

**METODOLOGÍA ARQUEOLÓGICA
Y ANÁLISIS VIARIO.
EL CORREDOR DE ARMENTIA A BUSTURIA
COMO EJE TRONCAL DE LA RED VIARIA
VASCA EN LAS ÉPOCAS ANTIGUA Y MEDIEVAL**

Metodologia arkeologikoa eta bide-analisisa. Armentiatik
Busturira doan korridorea: euskal bide-sarearen ardatz
nagusia, Antzinaroan eta Erdi Aroan

Archaeological and road analysis methodology. The corridor
from Armentia to Busturia as the backbone of the Basque
Road network in ancient and medieval times

Ismael GARCÍA-GÓMEZ
Agustín AZKARATE GARAI-OLAUN
Euskal Herriko Unibertsitatea / Universidad del País Vasco

Fecha de recepción / Jasotze-data: 21 de junio de 2021

Fecha de evaluación / Ebaluazio-data: 2 de septiembre de 2021

Fecha de aceptación / Onartze-data: 10 de septiembre de 2021

En estas líneas proponemos una metodología de trabajo que, siempre desde la Arqueología, y con un enfoque marcadamente estratigráfico, pretende ayudar al conocimiento de la red viaria vasca en sus épocas más remotas y faltas de fuentes escritas. El artículo comienza con la explicación del marco epistemológico, para seguir con una síntesis del método propuesto (denominado Método de Deconstrucción Estratigráfica Viaria, MDEV) y finalizar con el caso de estudio del corredor viario Armentia/Busturia.

Palabras clave: Red viaria, Vasconia, Medioevo, Antigüedad, Arqueología del Paisaje, Metodología



Leerrootan proposatzen dugun lan-metodologiak, arkeologiatik beti, eta ikuspegi estratigrafiko nabarmenez, garai urrunetako eta iturri idatzirik gabeko euskal bide-sarea ezagutzen lagundu nahi du. Artikuluaren hasieran, esparru epistemologikoa azaltzen da, eta, jarraian, proposatutako metodoaren laburpena egiten da (Bideen Dekonstrukzio Estratigrafikoko Metodoa, BDEM); amaitzeko, Armentia/Busturia bide-korridorearen azterketa-kasua azaltzen da.

Hitz gakoak: Bide-sarea, Euskal Herria, Erdi Aroa, Antzinaroa, paisaiaren arkeologia, metodologia.



In this article we propose a work methodology that with an archaeological focus and a markedly stratigraphic approach aims to adds to the body of knowledge about the Basque Road network in the earliest times and for which there is a lack of written sources. The article begins with the explanation of the epistemological framework and then continues with a synthesis of the proposed method (called the Stratigraphic Road Deconstruction Method or MDEV) and ends with the case study of the Armentia/Busturia road corridor.

Keywords: Road network, Basque Country, Middle Ages, Antiquity, Landscape Archaeology, Methodology.

SUMARIO

I. ARQUEOLOGÍA DEL PAISAJE, UNA ARQUEOLOGÍA DE REDES EN EL ESPACIO. II. DE LA ARQUEOLOGÍA ESPACIAL A LA ARQUEOLOGÍA DEL PAISAJE. III. HACIA UN ANÁLISIS ESTRATIGRÁFICO DE LAS REDES VIARIAS. IV. EL MÉTODO DE DECONSTRUCCIÓN ESTRATIGRÁFICA VIARIA (MDEV). V. DE ARMENTIA A BERMEO, UN EJEMPLO DE APLICACIÓN DEL «MDEV». 5.1. Dos yacimientos, un único *hub*. 5.2. Aplicación del «MDEV» en la encrucijada de Mariturri. 5.3. Del *vicus* de Mariturri a la necrópolis de Armentia. 5.4. Atravesando la Vizcaya oriental, desde la ría de Mundaka. 5.5. Zigoitia, territorio bisagra. 5.6. Cruzando el Zadorra por Gobeo. VI. BALANCE. VII. BIBLIOGRAFÍA.

En cierto modo la metodología arqueológica es víctima de su propio estereotipo. En efecto, casi de forma inconsciente, hablar de Arqueología es traer a nuestra mente esa escena típica en la que se ve a un grupo de arqueólogas y arqueólogos excavando industriosamente un yacimiento. Dado sin embargo el carácter interdisciplinar de este foro de *Iura Vasconiae* (y con objeto de facilitar el enmarque de las cuestiones que abordaremos en las siguientes líneas) creemos que es preciso recordar que la metodología arqueológica no se reduce ni mucho menos al método de excavación. Por apuntar un mínimo común denominador, podríamos decir que la arqueología moderna se articula alrededor de una preocupación preferente que es la de establecer secuencias cronológicas fiables, sobre todo a partir del análisis estratigráfico. Ahora bien, inmediatamente tenemos que especificar que ese análisis estratigráfico no sólo es factible en el yacimiento de subsuelo, también lo es en la mayoría de edificios históricos conservados sobre cota cero e incluso más allá. Desde esta perspectiva, el propio paisaje, que también es un constructo humano fruto de los siglos, puede ser asimismo objeto de un análisis macro-estratigráfico, lo cual, incluye, cómo no, a la propia red viaria. Con todo, la diferencia de escalas (escrutar un yacimiento arqueológico concreto no puede ser lo mismo que analizar toda una unidad paisajística), exige adaptar el método estratigráfico a la magnitud del objeto estudiado.

El presente artículo lo hemos diseñado de tal modo que, en una primera parte, el lector no avezado en cuestiones arqueológicas pueda sumergirse y apre-

hender en toda su riqueza el marco metodológico en el que nos movemos. En la segunda parte, aunque no de un modo exhaustivo (que excedería las posibilidades de estas breves líneas), expondremos un caso de estudio al que hemos aplicado nuestro método de razonamiento estratigráfico. Estamos convencidos de que ese botón de muestra (esta puesta en valor de un eje históricamente vertebral y muy poco reivindicado de nuestra red viaria) puede dar una buena idea de cuán renovadora puede ser esta técnica de análisis, sobre todo en contextos como el vasco, tan escasos en apoyo documental para las épocas antigua y medieval.

I. ARQUEOLOGÍA DEL PAISAJE, UNA ARQUEOLOGÍA DE REDES EN EL ESPACIO

Desde hace varias décadas, la noción de paisaje está siendo instrumentada desde distintos ámbitos disciplinares y con las miradas e intereses más diversos: desde las artes (la pintura especialmente), la geografía, la arqueología, la ecología, la arquitectura, la antropología, la economía, el derecho, etc., de lo que se deduce que nos encontramos ante una noción que reúne todos los rasgos propios de los conceptos liminares, caracterizados por su naturaleza mediadora.

La primera definición formal de paisaje cultural proviene de un trabajo de los años 20 del geógrafo Carl O. Sauer. Una antigua definición que, pese a cumplir próximamente un siglo, conserva una gran actualidad y una indudable frescura. El paisaje cultural, según este autor, se forma a partir de un paisaje natural de un grupo cultural. La cultura es el agente, el área natural es el medio, el paisaje cultural es el resultado¹.

Difícilmente se puede sintetizar mejor el carácter mestizo de la noción de paisaje y su naturaleza liminar. De hecho, el conjunto de las definiciones más recientes, a pesar de provenir de disciplinas bien dispares, confluyen en sus líneas fundamentales. El paisaje está constituido por elementos procedentes de la naturaleza y de la cultura, del exterior y del interior, del individuo y de la colectividad, de lo real y de lo simbólico. Esta dimensión mixta del paisaje lo sitúa en la encrucijada de muchas disciplinas académicas, por lo que el encuentro de tantos saberes alrededor del paisaje suscita crecientes reflexiones compartidas y encierra un gran potencial interactivo².

Hoy, desde la arqueología, queremos enfatizar la naturaleza del paisaje como una red de sitios relacionados entre sí, gracias a las interacciones que las

¹ SAUER, C. O., *The morphology of landscape. University of California Publications in Geography*, 2 (2) (1925), p. 46.

² MATEU BELLÉS, J. F. y M. NIETO SALVATIERRA, *Retorno al Paisaje*, Valencia: Ed. Evren, 2008, pp. 588-595.

personas han ido generando. Como un lugar de memoria que «proporciona un recuerdo continuo de las relaciones entre las generaciones vivientes y las pasadas»³. Es natural que desde fechas tempranas los análisis espaciales hayan venido recibiendo la atención de la disciplina arqueológica, desde las perspectivas teóricas más diversas y desde la aplicación más elemental de las coordenadas cartesianas a las más sofisticadas aplicaciones computacionales⁴.

II. DE LA ARQUEOLOGÍA ESPACIAL A LA ARQUEOLOGÍA DEL PAISAJE

Fue en los años 60-70 del pasado siglo, en el marco teórico procesual y su interés por los análisis de los patrones de asentamiento (*Settlement Archaeology*, *Site catchment analysis*), cuando comenzaron a desarrollarse los análisis espaciales. Fue entre los prehistoriadores donde el enfoque neofuncionalista de los trabajos de Binford marcó un punto de inflexión en los estudios de movilidad, especialmente aquellos que analizaban la relación entre localización de fuentes de materia prima y movilidad⁵. El excesivo peso de los intereses positivistas de lo que vino a denominarse «arqueología espacial», hizo que durante buena parte de los decenios centrales del pasado siglo se priorizaran las estrategias funcionalistas orientadas al estudio de las dimensiones físicas y visibles de los paisajes en detrimento de las dimensiones no visibles y de sus significados simbólicos. Fue, como se ha dicho, una praxis arqueológica abrumadoramente empirista⁶ que introdujo, no obstante, importantes herramientas como las áreas de captación de recursos, los lugares centrales o los polígonos de Thiessen, por citar los ejemplos más conocidos, en un corpus metodológico que se denominó genéricamente «arqueología espacial».

Hubo que esperar a los 80-90 para que fueran formulándose aportaciones procedentes de disciplinas diversas que comenzaron a llamar la atención sobre los significantes de los espacios habitados por el ser humano, insistiendo en la necesidad de contemplarlos no sólo como portadores sino como generadores también de significados y posibilitando, en consecuencia, otras interpretaciones distintas a las ecofuncionales. Los conceptos «espacio» y «territorio» fueron

³ THOMAS, J., *Archaeologies of Place and Landscape*. En HODDER, I. (ed.), *Archaeological Theory Today*, Cambridge: Polity, 2001, p. 175.

⁴ GILLINGS, M., P. HACIGUZELLER y G. LOCK, (eds.), *Archaeological Spatial Analysis. A Methodological Guide*, London and New York: Routledge, 2020.

⁵ HODDER, I., y C. ORTON, *Spatial Analysis in Archaeology*, New York, London: Cambridge University Press, 1976; CLARKE, D. L., *Spatial Archaeology*, London: Academic Press, 1977.

⁶ THOMAS, J., *Archaeologies of Place*, *op. cit.*

paulatinamente sustituidos por el de «paisaje». Frente al empirismo procesual de la época anterior, estas nuevas aproximaciones concebirán el paisaje como «el producto socio-cultural creado por la objetivación, sobre el medio y en términos espaciales, de la acción social tanto de carácter material como imaginario»⁷. Se abundará, pues, en su consideración multidimensional: como entorno físico o matriz medioambiental de la acción humana; como entorno social o medio cons-truido; pero también como entorno pensado o medio simbólico.

Aún a riesgo de simplificar excesivamente las cosas, puede decirse que con el inicio del nuevo siglo coexisten estas y otras tradiciones teóricas que pueden compartir, o no, un elenco cada vez más diverso y sofisticado de herramientas de análisis para el estudio e interpretación de la dimensión espacial de la conducta humana y la «naturaleza relacional» de los espacios antropizados⁸. Hoy vamos a fijarnos exclusivamente, y de manera sintética, en los avances llevados a cabo en los instrumentos que analizan la red de relaciones generadas entre el ser humano y el espacio habitado, fijándonos particularmente en los análisis de movilidad a escala macro. No mencionaremos, por tanto, el potencial analítico e interpretativo del *Space syntax* y su elenco de valiosas herramientas como sus mapas de convergencia, sus gráficas de accesibilidad (*gamma analysis*), sus gráficas de visibilidad, etc.⁹. Nos detendremos un poco más, en cambio, en las herramientas de estudio de la primera y más elemental de las materializaciones generadas por el ser humano, aquella que resulta de su propio movimiento, y cuya evidencia se ha conservado a través de las sendas y los caminos¹⁰.

En términos metodológicos, las herramientas GIS han supuesto una verdadera revolución al permitir el análisis de la movilidad recurriendo a los procesos de simulación que permitan estos cálculos computacionales. Entre los más extendidos y utilizados cabría mencionar el análisis del menor costo (*Least Cost*

⁷ CRIADO, F., *Del terreno al espacio: planteamientos y perspectivas para la Arqueología del Paisaje*, Santiago de Compostela: CSIC, 1999, cap., 6, p. 5.

⁸ PASTOR, S., P. MURRIETA P. y L. GARCÍA SANJUAN, Los SIG en la arqueología de habla hispana. Temas, técnicas y perspectivas, *Comechingonia. Revista de Arqueología*, 17, (segundo semestre 2013), pp. 9-29.

⁹ Ver una síntesis de carácter propedeúico en BERMEJO, J., Aplicaciones de sintaxis espacial en Arqueología: una revisión de algunas tendencias actuales, *Arqueología de la Arquitectura*, 12 (2015): e031. DOI: <https://doi.org/10.3989/arq.arqt.2020.010>. <http://dx.doi.org/10.3989/arq.arqt.2015.122>

¹⁰ FÁBREGA-ÁLVAREZ, P., Un alto en el camino. Notas acerca del uso del SIG en los análisis de movilidad en arqueología. En MÍNGUEZ, M^a. C. y E. Capdevila (coords.), *Manual de Tecnologías de la Información Geográfica aplicadas a la Arqueología*, Madrid: Comunidad de Madrid, Museo Arqueológico Regional, Ilustre Colegio Oficial de Doctores y Licenciados en Filosofía y Letras y en Ciencias de la Comunidad de Madrid, 2016, p. 163.

Analysis, LCA), una herramienta geoespacial de carácter predictivo que calcula la ruta óptima entre dos puntos dados. Parte del supuesto de que los humanos toman decisiones a la hora de transitar por un territorio, intentando minimizar el costo y buscando desplazarse de la manera más eficiente posible¹¹. Los programas de software GIS, tanto comerciales como de código abierto, hacen que la ejecución de LCA sea relativamente sencilla, pero eso no significa necesariamente que el resultado sea preciso. Hay que tomar en consideración diversos mapas de fricción y coste, para los cuales, y dependiendo de los estudios, se acostumbra a tener en cuenta factores como pendiente, orientación, tipo de suelo, cobertura vegetal, hidrología, geomorfología e, incluso, distintos factores culturales. Estos modelados informáticos tienen, en consecuencia, un inevitable grado de especulación que no invalida, sin embargo, su potencial heurístico para avanzar propuestas teóricas e interpretativas¹². Como se ha señalado, «el modelado de dichas rutas presentado no trata siempre de reconstruir los caminos del pasado, sino de aportar elementos para entender en clave espacial y territorial el registro arqueológico»¹³.

III. HACIA UN ANÁLISIS ESTRATIGRÁFICO DE LAS REDES VIARIAS

En esta ocasión, sin embargo, nuestra propuesta se aleja de la naturaleza predictiva, re-constructivista y analítica de los estudios de base computacional¹⁴, para plantear una metodología de estudio que pivota sobre la más antigua de las metodologías arqueológicas: la estratigrafía.

Se tiende, inconscientemente, a identificar estratigrafía con verticalidad, quizá porque la arqueología tradicional enfatizó los cortes estratigráficos hasta convertirlos en la imagen propiamente de la arqueología. Como recordaba Caran-

¹¹ FIELD, S. et al., A Least Cost Analysis: Correlative Modeling of the Chaco Regional Road System, *Journal of Computer Applications in Archaeology*, 2-1 (2019), pp. 136–150. DOI: <https://doi.org/10.5334/jcaa.36>

¹² POLLA, S. y P. VERHAGEN, (eds.), *Computational Approaches to the Study of Movement in Archaeology. Theory, Practice and Interpretation of Factors and Effects of Long Term Landscape Formation and Transformation*, Berlin, Boston: De Gruyter, 2014; FÁBREGA-ÁLVAREZ, P., Un alto en el camino, *op. cit.*; HERZOG, I., Spatial analysis based on cost functions. En GILLINGS, M., P. HÄCIGÜZELLER y G. LOCK (eds.), *Archaeological Spatial Analysis: A Methodological Guide to GIS*, Routledge, London and New York: Taylor & Francis Group, pp. 333-358.

¹³ ACEITUNO, F. J. y A. URIARTE, Conectando un territorio: simulación de rutas de movilidad entre cazadores-recolectores y primeros cultivadores. El caso del Cauca medio (Macizo Volcánico, Colombia), *Trabajos de Prehistoria*, 76- 2 (julio-diciembre 2019), p. 232.

¹⁴ FÁBREGA-ÁLVAREZ, P., Un alto en el camino, *op. cit.*

dini, las secciones fueron tradicionalmente los registros gráficos más utilizados en arqueología, de manera que –hasta la década de los ochenta del pasado siglo– la sección fue elevada a la categoría de reina de la documentación arqueológica¹⁵.

Era inevitable que así fuera, si tenemos en cuenta especialmente que la estratigrafía, primero en geología y más tarde en arqueología, se desarrolló en torno a unos principios que determinaban de qué manera se organiza la superposición de los estratos y entre los que alcanzaban una particular relevancia el principio de «superposición» y el de la «sucesión estratigráfica». Ambos eran coincidentes en la idea seminal de que cualquier unidad de estratificación arqueológica ocupa su lugar en la secuencia estratigráfica de un yacimiento, desde su posición entre la más baja de todas las unidades que yacen sobre ella y la más alta de todas esas unidades que yacen bajo ella, con las que guarda contacto físico¹⁶. Es fácil visualizar esta sucesión temporal en un contexto arqueológico en el que predomine la verticalidad y en el que los sucesivos estratos se organizan en una superposición en la que resulta relativamente fácil observar las relaciones de antero posterioridad. Es por ello por lo que los principios estratigráficos cultivados tradicionalmente bajo cota 0 por geólogos y arqueólogos pudieron pronto «transicionar» del subsuelo a la superficie, aplicándose también en contextos arquitectónicos. Las primeras comprobaciones se realizaron en el complejo de San Silvestro, en lo alto de la Collina de Génova. Y así surgió la *archeologia dell'architettura*, en una investigación que fue pionera en Italia y en Europa y en la que «los excavadores italianos tuvieron la intuición de extender sus lecturas estratigráficas más arriba del nivel de pavimentación»¹⁷.

Muy pronto se advirtió, sin embargo, que había múltiples situaciones en las que resulta difícil aplicar los principios estratigráficos de superposición. Como recordaba Carandini, «al no poderse establecer relaciones estratigráficas entre evidencias aisladas es imposible la reconstrucción de una secuencia estratigráfica en sentido estricto, es decir, basadas en las relaciones físicas entre sí»¹⁸. Y así es, en efecto. Todos sabemos que lo deseable a la hora de investigar cualquier estratificación –sea natural o antrópica– es su transformación en una

¹⁵ CARANDINI, A., *Historias en la tierra: manual de excavación arqueológica*, Barcelona: Crítica, 1997, p. 107.

¹⁶ HARRIS, E. C., *Principios de estratigrafía arqueológica*, Barcelona: Crítica, 1989, pp. 30 y 34.

¹⁷ QUIRÓS, J. S., *Arqueología de la arquitectura. Objetivos y propuestas para la conservación del Patrimonio Arquitectónico*. En *Arqueología Medieval*: <http://www.arqueologiamedieval.com/articulos/74/>; AZKARATE GARAI-OLAUN, A., *La Arqueología de la Arquitectura a revisión*. *Archaeology of Architecture under review, Arqueología de la Arquitectura*, 17 (2020). DOI: <https://doi.org/10.3989/ark.arqt.2020.010>

¹⁸ CARANDINI, A., *Historias en la tierra, op. cit.*, p. 39.

secuencia estratigráfica, en una estratigrafía. Pero no siempre resulta posible debido a las circunstancias más diversas¹⁹.

En algunos casos porque la naturaleza prevalece sobre la acción antrópica y las evidencias de la actividad humana aparecen aisladas entre sí. Es lo que sucede en algunos asentamientos prehistóricos o altomedievales en los que las circunstancias postdeposicionales han transformado de tal manera la estratificación que la hacen difícilmente inteligible²⁰. En este caso habrá que descubrir la cronología relativa mediante la posición tridimensional de los testimonios arqueológicos (ver, a este respecto, la solución adoptada en la necrópolis tardo antigua de Aldaieta²¹).

Resulta igualmente complicada una aplicación literal de los principios estratigráficos cuando nos encontramos en contextos en los que predomina la horizontalidad sobre la verticalidad. Es el caso al que se enfrentan quienes estudian la evolución histórica de los paisajes rurales. Desde la arqueología agraria se han efectuado avances muy significativos en este punto: haciendo uso de una metodología interdisciplinar que incluye la reconstrucción planimétrica de parcelarios, el estudio de terrazas y bancales, la ejecución de zanjas lineales o sondeos, el análisis de polen y de la sedimentología, los análisis físicos y químicos de suelos y las dataciones radiocarbónicas²² se han conseguido, como decimos, resultados verdaderamente esperanzadores.

En el Grupo de Investigación en Patrimonio Construido (GPAC) de la Universidad del País Vasco se han realizado varias tesis doctorales que supusieron un considerable avance en el análisis arqueológico de contextos en los que la ortodoxia estratigráfica servía de poco. En un caso porque el objeto de estudio eran varios centenares de iglesias dispersas en un territorio de más de tres mil kilómetros cuadrados²³ y en otro porque se pretendía analizar la evolución histórica de un paisaje construido en una superficie de más de 120.000 metros cua-

¹⁹ AZKARATE GARAI-OLAUN, A., *Necrópolis tardo antigua de Aldaieta (Nanclares de Gamboa, Álava)*, Vitoria: Diputación foral de Álava, 1999, p. 36.

²⁰ CARANDINI, A., *Historias en la tierra, op. cit.*, p. 74.

²¹ AZKARATE GARAI-OLAUN, A., *Necrópolis tardo antigua de Aldaieta, op.cit.*, pp. 35-38

²² BALLESTEROS, P., H. KIRCHNER, M. FERNÁNDEZ MIER, J. ORTEGA, J. A. QUIRÓS, F. RETAMERO, E. SITJES, J. TORRÓ y A. VIGIL-ESCALERA, Por una arqueología agraria de las sociedades medievales hispánicas. Propuesta de un protocolo de investigación. En KIRCHNER, H., *Por una arqueología agraria. Perspectivas de investigación sobre espacios de cultivo en las sociedades medievales hispánicas*, Oxford: BAR, 2010, pp. 185-202; FERNÁNDEZ MIER, M., et al., The investigation of currently inhabited villages of medieval origin: Agrarian archaeology in Asturias (Spain), *Quaternary International* (2014). DOI: <http://dx.doi.org/10.1016/j.quaint.2014.01.032>

²³ SÁNCHEZ ZUFIAURRE, L., *Técnicas constructivas medievales: nuevos documentos arqueológicos para el estudio de la Alta Edad Media en Álava*, Vitoria: Gobierno Vasco, 2007.

drados²⁴. Hay investigaciones en curso en las que se están efectuando propuestas para análisis estratigráficos en entornos agrarios²⁵.

IV. EL MÉTODO DE DECONSTRUCCIÓN ESTRATIGRÁFICA VIARIA (MDEV)

En esta ocasión nos detendremos en la tesis doctoral de uno de los firmantes de este trabajo. Una tesis que, entre otras aportaciones, creemos que tuvo la virtud de elaborar una metodología específica para el estudio estratigráfico de las redes viarias, una metodología hasta ahora sin nombre, pero que podríamos bautizar cómo Método de Deconstrucción Estratigráfica Viaria (MDEV). Con todo, cabe advertir que, puesto que aquí solo pretendemos exponer esa metodología en sus rasgos más generales, recomendamos a todo interesado que consulte otras publicaciones anteriores donde esta se explicó en extenso²⁶.

Dicho esto, empezaremos comentando que para la elaboración de esta propuesta de método se partió del pensamiento y observaciones de diversos especialistas (geógrafos, arquitectos y urbanistas)²⁷, buscando ante todo, y como ya señalara Thomas, facilitar una comprensión del espacio como

«red de sitios relacionados, que han sido gradualmente revelados mediante las interacciones y actividades habituales con las personas, a través de la proximidad y la afinidad que estas han desarrollado con ciertos emplazamientos y a través de acontecimientos importantes»²⁸.

No obstante, fue de la obra clásica de K. Lynch²⁹ de donde se extrajeron los conceptos estructurantes de la propuesta, a saber, las nociones de ‘senda’,

²⁴ PLATA MONTERO, A., *Génesis de una villa medieval. Arqueología, paisaje y arquitectura del Valle Salado de Añana (Álava)*, Vitoria: Gobierno Vasco, 2008.

²⁵ Ver una síntesis de todo ello en MESANZA, A., I. GARCÍA-GÓMEZ y A. AZKARATE GARAI-OLAUN, Del edificio al paisaje, una panorámica metodológica de la Arqueología de la Arquitectura en el banco de pruebas de Vitoria-Gasteiz, *Arqueología de la Arquitectura*, 17 (2020) e096. DOI: <https://doi.org/10.3989/arq.arqt.2020.010>.

²⁶ GARCÍA-GÓMEZ, I., *Vitoria-Gasteiz y su hinterland. Evolución de un sistema urbano entre los siglos XI y XV. Colección Patrimonio, Territorio y Paisaje*, Bilbao: Servicio editorial de la Universidad del País Vasco/Euskal Herriko Unibertsitatea, 2017, pp. 427-444; GARCÍA-GÓMEZ, I., *Cómo se teje un paisaje histórico. Arqueología y Patrimonio Cultural en el enclave proto-urbano de Markinez (Álava)*, Vitoria-Gasteiz: Gobierno Vasco, 2021.

²⁷ Entre otros el urbanista estadounidense Kevin Lynch, el geógrafo brasileño Milton Santos, el arquitecto británico Simon Unwin y el arqueólogo e historiador francés Raymond Chevallier.

²⁸ THOMAS, J, *Archaeologies of Place*, *op. cit.*, p. 173.

²⁹ LYNCH, K., *La imagen de la ciudad*, Barcelona: Gustavo Gili, 2004.

‘nodo’, ‘borde’, ‘barrio’ y ‘mojón’, que serían por así decir las piezas sintácticas básicas en las que podría descomponerse esa gramática espacial y relacional que constituye las propias redes viarias en su despliegue por el territorio.

Ahora bien, esta gramática espacial y relacional de las redes viarias se entiende aún mejor si se incorpora el pensamiento de M. Santos, razón por la cual, este método también integra la idea de los «fijos» y los «flujos», conceptos que ayudan a comprender el dinamismo y la movilidad que subyacen en la construcción de cualquier espacio antropizado, incluyendo por supuesto dentro de este las infraestructuras camineras³⁰. Los «fijos», captan nuestra atención a través de lo que acontece en ellos o a través de lo que esperamos encontrar en ellos y nos permiten acceder al conocimiento de los «flujos» que les dieron origen. En este sentido puede decirse que los trazados viarios, tanto en contextos urbanos como rurales, constituirían una suerte de fósil guía, pues el estudio de un «fijo» va a ayudarnos al conocimiento de los tráficos, es decir de los «flujos» que le dieron origen³¹.

Ahora bien, en la medida en que todos estos autores elaboraron sus reflexiones pensando sólo en el mundo actual, y no en la comprensión de fenómenos pasados, la propuesta elaborada por García-Gómez estaba obligada a añadir un sexto concepto, el de la ‘estratificación’, porque es precisamente cuando introducimos la variable estratificada cuando todas esas nociones adquieren su verdadero sentido analítico y se convierten en instrumentos de gran utilidad para la comprensión del proceso genético de las redes viarias.

Hay que advertir, por evitar confusiones, que cuando hablamos de estratigrafía y redes viarias no estamos haciendo referencia a la secuencia temporal o estratigráfica que cabe observar en el corte o sección de una calzada romana por ejemplo (*statumen, rudus, nucleus, pavementum*), sino más bien al análisis de una estratigrafía de las ramificaciones de los trazados entre sí, con objeto de poder determinar distintos momentos de la evolución de la red viaria de un territorio dado³².

Otra parte importante de la metodología desarrollada por García-Gómez, la más estratigráfica si se quiere, procede de las reflexiones de R. Chevallier, quien, al analizar la red viaria del Imperio Romano, observó ciertas constantes en la configuración espacial y formal de esa retícula que podían servir para deducir una secuencia de hechos o cronología relativa mediante el análisis formal

³⁰ SANTOS, M., *La naturaleza del espacio. Técnica y tiempo. Razón y emoción*, Barcelona: Ariel, 2000.

³¹ GARCÍA-GÓMEZ, I, *Vitoria-Gasteiz y su hinterland*, *op. cit.*, pp. 430-431.

³² MESANZA, A. et al., *Del edificio al paisaje*, *op. cit.*

de las distintas ramificaciones de los caminos³³. Según dichas constantes, se podrían deducir dos tipos de relaciones de anteroposterioridad:

- Una, cuando una «senda» mantiene su orientación recta al atravesar un «nodo» cabe pensar que el «nodo» es posterior a la «senda»;
- Dos, cuando una «senda» desemboca en un «nodo», finalizando en él, cabe deducir que la «senda» es posterior al establecimiento del «nodo».

En fin, la comprensión histórica y diacrónica de esa ‘macro-conducta’ que es una red viaria considerada en su conjunto, depende críticamente del análisis y la correcta comprensión de estos ‘micro-motivos’ observables en aquellos ‘nodos’ o encrucijadas donde se producen las ramificaciones de los caminos. Obviamente, este es un trabajo lento que implica, aparte de conocimientos histórico-arqueológicos, el recurso a diversas tecnologías de infraestructuras de datos como puedan ser los Sistemas de Información Geográfica. Cuantas más secuencias temporales conozcamos en lo que se refiere a la formación de los ‘nodos’, cuanto mejor conozcamos los procesos de que son producto, mejor conoceremos la génesis de la red en su conjunto.

Insistamos para finalizar este epígrafe en que las que hemos dado, son sólo unas pinceladas del método, el cual se encuentra mejor explicado en anteriores publicaciones a las que nos volvemos a remitir³⁴. Creemos con todo, que el recurso a un caso de estudio particular puede resultar también ilustrativo y clarificador y es por ello que a continuación expondremos nuestro análisis de un importante corredor viario que conectó históricamente el corazón de la Llanada Alavesa con la costa vizcaína.

V. DE ARMENTIA A BERMEO, UN EJEMPLO DE APLICACIÓN DEL «MDEV»

Excavar y estudiar un yacimiento arqueológico exige un gran esfuerzo de concentración. Son tantas las tareas que hay que desarrollar en él, y tal la imposibilidad de abarcar todos los aspectos interesantes que presenta que, a menudo, el investigador no puede hacer otra cosa que dejar a un lado una parte de las potencialidades informativas que ofrece. Este problema es particularmente evidente en el caso de la arqueología de los caminos, pues, a pesar de la relativa frecuencia con que en las excavaciones se localizan restos de antiguas calles o

³³ CHEVALLIER, R., *Les voies romaines*, Paris: Armand Colin, 1972.

³⁴ GARCÍA-GÓMEZ, I., *Vitoria-Gasteiz y su hinterland*, *op. cit.*, pp. 427-444.

trazados viarios, son poco frecuentes los estudios que tratan de extraer, del análisis de una excavación puntual, conclusiones extrapolables al conocimiento de la red viaria a nivel regional. Pues bien, en las próximas líneas vamos a hacer un esfuerzo en este sentido. Describiremos una ruta, una sola ruta de comunicaciones, valiéndonos del análisis espacial y estratigráfico de un conjunto coherente de yacimientos y documentos clave. Una ruta que une la costa de Busturia en Vizcaya con los montes de Vitoria en Álava, y que, a pesar de ser ampliamente conocida³⁵, no ha sido aún historiográficamente valorada en su verdadera antigüedad y relevancia.

5.1. Dos yacimientos, un único *hub*

Empezaremos nuestro recorrido en el yacimiento de Mariturri de Vitoria-Gasteiz. Allí, los trabajos arqueológicos finalizaron hace ya algo más de una década³⁶ y sin embargo sus vestigios perviven visibles, pues fue convertido en un parque arqueológico que aún hoy puede visitarse en su localización, al suroeste del casco urbano. Como bien puede suponerse, y por ello lo hemos elegido, los hallazgos allí realizados fueron de gran interés en múltiples sentidos, si bien aquel que más nos interesa no ha recibido por el momento la atención que, pensamos, se merece. Hablamos de un cruce de caminos que ocupa buena parte del yacimiento, una encrucijada que, detenidamente analizada, resulta fundamental a la hora de contribuir a la caracterización de la red viaria vasca en época antigua y medieval.

Grosso modo, el yacimiento de Mariturri suele adscribirse a época romana, lo cual tiene bastante sentido si se tiene en cuenta que, la mayor parte de los vestigios recuperados en él, pertenecen a ese período. Ahora bien, es importante destacar que en la excavación se descubrieron también restos de época tardoantigua e incluso de época altomedieval, testimonios estos últimos que tenían sobre todo que ver con transformaciones o adaptaciones funcionales tardías de las estructuras originales romanas. Este era el caso también del cruce de caminos que nos interesa, un cruce que se fraguó en la Antigüedad y perduró como decimos durante la etapa medieval. Con todo, la importancia de esta encrucijada no se comprende si no ponemos en relación este yacimiento de Mariturri con otro lugar arqueológico situado en las proximidades. Nos estamos refiriendo en este

³⁵ Una buena panorámica al respecto la encontramos en BASTERRETXEA MORENO, A., *De Bermeo a Castilla*, Bilbao: Museo arqueológico, etnográfico e histórico vasco, 2002.

³⁶ Las primeras intervenciones se produjeron en el año 2001 mientras que las últimas tuvieron lugar en 2009, prácticamente una década ininterrumpida.

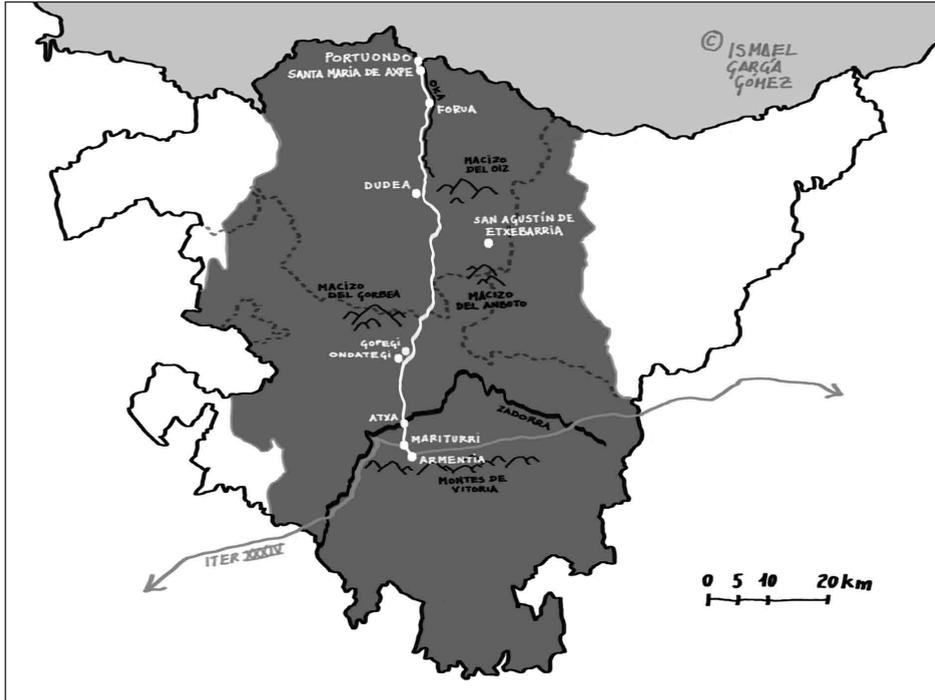


Fig.1. En esta imagen puede comprobarse cómo la ruta estudiada (en blanco), está perfectamente centrada y funciona como eje vertebrador del territorio que comprendía el antiguo obispado de Álava (sombreado en gris).

caso a la basílica de Armentia; ambos enclaves, considerados conjuntamente, constituyen un *hub* de comunicaciones clave ya desde la citada Antigüedad.

Este sitio de Armentia fue excavado por nuestro equipo prácticamente al mismo tiempo que se desarrollaba la intervención en Mariturri. De hecho, la reflexión que a continuación ensayamos es el fruto de un estudio comparado que estamos llevando a cabo con el fin de contextualizar aquellos trabajos, empezando por explicar el porqué de que fuera precisamente este el lugar elegido donde situar la sede del obispado de Álava allá por el siglo XI y aún antes.

Nótese al respecto cómo, cuando hablamos del obispado de Álava, estamos hablando de la primera institución administrativa que históricamente llegó a unificar los territorios que en la actualidad conforman Euskadi, puesto que, a pesar de su denominación, dicho obispado tenía dentro de su jurisdicción eclesial, no sólo Álava, sino también buena parte de Vizcaya y Guipúzcoa. Sea como fuere, la tesis que sostenemos es que, ese nudo de comunicaciones de época Antigua descubierto en Mariturri, fue uno de los principales, si no el principal motivo que impulsó a las autoridades eclesiásticas altomedievales a situar en Armentia la silla del obispo que controlaría todo ese territorio, desde la actual

Álava hasta la costa. Como creemos va a poder comprobarse, son múltiples y sólidos los indicios arqueológicos y documentales que apoyan la idea de que la columna vertebral de esa circunscripción episcopal la constituía una vía de comunicaciones, un corredor, que, por simplificar, podríamos decir que unía los enclaves de las actuales Armentia en Álava y Busturia en Vizcaya (ver figura 1). En este sentido, huelga recalcar, pero por si acaso lo hacemos, que dada la relevancia social, política, económica y sin duda cultural que tuvo dicho obispado, este eje de comunicaciones del que hablamos tuvo que ser también clave en la articulación de la red viaria vasca.

Dicho esto, antes de zambullirnos en un análisis más pormenorizado, nos gustaría señalar un último detalle, y es que todo apunta a que, dicha función vertebradora, parece haberla tenido ya este corredor mucho tiempo antes incluso del establecimiento del obispado, de modo que probablemente estamos hablando de un elemento troncal en las comunicaciones de nuestro país, acaso desde tiempos prehistóricos.

5.2. Aplicación del «MDEV» en la encrucijada de Mariturrei

Es apenas medio kilómetro el que media entre Armentia y Mariturrei, por lo que, en la práctica (a escala territorial queremos decir), puede considerarse que, esa iglesia que fue sede episcopal, y este cruce de caminos del que venimos hablando, ocupan ambos un mismo enclave. Tan estrecha relación viene subrayada además por el hecho de que el trazado del principal de los caminos que intersecan en el cruce, pasaba directamente por delante del citado templo. Pues bien, llegados a este punto, conviene revelar la identidad de ese camino tan importante. Hablamos del *Iter XXXIV*, esa ancestral vía de comunicaciones de época romana, apellidada también *Ab Asturica Burdigalam*, que no por ser de todos conocida, deja de merecer que nos detengamos brevemente en ella, sobre todo si así logramos una mejor comprensión del nudo de comunicaciones que estamos analizando.

Para empezar, es preciso retrotraerse en el tiempo, es decir, remontarse por un momento a la antigüedad para de ese modo lograr una mejor comprensión de la situación heredada en la Edad Media. Como es bien sabido, la *Iter* era una importante vía de comunicaciones que funcionaba a muy larga distancia conectando las localidades extremas de *Asturica* (actual Astorga, en León) y *Burdigala* (la moderna Burdeos, en Francia), en consecuencia, por Álava sólo discurría una parte muy reducida de su trazado. No obstante, como nuestro objetivo ahora no es ver qué supone el territorio alavés dentro de este largo trayecto sino justo el inverso, es decir, cómo influye la existencia de este corredor transpirenaico en la articulación de la red viaria vasca medieval, bastará con que traigamos a primer

plano la idea de que esta vía romana fue sin duda la más importante arteria de comunicaciones en nuestro ámbito geográfico. No sería exagerado afirmar en este sentido que era también su principal conexión con el exterior, ejerciendo como verdadero cordón umbilical y nexo entre el territorio vasco y la realidad continental europea situada más allá de nuestros más bien estrechos contornos montañosos.

No tiene por tanto nada de extraño constatar cómo fue precisamente sobre su trazado donde germinaron las poblaciones más prósperas de la Euskadi de aquellos tiempos. Por encima de todas ellas destacó, cómo no, la ciudad de Iruña-Veleia, pero hubo otras, como las localidades de Suessatio (actualmente Arcaya), Tullonio (Alegría) o Alba (Albéniz). De todas estas afortunadamente conocemos el nombre primitivo, si bien no ha sucedido así en todos los casos. En efecto, la denominación de muchas se perdió con el tiempo, de tal forma que hoy día para referirnos a ellas no tenemos más remedio que emplear el topónimo que, en tiempos modernos, les ha ido aplicando la propia arqueología a medida que se iba descubriendo que en el subsuelo de ciertos enclaves aparecían vestigios de núcleos urbanos de notable envergadura; ese ha sido por ejemplo el caso de los lugares de Salbaterrabide y de Mariturri, el yacimiento con el que hemos empezado este discurso.

En ese yacimiento de Mariturri, aparte del cruce de caminos que, como decíamos, no ha recibido aún la atención que a nuestro juicio merece, J. Núñez y F. Sáenz de Urturi se han centrado en el estudio de dos notables complejos construidos que aparecieron rodeando dicha encrucijada³⁷, dos complejos cuya naturaleza nos ayuda a entender cómo se gestó este importante nudo de comunicaciones. Dichos complejos son, por un lado, un *vicus*, es decir, una pequeña población con todo su urbanismo y, por otro, una *mutatio*, que es la denominación que en tiempos romanos recibían las instalaciones que en los últimos siglos han dado en llamarse *casas de posta*. Estudiar la configuración espacial de esos dos elementos con respecto a nuestra encrucijada tiene sin duda un gran interés, pues más allá incluso del análisis estratigráfico, un detenido examen de su despliegue sobre el terreno puede permitirnos, y nos permite de hecho, deducir cómo fue gestándose todo el conjunto a lo largo del tiempo. Para ello vamos a basarnos en las propias investigaciones dadas a conocer por el equipo que allí trabajó, si bien sus resultados los someteremos al prisma de nuestro Método de Deconstrucción Estatigráfica Viaria, después de lo cual haremos una síntesis de la secuencia de hechos arqueológicos con objeto de facilitar todo lo que sea posible una comprensión global del proceso.

³⁷ NÚÑEZ MARCÉN, J. y P. SÁENZ DE URTURI, Una *mutatio* de la vía *Ab Asturica Burdigalam* en Mariturri (Vitoria/Álava), *Archivo Español de Arqueología*, 78 (2005), pp. 189-207.

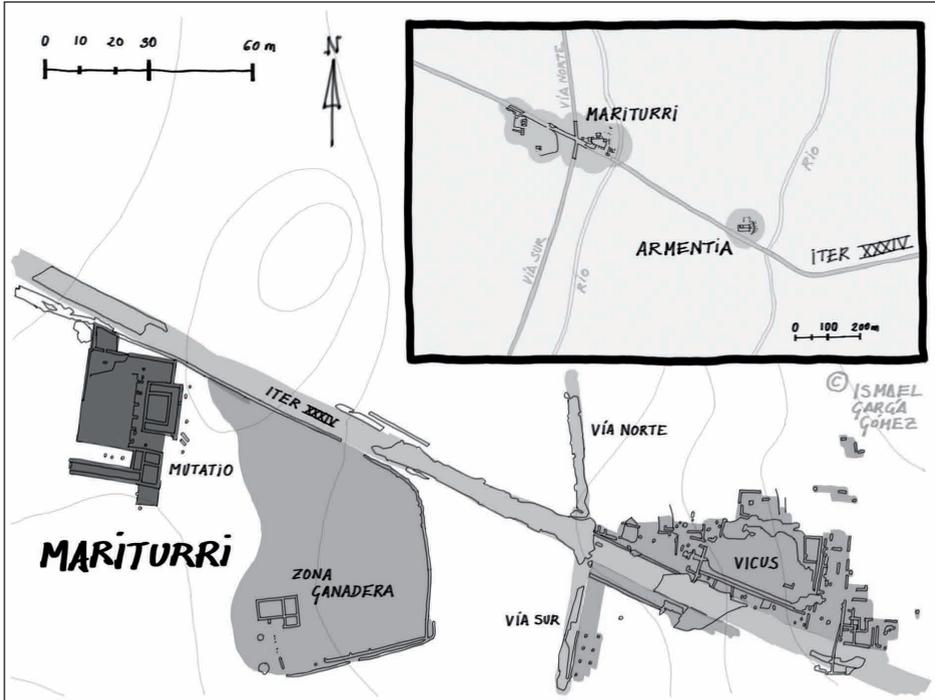


Fig. 2. En la imagen superior; plano general que muestra la escasa distancia que separa el sitio de Armentia del de Mariturgi. En la inferior; plano de detalle con los principales complejos hallados en las excavaciones del yacimiento romano.

Resulta sorprendente hasta qué punto, la hipótesis de trabajo que propone R. Chevallier para una lectura diacrónica de los trazados viarios de época romana, encaja con (y por lo tanto ayuda a entender) lo sucedido en Mariturgi. Chevallier, que es sin duda un clásico de referencia para todos los especialistas que se dedican al estudio de la red viaria romana, fue el primero en hacer notar la existencia de un curioso fenómeno urbanístico que se repite en las entradas de los asentamientos, villas y ciudades de la época. A este fenómeno lo denominó «phénomène de patte d'oie», lo que traducido al castellano sería más o menos «fenómeno de la pata de oca»³⁸. Tal expresión es muy gráfica y descriptiva del hecho al que da nombre, pues lo que viene a sugerir es que, en las entradas de un poblado, el trazado de los distintos caminos que vienen a confluir en un mismo punto de acceso, presenta una forma arracimada que se parece mucho a la configuración de las garras en la pata de una oca. Ahora bien, tan original

³⁸ CHEVALIER, R., *Les voies romaines*, op. cit., p. 301.

denominación no debe distraernos de lo verdaderamente importante, y es que, el análisis de ese fenómeno en un racimo concreto de caminos confluyentes, permite deducir la secuencia cronológica relativa, o si se prefiere, el orden temporal por el que, uno después de otro, fueron agregándose los caminos hasta conformar ese punto de convergencia. En nuestro caso, este fenómeno de la pata de oca es perfectamente visible en la configuración de las vías que confluyen en el yacimiento de Mariturri.

Aplicar este tipo de análisis de la caminería a un nudo de comunicaciones específico, el propio Chevallier nos advierte que es importante tener muy en cuenta la disposición y cronología de las edificaciones que se encuentran en los márgenes de las vías o caminos estudiados. En Mariturri fueron tres fundamentalmente los conjuntos edificados que se individualizaron (ver figura 2):

- a) Por un lado, al Oeste del yacimiento, se identificó un complejo construido que fue interpretado como una *mutatio*, es decir, como uno de aquellos inmuebles específicamente pensados para dar servicio a los usuarios de la calzada, a los viajeros de paso que necesitasen descansar, avituallarse, dar reposo a sus monturas o reparar los carros en que se estuviesen desplazando (entre otras múltiples funciones en las que no vamos a entrar).
- b) Por otro lado, al Este de la zona excavada, se descubrió un conjunto de edificaciones que, globalmente, han sido consideradas parte de un *vicus*, es decir, de un poblado o pequeña aglomeración de carácter urbano.
- c) Un tercer complejo hallado también en la intervención arqueológica fue la llamada ‘zona ganadera’, una estructura mucho más difícil de delimitar en lo arquitectónico (por ser en esencia un gran espacio abierto), pero de la que también se localizaron estructuras de cierta envergadura.

Así pues, siguiendo las indicaciones metodológicas de Chevallier, lo primero que había que hacer era servirse del estudio de esos tres complejos para intentar determinar, si eran ellos los que se amoldaban al trazado de los caminos que allí intersecaban, o si, a la inversa, eran los caminos los que vinieron a adecuarse con posterioridad a las construcciones. Las deducciones a las que llegamos con este análisis conjunto de los edificios y la encrucijada de caminos, pueden resumirse en dos principalmente:

1. Lo primero de todo fue la *Iter*. En efecto, según Chevallier, para poder afirmar que un camino dado es más antiguo que todo lo que le rodea es imprescindible que, a lo largo del tramo analizado, no se observe que su trazado hace algún tipo de quiebro. Este hecho es claro en el caso de la *Iter* XXXIV a su paso

por Mariturri, pues su trazado no presenta ningún punto de inflexión en todo el tramo observable dentro del yacimiento. Puede por lo tanto defenderse que, en esta encrucijada, antes que nada (antes que los otros caminos y que la *mutatio* o el *vicus*) fue la *Iter*.

2. Las vías que confluyen por el Norte y por el Sur, se añadieron con posterioridad. Hay otro indicio también muy relevante para Chevallier en estos cruces de caminos, un indicio que podría considerarse de tipo ‘inverso’ con respecto al anterior. Según el investigador francés, en lo que él ha podido observar a lo largo y ancho de la red viaria romana, los puntos donde los trazados camineros suelen mostrar sus principales giros o puntos de inflexión, coinciden con la embocadura o entrada de los poblados. Desde un punto de vista cronológico, esto implica que las vías que ‘inflexionan’ para adentrarse en zona urbana se están adaptando a ella, y si lo hacen, es porque su trazado es posterior a la aparición y consolidación de esa zona urbana. En el caso de Mariturri, lo que observamos es que tanto el camino que viene del Norte como el que viene del Sur (acaso ambas vías no sean sino dos segmentos de una misma calzada) ‘inflexionan’ en un mismo punto, el punto de entrada al *vicus*, por lo tanto, ahí tenemos la prueba de que tanto una como otra vía son posteriores al surgimiento del poblado descubierto en las excavaciones.

Como resultado de estos razonamientos lógicos obtuvimos la secuencia evolutiva del cruce de caminos en Mariturri, una secuencia que puede sintetizarse en cuatro momentos sucesivos y que viene corroborada por el análisis estratigráfico realizado en el propio yacimiento, gracias al cual pueden apuntarse, no sólo algunas dataciones relativas al origen de cada elemento, sino también al momento de abandono:

- Fase 1. Trazado de la *Iter* XXXIV. Esta calzada debió ser el primer elemento que se desplegó en la zona excavada. Las dataciones aportadas en los trabajos arqueológicos apuntan una cronología anterior al siglo I d.C.
- Fase 2. Surgimiento del *vicus*. En un período por ahora indeterminable pero siempre durante la segunda mitad del siglo I d.C., al borde de la *Iter* va surgiendo un pequeño poblado dotado de un urbanismo que se amolda a la configuración de la propia calzada.
- Fase 3. Conformación de la encrucijada. En un momento posterior, pero también dentro de la citada segunda mitad del siglo I. d.C., se pavimentan por primera vez los caminos que, en dirección Norte-Sur, consolidan ese poblado de Mariturri como nudo de comunicaciones.
- Fase 4. Erección de la *mutatio*. Siguiendo dentro de esa segunda mitad del siglo I. d.C., será en un tercer momento que las autoridades locales

promuevan la construcción de un edificio pensado específicamente para prestar servicio al tráfico que, al parecer cada vez de forma más intensa, transita por este punto de confluencia.

- Fase 5. Conformación de la ‘zona ganadera’. Según apunta el análisis estratigráfico esta zona ganadera empezó a funcionar ya en el siglo II d. C.

Pero como decíamos, el registro arqueológico también nos aporta interesantes datos sobre la desigual suerte y pervivencia de todos esos elementos a lo largo de la línea del tiempo. De forma sumaria diremos que tanto el *vicus* como la *mutatio* parece que desaparecieron a lo largo del siglo IV, a diferencia del *Iter XXXIV* que, a pesar de sufrir notables mermas, alcanzó los tiempos medievales reconvertido en Camino de Santiago. Sobre la fecha de abandono de la zona ganadera no podemos aportar datos, al menos en el estado actual de las investigaciones.

5.3. Del *vicus* de Mariturri a la necrópolis de Armentia

En cualquier caso, llegado este punto de nuestra exposición o razonamiento, conviene dejar Mariturri y dar un pequeño salto al vecino lugar de Armentia, donde veremos cómo ciertos datos nos van a ayudar a entender la relevancia de este cruce de caminos del que venimos hablando.

Pues bien, como ya comentábamos, no puede haber casualidad en el hecho de que, prolongando medio kilómetro hacia el sureste el trazado de la *Iter* (ver figura 2), vayamos justo a dar con la basílica de San Prudencio, un templo que, no por la gran significación que tiene para toda Álava, ha dejado de funcionar a lo largo de la historia como parroquial de la aldea de Armentia. Fue en este enclave donde tuvo su silla el obispo de la diócesis alavesa entre los siglos IX y XI, una diócesis que, recordemos, extendía su circunscripción hasta la costa (abarcando dentro de ella buena parte de Vizcaya y Guipúzcoa)³⁹. Conviene volver a insistir en lo dicho apenas unas líneas más arriba, este nexo entre Armentia y Mariturri no sólo actúa como puente en un sentido espacial sino también en un sentido cronológico pues, como ya se ha comentado, de todas las infraestructuras rescatadas arqueológicamente, la del *Iter* fue, con mucha diferencia, la más longeva, hasta el punto de poder sin riesgo afirmarse que acabó convertida en ruta jacobea. Dicho de otro modo, en esencia (es decir, en su trazado), esta vía de origen romano,

³⁹ MAÑARICUA Y NUERE, A. de, Obispos en Álava, Guipúzcoa y Vizcaya hasta fines del siglo XI, *Victoriensia*, 19 (1964), pp. 1-183. Ver especialmente el plano desplegable situado entre las páginas 140 y 141.

que vio cómo a uno de sus flancos desaparecía el *vicus*, vio también cómo, a unos pocos centenares de metros, emergía la población de Armentia.

Debemos sin embargo preguntarnos si además de ese nexo tan evidente en lo físico, podemos aportar algún otro que corrobore la existencia de ese estrecho lazo que, a priori, parece vincular todos aquellos elementos presentes en Mariturgi y fechables en época Antigua, con la sede episcopal de tiempos medievales. Creemos que la respuesta a dicha interrogante es afirmativa, y que podemos hablar al menos de otras dos conexiones importantes.

La argumentación del primero de ellos es de carácter toponímico. En efecto, en una acertadísima observación de Núñez y Sáenz de Urturi, estos nos advierten del hecho de que el término latino '*Armentum*', que es de donde cabría pensar deriva el topónimo 'Armentia' significa 'ganado mayor' en referencia muy probablemente a esa amplia 'zona ganadera' cuyas instalaciones, como hemos visto, fueron descubiertas junto a la encrucijada, al *vicus*, a la *mutatio* y a los demás elementos a los que anteriormente nos hemos referido. Dicho de otro modo, este indicio, lo que nos está sugiriendo es que, la denominación de la actual iglesia y localidad (que tenemos documentada desde el año 1025)⁴⁰ deriva con mucha probabilidad del destino o funcionalidad que ya en aquel siglo II d.C. tenía el espacio que ocupa.

Este nexo nos parece especialmente eficaz a la hora de poner en conexión dos yacimientos entre los que aparentemente distan casi diez centurias, y decimos 'aparentemente' porque en el fondo lo que media entre esos dos momentos es más nuestro desconocimiento que otra cosa. Sin duda que el registro material y las, aún en proceso, tareas de laboratorio derivadas de las últimas excavaciones en Armentia, van a deparar sorpresas, pero mientras estas acaso llegan, otro interesante nexo entre ambos yacimientos, lo constituye un hallazgo epigráfico realizado a finales del siglo XVIII dentro de los límites del templo armentense. Fue concretamente el año 1776 cuando al parecer «en la huerta de la iglesia parroquial de Armentia, al desenvolver escombros para proceder a la restauración de la antigua colegiata» se localizó la mitad de una lápida funeraria romana con su correspondiente inscripción⁴¹. Este hallazgo (ver figura 3), que puede considerarse puntual, coyuntural y, en consecuencia, poco significativo, guarda a nuestro juicio una importante relevancia, si bien para evaluar su verdadera potencialidad indiciaria es preciso contextualizar este tipo de hallazgos epigráficos al menos en el territorio alavés. Haremos para ello un breve inciso.

⁴⁰ *Becerro Galicano Digital [doc. 583]* (www.ehu.es/galicano/idx-consultado 16/06/2021).

⁴¹ BARAIBAR, F., Epigrafía armentense, *Boletín de la Real Academia de la Historia*, XLIX (cuaderno IV) (1906), pp. 16-265.



Fig.3. Esté epígrafe romano (catalogado como CIL II 2938) es solo la mitad que resta de una estela cuyo texto ha podido ser reconstruido y es el que sigue: [D(is)] M(anibus) / [Domi]tio · / [---]tio · / [ann(orum)] LXXXV / [Pomp]eia · / [uxor] marito / [pienti]ssimo / [f(aciendum)] c(uravit).

Antes que nada, debemos hacer notar cómo esta lápida romana localizada en Armentia se encontró reducida a la mitad por un hecho evidente; en tiempos medievales, el monolito lapidario original fue destruido y fragmentado con idea de reaprovecharlo como material de construcción. Huelga señalar en este sentido que su forma paralelepípeda rectangular no es casual y que responde al uso que se pretendía dar a la pieza reutilizada, que no era otro que el de un sillar destinado a su vez a formar parte de un muro; al menos en Álava esta es una regla, más que una excepción. En efecto, la mayor parte de la epigrafía funeraria alavesa de época romana (y de otros períodos post-clásicos) la conocemos gracias a que, de un modo sistemático, las necrópolis del período romano fueron explotadas como verdaderas canteras. A pesar de su importancia clave, este es un fenómeno sobre el que se ha reflexionado poco, razón por la que estamos llevando a cabo un estudio específico que esperamos vea la luz próximamente. Baste sin embargo una breve observación que sirva al menos para comprender contextualmente el valor indiciario de la lápida armentense. Desde nuestro punto de vista, si bien la búsqueda de una economía de esfuerzos es constante en las técnicas constructivas de cualquier período histórico, ésa es especialmente evidente y característica en los períodos tardo-antiguo y altomedieval, por lo que, en este contexto, no tendría sentido reaprovechar la piedra de una lápida si esta ha habido que traerla de lejos. Este razonamiento, indirectamente, nos está indicando que las necrópolis de procedencia de las lápidas reaprovechadas en los templos medievales tenían que estar muy próximas a ellas, cuando no justo en el mismo sitio. En fin, como decimos, aún debemos completar un estudio en detalle del fenómeno, pero creemos que los argumentos que pueden aducirse al respecto son lo suficientemente sólidos como para pensar que esta deducción es algo más que una hipótesis de trabajo.

Conociendo ese secular hábito romano de situar los cementerios a lo largo de las vías de comunicación que salen de los poblados, en el caso del binomio Mariturri/Armentia no sería en nuestra opinión descabellado pensar que la localización del templo armentense coincidiese de algún modo en el lugar donde acaso pudo estar desplegada la necrópolis de nuestro *vicus*. De ser así, el caso de la sede episcopal de Armentia no sería muy distinto de otros muchos conocidos a lo largo y ancho del antiguo imperio. No pocas catedrales y templos cristianos medievales se erigieron sobre viejas necrópolis del mundo clásico; hablamos de una cuestión ampliamente documentada por la historiografía⁴².

5.4. Atravesando la Vizcaya oriental, desde la ría de Mundaka

Ahora, para poder avanzar con nuestro discurso, conviene dar un breve paso atrás y recapitular cuál ha sido hasta aquí nuestra intención con toda la argumentación expuesta. Pues bien, nuestro objetivo ha sido destacar que, en el yacimiento de Mariturri, se hizo un descubrimiento de trascendental relevancia para la comprensión de la articulación viaria de nuestro país, a saber; el hallazgo de un nudo de comunicaciones clave, que, si bien tuvo origen en la segunda mitad del siglo I d.C., siguió funcionando en época medieval. Tal fue su importancia desde el punto de vista logístico, que las propias autoridades eclesiásticas gobernantes en el antiguo obispado de Álava (ss. IX-XI) no tuvieron dudas a la hora de ubicar junto a ella la sede central de dicha circunscripción episcopal. Era este un enclave totalmente cardinal; por un lado, estaba inserto en esa fundamental arteria de comunicaciones interregional que seguía siendo la *Iter* en la Edad Media; por otro, estaba en el extremo meridional de un importantísimo eje viario que vertebraba todo el obispado de norte a sur. Será el trazado de este último el que abordaremos a continuación. Trataremos de ir describiendo su recorrido, al tiempo que vamos aportando los argumentos que, a nuestro juicio, justifican su trascendencia.

Creemos que es importante comenzar recalcando dos hechos; uno, que el obispado de Álava es la primera circunscripción administrativa históricamente documentada que unió dentro de sí los territorios de Álava, Vizcaya y Guipúzcoa; dos, que la supervivencia de una institución de este tipo debía depender

⁴² Son múltiples los ejemplos. Por mencionar solo algunos, un caso prototípico en la península es el de la catedral de Santiago de Compostela, otro es el de la vecina catedral de La Coruña, también la de Tarazona, la iglesia de San Vicente en Ávila, la basílica de Santa María del Mar en Barcelona, la catedral de Jaca, la basílica de Santa Eulalia en Mérida, etc. Una buena síntesis sobre las motivaciones de esta superposición, si bien centrada en el caso de las Islas Británicas, la encontramos en MORRIS, R., *Churches in the Landscape*, Londres: Phoenix Giant, 1997, pp. 6-45.

de un modo crítico de tener un control y accesibilidad efectivas a toda su circunscripción. Sobre esto último pensamos que apenas ha reflexionado nuestra historiografía, a pesar de que es evidente de que tanto la imposición efectiva de un dominio como la captación de rentas episcopales dependía de ello. Dicho esto, ha llegado el momento de indicar dónde estaba a nuestro juicio el extremo opuesto a Armentia en esta ruta vertebradora del obispado de Álava: nos trasladamos por lo tanto a ese enclave vizcaíno sobre el que se erigía el templo de Santa María de Axpe, es decir, nos vamos a la ría de Mundaka, o si se prefiere por simplificar, al entorno actual de Bermeo.

Para conectar estos dos puntos tan, aparentemente, separados, dejamos por el momento la arqueología y nos centramos en la documentación, siguiendo eso sí las reflexiones de J. J. Larrea⁴³. En este sentido, no podemos sino comenzar analizando un conocido diploma fechado en enero de 1051, por el cual, el conde de Vizcaya, Iñigo López, y su mujer, Toda, donan al obispo de Álava el citado monasterio de Santa María de Axpe con sus tierras, pesquerías, árboles y su decanía de Parezi. Huelga quizá señalar que se trata de un registro que es seminal en varios sentidos; por un lado, porque se trata del primer testimonio diplomático vizcaíno, por otro, porque nos da cuenta por primera vez de la actuación del prelado alavés en territorio costero. No obstante, para nosotros es un documento relevante también porque no sólo ‘habla de’ Axpe, sino que da cuenta de un acto que ‘sucede en’ Axpe. La elección de este lugar a nuestro juicio como punto de encuentro no sólo tiene que ver con el objeto de la donación sino con una mejor conectividad de tal ubicación con respecto a la sede episcopal de Armentia, tal y como trataremos de argumentar en las siguientes líneas. Esta cualidad del lugar de Axpe como punto de encuentro, no es exclusiva suya por supuesto; en realidad responde a una lógica que es inherente al modo en que se articulan las comunicaciones en la Edad Media, así como a la forma de desplazarse en la época. Esta lógica influye y deja huella en la diplomática, puesto que para cerrar acuerdos es preciso buscar enclaves lo más fácilmente accesibles para todas las partes interesadas en los actos jurídicos que finalmente van a quedar plasmados por escrito⁴⁴. Visualizados de este modo, los lugares de que proceden los distin-

⁴³ LARREA CONDE, J. J., La herencia vasca: acción política y arquitectura social en Vizcaya y Álava antes de su incorporación al reino de Alfonso VI. En FERNÁNDEZ GONZÁLEZ, E. y J. PÉREZ GIL, (coords.), *Alfonso VI y su época. Los precedentes del reinado (966-1065)*, Sahagún (León), 4-7 de Septiembre de 2006, León: Universidad de León, 2007, pp. 69-118.

⁴⁴ Una buena aproximación al papel de estos lugares de encuentro en el ámbito jurídico medieval lo tenemos en: OLIVA MANSO, G., El medianedo. Resolución de los pleitos intermunicipales (ss. XI-XII). En FERNÁNDEZ RODRÍGUEZ, M., E. PRADO RUBIO y L. MARTÍNEZ PEÑAS (coords.), *Especialidad y excepcionalidad como recursos jurídicos*, Madrid: Asociación Veritas, 2017, pp. 35-86.

tos individuos que confirman el citado registro, no hacen sino dibujar en nuestra mente las ramificaciones viarias, es decir, las mejores líneas de conexión, entre dichos enclaves y este lugar de Axpe, que, recordemos, estamos analizando por considerarlo el extremo norte de ese gran eje vertebrador de la red caminera medieval vasca entre Armentia y la costa. Al llamamiento para este acto del conde de Vizcaya, acudieron representantes de todas las circunscripciones vizcaínas en torno a Busturia; hablamos de los abades de Munguía, Bolibar y Abadiano, así como los señores laicos de Arratia, Baracaldo, Berango y Etxebarria.

La importancia de los lugares que funcionan como ‘punto de encuentro’ en toda esta franja territorial del oriente vizcaíno es proverbial. Sin duda el paradigma lo tenemos en el lugar de Gernika, pero nuestro objetivo es sobre todo rastrear actos jurídicos que nos informen sobre la zona preferente desde donde, de uno u otro modo, se interactuaba con el obispo alavés. En ese sentido a la nómina pueden añadirse otros ‘puntos de encuentro’, si se quiere no tan evidentes, pero que también parecen apuntar que fue este ámbito el de mayor penetración de la prelatura armentense en Vizcaya. En efecto, dos importantes documentos de mediados del siglo XI vuelven a hablarnos de otros dos actos legales de singular relevancia; en ambos, se toman decisiones que afectan a la jurisdicción episcopal alavesa. El primero de ellos afecta al enclave de San Agustín de Etxebarria en Elorrio y data del año 1053, el segundo tiene lugar en Dudea (proximidades de Amorebieta), en el monasterio del citado conde Iñigo López y está fechado en ese mismo año. A pesar de que Elorrio no está directamente sobre el eje vertebrador que estamos intentando describir, ambas localidades se encuentran inmediatas a Durango, que sí que lo está, por lo que a nuestro juicio son igualmente válidas a la hora de apuntalar la idea de que este corredor del que venimos hablando es clave desde muy antiguo, no sólo en la articulación del obispado alavés, sino también en las comunicaciones interregionales de Vizcaya con otros territorios colindantes. Para Larrea, los susodichos actos en Elorrio y Amorebieta forman parte de lo que él no duda en denominar como el ‘desembarco en Vizcaya’, es decir, como una de las mayores operaciones llevadas a cabo por parte de la monarquía navarra (García de Nájera reinaba por entonces) para consolidar efectivamente su poder en la zona⁴⁵; en este sentido,

⁴⁵ En palabras de Larrea: «¿Cómo actúa el poder real ante esta realidad en el desembarco del que hablábamos más arriba? Toma los monasterios como el ámbito privilegiado en el que hacer visible la noción de soberanía delegada del poder real de que gozan los condes, y se apoya en aquellos para dar los primeros pasos en su integración en la estructura de gobierno territorial que es el obispado de Álava. Obsérvese que la política de reforzar este último cobra en Vizcaya una coherencia y un sentido incontestables». LARREA CONDE, J. J., La herencia vasca: acción política y arquitectura social en Vizcaya y Álava antes de su incorporación al reino de Alfonso VI, *op. cit.*, p. 88.

el obispado funcionaba como una suerte de ariete para consolidar la autoridad real. Considerado este contexto, como arqueólogos, es decir, como historiadores especialmente interesados en la cultura material, no podemos concebir que una estrategia de ese tipo no fuera antes precedida de una política de potenciación de ciertas infraestructuras, imprescindibles desde un punto de vista logístico, para que dicho ‘desembarco’ pudiera en efecto llevarse a cabo. Esta idea pone de nuevo el foco de nuestro interés en ese gran eje vertebrador que, procedente de Álava y Armentia, se insertaría en Vizcaya hasta alcanzar la costa en el entorno de Santa María de Axpe.

En breve seguiremos avanzando por esa línea argumental, pero para apoyarla es oportuno el hacer otro inciso que ponga en evidencia que este eje vertebrador del obispado en su tramo vizcaíno también presenta indicios que nos hablan –como en Mariturri– de un origen remontable la Antigüedad. En este sentido, no puede interpretarse como circunstancial que, sobre la misma franja territorial, se localicen dos de los yacimientos arqueológicos probablemente más importantes para la caracterización del período romano en Vizcaya. Hablamos como no, de los enclaves de Forua y Portuondo, para los que A. Martínez Salcedo y M. Unzueta manejan unas cronologías notablemente asimilables a las ya señaladas para el complejo alavés de Mariturri y su encrucijada, una amplia horquilla que iría desde la segunda mitad del siglo I d.C. hasta el siglo V d.C.⁴⁶. Con todo, puesto que no es nuestro objetivo el profundizar en su análisis, quedémonos al menos con la expresiva faceta toponímica de estos enclaves, pues, tanto en un caso como en otro, son las propias denominaciones que han perdurado hasta la actualidad, las que denuncian que no hablamos de dos puntos cualquiera en el territorio, sino de otros dos nudos de comunicación claves como en el caso de Mariturri. Nótese al respecto cómo, por un lado, el topónimo de Forua deriva del término latino *forum*, el cual por definición nos remite a la idea de un centro de intercambios y punto de encuentro del poblamiento circunstante; por otro, el término Portuondo obviamente nos está remitiendo a una localidad portuaria, un punto intercambiador, en este caso, entre los tráficos de carácter terrestre y los de tipo marítimo.

5.5. Zigoitia, territorio bisagra

Pero volvamos a la Edad Media en busca de nuevos nexos indiciarios que nos hablen del trazado de este importante eje de comunicaciones, volvamos asimismo a las fuentes arqueológicas y a Álava. Seguiremos rastreando esta ances-

⁴⁶ En el caso de Portuondo, el lapso temporal es algo más limitado, yendo del siglo II al siglo IV.

tral ruta en un territorio que podemos calificar de ‘bisagra’, un espacio actualmente englobado dentro del municipio de Zigoitia. Nos servirán de guía ahora las investigaciones de Sánchez Zufiaurre⁴⁷, quien, en su exhaustivo estudio sobre las técnicas edilicias empleadas en las iglesias alavesas de época prerrománica, logró individualizar, de un total de 725 templos considerados, un selecto grupo de 25 que eran los que, aún en efecto, conservaban elementos constructivos anteriores al siglo XII. El sistema de análisis aplicado por el citado investigador permitió subdividir todo ese conjunto en seis subgrupos de iglesias, los cuáles a su vez, partiendo del estudio en detalle de cierto número de indicios tipológicos observables en sus muros, pudieron ser ordenados en una secuencia temporal coherente. Como resultado, el más antiguo de esos subgrupos pudo remontarse hasta el siglo IX, mientras que el más moderno de ellos, que es al que pretendemos referirnos, pudo ser fechado en la segunda mitad del siglo XI. Nuestro interés por este último radica en que, a diferencia de los cinco restantes, en la distribución territorial de los templos a él pertenecientes, se observa con toda claridad una pauta que toma como base las principales vías de comunicación de aquella segunda mitad de la decimoprimer centuria. En efecto, si estudiamos la dispersión geográfica de los seis ejemplares que conforman este subgrupo, cuatro de ellos no hacen sino jalonar el trazado de la antigua *Iter* romana sobre la que se localizan físicamente, un fenómeno que a nuestro juicio no puede ser interpretado como casual. Puede por lo tanto razonablemente concluirse que la renovación o creación de estos templos tuvo que formar parte de una operación de mayor calado, que tenía como eje vertebrador Este-Oeste la vieja calzada romana (*Iter XXXIV*). Si esto fuera así, también sería razonable pensar que las dos iglesias restantes pertenecientes a ese mismo subgrupo de templos datados en la segunda mitad del siglo XI, fueron renovadas en el contexto de la misma estrategia. Y es este punto al que pretendíamos llegar, puesto que esas dos iglesias (las de Ondategi y Gopegi) se ubican en el territorio de Zigoitia, coincidiendo sobre el trazado de ese otro gran eje de comunicación norte-sur que está siendo preferente objeto de estudio en este artículo. En este sentido, creemos que no puede obviarse el detalle de que, para Sánchez Zufiaurre, la razón que está detrás del surgimiento de estos templos no es muy distinta de la que aduce Larrea cuando habla del ‘desembarco en Vizcaya’ a mediados de esa decimoprimer centuria. La principal diferencia radica en que, mientras que, para Larrea, se trata de una iniciativa del rey García de Nájera, para Sánchez Zufiaurre se trata de una operación promovida por el hijo de aquel, es decir,

⁴⁷ Preferentemente vamos a referirnos a su tesis doctoral: SÁNCHEZ ZUFIAURRE, L., *Técnicas constructivas medievales: nuevos documentos arqueológicos para el estudio de la Alta Edad Media en Álava*, op. cit.

por Sancho de Peñalén. Ambos coinciden sin embargo en identificar al obispo de Armentia (García en el caso del primero, Fortunio en el caso del segundo) como principal agente sobre el terreno de los monarcas. En consecuencia, no nos parece descabellado pensar que en realidad las hipótesis de uno y otro no son sino complementarias, pudiendo quizá tratarse de dos facies sucesivas de un mismo proceso.

No contamos para Vizcaya con un estudio de similares características al de Sánchez Zufiaurre, razón por la cual no podemos alcanzar un mismo grado de precisión a nivel de dataciones. De hecho, el contexto arquitectónico en este territorio histórico es notablemente más modesto para esa época, lo que probablemente impediría todo intento de hacer un ensayo semejante. Con todo, sería absurdo no llamar la atención sobre otras interesantes pautas que han sido observadas en la cultura material vizcaína y que reflejan notables paralelismos a la hora de delinear, conjuntamente con lo visto en Álava, el trazado de esta gran ruta norte-sur de la que venimos hablando. En este sentido nos gustaría resaltar cómo las investigaciones de Azkarate Garai-Olaun y García Camino⁴⁸ ponen de manifiesto que el principal foco donde se concentra la inmensa mayoría de necrópolis, estelas y restos funerarios de época altomedieval en Vizcaya se localiza en el hinterland de las actuales localidades de Durango y Elorrio, una zona que entra sin ninguna duda dentro del corredor de comunicaciones que estamos describiendo.

5.6. Cruzando el Zadorra por Gobeo

En fin, en este progresivo retorno que hemos ido realizando durante las últimas páginas, desde Axpe hasta Armentia, aún querríamos hablar de un punto importante, pues tiene que ver con uno de los principales obstáculos orográficos que debía superar la vía que estamos trazando a lo largo de todo su trayecto; nos estamos refiriendo como no al río Zadorra. Para intentar determinar cuál podría ser ese lugar de paso, tenemos que volver a esa encrucijada descubierta en las excavaciones de Mariturri. Desde allí, si tomamos como referencia la orientación del vial que sale en dirección norte y prolongamos su línea virtualmente hasta alcanzar la localización de las antes aludidas iglesias de Ondategi y Gopegi (vecinas una de la otra), haremos una interesante comprobación. De nuevo, creemos que no puede ser casual que ese punto de corte atravesase justo el

⁴⁸ AZKARATE GARAI-OLAUN, A. e I. GARCÍA CAMINO, *Estelas e inscripciones medievales del País Vasco (siglos VI-XI)*, Bilbao: Universidad del País Vasco/Euskal Herriko Unibertsitatea, 1996, pp. 251-252.

municipio de Gobeo, una aldea (documentada por primera vez a principios del siglo XI) que alberga uno de los puentes más importantes en las comunicaciones del entorno de Vitoria-Gasteiz, un hecho que cobra aún una mayor significación cuando nos damos cuenta de que, asomados al río y sin salir del propio Gobeo, se localizan aquí los restos de otro de los yacimientos más relevantes de época romana en la Llanada alavesa; nos estamos refiriendo por supuesto al lugar de Atxa. En las excavaciones de este asentamiento, R. Loza y E. Gil Zubillaga rescataron importantes restos de poblamiento⁴⁹, eso sí en dos períodos bien diferenciados; un primer hábitat estable remontable a la IIª Edad del Hierro y, cinco siglos después de la desaparición del anterior, otro hábitat, en este caso temporal, de un destacamento militar romano que permaneció allí acantonado entre finales del siglo I. d. C y principios del siglo II d.C. Sin duda este último es el que más nos interesa, puesto que por su cronología, debió convivir con todo el complejo de la misma época descubierto en Mariturri; es más, creemos que una interpretación conjunta de este último yacimiento y el de Atxa, puede incluso ayudarnos a entender los orígenes de este gran vial de que estamos hablando. Va a ser por lo tanto regresando al punto de inicio de nuestro recorrido que vamos a finalizar estas líneas.

Una de las principales, si no la principal, interrogante que se planteaba el equipo arqueológico que excavó en Atxa, era el porqué de la presencia de aquel destacamento militar a orillas del Zadorra; intentaremos ensayar una respuesta. En primer lugar, no cabe duda de que, desde un punto de vista logístico, la ubicación de su campamento fue muy bien escogida. Hablamos de una colina desde la que se podía tener un buen dominio visual de las inmediaciones, un altopiano situado justo en la zona por donde, de un modo más sencillo en decenas de kilómetros a la redonda podía cruzarse el Zadorra. Es precisamente en esta última cuestión del ‘punto de cruce del río’ donde radica a nuestro juicio una de las claves interpretativas del yacimiento, puesto que al ser uno de los pasos más importantes en las comunicaciones locales, su vecindad permitía al destacamento militar, por un lado, desplazar su contingente con la mayor rapidez posible al otro lado del río para llegar allí donde fuera requerida su presencia, y por otro, controlar la mayoría del tráfico entre la vertiente norte y la vertiente sur del cauce del Zadorra, puesto que, dadas las propias condiciones naturales, este tendría la tendencia a pasar por este punto.

No obstante, y precisamente porque desde el punto de vista logístico el campamento se situó en un enclave que podríamos calificar como óptimo, resul-

⁴⁹ GIL ZUBILLAGA, E., *Atxa, poblado indígena y campamento militar romano*, Vitoria-Gasteiz: Diputación Foral de Álava, 1995.

ta en extremo llamativo que los militares no construyeran algún tipo de recinto que ayudase mínimamente en su defensa. En este sentido, si bien estamos de acuerdo con los arqueólogos que recuperaron sus restos cuando apuntan que esas defensas pudieron no ser necesarias al tratarse esta de una zona pacificada, pensamos que aún quedaría por explicar la razón última de su presencia, porque si no vinieron a combatir, ¿a qué vinieron? Es obvio que un contingente de este tipo bien pudo desarrollar labores de policía en la zona, pero en nuestra opinión quizá aún más obvio sería pensar que viniera a desempeñar esa otra labor en la que, como es de sobra sabido, era experto el ejército romano; nos referimos como no, a la ingeniería de infraestructuras.

Tal y como se observó en la secuencia de ocupación de Atxa, la presencia de esta unidad militar fue temporal, si bien y con todo, estamos hablando, no de meses, sino de bastantes años. Teniendo todo esto en cuenta (incluida la posibilidad de que este destacamento viniera a desempeñar labores de ingeniería), tomando en consideración asimismo la excelente situación del campamento desde el punto de vista logístico, su más que evidente y directa relación viaria con la encrucijada de Mariturri (es decir, con el consabido nudo de comunicaciones situado sobre la *Iter*) y la cronología, creemos que lo más probable es que la misión de aquellos militares fuera trabajar en la mejora de esta gran vía de comunicaciones norte-sur de la que estamos hablando.

Nótese cómo al principio de la descripción de esta ruta, cuando analizábamos la secuencia de hechos constructivos en Mariturri siguiendo el criterio propuesto por Chevallier, situábamos, en una fase 3, la pavimentación de los caminos que confluían en la encrucijada desde el norte, una fase que, cruzando dataciones absolutas y relativas, ubicábamos en un momento avanzado de la segunda mitad del siglo I. d.C., es decir, prácticamente en coincidencia con la erección del campamento de Atxa. Esta última constatación nos anima a completar la hipótesis del destacamento de ingenieros, con la idea de que quizá, más que para mejorar una vía preexistente, su misión fue directamente la de crearla (al menos en términos de ingeniería romana). Pensamos además que su ámbito de trabajo no estuvo limitado a Álava, es decir, que quizá con ayuda de otras unidades acampadas en otros enclaves más al norte (recordemos en este sentido las también coincidentes cronologías de Forua y Portuondo), su objetivo fuera poner las bases de ese gran eje de comunicaciones del que venimos hablando. Su perdurabilidad a lo largo de los siglos hasta la Edad Media, su operatividad como columna vertebral del obispado alavés facilitando la acción administrativa de su prelado desde la sede de Armentia hasta la costa en el entorno de Santa María de Axpe, son a nuestro juicio buena prueba del éxito alcanzado con tal operación de infraestructura.

VI. BALANCE

Una reflexión final. Al margen de que, como es obvio, el método aquí sucintamente expuesto es aún un instrumento susceptible de mejora, creemos que insiste en la línea de trabajo adecuada. Debemos aceptar que la documentación escrita, con ser imprescindible para el conocimiento de la génesis de nuestra red viaria, muestra claras dificultades para remontarse a las épocas más remotas. En ese sentido, y como sucede en otros ámbitos de la investigación histórica, la Arqueología constituye una muy buena opción, una opción para ahondar en la materialidad de los trazados viarios (tanto en la clave de Paisaje como en la de Espacio y Territorio) y en su naturaleza diacrónica. A lo largo de nuestra exposición, hemos tratado de poner en evidencia que la aportación arqueológica no tiene por qué reducirse al trabajo en los yacimientos, más bien, pensamos que su contribución a la historia de nuestra red viaria puede tener más un carácter de visión de conjunto, una visión holística e integradora, que, en conjunción con el trabajo en las fuentes escritas, podría quizá abrirnos a un nuevo paradigma en la visión de las redes de comunicación. Por último, aunque no pueden darse garantías al respecto, no nos cabe duda de que ese nuevo paradigma, de llegar, será de la mano de una visión y análisis estratigráfico de esas mismas redes.

VII. BIBLIOGRAFÍA

ACEITUNO, Francisco Javier y Antonio URIARTE, Conectando un territorio: simulación de rutas de movilidad entre cazadores-recolectores y primeros cultivadores. El caso del Cauca medio (Macizo Volcánico, Colombia), *Trabajos de Prehistoria*, 76-2 (julio-diciembre 2019), pp. 219-235.

AZKARATE GARAI-OLAUN, Agustín, *Necrópolis tardoantigua de Aldaieta (Nanclares de Gamboa, Álava)*, Vitoria: Diputación foral de Álava, 1999, pp. 35-38.

- La Arqueología de la Arquitectura a revisión. Archaeology of Architecture under review, *Arqueología de la Arquitectura*, 17 (2020). DOI: <https://doi.org/10.3989/arq.arqt.2020.009>

AZKARATE GARAI-OLAUN, Agustín e Iñaki GARCÍA CAMINO, *Estelas e inscripciones medievales del País Vasco (siglos VI-XI)*, Bilbao: Universidad del País Vasco/Euskal Herriko Unibertsitatea, 1996, pp. 251-252.

BALLESTEROS, Paula, Helena KIRCHNER, Margarita FERNÁNDEZ MIER, Julián ORTEGA, Juan Antonio QUIRÓS, Félix RETAMERO, Eugenia SITJES, Josep TORRÓ, Alfonso VIGIL-ESCALERA, Por una arqueología agraria de las sociedades medievales hispánicas. Propuesta de un protocolo de

- investigación. En KICHNER, Helena, *Por una arqueología agraria. Perspectivas de investigación sobre espacios de cultivo en las sociedades medievales hispánicas*, Oxford: BAR, 2010, pp. 185-202.
- BARAIBAR, Federico, Epigrafía armentense, *Boletín de la Real Academia de la Historia*, XLIX (cuaderno IV), (1906), pp. 16-265.
- BASTERRETxea MORENO, Amaia, De Bermeo a Castilla, Bilbao: Museo arqueológico, etnográfico e histórico vasco, 2002.
- BERMEJO, Jesús, Aplicaciones de sintaxis espacial en Arqueología: una revisión de algunas tendencias actuales, *Arqueología de la Arquitectura*, 12 (2015): e031. DOI: <http://dx.doi.org/10.3989/arq.arqt.2015.122>
- CARANDINI, Andrea, *Historias en la tierra: manual de excavación arqueológica*, Barcelona: Crítica, 1997.
- CHEVALLIER, Raymond, *Les voies romaines*, Paris: Armand Colin, 1972.
- FÁBREGA-ÁLVAREZ, Pastor, Un alto en el camino. Notas acerca del uso del SIG en los análisis de movilidad en arqueología. En MÍNGUEZ, María del Carmen y Enrique CAPDEVILA (coords.), *Manual de Tecnologías de la Información Geográfica aplicadas a la Arqueología*, Madrid: Comunidad de Madrid, Museo Arqueológico Regional, Ilustre Colegio Oficial de Doctores y Licenciados en Filosofía y Letras y en Ciencias de la Comunidad de Madrid, 2016, pp. 159-182.
- FERNÁNDEZMIER, Margarita et al., The investigation of currently inhabited villages of medieval origin: Agrarian archaeology in Asturias (Spain), *Quaternary International*, (2014). DOI: <http://dx.doi.org/10.1016/j.quaint.2014.01.032>
- FIELD, Sean, Heitman CARRIE, Richards-Risetto HEATHER, A Least Cost Analysis: Correlative Modeling of the Chaco Regional Road System, *Journal of Computer Applications in Archaeology*, 2-1 (2019), pp. 136-150. DOI: <https://doi.org/10.5334/jcaa.36>
- GARCÍA-GÓMEZ, Ismael, *Vitoria-Gasteiz y su hinterland. Evolución de un sistema urbano entre los siglos XI y XV. Colección Patrimonio, Territorio y Paisaje*, Bilbao: Servicio editorial de la Universidad del País Vasco/Euskal Herriko Unibertsitatea, 2017.
- *Cómo se teje un paisaje histórico. Arqueología y Patrimonio Cultural en el enclave proto-urbano de Markinez (Álava)*, Vitoria-Gasteiz: Gobierno Vasco, 2021.
- GILLINGS, Mark, Piraye HACIGUZELLER y Gary LOCK, (eds.), *Archaeological Spatial Analysis. A Methodological Guide*, London and New York: Routledge, 2020.
- GIL ZUBILLAGA, Eliseo, *Atxa, poblado indígena y campamento militar romano*, Vitoria-Gasteiz: Diputación Foral de Álava, 1995.

- HARRIS, Edward V., *Principios de estratigrafía arqueológica*, Barcelona: Crítica, 1989
- HERZOG, Irmela, Spatial analysis based on cost functions. En GILLINGS, Mark, Piraye HACIGÜZELLER y Gary LOCK (eds.), *Archaeological Spatial Analysis: A Methodological Guide to GIS*, Routledge, London and New York: Taylor & Francis Group, pp. 333-358.
- LARREA CONDE, Juan José, La herencia vasca: acción política y arquitectura social en Vizcaya y Álava antes de su incorporación al reino de Alfonso VI. En FERNÁNDEZ GONZÁLEZ, Etlvina y Javier PÉREZ GIL (coords.), *Alfonso VI y su época. Los precedentes del reinado (966-1065)*, Sahagún (León), 4-7 de Septiembre de 2006, León: Universidad de León, 2007, pp. 69-118.
- LYNCH, Kevin, *La imagen de la ciudad*, Barcelona: Gustavo Gili, 2004.
- MAÑARICUA Y NUERE, Andrés de, Obispados en Álava, Guipúzcoa y Vizcaya hasta fines del siglo XI, *Victoriensia*, 19 (1964), pp. 1-183.
- MATEU BELLÉS, Joan F. y Manuel NIETO SALVATIERRA, *Retorno al Paisaje*, Valencia: Ed. Evren, 2008.
- MESANZA, Amaia, Ismael GARCÍA-GÓMEZ y Agustín AZKARATE GARAI-OLAUN, Del edificio al paisaje, una panorámica metodológica de la Arqueología de la Arquitectura en el banco de pruebas de Vitoria-Gasteiz, *Arqueología de la Arquitectura*, 17 (2020) e096. DOI: <https://doi.org/10.3989/arq.arqt.2020.010>
- MORRIS, Richard, *Churches in the Landscape*, Londres: Phoenix Giant, 1997, pp. 6-45.
- NÚÑEZ MARCÉN, Julio y Francisca SÁENZ DE URTURI, Una mutatio de la vía Ab Asturica Burdigalam en Mariturri (Vitoria/Álava), *Archivo Español de Arqueología*, 78 (2005), pp. 189-207.
- OLIVA MANSO, Gonzalo, El medianedo. Resolución de los pleitos intermunicipales (ss. XI-XII). En FERNÁNDEZ RODRÍGUEZ, Manuela, Erika PRADO RUBIO y Leandro MARTÍNEZ PEÑAS (coords.), *Especialidad y excepcionalidad como recursos jurídicos*, Madrid: Asociación Veritas, 2017, pp. 35-86.
- PASTOR, Sebastián, Patricia MURRIETA FLORES y Leonardo GARCÍA SANJUAN, Los SIG en la arqueología de habla hispana. Temas, técnicas y perspectivas, *Comechingonia. Revista de Arqueología*, 17 (segundo semestre 2013), pp. 9-29.
- POLLA, Silvia y Philip VERHAGEN (eds.), *Computational Approaches to the Study of Movement in Archaeology. Theory, Practice and Interpretation of*

Factors and Effects of Long Term Landscape Formation and Transformation, Berlin, Boston: De Gruyter, 2014.

QUIRÓS, Juan Antonio, Arqueología de la arquitectura. Objetivos y propuestas para la conservación del Patrimonio Arquitectónico, *Arqueología Medieval*: <http://www.arqueologiamedieval.com/articulos/74/>

SANTOS, Milton, *La naturaleza del espacio. Técnica y tiempo. Razón y emoción*, Barcelona: Ariel, 2000.

SAUER, Carl Ortwin, The morphology of landscape. *University of California Publications in Geography*, 2-2 (1925), pp. 19-53.

THOMAS, Julian, Archaeologies of Place and Landscape. En HODDER, Ian (ed.), *Archaeological Theory Today*, Cambridge: Polity, 2001, pp. 165-186.