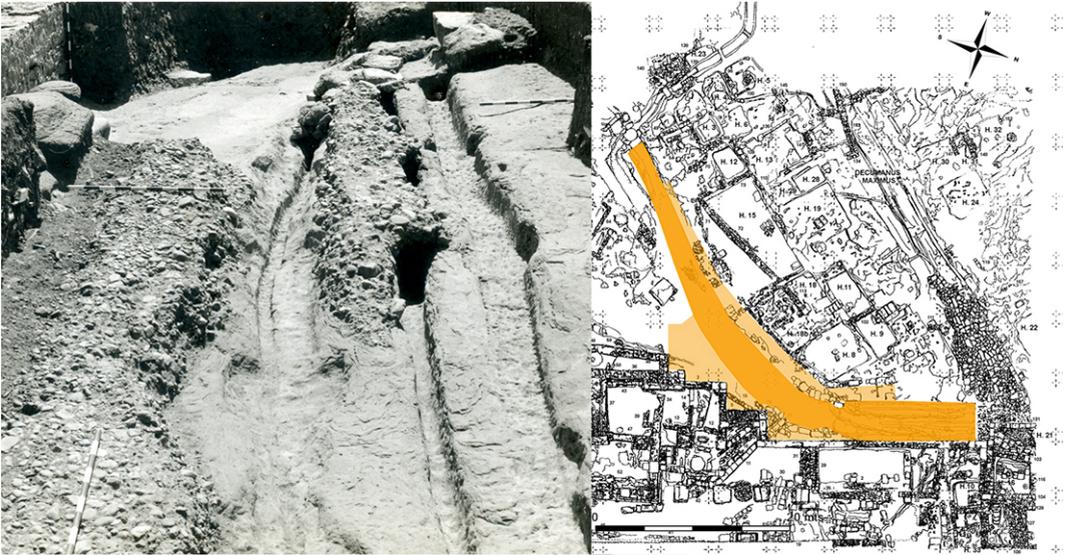


Figura 10. Detalle del firme que forma la vía que sirve de medianera con el Foro (Foto: Argente); y plano mostrando su posición.

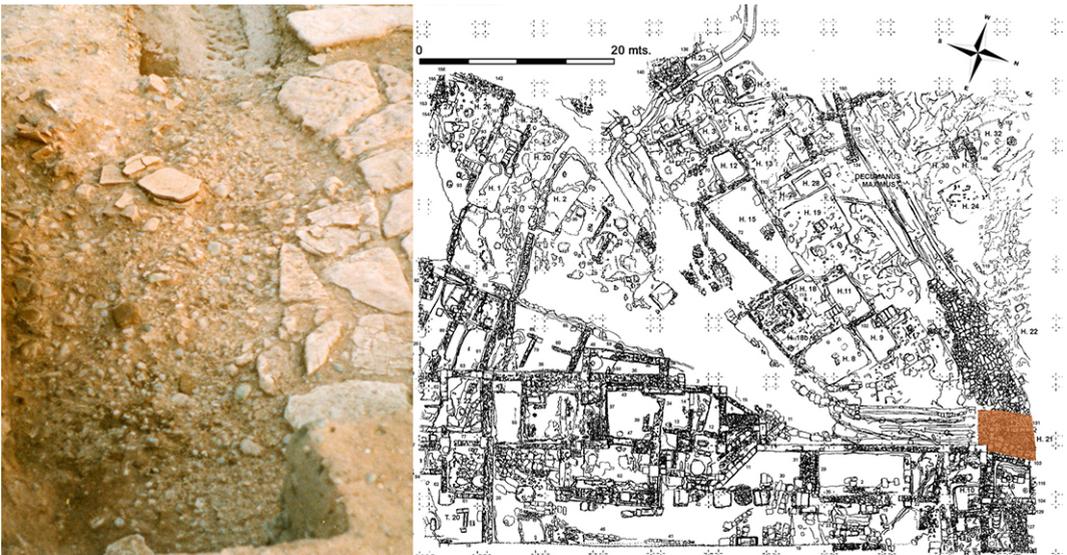


Figura 11. Detalle del tramo de prolongación del *decumanus maximus* con una configuración de grava frente al firme pavimentado del primero; junto con el plano que le sitúa.

Así, los restos localizados en los suburbios y el entorno próximo al yacimiento, corresponden a:

— terraplenes dispuestos en ladera. Se observan tanto en la bajada de San Ginés, como en la salida de la puerta localizada bajo la Casa del Acueducto.

— restos de firmes, compuestos por capas de gravas y zahorras. Se conservan perfectamente, incluyendo los bordillos antes de la bajada de San Ginés, en el tramo directo de la vía que unía *Uxama* y *Termes*. Su excavación arqueológica mostró espléndidamente dicha configuración (Palomino *et al.*, 2010: 70-71). No cabe duda que la calzada en esta parte del recorrido se ajusta a los planteamientos defendidos por Moreno Gallo. Otro tramo perceptible, muy deteriorado por la pista anexa, es la comunicación que se dirige hacia Manzanares, donde hoy solo es perceptible parte del firme, en forma de la loma, durante un trayecto de 500 metros aprox. A través de la fotografía aérea de mediados del siglo XX era visible una longitud mayor (Fig. 12).

— y principalmente, huellas talladas en la roca de diferente índole. Respecto a estas es posible diferenciar entre varios usos y significados de las mismas:

a) excavación de grandes trincheras para salvar desniveles de consideración, ocasionados por plataformas geológicas amesetadas. Además de las puertas de la ciudad, el resto más destacado a modo de puerto de montaña es el conservado en el ramal que se dirige a Segovia, publicado por García de Pablo (1983); o el tramo localizado al sur de Los Castillejos (Fig. 13a).

b) tallado de trincheras para salvar pendientes. Se producen en zonas donde la linealidad del trazado topaba con afloramientos de roca, no muy prominentes, inferiores al metro y medio de altura. Allí se tallaron la caja de los ramales —en alguna ocasión— de forma doble y triple, junto con bordillos y su caja; como en el caso de Los Castillejos, próximo al anterior tramo mencionado (Fig. 13b).

c) mismas estructuras, pero acompañadas de entalles que sirvieron de evacuación de agua. En casos en el que la pendiente ocasionaba balsas se tallaron profundas acanaladuras sobre las que se disponía una cubierta pétreo, a semejanza del tramo descrito del *decumanus maximus*. Es un recurso técnico detectado tanto en el interior de la ciudad como en distintos tramos de los suburbios. Los casos más perceptibles son los localizados en Carratiermes o en Los Castillejos (Fig. 14). Suele ir asociado con las trincheras anteriormente mencionadas, ya que son lugares con pendiente que necesitan una evacuación continua de agua. Estos surcos profundos no son restos de las huellas de los carruajes, corresponden al sustrato inferior del camino. Ya Palomino *et al.* (2010: 49) señalaron que se estaba cayendo en el error de identificar la auténtica vía romana con lo que realmente eran cimentaciones. Las acanaladuras irían cubiertas. En ocasiones se hacen muy perceptibles los rebajes de apoyo del enlosado. Es una técnica de construcción específica, consistente en tallar canales de desagüe y bordes de encaje de losas, justo en los puntos donde la pendiente es pronunciada.

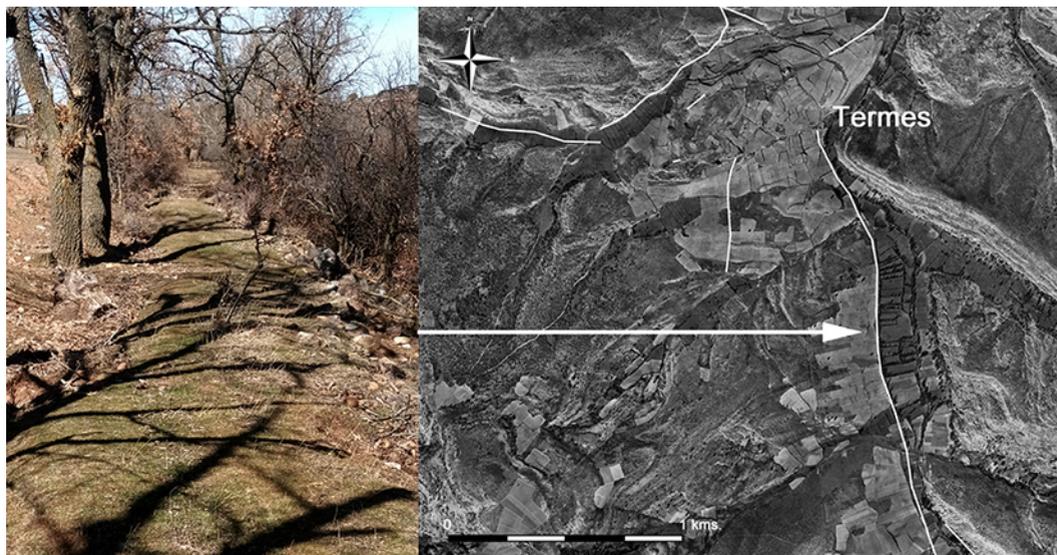


Figura 12. Detalle del firme que se conserva de la vía camino a Manzanares; y plano mostrando su recorrido y disposición.

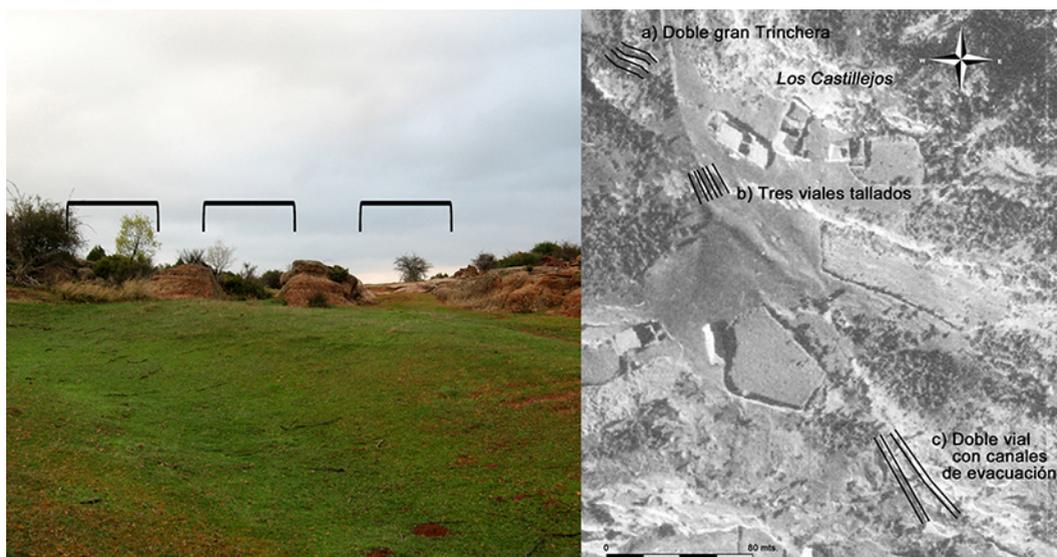


Figura 13. Detalle del tallado de tres de las trincheras al sur de Los Castillejos; y plano con indicación de los restos tallados, aún observables a mediados del siglo XX.

d) huellas de uso dejado por carruajes. Su profundidad no es excesiva, dependiendo principalmente de la dureza de la roca. Se observan en todos los tramos de acceso a la ciudad (Fig. 15).

La realidad y complejidad de las soluciones técnicas empleadas por los ingenieros o encargados de la construcción, mantenimiento y restauración de las vías, se contraponen a determinados férreos planteamientos academicistas. En suma, en la actualidad no se han identificado y/o conservado restos enlosados fuera del recinto urbano, lo que no quiere decir que no existiesen, aunque fuese puntualmente. La demostración de calles empedradas en el



Figura 14. Detalle del tallado de la roca: sin canales de desagüe y con prominentes canales para impedir la acumulación de agua, en el mismo tramo de vía que se dirige a Carratermes, dispuestas de forma consecutiva.



Figura 15. Detalle de huellas con escasa profundidad en sendos tramos, uno hacia Jurdiel y otro hacia Los Castillejos.

interior de la ciudad corrobora las descripciones de los contemporáneos a su construcción. Determinados tramos tuvieron un acabado pavimentado con el objetivo de permitir la evacuación de agua, impidiendo su acumulación, para así habilitar el tránsito del camino o vía. Pero, además, existe otra razón de índole psicológica, la presencia de enlosados procuraba una singular prestancia como elemento de prestigio en determinados tramos viarios. Ello es muy frecuente en los accesos de las ciudades o en su interior, como se puede observar en *Caparra* por mencionar un caso indiscutible. Además, a ello, se suma el coste financiero de realizar los tramos pavimentados, muy superior al echadizo y allanamiento de firme con grava.

Siguiendo el relato cronológico, la última gran construcción urbana consistió en la edificación de una muralla a partir de la segunda mitad del siglo III d. C. Ello permitió a la *civitas* dotarse de otro de los elementos de mayor prestigio, además de su evidente función defensiva. Sin embargo, provocó la amortización urbanística de una franja de la ciudad, desapareciendo parte del entramado anterior. Incluso se inutilizó determinadas puertas, caso por ejemplo de la denominada como Norte, aquella excavada por Blas Taracena entre 1932 y 1933. Todos estos cambios muestran la modificación de la circulación urbana en ese momento. Además, posteriormente, en el periodo tardoantiguo hay constancia de otras amortizaciones, caso del *decumanus maximus* (Fig. 16) o de la calle junto a la ermita. Este particular está en consonancia con las continuas transformaciones, cambios de usos, compartimentación de los espacios, sistemáticas reutilizaciones y desmontaje de elementos arquitectónicos en el asentamiento (Pérez *et al.*, 2015). En líneas generales, la metamorfosis que experimentó *Termes* indica una presencia continua de actividad, aunque señale la involución de una *civitas* a un *vicus* (Dohijo, 2011: 224).



Figura 16. En primer plano, se observan los muros tardoantiguos sobre la antigua vía.

Posteriormente se evidencia la pérdida de su relevancia geopolítica, con la fundación de la capital de la Marca Media en Medinaceli y la fluctuación del poder territorial entre los estados del norte y sur durante parte de la Alta Edad Media, hasta que el sur del Duero quedó sin un control efectivo. La población que se mantuvo fue numéricamente marginal y el asentamiento no llegó a repuntar. El lugar se convirtió en una cantera improvisada y en tierra de labor, constatándose la creación de terrazas agrícolas. En alguna ocasión, fue acompañada con la creación de bancales, que funcionaron como sendas aterrazadas de cronología medieval-moderna, para dar acceso a las tierras y comunicar los nuevos espacios entre las terrazas. Una de ellas ha sido corroborada su cronología en las recientes excavaciones practicadas al pie de la muralla del siglo III d. C., que de forma equivocada fue interpretada como calzada romana por parte de Moreno (2012a: 7 y 18-19).

Ya en el siglo XII, con el dominio castellano leonés asentado, la zona vuelve a tener una clara autoridad administrativa y eclesiástica. Existen referencias sucesivas a un monasterio y una pequeña aldea en Tiermes, recogidos en la documentación eclesiástica. A partir de entonces, Caracena será la cabeza política de esta área. En el siglo XV Tiermes solo figura como parroquia, y poco después es considerado como despoblado. Los caminos se conservaron como red de comunicaciones entre las pequeñas poblaciones y como tránsito de alguna mesnada, caso del Cid (García, 1988), fosilizándose hasta el siglo XIX, utilizándose —en ocasiones— como vías rápidas para caballerías y carros en determinadas contiendas del siglo XIX (Dohijo, 2018 y 2021a). La disposición de *Termes*, alejada de cualquier interés geopolítico, impidió nuevas infraestructuras viales hasta las décadas de los años 50 y 70 del siglo XX, momento en que el uso del terreno sufrió cambios radicales.

Protección de caminos y su disfrute social

En alguna ocasión se ha insistido en que determinadas instituciones administrativas fueron conscientes de cómo los cambios técnicos y de ingeniería preludiaban un riesgo real para el Patrimonio, tal y como ocurrió posteriormente. Rodríguez Morales (2011) señala como la Real Academia de la Historia, en relación a sus funciones de mediados del siglo XIX, reaccionó frente a que las grandes obras públicas terrestres —entonces las novedosas líneas de ferrocarriles— fuesen causa de la destrucción de la red viaria anterior. La más afectada fue la romana que coincidía con aquella en planteamientos de ingeniería y, por ende, de trazados.

En la actualidad, Palomino *et al.* (2010: 48) ha definido “la gestión ordenada de la destrucción” para calificar la actuación general de las administraciones, en relación a la presión ejercida sobre el Patrimonio y desaparición de algunos de estos recorridos; ello, a pesar de existir una legislación, tachada en ocasiones como garantista. Sin embargo, además es preciso señalar que la propia excavación arqueológica puede perjudicar a la conservación de los restos patrimoniales (Dohijo/Arribas, 2019: 463), reconociéndose que algunas prácticas arqueológicas han ocasionado innecesarias destrucciones en determinadas vías. Es indudable que trazados reconocibles, identificados y catalogados, merecen un alto reconocimiento de protección para impedir su definitiva desaparición.

Conclusiones

El trazado en torno a Tiermes es complejo. Allí, se tejió una red jerarquizada que estructuró el espacio circundante al yacimiento. Así, se ordenaron algunos de los asentamientos, cementerios y restos de explotación de época romana que se sitúan junto a estos caminos.

Esa red evidencia una rica variedad de soluciones técnicas, tanto en el interior como en el exterior de la ciudad, aquí menos conservada, debido a la ausencia de excavaciones cuya finalidad fue documentar dichos restos. Así la idea de diversidad de modelos constructivos ha sido demostrada arqueológicamente y confirmada en otros lugares (Alonso Fernández, 2015: 124-125), y en *Tiermes* también se corrobora, invalidando las tesis de unos modelos idealizados con o sin enlosado. Respecto a estas soluciones, se constata el empleo del empedrado como un recurso de prestigio y de mejor fiabilidad técnica dentro de la ciudad y, de forma puntual, en el exterior. Allí se repite la misma técnica de construcción, justamente detectable en algunos tramos dificultosos por la pendiente existente; de ellos solo ha quedado huella de los canales de desagüe de agua y las entalladuras para ajustar el enlosado desaparecido.

Esta red viaria se fosilizó en el territorio circundante hasta los años 50 del siglo XX. A partir de entonces ha sufrido graves deterioros por la nueva red de carreteras, la pérdida de uso, las concentraciones parcelarias y el empleo de rejas más profundas.

En resumen, nuestra visión se acerca a la establecida por Demarez, en la que las vías tendrán una morfología compleja y no uniforme, con tramos de pavimentado que se desarrollarían en el interior de las ciudades y se prolongarían en los accesos de la ciudad, siendo su desarrollo común exterior por medio de firmes de grava, y estando acompañada por pavimentos en ocasiones puntuales. Sin duda la supeditación de un interés político, su impacto y prestigio de tener una vía empedrada condicionó su expansión; además de estar condicionada por la necesidad de acompañarse con generosas financiaciones. De igual manera, en Tiermes hemos detectado de forma puntual el uso de superficies lisas para salvar condicionantes geomorfológicos, permitiendo el tránsito con una pendiente constante, libre de acumulación de agua.

BIBLIOGRAFÍA

- ALONSO FERNÁNDEZ, C. (2015): “Materiales y técnicas constructivas de las vías romanas: la vía "De Italia in Hispanias/Item ab Asturica Tarracone in Hispania". *Pyrenae*, 46, (1), pp. 109-129.
- ARGENTE OLIVER, J. L. (1991): “Tiermes, la roca como base para la vivienda doméstica en época romana”. *La Casa urbana hispanorromana*. Institución Fernando el Católico, Zaragoza, pp. 213-232.
- ARGENTE OLIVER, J. L. *et al.* (1990): *Tiermes. Excavaciones Arqueológicas. Campaña 1990*. Soria.
- (1994): *Tiermes, Excavaciones Arqueológicas, Campaña 1994*. Soria.
- (2001a): *Tiermes V. Carratiermes Necrópolis Celtibérica. Campañas 1977 y 1986-1991*. Memorias, Arqueología en Castilla y León. 9. Junta de Castilla y León.

- (2001b): “Estructuras funerarias y sus ajuares”. En Argente Oliver, J. L. *et al. Tiermes V. Carratiermes Necrópolis Celtibérica. Campañas 1977 y 1986-1991. Arqueología en Castilla y León*, 9, Junta de Castilla y León, pp. 227-240.
- ARRIBAS LOBO, P.; DOHIJO, E. (2019): *Intervención arqueológica en el tramo norte de la muralla de Tiermes (Soria), 2019*. Informe, Junta de Castilla y León.
- (2021): *Intervención arqueológica en el tramo norte de la muralla de Tiermes (Soria), 2021*. Informe, Junta de Castilla y León.
- BURILLO MOZOTA, F. (2011): “Oppida y ciudades estado celtibéricos”. *Complutum*, 22 (2), pp. 277-295.
- BOROBIO, M.^a J.; GÓMEZ PANTOJA, J.; MORALES, F. (1987): “Diez años (y dos siglos) de epigrafía Soriana”, *Celtiberia*, 74, Soria, 239-258.
- CABALLERO CASADO, C. J. (2013) “Calzadas romanas: el Imperio vertebrado”. En Cámara Muñoz, A. y Revuelta Pol, B. (coord.) *Ingeniería Romana*, pp. 65-82.
- CASA MARTÍNEZ, C. E IZQUIERDO BERTIZ, J. M.^a (1980): “Necrópolis medieval en torno a la ermita románica de Nuestra Señora de Tiermes. Campañas 1975-1978”. En Argente Oliver, J. L. *et al. Tiermes I, Excavaciones Arqueológicas en España*, 111, pp. 251-328.
- CORNIDE, J. (1799): “Noticia de las antigüedades de Cabeza del Griego”. *Memorias de la Real Academia de la Historia*, III, p. 152.
- DEMAREZ, J.-D. (2010): “Les voies romaines en Gaule: mise au point sur quelques idées reçues”. *L'Émoi de l'histoire*, 32, Routes, chemins et sentiers, pp. 7-35.
- DÍAZ DÍAZ, A. (2001): “5.6. Recipientes cerámicos”. Argente Oliver, J. L. *et al., Tiermes V. Carratiermes Necrópolis Celtibérica. Campañas 1977 y 1986-1991*. Memorias, Arqueología en Castilla y León 9, pp. 132-194.
- DOHIJO, E. (2011): “Evolución y transformación urbana de las ciudades del Alto Valle del Duero durante la Antigüedad tardía”. *Espacios urbanos en el occidente mediterráneo (s. VI-VIII)*, pp. 219-228.
- (2012-2013): “Una visión retrospectiva de los trabajos efectuados en el yacimiento de Tiermes (Soria). Campañas 1998-2000”. *Oppidum. Cuadernos de investigación*, 8-9, pp. 145-178.
- (2018): “Noticias de la primera Guerra Carlista y posibles restos asociados en Tiermes y sus alrededores”. *Revista de Soria*, 102. *Segunda Época, otoño 2018*, pp. 67-78.
- (2021a): “Botones procedentes del yacimiento de Tiermes (Soria) vinculados a las contiendas de la primera mitad del siglo XIX”. *Revista de Historia Militar*, 130, pp. 13-58.
- (2021b): “El significado de una necrópolis rupestre 20 años después, Las Huesas y el asentamiento del Quintanar de Montejo de Tiermes (Soria)”. En Retuerce Velasco, M. (ed.) *Actas VI Congreso de Arqueología Medieval (España-Portugal) Alicante, 2019*, pp. 647-653.
- DOHIJO, E.; ARIBAS LOBO, P. (2018): “Evolución del valor arqueológico de un patrimonio cultural singular. El yacimiento de Tiermes (Soria) como ejemplo”. *XI Congreso Internacional: El papel del Patrimonio en la construcción de la Europa de los Ciudadanos. Valladolid, 8-10 de noviembre 2018*. Junta de Castilla y León, Valladolid, pp. 455-464.
- GARCÍA, G. (1988): *Las rutas del Cid*. Ed. Tierra de fuego.
- GARCÍA DE PABLO, R. (1983): “Bases para el estudio de las comunicaciones romanas en Tiermes”. *Arévacón*, 9, pp. 4-7.
- GAZZETTI, G. (1985): “La Valle di Baccano in età romana”. *Bollettino d'Arte*, XXIX, pp. 39-50.
- (1986): “La mansio di Vacanas al XXI miglio della Via Cassia”. *Archeologia nella Toscana*, 2, pp. 155-161.
- GUTIÉRREZ DOHIJO, E. (1993): “Vías de comunicación en el área de Tiermes. Etapas romanas y medieval”. *Celtiberia*, 85-86, pp. 7-30.

- (1995): “Las comunicaciones en época romana y precedentes. Tiermes como ejemplo”. En Argente Oliver, J. L. (dir.) *I Curso de Iniciación Arqueológica, Museo Monográfico de Tiermes, Julio 1995*, Soria, pp.17-25.
- (2001): “Capítulo II. Características geográficas y físicas de Carratiermes y su comarca”. En Argente Oliver, J. L. *et al.*, *Tiermes V. Carratiermes Necrópolis Celtibérica. Campañas 1977 y 1986-1991*. Arqueología en Castilla y León, 9, 2001, Junta de Castilla y León, pp. 251-261.
- GUTIÉRREZ DOHIJO, E.; RODRÍGUEZ MORALES, F. J. (2000): “Tiermes. Nacimiento, formación y desarrollo de una ciudad romana en la Celtiberia”. *Mesa Redonda. Emergência e desenvolvimento das cidades romanas no norte da Península Ibérica, mayo 1999*, Porto, pp. 171-190.
- JIMENO, A. (2010): “Las ciudades celtibéricas de la Meseta Oriental”, *Complutum*, 22 (2), pp. 223-276.
- LORRIO ALVARADO, A. J. (1995): *Los Celtíberos: etnia y cultura*. Tesis doctoral. Universidad Complutense de Madrid.
- MARTINEZ, A.; URIZAR HERNANDEZ, E. (1992): “Material de época romana en las excavaciones de la necrópolis celtibérica de Carratiermes”. En *II Simposium de Arqueología Soriana*, pp. 797-815.
- MATTEAZZI, M. (2009): “Costruire strade in epoca romana: tecnica e morfologie. Il caso dell’Italia settentrionale”. *Exedra*, 1, diciembre 2009, pp. 17-38.
- (2013): “...ne nutent sola...Strade e tecniche costruttive in Cisalpina”. En *Agri centuriati, an international journal of landscape archaeology*, 9, 2012, pp. 21-41.
- MORENO GALLO, I. (2002): “Infraestructura viaria romana II”. En *I Congreso sobre las Obras Públicas Romanas*, Mérida, 14, 15 y 16 de octubre de 2002, pp. 47-80.
- (2010) “Vías romanas. Las huellas de la ingeniería perdida”. *V Congreso de las obras públicas romanas. Las técnicas y las construcciones en la Ingeniería Romana*, pp. 11-46.
- (2012a): *Vías romanas de Uxama a Tiermes. 32 Km.* Junta de Castilla y León.
- (2012b): *Vías romanas de Medinaceli a Tiermes. 71 Km. Y otros caminos históricos de Medinaceli.* Junta de Castilla y León.
- (2018): “Vías romanas. Identificación por la técnica constructiva”. *Rutas, revista de la Asociación técnica de Carreteras, nº 176, julio-septiembre*, pp. 40-45.
- (2022): “Vías romanas en la provincia de Soria”. En Casa, C. de la, Encinas, M. y Heras, E. *Paseando por la arqueología soriana*. Diputación de Soria, pp. 144-153.
- MENENDEZ PIDAL, R. (1960) *Cantar del Mío Cid. Texto, gramática y vocabulario*. Espasa-Calpe.
- PALOMINO LÁZARO, Á.; MARTÍNEZ GONZÁLEZ, M.^a G. (2010): “Tratamiento arqueológico de las vías romanas”. *V Congreso de las obras públicas romanas. Las técnicas y las construcciones en la Ingeniería Romana*, pp. 47-73.
- PÉREZ GONZÁLEZ, C., ILLARREGUI GÓMEZ, E.; ARRIBAS LOBO, P. (2014a): “Tiermes 2013. Intervención arqueológica y parerga epigráfica”. *Oppidum. Cuadernos de investigación*, 10, pp. 107-146.
- (2014b): “Evidencias materiales para la caracterización del foro altoimperial de Tiermes”. En J. M.^a Álvarez; T. Nogales; I. Rodà (eds.): *XVIII Congreso Internacional de Arqueología Clásica. Centro y periferia en el Mundo Clásico. Mérida, 13-17 mayo, 2013*, Vol. I. Mérida, pp. 831-835.
- (2015): “Tiermes en los siglos II-IV. Evolución del poblamiento y del urbanismo de una ciudad de la cuenca del Duero”. En L. Brassous; A. Quevedo (eds.): *Urbanisme civique en temps de crise*. Collection de la Casa de Velázquez, 149, Madrid, pp. 237-251.
- PONTE, V. (2010): “Régimen jurídico de las vías romana”. *V Congreso de las obras públicas romanas. Las técnicas y las construcciones en la Ingeniería Romana*, pp. 75-118.
- RABAL, N. (1889): *España, sus Monumentos y Artes*. Barcelona.