



EL DECUMANO MÁXIMO DE CARTHAGO NOVA: LA CALZADA DE LA CALLE SAN DIEGO

MA ÁNGELES MARTÍNEZ SÁNCHEZ
ARQUEÓLOGA DE M.C.A.

Resumen

Tras la intervención arqueológica en el solar ocupado por los inmuebles nº 1-3 de la calle San Diego de Cartagena han salido a la luz una serie de estructuras pertenecientes a distintos momentos históricos. Destaca la localización de una calzada en dirección sureste-noroeste y construida en losas de caliza de forma poligonal y de tamaño medio-grande. Por las características de esta infraestructura creemos poder afirmar que nos encontramos ante el Decumano Maximo de Carthago Nova.

Abstract

After the archaeological work done at the plot occupied by buildings one and three in San Diego Street in Cartagena some structures have been discovered belonging to different historical periods. One of the highlights of this discovery is the finding of a Roman road. This was built with polygonal and medium to large sized limestone flags which faced in a Southeast to Northwest direction. Because of the characteristics of this structure we can state that the Decumanus Maximus of Carthago-Nova has been found.

1. INTRODUCCIÓN

Los trabajos arqueológicos realizados en el solar que ocupaban los inmuebles nº 1 y 3 de la calle San Diego de Cartagena, llevados a cabo en dos campañas diferenciadas¹, han sacado a la luz una serie de estructuras e infraestructuras de diferentes momentos históricos, destacando los enmarcados en época imperial romana, concretamente en época augustea.

¹ Primera campaña llevada a cabo del 21 de agosto al 19 de septiembre de 2002. Se realizaron dos catas.

Segunda campaña, de excavación en extensión, del 20 de octubre de 2002 al 13 de enero de 2003.

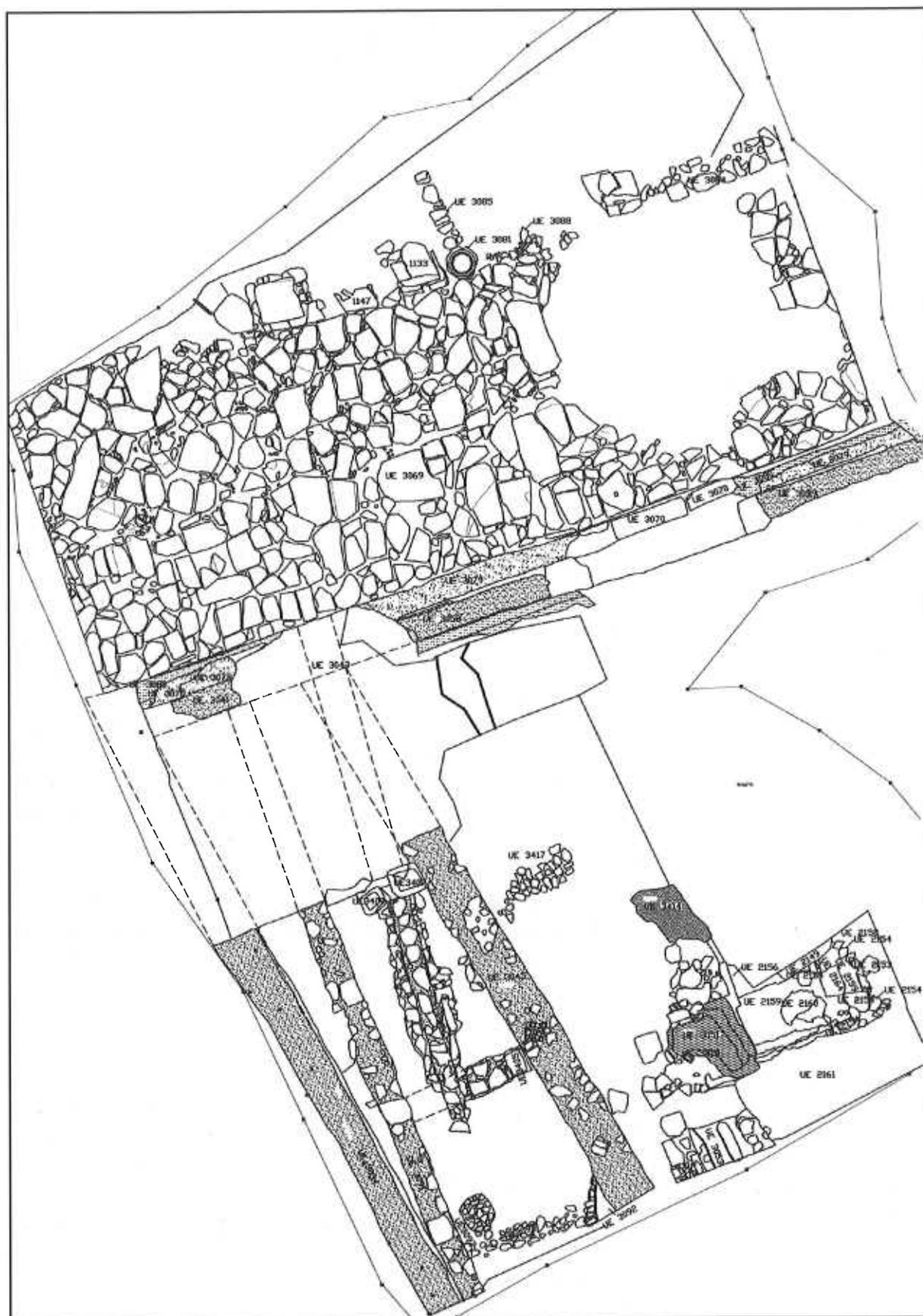


Figura 1. Planta general del yacimiento con las estructuras pertenecientes a las fases de ocupación VII (tardía), IX (imperial), X (republicana) y XI (púnica).

Ante la localización durante el desarrollo de la primera campaña arqueológica de un tramo de calzada en el espacio afectado por la excavación de la cata 1², se decidió la conveniencia y necesidad de llevar a cabo una intervención más amplia en el solar para poder documentar esta infraestructura que, tras los trabajos de excavación en extensión durante la segunda intervención, ha sido identificada como el *Decumano Maximo* de *Carthago Nova*.

Lindando con la vía romana se localizaron sendos edificios a uno y otro lado de la misma. Se trata, en el caso del límite norte de la calle, de dos edificios, denominados B y C³, que aparecen bastante deteriorados. Se conservan las trazas de su estructura, con muros que no superan los 25 cm de alzado y, aunque no se puede aventurar nada sobre su posible uso, en lo que se refiere a su cronología, cabe señalar que serían contemporáneos a la obra de la calle. En el caso del límite sur, nos encontramos el denominado edificio A. En este caso se trata de un edificio de amplias proporciones del que se ha podido documentar, al ser la zona de la edificación afectada por la excavación realizada, el espacio ocupado por un área abierta, un *hortus-peristilo* que abriría a la calle principal de la ciudad.

A lo largo de este artículo se explicarán las distintas peculiaridades de la infraestructura romana que llevan a pensar que nos encontramos ante el *Decumano Maximo* de *Carthago Nova*, la calle principal que discurría en sentido este-oeste, que daría acceso a la ciudad desde las puertas, ubicadas en su extremo oriental, y a la que desembocaría la calzada que llegaba a la ciudad, la *Via Augusta*.

La posibilidad de la localización del *Decumano Maximo* en esta área de la ciudad y su identificación ya fueron apuntadas por M. Martín Camino⁴ tras la intervención realizada en el año 2001 en la Plaza de la Merced. Esta hipótesis parece quedar confirmada con los últimos hallazgos realizados en la zona, concretamente en el solar afectado por la intervención realizada en los nº 1 y 3 de la calle San Diego, cuyo estudio nos ocupa ahora.

2. LA CALZADA ROMANA DE LA CALLE SAN DIEGO

La vía pública que nos ocupa fue documentada por primera vez en el año 1999⁵ en una intervención llevada a cabo en la esquina de la calle San Diego con la calle Sor Francisca Armendáriz, aunque en esa ocasión y, dado lo limitado de la actuación, no se apuntó la posibilidad de que el tramo de calzada localizado se correspondiera con el *Decumano Maximo*.

Una excavación posterior, llevada a cabo en la Plaza de la Merced, documentó de nuevo esta calzada y ya el director de la intervención señaló la posibilidad de encontrarse ante la vía principal que recorría la ciudad en época romana de este a oeste.

² Cata situada en el extremo norte del solar. Dirección norte-sur y una extensión de 2 x 3 m.

³ Denominados A, B y C para mayor claridad de interpretación a la hora de nombrarlos en la memoria fruto del estudio de la excavación.

⁴ Campaña realizada en el año 2001, fruto de un convenio entre la corporación municipal y el INEM, en la zona norte de la Plaza de la Merced.

⁵ Campaña realizada en el año 1999, y dirigida por Diego Ortiz Martínez, en la esquina de la calle Sor Francisca Armendáriz con la calle del Duque. Convenio entre la corporación municipal y el INEM.

Durante la intervención cuyo estudio ahora nos ocupa, se localizó un tramo de calzada de 15,70 m de longitud (el total de la superficie del área excavada de este a oeste) que discurre en sentido este-oeste, aunque ligeramente desviada en sentido sureste-noroeste.

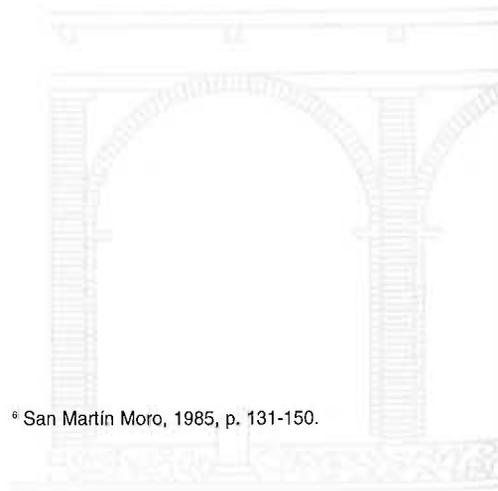


Lámina 1. Vista general de la calzada desde el sector oeste de la excavación.

En cuanto a su anchura tiene 5 m en el extremo oriental, llegando a alcanzar 5,5 m en el extremo contrario. Esta circunstancia puede ser debida a la proximidad de un cruce con una calle perpendicular que, en este caso, abriría hacia el norte de la misma. O bien, podría tratarse de una bifurcación de la propia calle⁶ que, en un momento dado, se dividiría en dos para dar acceso a la zona norte de la ciudad, quizá también aprovechando la mayor altitud de esa zona que evitaría problemas de inundaciones que por el contrario, sí afectarían a las zonas más bajas de la ciudad.



Lámina 2. Vista general de la calzada desde el sector este de la excavación.



⁶ San Martín Moro, 1985, p. 131-150.

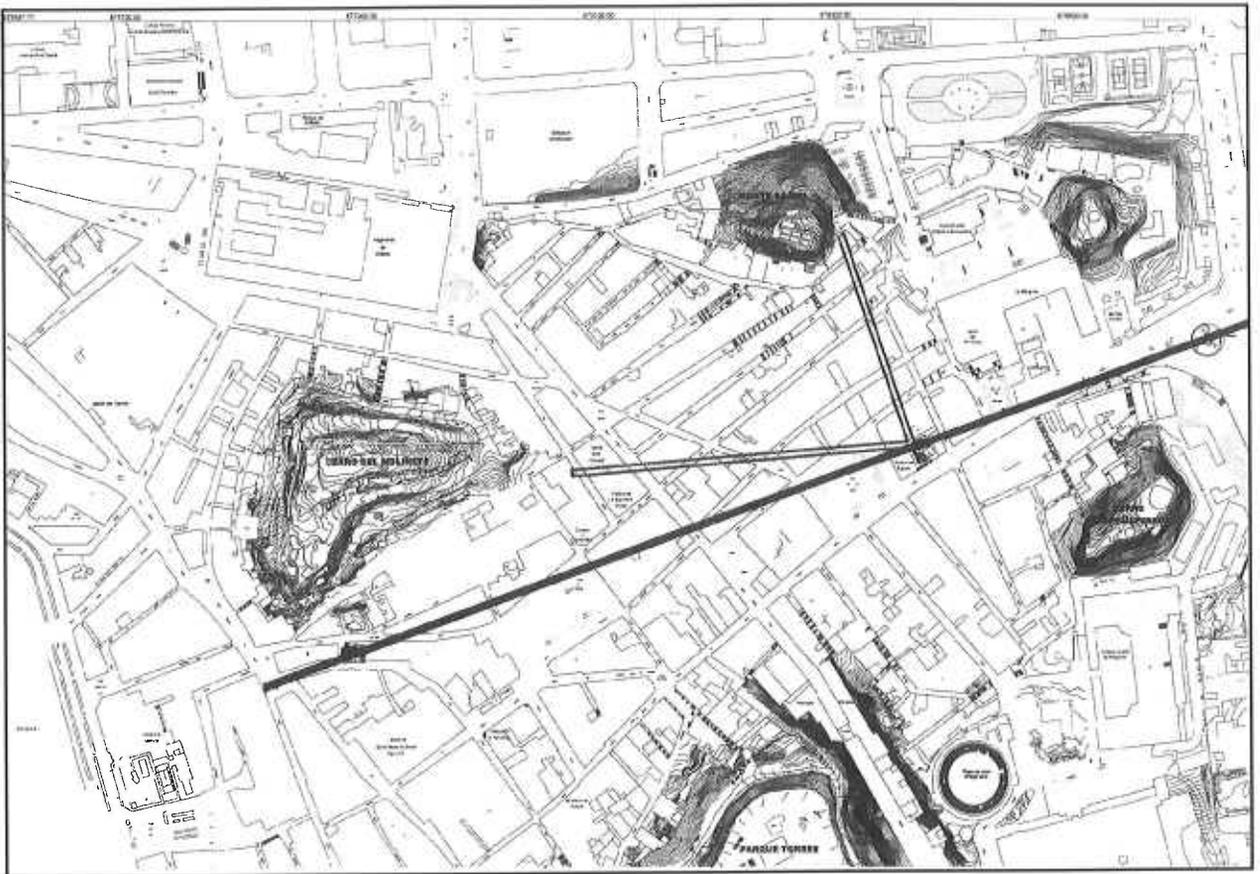


Figura 2. Plano del casco antiguo de Cartagena con la situación de la calzada localizada en la excavación (línea negra) junto al posible recorrido de un cruce o una bifurcación que se pudieran encontrar a partir del extremo oeste del solar excavado (línea blanca).

El *summum dorsum* de la calzada, es decir, la última capa de la calle, el nivel visto de la infraestructura, queda constituido por losas de caliza de tamaño medio-grande de forma poligonal perfectamente encajadas entre sí. Se trataría, por tanto, de una *via silice stratae* según la clasificación de Ulpiano⁷, al estar construida en este material y en ese tamaño concreto. Estas losas de caliza, que aparecen perfectamente ajustadas, presentan en sus intersticios tierra apisonada que ayudaba a uniformar la superficie de la calle; evitando así la formación de baches que pudieran provocar la aparición de charcos con los consiguientes problemas de inestabilidad que esto supondría. En general, las losas presentan ese tamaño medio-grande, salvo en la mitad norte de la calle, donde se combinan las grandes losas de piedra caliza con piedras de tamaño mucho más reducido. Esta circunstancia puede deberse a alguna reparación realizada en la vía por la que hubiera que levantar parte del empedrado, colocando posteriormente piedras de menor tamaño para rellenar los huecos. Estas reparaciones pudieron ser debidas a distintos arreglos de la cloaca, a la introducción de nuevos canales, o al necesario levantamiento de piedras que estuvieran provocando baches ya sea por el paso del tiempo, el uso o las filtraciones de agua. Una posible reparación posterior también podría explicar la existencia de algunas losas con

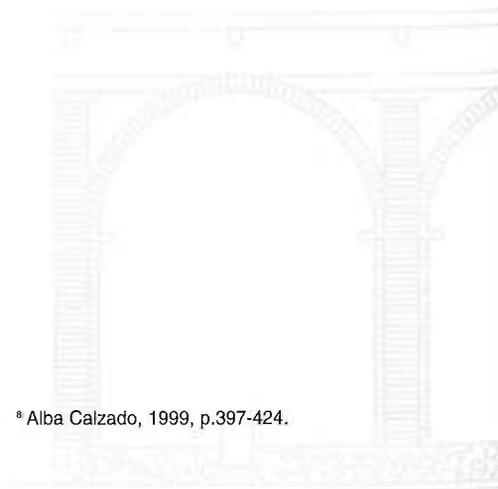
⁷ Ramallo y Brotons, 1989, p. 101-120.

huellas de rodamiento pero sin continuidad, lo que se debería a que estas losas fueran reutilizadas, se levantasen de otra vía y aquí se hubieran colocado para sustituir o, incluso, para construir la misma calle⁸.



Lámina 3. Detalle huellas de rodamiento en el Decumano Maximo.

La calle, para adaptarse a la orografía del lugar, presenta un ligero buzamiento de este a oeste, siendo la cota más alta en el extremo este que en el oeste, como se ha documentado en la topografía del yacimiento. Así, la calle se situaría en el centro del valle que dibujaba la península de *Carthago Nova* y se adaptaba a sus condicionantes geográficos. No presenta, como aparece en determinadas ocasiones, un abombamiento central sino que está perfectamente nivelada sin que se encuentren tampoco canales en los extremos laterales que facilitarían el discurrir del agua. Posiblemente, en esta zona geográfica no se consideró necesaria esta medida de precaución ante la



⁸ Alba Calzado, 1999, p.397-424.

escasez de lluvia. La propia cloaca sería un medio suficiente para recoger las aguas de lluvia además de las procedentes de las construcciones colindantes.

En cuanto a la cloaca, puesto que la calle contaba con un completo sistema de alcantarillado, que ha quedado documentado gracias a la aparición de una de las losas que actuaba como tapadera de la substrucción dentro de la misma, cabe señalar que se localiza en el extremo sur de la calle, no en la zona central, y que está conectada con los edificios colindantes, aunque sólo se ha podido constatar su conexión con el edificio A⁹, no así con los edificios situados en la zona norte de esta vía. Para una mayor precisión en el conocimiento del sistema de evacuación de aguas, sería necesaria una actuación (sondeo estratigráfico) que afectara a la cloaca, aprovechando la existencia de un gran pozo moderno que rompe tanto el nivel superficial de la calle, como todas las capas de preparado (*statumen*, *rudus* y *summum dorsum*. La potencia total de todas las capas no suele sobrepasar 1 m de grosor).

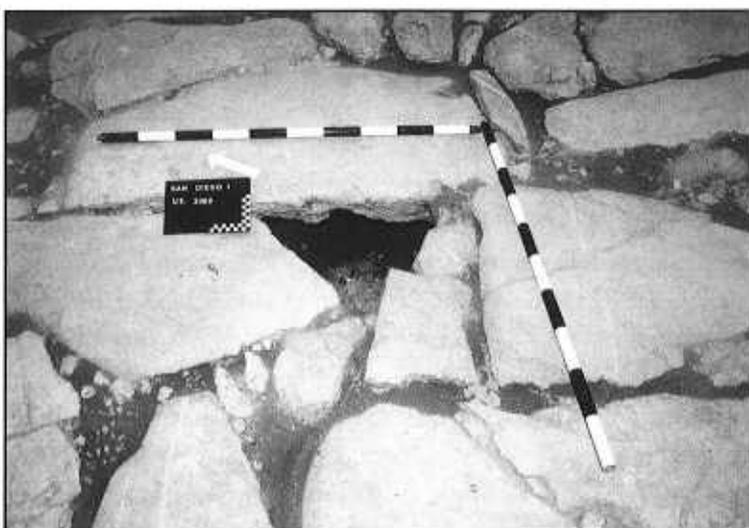


Lámina 4. Detalle de la cloaca localizada al caer la losa que actuaba de tapadera.

Las calzadas contaban generalmente en el interior de las ciudades con aceras o encintados, denominados *margines* o *crepidines*, que aparecían separados de la calle por bordillos, llamados *umbo*, para mayor seguridad de los peatones. Sin embargo, en el caso que nos ocupa no aparece encintado en el lado sur, únicamente se localiza una losa de arenisca de 60 x 60 cm en el lado norte de la calle. Esas losas podrían formar parte de los *margines* de la calle que no aparecen en el lado sur, posiblemente por la circunstancia misma de la construcción del edificio A, que contaba con un banco adosado a la fachada, que imposibilitaría la colocación de ese acerado. Por el contrario, en el lado norte, además de localizarse una losa que podría

⁹ Edificio situado al sur de la calle.

formar parte del encintado lateral, la localización de una basa de caliza podría estar delatando la presencia de una zona porticada en ese lado norte de la calle.

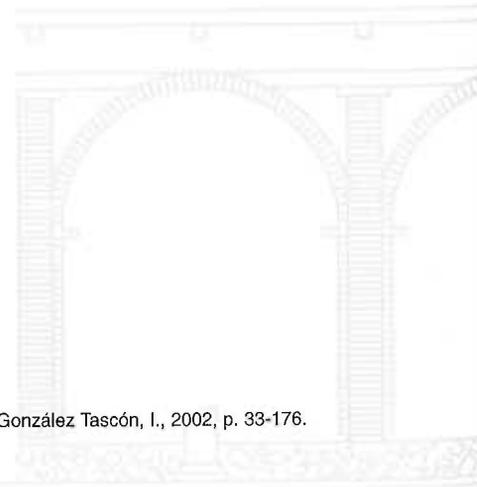


Lámina 5. Detalle del rebanco del edificio A apoyado sobre el *summum dorsum* de la calzada.

3. VALORACIÓN FINAL

El agrimensor *Siculus Flaccus*, que vivió en el siglo I d.C., diferenció cuatro categorías de vías: *viae privatae*, *actus*, *viae militariae* y, las más importantes, *viae publicae*. Estas *viae publicae* suponían la red principal y el esqueleto vertebrador del imperio y se pagaban con los presupuestos del estado, el *erarium*. Al llegar estas vías a las ciudades, se convierten en un elemento ordenador de la estructura urbana, tomando, a veces, la orientación del *Cardus Maximus* o del *Decumanus Maximus*, como una prolongación del mismo¹⁰. Este parece ser el caso del tramo de calzada localizado en el transcurso de los trabajos arqueológicos realizados en el solar 1-3 de la calle San Diego de Cartagena. Dadas sus características constructivas, ya que se trata de una obra de ingeniería de muy buena calidad constituida por losas poligonales de mediano o gran tamaño en caliza y perfectamente encajadas con los intersticios rellenos de tierra apisonada; sus dimensiones, ya que llega a alcanzar los 5,5 m de anchura en el extremo oeste de la zona excavada; el completo sistema de alcantarillado con que cuenta, localizado en la zona sur de la calle gracias a la caída de una de las losas que servían de tapadera a la misma y, principalmente, en base a la propia localización geográfica de la vía en el conjunto de la ciudad, ya que se encuentra en el fondo del valle que dibuja la península en dirección sureste-noroeste, podemos aventurar que nos encontramos ante la calle principal que discurría por la ciu-

¹⁰ González Tascón, I., 2002, p. 33-176.



dad en sentido este-oeste, ante el *Decumano Maximo* de Carthago Nova. La planimetría realizada en la que se busca la alineación de este tramo de calzada con el descubierto en los años 60 en la Plaza de los Tres Reyes demuestra la coincidencia de ambos tramos, es decir, se llega a conocer el recorrido por toda la ciudad de esa calle principal que la atravesaba en sentido este-oeste que, posteriormente, fue reformada en algunos de sus tramos, pero no en el que nos afecta en este estudio.

Ante los datos aportados por esta excavación y los ya conocidos por actuaciones arqueológicas en zonas colindantes, podemos afirmar que nos hallamos ante el *Decumano Maximo* de Carthago Nova. Como ya se ha explicado a lo largo de este artículo, tanto sus características constructivas, su dimensión y su propio emplazamiento dentro de la península, así nos lo indican. Gracias a la ubicación topográfica de la calle, se puede intuir su recorrido a lo largo de toda la ciudad, desde la puerta de la ciudad por el istmo, luego cruzando la parte central del foro y desembocando en la zona portuaria, donde se ubicaba la *porta ad stagnum et mare versa* —o puerta del Almarjal— que cita Tito Livio.

En futuros estudios y, ante la gran cantidad de tramos de calzada localizados en las últimas intervenciones arqueológicas llevadas a cabo en el casco histórico de Cartagena, se podrá ir asentando y ampliando el conocimiento del entramado urbano de la ciudad romana que, en los espacios donde la orografía lo permitiera, seguirían un trazado ortogonal como ya se ha apuntado en estudios anteriores¹¹.

¹¹ Ver nota 6.

BIBLIOGRAFÍA

- ALBA CALZADO, M., 1997. "Características del viario urbano de *Emerita Augusta* entre los siglos I y VIII": *Mérida. Excavaciones Arqueológicas 5*, 1997, 397-424.
- AA.VV. 1988. *Vías romanas del sureste. Actas del symposium celebrado en Murcia del 23 al 24 de octubre de 1986*. Murcia.
- AA.VV. 1996, *Manual de Historia de Cartagena*, Murcia.
- DE MIQUEL SANTED, L.E., 1987. "El trazado viario de Carthago Nova. Nuevos hallazgos del Decumano Máximo": *Anales de Prehistoria y Arqueología 3*, 1987, 145-151.
- DE MIQUEL SANTED, L.E.; BERROCAL CAPARRÓS, M.C., 1992. "El urbanismo romano de Carthago Nova: Ejes viarios": *Anales de Prehistoria y Arqueología 7-8*, 1991-1992, 189-197.
- GARCÍA SAMPER, M., 1996. "Prospección del tramo de la Vía Augusta comprendida entre Cartagena y San Pedro del Pinatar. Relación con la calzada de Portmán": *Memorias de Arqueología 5*, 1990, 717-742.
- GONZÁLEZ TASCÓN, I., 2002, "La ingeniería civil romana": *Artifex. Ingeniería romana en España*, 33-176.
- MARTÍN CAMINO, M., 1996. "Observaciones sobre el urbanismo antiguo de Carthago Nova y su arquitectura a partir de sus condicionantes orográficos": *Anales de Prehistoria y Arqueología 11-12*, 1995-1996, 205-214.
- PALMA GARCÍA, F., 1997. "Ampliación al conocimiento del trazado viario romano de Mérida. Intervención arqueológica en un solar de la calle Lope de Vega": *Mérida. Excavaciones Arqueológicas 5*, 1997, 225-242.
- RAMALLO ASENSIO, S. F., 1993. "Transformaciones urbanísticas en la ciudad de Carthago Nova": *XIV Congreso internacional de arqueología clásica*,
- RAMALLO ASENSIO, S. F.; BROTONS YAGÜE, F., 1989. "La red viaria romana en Murcia": *Los caminos de la región de Murcia. Función histórica y rentabilidad socioeconómica*, 1989, 101-120.
- SAN MARTÍN MORO, P. A. 1985. "Nuevas aportaciones al plano arqueológico de Cartagena": *Museo de Zaragoza 4. Boletín Homenaje a Antonio Beltrán*, 131-150.
- SAN MARTÍN MORO, P. A. 1987. "Calzada romana de la bahía de Portman": *Excavaciones y prospecciones arqueológicas*, 263.
- VIDAL NIETO, M.; DE MIQUEL SANTED, L.E., 1991. "Nuevos hallazgos romanos en Cartagena. La calzada romana en la calle Cuatro Santos": *XX Congreso Nacional de Arqueología*, 379-383.

