

Las vías de comunicación en Madrid desde época romana hasta la caída del Reino de Toledo.

Yasmina Alvarez González y Santiago Palomero Plaza

A D. Alberto Balil

Tradicionalmente se había venido considerando el territorio que ocupaba la actual Comunidad de Madrid en las investigaciones históricas para la época antigua y medieval como “zona de paso” y sólo muy tardíamente, a partir del siglo XVIII, con la “capitalidad” ya asentada, cambiaría este sentido para pasar a ser el centro de una red radial de caminos, base de la que hoy conocemos.

Hay que partir de la geografía de Madrid y de su diversidad para comprender mejor cómo y cuándo surgen las vías de comunicación que la surcaron a lo largo de la Historia.

S. Valiente (1) resume por sus características geológicas y geográficas, tres zonas distintas que condicionarían, al menos en época antigua varios tipos de hábitat y asentamientos humanos:

— La *Zona de la Montaña* al norte, con una altitud superior a los 1.000 metros, configurada por el Sistema Central y las sierras de Guadarrama y Somosierra y los diversos pasos de montaña.

— La *Zona del Pie de Monte*, cuya altitud oscila entre 750 y 950 metros, que se sitúa entre la montaña y las cuencas fluviales.

— Las *Cuencas fluviales*, conformadas por los ríos Henares, Tajuña, Jarama, Manzanares, Guadarrama y Alberche, subsidiarios del Tajo y con una altitud descendente de los 750 metros sobre el nivel del mar.

Aunque la investigación sobre la Prehistoria en Madrid ha sido abundante, sin embargo nuestros conocimientos son todavía oscuros en algunos aspectos:

— Inmaculada Rus (2) resume la historia de la investigación sobre los primeros restos humanos hallados al aire libre en los depósitos fluviales cuaternarios adscribibles al Paleolítico, mostrándonos las primeras huellas de la ocupación humana en los valles de los ríos.

1. VALIENTE CÁNOVAS, S. (1987), p. 122 y 123.

2. RUS, I. (1987), p. 32.

— Víctor Antona (3) al estudiar el Neolítico alude a uno de los tópicos repetidos en la investigación de esta zona: el “despoblamiento”, indicando dicho autor que parece más lógico pensar en la continuidad del sustrato humano anterior y desarrollo.

— M^a Isabel Martínez Navarrete al valorar los Primeros Períodos Metalúrgicos, ha llegado a la siguiente conclusión: “La amplia muestra de yacimientos calcolíticos permite excluir la tesis tradicional que hacía de esta zona del interior un área deshabitada, debiendo atribuirse su colonización a los grupos característicos de la Edad del Bronce del Sureste. Resulta innegable la importancia del sustrato previo, lo que abre amplia vía a los grupos locales en el desarrollo posterior de la Edad del Bronce en la región de Madrid.”(4)

— Estos sustratos indígenas fuertemente arraigados maduran, según C. Blasco (5) de manera gradual hacia la *plena Edad del Bronce* y sin que se aprecien innovaciones importantes.

— A partir de aquí, hasta que se consolidan *las primeras Culturas Prerromanas*, inciden, según M. Almagro (6), sobre la población indígena una serie de nuevos elementos culturales, sociales y económicos (de las áreas atlántica, centroeuropea y mediterránea) que explican la profunda transformación que caracteriza a este momento.

Las primeras fuentes escritas de época romana nos hablan ya de los diversos pueblos prerromanos, entre los que se cita a los carpetanos, que probablemente ocuparían una buena parte de la actual Comunidad de Madrid. El problema viene a la hora de valorar las comunicaciones hasta la llegada de los romanos. Después de las vías naturales que representan las cuencas fluviales, tenemos la evidencia de ciertas relaciones desde las primeras edades metalúrgicas y la certeza de que estos contactos irían en aumento a medida que cristalizaran las primeras culturas prerromanas.

Apenas conservamos indicios de la antigua caminería prerromana, sobre todo por que los mismos romanos debieron utilizarla en gran parte, de ahí el interés en seguir la huella de *la primera penetración romana*, pues, a partir de ese primer momento la red de calzadas romanas atenderá otros intereses territoriales y políticos más amplios.

D. Alberto Balil nos describe cómo entre el 200 y 180 a. de C.: “Aunque no hay mención específica en las fuentes textuales de encuentros que tuvieran lugar en el área de Madrid..., hay acciones de armas entre romanos y carpetanos que se resuelven generalmente en

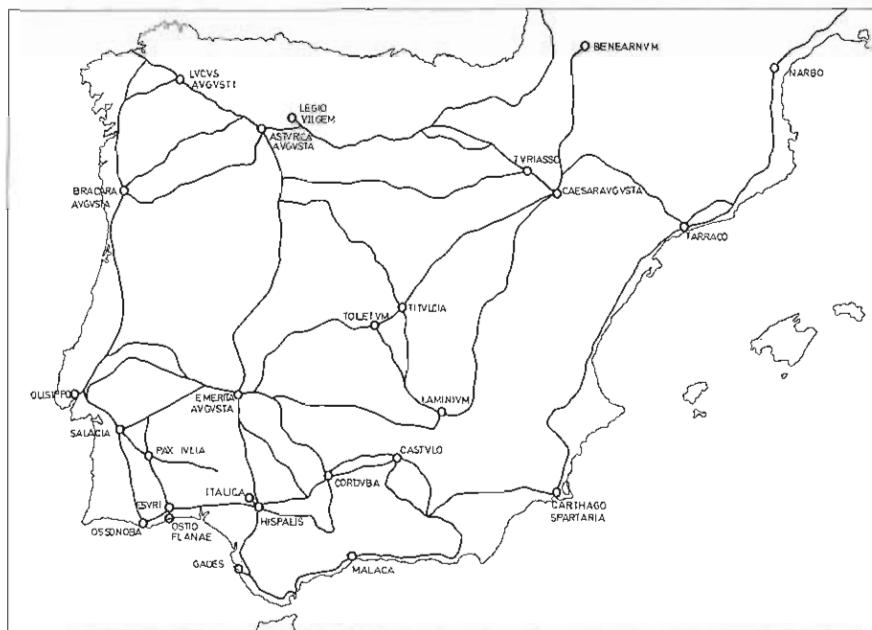
3. ANTONA DEL VAL, V. (1987), p. 49.

4. MARTÍNEZ NAVARRETE, M. (1987), p. 81

5. BLANCO BOSQUED C. (1987), p. 84.

6. ALMAGRO GORBEA, M. (1987), p. 110.

La red viaria del Itinerario de Antonino, según Roldán Hervás.



Toledo o sus proximidades, que suponen el paso, con las previsibles consecuencias, de gentes armadas, que, enemigas o aliadas, ocupaban fundamentalmente este territorio” (7).

Desde el primer momento de la conquista se muestra con claridad cómo los romanos usan las antiguas vías existentes y las que crean para la penetración militar y después para la rápida explotación económica de las tierras conquistadas, desarrollando una nueva ordenación administrativa que favoreciese sus intereses.

A partir del siglo I d. de C. la actual Comunidad de Madrid formaría parte del territorio que ocupaba la “Provincia Hispana Citerior”, que a su vez se subdividía en otras circunscripciones más pequeñas, denominadas, “conventi” y que en este caso establecieron una nueva división del antiguo marco carpetano: una parte pertenecería al c. jurídico “caesaraugustano” (en torno a la ciudad de Complutum, este de Madrid) y el resto al c. jurídico “cartaginense”, con capital en C. Nova.

En cuanto a las fuentes para su estudio no vamos a referirnos aquí ni a su valor, época de redacción u otros aspectos, así como tampoco trataremos aspectos generales sobre vías romanas, ya que en la abundante bibliografía existente se estudian suficientemente; destacamos en este sentido las obras generales de Chevalier y Roldán.

7. BALIL, A. (1987), p. 136.

Dos fuentes de época antigua proporcionan algunos datos sobre esta zona:

El Itinerario de Antonino (8) cuyas vías señaladas con los números 24, 25 y 29 nombran algunas de las “mansiones” y caminos que surcarían la actual C. de Madrid. Recogemos directamente de la obra de Roldán los datos concretos:

3, 1-438, 1: ITEM AB EMERITA CAESARAUGUSTAM. (Vía 24). Wess.

435,6	Segovia	m.p XXVIII
6	Miaccum	m.p XXIII
436,1	Titulciam	m.p XXIII
2	Complutum	m.p XXX
3	Arriaca	m.p XXII

438,2: ALIO ITINERE AB EMERITA CAESAREA AUTGUSTA (Vía 25)

6	Augustóbriga	m.p XII
7	Toletum	m.p. LV
8	Titulciam	m.p XIII
9	Complutum	m.p XXX
10	Arriaca	m.p XXII

44,3: PER LUSITANIAM AB EMERITA CAESAREA AUGUSTA (Vía 29)

445,4	Lamini	m.p XXX
Al-		
ces	m.p XL	
6	Vicio Cuminario	m.p XXIII
446,1	Titultiam	m.p XVIII

El Anónimo de Rávena (10) enumera algunas de las ciudades y “mansiones” citadas por el It. de Antonino. Extraemos de Roldán: PP.

312	Iterum qomodo in media provincia ipsius patrie Spanie dicitur civitas.	205
7	Complutum, cuius affinalis est civitas quae dicitur	44
9	Titultiam, item civitas	
10	Toleton	210

8. ROLDÁN HERVAS, J.M. (1975), p. 19 a 110.

9. ROLDÁN HERVAS, J.M. (1975), p. 84 a 87.

10. ROLDÁN HERVAS, J.M. (1975), p. 110 a 142.

11. ROLDÁN HERVAS, J.M. (1975), p. 94 y 127 a 128.

Albornoz, junto con una muy abundante documentación caminera posterior de literatos, eruditos y viajeros. Nos remitimos, pues, a este excelente estudio y pasamos únicamente a recoger las últimas opiniones desde 1982 hasta hoy en lo que se refiere a la región madrileña.

La principal novedad la expone Arias (14) que mantiene como hipótesis que la villa de Madrid nació exactamente en el cruce de dos vías romanas, que serían:

La vía 25 del Itinerario de Antonino, que desde Mérida se dirige a Zaragoza a través de las actuales provincias de Toledo y Madrid, entrando en la actual capital por el puente de Segovia y la cuesta de la Vega, enfilando directamente la línea calle Mayor, calle de Alcalá, siguiendo con ligeras inflexiones hacia Canillejas y la avenida de Aragón hacia la provincia de Guadalajara.

La “Vía del Esparto”, que desde Cartagena por las provincias de Murcia, Albacete y Cuenca llegaría desde Tarancón a Madrid por Vallecas y Portazgo, siendo la calle de Atocha y su prolongación la avenida Ciudad de Barcelona la zona de entrada. Arias indica que el topónimo “atocha” hace referencia al esparto, producto al que hacen referencia las fuentes antiguas que llaman a Cartagena Cartagine-Spartaria, por ser el puerto de exportación de este material tanpreciado en la antigüedad, que se cultivaría en el “campo espartario”, que según algunos autores se podría situar en el interior de Hispania. Arias hace continuar la vía por la calle de Gerona en la Plaza Mayor y salir de ella por la de Ciudad Rodrigo, calle de Santiago, puente de los Franceses y carretera de Castilla en dirección hacia Las Rozas y El Escorial.

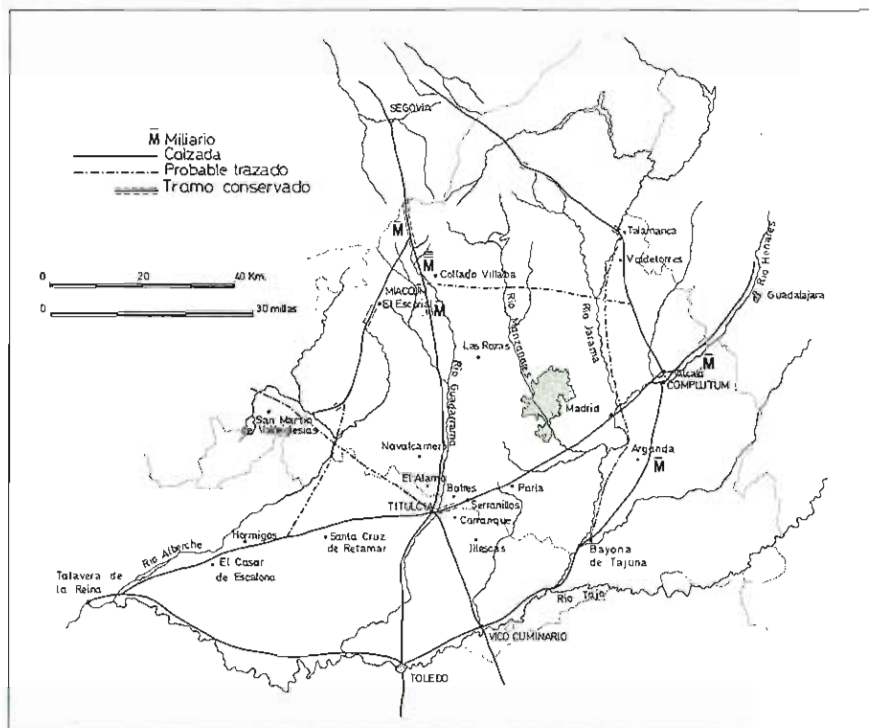
La Plaza Mayor y la Puerta del Sol serían el lugar de cruce de ambas vías, lo que explicaría el por qué del posterior auge de Madrid, asentado en medio de dos arterias fundamentales para las comunicaciones ya desde época romana.

También recoge Arias otra posible vía denominada por él de “La Machota”, que se dirigiría desde Segovia a la Bética, pasando por el puerto de la Fuenfría, Cercedilla y Fresnedillas en dirección a la provincia de Toledo.

En la revista *El Miliario Extravagante*, que dirige el mismo Arias y de la que se habían editados los números 1 al 14 desde París y unos años atrás ha vuelto a ser editada de nuevo desde Cádiz (núms. 15 al 27) recogemos algunos datos referidos a Madrid:

14. ARIAS, G. (1987), p. 365 a 384.

La red viaria en la zona centro, según Fernández-Galiano.



— F. Alonso Otero (15) proporciona datos sobre una probable vía secundaria que desde Talamanca del Jarama se dirigía por el norte de Madrid hacia Segovia.

— Gonzalo Arias (16) realiza algunas precisiones sobre la vía 25 del It. de Antonino en relación con Navalcarnero y Casarrubios.

— J. A. Cezón (17) describe algunos posibles tramos empedrados en la zona de Nuevo Baztán.

— D. Fernández Galiano (18) tras un amplio estudio viario sitúa Titulcia en las proximidades de Carranque en la vía 24 del It. de Antonino que desde Segovia, hace descender por el valle del Guadarrama hasta Toledo. En Carranque se produciría el cruce con la vía 25 del It. de Antonino que desde Talavera llegaría hasta Carranque por Hormigos, El Casar de Escalona y Santa Cruz del Retamar, entrando por la provincia de Madrid por Serranillos, Parla, Getafe, Rivas del Jarama. Miaccum la sitúa en Collado Villalba. Es el trabajo más amplio publicado recientemente para la zona centro y debe ser tenido muy en cuenta para cualquier análisis al respecto. Dada su densidad nos remitimos directamente a su consulta.

15. ALONSO OTERO, F. (1988), p. 9. M.E nº 17.
 16. ARIAS, G. (1988), p. 8 y 9. M.E. nº 18.
 17. CEZÓN, J. A. (1989), p. 21. M.E. nº 20.
 18. FERNÁNDEZ GALIANO, D. (1989), p. 21. M.E. nº 20.

— Alfonso Mena (19) da algunas sugerencias en torno al probable tramo viario de Madrid a Arganda, proponiendo una rectificación del trazado de Arias en el actual Madrid urbano.

— F. Manuel Martínez Fronce (20) describe una posible vía entre Tarancón y Madrid.

— En el último número, Gonzalo Arias (21) recapitula nuevamente sobre las vías 24 y 25 del It. de Antonino, proponiendo un recorrido más exacto por la provincia de Toledo por Santa Olalla, Novés, Portillo de Toledo para la vía 25, que empalmaría después del Alamo y Casarrubios en Arroyo-Molinos con la vía que Guadarrama arriba nos llevaría a Titulcia que sigue situando en la zona de Huerta de Romanillos, cerca de palacio del duque de Alba (hoja M.T.N. nº 588

Después del recorrido de *El Miliario Extravagante*, habría que señalar dos muy recientes: el efectuado por Fernández Miranda y otros (22) sobre la romanización en la cuenca del Tajo y sobre todo el de Yolanda Álvarez (23) que forma parte del grupo anterior y analiza las vías antiguas entre Toledo y Talavera. El estudio de Yolanda nos ha sido fundamental para resolver definitivamente el trazado de la vía 25 por Toledo.

Habría que citar, por fin, la aportación del grupo de trabajo de L. Caballero realizada por B. de Griño y G. Kurtz sobre las vías romanas entre Complutum y Titulcia (24) y la propia de L. Caballero sobre vías antiguas entre Talavera y Toledo.

Con toda la información recogida y comentada por M. Mariné y lo aportado por nosotros, tendríamos casi completo el panorama de fuentes documentales sobre la zona centro, una de las más polémicas para intentar reconstruir la antigua trama viaria.

Las fuentes epigráficas no añaden datos de interés, pues apenas conservamos miliarios en la actual Comunidad de Madrid:

— M. Mariné (25) recoge datos sobre el miliario de Cercedilla, hoy en el M.A.N. y atribuido a Vespasiano, que desgraciadamente no nombra ninguna “mansio”.

— W. Kurtz ha “redescubierta” otro miliario en Galapagar que está siendo estudiado por M. Mariné.

— En las cercanías de Arganda se halló un miliario (C.I.L. nº 4.914) de época de Trajano que marca XIII millas a Complutum.

— En Alcalá hay otros dos (C.I.L. II núms. 4.912 y 4.913) también atribuidos a Trajano.

19. MENA, A. (1989), p. 5 a 9. M.E. nº 24.

20. MARTÍNEZ FRONCE, F. M. (1990), p. 2 y 3. M. E. nº 25.

21. ARIAS, G. (1990), p. 3 a 7. M. E. nº 27.

22. FERNÁNDEZ MIRANDA, et alii. (1990), p. 16 a

22. ACTAS I.C.A Toledo. (1990), p. 155 a 185. Simp. Nac. Red Viaria.

23. ALVAREZ GONZÁLEZ, Y. (en prensa).

24. KURTZ, G y DE GRIÑO, B. (no publicado). Agradecemos a sus autores los datos proporcionados.

25. MARINÉ, M. (1979), p. 92.

— Según G. Arias (26) que, a su vez lo toma de A. Blázquez, “según datos consultados en el archivo de la villa de Guadarrama, había en 1630 tres hitos de piedra redonda y del altor de un hombre hincados en el suelo, junto al camino real” (el del puerto de la Fuenfría).

— A. Blázquez cita otros posibles miliarios en el “camino viejo de Toledo a Aranjuez” (27).

En definitiva contamos con las citadas fuentes documentales y epigráficas para intentar reconstruir el panorama viario de la zona centro. Esto sólo lo podemos hacer de un modo “teórico” que debería ser refrendado por un concienzudo trabajo de campo en busca de los restos de las vías, de las obras de fábrica, “líneas de agua” y yacimientos a los que sirve. Esta labor se presenta cada vez más difícil de realizar debido a las especiales circunstancias de Madrid, pero esperemos que la labor iniciada por la Comunidad en materia de patrimonio y arqueología continúe avanzado en el buen camino.

A pesar de no haber prospectado directamente las vías vamos a intentar, de forma somera, “representar” la posible red viaria de la zona centro.

Las vías romanas en la Submeseta Sur: Madrid

Tal como indicábamos en *El Miliario Extravagante* (28), creo que para resolver definitivamente el problema de las comunicaciones en época romana en el centro de Hispania, habrá que abarcar necesariamente un marco territorial bastante amplio que tendría un vértice en Augustóbriga, otro en Segovia, otro en Complutum y otro en Laminio. Es en definitiva mucho trabajo tanto de gabinete como de campo (son muchas hojas topográficas); pero creo que sólo así se puede abordar el problema de Titulcia, porque primero son las vías, todas las vías que se pueden localizar, y después con “frialdad” aplicar las medidas que proporciona el Itinerario.

Roldán (29) también avisa en el mismo sentido: “En la investigación de un camino, como en una investigación de cualquier tipo, no es un método aconsejable el tomar partido por una fuente o rechazarla en bloque, como, por desgracia, es todavía a menudo frecuente, sino considerarla lo más asépticamente posible y entresacar de la misma sus datos positivos.”

Leyendo el último libro de Chevalier he entresacado unos cuantos proverbios latinos sobre los viajes que pueden servirnos de premisa metodológica.

26. ARIAS, G. (1989), p. 17. M.E. nº 21.

27. MARINE, M. (1979), p. 92.

28. PALOMERO PLAZA, S. (1990), p. 8. M.E nº 23.

29. ROLDÁN HERVAS, J. M. (1975), p. 33.



Parece que la investigación en torno a la red viaria en la Comunidad de Madrid nos regimos todos por el principio: “Tota erras via, ego hanc primus inveni viam” (Terencio, Eun, 245) (30), cuando deberíamos hacerlo por este otro también de Terencio (Phorm, 326): “Factum est periculum viam pedum, visat via”. La solución pasa por estudiar en el 1/50.000 todas las vías y “deinde filosofare”. Vayan pues, estos proverbios de advertencia sobre el carácter “teórico” de mi propuesta sobre la red viaria romana de la actual Comunidad de Madrid.

A pesar de los avances llevados a cabo sobre la investigación viaria en España (31) todavía hoy no contamos con un mapa general de las vías antiguas para todo el territorio nacional; hay estudios parciales por provincias específicos de vías (32), hay capítulos dedicados a ella en otras investigaciones sobre romanización más generales (33), hay estudios locales (34) y otros sobre vías concretas (35).

30. CHEVALIER, R. (1988), p. 401.

31. Ver Simposio “La Red viaria en la Hispania Romana” Inst. Fdo. el Católico. Zaragoza. 1990.

32. Para la región contamos con los de ABASCAL PALAZON (1982) o sobre Guadalajara y los de PALOMERO PLAZA (1987) sobre Cuenca.

33. RODRIGUEZ ALMEIDA, E. (1981), Mapa p. 68.

34. DE LA VEGA, JIMENO, M. (1990), p. 547 a 556.

35. FERNÁNDEZ OCHOA, A. C. (1990), p. 165 a 183.

De este panorama tan variado podemos deducir, y dependiendo de la intensidad con la que se ha investigado, una fuerte implantación viaria en torno a unas calzadas principales que en Hispania serían la de la Plata (en sentido sur-norte) y la Vía Augustea, que desde Cádiz hasta Tarragona sigue toda la línea costera, de las que parten ramales principales que cruzan la zona centro, permitiendo unir las diferentes capitales de “conventi” con las ciudades más importantes y las más atractivas áreas económicas con el fin de permitir su “rápida explotación” y un “ágil contacto administrativo” entre Roma y sus provincias: en nuestro caso la provincia de Hispania Citerior con capital administrativa en Tarraco. A su vez, el territorio de Madrid que pertenecía al c. jurídico “caesar augustano”, tenía su capital administrativa en Caesar Augusta y el resto al “cartaginense” con capital en Cartago Nova.

La vía 25 del It. de Antonino comunicaba Mérida con Zaragoza y Tarraco y otra gran calzada que partía de Complutum (Alcalá) comunicaba esta zona con Cartagena, el otro gran centro administrativo y puerto de importación-exportación con destino al interior. Por el norte y la vía 24 del It. de Antonino el territorio que ocupa actualmente Madrid se comunicaba por las provincias de Segovia, Valladolid y Zamora con la Vía de la Plata. Por fin, por el sur, a través de Titulcia se enlazaba con Laminio, nudo de las vías que llegaban de la Bética.

A su vez esta red principal de calzadas estaba entrelazada por otra red de vías secundarias y terciarias que delimitaban los usos económicos de las diversas zonas en cuestión, aspecto este que se ha puesto de manifiesto en las provincias limítrofes con Madrid más investigadas.

Conocemos, pues, en líneas generales la implantación viaria en torno a las provincias que rodean Madrid, y el paso de vías por ésta, el problema viene a la hora de explicar su recorrido exacto y el de la situación de las “mansiones” y ciudades citadas por las fuentes incluso a la hora de intentar explicar la romanización en esta zona y su grado de intensidad.

Proponemos los siguientes trazados:

La vía 24 del Itinerario de Antonino

La calzada ha sido muy bien estudiada en su entrada a la actual Comunidad de Madrid, procedente de Segovia a través del puerto de Fuenfría por M. Mariné (36). Aún resta por situar la “mansio” Miaccum y el punto exacto de Miaccum-empalme; las diversas soluciones propues-

36. MARINÉ, M. (1989), p. 232 a 254.

tas son: despoblado de Meaques, en la casa de Campo (Blázquez), Collado-Villalba (D. Fernández Galiano), Guadarrama (G. Arias). Después de estudiar los diferentes trazados propuestos por los autores citados me atrevería a proponer que se investigue en el terreno el paso de la vía por Cercedilla y Guadarrama (37) hacia Colmenarejo y Galapagar, en cuyas cercanías y las de El Escorial habría que situar Miaccum-empalme y Miaccum. Creo que en esta zona habría que seguir dos posibles vías secundarias: Una, señalada por Arias como “vía de la Machota” (38), que nosotros pensamos debía continuar hacia la provincia de Avila, y otra desde Collado Villalba hacia Complutum citada por Fernández-Galiano.

A nuestro juicio, la calzada principal debía seguir por la margen derecha del río Guadarrama, coincidiendo desde Galapagar con el trazado propuesto por D. Fernández Galiano desde Carranque, siendo conocida como “Vereda de la Calzadilla”, “de unos seis metros y más de anchura. La estructura geográfica de la vía que hemos seguido desde la zona próxima a Villaviciosa de Odón, determina su paso por la primera terraza del río, que corre encajonado su curso hasta las proximidades de El Alamo. Unos cinco kilómetros al sur se halla el yacimiento de Carranque...” (39), en donde D. Fernández Galiano sitúa Titulcia.

Nosotros pensamos que entre Navalcarnero, El Alamo y Carranque habría que situar Titulciam-empalme y el lugar de cruce con la vía 25 que ahora pasamos a describir, pero no la ciudad de Titulcia.

La vía 25 del Itinerario de Antonino

Creo que después del trabajo de Yolanda Alvarez queda bien explicada esta vía, sobre todo en el tramo Talavera-Toledo, que creo que es el que más diferentes interpretaciones ha tenido.

El paso desde Mérida a la provincia de Toledo ha sido descrito recientemente por M. de la Vega (40) que la hace pasar por la Calzada de Oropesa, en dirección a Talavera de la Reina, señalando dicho autor dos vías secundarias, una en dirección a la provincia de Avila por Navalcán y Parrillas y otra desde la Calzada de Oropesa hacia el pantano de Valdecañas por Berrocalejo y Puebla de Naciados, situando Augustóbriga bajo el actual pantano junto a Talavera la Vieja.

Creemos que Augustóbrigam-empalme debía situarse en las cercanías de la Calzada de Oropesa y coincidimos en la posible ubicación de Augustóbriga en Talavera la Vieja. Asimismo, como explica Arias, puede

37. ARIAS, G. (1989), p. 17. M. E. nº 21.

38. ARIAS, G. (1987), p. 380 y ss.

39. FERNÁNDEZ GALIANO, D. (1989), p. 8 y 9. M.E nº 21.

40. DE LA VEGA JIMENO, M. (1990), p. 547 a 552.

haber un “salto de línea” (41) entre Augustobrigam y Cesarobrigam, ciudad que parece corresponder a la actual Talavera de la Reina, tal como se deduce de los estudios epigráficos realizados por J. Mangas y J. Carrobles (42).

Desde Cesaróbriga el It. de Antonino marca LV millas hasta Toletum. Pensamos después de valorar las investigaciones de Yolanda Alvarez que desde Talavera, “el paso natural más directo y ventajoso hacia Toledo debía seguir la orilla norte del Tajo..., iría desde Talavera hacia Cebolla y desde allí Ermitas y Carmena, siguiendo en línea recta hacia Rielves” (43).

Entre Rielves y Bargas se cumplirían las 55 millas señaladas en el Itinerario y aquí habría que situar Toletum-empalme, a unos 10-15 kilómetros del Toletum romano. Aquí hay un cruce de vías importante:

— Una en dirección a Bayona de Tajuña y Complutum por la margen derecha del Tajo.

— Otra por la margen izquierda del Tajo en dirección a Ocaña (posible Vico Cuminario).

— Otra por el río Tajo hacia Talavera.

— Otra hacia Consuegra y Laminio (vía 29 del It. de Antonino)

— Por fin una más en dirección norte por el río Guadarrama.

Esta última creemos que es la que debe interpretarse como la vía 25 del It. de Antonino. La vía sigue la margen del río Guadarrama en dirección a Carranque y El Alamo, en donde hemos situado antes Titultiam-emplame, cumpliéndose las 24 millas señaladas en el Itinerario. Desde aquí seguiría hasta Complutum, situada a 30 millas de este punto por el trazado que tanto D. Fernández Galiano como G. Kurtz señalan por Serranillos, Parla, Getafe y Rivas del Jarama.(44)

De la vía 25 partirían varios ramales secundarios, alguno de los cuales ha sido investigado en el terreno y otros no.

Entre Madrid y Arganda a unirse con la otra vía principal Toletum-Complutum. Podría continuar desde Arganda a Tarancón, en donde se uniría a la otra vía principal que desde Complutum lleva por Segóbriga a Cartagena. Es la que Arias denomina “Vía del Esparto” y describe F. Martínez Fronce. Por razones itinerarias me parece claro que se trata de una vía secundaria y en ningún caso principal, si se comprueba su existencia en el terreno.

Al norte seguiría el valle del río Manzanares. Serviría a todos los pequeños núcleos de tipo “vicus-villae” que se extenderían por esta zona y de los que el actual Madrid sería uno de ellos.

41. ARIAS, G. (1990), p. 6: M. E. nº 27.

42. MANGAS, J y CARROBLES, J. (en prensa)

43. ALVAREZ Yolanda. (en prensa)

44. FERNÁNDEZ GALIANO, D. (1989), p. 11. M.E Nº 21.

Vía de Valdetorres y Talamanca, recorrida en el terreno por F. Alonso Otero y recogida en la bibliografía.

La que desde Titultiam-empalme llevaría a Titulcia, que nosotros situamos en las cercanías de Bayona de Tajuña. Habría que investigarla en el terreno, pues desconocemos cual sería su trazado.

En conclusión los principales nudos viarios serían en la zona centro: Complutum, Toletum y Titulcia.

Da la impresión de la lectura de los pocos miliarios que poseemos que dos son las calzadas principales en época imperial: la de Mérida a Zaragoza por Toledo, Bayona y Alcalá, en dirección W-E, y la de Segovia a Toledo en dirección N-S.

La lectura posterior del It. de Antonino (siglo III d.C.) nos indicaría cómo la vía 24 sigue el mismo trazado, pero la 25 experimenta un cambio desde Toledo del que tenía en época imperial y cuyas causas quizás haya que buscar en el distinto papel desempeñado por Bayona en época imperial y Carranque en época tardorromana.

El problema de Titulcia

María Mariné recopila las distintas situaciones de Titulcia por orden cronológico de los diversos autores, desde Cornide, Nebrija, Masdeu, y las vicisitudes por las que según R. D de 1814 Bayona de Tajuña “recuperó” el viejo nombre romano de Titulcia (45).

En la obra de Roldán se indica: “Se ubicó tradicionalmente en Bayona de Tajuña. Modernamente se ha rechazado tal localización. A. Blázquez propone las inmediaciones de Aranjuez sin señalar lugar preciso, a menos de dos kilómetros al norte de la ciudad... De hecho, este importante nudo de comunicaciones romano aún no ha sido satisfactoriamente emplazado.” (46)

Gonzálo Arias (47) recapitula sobre las “mansiones” de Madrid, enlazándolas con su hipótesis de Madrid-capital como nudo viario y propone la situación de Titulcia entre Villanueva de la Cañada y Majadahonda. En su Repertorio incluso indica que “lo primero que habría que hacer es convencer a los vecinos de la actual Titulcia para que soliciten la restitución a su pueblo del antiguo y bonito nombre Bayona de Tajuña, en mala hora abandonado...” (Repertorio, 1987, p. 384)

Por fin D. Fernández Galiano, en el ya citado núm. 21 de la revista *El Miliario Extravagante*, la sitúa en Carranque, provincia de Toledo.

45. MARINÉ, M. (1989), p. 237-238.

46. ROLDÁN HERVAS J. M. (1973), p. 271-272.

47. ARIAS, G. (1987), p. 384.

En nuestra modesta opinión creemos que encontrar o no Titulcia es un problema secundario y que sólo la “suerte” o la arqueología la “descubrirán” con el tiempo. Creo que es más importante en el estado actual de nuestros conocimientos haber podido definir una red importante de vías principales y secundarias que surcaron el “viejo” territorio que hoy ocupa la Comunidad de Madrid gracias a las investigaciones de todos desde Blázquez a Mariné, Fernández Galiano, Alonso Otero o Arias, fenómeno este que no nos es extraño y que pudimos comprobar al hacer nuestro estudio de vías romanas en la provincia de Cuenca, donde casi todos los autores “tenían razón” pues los tentáculos de las diferentes vías romanas llegaban hasta las zonas más recónditas.

Hemos insinuado al decir nuestras premisas metodológicas que no queríamos “obsesionarnos” demasiado con “descubrir” Titulcia; sólo tras haber descrito las diferentes vías principales y secundarias posibles se nos ocurre una posible interpretación nominal de las vías 24, 25 y 29 del It. de Antonino.

En esta resolución teórica volveremos a situar Titulcia en las cercanías de Bayona de Tajuña (personalmente, si fuese ciudadano de dicho pueblo preferiría el segundo nombre al primero) en donde hace unos meses han comenzado las excavaciones dirigidas por miembros del Dep. de CC y TT de la Historiografía de la Universidad Autónoma de Madrid (48) y los primeros resultados nos remiten a un gran yacimiento en el que estratigráficamente se puede constatar su ocupación desde el Bronce Final, Hierro I y II, niveles alto-imperiales, tardorromanos hasta bajo-medievales.

Incluso la gran inscripción de Ciempozuelos del M.A.N. probablemente pertenezca a este gran yacimiento que pronto conoceremos con más amplitud.

El hecho de que aparezca Titultiam en acusativo sin preposición indicaría que ninguna de las vías citadas en el Itinerario pasaría exactamente por la misma ciudad. Tras los estudios de Arias y Roldán sobre el uso de los casos en el Itinerario, sabemos que generalmente las “mansiones” aparecen en ablativo o locativo (para responder a la pregunta “ubi”, indicando el lugar exacto con el mismo número de millas desde la mansio anterior; cuando lo hacen en acusativo con ad, en la mayor parte de los casos se trata de una mansio “cuya ubicación se encuentra al lado del objeto señalado en acusativo”; cuando se trata de acusativos sin preposición, como en el caso de Titultiam, señalaría el lugar “quo”, “a donde”, “habría que considerar el acusativo en sentido

48. Agradecemos los datos proporcionados por D. Angel Fuentes, codirector de la excavación.

dinámico, o sea, el lugar que nos marcan las millas constituye, a su vez, un punto de partida de otro camino que conduce al lugar donde se encuentra la mansio” (49). Es la conocida como “teoría de los empalmes” de G. Arias.

Esta última interpretación, propuesta por Arias, no goza de unanimidad entre los investigadores, sobre todo cuando son demasiadas millas desde el lugar del “empalme” en la mansio, juzgándose en este caso como una interpretación demasiado laxa del Itinerario. Por nuestra parte, pensamos que en líneas generales la teoría de Arias puede ser correcta, aunque haya algún caso difícil de explicar como el que tratamos, en el que incluso puede haber un error en el Itinerario.

Titulcia, pues, sería una “mansio” o ciudad situada entre los términos municipales de Ciempozuelos y Bayona de Tajuña entre varias vías principales: la de Laminio a Complutum (vía 29), la de Mérida a Zaragoza (vía 25), la de Segovia a Toledo (vía 24) y la de Toledo a Complutum, estando más próxima a la vía 29 que a la 24 y 25, ya que el “empalme” debía producirse entre Carranque y El Alamo, a unas veinte millas de su verdadera localización. En este esquema, Vico Cuminario la situaríamos en Ocaña y Miaccum entre El Escorial y Galapagar.

Sabemos, con todo, que nuestra explicación dista de resolver todos los problemas: localización exacta de Miaccum, Miaccum-empalme, Titultia y Titultiam-empalme y que además, efectivamente, supone una “interpretación demasiado laxa” del It. de Antonino si bien, mucho “más laxa” es todavía nuestra interpretación de la vía 31 (50), pero esperamos que aunque sea en teoría nos aproxime un poco más a la solución que debe buscarse necesariamente en el terreno, sobre todo el trazado Titultiam-empalme a Titultia.

Queríamos comentar, por fin el hecho de que la ruta que señala el It. de Antonino con el nº 25 al llegar al cruce de Toledo (Toletum-empalme) en vez de seguir la vía principal por el Tajo en dirección a Bayona de Tajuña y Complutum, que además es la más corta, se “desvíe” en cambio hacia el valle del Guadarrama y Carranque, para luego volver a tomar la dirección Complutum. Esto nos sirve de discusión final sobre el uso del It. de Antonino, permitiéndonos una digresión al “estilo” de *El Miliario Extravagante*, que espero anime a conocer dicha revista.

G. Arias, siguiendo la opinión de Van Berchem, hace una sugerencia en este sentido, de la que nos aprovechamos, en parte y abrimos una nueva polémica con *El Miliario Extravagante*, cuyo talante abierto y

49. ROLDÁN HERVAS, J. M. (1975), p. 19 a 33.

50. PALOMERO PLAZA, S. (1987), p. 184.

desenfadado coincide con el de su creador: “(El It. de Antonino)... es una colección muy aleatoria, desigual e incompleta, de hojas de rutas utilizadas en determinados momentos por patrullas o unidades militares romanas que iban recaudando el impuesto de la “annona”. Es perfectamente verosímil...” (51) (ahora, con su permiso, sustituimos a nuestro amigo Arias)... que una patrulla del ejército tomase en el cruce de Toledo la dirección norte para realizar la recaudación correspondiente a los ricos propietarios de las “villae” a lo largo del río Guadarrama, pues otra Unidad Militar que vendría desde Laminio ya habría recogido el impuesto en grano o en especie de la zona de Bayona de Tajuña y Ocaña... Quizás ambas patrullas se reunirían en Complutum y mientras comentaban lo sucedido en el viaje, celebrarían el “encuentro” en cualquiera de los establecimientos del ramo (“deversorium”, “stabulum”, “caupona”, “thermopilum” o “ganeum”) propios de las “áreas de servicio” de cualquier buena “autopista” romana que se preciase.

Las comunicaciones en época visigoda (siglos V-VIII)

Aunque la provincia de Madrid estaría dentro del marco fundamental de ocupación visigoda (Castilla y León, Toledo, Cáceres y Madrid), sin embargo no podemos decir que los restos sean muy abundantes ni tampoco que se conozca demasiado bien esta fase de la historia.

Parece fuera de toda duda que en época visigoda se siguió utilizando entre otras cosas, la red viaria “heredada” de época romana, con algunas salvedades ya que probablemente no se utilizaron todos los caminos de igual manera, ni en las mismas condiciones.

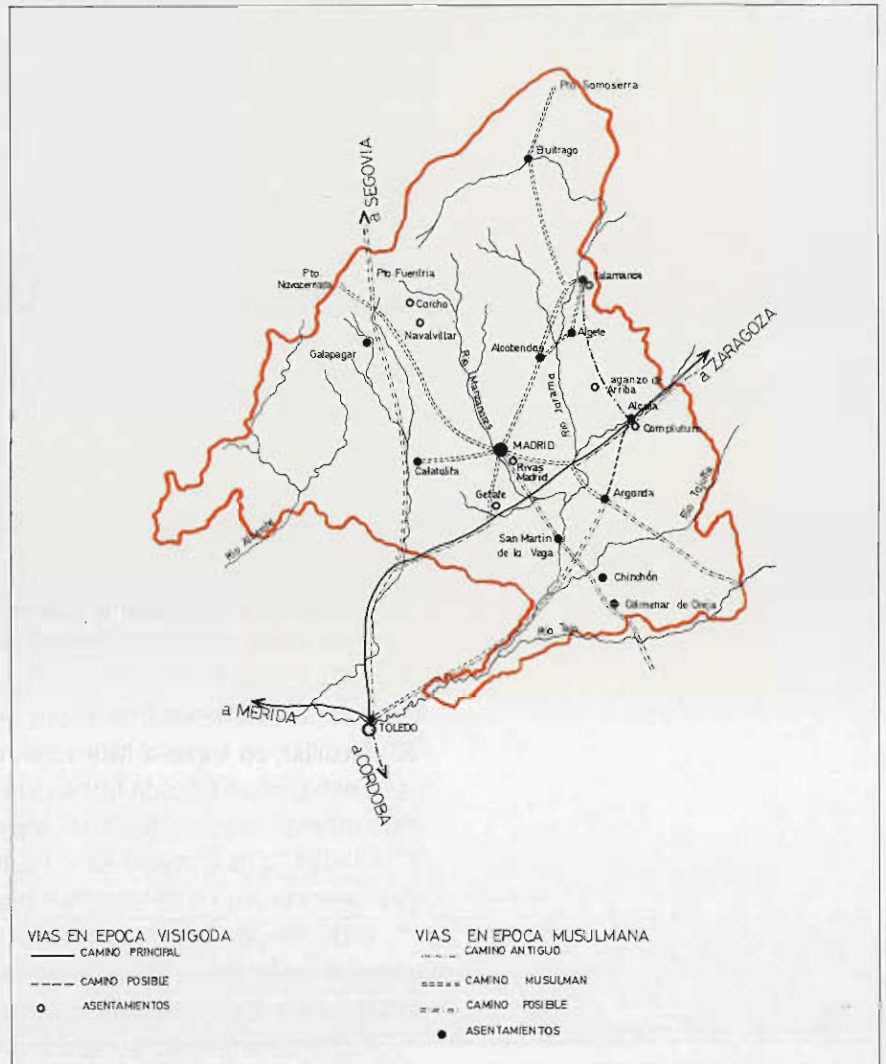
Hay que tener en cuenta la decadencia socioeconómica que se arrastra desde época tardorromana y que afectaría en gran medida a la construcción de nuevas vías que supondrían fuertes inversiones.

El mantenimiento de una red viaria como la romana sólo lo podía hacer un estado sólido y, con una gran visión de futuro y éste no era el visigodo.

Pasó en la Península algo muy similar a lo que ocurrió en el resto de Europa Occidental: el panorama político, social y económico cambia y las vías no van a ser más que un reflejo de ello. A todo esto hay que añadir los fenómenos de despoblación de núcleos urbanos que, a veces, llegan al abandono total por diversas causas.

En la Comunidad de Madrid no parece que la situación sea muy distinta, sólo contamos en época visigoda con una población importante Complutum (Alcalá la Vieja). Para el resto del territorio sólo conocemos

51. ARIAS, G. (1990), p. 7. M.E. nº 27.



necrópolis y algunos asentamientos rurales (52)

Ciudades: Complutum (Alcalá la Vieja)

Asentamientos: Cancho del Confesionario (Soto del Real), Navavillar (Colmenar Viejo) y Talamanca del Jarama.

Necrópolis: Daganzo de Arriba, Cerro de los Afligidos (Alcalá de Henares), Cerro de la Losa (Talamanca), El Jardinillo (Getafe) y Colonia de Vallellano (Madrid, frente a Casa de Campo).

52. Ver mapa.

Poniendo en relación los yacimientos conocidos con las antiguas vías romanas vemos cómo sólo Complutum y Talamanca están situados en su trazado, la primera en una vía principal (vía 25 del It. de A.) y Talamanca en un ramal secundario de la misma. Otros asentamientos como Cancho del Confesionario, Daganzo de Arriba o Navalvillar aparecen al margen de estos itinerarios.

Madrid y Getafe constituyen un caso especial en el que merece la pena detenerse. En cuanto a la actual Madrid capital, los restos arqueológicos dan pruebas de un núcleo antiguo, no muy importante en época romana ni en la visigoda, en la vía natural del valle del Manzanares. El camino principal seguiría siendo el de Parla y Rivas (antigua vía 25), pero los restos visigodos hallados en Getafe parecen indicar una nueva desviación desde Parla hacia Madrid, que se consolidará en época posterior.

En cuanto a los otros yacimientos de época visigoda no parecen estar directamente relacionados con ningún camino romano estudiado y posiblemente respondan a una ocupación de época tardía no contando con una infraestructura viaria importante aunque estuviesen comunicados con la red principal. Por su proximidad, El Cancho y Navalvillar pueden pertenecer al área de influencia de Collado-Villalba, Guadarrama-El Escorial, en torno a Miaccum, en la vía 24 hacia Segovia, y Daganzo de Arriba, en el área de influencia de Complutum. Todos estos caminos secundarios serían simples “caminos de tierra”.

En el polo opuesto se situarían aquellos enclaves de los que no tenemos noticias en época visigoda, el mismo Miaccum y sobre todo Titulcia y que han sido importantes en época romana; habría que indagar si su “desaparición” es de época visigoda o posterior. Este silencio junto con la falta de otros yacimientos hacen pensar en una menor utilización de la vía 24, aunque la falta de estudios no pueden garantizarlo.

En resumen, en época visigoda se seguirían utilizando las arterias principales de época romana, así como algunas secundarias, pero cabe pensar en un progresivo deterioro y abandono de la red romana por falta de reparaciones y por la despoblación de algunos núcleos urbanos y rurales.

Entre los siglos V y VIII asistimos, pues, a un proceso en el que las relaciones políticas, sociales y económicas cambian y por tanto las comunicaciones se resentirán de ello. Se pasa de lo grande a lo pequeño, las distancias se acortan, se va de pueblo a pueblo (53) y el radio de

acción humana es más pequeño que en época romana, aunque todavía en las fuentes de época visigoda podemos constatar que, con más dificultades que antes, se podía seguir viajando entre las ciudades más importantes, siempre aprovechando la red anterior; el resultado de la falta de “un estado fuerte” será el deterioro general de los antiguos caminos, el abandono de muchas rutas y por tanto una disminución cuantitativa de éstos ya que no se construyen otros nuevos.

Sin embargo algo va a cambiar cuando todavía algunas vías estaban en uso, la llegada de los árabes a la Península Ibérica, con los procesos consecuentes de guerras, avances, retrocesos, fortificaciones, adecuación de territorios y repoblaciones, modificará, en parte, el panorama de los viejos caminos.

Las comunicaciones en la época islámica (siglos IX al XI)

Como ocurría para la época visigoda, pero en menor medida, faltan muchos datos para saber perfectamente cómo era la red de caminos en este momento. Son pocas las investigaciones y son pocos también los asentamientos musulmanes estudiados.

Para ello nos parecen muy interesantes los trabajos de J. Zozaya (54) proponiendo una metodología para la localización de caminos en al-Andalus en base al estudio de las fuentes históricas, la toponimia y el entorno geográfico en el que se incluiría un estudio de las distancias.

Tras el primer momento organizativo y distribuidor que siguió a la conquista, la actual Comunidad de Madrid quedaría incluida en la Marca Media, cuya capital o núcleo más importante fue Toledo, y dentro de ella pertenecería al distrito de Guadalajara (55), limitado por las montañas que “separan las dos Españas”. Según Al-Razi, este extenso distrito tendría muchos castillos y ciudades como Madrid, Castejón y Atienza.

Nuestros conocimientos sobre los asentamientos musulmanes en la Comunidad de Madrid (56) nos indican la existencia de ciudades de relativa extensión: Madrid (Maÿrit), Alcalá de Henares (Qal’at’ Abd-al Salam) y Talamanca de Jarama (Talamanka); pequeñas poblaciones fortificadas: Calatalifa (Villaviciosa de Odón), Rivas de Jarama, Rivas Vaciamadrid, San Galindo en Chinchón, La Marañososa en San Martín de la Vega, Castillo de Malsobaco en Paracuellos del Jarama y Cervera en Mejorada del Campo; además existían aldeas y alquerías dispersas por el territorio cuya cabeza parece ser Madrid. Algunos de estos enclaves rurales subsistirán desde época visigoda como El Cancho del Confesiona-

54. ZOZAYA, J. (1987), p. 221 a 228.

55. GONZALEZ, J. (1975), Tomo I. p. 18.

56. TURINA GÓMEZ, A y RETUERCE VELASCO, M. (1987), 130 Años de Arqu. Madrileña. p. 174.

rio y Navalvillar como parecen demostrarlo las excavaciones realizadas en ambos yacimientos.

J. Zozaya basándose en la toponimia, supone la existencia de otros núcleos no localizados aún como Guadarrama o Al-Amin (57).

Otro tipo de enclave con función de control del territorio más que con carácter de asentamiento de población son las torres vigía de la sierra: Torrejón, Torrelodones, El Berrueco, El Vellón, Patones, etc. Estas torres no necesariamente estarían enclavadas en la rutas principales, y parecen responder a funciones concretas de vigilancia y control de zonas específicas.

La red de asentamientos conocidos o intuidos nos remite de nuevo a la red viaria. Parece, según la visión clásica, que los musulmanes utilizaron las antiguas vías romanas para la conquista y ello explicaría, en parte, la rapidez de ésta. Sin embargo habría que hacer algunas matizaciones, es lógico que se utilizasen las vías principales, pero muchas, así como los ramales secundarios estarían en mal estado por el desuso y la falta de reparación en época visigoda. En cuanto a la rapidez de la conquista, también contribuiría a ella la gran cantidad de despoblados, que comienzan por distintas causas desde época tardorromana. Muchos núcleos no llegaron posiblemente al momento de la conquista; éste podría ser el caso de Titulcia, otros sobrevivieron como sede episcopal, como Complutum, aunque mucho más decaída (58) y en general se aprecia una ruralización en todos los núcleos que subsisten con la importancia que esto supone para la red viaria. Otros asentamientos desaparecen en el mismo momento de la conquista o tras ella por traslados de población, revueltas internas, enfrentamientos con el ejército cristiano o acciones de bandolerismo, etc.

En este sentido, lo que más nos interesa respecto a estas acciones guerreras sería el repliegue hacia el sur de la Sierra Central de los musulmanes y la fijación de la frontera en ella con las peculiaridades que lleva consigo: desarrollo y mantenimiento de defensas, control del territorio y consiguientemente el mantenimiento de una red viaria que conecte la zona de frontera con el poder central, Córdoba y con otros puntos claves como Zaragoza o Toledo.

Hemos hablado de la desaparición de núcleos, pero la aparición de otros es un fenómeno igualmente significativo. El caso más importante sería el de Madrid (Mayrit) cuya fortaleza se construye en época de Muhammad I, emir de Córdoba (852-886). Posiblemente, como vimos anteriormente, existiese en Madrid desde época más antigua un asenta-

57. Zozaya, J. (1980), p. 95.

58. González, J. (1975), p. 21.

miento pero de poca importancia; es en época musulmana cuando esta fortaleza adquiere relieve, convirtiéndose en cabeza de territorio. Su desarrollo posiblemente vaya unido a la existencia de la frontera y a los trasvases de población que genera.

El crecimiento de asentamientos fronterizos, no sobre la misma línea sino atrás, con función de control del territorio, es algo muy frecuente durante la reconquista, tanto en el ámbito musulmán como en el cristiano.

La importancia de Madrid en estos momentos hará cambiar el panorama viario. Las tres marcas de al-Andalus estaban unidas por la vía que enlazaba Mérida con Zaragoza, por Toledo (vía 25 del It. Antonino), pero además tendrían una serie de caminos que servirían para comunicar diversos puntos dentro de ellas y que muchas veces nos remiten también a vías antiguas. En este esquema adquiriría gran importancia la Marca Media por su carácter fronterizo y en ella, por tanto, era fundamental el control de los puertos de la sierra.

Según se deduce de los estudios sobre caminos, las descripciones de los geógrafos musulmanes, los asentamientos e incluso la labor repobladora cristiana, la vía de Mérida a Zaragoza por Toledo (vía 25), vigente en época visigoda, continúa (59) en época musulmana, aunque con alguna ligera modificación, cobrando ahora importancia un ramal secundario, también antiguo, el de Madrid-Arganda. El camino reforzado ahora iría desde Toledo por la vía del Guadarrama, Carranque, Torrejón de la Calzada, Parla, Getafe, Madrid, Rivas, Alcalá, para enlazar con Guadalajara hasta Zaragoza. Curiosamente, si nos remitimos a la antigua vía romana, el papel de distancia media que primero ocupó Titulcia y después Carranque entre Alcalá de Henares y Toledo pasa a ocuparlo ahora Madrid, entre Toledo y Guadalajara, que se convierte en un magnífico centro de caminos en época musulmana.

Otra vía también antigua sería la del Jarama que partiría de la anteriormente citada hacia Talamanca, cuya importancia en época árabe confirma el mantenimiento de este ramal, al que hacen referencia varios autores (60). Madrid se uniría también a Talamanca por otro ramal por Alcobendas.

Por último, tendríamos las rutas de la sierra, en las que cobrarán importancia nuevos núcleos y en los que Madrid servirá de punto fuerte para el control de un posible avance cristiano y para planificar ataques. En primer lugar citaremos la antigua vía romana del puerto de la Fuenfría (vía 24) que enlazaba Segovia con Toledo por Galapagar en

59. GONZÁLEZ, J. (1975), p. 38.

60. TORRES BALBAS, L. (1960), B.R.A.H nº 46. p.p 235 A 266. GONZÁLEZ, J. (1975), p. 49.

dirección sur y valle del Guadarrama. Para enlazar con esta antigua vía surgirá Calatalifa (Villaviciosa de Odón) a mitad de camino entre el puerto de Guadarrama y Toledo, con un ramal desde Madrid. A su vez para controlar los puertos, parte otro camino desde Madrid por Las Rozas y Torrelozón hacia Collado Villalba, que según Félix Hernández (61) sería muy utilizado por los musulmanes.

Para el sector más al norte de la sierra y para el control de Somosierra existiría un camino que enlazaría con Madrid en época musulmana por Buitrago, Cabanillas, El Molar, desde donde probablemente saldría un ramal a Talamanca, que se convertiría en apoyo importante de esta ruta, para seguir por Alcobendas y San Sebastián de los Reyes a Madrid.

Por último, cabe resaltar otro probable cambio que incluía los yacimientos musulmanes de San Martín de la Vega y Chinchón con relación a la zona de Toledo por Oreja por una parte y con Getafe y Madrid por otra.

De todo este panorama dos cosas parecen claras: una, que en época musulmana Madrid se constituye en centro de caminos posiblemente como cabeza de zona fronteriza por su situación estratégica, situación que definiría no sólo a este enclave sino al resto del territorio bajo su control y otra la intención evidente por parte de los musulmanes de mantener una red viaria que garantice el control y la comunicación en su ámbito de dominio.

61. HERNÁNDEZ JIMÉNEZ, F. (1973), *Al-Andalus*, Vol XXXVIII.

62. HERNÁNDEZ JIMÉNEZ, F. (1973), Ver mapa.