

LA CONSTRUCCIÓN DE LA VÍA AUGUSTA

José Bellvert

El Imperio romano construyó esta vía para el control del Imperio, comercio y comunicaciones que sería la puerta de entrada del proceso de romanización en Hispania. Tanto en tiempos de paz o en guerra para avanzar, los legionarios romanos acondicionaban esta vía. Roma no era una ciudad industrial y necesitaba de estas vías para obtener todo tipo de productos para su Imperio. La vía augusta aprovechó los caminos de los indígenas y donde no los había, los trazaron.

Se diferenciaban tres tipos de vía:

- *Vías urbanas.
- *Caminos con firme.
- *Caminos de tierra.

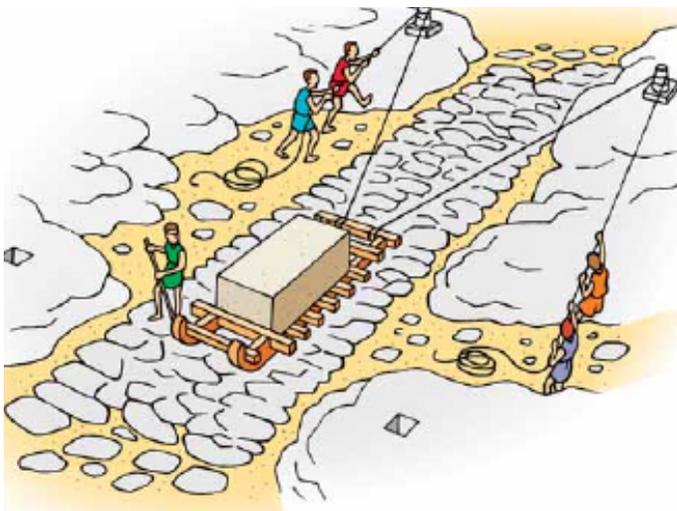
La vía al igual que hoy en día, tuvo en cuenta anchos de camino, mínimas pendientes, pocas curvas, puentes, túneles y una buena comunicación con los puertos. Había una normativa de construcción, pendientes entre el 5% y nunca más del 10%, evitaba las escorrentías de las laderas con el encuentro del camino. El camino lo marcaba la proximidad a las canteras la escorrentía de arroyos se salvaban con cloacas (imbornales actuales). Se completaban los caminos con edificaciones para alojar oficiales, paradas de posta y mojones.

Estas edificaciones que eran como estaciones, llamadas mutaciones, donde repostaban los viajeros, estaban situadas cada 12 o 15 kms, las mansiones cada 22 a 33 kms. Algunas mutaciones se construían en cruces de caminos, ciudades como Toledo o Salamanca fueron en su día mutaciones. Los hitos kilométricos como hoy en día los conocemos, eran "los miliarios" cada 1.5 km (una milla romana) se informaba de la situación geográfica, normalmente eran de granito o de basalto.

En época imperial, el ejército ya tenía una buena plantilla de personal especializado, desde ingenieros y topógrafos hasta artesanos (fabri), además de albañiles (structure), la organización administrativa estaba más desarrollada, figurando como director de las obras el curator viarum.

TÉCNICAS CONSTRUCTIVAS DE LAS CALZADAS

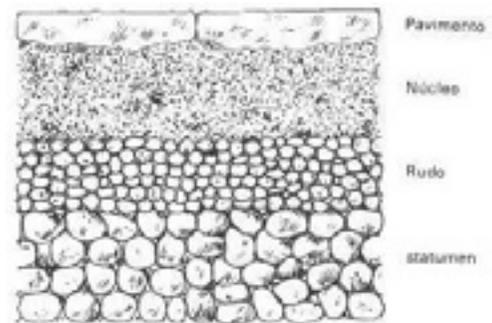
Las obras comenzaban con una prospección del terreno, abriendo dos surcos con un arado de unos 12 mts de separación entre sí, si el suelo era adecuado se hacía una fosa entre ellos y se rellena con statumen



capa de piedras asentadas en arena con un grosor de 25 a 60 cm, lo que hoy en día se le denomina pedraplén. Sobre él se colocaba el rudo de 22 cm, lo que podíamos igualar a la zahorra con aporte de cemento, luego pisadas con el paviculae, llamado actualmente rodillo compactador y luego enlucían con un mortero de cal. La penúltima capa era el núcleo de argamasa de gravilla y cal apagada que se consolidaba con el rodillo, podíamos asemejar al hormigón en calzada actual. Sobre esta capa iba el pavimentum, compuesto de losas poligonales, abombada en el centro para que escurriesen las aguas. En las vías urbanas de 4.5 a 6 mts de ancho los ambos lados estaban elevados a forma de acera y separando la calzada por un bordillo de 45 cm de altura y 60 cm de ancho con el fin de proteger a los peatones, drenajes, tajeas, cloacas completaban la obra. Las piedras centrales impedían a los carros circular a una velocidad excesiva, peligrosa

para los viandantes.

Como podéis observar la diferencia de la construcción actual, existe un gran abismo, aunque algunos abrazafoals aficionados a urbanistas, parecen dejar a un lado lo que ya en la antigüedad era obvio. La vía



augusta era la vía más importante del Hispania y hoy en día se podría asemejar al famoso y tan deseado corredor mediterráneo, como es obvio, para nuestra ministra de fomento no lo es, para ella, es más importante el corredor central como lo fue en su día para el rey Felipe V que radió las vías principales partiendo desde Madrid, el centralismo que tanto nos perjudica. Una vez más nos pasa factura, lo que era lógico en antaño, que era pasar cerca de los puertos, cruzar de norte a sur pasando por los Pirineos, para otros no lo es.

