

## UNA MUTATIO DE LA VÍA AB ASTURICA BURDIGALAM EN MARITURRI (VITORIA/ÁLAVA)

POR

JULIO NÚÑEZ MARCÉN  
Área de Arqueología UPV/EHU

PAQUITA SÁENZ DE URTURI

### RESUMEN

Los trabajos arqueológicos desarrollados en el yacimiento de Marituri han permitido documentar el paso de la vía romana que unía Astorga y Burdeos, a la que se asocia un pequeño vicus, un recinto ganadero y una *mutatio* seguramente relacionada con el *cursus publicus*.

### SUMMARY

The archaeological works developed in the site of Marituri have allowed us to document the way followed by the Roman road that linked Astorga and Bordeaux, a road to which a small vicus, a stockbreeding enclosure and a *mutatio*, probably related to the *cursus publicus*, are associated.

PALABRAS CLAVE: Vía Ab Asturica Burdigalam, *cursus publicus*, *mutationes*.

KEY WORDS: Via Ab Asturica Burdigalam, *cursus publicus*, *mutationes*.

### INTRODUCCIÓN

Con motivo de la puesta en marcha del proyecto de urbanización del sector 6 de Zabalgana, una nueva zona de expansión urbana situada al oeste de Vitoria, se procedió a realizar, en los años 2001 y 2002, una evaluación del potencial arqueológico del yacimiento de Marituri, conocido hasta ese momento únicamente por algunos hallazgos superficiales y cuyos restos podían resultar afectados por el mencionado proyecto.

La evaluación arqueológica previa certificó la existencia de elementos de interés arqueológico en este lugar, por lo que la Sociedad Urbanística Municipal Ensanche 21 Zabalgunea S.A., responsable del proyecto urbanístico, promovió a comienzos de 2003 la contratación de un estudio arqueológico más amplio que debía incluir: la excavación total del asentamiento, evaluada en ese momento en 20.000 m<sup>2</sup>, el estudio científico del mismo, la propuesta de medidas correctoras y un proyecto de consolidación y puesta en valor del yacimiento. Todo ello con la intención de posibilitar la creación de un futuro parque arqueológico integrado en la nueva urbanización.

El proyecto se encuentra todavía en fase de ejecución habiéndose actuado hasta el momento sobre una superficie total de 26.000 m<sup>2</sup>, superficie en la que se ha detectado la existencia de tres zonas perfectamente diferenciadas desde el punto de vista espacial y funcional, pero a la vez claramente vinculadas entre sí por el paso de la vía *Ab Asturica Burdigalam*, de cuyo trazado se ha podido documentar un tramo de casi 300 m que atraviesa el yacimiento de oeste a este. Esas tres zonas se identifican con un vicus, que ocupa toda la zona oriental del yacimiento, un gran recinto ganadero y una *mutatio* situada en la zona más occidental, elemento, este último, en el que nos concentraremos en el presente estudio.

### LA MUTATIO

Antes de abordar el análisis detallado de los restos documentados en el sector más occidental del yacimiento, creemos obligado comentar y definir el término con el que los identificamos: *mutatio*. Con este término se designaba en principio a un tipo de instalaciones oficiales secundarias, asociadas exclusivamente a las principales vías del imperio, cuya función primordial fue proporcionar el cambio de caballos (*Amm. Marc. XI, 9, 4*) o bueyes a los correos del *cursus publicus*, servicio público encargado del transporte de personas, correo y mercancías pertenecientes al estado romano (O. Seek, 1894, coll. 1846 y ss.).

En la historiografía arqueológica más reciente sobre este tipo de instalaciones viarias *mutatio* es, sin embargo, un término poco o nada empleado, siendo la denominación *statio*, o sus derivados contemporáneos (R. Chevallier, 1997, p. 282), a la que más recurren los investigadores. La razón de esta preferencia historiográfica es bien sencilla y reside en la dificultad de distinguir, ya sea desde el análisis de las fuentes escritas o desde los propios restos arqueológicos (C. Corsi, 2000, p. 243), entre una estación oficial del *cursus publicus* y los albergues

viarios de carácter privado, denominados *deversorium*, *hospitalium*, *receptaculum*, *stabulum*, etc. por las fuentes antiguas (Hofman, 1984, p. 3033 y ss.), o incluso de las propias *mansiones* (R. Chevallier, 1988, p. 64), estaciones mayores situadas entre sí a una «jornada» de distancia y adscritas también al servicio de correo del estado. El término *statio*, además, tuvo en época romana unas claras connotaciones de carácter militar<sup>1</sup>, carácter que, salvo en los casos documentados inequívocamente por epigrafía, no puede atribuirse a la generalidad de este tipo de instalaciones.

Conscientes de estas dificultades, en nuestro caso preferimos utilizar la denominación *mutatio* ya que, como trataremos de argumentar al final de este estudio, en los restos de la estación viaria descubierta en Mariturri confluyen una serie de factores que, a nuestro juicio, son lo suficientemente significativos como para proponer que nos encontramos realmente ante una instalación de orden secundario pero perteneciente al correo oficial.

Una última aclaración conceptual, que consideramos necesaria, hace referencia al hecho de que ninguna fuente antigua nos permite afirmar, como muy bien ha señalado C. Corsi (2000, p. 244), que dichas estaciones del correo oficial, ya fueran *mansiones* o *mutationes*, estuvieran exclusivamente dedicadas a la atención de los correos y transportes de la administración imperial, sino que las pocas informaciones de las que disponemos parecen evidenciar que «la frecuentación de estas estaciones estaba abierta a todos los viajeros, y que la única diferencia podía estar constituida por la gratuidad de los servicios de la que disfrutarían exclusivamente los magistrados y emisarios del gobierno» (*ibidem*).

## DESCRIPCIÓN

La zona occidental del yacimiento (figs. 1 y 2), en la que se ubican los restos de la *mutatio*, es la más elevada del conjunto al situarse en lo alto de una colina cuyas laderas descienden suavemente hacia el cauce del río Mariturri. Esta circunstancia ha provocado que la acumulación de depósitos haya sido prácticamente nula en esta zona y que las labores agrícolas hayan incidido directamente sobre los restos de la estación. Además, y como veremos más adelante, los edificios que componían la *mutatio* fueron objeto de un exhaustivo saqueo una vez que

<sup>1</sup> Sobre el tema, y sólo por mencionar las referencias más cercanas, pueden consultarse los trabajos de Gómez-Pantoja (1992, p. 259 y ss.) y, más recientemente, el de Carreras Monfort (1997, p. 151 y ss.).

cesaron en su función, todo lo cual ha supuesto que el grado de conservación de la estratigrafía y de sus estructuras pueda definirse como muy precario. De hecho, los depósitos y elementos conservados que superan la cota de la base geológica natural son escasos, aunque afortunadamente las unidades asociadas a las estructuras excavadas o semiexcavadas en la roca nos han permitido reconocer la organización espacial de la estación y, a grandes rasgos, su evolución en el tiempo.

Los primeros testimonios de ocupación humana del solar sobre el que en época romana se instaló la *mutatio* corresponden con una pequeña agrupación de lo que se denomina habitualmente como «fondos de cabaña» y una serie de agujeros asociados a los mismos, estructuras que fueron excavadas en el sustrato rocoso en un momento que, a tenor de los materiales arqueológicos recuperados, y a la espera de los resultados de la analítica radiocarbónica, podríamos situar entre los siglos IV y I a.C. si atendemos a las fechas manejadas para construcciones semejantes de nuestro entorno más inmediato.

Concretamente se identificó la presencia de hasta cuatro de estos «fondos de cabaña» si bien el más meridional de ellos, habida cuenta de su menor tamaño, podría tratarse también de una simple cubeta de función desconocida. Los otros tres «fondos» presentan, por el contrario, dimensiones propias de este tipo de estructuras habitacionales alcanzando longitudes máximas de 5,30 m, anchuras de hasta 4,80 m y profundidades que se sitúan entre los 0,10 y los 0,46 m. En cuanto a la morfología de sus plantas estas cabañas presentan una diversidad notable, documentándose una de planta oval, otra de planta cercana al rectángulo y otra, la de mayor tamaño, en la que en su planta se combinan líneas rectas y curvas. Esta diversidad morfológica en la planta de este tipo de viviendas, que puede resultar chocante en esas fechas para en otras zonas peninsulares, se encuentra documentada en algunas zonas europeas y también en asentamientos muy cercanos geográficamente y de cronología similar a la propuesta para las cabañas de Mariturri (Fillooy, I., 1995, p. 212 y ss.).

El número de agujeros asociados a estas cabañas es de 6 y presentan en todos los casos plantas circulares u ovals de dimensiones muy variables entre sí. Cuatro de ellos se disponen sobre el terreno formando una alineación que se orienta de norte a sur, por lo que parece posible proponer que formasen parte de una estructura única que, habida cuenta de su posición con respecto a las cabañas, podría identificarse con una empalizada, tipo de estructura asociado frecuentemente, también, a los poblados de

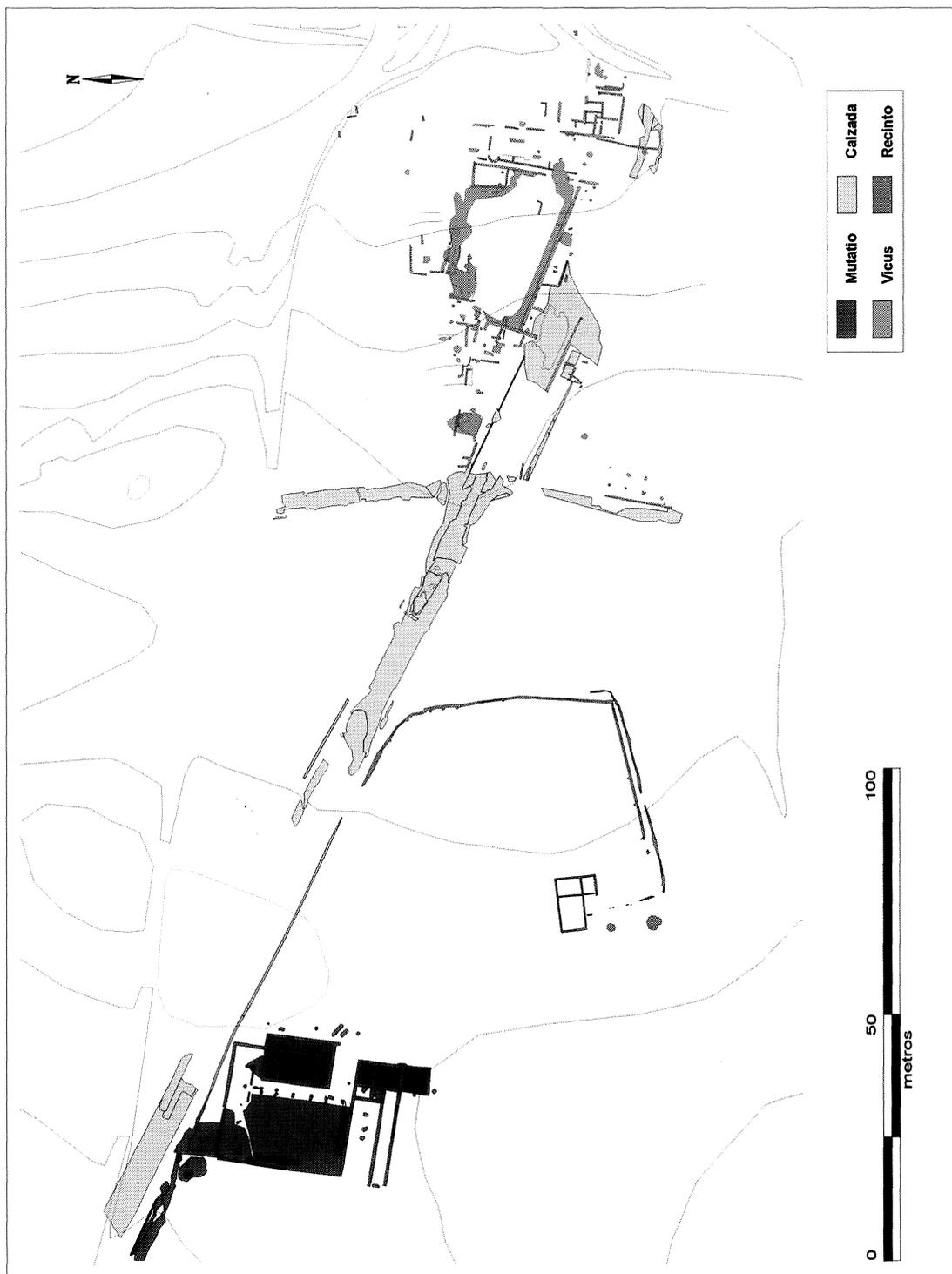


Fig. 1. Planta general del yacimiento de Mariturri.

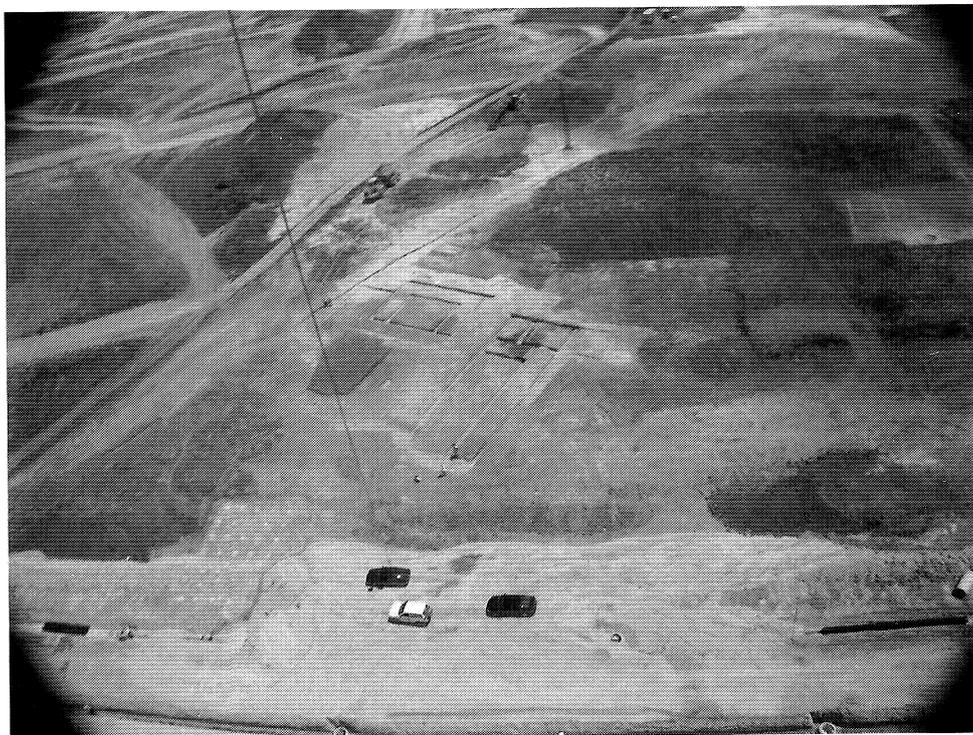


Fig. 2. Vista general del yacimiento de Marituri.

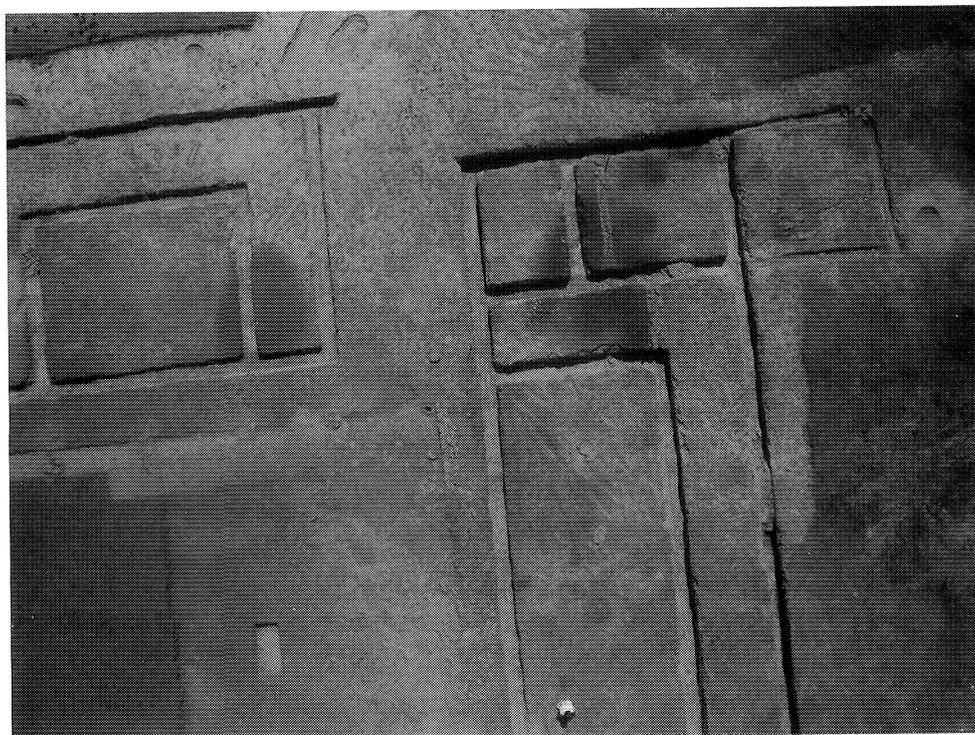


Fig. 3. Vista aérea de los restos de la *mutatio* en la que se aprecian los fondos de cabaña cortados por los muros de la estación.

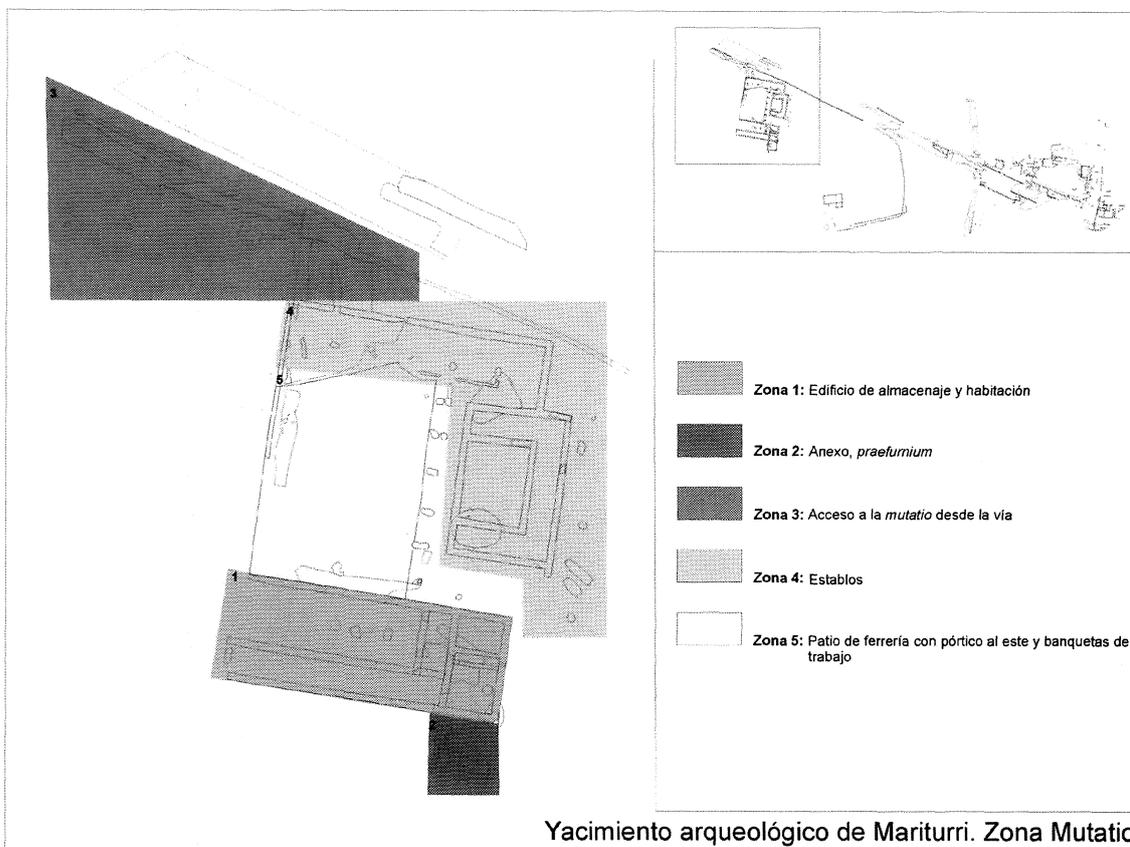


Fig. 4. Planta general de la *mutatio* con sus diferentes zonas.

esta cronología en nuestro entorno geográfico más inmediato (*ibidem*).

Directamente sobre los restos de estas estructuras protohistóricas se construyeron los distintos edificios que componen la *mutatio*, cuyas zanjas de cimentación las cortan de forma evidente en varios puntos (fig. 3). Estas mismas zanjas de cimentación cortan a su vez a otras estructuras semiexcavadas, superpuestas en algún caso a los mencionados «fondos de cabaña». Se trata de tres fosas de planta oval, de hasta 4,50 m de longitud, 0,95 m de anchura y hasta 0,24 de profundidad, en cuyo interior se recuperaron gran cantidad de carbones y, sobre todo, abundantes fragmentos de piedra caliza calcinada. La composición de sus rellenos evidencia que se trata del fondo de pequeños hornos destinados a la obtención de cal, por lo que lo más probable es que fuesen realizados por los propios constructores de la *mutatio*, con la intención de aprovisionarse de este necesario material durante las obras.

La estación se sitúa al pie mismo del paso de la calzada adoptando, como ella, una orientación no-

roeste-suroeste, aunque esta orientación resulta ligeramente divergente con el trazado de la misma. Consta de tres zonas funcionales perfectamente diferenciadas (fig. 4): el edificio de habitación y almacenaje (zona 1), los establos (zona 4) y el patio de forja (zona 5). Además, y para complementar la información disponible abordaremos también la descripción de las estructuras y depósitos documentados en la zona de conexión de la *mutatio* con la vía (zona 3), así como una pequeña construcción (zona 2) anexa al edificio de habitación y almacenaje.

Este último edificio es el que cierra el complejo de la *mutatio* por el sur, tiene una planta rectangular de 26,90 m de longitud máxima por 10,25 m de anchura y su organización interior cuenta con cinco espacios, o habitaciones, delimitados por muros medianeros (fig. 5).

El espacio que denominamos habitación 1 ocupa la zona suroeste de la construcción ocupando la mayor parte de la fachada meridional de la misma. Es un espacio rectangular estrecho, 2,70 m de anchura, y muy largo, 21,30 m de longitud, cuyo acceso prin-

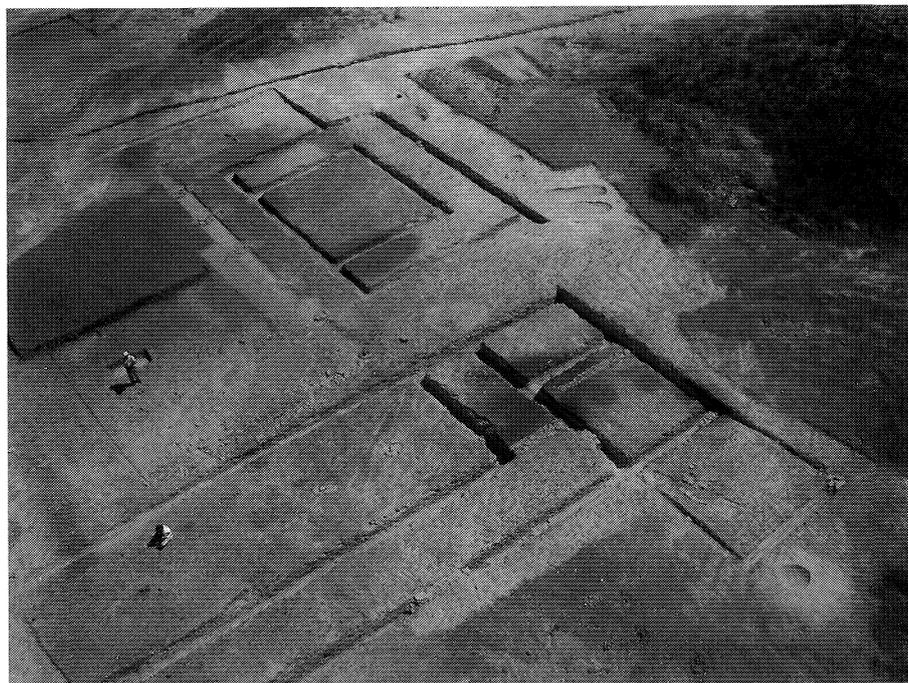


Fig. 5. Vista aérea de la *mutatio*. En primer plano los restos del edificio de habitación y almacenaje.

cial desde el exterior parece haberse situado en uno de sus laterales cortos, el oeste, donde se documentó la presencia de un fragmento del muro cuyas características constructivas, sensiblemente diferentes a las del resto de los muros que lo delimitan, parecen señalar la presencia de un vano. Es posible, no obstante, que esta habitación dispusiese de otras puertas que permitieran comunicarla con el resto de las estancias del edificio, pero el estado de conservación de los restos no permite precisar nada en este sentido.

La segunda estancia de este edificio, la habitación 2, es paralela a la anterior y su fachada septentrional sirve de límite entre esta construcción y el patio de forja. Sus dimensiones son, sin embargo, sensiblemente diversas ya que cuenta con una anchura que duplica a la de la habitación 1 y su longitud, hasta la posición del muro que señalaría la fachada occidental, rondaría los 18 m. En su eje central, y para solventar estructuralmente su mayor luz, esta habitación dispuso de una banda de pies derechos colocados sobre apoyos pétreos, contruidos a base de lajas de caliza y calcarenita. Se documentaron restos de tres de estos apoyos, situados cada tres metros de distancia, por lo que, teniendo en cuenta la longitud de la habitación, cabe suponer que originalmente contaría con cinco. El acceso principal a esta estancia, como en el caso anterior,

se realizaría por su fachada oeste y lógicamente pudo disponer de otros vanos de comunicación interna.

La habitación 3 es la de espacio más reducido dentro del edificio; posee también planta rectangular, aunque orientada perpendicularmente con respecto a las anteriores, y cuenta con una longitud máxima de 5,50 m y una anchura de 2,30 m.

En cuanto a las habitaciones 4 y 5, se trata de nuevo de dos espacios paralelos que conforman el extremo oriental del edificio y en ambos casos presentan planta rectangular. La primera de 4,40 por 5,40 m y la segunda de 4,40 por 3 m.

Todos los muros que configuraban la estructura de este edificio, incluidos los medianeros, contaban con una anchura próxima a los 0,60 m y se encontraban ejecutados a base de bloques tabulares de caliza y calcarenita escasamente trabajados y trabados con un mortero arcilloso. Todos ellos, también, disponían de sólidas cimentaciones de hasta 0,75 m de profundidad, circunstancia que no resulta nada frecuente en la arquitectura romana de nuestro entorno. Este hecho unido a la gran cantidad de fragmentos de adobes recuperados durante la excavación del patio de forja y a la propia disposición estructural del edificio, nos llevan a proponer la existencia de un segundo piso, algo que, como veremos, resulta habitual en otras estancias de este tipo.



Fig. 6. Vista aérea de la *mutatio*. En primer plano la zona de establos.

A este edificio principal se le añadió, en un momento que desgraciadamente no podemos situar desde el punto de vista cronológico, una nueva habitación, la que denominábamos anexo (zona 2) y que se adosa a su fachada sur justo en la esquina suroeste. Es una habitación de planta prácticamente cuadrada, aunque con alguna deficiencia de trazado, de 5,90 por 6 m de perímetro externo. Los tres muros que la configuran contaron con un basamento compuesto también por lajas de calcarenita y alguna de caliza pero se trata de piezas de menor tamaño y espesor que las utilizadas en la construcción original. La anchura de estos muros es de sólo 0,45 m y la profundidad de su zanja de fundación no supera en este caso los 0,20 m. En su interior, junto al muro que cierra la estancia por el oeste, se documentó la base de una estructura circular de entorno a 2 m de diámetro. Esta estructura está constituida por un muro perimetral de 0,25 m de anchura, levantado a base de piedras ligadas entre sí con gran cantidad de arcilla, y una superficie interna plana compuesta por una capa de arcilla y piedras, todo ello con evidentes muestras de calcinación.

Tanto por la técnica constructiva, como por la anchura de los muros, cabe atribuir a este mismo momento constructivo la elevación de un nuevo «muro» entre las habitaciones 4 y 5, muro que sustituiría al medianero original y tiene la particu-

laridad de no cerrar por completo estos espacios, dejando un hueco entre ellos en su extremo occidental.

La zona de establos (fig. 6) se compone de dos espacios diferenciados: uno estrecho y alargado que se prolonga a lo largo de toda la fachada septentrional de la estación, y otro de planta rectangular menos pronunciada que ocupa la zona central de la fachada este de la misma.

El primero de estos espacios se encuentra delimitado al norte y al este por los muros de cierre de la estación, construcciones conservadas en algunos tramos y que cuentan con una anchura de 0,60 m y una zanja fundacional de sólo 0,27 m de profundidad, lo que evidencia que sus alzados serían de escasa altura. El muro de la fachada norte cuenta, además, con un pequeño portillo, de 0,40 m de anchura, que permitiría acceder directamente a este primer espacio ganadero desde la calzada. En su interior se desarrolla una estructura compuesta por un pequeño zócalo, paralelo a la fachada norte y de sólo 0,28 m de anchura, ante el que se disponen hasta cinco apoyos de forma, más o menos circular, separados entre sí por cuatro espacios que oscilan entre los 3,50 y los 4 m de anchura. La debilidad de las estructuras comentadas hacen obligatorio considerar que sus alzados fuesen exclusivamente lígneos y que su función fuese simplemente la de crear un cobertizo de poco

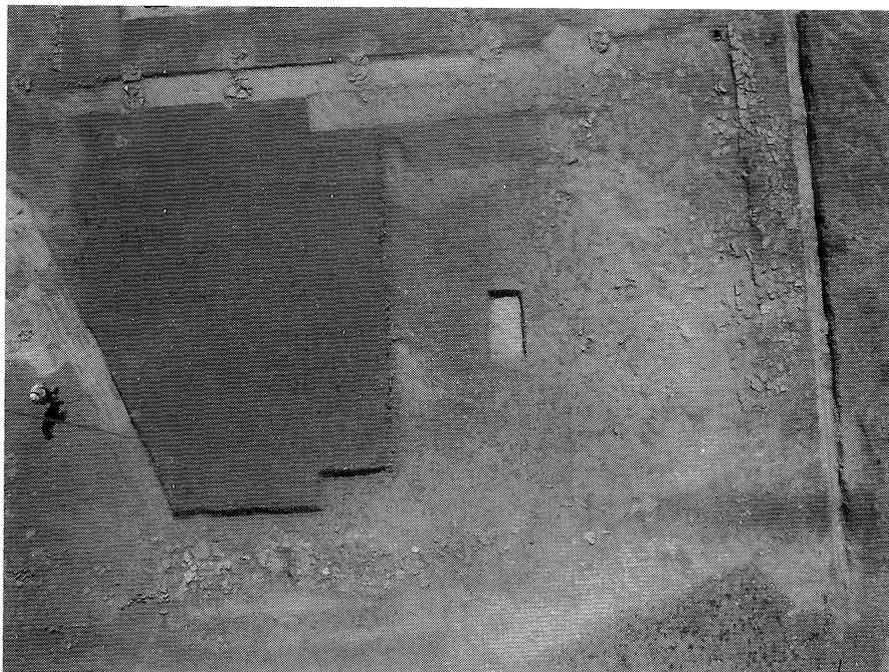


Fig. 7. Vista aérea del patio de forja.

más de 1,50 m de anchura para proteger pesebres y abrevaderos.

La segunda de las construcciones que asociamos a los establos es de planta rectangular y presenta unas dimensiones máximas de 14,90 m de longitud por 10,10 m de anchura, contando también con muros de 0,60 m de anchura compuestos por lajas de calcarenita y caliza. En este caso las zanjas de cimentación de los muros alcanzan profundidades que rondan los 0,40 m, lo que indica una función estructural más importante ya que debían sostener una techumbre. A nivel interno, esta construcción se organiza entorno a un pequeño patio central, de 7,70 por 6,15 m, rodeado en tres de sus lados por un espacio en forma de U de 2,40 m de anchura. En la esquina sureste de este edificio se observa una pequeña prolongación, de sólo, 0,75 m, que interpretamos como un soporte constructivo para la colocación de un portón, ya que en este punto se abre un amplio corredor entre los establos y el edificio de habitación y almacenaje que serviría de entrada a la estación desde el este.

El espacio que denominamos patio de forja (zona 5) se configura como un espacio rectangular de 21,50 m de longitud y 18,50 de anchura, limitado al oeste por el muro de cierre de la estación, al norte y este por las instalaciones ganaderas y al sur por el edificio de habitación y almacenaje (fig. 7). El lado

oriental del patio se encuentra ocupado por un pasillo porticado de 1,50 m de anchura que lo comunica con la zona de establo, pórtico que esta sustentado por seis apoyos, alguno de ellos doble, separados entre sí por espacios regulares de 2,50 o 3 m de anchura.

Los laterales sur y oeste, por su parte, estaban ocupados por dos estructuras rectangulares que, teniendo en cuenta su posición y morfología, interpretamos como los bancos de trabajo de forja.

El banco situado en el lado meridional, el mejor conservado, se adosa al muro norte del edificio de habitación y almacenaje, cuenta con una anchura de 1,50 m y conserva hasta tres hiladas de su alzado, con una altura máxima de 0,16 m. Se trata de una estructura maciza, aparejada con lajas de caliza y calcarenita unidas simplemente con arcilla y de la que conservamos únicamente 12,80 m de longitud, ya que ha desaparecido parcialmente en su esquina oeste como consecuencia de la erosión y las recientes remociones de tierra. No obstante, en esa zona límite de conservación pudo documentarse una estructura oval delimitada por lajas de piedra dispuestas verticalmente, muy deteriorada y asentada parcialmente sobre este banco, que por su morfología cabe identificar con un horno de forja (Serneels, V., Merluzzo, P. y Leroy, M., 2004, p. 87). Junto al extremo contrario del banco se recuperó un grueso

bloque de caliza blanca y de forma oval que presenta una cara superior prácticamente plana. Su tamaño, su morfología y también el contexto en el que apareció nos hacen plantear la posibilidad de que dicho bloque se trate en realidad de un yunque de la forja, muy similar por lo demás a algún ejemplar documentado en la Galia (Mangin, M., Faivre, A. y Fluzin, P., 2004, p. 95).

El banco de trabajo del lateral oeste se conserva de forma muy precaria al ser ésta la zona de la estación más fuertemente afectada por la erosión. En cualquier caso, en el tramo conservado, de 10,50 m de longitud, presenta características constructivas idénticas a la apuntadas para el otro banco, aunque su anchura es algo mayor alcanzado los 2 m.

Todas estas estructuras delimitan un patio central de 20 m de longitud y 13,50 m de anchura, espacio que fue excavado en la roca formando una pequeña cubeta y dejando al pórtico oriental y a los bancos de trabajo a una cota más elevada. Esta cubeta se encontraba colmatada por una UE caracterizada por un marcado color rojizo fruto de la oxidación de la cantidad de elementos de hierro acumulados en la misma y característico de los denominados «workshop floor» o «sol d'atelier». Este tipo de depósitos contiene gran cantidad de escorias, desechos y objetos metálicos que proporcionan una información muy importante sobre la actividad del taller, pero que en muchos casos pasarían desapercibidos si se emplease una metodología de excavación y documentación tradicional. Con la intención de solventar este problema, para la excavación de este «suelo de forja» utilizamos un protocolo de trabajo basado en el propuesto por la Historical Metallurgy Society (McDonnell, G. y Starley, D., 2002; Bayley, J., Dungworth y Paynter, S., 2001, p. 5 y ss.), que consistió en dividir en cuadros de 1 por 1 m la superficie del suelo del taller y tomar una muestra de 1 litro de la tierra de cada uno de ellos. La intención de este protocolo no era otra que la de recuperar una muestra significativa y extrapolable de las diferentes escorias, en algunos casos microscópicas (Starley, D., 1995), que formaban dicho suelo, escorias que han sido recuperadas posteriormente en el laboratorio con la ayuda de imanes. Desde esta información básica las posibilidades de análisis son variadas, pero requieren en muchos casos de un lento proceso en el que nos encontramos ahora. No obstante, y como primer paso, el peso de la muestra de escoria recuperada en los diferentes cuadros se ha introducido en un SIG, lo que nos ha permitido precisar el número de puestos de forja y su situación dentro del patio.

Además de recoger la muestra, la tierra restante de cada una de los cuadros fue cribada magnética-

mente, con la ayuda de potentes imanes, cribado que tenía por objeto la recogida exhaustiva de todos los elementos metálicos contenidos en la unidad. La intención última de este costoso proceso no es otra que poder determinar qué tipo de objetos producía la forja y tratar de reconstruir, aprovechando la presencia de desechos, el proceso de fabricación de los mismos, tarea que hemos iniciado y sobre la que incidiremos en su momento.

El sector exterior de la *mutatio* que denominamos zona 3, se sitúa al noroeste de la estación y sirve de transición entre ésta y la vía. Aquí, además de parte de los pavimentos que permitían comunicar la vía con la estación, se documentó la presencia de una atarjea semisubterránea que drenaba la fachada norte de la estación, drenaje que aprovechaba el cambio de pendiente que se produce en este punto para evacuar las aguas hacia el oeste. Este conducto estaba construido a base de grandes lajas de caliza y conservamos hasta 18,80 m de su recorrido, parte del cual aprovechaba una de las zanjas topográficas de la vía. El interior de la atarjea se encontraba colmatado por un depósito de tierra muy oscura y compacta en la que se recuperaron algunos restos cerámicos y sobre todo materiales procedentes de la forja, entre los que destacan la gran cantidad de escorias, especialmente de los característicos «fondos de forja» de morfología semiesférica. La presencia de estos «fondos de forja» indica que la actividad metalúrgica todavía funcionaba, por lo que puede deducirse que la amortización de este elemento de drenaje se produjo con anterioridad al abandono y saqueo de la estación.

Inmediatamente al sur de la atarjea, junto a la esquina noroeste de la estación, se documentó la presencia de una amplia cubeta de planta muy irregular excavada en los niveles geológicos con una profundidad media de 0,40 m. Como en el caso de la atarjea, su interior se encontraba colmatado por un depósito, mucho menos compacto y de coloración variable, en cuya composición destacan también por su gran cantidad los elementos relacionados con la actividad metalúrgica desarrollada en el patio de la estación. En este caso, además, junto al abundante polvo metálico que se recuperó igualmente con la ayuda de imanes, llama la atención la marcada escasez de escorias propiamente dichas frente a los numerosos fragmentos y objetos de hierro que aparecen elaborados o semielaborados. Esta peculiaridad nos obliga a contemplar la posibilidad de que en realidad no se trate de un simple basurero, sino de una acumulación intencionada de desechos que, en momentos de escasez de materia prima, pudieran ser reciclados, algo que se ha planteado ya en algu-

nas ocasiones a la hora de interpretar depósitos semejantes (Serneels, V., Merluzzo, P. y Leroy, M., 2004, p. 106).

La última estructura de esta zona exterior a la que cabe hacer referencia es un muro situado en el extremo más occidental del área excavada, y que también aprovecha la zanja topográfica de la vía como caja de cimentación. En cuanto a sus características constructivas no difiere mucho de las descritas en la *mutatio* y en lo que se refiere a su función, habida cuenta que se trata de un muro aislado y completamente alineado con la vía, parece haber servido únicamente como contención y protección de la estructura constructiva de la misma, ya que en este punto se producía también el desagüe de la atarjea comentada antes.

Las construcciones de la estación, como comentábamos antes, fueron objeto de un profundo expolio de sus materiales constructivos, expolio que sólo desechó algunos fragmentos de muro a nivel de cimientos, algunos adobes y ladrillos de revestimiento rotos, así como las piezas pequeñas de piedra del interior de los muros. Este profundo saqueo hubo de producirse forzadamente de forma inmediata al abandono de la estación, puesto que ningún elemento material de los recuperados en el entorno permite suponer una prolongada frecuentación de este lugar.

### ¿POR QUÉ UNA *MUTATIO*?

A pesar de que se trata de un tema de investigación que ha suscitado un gran interés en fechas recientes<sup>2</sup> siguen sin ser muchas las estaciones viarias que han sido objeto de excavaciones arqueológicas lo suficientemente extensas como para poder definir y comprender con precisión los diferentes elementos que las constituían<sup>3</sup>. No obstante, y desde los datos

<sup>2</sup> En los últimos años los trabajos de investigación dedicados al *cursus publicus* y sus infraestructuras de servicio se han visto notablemente incrementados y son muy numerosos los artículos y monografías publicados que tienen que ver con este tema, baste citar como ejemplo los trabajos de S. Crogiez (1990 A y B), E.W. Black (1995), R. Chevallier (1997), L. Di Paola (1999), A. Kolb (2000), C. Corsi (2000 A y B) o C. Walther (2001).

<sup>3</sup> En las páginas que siguen haremos referencia a buena parte de las estaciones viarias para las que disponemos de una información arqueológica suficiente pero, desgraciadamente, ninguna de ellas pertenece al ámbito hispano, para el que las referencias bibliográficas a estaciones de este tipo son muy raras. De hecho, hasta el momento sólo hemos podido encontrar dos construcciones para las que se ha planteado la posibilidad de identificarlas con sendas *mutationes*. Se trata de las situadas en la Quinta de Santa Maria de Ervamoira (Guimaraes, G., 1998, p. 205 y ss.), en el Vale do Cõa, y en Bouça da Mó en la Serra do Gerês, si bien la escasa información disponible sobre sus restos nos impide utilizarlas como referencia tipológica.

actuales, autores como R. Chevallier (1988, pp. 62 y ss.; 1997, pp. 283 y ss.) o C. Corsi (2000 A, pp. 245 y ss.) han propuesto el reconocimiento de una serie de rasgos caracterizadores que permitirían reconocerlas, tanto desde el punto de vista topográfico como del arqueológico, si bien siempre teniendo en cuenta las ya mencionadas dificultades que pueden presentarse a la hora de discernir si nos encontramos ante una *mansio*, una *mutatio* o simplemente una estación de carácter privado.

Estos rasgos característicos pueden agruparse en dos categorías bien definidas: una primera compuesta por argumentos de carácter espacial, es decir por todas aquellas circunstancias estratégicas derivadas de la posición geográfica de la estación, y una segunda en la que se tienen en cuenta los rasgos tipológicos de la misma, rasgos que tienen que ver con la organización de las construcciones, su funcionalidad e, incluso, con algunas cuestiones constructivas.

Los dos autores mencionados coinciden en señalar, como primer argumento espacial, que la posición de estas estaciones debe ajustarse a las necesidades del servicio al que atienden, o lo que es lo mismo deben acomodarse a unas distancias medias existentes entre las diferentes estaciones. Estas distancias medias se han podido establecer gracias a fuentes tan detalladas como el denominado *Itinerarium Burdigalense* o *Hierosolymitanum* (O. Cuntz, 1929) y, también, gracias a constataciones arqueológicas, aunque las propuestas realizadas por los diferentes autores que han abordado el tema presentan algunas diferencias. Así, para Chevallier (1997, p. 283) las *mutationes* se distanciarían normalmente entre 7 y 12 millas romanas, 10,360 - 17,760 km utilizando un valor de milla medio, mientras que las *mansiones* lo harían entre 20 y 24 millas, equivalentes a 29,600 y 35,520 km respectivamente. No obstante, Chevallier comenta la posibilidad de que estas distancias podrían variar en función de las dificultades orográficas del terreno, reduciéndose en zonas de topografía complicada. Por su parte Lorenzo Quilici, en su estudio sobre las vías entre Roma y el Lacio (1990, p. 92 y ss.), propone intervalos algo más variables, que para el caso de las *mutationes* se situarían entre las 5 y las 12 millas, valores correspondientes a 7,400 y 17,760 km, y las *mansiones* cada seis u ocho *mutationes*, lo que equivaldría a valores mínimos de entre 44,400 y 59,200 km y máximos de entre 106,56 y 142,08 km. Los valores máximos, no obstante, se darían, tanto para *mutationes* como para *mansiones*, únicamente en zonas escasamente pobladas.

En nuestro caso, y gracias de nuevo a la información proporcionada por el Itinerario de Antonino,

contamos con algunos puntos de partida suficientemente significativos como para abordar la cuestión de la adecuada posición topográfica de la *mutatio* con respecto al servicio de posta. Concretamente, la estación de Mariturri se situaría entre dos *mansiones* de las mencionadas por el Itinerario: *Beleia* (It. Ant. 454.8) y *Suessatio*<sup>4</sup> (It. Ant. 454.9).

Sobre la identificación de la primera de ellas con el denominado *oppidum* de Iruña existe actualmente unanimidad entre los investigadores<sup>5</sup> y, además, la distancia que la separa de la *mansio* anterior, *Deobriga* (It. Ant. 454.7)<sup>6</sup>, coincidiría prácticamente de forma exacta con las 15 millas, o 22,20 km, señaladas por el Itinerario.

Con respecto a la distancia que separa a *Beleia* de *Suessativm*, el Itinerario nos proporciona una distancia de 7 millas, equivalentes a 10,36 km, distancia que desgraciadamente no se ajusta con exactitud a ninguna de las posibles ubicaciones propuestas hasta el momento. Las posturas historiográficas al respecto han variado sustancialmente habiéndose manejado ubicaciones como la de la cercana Armentia (L. Prestamero, 1900, pp. 305 y ss.), Zuazo de Vitoria (F. Coello, 1875, pp. 5 y ss.), el propio *oppidum* de Iruña (A. Blázquez y C. Sánchez Albornoz, 1918, p. 6) y, más recientemente, Arcaya (C. García Merino, 1975, p. 211; J.A. Abásolo, R. Loza y A. Sáenz de Buruaga, 1983, pp. 427 y ss.) o el desaparecido yacimiento de Salbatierrabide (E. Gil, 1997, p. 32) situado dentro del actual casco urbano de la ciudad de Vitoria. Son precisamente estas dos últimas posibles ubicaciones las únicas que todavía se encuentran en discusión, mientras que el resto son insostenibles como hipótesis en la actualidad.

A nivel argumental, la discusión histórica sobre una u otra ubicación se ha centrado en la perduración cronológica de ambos yacimientos, ya que hasta hace pocos años el asentamiento romano de Arcaya no presentaba elementos materiales suficientes que garantizaran su pervivencia en época tardorromana (*ibidem*). En la actualidad, y gracias a trabajos

de urgencia efectuados en dicho asentamiento entre 1995 y 1997 (P. Sáenz de Urturi y R. Loza, 1999, pp. 331 y ss.), sabemos que la población de Arcaya ha permanecido ocupada desde época romana hasta nuestros días, aunque lógicamente con diferentes grados de intensidad según las épocas.

Desechado este argumento cronológico, la única posibilidad de argumentar a favor de una u otra ubicación pasa, a nuestro juicio, por comprobar las distancias que las separan de *Beleia* aprovechando, de paso, nuestro conocimiento actual del trazado de la vía. La distancia en el caso de Salbatierrabide alcanza un valor máximo de 8 km y de hasta 11,80 km para el caso de Arcaya, lo que traducido a millas supone que el asentamiento de Salbatierrabide se situaría a tan sólo 5,4 millas de *Beleia*, mientras que el de Arcaya se encuentra a 7,97, es decir prácticamente a 8 millas romanas. Tratándose de *mansiones* parece más lógico optar por la opción más distante y explicar el desfase con respecto a lo indicado en el Itinerario de Antonino aludiendo a las habituales oscilaciones detectadas en las distancias proporcionadas por esta fuente<sup>7</sup>.

Otro argumento que abogaría por esta identificación Arcaya-*Suessatio* es la propia ubicación de Mariturri y su *mutatio*, ya que no creemos que pueda atribuirse a la casualidad el hecho de que fuese construida, con un margen de error mínimo, justo a medio camino entre *Beleia* y Arcaya-*Suessatio*, es decir a 4 millas de cada una de estas estaciones principales. Esta posición central, además, permite corroborar que nos encontramos ante una estación secundaria, una *mutatio*, estratégicamente situada para atender de la forma más operativa al tránsito de los correos y viajeros entre las dos *mansiones* (R. Chevallier, 1988, p. 64). Por otra parte, esta posición central cumpliría a la perfección con el principio de «lieu géométrique», propuesto por Chevallier a la hora de localizar este tipo de estaciones (1997, p. 283).

Una cuestión conexas con el tema de las distancias entre las diferentes estaciones alavesas que venimos tratando, es la escasa distancia que las separa, sobre todo si tenemos en cuenta los valores medios antes propuestos. La explicación de esta poco frecuente proximidad no puede atribuirse en este caso a cuestiones de relieve topográfico, por lo que quizás, y utilizando a la inversa el comentario

<sup>4</sup> La denominación que utilizamos aquí es la que aparece en el propio Itinerario, si bien teniendo en cuenta las menciones que sobre la misma población hacen Ptolomeo (2.6.64) el Ravenate (318.6) o incluso un epígrafe (E. Albertini, 1911, 405) la denominación correcta sería *Svestasivm* o *Suestativm* (M.A. Magallón, 1997, p. 215).

<sup>5</sup> No ha sido, sin embargo, la única propuesta de identificación, habiéndose manejado concretamente la identificación con Estavillo. Sobre la problemática historiográfica en general puede consultarse el trabajo de De Miguel (1991-1992, pp. 337 y ss.).

<sup>6</sup> En la actualidad parece fuera de toda duda la identificación de esta *mansio* con el asentamiento burgalés de Arce Mirapérez, donde recientemente se ha evaluado su extensión en más de 240.000 metros cuadrados (J. Nuñez, 2003, p. 37).

<sup>7</sup> Chevallier (1997, p. 283) comenta en su obra más reciente que las indicaciones de distancias proporcionadas tanto por los miliarios como por los Itinerarios no son sino aproximativas y que una indicación de 10 millas puede corresponder en realidad a una distancia real comprendida entre 9,5 y 10,5 millas.

argumento de Lorenzo Quilici (1990, p.92), cabría pensar que entre *Beleia* y *Tullonio* (It. Ant. 455.1), tercera *mansio* alavesa situada también a 7 millas de *Suessatio* según el Itinerario, se daba una especial concentración poblacional y, quizás también, un intenso tráfico de personas y mercancías.

Tanto Chevallier como Corsi coinciden igualmente en señalar un segundo argumento básico a la hora de situar y reconocer espacialmente este tipo de estaciones viarias, su relación directa con un punto de encuentro con otras vías. Aspecto que en nuestro caso queda perfectamente comprobado por la confluencia del trazado de la XXXIV con una vía secundaria con dirección Norte-Sur, cruce que se produce en el centro del yacimiento y que delimita el espacio ocupado por la *mutatio* y el recinto ganadero del área en la que se desarrolló el hábitat durante las etapas más avanzadas del *vicus*. La elección de los cruces de caminos para la implantación de las estaciones, como muy bien señala Cristina Corsi (2000 A, p. 245 y ss.), no respondía únicamente a evidentes razones de índole circulatorio, sino también a que: «Presso gli incroci erano localizzati anche molti dei mercatì, alcuni preesistenti alla stazione, altri strutturatisi proprio in funzione di questa, soprattutto perché una stazione rappresenta un importante luogo di consumo ed un'ottima piazza dove proporre mercanzie alla clientela di passaggio» (*ibidem*, p. 246). Estas ventajas estratégicas supusieron que en muchas ocasiones (R. Chevallier, 1997, p. 282) en estos cruces surgiese también un *vicus*, hábitat que podía ser preexistente o bien surgir al amparo de la estación, como parece ocurrir en nuestro caso.

Un nuevo punto de encuentro entre la opinión de ambos autores a la hora de caracterizar las estaciones viarias sería la existencia de pasos obligados, normalmente forzados por la presencia de accidentes geográficos, contigüidad topográfica que adquiere proporciones muy significativas si coincide con la presencia de un puente o un vado. En nuestro caso se trata de un vado, mediante el cual la vía principal atravesaba el cauce del río de Mariturgi. Este río en la actualidad no es más que un pequeño arroyo que representaría una dificultad mínima para el trazado de una vía como la que tratamos, pero nuestros datos estratigráficos evidencian que esto no ha sido siempre así y que tanto su cauce como su corriente alcanzaron en algunos momentos una entidad mayor. De hecho, el río llegó en ocasiones a inundar zonas ocupadas por las estructuras de habitación del *vicus* cortando la estratigrafía precedente y acumulando sobre ella un potente depósito geológico, que en algunos puntos llega a superar el metro de espesor.

El paso de este río cubriría también otra de las

condiciones necesarias a la hora de posicionar una de estas estaciones, como es la necesidad básica de disponer de recursos hídricos suficientes para abastecerla. No obstante, en el caso de Mariturgi el río no fue la única fuente de abastecimiento hidráulico ya que como hemos podido comprobar arqueológicamente en época romana se explotó también el nivel freático existente en la zona mediante la construcción de pozos de gran entidad.

Centrándonos ya a las cuestiones de carácter topológico, Chevallier insiste sobre una circunstancia absolutamente básica: las estaciones viarias se componen de construcciones de funcionalidad diversa normalmente agrupadas en un único recinto o edificio, funcionalidad que, como en el caso de la primera premisa de ubicación espacial de las estaciones, debe ajustarse las necesidades del servicio que prestaban.

Teniendo en cuenta este principio, tanto Chevallier como Corsi coinciden de nuevo en señalar que un elemento que comparten la gran mayoría de las estaciones reconocidas con seguridad es el de poseer un patio porticado<sup>8</sup> capaz de acoger los carros, patio en torno al que se organizan el resto de las áreas funcionales y edificios de la estación. Entre los elementos básicos, se debe reconocer una zona destinada a albergar los caballos y bueyes adscritos al servicio, los denominados *stabula*, y otras dedicadas a habitación y a almacenes para el forraje. Lógicamente, el tamaño y la variedad de estas instalaciones no son lo mismo si nos referimos a una *mansio* o a una *mutatio*, ya que una *mansio* (G. Humbert, 1877-1919, p.1656) debía de contar con un mínimo de cuarenta caballos e instalaciones adecuadas para albergar a los viajeros durante la noche, mientras que una *mutatio* contaba únicamente con veinte animales y sus dependencias de habitación se limitarían en principio a dar cobijo al encargado de la estación denominado *praepositus*, a los palafreneros llamados *muliones* y a los artesanos, *artifices*, encargados de ejecutar las diferentes reparaciones.

Además de estas instalaciones básicas para el servicio del *cursus publicus*, las *mansiones* y *mutationes* podían disponer de otro tipo de instalaciones, como edificios termales, que lógicamente se asociarían fundamentalmente a las *mansiones*, o talleres artesanales, entre los que destacan los talleres metalúrgicos, cuya presencia en muchas de las estaciones conocidas ha llevado a algunos autores a proponer su relación directa con el servicio oficial. Y es que,

<sup>8</sup> Además de Chevallier y Corsi, otros autores como Drury (1982, pp. 110 y ss.) inciden en esta cuestión señalando que una de las características que definiría a este tipo de edificios es la de poseer un gran patio.

como señala C. Corsi (2000, p. 252), «é evidente che le facilitazioni nel trasporto delle materie prime e nello smistamento dei prodotti finiti, la possibilità di vendere alcuni di questi prodotti al minuto y la presenza di una nutrita committenza per le riparazioni, rendevano una stazione un luogo privilegiato per l'impianto di una officina con forno per l'estrazione e la lavorazione dei metalli».

Una última circunstancia que es necesario reseñar tiene que ver con las características constructivas de las estaciones de las que, hasta el momento, tenemos una suficiente documentación arqueológica. Nos referimos al hecho, igualmente destacado por C. Corsi, de que por lo general, y atendiendo a los datos estratigráficos, estas estaciones se reconstruyen con dos pisos de altura, siendo el piso bajo de mampostería y el superior de estructura lúnea. No obstante, y como lo hacíamos anteriormente en las cuestiones referidas al porte de las construcciones que formaban parte de las estaciones, cabría establecer también algunas diferencias entre ellas. Así, las estaciones de primer orden, como por ejemplo las del Pequeño y Gran San Bernardo, *mansiones* de *Alpis Graia* y *Summus Poeninus* respectivamente (R. Mollo Mezzena, 1995, pp. 173 y ss.), son reconstruidas con dos pisos en todo su conjunto, pero estaciones de menor entidad como la descubierta en *Vindolanda*, junto al paso de la vía fortificada denominada Stanegate (R., Birley, 1977; p.44 y ss.; R. Chevalier, 1997, p. 193), parece que únicamente dispusieron de doble altura en alguna de sus instalaciones.

Las construcciones que atribuimos a la *mutatio* de Mariturri ocupan un espacio de poco más de 1080 m<sup>2</sup>, de los cuales casi 400 estarían ocupados por el patio<sup>9</sup>. No obstante, cabe suponer que los laterales sur y oeste, donde se sitúan las banquetas de trabajo de la forja, recibiesen algún tipo de cobertura lo cual reduciría algo su amplitud, aunque dicha reducción no afectaría a su capacidad de albergar carros en caso de que resultase necesario. Otro aspecto de interés en este mismo sentido reside en los accesos a estos patios, accesos que para R. Chevalier (1997, p. 284) deben ser lo suficientemente amplios como para permitir el paso de los vehículos sin dificultad. En nuestro caso conservamos dos posibles entradas al patio, el estrecho portillo abierto al

lado norte y la amplia abertura de la fachada este, la primera no permite el paso de carruajes y la segunda parece destinada únicamente al acceso a los establos puesto que, si tenemos en cuenta la diferencia de cota existente entre esta parte de la estación y el suelo del patio, no parece la más adecuada para el tránsito de carruajes hacia el mismo. Es por ello que necesariamente hubo de existir otra entrada adecuada para tal fin y su posición más lógica parece ser la esquina noroeste del patio, lugar en el que además conservamos parte de su pavimentación, pero desgraciadamente no es posible confirmar plenamente su existencia debido a que se trata de la zona más afectada por las recientes remociones de tierra.

Las instalaciones destinadas a los animales ocuparían prácticamente 290 m<sup>2</sup>, superficie de la que 143 estarían destinados al establo y el resto al pequeño cobertizo que albergaría los pesebres y abrevaderos. En cuanto al establo, y desde el punto de vista tipológico, debe señalarse que este tipo de instalaciones presentan morfologías muy variadas (P. Morris, 1979; J.J. Rossiter 1978), pero la edificación que nos ocupa parece bastante adecuada a tal fin al organizarse en torno a un pequeño patio interior que le proporcionaría la iluminación y la ventilación necesaria. Como curiosidad cabe señalar, además, que la anchura del establo, de 2,40 m, coincidiría con las recomendaciones que nos proporciona Paladio en su *De re rustica* (I, XXI) a la hora de proporcionar espacialmente este tipo de instalaciones ganaderas.

El edificio destinado a almacén y residencia tendría, como comentábamos en la descripción, dos pisos de altura de los cuales el inferior estaría levantado en mampostería y el superior contaría con una estructura de madera y paños de adobe. En cuanto a la función de las diversas dependencias de la planta baja, parece obvio señalar que las denominadas habitaciones 1 y 2, por su tamaño y morfología, serían las más apropiadas para dar cabida a los forrajes y granos, *horrea*, destinados a la alimentación de los animales, aunque la denominada habitación 2 pudiese, por su amplias dimensiones, servir incluso de «cochera» para los carruajes en alguna ocasión. El resto de las habitaciones de esta planta inferior cabe suponer que formaban parte ya de las destinadas a albergar la *familiae praesunt* (C. Th. VIII, 5, 55), es decir al equipo de funcionarios, artesanos, y esclavos públicos (G. Humbert, 1877-1919, p. 1653) encargados del buen funcionamiento de la estación. Habida cuenta del nivel de conservación de los restos resulta difícil proponer alguna relación funcional para estas habitaciones, salvo quizás para la número 3 que, por sus dimensiones y posición central en la distribución espacial del edificio, parece la más

<sup>9</sup> Hace algunos años I. Caruana (1996, p. 352) recogía en un cuadro las dimensiones máximas de media docena de estaciones británicas bien conocidas ordenadas de mayor a menor. La comparación de las dimensiones de la *mutatio* de Mariturri con este grupo de estaciones permite situarla entre las de «talla»pequeña, si bien superaría a edificaciones como las de Wall o la mencionada de Vindolanda. Algo similar puede decirse del tamaño del patio, dimensión que también recoge Caruana en su mencionado cuadro.

oportuna para colocar la necesaria caja de escalera que comunicase con la segunda planta del edificio. No obstante, toda esta zona de la construcción sufrió una importante remodelación en una fase avanzada, coincidiendo con la construcción de la dependencia extramuros que denominamos anexo. Este anexo es una construcción de un único piso, como evidencia la menor profundidad de las zanjas de cimentación de sus muros, pero su característica más destacable es la presencia en su interior de los restos de una estructura circular, de aproximadamente 2 m de diámetro, con abundantes huellas de calcinación en la arcilla de su base, estructura que, si atendemos a las dimensiones de la propia habitación, parece desmesurada para ser un simple hogar o cocina. Es por ello que planteamos la posibilidad de reconocer en esta estructura la base de un gran horno, un *praefurnium*, que, además de servir de fogón doméstico, estuviese encargado de proporcionar aire caliente a toda esta zona del edificio. De hecho, entre los restos constructivos recuperados destacan numerosos fragmentos de ladrillo de revestimiento uno de los cuales presenta una pequeña protuberancia semiesférica que permitiría la creación de una cámara de aire, lo que evidencia que el edificio poseyó alguna o algunas habitaciones provistas de calefacción y, por mera cuestión de proximidad, parece lógico identificarlas con las que denominamos 4 y 5. Creemos, además, que en esta fase estas dos habitaciones pudieron estar unificadas en una sola, mediante la eliminación del muro medianero y la construcción de una nueva estructura, paralela a la eliminada, a apenas 0,50 m de distancia. Esta nueva estructura tiene la peculiar característica de no cerrar por completo el espacio, lo que unido a una factura deficiente y a una anchura sensiblemente inferior a la de los muros de la fábrica original, nos hace plantearnos sino se trata en realidad de un simple zócalo donde apoyar un pie derecho que sujetase la estructura superior y la tablazón de un suelo falso bajo el que circularía el aire caliente, completando, de esta forma, el sistema de calefacción parietal. Esta propuesta daría una respuesta, cuando menos lógica, a la mencionada peculiaridad de que el citado muro no cerrase por completo los espacios de las primitivas habitaciones 4 y 5.

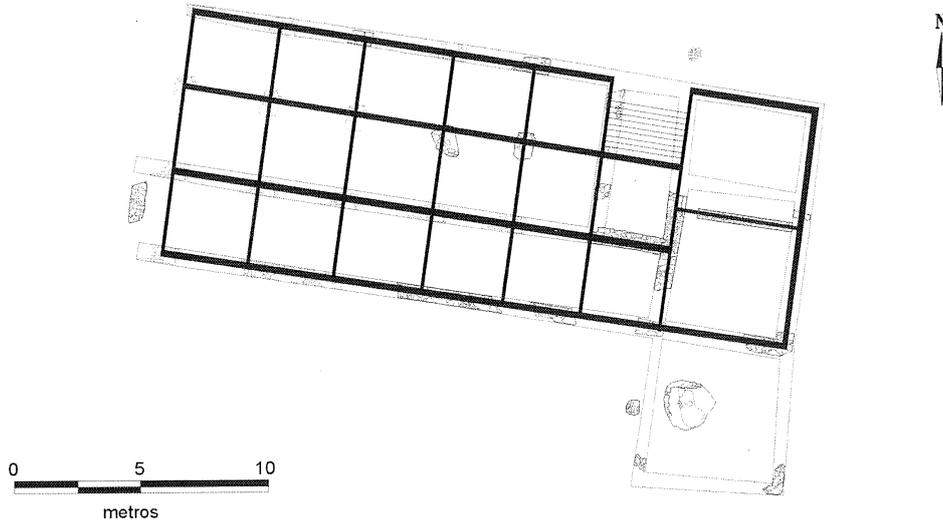
El piso superior hubo de albergar necesariamente las dependencias destinadas al descanso de los funcionarios de la estación, los denominados *cubicula*, además de otras posibles dependencias de función diversa, separadas forzosamente entre sí, como señala también Corsi (2000, p. 248) para otras estaciones conocidas, por tabiques y estructuras de madera. Independientemente de la naturaleza material

de estas divisiones internas del piso superior, no cabe duda de que la distribución espacial se encontraba forzosamente mediatizada por la organización estructural del piso inferior, lo que nos permite realizar algunas especulaciones sobre su organización. En ella, y teniendo en cuenta la posición de los muros maestros y apoyos estructurales correspondientes al espacio ocupado por los *horrea* que identificábamos como dependencias 1 y 2, puede distinguirse claramente una división tripartita del piso superior que se desarrollaría sobre dichas habitaciones, división que por otra parte coincide, obviamente no de forma gratuita, con la equidistancia de los diferentes elementos portantes del piso bajo cada 3 m. Esta organización estructural unida a las dimensiones del propio espacio interior del edificio, que tampoco de forma casual mide 9 m de anchura, permite proponer la existencia de dos filas de cinco *cubicula*, cada uno de ellos de 3 por 3 m (figs. 8 y 9), separados por un pasillo central también de tres metros de anchura que comunicaría directamente con la caja de escalera que situábamos en la estancia número 3. Quizás también el espacio situado inmediatamente al sur de la escalera deba interpretarse como *cubicula* habida cuenta de sus dimensiones coincidentes, pero su relación directa con la misma nos hace ser más cautos al respecto. Mas complejo resulta proponer una organización del espacio superior que se desarrollaría sobre las dependencias 4 y 5, aunque teniendo en cuenta su posición de privilegio al situarse directamente sobre la zona calefactada del edificio, bien podría tratarse de las habitaciones reservadas al responsable del funcionamiento de la estación, el *praepositus*. La ordenación del espacio propuesta para este piso superior no es, sin embargo, una ordenación específica de nuestra estación sino que se trata de un modelo bien conocido en algunas estaciones viarias de época romana, y se trata de un modelo que, al parecer, reproduce a escala menor la disposición de los *hospitalia* y *contubernia* destinados a acoger a los séquitos y embajadas en instalaciones palaciegas como la Villa Adriana (C. Corsi, 2000, p. 248). Este modelo se encuentra representado en estaciones como las inglesas de Inchtuthil y Richborough (E.W., Black, 1995, pp. 17 y ss.) o la *mansio* itálica de *Ad Vacanas* en la vía *Cassia* (G. Gazzetti, 1995, pp. 159 y ss.), pero sin duda las más significativas en nuestro caso son la austríaca de *Carnuntum* y la alemana de Rottweil (C. Corsi, 2000, p. 251) ya que los edificios de albergue de las mismas reproducen casi de forma exacta la articulación espacial propuesta para el ejemplo de Mariturgi.

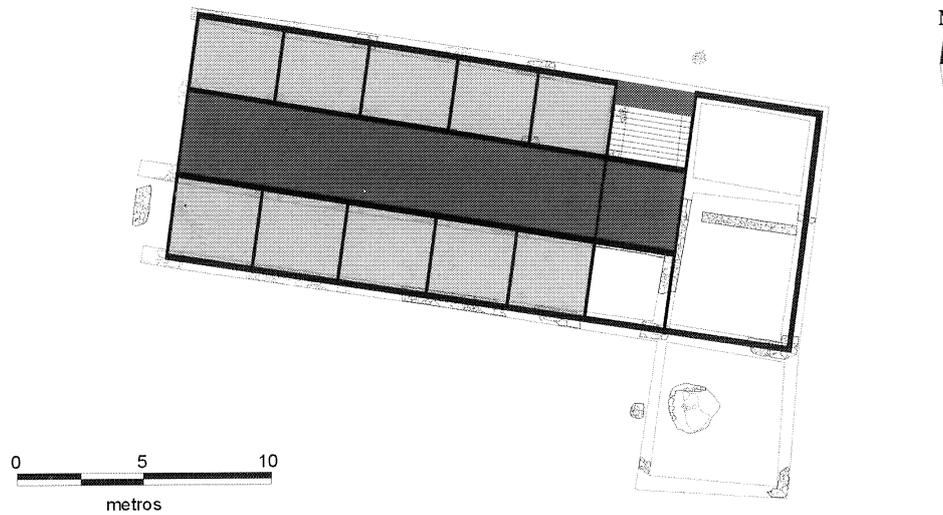
Diez u once *cubicula* pueden parecer en principio una capacidad hostelera respetable, aunque no

Edificio de habitación y almacenaje de la *mutatio*

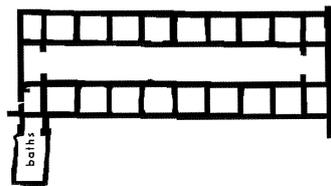
Estructura línea del segundo piso del edificio de habitación  
Estructuras reconstruidas en gris claro



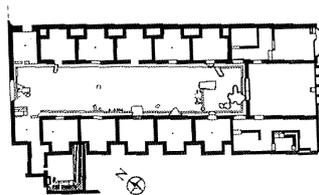
Distribución espacial del segundo piso del edificio de habitación  
Estructuras reconstruidas en gris claro



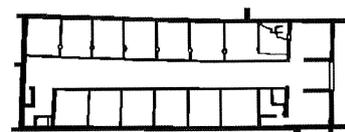
Paralelos



Hospitium de Rottweil



Hospitium de Villa Adriana



Hospitium de Camuntum

Fig. 8. Reconstrucción (escala 1/300) y paralelos del segundo piso del edificio de habitación y almacenaje.

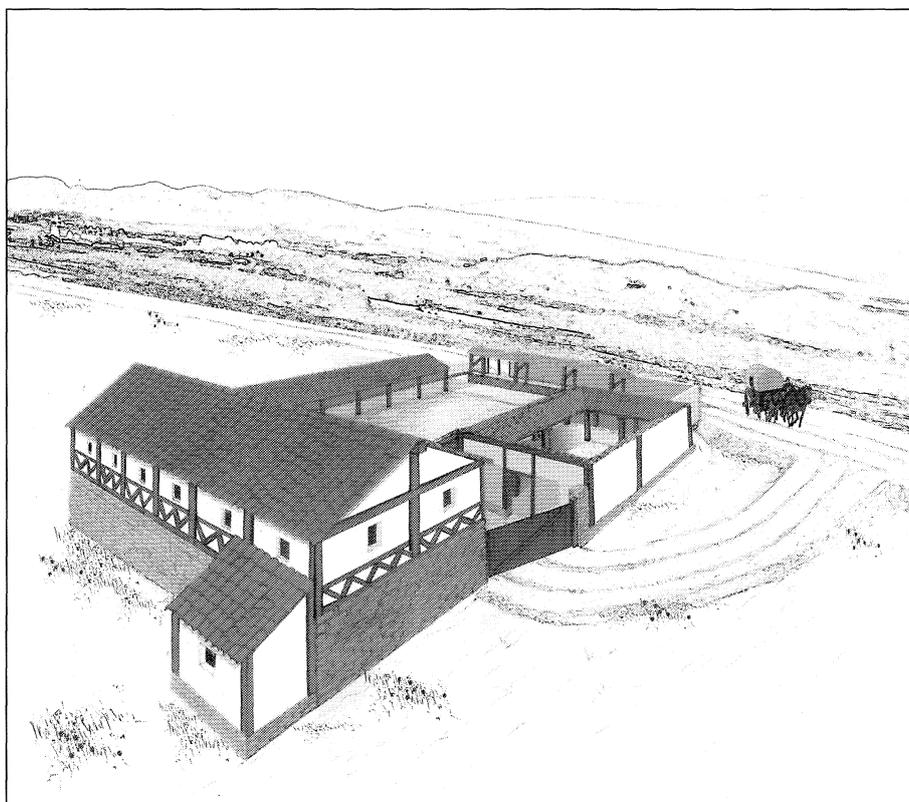


Fig. 9. Reconstrucción ideal de la *mutatio*.

puedan compararse con el casi medio centenar de grandes *mansiones* como la de *Alba Docilia* (A., Mezzolani, 1992, p. 105 y ss.), pero debemos tener en cuenta que buena parte de ellas, sino todas, estarían destinadas al numeroso grupo de personas encargados de los diferentes servicios prestados en la estación si la consideramos adscrita al *cursus publicus*, ya que, según se desprende de algunas disposiciones legales al respecto, parece que la presencia del abundante personal encargado de su funcionamiento debía de ser prácticamente constante, siendo precisamente el alojamiento una parte de las retribuciones en especie que recibían por parte de la administración (*C. Th.*, VIII, 5, 31). El propio *praepositus* debía de residir constantemente en ella, puesto que el mismo reglamento sólo le permitía ausentarse de su puesto un día de cada treinta, considerándose una falta muy grave el incumplimiento de dicha norma (*C. Th.*, VIII, 5, 36).

En este punto de la argumentación creemos suficientemente justificado reconocer que este conjunto de edificaciones de Mariturgi constituían una estación viaria, pero, como comentábamos al comienzo, tratamos de argumentar, también, que no se trata de

una simple estación privada sino de una oficial vinculada directamente al *cursus publicus*. En este sentido, es necesario recordar que todas las estaciones de carácter oficial fueron construidas y mantenidas, salvo en lugares y momentos muy concretos (O. Seek, 1894, coll. 1846 y ss.), a expensas de las comunidades locales, siendo los magistrados de las poblaciones en cuyo territorio se encontraba la estación los encargados de construirlas, velar por su buen funcionamiento y proveer los medios necesarios, desde los propios carruajes al forraje para los animales, todo ello a cargo de impuestos especiales o incluso, en ocasiones concretas, gravando la fortuna personal de los propios magistrados locales (G. Humbert, 1877-1919, p. 1660 y ss.). Es por tanto lógico que ciudades vecinas trataran de organizar de la forma más racional posible este servicio para no aumentar los gravámenes y que también, cuando estos pactos se incumplían, se produjesen algunos pleitos entre ellas, pleitos que tenemos documentados gracias a algunos epígrafes (R. Chevallier, 1997, p. 278). La posición estratégica de la *mutatio* de Mariturgi, a cuatro millas exactas de dos poblaciones relativamente importantes y a la vez *mansiones* de la

vía XXXIV, no parece ajena a la optimización de estos recursos, puesto que su posición absolutamente central con respecto a ambas permitiría un equilibrio de cargas entre las dos poblaciones al reducir el desplazamiento de sus respectivas recuas de tiro, y es que no podemos olvidar que una vez alcanzada la siguiente posta, y por regla general, los *hippocomi* o los *muliones*, los palafreneros en definitiva, debían retornar con las recuas de caballos, mulas o bueyes a su estación de origen (G. Humbert, 1877-1919, p. 1653). Esta posición equidistante, en cualquier caso, obliga a contemplar como más que probable la intervención directa de las administraciones locales y, por consiguiente, a plantear la vinculación directa de nuestra estación con el servicio del *cursus publicus*.

Las razones derivadas de una buena organización del servicio de posta parecen suficientes para explicar la posición intermedia de la estación, pero quizás no sean estas las únicas. Nos referimos al hecho de que en alguna ocasión las estaciones, lógicamente las oficiales, se situaron en posiciones coincidentes con límites administrativos (R. Chevallier, 1988, p. 64) es el caso, por ejemplo, de la posta fronteriza de *Caturigomagus*, la actual Chorges, situada sobre la vía *Domitia* en la frontera de la *Narbonense*, lugar del que procede, además, una inscripción votiva dedicada a *Mercurius Finitimus*, es decir a Mercurio dios de los límites<sup>10</sup>. En este mismo sentido cabe recordar, también, que una de las denominaciones más frecuentes y mejor distribuidas entre las *masiones* y *mutationes* conocidas es la de *ad Fines* o *ad Finem*, denominación que, entre otras muchas, recibieron estaciones como la situada en la confluencia del Rin y el Vinxtbach, que señalaba el límite de la Germania Inferior y Superior, o las recogidas en el mencionado *Itinerarium Burdigalense* (555; 556; 559). En nuestro entorno más cercano es necesario hacer mención de la *mansio ad Fines* perteneciente a la *Via Augusta*, según los vasos de Vicarello, e identificada con el actual Martorell, estación que, además, serviría de frontera entre los territorios de las colonias de *Barcino* y *Tarraco* (X. Dupré, 1994, p. 185; E. Ariño, J.M. Gurt y M. Palet, 2004, p.131).

Teniendo en cuenta estas circunstancias y el hecho de que los diferentes *pagi* que conformaban el territorio de un buen número de ciudades se delimitaban generalmente por accidentes naturales o la presencia de caminos (M.J., Castillo, 1993, pp. 145 y ss.; M.L. Cortijo, 1993, p. 198; E. Ariño, J.M. Gurt y M. Palet, 2004, p. 177) no parece lógico en nuestro caso, teniendo en cuenta el curso del río

<sup>10</sup> CIL 12, 75: *Deo Mercurio/Finiti/mo Sex(tus)/Anepolitanus/v(otum) s(olvit)/l(ibens) m(erito)*.

Mariturgi y la presencia del mencionado cruce de caminos, desechar la posibilidad de que la posición de la *mutatio* se ajustase también a la presencia de un límite territorial.

Aceptando la existencia de una organización del paisaje semejante, las posibilidades de interpretación histórica que se abren son mucho mayores, pero se trata de aspectos que superan ampliamente el cometido de este artículo y que abordaremos en futuros trabajos.

Un segundo argumento que es necesario retomar en la justificación de la oficialidad de nuestra estación tiene que ver con su relación con el *vicus*, ya que desde el punto de vista cronológico la estación es, cuando menos, coetánea a la primera fase del mismo y, en ese momento, el hábitat se encontraba todavía en plena formación careciendo todavía de una estructura organizada. Podría plantearse, en este punto de la argumentación, la posibilidad de que esta primera fase del *vicus* a la que hacemos referencia fuese el resultado de la evolución del poblamiento prerromano reflejado en los «fondos de cabaña», pero se trata de una posibilidad que desechamos por varias razones. En primer lugar, los restos de estas «cabañas» se concentran exclusivamente en la zona de la *mutatio*, mientras que en toda el área excavada correspondiente al *vicus*, que es mucha no hay ni una sola evidencia estratigráfica o material que nos permita remontarnos a momentos tan antiguos. Por otra parte, las estructura y materiales recuperados en los «fondos» excavados nos proporcionan, siempre a la espera de los resultados de los análisis radiocarbónicos, un horizonte cronológico relativamente antiguo, equiparable al de yacimientos próximos como el de Atxa, separado de Mariturgi por sólo 4 km y para el que se manejan en la actualidad fechas de ocupación de entre el siglo IV y III a.C. (I. Filloy, 1995, pp. 212 y ss.). En otras palabras, desde los datos disponibles no es posible plantear la continuidad de dicho hábitat hasta el nacimiento del *vicus*. Un tercer argumento en contra de tal posibilidad se centra en el mínimo porcentaje de restos materiales asociados a estas «cabañas», porcentaje que se ajustaría más a una ocupación esporádica de las mismas que a un hábitat estable.

Por tanto, puede decirse que la estación fue fundada y construida «*ex novo*», en un lugar que había sido frecuentado en la IIª Edad del Hierro pero seguramente deshabitado en el momento de la fundación, situación que parece poco propicia para ubicar un establecimiento privado, locales que por simples cuestiones de seguridad parece más lógico que se situasen en las proximidades o incluso en el interior de poblaciones camineras preexistentes.

CRONOLOGÍA DE LA *MUTATIO*

En la descripción apuntábamos ya las diferentes etapas cronológicas de la *mutatio* documentadas, si bien el estado de sus restos y la limitada conservación de su estratigrafía nos permiten reconocer casi de forma exclusiva las relaciones físicas de sus diferentes elementos, impidiendo que podamos proponer fechas más concretas para las diferentes fases. No obstante, sí es posible apuntar al menos una aproximación a su momento fundacional y al de su desmantelamiento.

De ese momento fundacional de la estación únicamente conservamos las zanjas de cimentación y algunos fragmentos de muro que escaparon al saqueo de materiales, elementos que no aportan ningún indicio cronológico fiable, es por ello por lo que recurriremos a elementos externos relacionados con la estación y más concretamente a la vía. Como señalábamos antes, la vía sufre una gran transformación en torno al año 100 d.C., transformación que amplió su anchura hasta los 6 m y para la que se tallaron nuevas zanjas topográficas, en cuyos rellenos se basa la mencionada cronología. Es precisamente una de estas zanjas, concretamente la meridional, la que nos proporciona un argumento indirecto para ubicar temporalmente el momento inicial de la *mutatio*, ya que en su trazado se observa un pequeño quiebro realizado intencionalmente para salvar la esquina noreste de la estación. Esta fecha «*ante quem*» y la ausencia de materiales más tempranos nos lleva a proponer que la puesta en funcionamiento de la *mutatio* se realizó en un momento indeterminado de la segunda mitad del siglo I de nuestra era.

Para determinar el momento final de la estación disponemos de testimonios estratigráficos directos relacionados con el corpus de materiales recuperados en el suelo del patio de forja. Esta unidad (UE. 217), por las características de su prolongada formación y, también, como consecuencia de haber sido parcialmente afectada por el saqueo, aportó materiales de diferente cronología, pero predominando los que nos remiten a momentos tardíos. Entre estos materiales tardíos, que señalan la última fase de funcionamiento de la forja, destaca por su significación cronológica la presencia de varios fragmentos de vasos pertenecientes a la forma 37B de TSHT, algunos de los cuales, además, se encuentran decorados siguiendo las pautas del denominado «primer estilo» (J.R. López Rodríguez, 1985, p. 140). El comienzo de la fabricación de este tipo de vasos decorados se sitúa, todavía con algunos interrogantes, a mediados del siglo IV d.C. pero lo que parece evidente, a tenor de las estratigrafías de que disponemos, es que su distribución

generalizada comenzaría dentro ya de la segunda mitad de dicho siglo (J.A. Paz, 1991, pp. 119 y ss.), más concretamente en su tercer cuarto, y se prolongaría hasta las primeras décadas del siglo V d.C. En nuestro caso, ante la ausencia total de vasos decorados con el denominado «segundo estilo», parece oportuno descartar fechas tan tardías y situar el cese de actividad de la estación, y el comienzo del saqueo de sus materiales constructivos, a finales del siglo IV d.C.

## BIBLIOGRAFÍA

- AA.VV., *Dossier Villa et Vicus en Gaule Narbonnaise*, RAN, 35, 2002.
- ABÁSOLO, J.A., LOZA, R. y SÁENZ DE BURUAGA, A., Columna miliaria de Errekaleor (Vitoria-Álava), EAA, 11, pp. 427-439.
- BAYLEY, J.; DUNGWORTH, D. y PAYNTER, S., *Archaeometallurgy, Centre for Archaeology Guidelines*, 1, Londres, 2001
- BIRLEY, R., *Vindolanda, a Roman frontier post on Hadrian's Wall*, Londres, 1977.
- BLACK, E.W., *Cursus Publicus. The Infrastructures of government in Roman Britain*, BAR British Series, 241, Oxford, 1995.
- BLÁZQUEZ, A. y SÁNCHEZ ALBORNOZ, C., Vías romanas de Briviesca a Pamplona y de Briviesca a Zaragoza, MJSEA, 1, Madrid, 1918.
- BRULET, R., *Liberchies I. Vicus galloromain*, Lovaina, 1987.
- CARRERAS MONFORT, C., Los *beneficiarii* y la red de aprovisionamiento militar de *Britannia* e *Hispania*, *Gerión*, 15, 1997, pp. 151-176.
- CARUANA, I., A Forum or *Mansio* in Carlisle?, *Britannia*, 27, 1996, pp. 345-353.
- CHEVALLIER, R., *Voyages et déplacements dans l'Empire Romain*, París, 1988
- CHEVALLIER, R., *Les voies romaines*, París, 1997.
- COELLO, F., *Noticia sobre las vías, poblaciones y ruinas antiguas especialmente de de la época romana en la provincia de Álava*, Madrid, 1875.
- CORSI, C., Stazioni stradali e *cursus publicus*. Note di tipologia dell'insediamento lungo la viabilità romana, *Orizzonti*, 1, 2000.
- CORSI, C., *Le strutture di servizio del cursus publicus in Italia: ricerche topografiche ed evidenze archeologiche*, BAR International Series, 875, Oxford, 2000.
- CROGIEZ, S., Les stations du *Cursus Publicus* en Calabre. Un état de la recherche, *MEFRA*, 102, pp. 389-431. A.
- CROGIEZ, S., Les stations du *Cursus Publicus* de Rome a Terracine, *QuadAei*, XVIII, 1990, pp. 95-103. B.

- CUNTZ, O., *Itineraria Romana*, vol. I, Leipzig, 1929.
- DE MIGUEL, A.R., Las comunicaciones en época romana en Álava, Navarra y La Rioja, *TAN*, 10, 1991-1992, pp. 337-363.
- DI PAOLA, L., *Viaggi, trasporti e istituzioni*, Messina, 1999.
- DRURY, P.J., Form, Function and Interpretation of the Excavated Plans of Some Large Secular Romano-British Buildings, en *Structural reconstruction: Approaches to the Interpretation of the Excavated Remains of Buildings*, BAR, 110, 1980, pp. 289-308.
- DUPRÉ, X., *L'Arc romà de Berà*, Roma, 1994, p. 252.
- FILLOY, I., El poblamiento en el entorno de Atxa durante la Edad del Hierro, en Gil, E. (ed.) *Atxa: memoria de las excavaciones arqueológicas 1982-1988, Memorias de Yacimientos Alaveses*, 1, Vitoria-Gasteiz, 1995, pp. 63-213.
- GAZZETI, G., La mansio de Ad Vacanas al XXI miglio della via Cassia, en *Dove si Cambia cavallo. Luoghi di sosta lungo la Flaminia e le vie dei Romani*, Cattolica, 1995, pp. 159-172.
- GIL, E., Trazado de la autovía N-1. Tramo Salvatierra-Eguino, *Arqueología de urgencia en Álava 1989-1993*, Vitoria 1994, pp. 29-32.
- GIL, E., El poblamiento en el territorio alavés en época romana, *Isturitz*, 8, 1997, pp. 23-52.
- GÓMEZ-PANTOJA, J., La estación de Segisamo, *Gerión*, 10, 1992, pp. 259-273.
- GUIMARAES, G., Das escavações arqueológicas ao Museu de Sitio da Ervamoira. Um programa global de investigação multidisciplinar, en *Terras do Côa, da Malcasa ao Reboredo*, Vila Nova de Foz Côa, 1998, pp. 205-208.
- HOFMAN, *Thesaurus linguae latinae*, 1984.
- HUMBERT, G., *Cursus Publicus*, en Daremberg, Ch. y Saglio, E., *Dictionnaire des antiquités grecques et romaines*, París, 1877-1919.
- IRIARTE, A., La muralla tardorromana de Iruña/Veleia, *Isturitz*, 9, 1997, pp. 699-733.
- KOLB, A., *Transport und Nachrichtentransfer in Römischen Reich*, Berlin, 2000.
- LÓPEZ RODRÍGUEZ, J.R., *Terra sigillata hispánica tardía decorada a molde de la Península Ibérica*, Salamanca, 1985.
- LOZA, R. *Restos romanos en Álava. Guía para su visita*, Vitoria, 1985.
- MANGIN, M. (Dir.), *Le Fer*, París, 2004.
- MANGIN, M.; FAIVRE, A. y FLUZZIN, P., La forge Gallo-Romaine de Blessey (Côte-D'Or), en *Le Fer*, París, 2004, pp. 94-95.
- MCDONELL, G. y STARLEY, D., Excavation and Sampling Strategies for Metalworking Sites, *Historical Metallurgy Society: Datasheet No. 9*, 2002.
- MAGALLÓN, M.A., La red viaria romana en el País Vasco, *Isturitz*, 8, 1997, pp. 207-231.
- MEZZOLANI, A., Appunti sulle mansiones in basi ai dati archeologici, en *Tecnica stradale romana*, Roma, 1992, pp. 105-113.
- MOLLO MEZZENA, R., Le mansiones romane in Valle d'Aosta, en *Dove si Cambia cavallo. Luoghi di sosta lungo la Flaminia e le vie dei Romani*, Cattolica, 1995, pp. 173-185.
- MORRIS, P., *Agricultural buildings in Roman Britain*, BAR, British Series, 70, Oxford, 1979.
- MOURE, A. (tr.), *Rutilio Tauro Emiliano Paladio, Tratado de agricultura; Medicina veterinaria; Poema de los injertos*, Madrid, 1990.
- NUÑEZ, J., La calzada «Astorga – Burdeos» (Ab Asturica Burdigalam): Elemento de articulación del territorio y de romanización, *La Llanada Oriental a través de la historia: claves desde el presente para comprender nuestro pasado*, Vitoria, 2003, pp. 35-41.
- PAZ PERALTA, J.A., *Cerámica de mesa romana de los siglos III al IV en la provincia de Zaragoza*, Zaragoza, 1991.
- PRESTAMERO, L., *Camino militar romano que pasaba por la provincia de Álava, 1792*, Publicado por González de Echávarri, V., en *Alaveses ilustres I*, Vitoria, 1900, pp. 275-317.
- QUILICI, L., *Le strade. Viabilità tra Roma e Lazio*, Roma, 1990.
- QUILICI, L. (ed.), *Tecnica stradale romana*, Roma, 1992.
- SÁENZ DE URTURI, P. y LOZA, R., Nuevos datos sobre una ciudad romanizada: Suessatio (Arcaya-Álava), *CAN*, XXIV, Murcia, 1999, pp. 331-339.
- SEEK, O., *Cursus publicus*, en Pauly-Wissowa, *Real-encyclopädie der classischen Altertumswissenschaft*, IV, Stuttgart, 1894, coll. 1846-1851.
- SERNEELS, V.; MERLUZZO, P. y LEROY, M., Les activités de forge: le travail du metal, en *Le Fer*, Paris, 2004, pp. 81-112.
- SMITH, R.F., *Roadside Settlements in Lowland Roman Britain: A Gazetteer and Study of their Origins, Growth and Decline, Property, Boundaries and Cemeteries*, Oxford, 1987.
- STARLEY, D., Hammerscale, *Historical Metallurgy Society: Archeology Datasheet No. 10*, 1995.
- VAN BERCHEM, D., L'Annone Militaire dans l'empire romain au III siècle, *Mémoires de la Société Nationale des Antiquaires de France*, t. 79, ser. 8ª, 1935, pp. 117-202.
- WALTHER, C., *Das römische Nachrichten- und Transportsystem cursus publicus in der frühen Kaiserzeit*, Stuttgart, 2001.