



SOBRE LA RED VIARIA ROMANA EN NAVARRA

Amparo CASTIELLA RODRÍGUEZ*

RESUMEN: En fechas recientes hemos realizado una puesta al día sobre los posibles recorridos viales, de época romana, en Navarra¹. En estas páginas, queremos dar a conocer la cartografía final, fruto del acopio de datos valorados que se exponen de manera detallada en dicha obra.

ABSTRACT: Not long ago, we brought our readers up to date on the different routes, of Roman origin, in Navarra. In these pages we bring to the knowledge of our readers the final cartography, fruit of the data gathered so far and dealt with in detail in the above mentioned work.

I.- INTRODUCCIÓN

El pasado romano en Navarra tiene unas características concretas que responde a la conjunción de una serie de factores. Son estos desde los geográficos, pasando por los económicos y socio-políticos.

El espacio geográfico que hoy comprende la Comunidad Foral de Navarra, corresponde aproximadamente, al territorio que ocuparon los vascones, figura 1. Este no tiene riquezas naturales, ni otros recursos estimables pero, desde un principio sus gentes se mostraron conformes a la ocupación y aportación romana. Se va a romanizar por tanto una zona, que no requirió ser pacificada, cuyo interés principal para los romanos, no es económico, sino estratégico.

Ofrece fuertes contrastes geográficos de Norte a Sur: al Norte, la cordillera pirenaica separa las Galias de Hispania mientras que el Sur, recorrido por el río Ebro, es la vía de transmisión de lo romano. Les interesa a los romanos tanto el controlar la comunicación entre ambos lados de la cordillera pirenaica, como la vía del Ebro. En el primer caso tienen que asegurar el paso de la Galia a Hispania y viceversa y en el segundo, el poder llegar, en pocas jornadas, hasta los pueblos del interior peor controlados como los cántabros, o la zona de la meseta.

* Departamento de Historia: Área de Arqueología
acasti@unav.es

¹ Castiella, A. Por los caminos romanos de Navarra. Caja Navarra. Pamplona. En prensa.

En los textos clásicos que nos han llegado, encontramos referencias a algunos recorridos así en el Itinerario de Antonino, se describe con el nº 1, una vía que atraviesa el Sur y con el nº 34, otra por el Norte. Por su parte en el Anónimo de Rávena se refiere a una vía que unía *Caesaraugusta*, Zaragoza, con *Pompelone*, Pamplona y cita a *Cara*, Santacara, en ese recorrido. Otros enclaves mencionados son *Iturisa* y *Ossaron*. Sobre su identificación no parece ofrecer dudas mayores *Ossaron* en Irún, mientras que *Iturisa*, para unos, correspondería a los restos, recientemente excavados, en las proximidades de Espinal y para otros, estaría en las inmediaciones del actual núcleo de Lanz, donde coinciden las distancias dadas en el Ravenate y el lugar donde tuvo lugar una explotación minera. También el Ravenate alude a una vía entre *Gracuse* y *Pompelone* cuando en el párrafo 312 cita tres ciudades que se encuentran “*super scriptam civitatem Gracuse: Beldalin, Erguiti y Beturri*”. De ninguna de ellas se tiene certeza de su emplazamiento, circunstancia que ha generado distintas interpretaciones. Por su parte Estrabón nos interesa, cuando al relatar la vía que unía *Tarraco*, pasando por *Caesarugusta* y *Pompaelo*, hasta *Oiasso*, dice “*por esta región va la vía que desde Tarraco conduce hasta los últimos vascones, a Pompaelo y Oiasso, ciudad levantada sobre el mismo océano*”, Estrabón III,4,10. No hay referencias a otros recorridos viales, aunque como veremos, si los hubo.

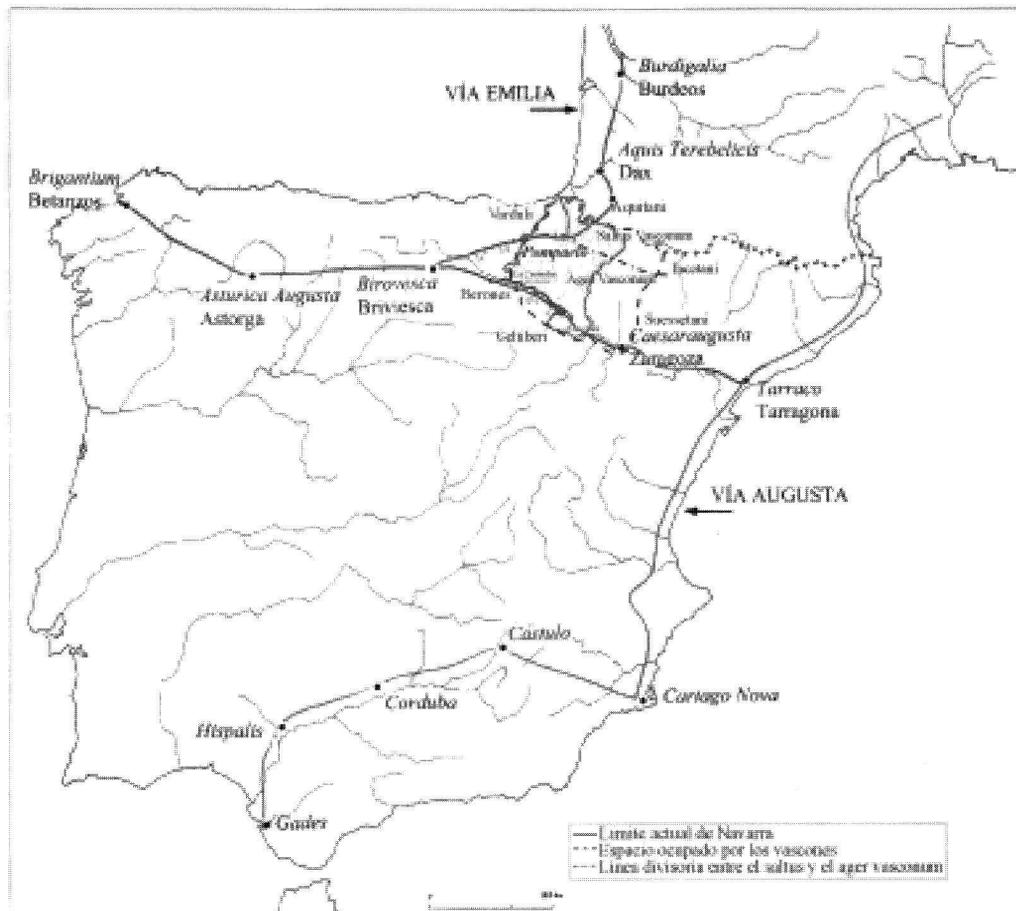


Figura 1.- Espacio ocupado por los vascones y las principales vías romanas, según distintos testimonios clásicos.

II.- ESTADO DE LA CUESTIÓN

Hasta el momento han sido numerosos los trabajos, que han tratado el tema que nos ocupa. Los menos lo abordan de una manera global al tiempo que lo estudian en profundidad, son el publicado en 1928, por Julio Altadill, sobre *Vías y vestigios romanos en Navarra*; y en 1987 por Juan José Sayas y M^a Jesús Peréx, con el título *La red viaria de época romana en Navarra*.

En el primer caso se acomete el estudio desde los restos arqueológicos más la aportación de los textos clásicos y sus páginas, podemos decir, que han sido de lectura obligada a cuantos han tratado el tema, a lo largo del siglo XX pues sientan las bases de los recorridos más importantes de las vías romanas en Navarra. En el segundo, se profundiza más en el contenido de los textos clásicos, añadiendo los hallazgos que se han producido en los años transcurridos pero, la cartografía final, no es una consecuencia del texto, sino que reproducen la del Atlas de Navarra de 1977. De interés especial podemos considerar la obra de Peréx, *Los vascones*, aunque no refiera de una manera concreta al tema viario, se estudia en profundidad esta zona desde los textos clásicos.

El resto de los trabajos, en número muy elevado, tratan aspectos parciales bien de un recorrido, o de un hallazgo concreto relativo al tema. Unos, se fundamentan en los textos clásicos, y otros, describen un trazado anotando cuantos hallazgos materiales avalan su origen romano. Los encontramos tanto en los congresos de historia celebrados en Pamplona como en las páginas de revistas editadas en nuestro entorno o de ámbito nacional. Todos son piezas importantes a considerar a la hora de reconstruir un recorrido.

La necesidad de un estudio actualizado del tema, nos animó a afrontar este trabajo conscientes de las dificultades que planteaba. Lo hemos hecho considerando el camino, como acertadamente recoge José Antonio Abásolo, como un documento arqueológico y pronto, advertimos los numerosos datos que debíamos manejar, pues la documentación reciente es, como decíamos, elevada en número y variada en contenido.

A la recogida de datos "existentes", creímos oportuno añadir los que pudiera aportar una revisión del territorio a través de la foto aérea, tarea que no se había realizado hasta el momento. Contamos para ello con la colaboración de la Dra. M^a Ángeles Lizarraga, especialista en el tema. Nuestro objetivo era comprobar si por el espacio que suponemos transcurría una vía, se identifica dicha vía o, si entre dos enclaves conocidos, se advierte el camino que presumiblemente los unía. El no encontrar vestigios de un recorrido, no quiere decir que este no existió, puede ser que no somos capaces de identificarlo; pero el encontrarlo nos ayuda a ir completando, con cierta seguridad, la compleja red viaria romana.

Hemos trabajado haciendo una selección del espacio, nuestras pesquisas se han centrado en la búsqueda del camino, aplicando la lógica romana que los hace transcurrir por una cota uniforme y prefieren la línea recta.

Por último hemos realizado un reconocimiento *in situ* tanto de los supuestos tramos viarios como de los puentes conservados y hemos podido comprobar que la red viaria romana se encuentra fuertemente alterada debido al paso del tiempo y al prolongado uso, que buena parte de su recorrido, ha tenido. Estas circunstancias dificultan, en numerosas ocasiones, el acierto en la identificación de un tramo, pues no todo camino encachado tiene que ser considerado romano. En este sentido Antonio Beltrán se refiere a como los “*intemporales caminos campesinos de cantos rodados hincados para sujetar la tierra, sin ninguna preparación y apoyo, son los más frecuentes y no pocas veces han sido calificados de “romanos” simplemente porque en las localidades se les conoce como viejos*” (Beltrán, A. 1990, 51).

III.- LOS VESTIGIOS

En el caso de Navarra, como en la mayoría de los recorridos viarios de Hispania, la vía o camino, de no estar avalada por la existencia de restos que indiquen su pertenencia a una ciudad, mansión o villa, o por documentación escrita precisa, no es fácil su adscripción a época romana. Vemos como en su construcción, no se sigue el modelo tipo, que nos describen los clásicos: excavado un foso, se van superponiendo varias capas de preparación que dan acomodo a una superior formada por gruesos bloques poligonales o de potentes lajas debidamente asentadas. Este modo de construir se aplicó a vías muy concretas, que salen en su mayoría de Roma: vía *Apia*, vía *Augusta*, vía *Emilia*, y otras muchas. El resto de las vías y caminos que cruzaron el Imperio, estuvo muy bien estudiado su trazado pero, en su realización, se aplicaron los esfuerzos que la vía requería: según la entidad de las ciudades que unía, el tráfico que iba a soportar o el mero hecho de ser una vía de carácter militar o económico

El resultado es bueno pues está bien elegido el trazado, es generosa la amplitud de la calzada y es también adecuada su ejecución, aunque la capa superior no sea de grandes losas, pues esa labor hubiera requerido una preparación mucho más costosa y, como decimos, ese tipo de obra se reserva a las vías importantes, que no fueron las que atravesaron Navarra.

Salvo pequeños tramos, comprobamos en la zona en estudio, que la mayor parte de la red viaria romana, no ha superado el paso del tiempo. Como causas podemos apuntar: unas veces la acción humana que consideró, en determinados momentos, que las losas que cubrían los caminos eran una formidable cantera para otros menesteres; otras, veremos que la adecuada elección del recorrido hace que la moderna carretera ocupe ese mismo espacio y el vial romano queda oculto por el asfalto, la línea férrea, o por los nuevos caminos de la concentración parcelaria; y por último,

Al igual que las vías, los puentes, no fueron realizados por especialistas destacados, sino más bien por conocedores de la técnica que la adaptan a las necesidades del lugar.

A lo largo de la romanización fue aumentando la red de caminos en el espacio navarro y el número de los puentes que permitieron vadear los numerosos ríos que la surcan pero, son muy pocos los que han llegado a comienzos del siglo XXI, y todo parece indicar que ha sido en los últimos 50 años cuando los vestigios, hasta entonces aun existentes, han desaparecido. Aunque lamentamos su pérdida, contamos con el testimonio de quienes los vieron y al describirlos, en ocasiones, los acompañaron con la correspondiente documentación gráfica que revaloriza el dato escrito. En la figura 2 podemos ver el emplazamiento de los restos referidos.

Respecto a los conservados, podemos decir que son casos singulares, se trata de pequeños tramos preservados por distintas circunstancias, bien por ser lugares hoy en día poco transitados o con alguna dificultad de acceso, como ocurre en Arizcun y Errazu, o como en el caso del alto de Velate, por que la carretera moderna siguió otro recorrido y dada la buena construcción del camino, aún se puede comprobar las características de la obra romana. Aunque, como podemos ver en la figura 3, este tramo, que formaba parte de la vía que unía Pamplona con *Oiasso*, se encuentra muy deteriorado pues, salvo las piedras que lo calzaban y los imponentes hitos verticales, levantados como guías de la ruta durante la temporada de nieves, poco más queda de esta magnífica ruta.



Figura 3.- La vía romana a su paso por el alto de Velate. Foto Martín Sarobe.

Tenemos otro ejemplo de camino romano en el trecho que transcurre de Cirauqui al alto de San Cristóbal.



Figura 4.- Camino romano en el alto de San Cristóbal, Guirguillano. Foto Víctor Manuel Sarobe.

Como podemos advertir en la figura 4, el camino está muy deteriorado, conserva las losas de los bordes que le dan la necesaria consistencia para su identificación. Perteneció a una vía, probablemente de rango inferior a la que acabamos de describir que arrancaba de *Andelo* y permitió a los andelonenses, entre otras posibilidades, aprovechar la sal que afloraba en el lugar hoy conocido como Salinas de Oro. Pudo también enlazar con uno de los caminos que atravesaron la sierra de Urbasa.

En la sierra de Urbasa son tres las rutas documentadas que, hasta ahora, no han sido consideradas como caminos romanos pero, después de reconocerlos y analizar los datos recabados, creemos que al menos, su trazado inicial, pudo ser romano. Pusieron en comunicación la zona media occidental de Navarra con la vía que atravesaba la Barranca en el sentido Este-Oeste.

Fueron usadas a lo largo de la Edad Media con las correspondientes consecuencias que el hecho supone para el camino y se hicieron utilizando la piedra que abunda en el lugar.

En la actualidad se conservan algunos tramos, el más completo es el que arranca de la venta de Zumbel y llega hasta Bacaicoa. Sigue un trazado rectilíneo que le marca la falla de Urbasa y soporta en su recorrido una cota más o menos uniforme, para lo cual debe salvar algunos desniveles de hasta 10 metros. Lo consiguen elevando la calzada sobre potentes muros, como podemos ver en la figura 5 y mantiene una anchura media entre 3 y 3,50 m.



Figura 5.- Calzada de Urbasa, de venta de Zumbel a Bacaicoa. Foto Martín Sarobe.

Una solución similar a esta vía que ahora describimos la encontramos en el Puerto de Palo, en Huesca, figura 6. La vía fue estudiada por M^a Angeles Magallón que no encontró dificultades a la hora de considerar su romanidad pues el recorrido estaba perfectamente documentado en los textos clásicos cosa que no ocurre con el que estudiamos de Navarra.



Figura 6.- Calzada en el puerto del Palo. Huesca. Según M^a A. Magallón, 1987.

En los tramos que no tienen que salvar desnivel, los caminos de la sierra de Urbasa ofrecen una apariencia similar a las otras vías conocidas, cuyo trazado se sigue gracias a las piedras de los bordes, de mayor tamaño que las de el interior, tal como podemos ver en la figura 7.



Figura 7.- Calzada de Urbasa: de Baquedano a Iturmendi. Foto Martín Sarobe.

Respecto a los puentes, expresábamos la dificultad para considerar su romanidad, dada la sencillez de su ejecución y las continuas reparaciones que el paso del tiempo ha obligado a realizar sobre ellos. En la mitad Norte son abundantes los de un solo arco de medio punto, que se apoyan en los taludes del terreno; el desnivel que produce el arco a ambos lados, es salvado con una rampa –que constituye el estribo– que tiene la inclinación que le marca la orografía del terreno y la altura del arco. Los ejemplos son numerosos, realizados con menor o mayor acierto, como este despiece del puente de Cirauqui, que reproducimos en la figura 8. Vemos como los estribos se asientan en las pendientes del barranco y se levantan con sillería de hilada horizontal regular, hasta la bóveda. El arco de medio punto está formado por dovelas de clara ejecución romana. A partir de ahí, un muro de mampostería de piedras desiguales alcanzan hasta una altura máxima de 1,80 metros y es rematado por un arco escarzano que abarca la totalidad del puente, son estas las modificaciones posteriores a la obra romana, que impiden conocer el perfil original completo del puente y nos indica que la calzada que sustenta, ya no puede ser la romana. En otros muchos casos no es tan clara la romanidad de la obra aunque cabe considerarla como tal cuando coinciden una serie de circunstancias, como la necesidad que supone vadear el río.

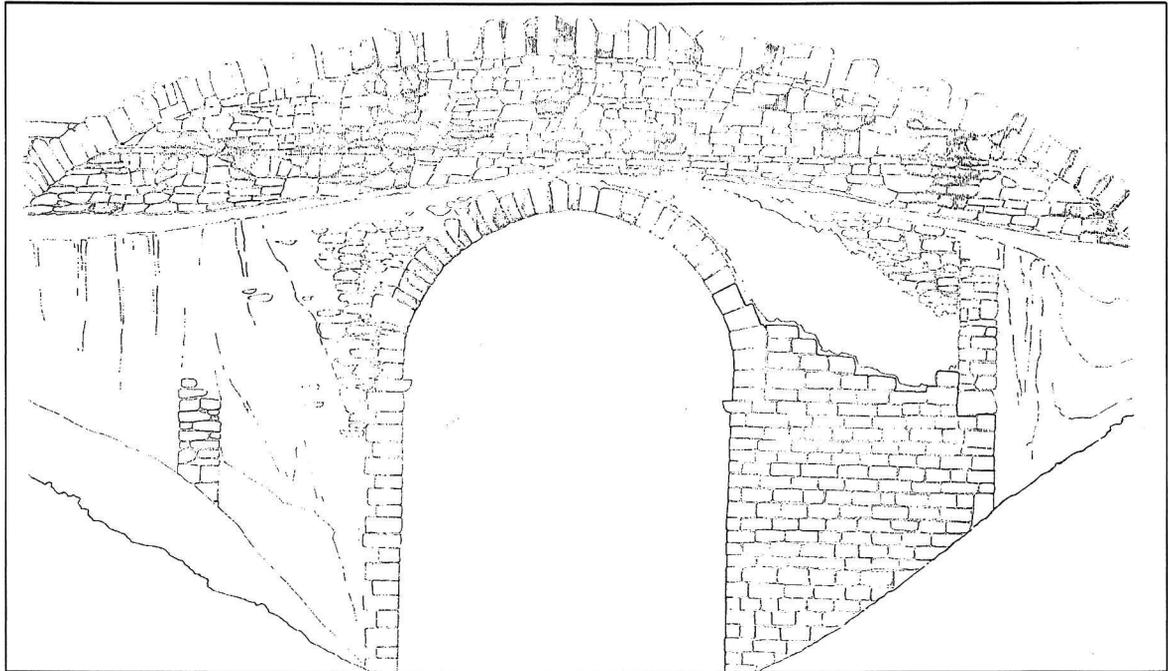


Figura 8.- Alzado del puente de Cirauqui. Archivo Institución Príncipe de Viana. Dirección de Patrimonio Histórico.

En la mitad Sur de Navarra, el caudal de los ríos es más abundante y la mayoría de los puentes requieren dos o más arcos. Son menos los puentes romanos conservados, entre ellos aun contemplamos, en perfecto estado, el que se levantó en Dicastillo, próximo a la villa de Las Musas de Arellano. Los arcos de medio punto, formados por un dovelaje ancho no ofrecen dudas sobre su romanidad. El aparejo del tímpano presenta sillares de buen tamaño y factura hasta la altura del arco; lo que se conserva a partir de este punto es añadido reciente, como podemos advertir en la figura 9.



Figura 9.- Puente romano en Dicastillo. Tomado de Mezquíriz, 1993-94.

IV.- PROPUESTA DEL RECORRIDO VIARIO

Hemos visto como el pasado romano se constata, entre otras muchas realidades, por la presencia y desarrollo de ciudades, mansiones, villas y núcleos de menor tamaño, clasificados como tales, a partir de los testimonios escritos y materiales que respaldan tal afirmación. La romanización en el ámbito vascón supuso un cambio y un avance muy importante respecto a la etapa precedente, y nadie que esté debidamente informado lo puede cuestionar. Del estudio de los restos que nos han llegado, podemos saber que ese cambio no supuso una ruptura con lo anterior, sino que fue un proceso paulatino de asimilación de una cultura superior que permitió a la sociedad prerromana una mejora, al menos en el orden material.

Recordemos por un momento como fue la ocupación del medio durante la protohistoria en la zona Media y Ribera, ya que en la zona Norte, la Montaña, tenemos pocos datos. Tiene lugar desde concentraciones de un número reducido de casas que solían vertebrarse respecto a una o dos calles. Las viviendas, levantadas con el material que hubiera en su entorno, eran de planta rectangular con un número variable de estancias o de estancia única. Todo parece indicar que estaban protegidas de una muralla, más o menos potente, y que estos núcleos mayores compartían la explotación del campo con otros núcleos de tamaño inferior, tipo granjas, desde donde se controlaba mejor el ganado y las cosechas.

Su emplazamiento próximo a un río era obligado, pues este, les proporcionaba el agua al tiempo que era una vía de comunicación tanto con el vecino más próximo como con otros núcleos más alejados. No podemos olvidar que el comercio había sido considerado en las sociedades protohistóricas como el motor de la sociedad de tal modo que el no estar dentro de las rutas comerciales suponía aislamiento y retraso. Recordemos también como esta zona, antes de la llegada de los romanos, no había destacado por el desarrollo de ninguna cultura peculiar, era una región pobre en las materias del momento: metal, y faltos de artesanos hábiles que fueran capaces de transformar el metal en objetos con algún distintivo. Las gentes que la habitaron, conocieron los avances de la metalurgia, - con mayor intensidad las zonas próximas al Ebro que hemos visto como comerciaban con objetos de cierto lujo- pero no la desarrollaron hasta el punto que podamos caracterizarlos por haber destacado en algo concreto. Todo hace suponer que carecieron de una estructura social lo suficientemente sólida que se lo permitiera. Vivían aquí porque el medio les ofrecía lo necesario para subsistir, para desarrollar la agricultura y ganadería, que era la base de su economía.

La llegada de los romanos tuvo que causar un fuerte impacto a estas gentes y seguro que fue producido no sólo al comprobar el rico ajuar que traían: desde sus ropas a las vasijas que usaban, sino al conocer sus modos de vida, la manera de cómo la entendían, que implicaba el aprovechar lo que la sociedad indígena tenía. Esto debió ser así y por eso, podemos decir, que uno de los mayores méritos de los romanos fue él haber sabido respetar las costumbres de los pueblos ocupados o conquistados. Son

varios los ejemplos, que a este respecto, encontramos en la zona que estudiamos, frente a un solo caso de destrucción de un enclave, La Custodia, *Uracos*, en Viana, cuyo emplazamiento, en la frontera entre Vascones y Berones, pudo ser la causa.

Con la llegada de los romanos los cambios van a afectar a toda la sociedad; repercute en las ciudades pues, recordemos que la cultura romana es una cultura esencialmente urbana. Se constata un aumento del tamaño de los núcleos indígenas que se romanizan a los que se aplica un nuevo modo de estructurarse: el romano. Buenos ejemplos de lo dicho son: *Andelo*, *Cara* y *Pompaelo*, tres núcleos prerromanos que se adaptaron a los modos romanos y en los que queda claro el nuevo trazado urbanístico con la correspondiente ampliación del espacio urbano.

A las ciudades se las dota de agua y en el caso de *Andelo* requirió una importante obra de ingeniería hidráulica consiguiendo para sus habitantes la posibilidad de disponer, en distintos puntos de la ciudad, de fuentes que manaban agua para cubrir sus necesidades; en otros casos, tuvieron que aplicar medios menos costosos para conseguirlo, como debió ocurrir en *Cara*.

El interés por mejorar la explotación del campo no fue menor, el espacio próximo a las ciudades se parcela, se divide en porciones de terreno a partir de los ejes principales que han vertebrado la ciudad. No todo el espacio fue centuriado pero cuando lo estuvo se realizó a base de profundos surcos que marcaban las parcelas quedando el terreno perfectamente ordenado. Hemos tratado de buscar esos vestigios a través de la foto aérea, pero salvo en algunos casos como el entorno de Cortes, *Pompaelo*, Sangüesa y proximidades de Corella, donde se conservan tenuemente, en el resto, no lo hemos podido confirmar.

El *ager* se controlaba desde las *villae*, que tenían como misión la explotación de las tierras próximas y debían dar salida a sus productos, buscando un pronto mercado. Este está garantizado, en buena medida, si es adecuada la red viaria en la que se encuentre la *villae*, pero es importante su emplazamiento tanto por lo que se refiere a la riqueza del suelo, como respecto a la proximidad a un camino o vía, que a su vez esté bien comunicado con la *civitas*, en la que podrán dar salida a sus productos. Es importante el número de posibles villas localizadas en Navarra, como podemos ver en la figura 10, se concentran en las proximidades de una ciudad y de un río, en la mitad sur de navarra.

Los romanos una vez que se hubo culminado la conquista de Hispania eligieron las zonas más ricas e interesantes para invertir en ellas y disfrutarlas y explotadas lo mejor posible. Esta tierra de los Vascones no parece responder a sus intereses y no invierten en ella más que lo justo. Ninguna de nuestras ciudades está dotada de teatro, anfiteatro, u otras construcciones propias de la gran ciudad romana como el caso de Mérida, Segóbriga, Itálica y un largo etcétera, no, las ciudades del ámbito vascón son de tamaño medio, siguen la moda y el gusto romano, y pueden disfrutar de un grado de bienestar notable, sin más. Los intereses en esta zona son estratégicos.

La red viaria en territorio vascón está en consonancia con lo que acabamos de exponer, es decir, tampoco en este sector se aplicaron importantes esfuerzos, salvo los necesarios para acceder con rapidez a la Galia y al norte de la Península.

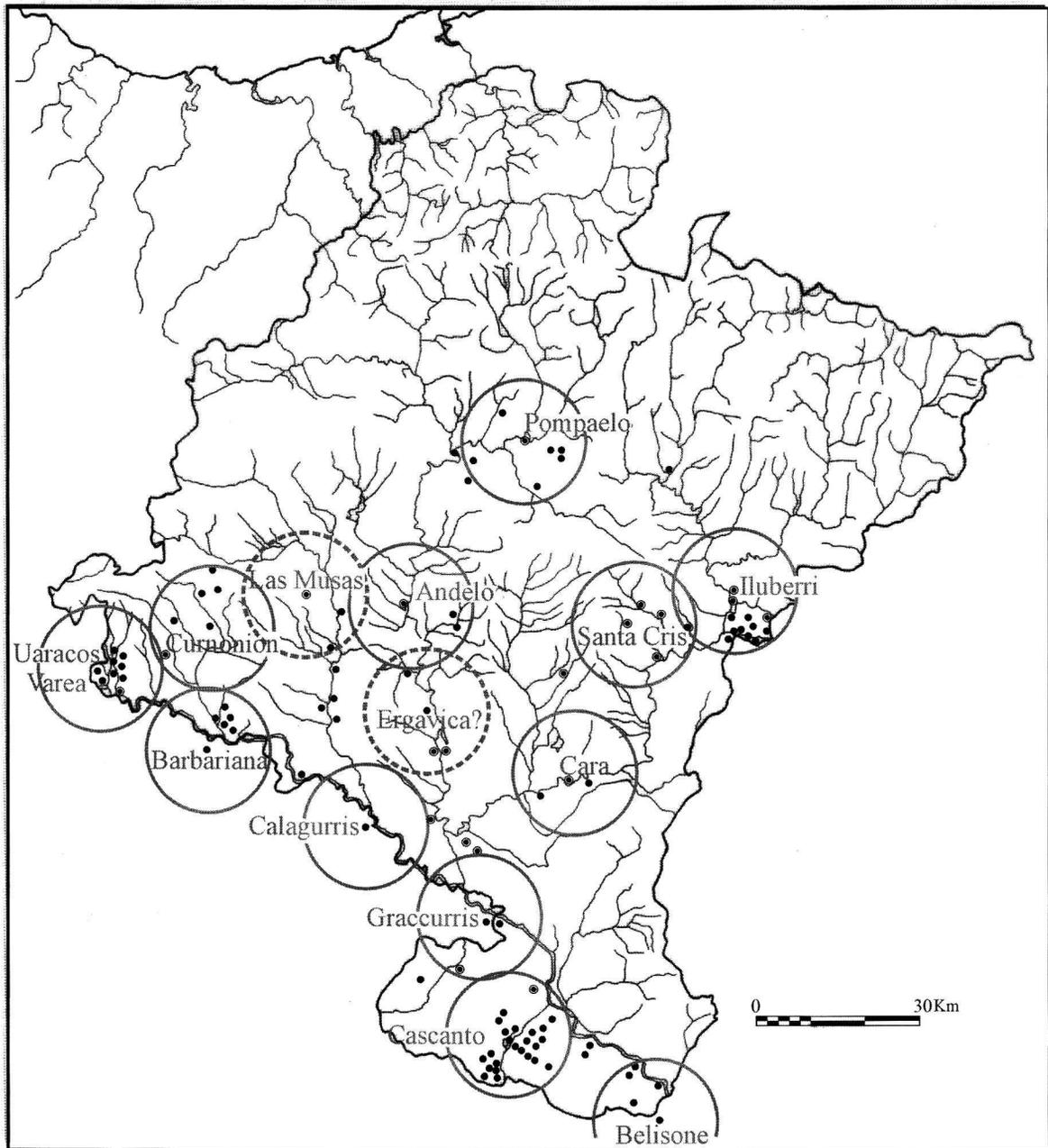


Figura 10.- Situación de las ciudades romanas y su área de influencia respecto a las vilas romanas.

Con estos planteamientos en el inicio de la romanización va a ser necesario en esta zona vías que les permitan llegar, lo antes posible, a los territorios del Norte peninsular. Cumplen esta misión la vía del Ebro que nos describe el Itinerario de

Antonino con el nº 1 y que no es otra cosa que un ramal de la Vía Augusta que recorre Hispania de Cataluña a Cadiz y a la altura de *Tarraco*, un ramal, remonta el Ebro hasta *Asturica Augusta*, Astorga, es la llamada vía *Tarraco-Asturica*.

La otra es la que desde *Pompaelo* llega a las Galias y lo va hacer por varios puntos en los que la cordillera pirenaica se lo permite: por Roncesvalles o Valcarlos y por el Bidasoa, hasta *Oiasso*. La prolongación de esta vía de *Pompaelo* hacia el oeste es por la Barranca y llega a *Birovesca*, Briviesca donde se une con la citada de *Tarraco Asturica*.

Estos importantes viales debieron estar terminados en época de Augusto. Con Tiberio (22-37 d. C.) se hace el ramal a *Cara* desde *Caesaraugusta* y este nuevo vial pudo tener una doble función: por un lado económica; dar salida a los productos agrícolas de esta zona y por otra estratégica, la unión de *Pompaelo* con la cabeza del convento *Caesarugustano* o lo que es lo mismo de este punto una salida al océano por *Oiasso*. Esta pudo ser una ruta imperial ya que en ella se han encontrado miliarios que indican quienes la construyeron y cuando. Además, se constata también, que en su ejecución participaron miembros de la IV *Legio Macedónica* hecho que no es muy frecuente y se reserva para vías de importancia.

No fueron estos los únicos caminos que se abrieron o consolidaron en época romana. Si situamos en su correspondiente emplazamiento cuantos vestigios hemos podido documentar: núcleos de habitación, de la entidad que sean, junto a otros restos como vías, puentes, cuevas, estelas, aras votivas etc., tendremos la base segura para empezar a considerar los posibles recorridos viarios que existieron.

El resultado final es una densa red viaria que fue trazándose de una manera progresiva, a medida que surgían las necesidades hasta alcanzar una trabazón, con toda seguridad superior a la que hoy podemos constatar y que reproducimos en la figura 11.

Por tanto aunque en esta zona de Hispania tengamos datos para considerarla, de alguna manera una zona marginal, también los tenemos para reconocer que el influjo fue calando paulatinamente en la sociedad hasta modificarla de una manera sustancial. Hemos visto como el trazado viario romano partió de los emplazamientos protohistóricos y los recorridos que sus habitantes marcaron próximos a los cauces de los ríos. Pero el trazado romano fue más amplio y tupido y sobre todo estuvo mejor construido, a pesar de no ser una obra de primer orden. De tal modo estuvo bien trazado y ejecutado que su diseño se mantuvo a lo largo de las centurias siguientes. En la Edad Media se siguieron utilizando con las modificaciones que requerían arreglos puntuales, recordemos que buena parte fue ruta jacobea, con las adaptaciones que las nuevas necesidades obligaban.

Podemos considerar que la verdadera reestructuración de los caminos llega en época moderna, cuando la maquinaria por un lado, permite importantes modificaciones orográficas y cuando por otro, el firme, se consolida con asfalto. Hasta entonces, quizás no sea exagerado decir que, hemos sido deudores de los trazados viales que marcaron los romanos.

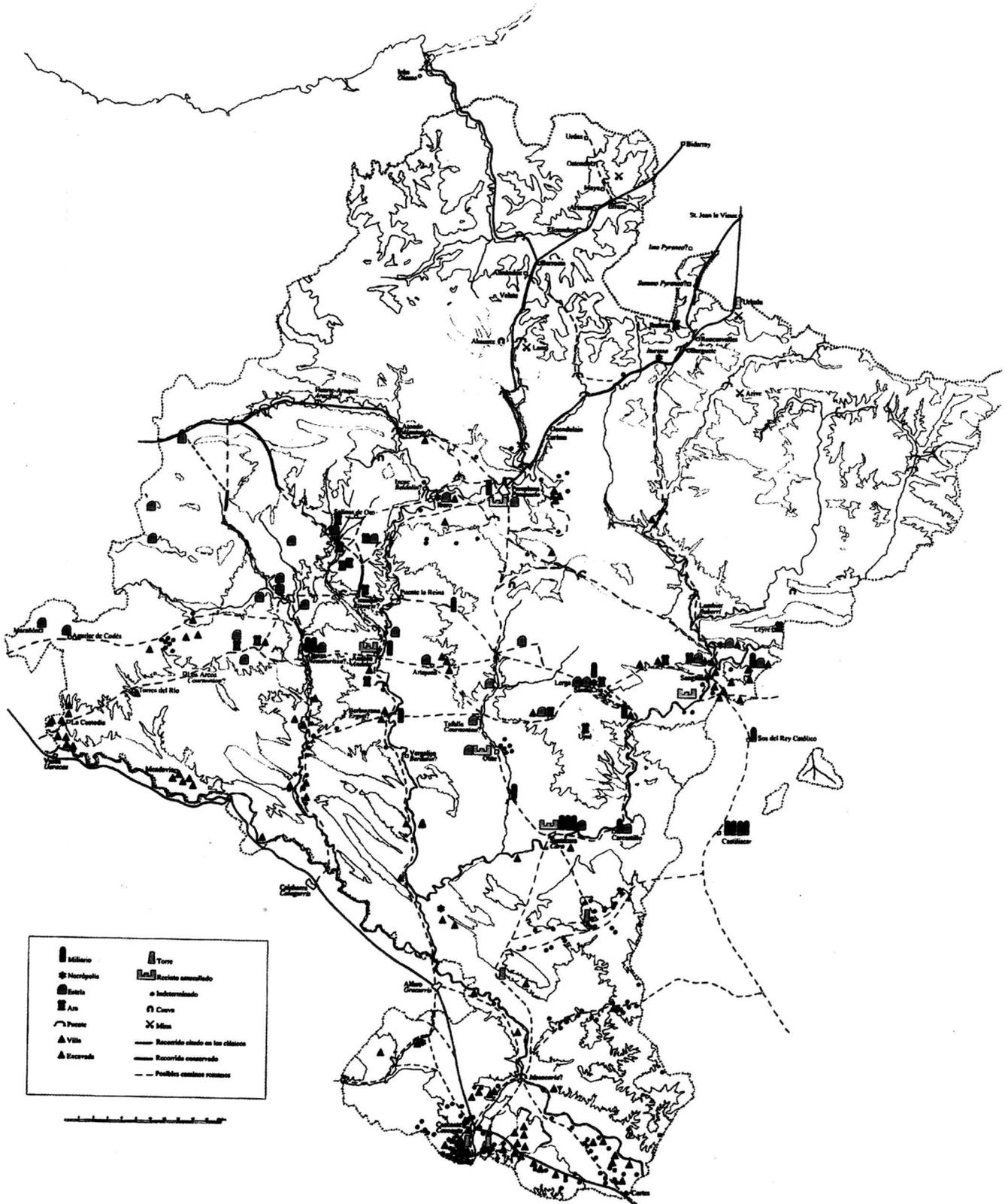


Figura 11.- Posibles recorridos de los caminos romanos en Navarra.

BIBLIOGRAFÍA

- ABASOLO, J.L. (1998): Las comunicaciones. En *Hispania. El legado de romana*, 151-519, Zaragoza.
- ALTADILL, J. (1928): *Vías y vestigios romanos en Navarra*. Homenaje a D. Carmelo de Echegaray, 466-556, San Sebastián.
- BELTRAN, A. (1990): *La red viaria en la Hispania romana: Introducción*. Simposio sobre La red viaria en Hispania romana: 45-55, Zaragoza.
- CASTIELLA, A.: *Por los caminos romanos de Navarra*. Caja Navarra. En prensa, Pamplona.
- MAGALLÓN, M^a de los A. (1987): *La red viaria romana en Aragón*. Diputación General de Aragón.
- MEZQUÍRIZ, M^aA. (1993-94): *La villa de Las Musas (Arellano-Navarra) estudio previo*. Trabajo de Arqueología Navarra 11, 55-100, Pamplona.
- PERÉX, M^aJ. (1986): *Los vascones. El poblamiento en época romana*. Pamplona.
- SAYAS, J.J. PERÉX, M^aJ. (1988): *La red viaria de época romana en Navarra*. Actas del I Congreso General de Historia de Navarra (Pamplona, 1986): 581- 608, Pamplona.