

Las fuentes

Las primeras guías de caminos e itinerarios conocidas se realizaron en el Imperio Romano. Más se sabe sobre la red de calzadas por los documentos conservados que por la propia evidencia material de estas vías. Estrabón dejó una descripción de la red de calzadas en Hispania en su *Geografía*. La primera descripción que se dispone de la Vía Augusta es la inscrita en los Vasos de Vicarello. El primer repertorio de vías es el *Itinerario* de Antonino, del siglo III d.C., que recoge 34 vías de Hispania con un recorrido total de más de 10.000 km, indicando mansiones, localidades, cruces y distancias. Otra fuente importante posterior es el llamado *Anónimo de Rávena*, una recopilación de ciudades más que de itinerarios del siglo VII. No se conservan mapas o representaciones gráficas de calzadas originales. La *Tabula Peutingeriana* es un gran pergamino del siglo XIII que posiblemente sea copia de un mapa del siglo III o IV. Se representan calzadas junto a otros distintos elementos geográficos en un ámbito que va desde Bretaña a la India. La parte más occidental, la de Hispania, se perdió y fue reconstruida por Miller a principios del siglo XX.



La península Ibérica en la *Tabula Peutingeriana*, según la reconstrucción de Miller.



Ingeniería y recursos

Medios de transporte

Aunque el carro ya se usara en la Península mucho antes de la llegada de los romanos, su uso se extendió con las nuevas posibilidades que ofrecía la excelente red de calzadas y caminos. También se multiplicaron los tipos de carruajes al uso, tanto de dos como de cuatro ruedas, y se mejoraron tecnológicamente. A caballo podían hacerse, como media, viajes a razón de unos 70 km diarios, aunque Julio César hizo algunos de sus históricos recorridos doblando esa velocidad. Uno de ellos lo llevó a Porcuna (Jaén), disponiéndose al enfrentamiento con los hijos de Pompeyo en Munda.

La construcción de calzadas

De forma esquemática, podría decirse que las calzadas eran las vías de mayor valor estratégico para los intereses del Imperio. Se construían a cargo del Estado aplicando una avanzada ingeniería: varias capas de firme, pavimento de losa, medianera elevada y vierteaguas a los márgenes, y una anchura de unos seis metros, de modo que los carruajes pudieran cruzarse sin dificultad. Por el contrario, las vías de segundo orden solían depender de los municipios, siendo raramente enlosadas, aunque algunas sí afirmadas, mientras que otras eran caminos de tierra aplanada.

La fábrica de los puentes

Los puentes tenían, desde luego, una gran utilidad, pero su factura podía tener también dimensión monumental, como es el caso del de Córdoba. En cualquier caso, los constructores de puentes eran especialmente valorados en el Imperio y de su calidad da cuenta el número de estas obras que aún se conservan en Andalucía y que incluso siguen en servicio, aunque representen una pequeña parte de las que existieron.

Un tramo central de la Vía Augusta

Puentes

Aún hoy se conservan numerosos vestigios de puentes romanos, y no pocos se mantienen operativos. El principal de la Vía Augusta, y más monumental, era el puente del Guadalquivir en Córdoba construido en tiempos de Augusto. Hasta el siglo XIX no hubo más puentes aguas abajo. También pertenecían a la Vía Augusta el puente de Alcantarilla sobre el río Salado de Morón, en Sevilla, el Puente de Pedroche, o el puente de Villa del Río, en Córdoba, que soportó el tráfico de la carretera nacional hasta 1965. Aguas arriba, el puente de Andújar puede ser considerado el segundo en importancia de la Bética.

Miliarios

El amojonamiento se hacía mediante miliarios, estelas de piedra colocadas en los márgenes de las vías cada milla romana (1.481 metros), equivalente a mil pasos. En ocasiones cada cien pasos se colocaban otras piedras más pequeñas, los *tabellarii*. Era frecuente que en los miliarios se inscribiera información sobre distancias o sobre los responsables de la construcción o reparación de la vía. En Andalucía se han encontrado un centenar de miliarios con alusiones a veintiocho emperadores. Aproximadamente la mitad de ellos pertenecen a la Vía Augusta.

Calzada

Las calzadas contaban con distintos tipos de infraestructura de apoyo para los viajeros. Los mansos o mansiones eran lugares de descanso, provisión de víveres y atención a la caballería. Podían ofrecer más o menos prestaciones, como hospedería o alquiler de caballos y carruajes, siendo en algunos casos, además, bases de destacamentos militares. La frecuencia con la que se distribuían dependía de la importancia y el uso de las vías, aunque podía ser normal encontrarlos cada 20 o 25 millas romanas, o sea unos 35 km. Existía, además, una red de postas para relevo de caballería, complementaria a la que formaban los mansos. El origen de algunas poblaciones actuales se vincula con estos lugares de parada y servicios en las rutas.

