

# EL TRAZADO VIARIO DE CARTHAGO-NOVA. (NUEVOS HALLAZGOS DEL DECUMANO MAXIMO)

L. E. de Miquel Santed  
Universidad de Murcia

## ABSTRACT

The modern archaeological research in building plots of the Cartagena center, are giving in the last years some new tracks of the roman streets of the town. In this work, are studying two of the most recent finds. We make their description and analyze the road axis they belong. We can reconstitute the Carthago-Nova *Decumanus Maximo* location through them.

Also, we make a complete review on the researchs about the roman streets in Cartagena; we rectify some untrue interpretations of the later archaeologist and give some new suggestions of them.

## INTRODUCCIÓN

Las catas arqueológicas de urgencia que se vienen realizando en solares de la ciudad de Cartagena en los últimos años han aportado gran cantidad de nuevos datos para la reconstrucción urbanística de la ciudad romana. El tema del trazado viario en el interior de la ciudad ha sido uno de los más enriquecidos por la nueva documentación, que nos ha obligado a corregir o confirmar nuestras concepciones anteriores. Numerosos han sido los hallazgos de restos de calles romanas, y en algún caso permitiendo orientar ejes urbanos.

Este estudio no pretende analizar todos los nuevos descubrimientos, ya que la justa valoración de los mismos corresponde a un estudio global del urbanismo romano de Carthago-Nova<sup>1</sup>, sino solamente las aportaciones al trazado del *Decumano Maximo* de la ciudad que se despen-

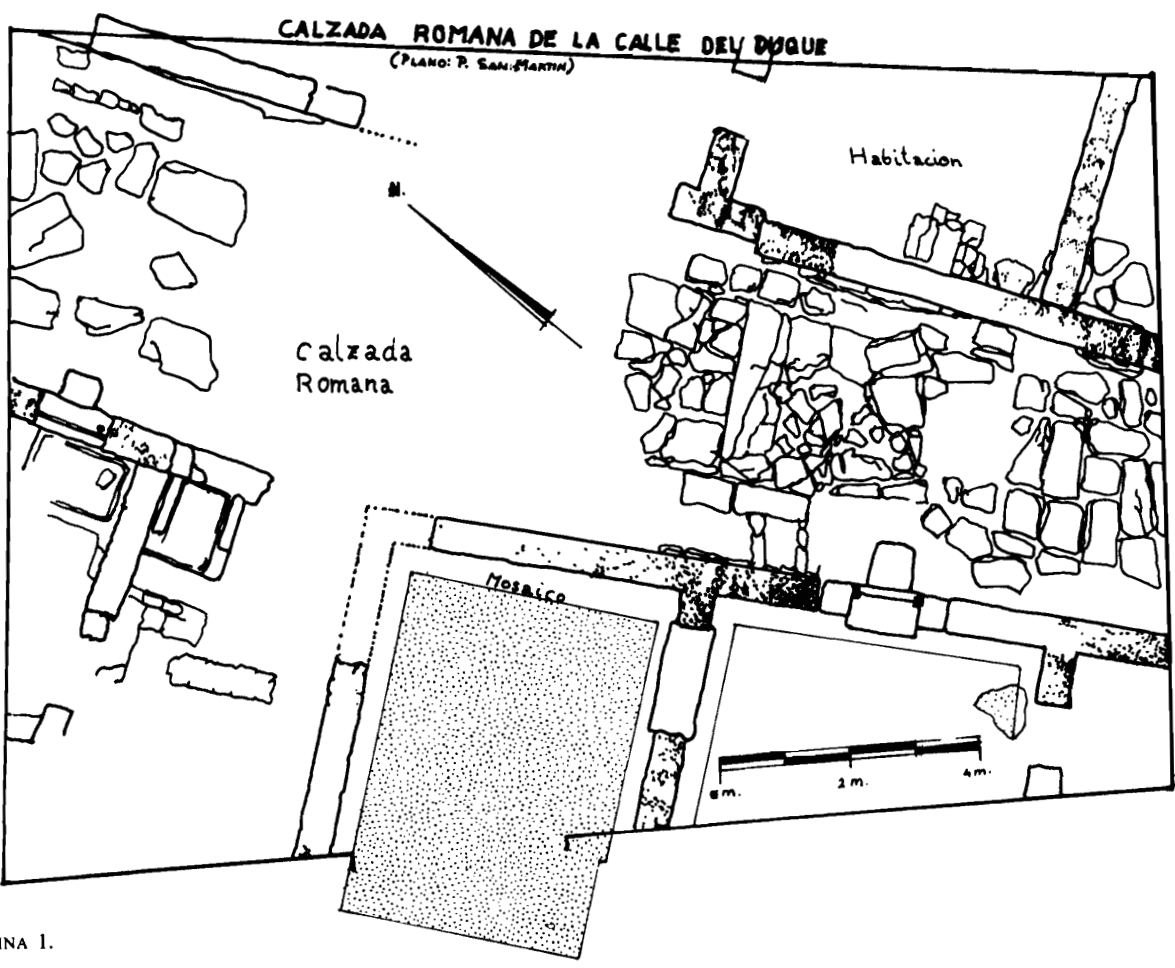
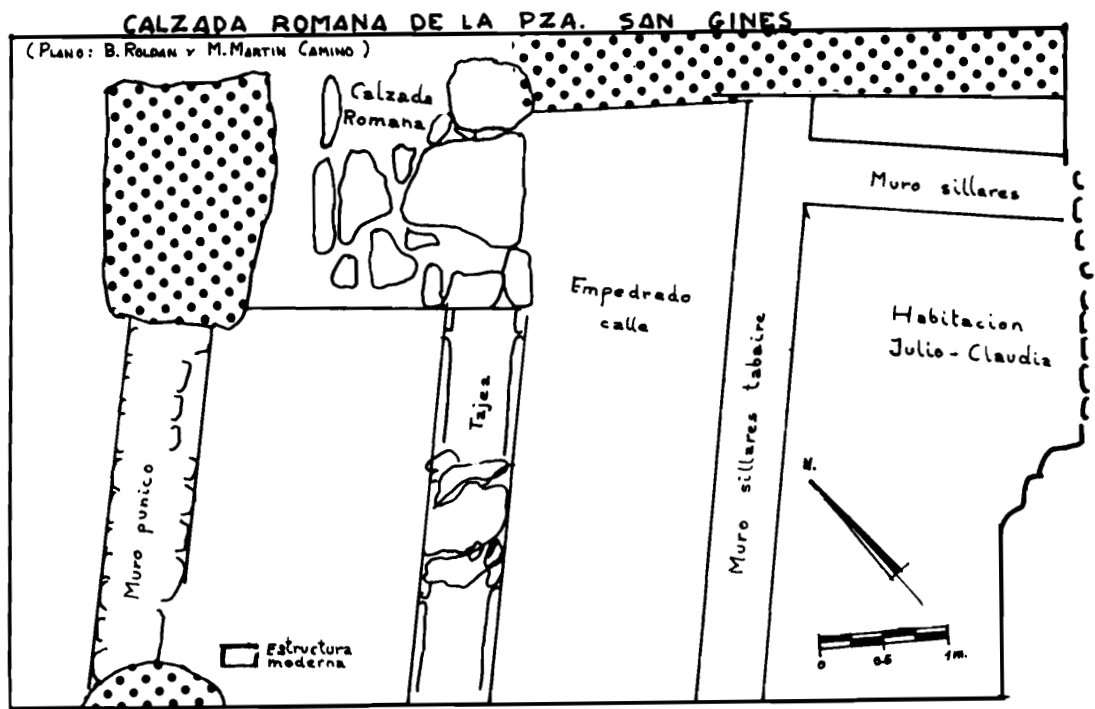
den de los hallazgos de dos tramos del mismo, situados entre la plaza de San Ginés y la calle Cuatro Santos.

El primero de los hallazgos tuvo lugar en marzo de 1986 al efectuarse las catas de urgencia preceptivas en el solar que hace esquina entre la calle de Duque y la plaza de San Ginés. La memoria de los trabajos realizados se halla en fase de preparación por parte de sus excavadores, Blanca Roldán y Miguel Martín Camino, quienes facilitaron amablemente los planos pertinentes y la documentación necesaria para ofrecer aquí este adelanto de sus descubrimientos; por ello que no profundizaré en este artículo en los detalles sobre dichas excavaciones (lám. 1).

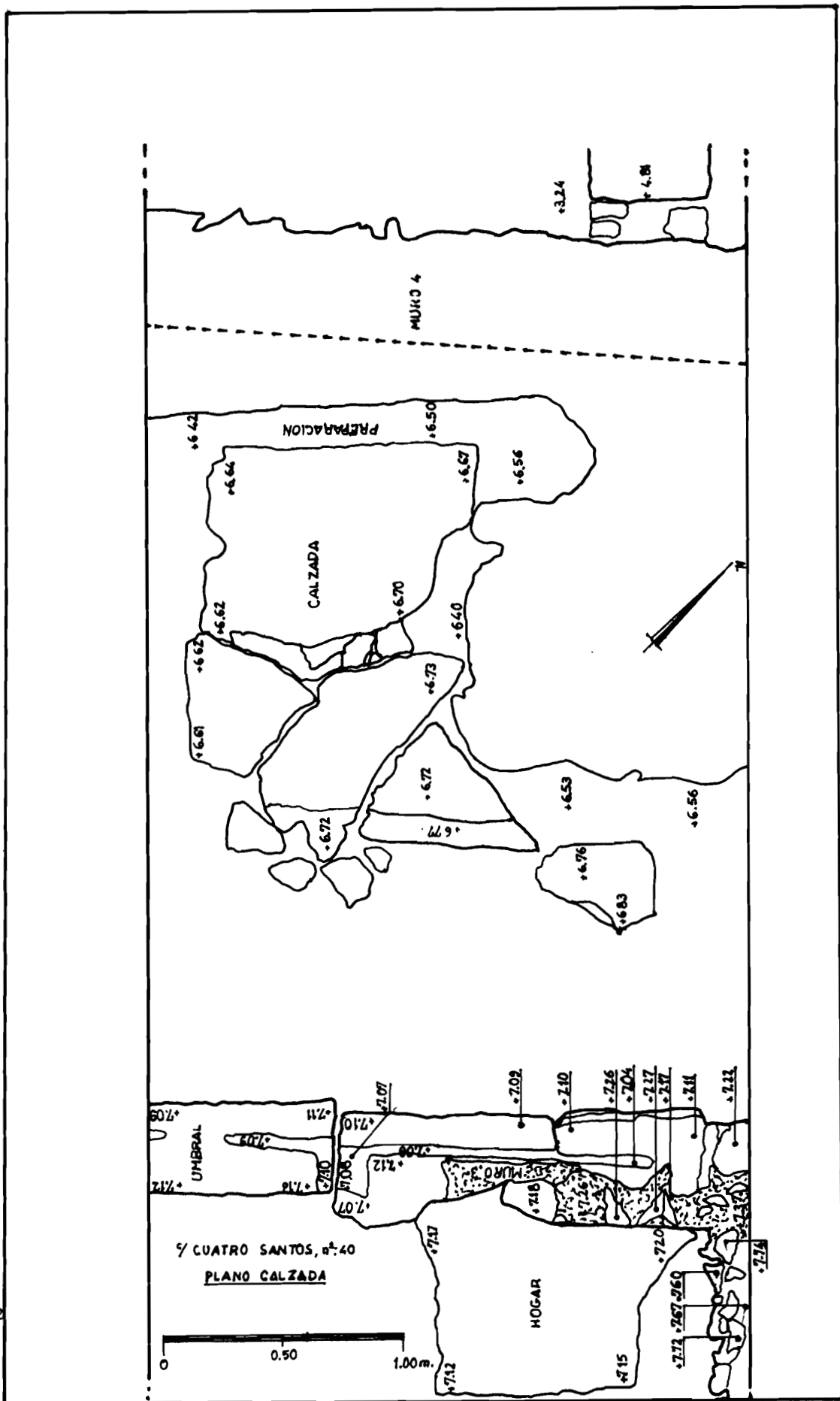
En dicho solar se localizó una casa de época julio-claudia que daba directamente a una calzada, conservada parcialmente<sup>2</sup> Esta calzada presentaba «in situ» algunas de

<sup>1</sup> Trabajo en fase de elaboración por P. San Martín Moro para el tomo IV de la Historia de Cartagena.

<sup>2</sup> Los restos descubiertos de la calzada tuvieron que ser casi totalmente levantados para poder proceder a la excavación de los niveles inferiores del solar. El conjunto de restos de la plaza de San Ginés, pese a su innegable importancia arqueológica y monumental, se hallan dos años más tarde, todavía a expensas de que se tome una decisión para asegurar la conservación de estas inte-



LAMINA I.



sus losas y por su yuxtaposición a la casa se distinguía perfectamente su dirección noreste-suroeste. También se pudo estudiar<sup>3</sup> la estructura interna de la calzada, así como su tajea. El alcantarillado de la calle romana no discurría por el centro de la misma sino cercano a su acera derecha, entroncando con la tajea de la casa por donde recogía las aguas de otras conducciones que bajaban del monte, drenando las aguas de lluvia en esa zona de pendiente.

El segundo tramo de esta calzada romana se descubrió cuando a principios del mes de agosto de 1987 los arqueólogos Milagros Vidal y Luis E. de Miquel realizaban las catas arqueológicas reglamentarias ante la próxima construcción de un bloque de viviendas en el solar de la calle Cuatro Santos, n.º 40, esquina calle Tomás Subiela ( lám. 2).

En la finca solamente pudimos reconocer el trazado de la calle romana en un espacio bastante limitado, dado que el pésimo estado de la pared medianera con una construcción colindante aconsejaba no excavar en una superficie de al menos tres metros respecto a dicha pared y tampoco faltaban los restos de cisternas y otras estructuras de época moderna, que llegaban al parecer hasta la roca de base, arrasando consiguientemente cualquier vestigio de ocupación antigua.

Ambos solares se encuentran enclavados en la zona baja de la ladera noroccidental del monte de la Concepción, en una parte de la ciudad donde tenemos bien documentada arqueológicamente una ocupación romana bastante antigua.

## DESCRIPCIÓN DEL TRAMO VIARIO DE LA CALLE CUATRO SANTOS

Afortunadamente, en este caso, los restos romanos nos llegaron parcialmente sellados a 1,60 m del nivel actual de la calle y no se vieron alterados por construcciones posteriores, documentándose la existencia de una fase de abandono del lugar<sup>4</sup> a partir del período tardorromano<sup>5</sup>. A este momento correspondería el muro 2, de dirección noreste-suroeste, que al parecer tenía una función de contención de la ladera, explicación que justificaría asimismo la aparición de un relleno de pequeñas piedras en gran parte de los cortes.

En un momento anterior al aterrazamiento tardío de la zona, diferenciado claramente de él por unas capas de

---

resantes muestras de nuestro patrimonio arqueológico. Debemos señalar desde aquí nuestro deseo de que se agilicen las gestiones en marcha y se ataje prontamente el lamentable proceso de deterioro que dichos restos vienen sufriendo ante el abandono de los mismos.

3 En fase de preparación por sus excavadores, por lo que no profundizaré ahora en ello.

4 Reflejados estratigráficamente por potentes capas de barro.

5 Con abundante material arqueológico fechable desde el siglo VI d. C.

abandono de lodo fino y de monte disgregado, por la esquina occidental de la finca transcurría una calzada viaria de la ciudad, quizás un *decumanus*. Al igual que en el solar de la plaza de San Ginés, la calzada aparecía asociada a estructuras de habitación.

En concreto, se conservaba un gran umbral, cuya longitud estimada en función de lo descubierto y de las medidas de los quicios y revalsos, es de 4,25 m. Seguramente esta entrada daría paso a algún tipo de almacén o tienda, que posteriormente se vio parcialmente tabicada con sillarejo y argamasa, de la que se nos han conservado asimismo algunas muestras. Al interior se observa también un interesante cambio de funcionalidad, dado que la esquina nororiental de la estancia pasa a quedar ocupada por una especie de hogar cuadrangular, construido a base de adobes rectangulares. A este mismo conjunto pertenece también el muro 1, con una altura máxima de 1 m y 50 cm de anchura, que cerraría la habitación por su lado oriental, y del cual se nos conserva 4,5 m, hasta verse cortado por una cisterna moderna que ha arrasado todos los vestigios romanos hasta el nivel de base de monte.

El elemento que ahora mismo más nos interesa estudiar en este conjunto de construcciones es la propia calzada romana (situada a unos 6,65 m sobre el nivel del mar), que atraviesa el solar con dirección noreste-suroeste. A partir de sus restos hemos podido analizar no solamente sus dimensiones totales, sino también sus características constructivas y las capas de preparación sobre las que se asienta (mampuesto formado por piedrecillas, barro y alguna laja de tamaño reducido). También se descubrió su tajea, aprovechando una ruptura de la calzada fechable en un momento tardío del mundo romano.

Este alcantarillado, de 0,50×0,50 m, está elaborado a base de unas lajas de pizarra como cubierta y sillarejo trabado para formar las paredes laterales y el fondo del conducto. En su relleno se entremezclan las tierras arcillosas y lodosas de los momentos de utilización, con otras bolsadas de cenizas y carbones, que nos paralelizan la data de ruptura de la calzada con el incendio de la casa contigua que describíamos previamente.

Aunque de la calzada sólo se conservaba una longitud de 1,55 m y una anchura de 1,62 m se ha podido reconstruir teóricamente su anchura global (entre 3 y 3,70 m), puesto que descubrimos restos de una cimentación en *opus caementicium*, justo debajo del muro 2 de época tardorromana, en donde se reutilizaba una losa de la propia calle romana.

El enlosado de la vía urbana estaba formado por grandes lajas o bloques más o menos poligonales, encajados entre sí. Estos bloques se caracterizan por unos grosores entre 10 y 15 cm y por su acomodación cuidada, sin que se pueda hablar de losas escuadradas.

Entre la calzada y el umbral de la casa-tienda nos resta un espacio de 1 m con un relleno de tierra compacta con restos de ladrillos y piedras irregulares. El fuerte desnivel que se observa entre el umbral de la casa-tienda adyacente y la calzada<sup>6</sup>, podía salvarse con una rampa<sup>7</sup> o un escalonamiento del que no se ha conservado mayores indicios.

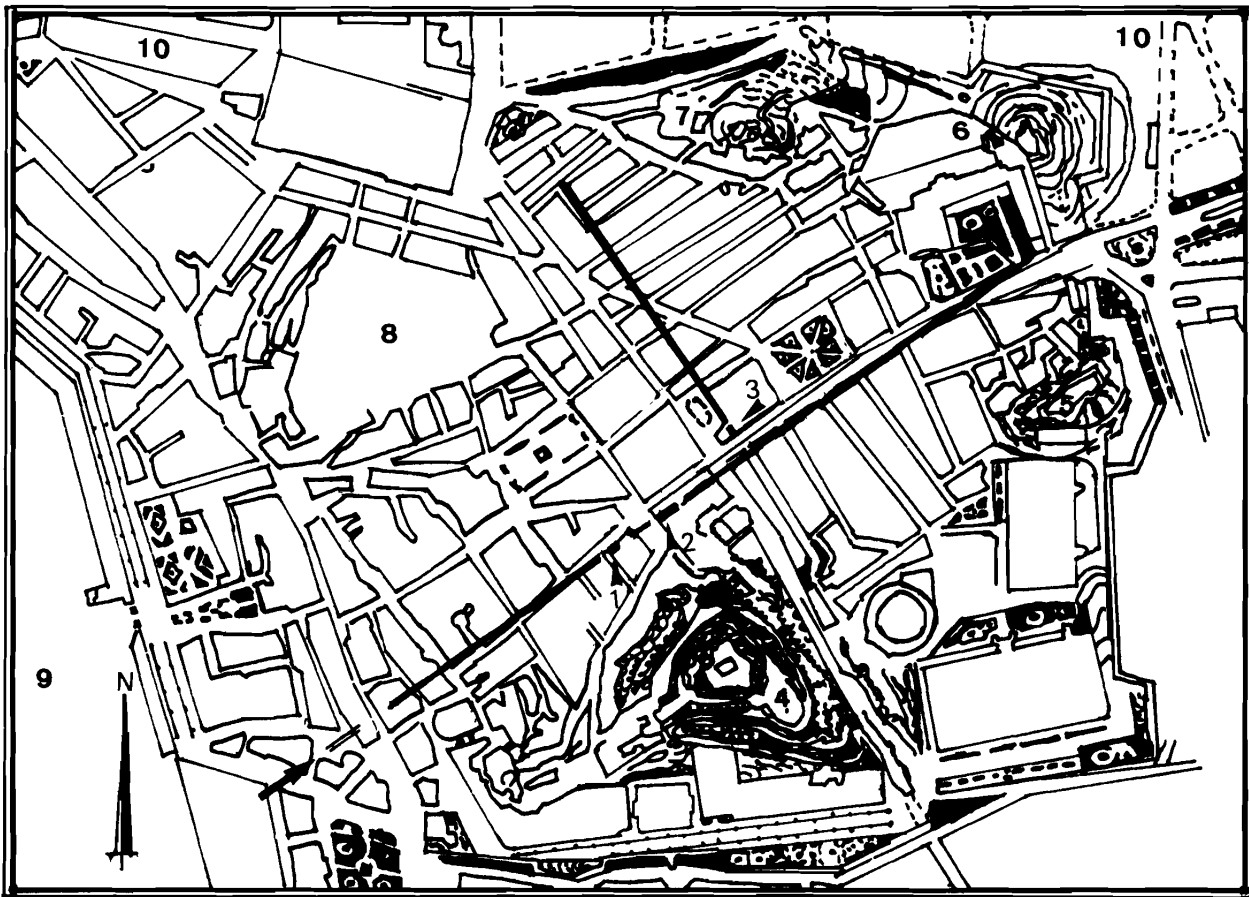


LÁMINA 3. Plano de Cartagena. Situación del Decumanus Máximo. 1, c/ Cuatro Santos, n.º 40; 2, plaza San Ginés; 3, c/ Duque, n.º 29; 4, colina de Asklepios o Esculapios; 5, colina de Heafaistos o Vulano; 6, colina de Aletes; 7, colina de Kronos; 8, Molinete. Arx Asdrubalis; 9, puerto antiguo; 10, almarjal o laguna.

La única zona donde pudimos seguir profundizando la excavación fue bajo la cimentación de *opus caementicium* antes citada, que sería el otro límite de la calzada. Al levantar la masa de argamasa y el conglomerado de piedras descubrimos un nuevo muro (muro 4) a 5,90 m sobre el nivel del mar, con 2,40 m de altura conservada y 0,70 m de anchura estimada. Este muro inferior presenta un aparejo mixto, de un tipo asimilable al *opus africanum*, con altos sillares rectangulares de tabaire, puestos verticalmente (1,70x0,45 m) y separados por lienzos de sillarejo irregular —*opus incertum*—. Asociados a este muro 4 localizamos otros dos lienzos de muros perpendiculares a aquél, que aparentemente cerraban una habitación<sup>8</sup>.

6 Que queda perfectamente señalado por un pequeño bordillo o arcén lateral.

7 Lo que apoyaría la interpretación de almacén para el edificio.

8 Estos nuevos muros 5 y 6, sólo han conservado un alzado entre 1,40 y 1,80 m sobre el nivel de roca base (+3,40) y una anchura media de 0,50. Su aparejo difiere asimismo claramente del

Estos muros inferiores deben datarse en el momento de la ocupación púnica de la ciudad (finales del siglo III a. C.), o en todo caso, serían inmediatos a la conquista de la ciudad de Escipión. Ello se confirma con la frecuente aparición en sus estratos de colmatación de cerámica de barniz negro tipo campaniense «A» antiguo y fragmentos de jarritas bicónicas de cerámica gris de la costa catalana. Por hallarse totalmente sepultados por las capas de cimentación de la calzada nos marca palpablemente una fecha «post quem» para la misma, dado que sus rellenos alcanzan indudablemente hasta el momento augusteo. Por ello el período de construcción y utilización real de la calzada debe corresponderse con la época alto-imperial.

El final violento de la casa-tienda romana nos queda bien documentado por una fina capa de cenizas de incendio a

muro 4. En su construcción se emplearon grandes sillares cuadrangulares de tabaire en hiladas horizontales alternadas, dejando unos espacios intermedios que se cubren con piedras más medianas y de un aparejo irregular.

6,80 m sobre el nivel del mar y en la presencia de maderos carbonizados que en la zona del hogar sella un conjunto de recipientes cerámicos domésticos parcialmente carbonizados pero bien conservados<sup>9</sup>, que nos señalan un contexto coherente del siglo III d. C. A esta fecha deberá corresponder asimismo el abandono final de la calzada (cubierta por capas de relleno y finos lodos) y el levantamiento ya señalado de alguna de sus losas.

### EL TRAZADO VIARIO DE CARTHAGO-NOVA

El interés principal de estos nuevos hallazgos romanos en Carthago-Nova radica en la constatación por vez primera de dos tramos de calzada pertenecientes, con casi toda seguridad, a un mismo eje viario. La prolongación del eje marcado por ambas pavimentaciones (lám. 3) nos permite reconstruir la dirección y localización exacta de una de las vías principales de la ciudad y a partir de ella empezar a comprender la disposición y sentido de otras calzadas halladas a lo largo de todo el casco antiguo<sup>10</sup>. Ello permitirá en el futuro disponer de un punto de referencia más exacto para localizar nuevos tramos y empezar a comprender los trazados de las vías urbanas de una ciudad como Cartagena, tan afectada por una topografía irregular.

Esta calle corre prácticamente perpendicular (entre 80° y 90°) respecto a la calzada romana conservada en el solar de la calle del Duque, n.º 29<sup>11</sup>, considerada como uno de los *cardus* de la ciudad romana (lám. 1), debiéndose situar el cruce entre ambas vías muy cerca de dicho solar.

Los nuevos hallazgos nos llevan a plantearnos una revisión de los trazados viarios atribuidos a Carthago-Nova por investigadores precedentes. El defecto principal que observamos en los estudios hasta el último decenio sobre el urbanismo de la ciudad, radica en que la mayoría de los autores se dejan llevar por la solución fácil de hacer coincidir las calzadas romanas principales con algunas de las calles más importantes de la actualidad. Así tanto Villamarzo<sup>12</sup>, como Schulten<sup>13</sup> o Beltrán<sup>14</sup> llevan el *Decumanus Maximo* desde la plaza de Basterreche, siguiendo las actuales calles de las Subida de San Diego y Duque hasta un punto entre las plazas de la Merced, Risueño o San Francisco, donde ubican el foro de la ciudad. A partir de allí las variantes son mayores, aunque tendiendo a traza-

9 Ánfora, cuencos T.S. clara A y C, ungüentario, mortero, etc.

10 Trabajo que, en todo caso, supera los límites del estudio presente.

11 Excavada en 1971 por P. SAN MARTÍN: «Cartagena: Conservación de yacimientos arqueológicos en el casco urbano», *Arqueología de las ciudades modernas superpuestas a las antiguas*. Zaragoza, 1983, pp. 346-347.

12 FERNÁNDEZ VILLAMARZO: *Estudios gráfico-históricos de Cartagena*, Cartagena, 1905.

13 SCHULTEN, A.: «Cartagena im Altertum», *Deutsche zeitung fur spanien*. Barcelona, 1935.

14 BELTRÁN, A.: «Topografía de Carthago-Nova». A.E.A. XI. Madrid, 1948.

dos abiertos hacia la zona de la plaza de San Sebastián y las Puertas de Murcia<sup>15</sup>. El hecho que la calle de la Subida de San Diego quiebre no parece considerarse significativo por estos autores y se justifica en el aprovechamiento por los romanos de pequeños arroyos interiores de la ciudad para trazar sus vías.

Sin embargo, el hecho es que la prolongación rectilínea de los dos tramos de calzada excavados recientemente nos lleva directamente a las antiguas puertas de la ciudad dando al mismo. En mi opinión, estos nuevos hallazgos representan la prueba definitiva para desechar la hipótesis de una desviación angulosa de la calle principal. Más bien creo, que a partir de un gran eje longitudinal de la ciudad, que posiblemente fuera el propio *Decumanus Maximo*, avatares urbanísticos posteriores llevaron a una ligera desviación de su trazado, con lo cual la calzada romana queda actualmente sepultada a unos dos metros por debajo de los inmuebles de la acera meridional de dichas calles. No des-carto, sin embargo, una ligera desviación de tipo curvilíneo, pero en todo caso debida a la adaptación puntual a la topografía de la ladera del monte Concepción por donde discurre.

Tampoco estoy de acuerdo con la hipótesis de don Antonio Beltrán<sup>16</sup> de desviar el *decumanus* por la calle de San Francisco. La argumentación que aporta en su estudio no permite asegurar que los restos por él reconocidos pertenecían a ese eje viario principal, sino que más bien debían atribuirse a otras calzadas paralelas menores que rodean el foro, como ha venido a demostrar recientemente los hallazgos todavía inéditos de la calle de San Antonio el Pobre<sup>17</sup>. En su estudio el propio Beltrán, a la vez que defiende un trazado quebrado del *decumanus* (algo ciertamente muy inusual y más para una zona de la ciudad sin grandes problemas de topografía), señala toda una serie de hallazgos romanos a lo largo de la calle Cuatro Santos coincidiendo con nuestra hipótesis de un *Decumanus Maximo* longitudinal y rectilíneo.

Las concepciones del urbanismo de Carthago-Nova vigentes desde los estudios de Beltrán de inicios de los años cincuenta, no empezaron a revisarse hasta la década de los setenta. La primera revisión de estos trazados que plantea disonancias con las ideas reinantes, se localiza en el libro de J. Mas<sup>18</sup>. En él se lanza una tímida interpretación que considera una prolongación del eje viario longitudinal hasta la calle del Aire<sup>19</sup> aunque manteniendo la desviación típica de ajustar su trazado a las calles actuales.

El propio Beltrán parece rectificar sus conclusiones anteriores cuando, en la somera revisión de la arqueología de

15 BELTRÁN, A.: «El plano arqueológico de Cartagena». A.E.A. XXV. Madrid, 1952.

16 1948 y 1952, op. cit. supra.

17 Comunicación personal de sus excavadores B. Roldán y M. Martín Camino.

18 MAS, J.: *El puerto de Cartagena*. Cartagena, 1979.

19 Señala simplemente esta prolongación con tramo discontinuo en su plano de los trazados viarios de la ciudad.

Cartagena entre 1950 y 1980<sup>20</sup>, sugiere sin más argumentación el paso del *Decumanus* por la calle Cuatro Santos. Ramallo<sup>21</sup> también apunta en esta dirección cuando sugiere la existencia de una ordenación de al menos la parte llana de la ciudad en base al entrecruzamiento de los ejes primarios y los *cardines* menores.

Sin embargo, todas las hipótesis sobre el trazado viario y urbanístico de la ciudad romana no podrán ser confirmadas hasta que no se vayan publicando, como en el presente trabajo, los diferentes tramos de calzadas que las más modernas excavaciones nos vienen proporcionando en los últimos años. En esta línea debemos situar el trabajo que acaba de aparecer de B. Roldán y M. Martín Camino<sup>22</sup> sobre los restos de la calle Serreta, que nos documenta otro tramo de calzada, un *cardine* menor seguramente, cuya prolongación vendría a cortar asimismo en ángulo más o menos recto al *decumanus* que venimos estudiando.

En todo caso, uno de nuestros mayores interrogantes se refiere todavía al trazado exacto del *Cardo Maximo* de la ciudad, dado que las direcciones de algunos de los restos conocidos ofrecen ciertas disparidades. Estas variaciones en el sentido de las calles romanas no debe, sin embargo, confundirnos; el esquema urbanístico de la ciudad no es algo estático y pueden haberse dado modificaciones sustanciales a lo largo de los siglos de ocupación romana de la ciudad. Este hecho, ya apuntado por Ramallo, parece confirmarse si revisamos las diferencias de cotas de profundidad entre los distintos tramos<sup>23</sup> o entre las estructuras púnicas y romano-republicanas y otras imperiales que las colmatan totalmente.

## CONCLUSIONES

La identificación del eje viario reconstruido en este estudio con el *Decumanus Maximo* de la ciudad, presenta todavía una serie de interrogantes que habrá que abordar en nuevos acercamientos que cuenten con una documentación más completa. Resulta innegable que la dirección de la vía estudiada es la más idónea para un eje principal; se dirige de forma rectilínea desde la puerta principal de Carthago-Nova hasta la zona del puerto y a partir de él se

puede establecer un trazado ortogonal típico. Sin embargo, nos hallamos ante una calzada de anchura limitada, unos tres metros como máximo, con unas aceras bastante endeblas (peores que la de la calle Duque, n.º 29 que sería un *cardo* menor), y sobre todo con un alcantarillado insuficiente para desempeñar la función de colector general de la ciudad. Las tajeas documentadas, aparte de aparecer frecuentemente descentradas respecto a la propia calzada, resultan muy reducidas si comparamos con otras ciudades romanas contemporáneas en Hispania (p. ej. Belo).

Tampoco la disposición de la calzada es muy clara. Se sitúa en un punto de la ladera del monte Concepción y no en el fondo del valle que dibuja la ciudad. Además es una zona abrupta del monte, que desde época púnica se había visto transformada por profundos recortes y aterrazamientos.

Más curioso todavía resulta comprobar cómo la calzada romana alto-imperial se halla sobre unos muros de época púnica o de inicios de la romanización, colmatándolos totalmente, con una diferencia de cotas entre el nivel de calle inicial y la calzada de unos dos metros y medio. Resulta impensable considerar que la ciudad experimentó un relleno generalizado de tal potencia en tan sólo dos siglos y medio, por lo que debemos suponer, en esperar de disponer de información arqueológica que nos despeje la incógnita, que dicho relleno es artificial y es fruto de unas obras de aterrazamiento para poder así asentar la propia calzada en tal lugar.

A favor de esta interpretación juega también el hecho que todos los restos de viviendas romanas localizadas en estos solares se ubican en la acera meridional, pegadas a la ladera del monte, y no hemos descubierto nada similar en la otra acera, sino solamente tierras de relleno.

Por ello creemos, que debe considerarse a la luz de los nuevos descubrimientos, que el *Decumanus Maximo* de la Carthago-Nova romana, al menos en época imperial, transcurría de forma rectilínea desde la actual plaza de Basterreche hasta al menos las confluencias de las calles Cuatro Santos y Aire y que posiblemente fue construido artificialmente aterrazando la ladera del monte Concepción y cubriendo estructuras bastante antiguas, prácticamente colmatadas desde época augustea.

20 BELTRÁN, A. y SAN MARTÍN, P.: «Cartagena en la Antigüedad. Estado de la cuestión», *XVI C. N. Arq.* Murcia, 1982, p. 871.

21 RAMALLO, S.: «Arte de época romana en Carthago-Nova y su entorno. Estado de la cuestión: Problemas y perspectivas». *Nuestra Historia*. Cartagena, 1987, p. 89.

22 ROLDÁN, B. y MARTÍN CAMINO, M.: «Arqueología urbana en Cartagena», *Revista de Arqueología* 84. Madrid, 1988, pp. 29-33.

23 Así entre dos solares con tramos de calzada situados en la parte baja de la ciudad y no muy distantes entre sí, como son la calle Duque y la Serreta se señalan diferencias de profundidad de más de un metro.