

Madrid, miércoles 14 de marzo de 2012

## **El estudio de la Vía Nova indaga en el control de Roma sobre la península**

- **El CSIC revela el papel de las vías romanas en el gobierno de territorios y poblaciones del noroeste de la Península Ibérica**
- **La Vía Nova, que data del siglo I, une las localidades de Astorga y Braga (Portugal) a lo largo de unos 300 kilómetros**

La llegada de los romanos a la Península Ibérica trajo consigo el desarrollo del sistema de carreteras que facilitó la articulación y el control del territorio conquistado a los indígenas. Una investigación del Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC), gracias a un convenio con el Ministerio de Cultura, ha estudiado el tramo español de uno de estos trazados, la Vía Nova. Su estudio concluye que una de sus finalidades fue la de articular las poblaciones de la zona, facilitar la implantación de su sistema de fiscal y mejorar el acceso a las minas de oro del norte de la península.

El recorrido de la Vía Nova, que data del siglo I, une las localidades de Astorga (León) y Braga (Portugal). En su momento, ambas ciudades eran dos de los principales núcleos romanos en el territorio. En latín eran conocidas como *Asturica Augusta* y *Bracara Augusta*, respectivamente. Una gran parte de su trayecto también discurre por la provincia de Ourense.

A través de análisis basados en sistemas de información geográfica, el trabajo del Centro de Ciencias Humanas y Sociales del CSIC ha constatado que la Vía Nova “forma parte de un sistema orientado hacia el control del territorio y su explotación”, explica uno de los investigadores del equipo Brais Currás. Dado que existen otras vías anteriores y posteriores que también unen dichos núcleos, Currás opina que “el trazado de la vía se estableció en busca de la mejor forma de articular los poblados indígenas y aplicarles su sistema impositivo”.

Durante un año y medio, el equipo del CSIC ha estudiado las características y el patrimonio asociado a esta vía. A lo largo de sus aproximadamente 300 kilómetros de longitud, la inclinación de la vía nunca supera el 8% y su anchura tiene un mínimo de cinco metros, aunque en algunos puntos puede llegar hasta los once metros. “No todos los tramos de la vía estaban enlosados, en ocasiones, la capa de rodadura era de grava o tierra”, explica otro de los miembros del equipo Guillermo Reher.

Otra de las peculiaridades de la vía reside en su relación con numerosas minas de oro que se explotaban en la época. El responsable del equipo de investigación, Javier Sánchez-Palencia, explica: “Esta es una de las diferencias más significativas entre la Vía Nova y el resto de las calzadas romanas”.

El inventario que recoge los elementos asociados a la Vía Nova ha prestado una especial atención al conjunto de las minas que, en opinión de Sánchez-Palencia, “responde al enorme impacto que tuvo la extracción de oro durante los dos primeros siglos del Imperio romano en el noroeste peninsular”. En este sentido, se han estudiado zonas mineras “muy relevantes”, según Sánchez-Palencia, como Las Médulas (León), Os Milagres de Monte Medo y Os Biocos (ambas en Ourense).

### Valor patrimonial

Junto a las explotaciones mineras, el equipo del CSIC también ha cartografiado y catalogado el resto del patrimonio asociado a la vía. Sánchez-Palencia opina que este conjunto de elementos “representa, en último término, la base en torno a la que gira la propuesta de itinerario visitable”.

En este inventario destacan los miliarios, unos mojones que podrían compararse con los hitos kilométricos de las carreteras actuales. No obstante, este sistema de señalización se expresa en millas y representa unos mil pasos, que equivalen a entre 1.400 metros y 1.800 metros. Otra de las estructuras más singulares asociadas a este recorrido son las mansiones, que corresponden a las paradas de postas y a los lugares de hospedaje.

El análisis detallado de todos estos elementos ha tomado la forma en el “Estudio del trazado de la vía XVIII”. Sánchez-Palencia indica que el objeto de este documento de cinco volúmenes es “dar una visión integral de la vía, entendida como hecho histórico, territorialmente significativo y totalmente inmerso en las dinámicas de los procesos de organización y control de las comunidades indígenas por parte del Imperio romano”.

Gracias a esta visión integral, el equipo del CSIC espera que el documento sirva para “poner en valor un patrimonio muy complejo que permita comprender el significado histórico de la vía”, añade Sánchez-Palencia.

En este sentido, el equipo ha propuesto 15 zonas de actuación que se distribuyen de forma homogénea a lo largo de toda la vía. Cada una de ellas representa un apartado concreto que ilustra alguna de las características que definen el conjunto del trayecto.

La propuesta de valorización incluye medidas como la instalación de paneles, y la edición de folletos y guías que resulten accesibles para el público. Currás indica que “se han tenido en cuenta las particulares condiciones económicas del momento actual a la hora de elaborar la propuesta”.

La puesta en valor de este patrimonio acercaría a la sociedad no sólo unos restos de importante valor arqueológico, sino el conocimiento sobre el proceso histórico caracterizado por la imposición romana en la Península Ibérica.