

DE CLUNIA Á INTERCATIA, SEGÚN EL ITINERARIO DE ANTONINO

POR

DON MANUEL DíEZ SANJURJO

Ingeniero de Caminos Canales y Puertos.

(CONCLUSIÓN) (1)

IX.—EQUOSERA (2), COUGIUM (3), VIMINATIUM (4) Ó BELISARIUM (5), BRIGÆCIUM (6), BARGIACIS (7).

Terminada nuestra misión en Intercatia, hubiéramos aquí concluido nuestro trabajo; pero no cumpliríamos el principal objeto que nos proponemos, que es propagar y estimular la afición á esta clase de estudios y dar motivo á su perfeccionamiento por la intervención de otras personas que sucesivamente corrijan nuestros inevitables errores. Para facilitar esta tarea expondremos con sencillez lo que sepamos y las dificultades con que tropecemos.

Según el Itinerario, la mansión anterior (en nuestro orden sigte.) á Intercatia, es Brigeco, que también pertenece al camino 26; y, si Brigeco está próximo á Benavente, en el camino 27 del itinerario se han omitido una porción de mansiones, acaso entre

Resulta, pues, que, ó está en la intersección de ambos, próximo á Villadiezma, ó, dejándole entre Sahagún y Carrión, seguimos ya hacia Astúrica por el camino 34. Ya indicamos que así podría interpretarse el itinerario 27 de que nos ocupamos, y con tanta mayor razón cuanto que se ve, desde luego, que debe utilizarse parte de otro camino.

Si seguimos, en cambio, el anónimo de Rávena, el camino continúa por Ecuosera y Cougión hasta Belisarium; que, no sabiéndose dónde está, han creído algunos sea otro Viminatium ó el Bargiacis, que Tolomeo coloca lo más al Norte de los vacceos ($9^{\circ} 45' 43'' 55'$) no lejos de Porta Augusta ($9^{\circ} 40' 43'' 20'$).

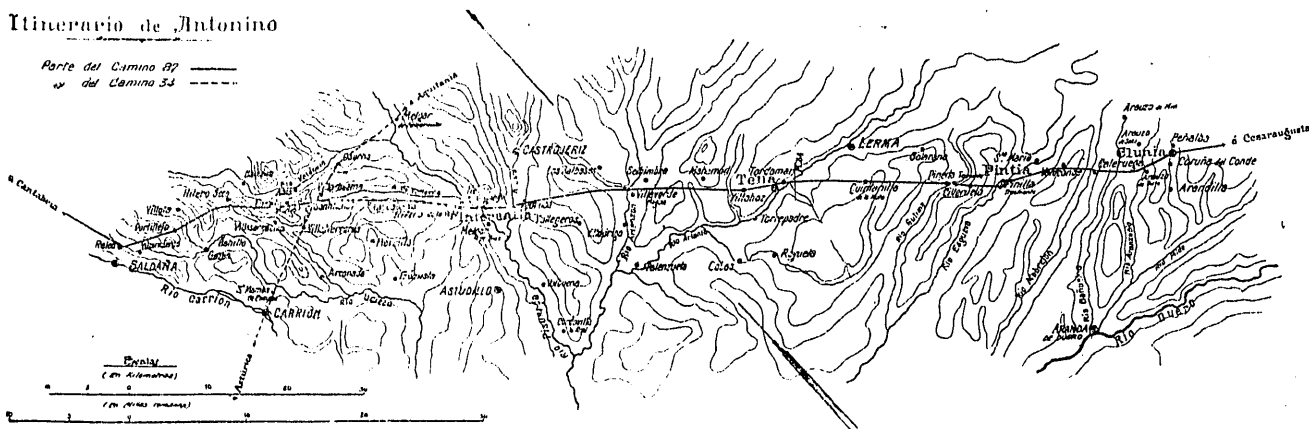
Desconfiemos todo cuanto se quiera de la semejanza de nombres, pero á título de curiosa coincidencia permítasenos glosar los nombres del camino del Ravenate así: va por Equosera (Hitero Seco) y Cougión (Gozón) á Belisarium ó Viminatium (Villarmienzo); añadiendo por cerca de Bargiacis (Bárcena) y Porta Augusta (Portillejo).

Si no temiéramos abusar del permiso, quizá viéramos en Hitero Seco y Portillejo una confirmación en detalle de los límites de La Cantabria tan magistralmente iniciados por el Sr. Fernández Guerra.

Y ahora podemos ya manifestar claramente nuestra opinión.

Itinerario de Antonino

Parte del Camino 27
 " del Camino 34



ellas Meoriga (tres kilómetros aguas abajo del río de Mayorga se encontró un mosaico que ocupaba entero el ancho de la explanación de la carretera de Alberite á Mayorga).

No es, pues, imposible, pero no es probable, este descenso rápido al Sur, y según el común sentir de cuantos se han ocupado de nuestro camino (sin contar el Ravenate, de quien luego hablaremos), éste continuaba ó debía continuar hasta encontrar la vía más al Norte de cuantas se dirigían á Astúrica.

Así, la creencia de que Brigeco ó Brigetium es Viminatium es general, y éste pertenece al camino núm. 27 y al 34.

(1) Véase el núm. 2177.

(2) Equosera prope Pallantium Rav. p. 313,5.

(3) Κουγιών Vaccaeor. Ptol. II 6, 49 Cougion Rav. p. 303, 6.

(4) Viminacium Vaccaeor. It. p. 449,3, 443,9 Rav. p. 318,16 Hübner. C. I. L. 2671. Ptol. II 6,49.

(5) Belisarium Rav. p. 313,7.

(6) Brigæcium, Brigæcinus (sic.) Hübner C. I. L. 6094.

Brigæcini Astures Flor. II 33, 56.

Βριγακίνοι Ptol. II 6,29 cf. Βαργιακίς.

Brigeco It. p. 439,8 410,1 Brigicon Rav. p. 319,1.

Brigia (e) cae martres Hübner. C. I. L. 63381.

Brigantium It. p. 424,5 Rav. (Bricantia) p. 308,5 Jul. Honor. p. 37,2 cosmogr. Aeth. p. 81,35 R.

Φλαούιον Βριγάντιον Ptol. II 6,4 Βριγάντιον πόλις Καλλαικας. Dio. XXXVI 53,4.

Cabricantium Rav. p. 307,13.

Brigantia Not. dign. occ. XLII 30 Oros. 12,17.

Borgancia Heiss monn. wis. p. 44.

(7) Βαργιακίς Vaccaeor. Ptol. II 6,49 cf. Brigæcium.

Es evidente que nuestro camino continuaba al Norte por las Fuentes Tamaricas hasta el mar: lo dice y dibuja Fernández Guerra en *La Cantabria*; y, de lo contrario, sin este camino, el 34 era para los cántabros una barrera que les impedía el acceso á su capital de convento jurídico: á Clunia.

Es, asimismo, seguro que existió otro de Herrera de Pisuerga á Saldaña, pueblos ambos conocidamente romanos, y evidentemente en comunicación con el resto de la Península y probablemente con Astúrica. Admitido esto, hay que convenir que estos caminos así explicados satisfarían todas las objeciones que se pudieran proponer, y su intersección hacia Saldaña ó Villarmienzo sería el Belisarium ó Viminatium, cuya distancia á Astúrica determinaríamos y corregiríamos en consecuencia.

X.—CONFRONTACIONES HISTÓRICAS

«Admiraría á un lector reflexivo (dice un historiador moderno) si se formase y diese á luz una colección completa de los diplomas de los tres Condes Fernando, García y Sancho, que aun se conservan en los monasterios de benedictinos de Castilla la Vieja y provincia de Burgos; en Arlanza, en Silos, Cardeña, Oña y San Millán, y en las Colegiatas de Covarrubias y Santillana. Un gran número de ellos están publicados por Yepes, Sandoval, Aguirre y Berganza y de muchos da también noticia Ambrosio Morales. Notaría también que desde el Pisuerga á la Rioja y des-

de Burgos hasta el Duero, por una y otra banda apenas se citan donaciones de los Reyes de León.

Las fundaciones hechas en los primeros años del Conde Fernando González están situadas, no al Poniente de Burgos ni á su Norte (que eran las posesiones antiguas del Condado), sino al SE. y por la banda que tira á Osma, á La Coruña y San Esteban. En aquella parte están Arlanza, Silos, San Quirce, Santa María de Lara y otros que los reconocen (á él y á su madre) por fundadores suyos.

A Osma y San Esteban de Gormaz les debemos considerar en aquella situación marcial como el punto de un compás abierto cuyas dos puntas tiran la una á Simancas ó Valladolid y la otra á Burgos.

Por el primer rumbo caminaron varias veces los ejércitos del Rey de León, como se lee en Sampiro y el monje de Silos. Mas éstos callan toda jornada, guerra ó victoria en el rumbo que tira desde Gormaz á la cabeza de Castilla. Sin embargo, otros autores cuentan allí varios encuentros y batallas, como en San Quirce, en Lara, en Carazo, en Cascajares y en Azinas, sostenidas todas por Fernán-González con la gente de su condado» (P. Montejo, tomo III, Memoria de la Real Academia de la Historia).

Ese compás abierto ó ángulo cuyo vértice es San Esteban de Gormaz (ó mejor Clunia) no es otra cosa que el formado por las dos vías; la que sube á los berones y la que va á los cántabros viniendo de Tarragona, líneas de invasión ó de reconquista que, como decimos al principio, constituyen la Historia de España, y así vemos á todos los invasores intentar el dominio de la Celtiberia para conseguir el de La Cantabria y con él el de la Península entera.

Eso parece ser el objetivo de Amílcar pereciendo quizás en el Duero, continuado por Asdrúbal primero y después por Aníbal antes de dirigirse contra Italia.

Análogos miras debían tener los romanos enviando contra sus misiones principales lo más escogido de sus legiones, ayudadas á veces por los mejores guerreros africanos con sus elefantes y caballería nómada. Así vemos frente á Numancia y á las órdenes de Escipión á Yugurta y á Mario, jóvenes entonces y amigos, al historiador y tribuno militar Sempronio Aselio y al poeta Lucilio, caballero romano que sólo contaba entonces dieciséis años (Mario tenía veintitrés).

Con este mismo objeto pasaron quizá por ella los ejércitos de Augusto viniendo de Zaragoza á someter la Cantabria.

Y seguramente esta vía que vió á Galba y á Adriano, presencié el paso de cuantos Emperadores visitaron á España.

Por ella más tarde debió acudir Muza en auxilio de Tarik que sitiaba á Zaragoza y, una vez réndida ésta, por nuestro camino fueron seguramente ambos contra la Cantabria.

Y vemos á Alfonso I llegar hasta Osma, luego abandonada por falta de fuerzas para conservarla, y refluye la onda musulmana y otra vez Ordoño II llega en una campaña á Talamanca y en la siguiente á San Esteban de Gormaz, y nuestro Conde de Castilla llega por la otra punta del compás haciendo lo que queda dicho.

Hasta Napoleón, destacando á Ney desde Aranda, intenta apoderarse del compás y de las mesetas de la Celtiberia.

Y así dice con mucha razón el distinguido escritor militar de quien tomamos muchos conceptos, «los planes generales de invasión y de dominio siguieron las mismas líneas y se apoyaron en las mismas comarcas en España, según las fronteras por donde vinieron, y fueron también invariablemente los lugares de defensa idénticos». (General Burguete, *Rectificaciones históricas*, pág. 7.)

Con el trazado de nuestro camino se explican más claramente

algunos hechos históricos y se hace más inteligible el croquis de la invasión de los árabes que publica tan ilustrado escritor; pues, como dice muy bien, «debieron seguir elementalmente las calzadas romanas en esta invasión».

Es evidente que todo ejército invasor ha de sobrepasar con su esfuerzo la suma de resistencias que el terreno, los hombres, las armas, el clima, la estación, etc., oponen á su marcha; si no la sobrepasa, la invasión fracasa; si la supera, la invasión avanza, aprovechando generalmente el minimum de resistencia del terreno, que es el camino, aun haciéndole expreso si no lo tuviese, y construyendo puentes, como Trajano sobre el Danubio.

Si la marcha del invasor es, pues, por el camino, seguirá por él, si no halla resistencia, y en él se dará la batalla si la encuentra; de suerte que si uniéramos debidamente los lugares de batallas históricas, tendríamos un trazado aproximado de las vías, y recíprocamente.

Hay otro género de comprobaciones indirectas, como la siguiente: En los antiguos documentos de los Monasterios suprimidos, publicados por la Real Academia de la Historia, se inserta una confirmación por privilegio rodado de Alfonso VIII, de los donativos que había hecho anteriormente al Monasterio de Santa María de La Vid. Hace especial mención de todo lo que su padre había dado al Monasterio en la villa de Talamanca.

La carta está fechada en Peñafiel el 3 de Noviembre de 1187, y en el índice se atribuye este Talamanca al de la provincia de Madrid, partido de Colmenar Viejo (véase pág. 48, obra citada).

Es de creer que los frailes, que tenían posesiones siguiendo todo nuestro camino aún más allá de Tordómar, las tuvieran también en nuestra otra Talamanca más naturalmente que en la de Madrid; y, en este caso, la vía es un fehaciente indicio para, juntamente con los citados, rectificar la correspondencia del sitio de la donación.

No hace mucho tiempo vimos la descripción del viaje hecho por el Rey Católico cuando, como novio entonces de la hija de Juan II, vino á buscarla desde Aragón á Valladolid pasando por Gumiel de Izán y Dueñas. Basta leerla para convencerse de que hasta el primero de estos dos pueblos siguió evidentemente la vía romana.

Y si este viaje, que realizaba en el año 1469 el Rey de Sicilia, primogénito del de Aragón, en busca de su prometida, nos confirma parte del trazado de nuestro camino, otro viaje parecido y por motivo análogo realizó anteriormente en 1128 Berenguela, hija del Conde de Barcelona, la cual, temiendo las pocas seguridades del tránsito por aquel entonces, vino por mar dando la vuelta á toda la Península á desembarcar en la costa de Cantabria, adonde salió á recibirla su desposado Alfonso VII, y de regreso, y antes de llegar á su Corte, celebró sus bodas en Saldaña, para lo cual siguió muy probablemente la prolongación de nuestro trazado en este recorrido.

Ya de paso aprovecharemos la ocasión para confirmar la antigüedad de Saldaña en la lápida de San Isidoro de León, publicada por Risco, y que dice así: *L. Lollio materni F. Lolliano Saldaniensi an. XVIII Lollius maternus p. S. T. T. L.* (Risco, Asturias y León.)

XI.—OBSERVACIONES

Es evidente que los romanos carecían de los perfeccionados instrumentos y aparatos que hoy poseemos para el levantamiento de un plano, y que las representaciones gráficas de que tenemos noticia carecerían de exactitud; pero puestos en el terreno, podrían apreciar su topografía lo mismo que nosotros y guiarse de

igual modo por los caminos, ríos y especialmente por los montes.

Demostramos en otro trabajo cómo los primeros pobladores de España habían señalado por mámoas las gargantas de las divisorias gallegas, pudiendo asegurarse que los puntos donde existe una mámoa en su divisoria de aguas, es el más bajo de ésta.

Vimos también cómo estos pueblos tenían sus caminos vigilados y defendidos por castros que dominaban los valles y en comunicación óptica.

Los romanos encontraron estos caminos, que aprovecharon ó rectificaron, como aun hoy se hace, acomodándolos á los fines políticos que perseguían y siempre en la idea de la dominación de España y de hacerla *la nutriz de Roma*.

Los rectificaron acomodándose, pues, á fines tácticos y estratégicos y guiándose por sus montes, como hoy se guía el Estado Mayor por los mismos puntos para la formación de su mapa militar itinerario, y que han sido, son y serán siempre, puntos principales de toda triangulación.

Unidos por rectas estos puntos, cuya altura se destaca, son á grandes rasgos una descripción, ó, mejor dicho, una primera aproximación del trazado. Para comprobarlo entre Augustobriga é Intercacia, basta unir los vértices siguientes, cuyas alturas acotamos; Moncayo (2315) Matute (1427) Hinojedo (1374) Moratilla (1064) en la provincia de Soria; y Misoc, Risco, Terreros, Chapiteles y Carril, en la provincia de Burgos.

Algunos de tales puntos elevados debían servir de linde natural á estos pueblos, y así probablemente el pico de Valdosa separaba á los vacceos de los arévacos; como, por ser un tajo naturalmente cortado, separaría los pueblos más al Norte; pero esto sólo lo podremos dar como probable, pues, á pesar de todas las investigaciones históricas hasta la fecha efectuadas, es lo cierto que una porción de pueblos antiguos quedan sin correspondencia moderna satisfactoria, al paso que á otros, cuyos restos están perfectamente determinados, no sabemos qué dominación atribuirles.

Ejemplo de los primeros es Ambisna de los Murbogos de Tolomeo, Turmogos de Floro, Turmóligos de Plinio, etc., que algunos creen ser Villa-ambistia, situándola como Fernández Guerra, en la provincia de Burgos, de acuerdo con la posición de aquellos pueblos, y otros suponen que sea Pamplioga (Pambisna). Villambistia, Flagimbistia, que con todos estos nombres aparece, estaba cerca de Torquemada y pertenecía á la merindad de Palenzuela, según el «libro famoso de los Behetrías» y otros documentos.

Ya que hemos citado á Palenzuela, no pasaremos en silencio que ha sido el pueblo que más nos ha llamado la atención. Por los grandes depósitos de huesos de que habla Cortázar (Lugar citado) notabilísimos en la provincia de Palencia, por sus restos y necrópolis ibérica, por los frecuentes hallazgos arqueológicos, por su importancia histórica, por todo, en fin, nos hace sospechar si corresponden á esta villa algunos de los nombres más distinguidos en la antigüedad.

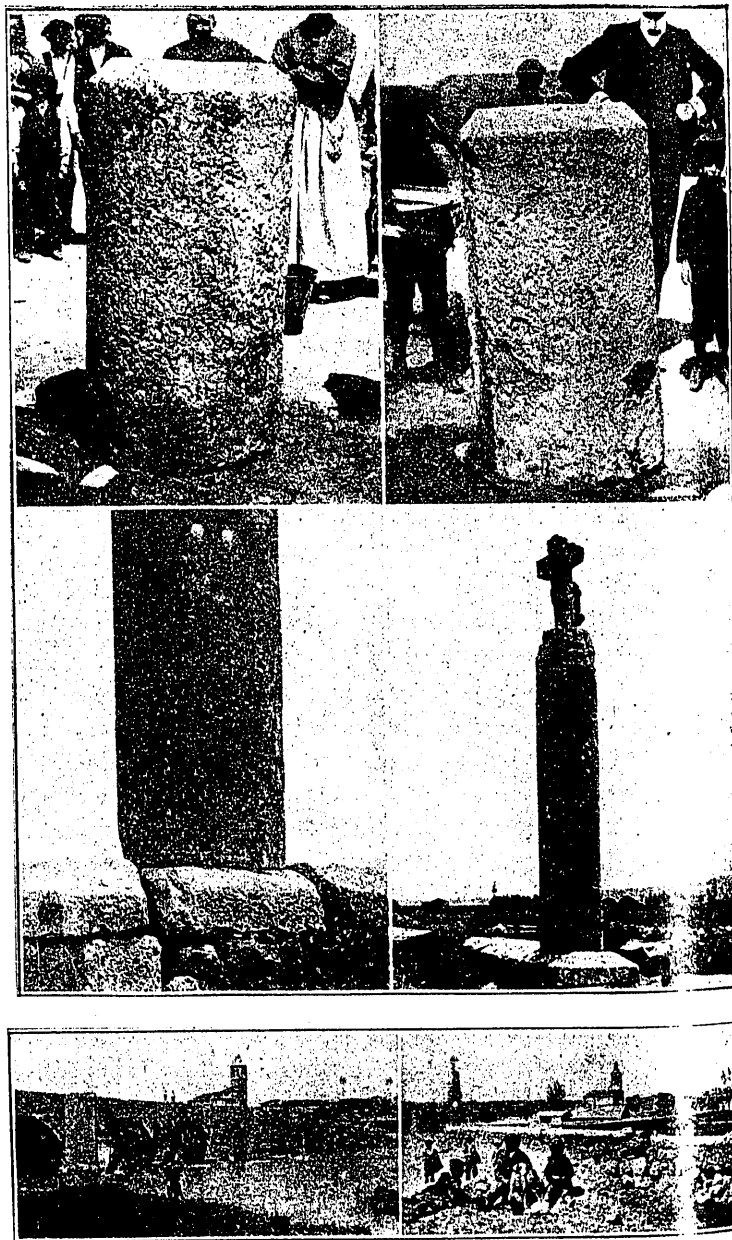
Cortázar quería que fuese Deobriga (L. c.), pero no nos indica en qué lo fundaba.

Si consultamos á Estrabón nos encontramos una Pallantia en los arévacos, y según San Isidoro en los celtiberos. Cornide, comentando las opiniones contrarias de Plinio y de los historiadores antiguos, decía: «Si en la de estos (región de los Arévacos) había algún otro pueblo con el nombre de Pallantia, hasta ahora lo ignoramos, y así me parece más regular creer ó que Estrabón padeció equivocación, ó que habló en el concepto de la mayor extensión que á veces solía atribuir á los Celtiberos, como lo hizo Appiano cuando dijo que los vacceos eran también parte de los Celtiberos» (Memorias de la Real Academia de la Historia, tomo III).

Sea de ello lo que fuere, no se puede negar su origen prerromano y que en los siglos XI y siguientes la encontramos con el nombre de Palentia unas veces, *Palentia comitis* otras, y finalmente Palentiola y Palenzuela.

En el Becerro gótico de Cerdaña aparece citado con el primero de los nombres de Palencia, en 10 de Enero de 1060, y en otro documento del año 1061 se dice textualmente: «*Ista omnia in alfoce de Palentia qui fundata super ripa fluminis Aslanza*» (Fuentes para la Historia de Castilla Becerro gótico de Cerdaña, página 199).

Es posible que en lo antiguo llevase el nombre de Pallantia



Tordómar, el puente y los miliarios.

y puede que con él tuvieran alguna analogía los de los ríos Arlanza y Arlanzón que en sus cercanías confluyen.

Esto parece confirmar la duda que apuntaba Cornide, y de todas suertes habremos de convenir en qué hasta ahora de no adjudicarle el nombre de Pallantia, no hay mejores razones (ó no las conocemos) para atribuirle otro.

En análogas circunstancias se encuentra San Martín de Rubiales, orillas del Duero, entre Roa y Peñafiel; tiene restos de murallas, una necrópolis cerca del vivero provincial, y es, en suma, pueblo de innegable antigüedad.

Tampoco hasta la fecha han tenido correspondencia definida

demostrada los depósitos de huesos de Melgar de Abajo, de que habla Cortázar (lugar citado), los de Padilla cerca de Peñafiel, etc.

El punto de retroceso que presenta el itinerario núm. 24 en Simancas, la correspondencia de Nivaria tan nebulosa y que, acaso por no atreverse á hacer una transposición en el itinerario, nadie se ha decidido á ver en Santa María de Nieva, la prolongación natural de estos caminos (para nosotros son dos) hacia el NO. y NE., en uno de los cuales tendría apropiada colocación la millaria de Valladolid (Coello), y tantos otros, son puntos oscuros,

que, precisamente por ello, nos demuestran cuánta luz necesita aún la Geografía comparada de nuestra patria.

Nos daremos por satisfechos si con este trabajo hemos conseguido esclarecer la situación de dos ó tres ciudades antiguas; ellas servirían de punto de apoyo para situar otras, como se apoyan unos en otros los lados de una triangulación; y tenemos esa esperanza, no porque confiemos en nuestros aciertos, sino porque á veces con los propios errores se contribuye al restablecimiento de la verdad, pues no olvidamos que «errando, errando deponitur error».

REVISTA EXTRANJERA

Estaciones de ferrocarril de varios pisos para mercancías.

Las estaciones de mercancías instaladas desde el origen de los ferrocarriles en las grandes poblaciones han venido á ser, en la mayor parte de los casos, prácticamente inampliables, encerradas como están entre inmuebles de gran valor, cuya adquisición impondría cargas demasiado onerosas.

De aquí que se hayan tenido que buscar los medios más eficaces para aumentar su rendimiento, sin ensanche del local, por una mejor disposición de las vías y de los edificios de recepción y expedición.

Una primera etapa, ya salvada, consistía en trasladar fuera de la ciudad, en estaciones de distribución, las vías de formación y de clasificación de los trenes, á fin de reservar la totalidad de la superficie primitiva á las operaciones locales de carga y de descarga.

Una segunda etapa consiste en mejorar todos los medios para maniobras, y en particular en aumentar la capacidad de los muelles, duplicando su piso.

El objeto de la presente nota, que es un resumen de la publicada por M. V. S. en *Le Génie Civil*, es mostrar que el empleo del *punto rodante eléctrico* permite establecer, encima de un muelle situado en el piso bajo, un segundo muelle susceptible de una actividad igual y capaz, por consiguiente, de duplicar, por lo menos, el rendimiento del terreno ocupado.

Para probar su aserto empieza el autor por tratar de las estaciones inglesas, en las cuales las naves de varios pisos son de uso corriente. La mayor parte son simples almacenes de pisos múltiples servidos por montacargas verticales.

Algunas estaciones, sin embargo, merecen una mención especial. El London and North Western Railway explota dos estaciones del mismo tipo, una en Manchester y otra en Londres, llamada de Broad Street. Los muelles, patios y vías de transporte están instalados en el piso bajo, al nivel de las calles próximas; una plataforma superior, establecida al nivel de las vías principales, cubre una parte del piso bajo y soporta las vías de recepción y de formación de los trenes; unos montavagones hidráulicos unen entre sí los dos pisos.

En Londres, la Compañía del Midland posee en el barrio de Saint-Pancras una estación de pisos, posterior á la del Broad Street. En aquélla, como en ésta, las vías principales llegan en viaducto, los trenes se reciben y expiden en el piso superior y la unión entre ambos pisos se obtiene por medio de montavagones.

Estas tres estaciones, como otras muchas inglesas, tienen sus muelles ampliamente provistos de grúas giratorias hidráulicas, al borde del muelle, con las cuales se opera casi enteramente la carga y descarga, sobre vagones y camiones. Estas grúas pueden, en efecto, utilizarse en los vagones cubiertos,

gracias á una particularidad del material inglés cuyo pabellón lleva en el centro un ancho cuadro móvil, que prolonga, por decirlo así, sobre el vagón la abertura de las puertas laterales. En suma, se carga ó descarga un vagón cubierto ó descubierto como un barco, por arriba y por medio de grúas.

Una nave de varios pisos, mucho más reciente y mejor equipada, se ha puesto en servicio en 1907 por el North Eastern Railway, en Nueva York, y su descripción se encuentra en la *Railway Gazette* y en la *Revue Générale des Chemins de Fer*, y á estas publicaciones hace referencia el autor del artículo que resumimos. El corte transversal (fig. 1.^a) hace que se comprenda con facilidad la disposición de esta nave de cuatro pisos, de 125 metros de longitud y 55 de anchura, simétrica con relación al eje principal del edificio.

Los vagones penetran por aguja en el piso bajo y por montacargas en el subsuelo; los camiones llegan á éste por una rampa. Los dos pisos superiores son almacenes servidos por montacargas y tornos rodantes. El edificio está construido con cemento armado y toda la maquinaria se mueve eléctricamente.

El subsuelo duplica el piso bajo en el sentido de que ambos pisos son accesibles á los vagones y á los camiones y están provistos de muelles equipados de la misma manera. Lo que se encuentra de nuevo en la estación de Newcastle es una maquinaria muy perfeccionada, que pone en evidencia el progreso enorme que ha producido la electricidad ocupando el lugar de la distribución hidráulica.

La nave de Newcastle está dividida en cuatro tramos; cada tramo central cubre dos vías y un muelle y cada uno de los laterales una vía carretera y una férrea. Los tramos centrales tienen puentes rodantes de brazo giratorio, disposición bastante rara en los talleres, pero que conviene particularmente al servicio de una nave llena de soportes.

El brazo giratorio, que aumenta el peso y el precio del puente, ofrece en cambio de estos inconvenientes dos ventajas interesantes. Cuando se halla el puente fijo, un torno ordinario no sirve más que la línea de proyección del puente, mientras que el brazo giratorio sirve una faja de una anchura doble que el alcance del brazo, reduciéndose así los cambios de lugar del puente, lo que constituye una primera ventaja. La segunda, más importante, es la extensión del área de acción del puente más allá de su camino de rodamiento, á través de los apoyos que le soportan.

En la nave de Newcastle, el puente de un tramo central, gracias á los cuadros superiores de los vagones ingleses, llega al interior de los vagones colocados en las dos vías; llega directamente al muelle y llega también, por su brazo giratorio, á los camiones estacionados sobre la vía carretera del tramo próximo.

Las características de este puente rodante son las siguientes: Potencia, una tonelada; velocidad de traslación por minuto,