

PEDRO SAN MARTIN MORO

(Museo Arqueológico Mun. de Cartagena)

Las comunicaciones en época romana han respondido a necesidades de las más variables índoles. El control de las materias primas exigió prontamente la unión entre las metrópolis y los centros de producción o puntos de distribución, como los centros mineros —plata, plomo, etc.— tan importantes en esta zona. Necesidades militares, políticas y de servicios completan este panorama.

En la construcción de vías se solía seguir una serie de normas ya establecidas, que si no eran del todo fijas, ya que dependían de muchos factores, se intentaban respetar en lo posible.

Como es lógico suponer, no todas las vías tenían la misma importancia y categoría. Existían varios tipos. Las públicas (cuya construcción corría a cargo del Estado), eran las de mayor tránsito. En el caso de Hispania, atravesaban prácticamente toda la península, y unían los centros políticos y comerciales más importantes. Luego, se encontraba una compleja red de caminos secundarios muy superiores en número a las primeras, que unían los municipios y localidades de menor importancia entre sí.

Además de estas dos rutas, estaban las vías privadas, construidas por particulares que tenían relación con los grandes latifundios, y por último las vías militares, que unían puntos de carácter estratégico, siendo su construcción a expensas del tesoro militar.

La calzada romana de la bahía de Portmán, Cartagena, transcurre paralela a la rambla que desemboca en la bahía. Este camino, conocido de antiguo ha sido utilizado como tal hasta que se construyó la actual carretera sobre los años 40. Las primeras noticias que se tienen sobre ella son de 1901 año en el que un periódico local de La Unión da la noticia de que se inaugura un camino real que va desde el pueblo de Portmán hasta Atamaría; de esta primera noticia quedan restos en la calzada, pues para reforzar sus laterales se construye un muro de contención para evitar que se degrade aún más con el paso del tiempo. Para la realización de dicho muro, en la mayoría de los casos, utilizan las piedras sueltas o caídas de la misma calzada. Este hecho se constata en las dos grandes curvas, las cuales han sido ensanchadas un metro y medio, revisitando el muro con cal. El citado muro sirve no sólo de contención, sino al mismo tiempo de nivelación. La altura del muro sobre la curva es de 3'63 m.

No es la típica calzada clásica, sino que parece corresponder a las de segundo orden, estando compuesta por:

- AGGER.- tierra y piedra de altura variables.

- FOSSAE.- cunetas que servían para extraer la tierra a la par que facilitar el drenaje.

Este tipo de calzadas suelen ir casi siempre a centros comerciales; está construida para facilitar el transporte ya sea industrial o agrícola.

En 1901, cuando se arregla el camino para acondicionarlo al uso diario, lo que se hace es destruir la fosa para ensanchar el camino y construir la pared de contención de la calzada, la cual está siempre colocada hacia la rambla.

La anchura de la calzada no se ha podido determinar exactamente debido a:

- Llevar por un lateral una tubería con agua hacia el Campo de Golf de La Manga, pues se apoya sobre el mismo reborde de la calzada impidiendo su trabajo de limpieza.

- Por otro lado está la rambla, que ha ido erosionando el otro reborde, impidiendo precisar bien su anchura, aunque si bien se puede intuir.

- En la zona en la cual se podía constatar su anchura, el impedimento ha surgido al estar adosado a la misma el muro de contención.

El largo conservado de la calzada es de 2.700 m. aproximadamente; en todo este recorrido hay, especialmente, dos tramos que se conservan en muy buen estado, y cuyos detalles se remitirán más adelante.

La calzada va descendiendo lentamente buscando la vaguada por donde transcurre hasta pasar por delante de la villa del Paturro, momento en el que se pierde por estar trabajada por labores agrícolas y tener un nivel más bajo.

Esta excavación se solicitó con el n.º 3 dentro de los proyectos remitidos por el Museo Arqueológico Municipal de Cartagena a la Comunidad Autónoma de Murcia para el convenio entre el INEM y dicha Comunidad.

El objeto principal de este proyecto era la incorporación a nuestro patrimonio de un yacimiento hasta ahora desconocido pero de considerable importancia, teniendo en cuenta que es el tramo más largo de calzada conservado en la región.

Se trataba de su limpieza, tarea que no ha podido terminarse debido a lo largo del recorrido, por un lado, pues de los 2.700 m. se han podido limpiar 1.253, y por otro lado a la gran cantidad de tierra, hierba y piedras depositadas sobre ella, debido principalmente a los arrastres de las laderas de los montes cercanos.

Los metros que quedan de calzada por limpiar, así como la consolidación de la misma, deberán ser objeto de futuras acciones.