

**VIA, ITER, ACTUS y LIMES:
CONTRIBUCIÓN DE LA TERMINOLOGÍA DE LA
JURISPRUDENCIA CLÁSICA AL ESTUDIO DE LA
ORGANIZACIÓN DEL ESPACIO RURAL ROMANO
EN LA CUENCA ALTA DEL SEGURA (MURCIA)**

MANUEL LÓPEZ CAMPUZANO
(Murcia)

SUMMARY

This paper intends to show the importance of some concepts coming from the terminology of the Roman Classic Jurisprudence for the study of the organization of the Roman rural landscape. Concretely this exposition is concerned with part of the road plan belonging to the *Cuenca Alta del Segura* (Cieza-Calasparra) and its hierarchy in relation with some concepts (*via, iter, actus* and *limes*) originating in the Roman rural servitude. For this purpose it's also necessary to analyse archaeologically the roman settlements in the area under study.

INTRODUCCIÓN

Actualmente contamos con una visión de conjunto relativamente completa sobre la infraestructura de los trazados viarios en la *Hispania* meridional¹, ofreciendo este marco importantes perspectivas a la hora de interpretar un proceso de colonización determinado, con su toponimia y jerarquización de su espacio urbano y rural.

1 P. Sillières, *Les voies de communication de l'Hispaniae Meridionale*, Centre Pierre Paris 20, Paris 1990.

Igualmente existe un debate científico global respecto a la denominación, caracterización y jerarquía de un entramado viario concerniente a su carácter público o privado. La moderna investigación —como más adelante tendremos ocasión de reflejar— a este respecto ha ido perfilando, desde el punto de vista de la nomenclatura de la jurisprudencia clásica y de los agrimensores latinos, una serie de argumentos interpretativos de gran trascendencia para la comprensión del papel desempeñado por una red viaria en un *territorium*. A nuestro juicio, el argumento principal deriva del hecho de tratar ciertos conceptos como *via*, *iter*, *actus*, *limes*, desde el punto de vista de su implicación en la servidumbre rústica y su contribución general a la explicación de un sistema viario determinado. Esto es totalmente comprensible, si tenemos en cuenta que una red de comunicaciones dependía parcialmente de una serie de servidumbres de tránsito —reglamentadas igualmente— para facilitar así los pertinentes accesos y salidas entre los diferentes *fundi* de un área dada. Sin embargo, a pesar de esta importante apreciación, este discurso científico tan sólo refleja el marco de un orden teórico que precisa ser corroborado desde una perspectiva regional, es decir, la aplicación de este esquema de caracterización a un ejemplo concreto.

Dentro de esta línea de interpretación, quisiéramos aportar la experiencia realizada en nuestra área de estudio —la Cuenca Alta del Segura— y mostrar cómo ciertas concepciones terminológicas pertenecientes a estas categorías socio-jurídicas romanas (*via* pública, *vía* privada, *vía* vecinal y camino *inter agros*), a pesar de la carencia de una evidencia epigráfica, contribuyen, junto a un sistema de colonización reconstruido arqueológicamente, a la explicación de la organización de un espacio rural romano determinado.

Para este propósito desarrollaremos los siguientes puntos: a) estado de la cuestión de los estudios sobre comunicaciones romanas en el área de estudio; b) distribución espacial de su asiento colonial romano; c) caracterización terminológica de los conceptos a emplear: *via*, *actus*, *iter* y *limes*; y d) encuadre de nuestra área de estudio y su red viaria dentro del esquema interpretativo de las fuentes clásicas romanas al respecto.

LA VEGA DE CIEZA COMO ENCLAVE VIARIO: ESTADO DE LA CUESTIÓN

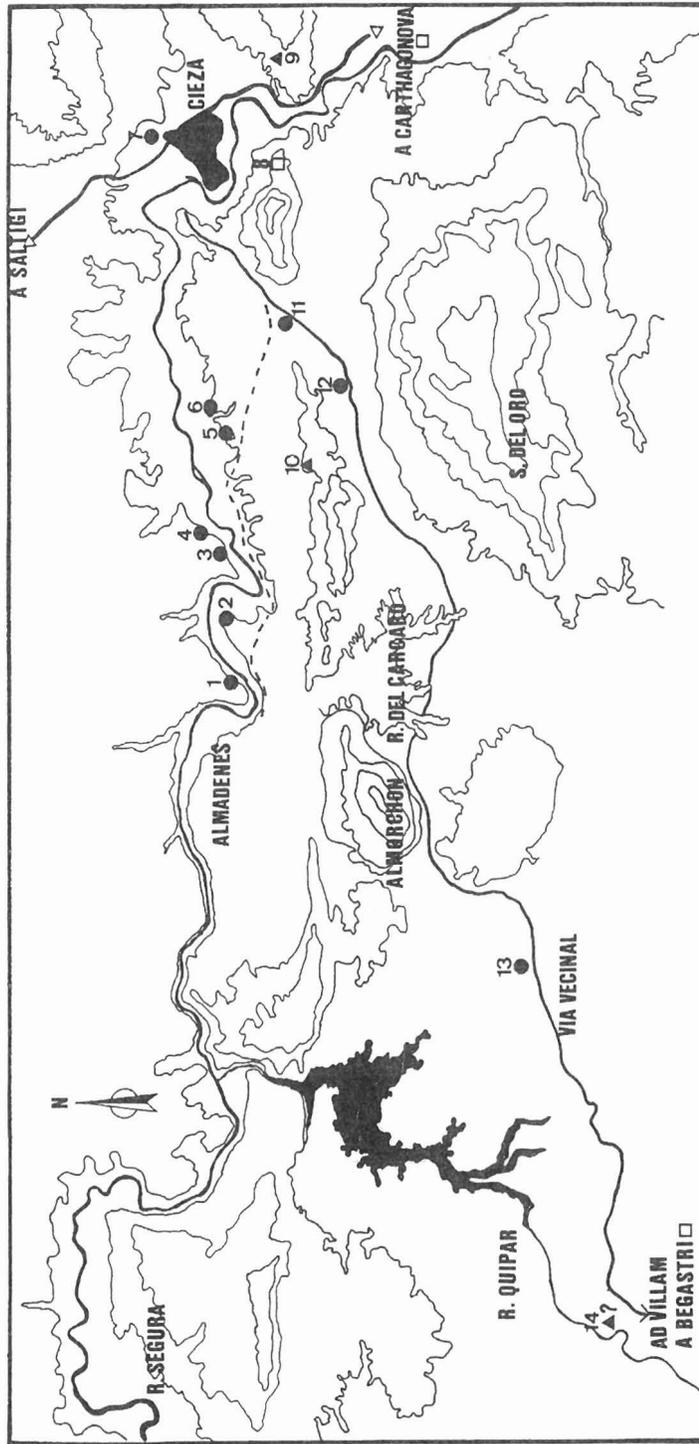
La importancia de la Vega de Cieza como punto neurálgico de comunicaciones en la Cuenca Alta del Segura y Cuenca del río Quípar ha sido puesta de manifiesto por Sillières² y por A. Yelo³ en diversos trabajos dedicados en parte a su infraestructura viaria de época romana. El primer autor, estudiando un gran trazado viario —*Carthago-Nova-Saltigi*— y la constatación epigráfica (Trajano, 98 d.C.) de su paso por Cieza; mientras que el segundo autor, resaltando la trascendencia de un documento —*Descripción y Relación de la Villa de Cieza* (1579)— para el conocimiento de los antiguos y tradicionales caminos que comunicaban a la ciudad con otras regiones.

Aunque ambos estudios son complementarios, es el segundo trabajo en cuestión el que nos ofrece una valiosa información para el desarrollo de uno de los temas que vamos a tratar en este artículo, de forma que es necesario resumir muy brevemente algunos de sus puntos esenciales.

2 P. Sillières, «Una grand route romaine menant á Carthagene: la voie *Saltigi-Carthago-Nova*», *Madridrer Mitteilungen* 23 (1982) 248-257.

3 A. Yelo, «Cieza, un importante enclave viario», *Vías Romanas del Sureste*, Simposium celebrado en Murcia 23-24 octubre 1986, Murcia 1988, pp. 65-66.

- OPIIUM
- ▲ VICUS
- VILLA
- CAMINO INTER AGROS.
- 1. HOYA GARCIA
- 2. LA TORRE
- 3. LA PARRA 1
- 4. LA PARRA 2
- 5. EL GINETE 1
- 6. EL GINETE 2
- 7. FUENTE PULGUINAS
- 8. C. DEL CASTILLO
- 9. BOLVAX
- 10. C. DE LAS BEATAS
- 11. LAS LOMAS
- 12. MOSSO
- 13. CONTIENDAS
- 14. BAÑOS DE GILICO



VEGA DE CIEZA. ESQUEMA DE COMUNICACIONES

Este documento, como así nos aclara A. Yelo, menciona tres vías principales de comunicación: en primer lugar, la Augusta con las mansiones correspondientes al Itinerario de Antonino (*AD TURRES — AD ELLO — ASPIS — ILLICI — THiar — KARTAGINE SPARTARIA*); a continuación, la de *Carthago-Nova* a *Toletum* (por el Camino Real) —ya recopilada por al-Udrī (s. XI) (*QARTAYANNA — MURSIYA — MULINA — SIYASA — MADINA YYYUCH — TUBARRA*); y por último, un camino hacia Levante que, pasando por Orihuela y Fortuna, terminaría en Elche. Sin embargo, el autor también llama la atención sobre un camino no menos importante que cita también dicho documento; se trata del camino que discurre hacia Andalucía —denominado *Camino del Cárcabo*—, del cual nos dice: *hasta la villa de Caravaca por camino derecho de ésta a ella hay nueve leguas vulgares y hasta la Real Audiencia de Granada cuarenta y séis*. Este camino comunicaría, por lo tanto, la Vega de Cieza con la Comarca del Noroeste murciano prolongándose hasta Andalucía.

En la Fig. 1 hemos reproducido el recorrido parcial de este camino —denominado, como más tarde explicaremos, vía *vecinal*— desde su incierto entronque con la vía principal (*Carthago-Nova — Saltigi*) hasta su penetración en la Cuenca del río Quípar (Calasparra-Cehegín). Su desarrollo fisiográfico aprovecha un pequeño paso natural entre la Sierra del Oro y uno de sus relieves acolinados (Las Lomas), para posteriormente atravesar la Rambla de la que toma su nombre y vadear el Almorchón, penetrando, así, en el sector de Las Contiendas, siguiendo la Cuenca del río Quípar hasta la Vega de Cehegín.

Si bien este camino no aparece en las escasas fuentes romanas al respecto, sin embargo, como señala acertadamente A. Yelo, su uso en época romana podría quedar patente en el hecho arqueológico que supone la presencia de una serie de establecimientos romanos (ss. I y II d.C.) asociados estructuralmente a su trazado (Las Contiendas —Fig. 1.11—; Mossó —Fig. 1.12—; Contiendas —Fig. 1.13—; Baños de Gilico —Fig. 1.14—) y el propio núcleo urbano de *Begastri*.

A esta apreciación del autor hemos de añadir que, junto a la comprobación arqueológica de las diferentes *villae* citadas, un estudio⁴ en concreto del establecimiento de Baños de Gilico (Fig. 1.14) nos ha revelado, mediante el levantamiento topográfico de sus estructuras arquitectónicas visibles, unas características espaciales y arquitectónicas que podrían emparentar a esta aglomeración rural a una especie de *vicus* probablemente viario.

Por otra parte, junto a este camino *vecinal*, detectamos arqueológicamente la existencia de un camino *inter agros* (Fig. 1, línea discontinua) que une a su vez las terrazas bajas del cauce fluvial del Segura con los dos trazados anteriormente citados. Esta disposición jerárquica de la red viaria quedaría explicitada si analizamos la ubicación espacial de un tejido de *fundí* correspondientes al momento inicial de la colonización de la Vega de Cieza (s. I d.C.).

DISPOSICIÓN ESPACIAL DEL ASENTAMIENTO COLONIAL ROMANO

No todos los procesos de colonización de un área determinada responden a una pauta generalizada consistente en la creación de un cinturón agrícola de *villae* precedido por el hecho

4 M. López Campuzano, L.A. García Blánquez. «Baños de Gilico: continuidad de una aglomeración rural romana (ss. I-IV d.C.) en la Cuenca del río Quípar (Calasparra, Murcia)», *Jornadas sobre el poblamiento romano de tipo rural del Sureste español*, 8-11 noviembre 1993, Jumilla (Murcia) (en prensa).

que supone la fundación de un núcleo urbano⁵. En el caso de la Vega de Cieza, en nuestro actual estado de conocimiento, no existen evidencias arqueológicas ni epigráficas para identificar a la *Segisa* romana de Tolomeo con la actual ciudad de Cieza. Por el contrario, todos los indicios arqueológicos y topográficos indican que aquí la colonización se tradujo en una serie de implantaciones de *fundi* asociadas a dos unidades geomorfológicas y, como hemos visto, a la infraestructura de un trazado viario (Camino del Cárcabo). Las unidades geomorfológicas corresponderían a las dos cuencas fluviales —Segura y Quípar—. Para nuestro estudio es importante pormenorizar más detenidamente en la principal arteria fluvial que configura el río Segura.

Desde el punto de vista del proceso de colonización del interior del *territorium* de la ciudad de *Carthago-Nova*, esta cuenca fluvial debió ser conceptualizada como terreno público (Plinio *NH* 3,9 ...*iuxta quem Tader fluvius qui Carthaginensem agrum rigat*). A este respecto, la jurisprudencia romana catalogaba a estos ríos —debido a su régimen natural y coeficientes medios de su curso⁶— como públicos y, por lo tanto, de *usus publicus* (Ulp. 68 *ad ed. Dig.* 43,12,2)⁷ para los colonos que se asentaron en su Vega. Este asentamiento se produjo mediante la implantación de una serie de *fundi* ribereños ubicados a lo largo de ambas márgenes del cauce fluvial —El Ginete 1 y 2 (Fig. 1.5 y 6); La Torre (Fig. 1.2); La Parra 1 y 2 (Fig. 1.3 y 4); Hoya García (Fig. 1.1)—, cuyo diseño territorial —parcelación asignada— ha sido reconstruido⁸ partiendo del presupuesto metodológico de que cada yacimiento ha sido determinado como una propiedad individual (*fundus*) con su respectivo *agro* acotado espacialmente (Varr. *De Re Rustica* I,14,1; Ulp. 17 *ad ed. Dig.* 50,16,27).

Por otra parte, mediante la configuración de un esquema espacial repetitivo para cuatro de estos *fundi*, hemos podido establecer unas dimensiones hipotéticas de la propiedad consistentes en aproximadamente de 10-12.3 Ha (40-50 *iugeras*) por unidad de explotación (*fundus*).

Este esquema de distribución espacial, debido a sus características de parcelación individual, lleva implícito la demarcación de un camino *inter agros* que, como ya hemos señalado, sirve de acceso y salida a/de los diferentes *fundi* para poder acceder a la vía vecinal. Este primer camino supone teóricamente que entre estos *fundi* existieran una serie de servidumbres de paso que caracterizaran a su vez, desde el punto de vista de la terminología clásica romana, a esta categoría de caminos. Esto es lo que vamos a explicar a continuación.

CARACTERIZACIÓN TERMINOLÓGICA: VIA, ACTUS, ITER Y LIMES

Herzig, al afrontar la problemática general que subyace al estudio de las vías de comunicación romanas⁹, ha señalado que conceptos como *via*, *actus* e *iter* derivan del derecho privado y

5 Ver diferentes ejemplos en Ph. Leveau, «La ville antique et l'organisation de l'espace rural: *villae*, *villae*, *village*», *Annales E.S.C.* XXXVIII/4 (1983) 920-943, en especial p. 925; con J.G. Georges, *Les villes hispano-romanas. Inventaire et problematique archéologique*, París 1979, pp. 94 ss.

6 F. López Bermúdez, *La Vega Alta del Segura. Clima, hidrología y geomorfología*, Murcia 1973, pp. 109 ss.

7 M. Kaser, *Römisches Privatrecht*, München 1992, p. 91.

8 M. López Campuzano, J. Salmerón Juárez, «Consideraciones sobre la condición económica y social del campesinado romano de la Vega de Cieza (Murcia) durante los siglos III y IV d.C. El punto de vista de la Prospección y Excavación Arqueológica», *Verdolay* 5 (en prensa).

9 H.E. Herzig, «Probleme des römischen Strassenwesens: Untersuchungen zu Geschichte und Recht», *Aufstieg und Niedergang der Römischen Welt* II.1 (1974) 594-648, en especial p. 607.

caracterizan formas de las servidumbres rústicas. De igual forma, especialistas en el estudio de estas últimas¹⁰ y su influencia en la organización rural romana, han resaltado la importancia de la red viaria y de la parcelación en la formación del *iura praediorum*. Efectivamente, al plantear estos conceptos para el estudio de la jerarquía viaria en nuestra área de estudio, hemos de recurrir a la definición de las servidumbres rústicas.

La jurisprudencia romana distinguía a las servidumbres rurales (*iura praediorum rusticorum*) de las urbanas (*i.p. urbanorum*): esta misma concepción clásica calificaba a las primeras de reales e incorporales (*res Mancipi*) (*Dig.* 8,1,1; *G. Inst.* 2,17), representando ciertos derechos que los propietarios de predios rurales vecinos establecen para que un *fundus* (sirviente) sirva a otro *fundus* (dominante). Dentro de las servidumbres rústicas más antiguas y principales encontramos las que Kaser —siguiendo a Ulpiano (*2 inst. Dig.* 8,3,1)—¹¹ recoge como *iter* (paso de viandantes y caballerías), *actus* (acceso al ganado para pastos), *via* (transporte pesado) y *aquaeductus* (paso de agua). Es muy interesante resaltar una apreciación de Kaser¹² al respecto, por la que la servidumbre debe estar precedida por su declarada utilidad y la condición de que los *fundi* sean vecinos (*vicinitas Dig.* 8,3,7,1). Este aspecto quedaría reproducido arqueológicamente, como vimos, en la configuración espacial de los *fundi* colindantes de la Vega entre los que se producirían servidumbres de paso (*iter*) y transporte (*via*) para acceder a la vía *vecinal* (Camino del Cárcabo). La jurisprudencia romana recoge algunos ejemplos que ofrecen una gran similitud topográfica con nuestro asentamiento de la Vega de Cieza, ilustrando este esquema de servidumbre de paso:

Puede constituirse la servidumbre de camino a pesar de que un río lo cruce, si puede pasarse por un vado o hubiera un puente... Esto es así siempre que el río fluya por predios de un solo dueño; en cambio, si tus predios fuesen contiguos a los míos, a continuación pasara el río, luego estuvieran los predios de otro propietario y, finalmente, el camino público para llegar al cual quiero adquirir el paso, habrá que ver si no hay algo que impida que tu me concedas la servidumbre de camino hasta el río, y el otro propietario hasta la vía pública. Pero veamos si valdrá lo mismo para el caso de que tu también fueses dueño de aquellos predios que hubiese al otro lado del río, inmediatos al camino público, teniendo en cuenta que la servidumbre de camino suele terminar en una ciudad, un camino público, un río en el que se pasa mediante barcas, u otro predio que sea del mismo propietario del fundo dominante. Siendo esto así, no se considera la servidumbre aun en el caso de que entre los predios de un mismo dueño existiese un río público (Paul. 1 man. Dig. 8,4,38).

Lo que plantea este presupuesto respecto a la servidumbre de paso es el hecho de la existencia de un camino, que atraviesa diferentes propiedades colindantes pertenecientes a las unidades de explotación agrícola (*fundi*), tal y como hemos reflejado arqueológicamente con los asentamientos asociados a las terrazas bajas del Segura. Sus respectivos propietarios precisa-

10 G. Franciosi, *Studi sulle servitù prediali*, Napoli 1967, pp. 4-118; L. Capogrossi Colognesi, *La struttura della proprietà a la formazione dei «iura praediorum» nell'età repubblicana II*, Milano 1976, pp. 1 ss.

11 Kaser, *op. cit.*, pp. 130 ss.

12 Kaser, *op. cit.*, p. 132; véase también la obra ya clásica de R. Caravella, *Le limitazioni del dominio per ragioni di vicinanza in dritto romano*, L'Erma 1971 (ed. orig. 1904).

rían, pues, de una vía *inter agros* —sometida a la servidumbre de paso— para acceder a la vía *vecinal*.

Esta delimitación colindante entre algunos *fundi* nos lleva a explicar a continuación la conceptualización del término *limes*. Este concepto, si bien parte de las categorías de la delimitación del territorio público, sin embargo existen también otras acepciones relativas a los límites menores en las propiedades privadas expuestas a las servidumbres rústicas¹³, puesto que, como ocurre en nuestro caso, la parcelación del terreno constituye el marco organizativo de la explotación agrícola, condicionando la división de los *fundi* unas características viarias determinadas. Así, por ejemplo, como ha señalado Pérkay¹⁴, podemos apreciar cómo uno de los principales argumentos de preocupación de los *gromatici* fueron los *limes* establecidos entre los distintos *fundi*; de forma que una red viaria entraría en matices según su papel desempeñado en este entramado de asentamientos, es decir, por su *Bestimmung*.

Dentro de este amplio concepto que atañe a la división de la propiedad (*limes*), existe un importante matiz representado por la concepción del término *actus*. Su determinación filológica y espacial ha sido objeto de múltiples estudios¹⁵, aludiendo básicamente a su carácter de unidad superficial estipulable en función de un sistema de parcelación. En nuestro caso, este concepto no desempeñaría un papel muy clarificador, ya que nuestra reconstrucción parcelaria es hipotética y fragmentaria; aunque predispone un parcelario *a priori* colindante entre *fundi*.

Mediante el análisis de la distribución del asentamiento colonial romano, hemos podido observar cómo la red viaria participa de un espacio jerarquizado. Hemos visto cómo de una red principal (*Carthago-Nova* — *Saltigi*) se bifurcaba un ramal o vía *vecinal* (Camino del Cárcabo) y, al mismo tiempo, cómo se producía un camino *inter agros* que unía a esta vía *vecinal* con los diferentes *fundi* de las terrazas bajas del Segura. Este camino *inter agros* se vería sometido, pues, a servidumbre de paso entre propietarios, pasando socio-jurídicamente a convertirse en un camino privado, mientras que las otras dos vías serían públicas.

Es obvio que la Vega de Cieza pertenece al *ager carthaginensis* y, por lo tanto, cualquier trazado viario impuesto en su área debe ser público; pero, como hemos visto, existía una jerarquía en esta red viaria que podía venir prescrita en función del marco de colonización: vía pública, privada, *vecinal*, proconsular, *inter agros*. ¿Cómo se encuadraría nuestro esquema de estudio viario dentro del marco terminológico o interpretativo de las fuentes clásicas romanas? Para responder a esta cuestión desarrollaremos el siguiente apartado.

JERARQUÍA DE LA RED VIARIA: MARCO INTERPRETATIVO EN LAS FUENTES CLÁSICAS ROMANAS

La clasificación de los juristas romanos para distinguir vías públicas de privadas queda explicitada —a partir del interdicto, que afecta a las vías rústicas: *in via publica itinereve*

13 Capogrossi Colognesi, *op. cit.*, p. 68 n. 77.

14 Th. Pérkay, «Untersuchungen zu den römischen Reichstrassen», *Antiquitas R. Abh. zur Alten Gesch.* 17 (1968) 30.

15 Dentro del contexto de la red viaria ver A. Palma, «Le strade romane nelle dottrine giuridiche e gromatiche dell'età dei principato», *ANRW* II,14 (1982) 850-879; en general F. Castagnoli, s.v. *Limitatio* y E. de Ruggiero, s.v. *Adsignatio*, en E. Ruggiero (ed.), *Dizionario epigrafico di antichità romane* IV, Roma 1964, pp. 1379 y 102; y M. Talamanca, s.v. *Confini*, en *Enciclopedia dei dritto* VIII, Milano 1968, p. 955 n. 13.

*publico facere immittere quid, quo ea via idve iter deterius sit fiat, veto (Dig. 43,8,2,20)*¹⁶— en el siguiente texto de Ulpiano (Dig. 43,8,21):

Viam publicam eam dicimus, cuius etiam solum publicum est: non enim sicuti in privata via, ita et in publica accipimus: viae privatae solum alienum est, ius tantum eundi et agendi nobis competit: viae autem publicae solum publicum est, relictum ad directum certis finibus latitudinis ab eo, qui ius publicandi habuit, ut ea publice iretur commearetur.

La diferencia que se hace aquí entre *viam publicam* y *privata via* es bastante precisa: junto al interdicto se deja muy claro la tutela de *bona publica* o *loca publica* destinados al uso colectivo¹⁷, remarcando —con el empleo del término *etiam*— que el suelo que atraviesa una vía pública ha de pertenecerle¹⁸.

Sin embargo, en otro texto el jurista hace una mayor diferenciación que le lleva a replantearse no solamente la extensión del concepto público, sino también su diferencia inmediata con los conceptos privado y vecinal (Dig. 43,8,22-23):

Viarum quaedam publicae sunt, quaedam privatae, quaedam vicinales. Publicas vias dicimus, quas Graeci Basilikas, nostri praetorias, alii consulares vias apellant. Privatae sunt, quas agrarias quidam dicunt. Vicinales sunt viae, quae in vicis sunt vel quae in vicis ducunt: has quoque publicas esse quidam dicunt: quod ita verum est, si non ex collatione privatorum hoc iter constitutum est. Aliter atque si ex collatione privatorum reficiatur: nam si ex collatione privatorum reficiatur, non utique privata est: refectio enim idcirco de communi fit, quia usum utilitatemque communem habet. Privatae viae dupliciter accipi possunt, vel hae, quae sunt in agris, quibus imposita est servitus, ut ad agrum alterius ducant, vel hae, quae ad agros ducunt, per quas omnibus commeare liceat, in quas exitur de via consulari et sic post illam excipit via vel iter vel actus ad villam ducens. Has ergo, quae post consularem excipiunt in villas vel in alias colonias ducentes, putem etiam ipsas publicas esse.

Este texto deja entrever que las vías pueden ser públicas, privadas y vecinales. Vecinales son las que *in vicis sunt* o *in vicis ducunt*; mientras que vías públicas son las que *post consularem excipiunt in villas vel in alias colonias ducentes*. Esta división contradice, sin embargo, su exposición, ya que consecuentemente a su propio principio de análisis, estas últimas serían privadas. Muchos han sido los autores¹⁹ que se han percatado de esta contradicción, proponiendo al respecto diferentes interpretaciones del texto. En términos generales, parece ser que Ulpiano propone para las vías vecinales una clasificación basada sobre la dependencia de la propiedad del terreno, de forma que un carácter privado tendrían las vías vecinales que derivan

16 G. Longo, *Interdicta de itineribus publicis*, en *Novissimo Digesto Italiano VIII*, Torino 1968, pp. 800 ss.

17 F. Eisele, *Über das Rechtsverhältnis der res publicae in publico usu nach römischen Recht*, Basilea 1873, pp. 6 ss.

18 Palma, *op. cit.*, p. 854.

19 Herzig, *op. cit.*, p. 613; Pekáry, *op. cit.*, p. 35; Palma, *op. cit.*, p. 854; y Capogrossi Colognesi, *op. cit.*, pp. 25 ss.

ex collatione privatorum, siendo las públicas las que se ven intervenidas por los propietarios colindantes solamente a nivel de mantenimiento (*refectio*)²⁰; puesto que el mismo Ulpiano (*Dig.* 43,7,3) afirma que las vías vecinales abiertas sobre el terreno de *fundi* privados, cuyos propietarios no se recuerdan, tienen la condición de vías públicas. En definitiva, es necesario frente a este bagaje teórico —aunque fundamentado en el esquema espacial romano— examinar concretamente la realidad del lugar y la población, pues es evidente que el jurista diferencia a grandes rasgos entre las vías largas que se dirigen a los campos y las vías que por derecho de servidumbre atraviesan un *fundus* sirviente²¹.

A este respecto es interesante examinar complementariamente un texto del agrimensor S. Flaco (*de cond. agr.* 110,21)²², en el que detalla cómo existen una serie de caminos abiertos a un número determinado de usuarios —propietarios de *villae*—, para cuyo acceso es necesario el tránsito a través de ellos: *ad quorum agros per eas vias pervenire necesse est*; otras vías, según el autor romano, pueden nacer de una vía vecinal y ser también utilizadas por los propietarios de los *fundi*. Sobre estas últimas gravaría la *collatio* del terreno necesario y el gasto para su manutención; esta categoría de vías se definen como *communis* y estarían sometidas a la servidumbre de tránsito —*privatae itaque viae ad finitiones agrorum non pertinet, sed ad itinera eis praestanda*—.

De forma que el agrimensor distingue tres tipos de vías: *publicae*, *vicinales* y *communes*, dejando de lado las que no están sometidas a uso colectivo²³.

A partir de este marco terminológico e interpretativo de las fuentes clásicas romanas respecto a la jerarquía de la red viaria, consecuentemente y teniendo muy en cuenta la distribución espacial del asentamiento colonial romano que encontramos en nuestra área de estudio, podemos establecer nuestro esquema viario de la siguiente forma:

- A) Una vía principal o *praetoria* —*Carthago-Nova* — *Saltigi*—, evidentemente pública, que conduce a otras colonias.
- B) Una vía *vecinal* —Camino del Cárcabo—, que constituye un ramal de la vía principal y se dirige a los *vici*, *ad villam* y núcleos urbanos que *in vici sunt*, atravesando terreno público. Los *fundi* asociados a su trazado (Fig.1) podrían estar bajo la tutela de su mantenimiento (*refectio*), aunque esta vía seguiría siendo pública por el hecho de unir espacios comarcales.
- C) Una vía privada —*inter agros*—, que supone la posibilidad de acceso de los diferentes propietarios de los *fundi* de las terrazas bajas del Segura a la vía vecinal, para de esta forma acceder al mismo tiempo a la vía principal. Esta vía privada estaría sometida, según hemos explicado terminológica y espacialmente, a servidumbre de tránsito, puesto que a pesar de ser terreno público, una vez asignado y parcelado, pasa a ser propiedad privada de su propietario agrícola. Por otra parte, el recorrido de este camino *inter agros* (c. 20 km.) tan sólo tiene como fin el acceso a una serie de *fundi* privados y no se dirige ni a otras colonias ni a otras implantaciones de *villae* de comarcas vecinas.

20 Comparar con S. Flaco *de cond. agr.* 109.19 (Thulin, Lachmann, 145.19 = C. Lachmann, *Gromatici Veteres* I, Berlín 1848; C. Thulin, *Corpus Agrimensorum Romanorum* I,1, Lipsia 1913).

21 Esta posible distinción, en cuanto al recorrido del trazado se refiere, podría quedar reflejada en nuestra área de estudio al comparar el recorrido de la vía *vecinal* y el de la vía *inter agros* o camino de trayecto corto entre los *fundi* (ver Fig. 1).

22 Thulin, Lachmann. 145.19.

23 Comparar con Hig. *de gen. contr.* 91.5 (Lachmann, 128.5).