

Red viaria y red urbana en la Lusitania imperial

V. Gil Mantas

Hace algunos años, en el transcurso de un viaje a Oxford, nos encontramos un enorme cartel a la salida de Londres, junto a una vasta zona residencial condenada a la demolición, donde se leía solo lo siguiente: *Los romanos, antes que cualquier otra cosa, construían una calzada*. Esta simple frase, motivada por el proyecto de una autopista que exigió la destrucción de un barrio periférico, de alguna manera así justificada, no solo evoca de forma pragmática los aspectos esenciales de la civilización romana, la construcción de vías y el urbanismo, sino que refleja la presencia en el imaginario británico, incluso a nivel de marketing, de la memoria del pasado romano, en el que red urbana y red viaria se revelaban complementarias, consideradas por ellos mismos como elementos indispensables para una sociedad civilizada. Sin que sea necesario demostrar esta afirmación, generalmente aceptada, recordamos aquí las opiniones sobre este asunto de dos grandes nombres de la cultura romana, Cicerón y Tito Livio. Escribió el primero, como buen jurista: *Nada, en efecto, de todo lo que sucede en la Tierra es más agradable a ese Dios supremo que gobierna el Universo, que las reuniones y asociaciones humanas, formadas en virtud de un acuerdo asentado en el derecho a que se les llame ciudades*. (Cicerón, *Rep.*, VI, 13). Livio es, según la tradición analítica, más directo y asertivo en relación a las vías. *Un pueblo sin calzada es un pueblo bárbaro* (Livio, XXXIV, 20, 2). Procuraremos trazar un cuadro general, forzosamente muy resumido, de la forma en la que el binomio ciudad-vía se desarrolló en la Lusitania durante el período imperial y cuáles fueron sus dinámicas y consecuencias.

Como es evidente, los romanos encontraron en el territorio que acabaría por constituir la provincia Lusitana una red de caminos, unos peores que otros, sobre los cuales extendieron gradualmente parte de las calzadas que conocemos a través de las fuentes escritas o de vestigios arqueológicos, mayoritariamente pertenecientes a la época imperial. La función de las primeras vías construidas en la Lusitania fue casi siempre militar, obedeciendo a cuestiones de estrategia general o, de una forma más simple, a la necesidad de comunicar entre sí los puntos fuertes del dispositivo romano, garantizando la vigilancia del territorio pacificado, especialmente de los poblados sometidos, y los movimientos logísticos necesarios para el mantenimiento de las guarniciones o de los efectivos empeñados en operaciones. Estas vías de la época republicana, en muchos casos, de los primeros tiempos del Imperio, poco más serían que caminos, para uso eminentemente castrense, de construcción algo rudimentaria, aunque algunas deberían garantizar la transitabilidad durante todo el año. Desde el principio de la conquista romana, se utilizaron los ríos junto a las vías terrestres para facilitar las comunicaciones con el interior del territorio, especialmente porque el curso de muchos de ellos, de oriente hacia occidente, facilitaba ese destino. La preocupación de Junio Bruto por apoyar su campaña en bases establecidas en el Bajo Tajo, donde contaba con el puerto de

Olisipo (Estrabón, III, 3, 1), ilustra perfectamente esta realidad de la época republicana, que encontraremos ampliada y normalmente integrada en la época imperial.

El trazado de estas calzadas no se mostraba particularmente preocupado por los poblados indígenas, parte de los cuales, sin embargo, se incluiría entre las futuras *mansiones* de la red viaria imperial. Es muy interesante comprobar que estos trazados, de alguna forma relacionados con determinados centros civiles o militares de la Lusitania republicana, sobrevivieron a la desaparición de esos centros, permaneciendo presentes en las fuentes de los itinerarios posteriores, como estaciones viarias preservando el topónimo. Así sucedió con Dipo, estación viaria de la calzada *Olisipo-Ebora-Emerita* citada en el *Itinerario Antonino* (IA 418,3) y en la *Cosmografía* el Anónimo de Ravena (PP 318,4). Largamente discutida por los especialistas, la localización de esta *mansio* fue fijada recientemente cerca de Talavera la Real, donde subsisten vestigios significativos de una población importante, destruida mucho antes del advenimiento del Imperio.

Otra situación que obliga a considerar cautelosamente ciertas identificaciones, por reflejar también la persistencia de un topónimo obsoleto, es la de *Castra Caecilia*, nombre que surge en las fuentes itinerarias antiguas, incluso en la placa III del célebre *Itinerario de Barro de Astorga* para designar la colonia de *Norba Caesariana*, indiscutiblemente situada en Cáceres. No faltan explicaciones para esta discrepancia, que se puede resolver considerando que el topónimo original pertenece al gran campamento republicano de Cáceres el Viejo, anterior a la fundación de la colonia, circunstancia que la modificación del trazado de la calzada cerca de Cáceres parece confirmar. Así, en zonas de baja o nula urbanización, las calzadas buscaban los grandes campamentos militares permanentes, sufriendo alteraciones provocadas por la creación de auténticos centros urbanos, que obligaban a desviar la calzada.

Parece no haber duda en relación a los efectos de la creación de *Augusta Emerita*, en 25 a. C., sobre la red viaria hasta entonces centrada en *Metellinum*, fundación de Quinto Cecilio Metelo Pío, el mismo al que se debe el campo de *Castra Caecilia*. La colonia de *Metellinum*, hoy Medellín, sobre la cual todavía existen dudas en relación a la cronología de su estatuto colonial, se vio ciertamente perjudicada por la vecina creación de *Augusta Emerita*, perdiendo la supremacía que detentaba en la región de las Vegas Bajas como urbe y lugar privilegiado para la travesía del Guadiana. También *Scallabis* (Santarém), colonia que Plinio dice haberse denominado *Praesidium Iulium* (Plinio, *NH*, IV, 117), parece ser citada siempre por su nombre indígena, *Scallabis*, por lo que es muy probable que los itinerarios hayan respetado el nombre original de esta importante *mansio* del valle del Tajo (Tagus), donde la principal vía para la capital provincial atravesaba el río. Por otro lado, la calzada que seguía el curso del Tajo hacia Santarém, probablemente dirigida a la colonia de *Norba Caesarina*, debe haber sufrido cambios debido a la creación de la capital provincial, desviando en esa dirección parte de su recorrido (IA 419,7-420,7). Como siempre, los problemas toponímicos en relación a la localización de estaciones viarias, incluso las de primera categoría, han resultado complejos y, en la mayoría de los casos, sólo pueden resolverse gracias a un hallazgo, fortuito o no, y a un cuidadoso estudio del trazado de la vía que tuviese el problema.

Los primeros planes de urbanización del territorio lusitano, relacionables quizás con la reforma administrativa proyectada para la *Provincia Hispania Ulterior*, pueden atribuirse a César, probablemente a partir de anteriores intentos de reorganización provincial, esbozados por los pompeyanos, y atestiguados, por ejemplo, en la eliminación del nombre indígena de *Urbs Imperator Salacia* (Alcácer do Sal), en la

época el puerto atlántico más importante al norte de *Gades* (Cádiz), cuyo nuevo topónimo refleja una clara relación con el mar, y, naturalmente, con los pompeyanos. Aun así, parece que no hay razón para cuestionar que los centros urbanos privilegiados de lo que vendría a ser la Lusitania del Alto Imperio deben su estatuto, si no su creación o recreación, como en el caso de *Pax Iulia* (Beja) a Augusto.

Esto no quiere decir que los planes no se remonten al dictador, al menos en parte, pero su concretización efectiva no parece anterior al período entre 30 y 27 a. C., como otras ya habían sido anteriormente deducidas por iniciativa de los triunviros que habían asumido el poder tras el asesinato de César. El hecho de que *Scallabis* y *Norba Caesarina* tuviesen sus ciudadanos inscritos bajo la tribu Sergia, habitual en las creaciones o promociones de Julio César, así como los topónimos que ostentan parecen buenos indicativos de lo que sostenemos. En determinados casos, la creación de las nuevas ciudades se acompañó por varias operaciones de centuriación, en la que el *Kardo* y el *Decumanus* coincidieron con el trazado urbano, sugiriendo una operación simultánea, lo que aún no se ha comprobado, dado que algunas calzadas incluidas en la primera red centuriada eran anteriores.

El conocimiento actual de las calzadas existentes en el último cuarto del siglo I a.C. en el territorio lusitano es aún muy incompleto, o mejor aún, la imagen temporal que de ellas tenemos está perturbada por la continuidad que muchas conocieron hasta el Bajo Imperio. Parece evidente, como ya hemos citado, que durante la mayor parte del período republicano hubo poca inversión en la construcción de verdaderas calzadas, lo que corresponde, de alguna manera, con el desinterés que en el mismo período se tuvo en relación con la creación de centros urbanos de estatuto romano. Aunque la ausencia de miliarios republicanos en el territorio de la futura Lusitania – incluso al sur del Tajo, región que Estrabón incluyó en el sector más desarrollado de Hispania (Estrabón, III,1,1) – pueda ser minimizada, pues su presencia en la *Via Domitia* refleja el interés especial por una gran vía estratégica (Polibio, III,39,8), que comunicaba la Península con Italia, la extrema escasez de miliarios de Augusto que igualmente existe es más difícil de explicar, más si cabe porque se trata, de lejos, del área más urbanizada de la provincia, definitivamente organizada entre 16 a 13 a.C., exceptuando pequeños ajustes fronterizos, el más importante de los cuales llevó a la inclusión de la zona de *Abela* (Ávila). En realidad, al norte del Tajo no encontramos ningún núcleo de población dotado de estatuto jurídico romano, con excepción de *Felicitas Iulia Olisipo*, municipio romano, y de *Scallabis*, colonia latina (**fig. 1**). Como máximo existe la categoría de *civitates peregrinae*, en parte de creación reciente y modesta, como la capital de la *Civitas Igaeditanorum* (Idanha-a-Velha), donde los indígenas aprendieron la hora de Roma.

Augusto, siguiendo probablemente un plan de Agripa, personalidad cuya intervención en la reorganización de la Hispania Ulterior fue fundamental, dotó al territorio de una red viaria coherente, la cual, contrariamente a lo sucedido en la Galia, no partía de un punto central, desarrollándose antes en torno a la Meseta, procurando comunicar centros importantes del interior con el litoral y garantizar el acceso rápido a las zonas de reciente sumisión. Estas características iniciales de la red viaria romana explican algunos desfases en la cronología de determinados tramos, no considerados de interés principal para conseguir los objetivos pretendidos en los inicios del Principado. Podemos afirmar, sin lugar a dudas, que la gran vía lusitana de este período es la vía *Emerita-Salmantica-Asturica*, que acabaría siendo apoyada por dos grandes itinerarios colaterales, el que unía *Olisipo* a *Bracara* y el que conectaba la capital lusitana a la futura capital de Calecia. Como es evidente la creación de las *civitates* fue un proceso relativamente lento, como prueba la cronología relativamente tardía de la mayor parte de los marcos



Fig. 1: La colina de *Scallabis* (Santarém), dominando el valle del Tajo. Foto Delfim Ferreira. Archivo del autor.

demarcatorios colocados para fijar las fronteras de los diversos *populi* entonces sujetos a reordenación territorial.

Casi un siglo después, Plinio el Viejo destaca también las diferencias socioculturales existentes entre el norte y el sur del territorio lusitano, al identificar en la región meridional un menor grado de desarrollo de la vida urbana (Plinio, *NH*, IV, 114) en ciudades de la región atlántica al sur del Duero, situadas a lo largo del trazado de la vía *Olisipo-Bracara*, la cual, en realidad, no era más que un largo itinerario formado por varias vías o trozos de vías. La descripción pliniana sugiere que, en el siglo I, el camino principal, una vez atravesado el Mondego (*Munda*), discurría por occidente, por *Conimbriga*, *Colippo* y *Eburobritium*, para alcanzar el Tajo en *Olisipo*. A pesar de contar con pocos miliarios registrados, se sabe que son anteriores a los de la vía que por el interior unía *Scallabis* a *Conimbriga*, siendo el más antiguo perteneciente al emperador Decio. Es evidente que la falta de miliarios no puede ser considerada como prueba definitiva de inexistencia de vías, ya que la demarcación de las mismas estaba lejos de ser una práctica generalizada, sobre todo en vías secundarias, las cuales constituían la mayor parte de la red viaria lusitana.

La línea divisoria entre las influencias climáticas mediterránea y atlántica, en lo que se refiere a Lusitania, discurre inmediatamente al norte del curso inferior del Mondego, cerca de Coimbra, bajando después en dirección al Tajo, a lo largo del límite del Macizo Antiguo, volviendo a subir, por la cuesta sur de la Serra da Estrela, cambiando de dirección hacia Ciudad Rodrigo, y siguiendo *grosso modo* el límite septentrional de la Extremadura española, en dirección a Ávila. En la zona de interacción de estas grandes regiones naturales, la creación de centros urbanos conoció algunas dificultades, y no solo en el interior, donde, por ejemplo, en la zona de Salamanca (*Salmantica*) - ciudad que conoció un desarrollo tardío - a pesar de su importancia en relación a la vía *Emerita-Asturica*, sobrevivieron grandes poblados vetones, con

áreas muy superiores a las de las ciudades romanas de la región, como en el caso de Yecla de Yeltes y Las Merchanas.

En el litoral lusitano podemos apuntar *Talabriga* como tentativa aparentemente fallida de creación augustea de una *civitas* destinada a organizar uno de los pueblos del Bajo Vouga. Sin entrar aquí en el problema de su identificación con el lugar de Cabeça do Vouga, en contradicción con las indicaciones de los miliarios y del *Itinerario Antonino*, debemos reconocer que las ruinas existentes en este lugar sugieren el aprovechamiento de algo que debía ser monumental para instalar lo que creemos que fue una estación viaria, sirviendo al entroncamiento de la vía *Olisipo-Bracara* con la que venía de Viseu (*Veseo*), vía que cuenta con demarcaciones de Claudio, por lo tanto posteriores a la demarcación del territorio de los *Talabrigenses*. Este es un caso característico de situaciones en las que no basta con conocer bien el trazado de la vía para resolver problemas de localización o de identificación de *mansiones* conocidas por las fronteras escritas. En realidad, de las 57 estaciones viarias indicadas por las rutas antiguas, solo cerca de la mitad se pueden identificar con seguridad, y aun así algunas solo de manera aproximada (**fig. 2**).

Aunque vías y ciudades constituyesen parte de un todo cuya función principal consistía en el ejercicio del poder, fuera militar o civil, sucede que casi siempre la vía antecede a la construcción o reconstrucción de la ciudad, sobre todo en situaciones en las que las poblaciones prerromanas no habían sido integradas en la red de capitalidades regionales existente en las provincias. Es una situación lógica, pues la movilidad indispensable para garantizar una efectiva administración sólo podría existir después de que estuvieran disponibles las comunicaciones básicas, necesarias antes de todo en la fase de implantación de las ciudades, y después como garantes de su pleno funcionamiento. En la Lusitania, si la vía conoció, a veces, condicionamientos dictados por la población prerromana o por los accidentes geográficos - sobre todo áreas de montaña y ríos de difícil travesía -, no era infrecuente que el trazado de una obra viaria influyese en el trazado urbano, cuando lo había antecedido.

Esto es lo que parece haber sucedido en *Augusta Emerita* con el gran puente sobre el Guadiana (*Ana*), normalmente relacionada con el origen de la ciudad, situándola entre las primeras construcciones urbanas levantadas por intervención estatal (**fig. 3**). Algunos investigadores defienden que la travesía del río se hiciese inicialmente vadeando o a través de un puente de madera, soluciones que no pasan sin grandes dificultades, aunque el río fuera vadeable en época de aguas bajas, lo que ciertamente influyó en la elección del lugar donde implantar la colonia. El desvío entre el eje del puente y el eje del *decumanus* urbano quizá pueda explicarse considerando que el tramo medio del puente habría sido el primero en construirse, aunque antes de la fundación de la ciudad. Esta propuesta puede resolver algunas de las cuestiones que quedan en abierto, sin olvidarse de que el puente sufrió varias reformas, algunas de ellas seguramente durante la época romana. Parece probado, sin embargo, que la edificación de las ciudades romanas en Lusitania se desarrolló en simultáneo con un programa de construcción de vías, cuya creación precedió al inicio de los trabajos urbanos, concretados, como la mejora de las vías, gradualmente. La cronología de los miliarios comprueba frecuentemente este proceso de *longue durée*.

Situaciones hubo, con todo, en las que las vías conocieron, desde su creación, una atención especial. En el territorio lusitano, en el período que sucede inmediatamente a la fundación de *Augusta Emerita*, antes de la reorganización definitiva de la provincia, encontramos una vía, aún poco conocida, que destaca entre las demás por dirigirse a una región de pobre urbanización, denotando así funciones



Fig. 2: Estaciones viarias de la fuentes itinerarias lusitanas actualmente identificadas. V. G. Mantas - J. L. Madeira. FLUC.



Fig. 3: El gran puente sobre el Guadiana, en Mérida. Foto Ceferino López. MNAR.

militares que, en este caso, no contrariaron una cuidada construcción. Nos referimos a la vía *Emerita-Asturica* a la altura de *Turmulos*, dirigiéndose a la Serra da Estrela. Podemos clasificarla como auténtica, ya que en la época de su construcción el recuento de las millas respetó siempre el punto inicial, *Augusta Emerita*, colocándola de esta manera a la par de la vía *Emerita-Asturica*. La vía, cuyos miliarios, de 23-22 a. C., tienen forma de prisma, pasaba por Coria y Alfaiates (**fig. 4**). La vía seguiría hacia el norte, por Argomil, en la región de Guarda, donde se encontró un cipo de tipología y titulación idéntica a la de los miliarios. Dejando atrás la Serra da Estrela, seguía en dirección al Duero, muy probablemente ramificándose en dirección al territorio de los astures y los brácaros, donde *Bracara Augusta* y *Asturica Augusta* esperaban su entrada en la historia.

La economía lusitana, objeto de numerosos estudios en las últimas décadas, obligaba a la existencia de caminos transitables. La mayor parte de las actividades productivas, con algunas escasas excepciones, se desarrollaba fuera de ambientes urbanos, lo que obligaba a recorrer caminos secundarios hasta una vía importante, un río, un puerto marítimo o fluvial. En esta situación están los productos de las minas y canteras, así como los de las actividades agropecuarias, no menos importantes como soporte socioeconómico de las ciudades y, particularmente, de sus élites. No olvidemos, por otro lado, que a partir de centros de producción locales o de centros de distribución de productos importados, existía un flujo relevante de mercancías diversas, posible únicamente con buenos medios de comunicación, al menos durante una parte del año. Claro que excluimos de esta categoría a las *viae militares* al servicio del *cursus publicus*, que deberían estar transitables durante todo el año, lo que, además de *mansiones* no urbanas, exigían numerosos puentes. Aunque las vías principales, como estas, hubiesen evolucionado de funciones militares a otras de carácter marcadamente administrativo, no dejaron, como es evidente, de conocer otras utilidades menos oficiales, en especial de tipo económico.

Un aspecto a tener en cuenta es el de la necesidad de mantener las vías entre las capitales conventuales lusitanas, *Augusta Emerita*, *Scallabis* y *Pax Iulia*, todas centros viarios de capital importancia, en buenas condiciones. Como el gobernador provincial u otro magistrado de alto nivel debían desplazarse regularmente a estas ciudades para presidir los tribunales o para alguna inspección, el mantenimiento de estas vías y de su equipamiento era primordial. De la misma manera, las comunicaciones terrestres entre provincias - que unían las grandes ciudades a las provincias vecinas y, a través de ellas, a Italia - como las vías incluidas en el *Itinerario de Antonino*, y en la *Cosmografía* muestran y los miliarios sobrevivientes confirman- no fueron descuidadas, no tanto por razones de orden económico, pues los costes del transporte terrestre hacían prohibitiva la comercialización de determinados productos más allá de una cierta distancia.

La rapidez de las comunicaciones marítimas, cuando eran posibles, y el bajo coste del transporte por vía acuática de productos prácticamente imposibles de transportar por tierra - y basta recordar aquí los preparados piscícolas, el aceite y los minerales - pusieron a las ciudades del extenso litoral lusitano, muchas de ellas ya con funciones económicas significativas en el período prerromano, en un lugar destacado dentro de las comunicaciones viarias de la provincia, como *capita viarum*, a partir de las cuales se organizaban las vías regionales. Ciudades como *Olisipo*, *Salacia*, *Ossonoba* (Faro) o *Balsa* (Luz de Tavira), sobre la costa, pero también *Myrtilis* (Mértola), *Aeiminium* (Coimbra), puertos fluviales en el Guadiana y el Mondego, dan muestras de haber sido importantes centros económicos y de comunicaciones terrestres, fluviales y marítimas, sin olvidar puertos interiores como *Augusta Emerita* o *Augustobriga* (Talavera la Vieja). A este respecto, es interesante la forma en la que K. Miller interpretó la red de vías de la Península Ibérica, destacando como las más importantes a las tres vías que atraviesan los Pirineos, auténticos ejes orientadores de todo el sistema viario peninsular, partiendo dos de ellas de *Olisipo* y la tercera de *Gades*. De hecho, la simple consulta del *Itinerario de Antonino* es esclarecedor en relación con la importancia de las ciudades portuarias en la red viaria: de los trece itinerarios hispánicos, nueve citan ciudades portuarias, surgiendo *Olisipo* en cuatro de estos itinerarios. Una relación de las mansiones citadas en el *Itinerario*, y en la *Cosmografía*, muestra que la mayor parte de las grandes ciudades lusitanas están representadas, circunstancia que ilustra la interdependencia entre ciudades y vías principales, hecho desde siempre reconocido.

De la misma manera que la red viaria lusitana evolucionó a partir de un esquema definido en los primeros años del imperio y completado en lo esencial bajo la dinastía Julio-Claudia, la red urbana se



Fig. 4: Miliario de Augusto, hallado en Alfaiates. Foto e-6818 MNA.

estableció de acuerdo con los progresos de la romanización, contándose un número reducido de centros urbanos de estatuto romano, hasta los emperadores flavios. A pesar de algunas promociones atribuibles a gobernantes de esta dinastía, no es hasta después de Vespasiano cuando se lleva a cabo la segunda fase de urbanización de Lusitania, bien documentada, por ejemplo, en *Capara*, (Ventas de Cáparra), y acompañada por obras viarias, como la de la vía *Emerita-Augostobriga-Caesaraugusta* (IA 438,2-439,4). Sin embargo, debemos tomar en consideración que es necesario distinguir entre ciudades romanas, desde el punto de vista jurídico, dotadas del derecho itálico o latino, y ciudades formalmente romanas, pero no integradas en la jerarquía urbana romana. Otro problema aún no satisfactoriamente resuelto es el de la equivalencia automática entre el derecho latino y el título municipal, el cual parece a veces posterior. Esta cuestión no debe de haber pesado inicialmente en las relaciones entre la red viaria y la red urbana, sobre todo teniendo en cuenta que en las primeras décadas del Imperio la inversión pública en ambas fue fundamental, como se puede comprobar fácilmente en *Emerita* o en *Conimbriga* (**fig. 5**).

Los trabajos viarios eran extremadamente caros, con el agravante de que, mientras grandes monumentos, con algún mantenimiento podían durar siglos, las vías se degradaban rápidamente. Las fuentes literarias, epigráficas y arqueológicas demuestran esta realidad, bien lejos del vivaz mito de la eternidad de las vías romanas. Los costes varios eran de tal orden que no dejamos de considerar la posibilidad de que hayan contribuido a la discutida crisis económica hispánica bajo la dinastía Flavia, de la cual se ha responsabilizado a la concesión del derecho latino y los gastos urbanísticos que provocó, quizás finalmente menos pesadas que la reestructuración de la red viaria de las ciudades que aumentaron de rango en aquel momento, sobre todo en aquellos casos en los que el Estado no se mostró interesado en el



Fig. 5: Foto aérea de las ruinas de *Conimbriga* (Condeixa-a-Velha) a finales del siglo pasado. Foto Delfim Ferreira. Archivo del autor.

aumento de los impuestos locales, como se puede concluir a partir de la orientación habitual de la inversión en el Alto Imperio, especialmente porque los evergetas encontraron, casi siempre, otros motivos para el gasto. Aunque nos falten textos jurídicos idénticos a los que regulaban la vida colonial y municipal de otras provincias, como los de Bética, es verdad que desde el inicio de tales trabajos se contaban entre los *munera* que incumbían a las ciudades, bajo la responsabilidad de sus magistrados.

Con el avance de la urbanización, el peso de la construcción y mantenimiento de las vías recayó casi exclusivamente sobre las ciudades, las cuales no disponían, con frecuencia, de los medios financieros para asegurar los trabajos, explicando las colaboraciones que encontramos citadas en obras como el Puente de Alcântara, con once ciudades lusitanas (CIL II 760), quizás incluso más, asociadas para la edificación de esta extraordinaria obra de arte. De acuerdo con esta nueva política, incluso llegó a suceder que pequeñas comunidades construyeron a su costa ramales destinados a garantizar la conexión a una vía más importante, integrándose así en la gran red de comunicaciones lusitanas, sin que el culto de los *Lares Viales*, tan divulgado en el noroeste hispánico, hubiese ganado significado en Lusitania, sucediendo también lo mismo con el culto a Mercurio, de reducida implantación en ambientes urbanos, aunque recientemente se le haya sumado un testimonio más, encontrado en las ruinas de *Ammaia* (S. Salvador de Aramenha).

El agravamiento de las obligaciones viarias sobre las ciudades justifica, creemos, la multiplicación de los miliarios honoríficos que se desarrolla sobre todo en el Bajo Imperio. Para terminar esta breve reflexión sobre las vías y la capacidad financiera de las ciudades. Indicamos, a título de ejemplo, basándonos en cálculos para vías italianas y béticas, que la construcción de la vía *Olisipo-Abelterium-Emerita* (IA 417, 7-418,6), principal eje de conexión de la capital con la costa, atribuyéndole una estructura relativamente ligera, lo que no era el caso, y sin incluir el coste de los puentes, alcanzaría los cuatro millones de sestercios. Por esta razón es comprensible que se identifiquen períodos con notable actividad viaria, especialmente con intervención estatal, cuando se trataba de grandes mantenimientos o de auténticas reconstrucciones, al margen de la carga político-ideológica que tales intervenciones poseían. Así sucedió en Lusitania con varios emperadores de los siglos III y IV, cuyos miliarios se reparten sobre diversos itinerarios.

A pesar de que la legislación tardía -bien conocida a través del Código de Teodosio- insiste en la obligación de sostener el mantenimiento de las vías, la verdad es que se nota un declive acentuado, incluso en Lusitania, donde el miliario más reciente remonta a Teodosio (FE 115 492). Después de las invasiones del siglo V y de sus destrucciones, la red viaria y parte de las ciudades a las que servía fueron decayendo, involucionando a situaciones que en algunos casos evocan el período prerromano, preludio de un abandono anunciado. Las ciudades que recibieron una sede episcopal o en las que se establecieron centros de poder de los conquistadores germánicos, casi siempre coincidentes con las primeras, conocieron algunos esfuerzos en el sentido de garantizarles un mínimo de accesibilidad, como demuestran los trabajos de reparación del gran puente sobre el Guadiana, en Mérida, en 483 y en 686. Pero los lusitanos, en aquella época, empezaban a dejar de serlo, para que, - en unos tiempos en los que nuevamente carecían de vías - de ellos naciesen dos pueblos latinos, herederos de un pasado cuya esencia debió mucho a las vías y ciudades de orden romano, por alguna razón siempre nostálgicamente latente en el día a día occidental.

VGM