

A.23. BESTE BATZUK / VARIOS

A.23.1. **Iter XXXIV bidearen trazaduraren zehaztapena Araban barrena (Berantevilla, Armiñón, Iruña Oka, Gasteiz, Burgelu, Dulantzi, Donemiliaga, Agurain, Asparrena)**

Zuzendaritza: F. Rafael Varón Hernández
Diru-laguntza emailea: Euskal Kultura
Ondarearen Zentroa. Eusko Jaurlaritza

A.23.1. **Determinación del trazado del Iter XXXIV a su paso por Álava (Berantevilla, Armiñón, Iruña de Oca, Vitoria, Elburgo, Alegría, San Millán, Salvatierra, Asparrena)**

Dirección: F. Rafael Varón Hernández
Subvención: Centro de Patrimonio Cultural Vasco. Gobierno Vasco

The intervention aimed to define (in a reliable manner) the course followed by the Iter 34, a Roman route which crossed the Province of Álava from west to east. The paper describes the historical and archaeological techniques used, and outlines the results obtained. It also presents a route calculated on the basis of the diverse documentary and material evidence accumulated.

Helburuak

Gure lanaren hasierako helburuak izan ziren ikerkuntza historikoaren eta arkeologikoaren tresna klasikoetatik abiatuta zentzuzko trazadura bat proposatzea, trazadurako aztarna materialak antzematea eta aztarna arkeologikoak aurkitzeko teknika berri ez inbaditzaile bat erabiltzea. Ahalegin horiek kontserbatu ez diren eta kontserbatu diren aztarnen errealtateari egokitutako trazadura babesteko proposamen bat izan behar zuten xede.

Kontuaren egoerak

Kontuaren bi egoera desberdinetan izan du abiapuntua azterlanak. Lehenengoa kontu honi buruzko azken 30 urteetan sortutako historiografiari emana dago. Iter 34 bidearen trazadura proposatu duten jarduera historikoetan eta arkeologikoetan lortutako emaitzak bildu ahal izan dira atal honetan. Aurrerapauso garrantzitsuenetako bat izan da bidearen bazterrean zeuden ostatuak zehaztu ahal izatea: Deobriga Arce-Miraperezen (Miranda de Ebro, Burgos), Veleia Iruñan (Tresponte, Iruña Oka), Suesstatio Arkaian (Gasteiz), Tullonio Dulantzín, Alba Albeiumendin (Durruma Donemiliaga) eta Aracaeli Zamartzen (Uhartea Arakil, Nafarroa).

Kontuaren bigarren egoerak erromatar bideak aztertzeke teknika egiaztatzea eraman gaitu. Azkenik geure egin dugu I. Morenok XXI mendeko hamarraldi honen hasieran Gaztela eta Leonen bideratutako ikerketa lanetan proposatutako metodologia.

Metodologia

Jarraian azalduko dugun azterketa metodo sorta erabili dugu.

Azterlanean jaso ditugu Arabako Haranetan eta Lautadan positiboki identifikatutako bide elementuak. Horien artean, P. Sáenz de Urturik 1993an Veleia inguruan aurkitutako bide aztarnak, egile horrek

Objetivos

Los objetivos iniciales de nuestro trabajo incluían la propuesta de un trazado coherente a partir de las herramientas clásicas de la investigación histórica y arqueológica, la detección de restos materiales de la traza, y la utilización de una nueva técnica no invasiva para la localización de restos arqueológicos. Estos esfuerzos debían concluir con una propuesta de protección del trazado adaptado a la realidad de los restos ausentes/conservados.

Estados de la cuestión

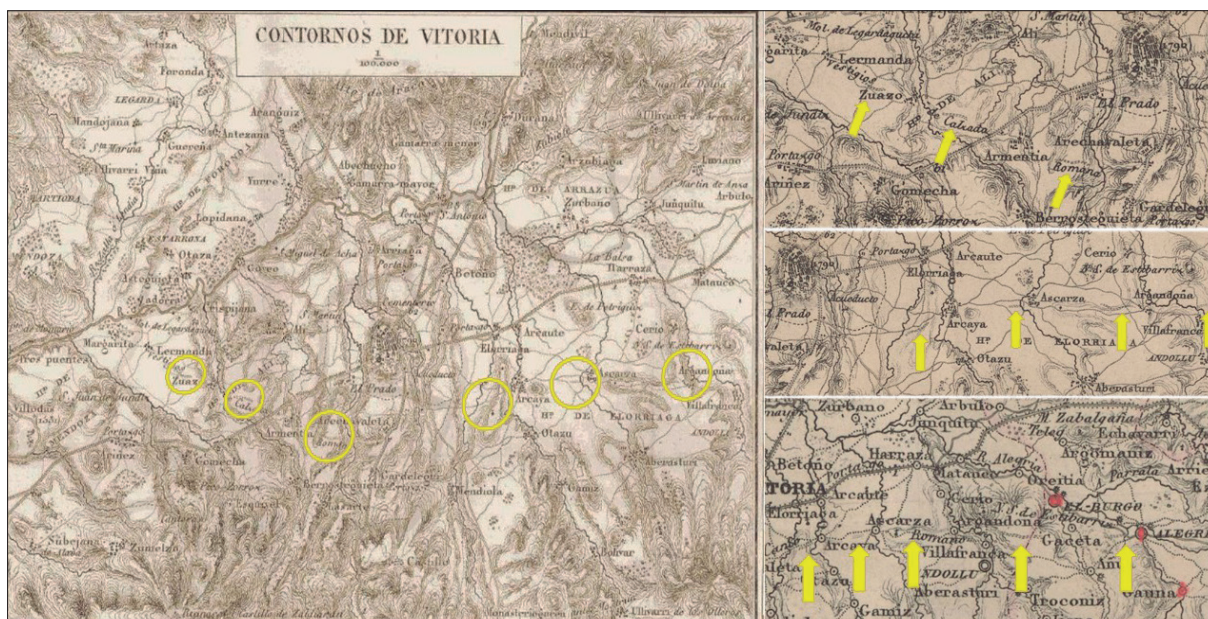
El estudio ha partido de dos estados de la cuestión diferentes. El primero de ellos está dedicado a la historiografía generada en los últimos 30 años sobre esta cuestión. En este apartado se han podido incluir los resultados obtenidos en distintas actividades históricas y arqueológicas en las que se ha propuesto la detección del Iter 34. Uno de los principales avances ha sido la definición de las mansiones que jalonaban la ruta: Deobriga en Arce-Mirapérez (Miranda de Ebro, Burgos), Veleia en Iruña (Trespuentes, Iruña de Oca), Suessatio en Arkaia (Vitoria-Gasteiz), Tullonio en Alegría-Dulantzi, Alba en Albeiumendi (San Román de San Millán, San Millán/Donemiliaga), y Aracaeli en Santa María de Zamartze (Uarte-Arakil, Navarra).

El segundo estado de la cuestión nos ha llevado a verificar las técnicas de estudio de las vías romanas. Finalmente hemos adoptado la metodología propuesta por I. Moreno en sus investigaciones en Castilla y León en el principio de la presente década del siglo XXI.

Metodología

Se han combinado una batería de métodos de estudio, que detallamos a continuación.

Hemos incorporado al estudio los elementos varios identificados positivamente en los Valles Alaveses y en la Llanada Alavesa. Entre ellos los restos de calzada localizados en el entorno de Veleia por



Pascual Madozen Diccionario Geográfico-Estadístico-Históricoaren Arabako argitalpenarekin batera doazen mapak, Madozek eta Coellok landuak. Ezkerrean, Gasteizko inguruak, erromatar bidearen aztarnen presentzia adierazita. Eskuinean, Arabako mapa orokorraren hiru sekzio, erromatar bidearen aztarnak marraztuta eta adierazita.

Mapas de Madoz y Coello que acompañan a la edición de Álava (1990) del Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de Pascual Madoz. A la izquierda los contornos de Vitoria-Gasteiz en los que se indica la presencia de restos del camino romano. A la derecha, tres secciones del mapa general de Álava en los que se dibujan y señalan vestigios del camino romano.

berak 2000. urtean Agurain aldean identifikatutakoak, P. Sáenz de Urturi eta J. Núñezek 2003an eta 2005ean Mariturrin bideratutako indusketa lanak eta, azkenik, 2010 eta 2014 bitartean Veleian bideratutako indusketa lanen emaitzak.

P. Sáenz de Urturi en 1993, los identificados por esta misma autora en el entorno de Salvatierra-Agurain en 2000, la excavación de Marituri en 2003 y 2005 dirigidas por P. Sáenz de Urturi y J. Núñez, y, finalmente, los resultados de las excavaciones dirigidas en Veleia entre 2010 y 2014.

Mariturririko mutatio delakoa da aintzat hartutako beste elementu bat, XXI. mendeko lehenengo hamarraldian induskatu zuten J. Núñezek eta P. Sáenz de Urturi.

Otro de los elementos incorporados es la *mutatio* de Marituri excavada en la primera década del siglo XXI por J. Núñez y P. Sáenz de Urturi.

Bestalde, Arabako Lurralde Historikoan aurkitutako hiru miliarioak (Cabriana, Errekaleor eta Artzanegi) eta Lorenzo Prestamerok XVIII. mendean deskribatutakoa (Irciokoa, Arce-Mirapérez ingurukoa) jaso ditugu.

Por último, se recogen los tres miliarios localizados en el Territorio Histórico de Álava (Cabriana, Errekaleor y Artzanegi) y el descrito por Lorenzo Prestamero en el siglo XVIII procedente de Ircio, en el entorno de Arce-Mirapérez.

Historiaren eta toponimiaren ikerkuntzari lotuak dira hurrengo tresnak. I. Morenoren eta J. J. García G., D. Peterson, I. García I. eta L. García A. adituek osatutako taldearen lanetatik abiatuta, aztertu beharreko eremuari buruzko Goi Erdi Aroko dokumentuak arakatu ditugu. Argi eta garbi erromatar bide bat identifikatzen duten izenak bilatu ditugu. Guk uste dugu Inperioko bide sarea erabiltzen jarraitzen zutela IX. eta XII/XIII. mende bitartean. Azken data horretatik aurrera erromatar bideez gain beste bide batzuk aipatzen dira dokumentuetan. Tamalez, gure azterketa eremuan, lter 34 bideari begira adar edo tarte bakar bat identifikatu ahal izan dugu 1087. urteko dokumentu batean, Marituri inguruan. Badugu beste izen zalantzazko bat Rivabellosan, 1070eko dokumentu batean jasoa; agian ez dio lter 34 bideari egiten aipamen, baina bai beste erromatar bide bati.

Las siguientes herramientas están ligadas a la investigación histórica y toponímica. Siguiendo los trabajos de I. Moreno, y del grupo formado por J.J. García G., D. Peterson, I. García I. y L. García A., se ha revisado la documentación altomedieval de la zona de estudio. Se han buscado términos que identifican claramente un camino romano. Entendemos que la red viaria imperial estaba en uso entre los siglos IX y XII/XIII. A partir de la última fecha la documentación ya habla de otros caminos además de las vías romanas. Desafortunadamente, para el lter 34 en nuestra área de estudio solo hemos podido localizar una vía en 1087, en el entorno de Marituri. Tenemos otro término más dudoso en Rivabellosa para el año 1070, que quizá no esté haciendo alusión al lter 34 pero sí a otra calzada romana.

Toponimo berriak aztertzeko, eskura dauden lau iturriak bildu eta geografian kokatu ditugu. Horietako

La revisión de la toponimia reciente se ha basado en la recopilación y georeferenciación de cuatro fuentes disponibles. Algunas de estas son ya un clá-

batzuk jada bilduma klasikoak dira, esate baterako, J. Gonzálezen Cuadernos de Toponimia Menor. Beste batzuk berriagoak dira, esate baterako, Instituto Geográfico Nacionaleko Minutas Cartográficas bildumak, *Onomasticon Vasconiae* obrari dagozkion liburukiak eta Eusko Jaurlaritzaren IDE GeoEuskadik eskainitako toponimoak.

135 toponimo kokatu ahal izan ditugu guztira, eta horietatik 113 interesgarriak iruditu zitzaizkigun bideei lotutako izenak dauzkatelako. Gero 72ra murriztu genituen, baina Iter-a identifikatzeko horietatik 42 negatiboak izan ziren, 20 zalantzakakoak eta 10 positiboak.

Jarraian dokumentu historiko batzuk berrikusi ditugu izen horiek trazadurarekin izan zezaketen balizko erlazioa argitzeko. XVIII. mendeko geografo Tomás Lópezen planoak erabili ditugu. Horri esker, herrietako apaizek eskainitako krokisetan egiaztatu ahal izan dugu badaudela proposatutako azterketa eremuan Iter 34 bideari begira iragarritako trazadurarekin bat etor litezkeen bideak.

Berriz ere irakurri dugu Lorenzo Prestameroren lana, hark bertatik bertara egindako ibilbidea zehazteko enegarren saioa. Horretarako, oso aintzat hartu dugu egile horrek erabili zituen toponimoak jaso zitzakeen IGN-ko Minutas Cartográficas bilduma.

P. Madozek eta F. Coellok XIX. mendean egindako planoak ere erabili ditugu. Egile horiek Prestameroren lana hartu eta Burgosko eta Arabako mapa probintzialen argitalpenetan irauli zuten, eta xehetasun gehiago eskaini zituzten Arabako mapako «Contornos de Vitoria» goiburuko planoan. Plano eta mapa horiek irakurrita argi eta garbi bereizten da Veleia eta Dulantzi arteko bide tartea. Informazio horietako batzuetan sakontzen jarraitu zuen F. Coellok berak geroago landutako obra batean.

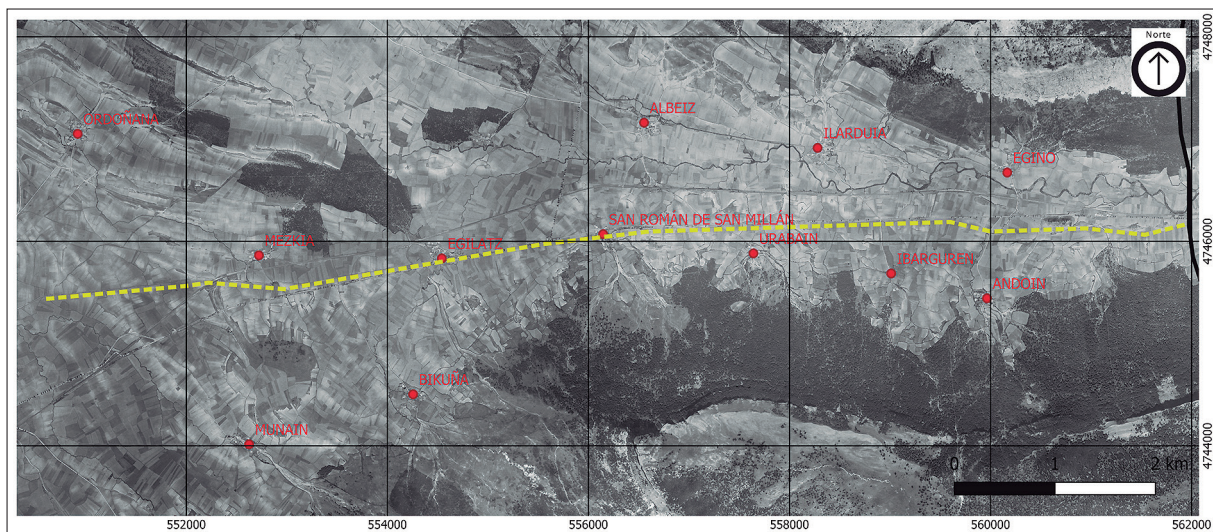
sico, como los Cuadernos de Toponimia Menor de J. González. Otras son de nueva incorporación, como los topónimos proporcionados por las Minutas Cartográficas del Instituto Geográfico Nacional, los volúmenes correspondientes del *Onomasticon Vasconiae*, y los procedentes de la IDE GeoEuskadi, del Gobierno Vasco.

Hemos podido referenciar 1335 topónimos, de los que nos han resultado de interés 113 por contener términos camineros. Posteriormente se han reducido a un total de 72, de los que 42 son negativos, 20 dudosos y 10 positivos para la identificación del Iter.

Con posterioridad hemos revisado algunos documentos históricos en su posible relación con el trazado. Se han utilizado los planos de Tomás López, geógrafo del siglo XVIII. Esto nos ha permitido verificar, en los croquis aportados por párrocos locales, la existencia de caminos en el área de estudio propuesta que se podrían corresponder con el trazado enunciado para el Iter.

Hemos releído el trabajo de Lorenzo Prestamero, haciendo el enésimo intento de concretar el recorrido que él hizo sobre el terreno. Para ello hemos contado con las Minutas Cartográficas del IGN que pudieran conservar topónimos que este autor utilizó.

Se ha trabajado con los planos que realizan P. Madoz y F. Coello en el siglo XIX. Estos autores recogen el trabajo de Prestamero y lo vuelcan en las ediciones de los mapas provinciales de Burgos y Álava, y ofrecen un mayor detalle en el plano titulado «Contornos de Vitoria» del mapa de Álava. La lectura de estos planos y mapas aclara el paso de la calzada entre Veleia y Alegría-Dulantzi. Algunas de estas informaciones serán continuadas por el propio F. Coello en una obra posterior.



Airetiko argazkien azterketak aukera eman du lerrokadura batzuk antzemateko, esate baterako Arabaren mendebaldeko hau, Agurain eta Nafarroako muga bitartean. 1945-46ko A Amerikar Hegaldiari dagokion hondoko irudia Instituto Geográfico Nacional erakundearen WMS zerbitzarrietatik lortua da.

El estudio de la fotografía aérea ha propiciado la detección de alineaciones, como esta del oeste de Álava, entre Salvatierra-Agurain y el límite con Navarra. La imagen de fondo se corresponde con el Vuelo Americano A, de 1945-46, obtenida de los servidores WMS del Instituto Geográfico Nacional.

Era berean, azken urteetan altuera baxuan egindako hegaldiak baliatu dira. F. Didierjean-ek eta I. Morenok norik bere aldetik egindako lanek oso emaitza onak eskaini dituzte Deobriga, Veleia eta Suesstatio bitarteko harbide tarteak bereizteko, baina lautadaren Ekialdean aztarna horiek oraindik eskasak direla esan behar dugu.

Gainera, aztertu egin ditugu IDE GeoEuskaditik etorritako LiDAR irudiak. Iter 34 bideari begira proposatutako hainbat tokitan bide ardatzekin bateragarriak diren irregulartasun linealak egiaztatu ahal izan ditugu.

Airetiko argazki ortoerreferentziatuen bildumen zabalkundeak, batez ere A eta B Hegaldi Amerikarrei dagozkienak, XX. mende erdialdekoak, aukera eman digu Iter 34 bidearen erabilera fosiltzen ari diren bideak badirela egiaztatzeke. Gure kasuan, funtsezkoa da 1945eko airetiko argazkia (A Hegaldi Amerikarra) bide hau aztertzeke garaian.

Aplikatzeko hurrengo tresna Begetazio Diferenzial Normalizatuaren Indizea izan da (NDVI ingelesezko sigletan). Nekazaritzako doikuntza handiko teknikak baliatzeko erabakia hartu genuen laboreetan hazkuntza diferentzialen edozein adierazgarri egiaztatzeke itxaropenarekin. Guk uste dugu proiektu honi begira tresnarik egokiena aztertu beharreko eremuetan ortomosaikoak NDVI gisa egitea dela. Horretarako, lehenik teknologia hori aplikatuko genuen 10 guneei egin genizkien argazkiak espektro ikusgarri eta infragorri hurbilean multibanda irudiak lortzeke xedean prestatutako eta droneetan finkatutako kamerekin. Geroago, argazki horiek geografian erreferentziatutako ortomosaikoetan antolatu eta NDVI indizea kalkulatu genuen.

Hazkuntza diferenzial positibo eta negatiboen markak bereiztea badela ikusi ahal izan genuen. Hazkuntza diferenzial positiboen markak eskuarki elementu interfazial negatiboei –erretenak, putzuak, siloak– dagozkie; eta hazkuntza diferenzial negatiboen markak eskuarki elementu positiboei dagozkie, hormei, lur jotako egiturei edo aztergai dugun erromatar bideari.

Teknologia hori aplikatu genuen 10 eremutatik 8k 4 eta 10 metro bitarte zabal den bide baten arrastoak erakusten dituzte, eta eskuarki bat datoz Iter 34 bideari begira proposatzen den trazadurarekin. Gainera, halako garrantzia duten aspaldiko balizko kokagune batzuen aztarnak identifikatu ditugu bi eremutan.

Argazki infragorriek aukera eman dute substratuan landare geruzaren garapena baldintzatzen duen irregulartasun kopuru handi bat identifikatzeko. Argi eta garbi identifikatu genituen ur eta gas eroaleetarako kanalizazio berriak, lursail zatiketa egin aurreko lursailen banaketak eta bideak, hormak, aspaldiko bideak eta kanalizazioak, Iter 34 eta aspaldiko ur ibilguak. Substratuko irregulartasun horiek, gaur egungo landareen osasunean islatzen direnek (argazki infragorriek esker hauteman dezakegu hori), gure kasuan erromatarren garaitik XXI. mendera arte luzatzen den informazio sorta oparoa eskaintzen digute.

Kontuan hartzen baditugu aurkitutako egituren kopurua eta aniztasuna eta esploratutako 10 ere-

También se ha recurrido a los vuelos a baja cota realizados en estos últimos años. Los trabajos realizados por separado por F. Didierjean e I. Moreno han obtenido muy buenos resultados en la localización de tramos de la calzada entre Deobriga, Veleia y Suesstatio, aunque son todavía modestos en la Llanada Oriental.

Hemos revisado, además, las imágenes LiDAR procedentes del IDE GeoEuskadi. Se han podido verificar anomalías lineales compatibles con ejes viarios en distintos lugares propuestos como paso del Iter 34.

La divulgación de colecciones de fotografía aérea ortoreferenciada, sobre todo los Vuelos Americanos A y B, de mediados del siglo XX, nos han permitido verificar la existencia de caminos que podrían estar fosilizando el uso del Iter 34. En nuestro caso, entendemos que la fotografía aérea de 1945 (Vuelo Americano A) es fundamental a la hora de estudiar esta ruta.

La siguiente herramienta aplicada ha sido el uso del Índice de Vegetación de Diferencia Normalizada (o NDVI por sus siglas en inglés). Decidimos experimentar con técnicas de agricultura de precisión con la esperanza poder ver así más contrastadas cualquier marca de crecimiento diferencial en los cultivos. Pensamos que la herramienta ideal para este proyecto sería hacer orto-mosaicos en NDVI de las zonas a estudiar. Para ello primero tuvimos que fotografiar las 10 zonas en las que probamos esta tecnología con cámaras preparadas para obtener imágenes multibanda en espectro visible e infrarrojo cercano montadas en drones. Posteriormente procedimos a montar las fotos en ortomosaicos georeferenciados y a calcular el índice NDVI en ellos.

Pudimos observar que es posible diferenciar marcas de crecimiento diferencial positivo y negativo. Las marcas de crecimiento diferencial positivas generalmente se corresponden con elementos interfaciales negativos –zanjas, pozos, silos–; mientras que las marcas de crecimiento diferencial negativas generalmente se corresponden con elementos positivos como muros, derrumbes o la calzada romana objeto de estudio.

De las 10 áreas en las que probamos esta tecnología 8 de ellas muestran claras trazas de un camino de una anchura que oscila entre los 4 y los 10 metros de ancho y que coincide mayormente con el trazado propuesto para el Iter 34. En dos áreas hemos encontrado, además, restos de posibles asentamientos antiguos de cierta entidad.

Las fotografías infrarrojas han permitido identificar una gran cantidad de anomalías en el sustrato que afectan el desarrollo de la cobertura vegetal. Identificamos claramente zanjas recientes para canalizaciones de agua y gas, divisiones de parcelas y caminos anteriores a la concentración parcelaria, muros, caminos y canalizaciones antiguas, el Iter 34 y antiguos cursos de agua. Las perturbaciones en el sustrato visible en la salud de las plantas de hoy en día, percibidos gracias a la fotografía infrarroja, proporcionan un abanico de informaciones, que en nuestro caso, va de época romana al siglo XXI.

Por la cantidad y variedad de estructuras encontradas así como por la constatación de la existencia



Ezkerretara, Biarizko (Agurain) Bidearen hegoaldeko auke-
rako ebaki luzea. Hondoan nabari dira, ezkerretik eskuine-
ra, drainatzeko erreten bat eta harbidearen oinarria. Irudia-
ren eskuinaldean ere galtzadaren oinarria ikusten da.
Esrrietara, ebaki estratigrafikoa Recarten (Egiltatz). Irudia
galtzadaren oinarria eta gaineko aridoen zerrenda, 6 metro
zabal, ikus daitezke eta eskuinetara bide sekzioaren xehe-
tasunak.

A la izquierda, corte longitudinal de ocasión al sur del Cami-
no de Biariz, en Salvatierra-Agurain. Al fondo se percibe, de
izquierda a derecha, una zanja de drenaje, y la base de la
calzada. En el lado derecho de la imagen se observa la base
de la calzada. En el centro, corte estratigráfico en Recarte
(Egiltatz). Se aprecia la base de la calzada y la banda de ári-
dos superior, con una anchura de 6 metros. A la derecha,
detalle de la sección de la vía.

muetatik 8tan aspaldiko harbide bat egiaztatu ahal
izan dela, guk uste dugu nekazaritzako doikuntza
handiko teknikak erabilita egindako saiakuntza
guztiz arrakastatsua izan dela, eta aukera handiak
eskaintzen dituela miaketa arkeologikoari begira.

de una calzada antigua en 8 de las 10 áreas explo-
radas, creemos que podemos considerar que el ex-
perimento realizado con técnicas de agricultura de
precisión ha sido un éxito total que abre grandes
posibilidades para la prospección arqueológica.

I. Morenok zehaztutako parametroei jarraiki bide-
ratu genuen gainazaleko miaketa lana. Harbideetako
zoldura/sekzio motaren aztarnak bilatu ditugu. Ma-
terial horiek aridoen luzetarako zerrenda bat marraz-
ten dute laborantzari emandako lurretan. Lortutako
emaitzak onak izan direla esan behar dugu. Propo-
satutako leku batzuetan aridoak daudela egiaztatu
ahal izan dugu; erabilitako eraikuntza materialen uni-
formetasuna egiaztatu da: blokeak eta harlangaitzak
granulometria txikiagoko errekarriekin nahasita eta,
gainera, gurpiletarako banda eta zoru sendotzeko
xedearen erabilitako hareak.

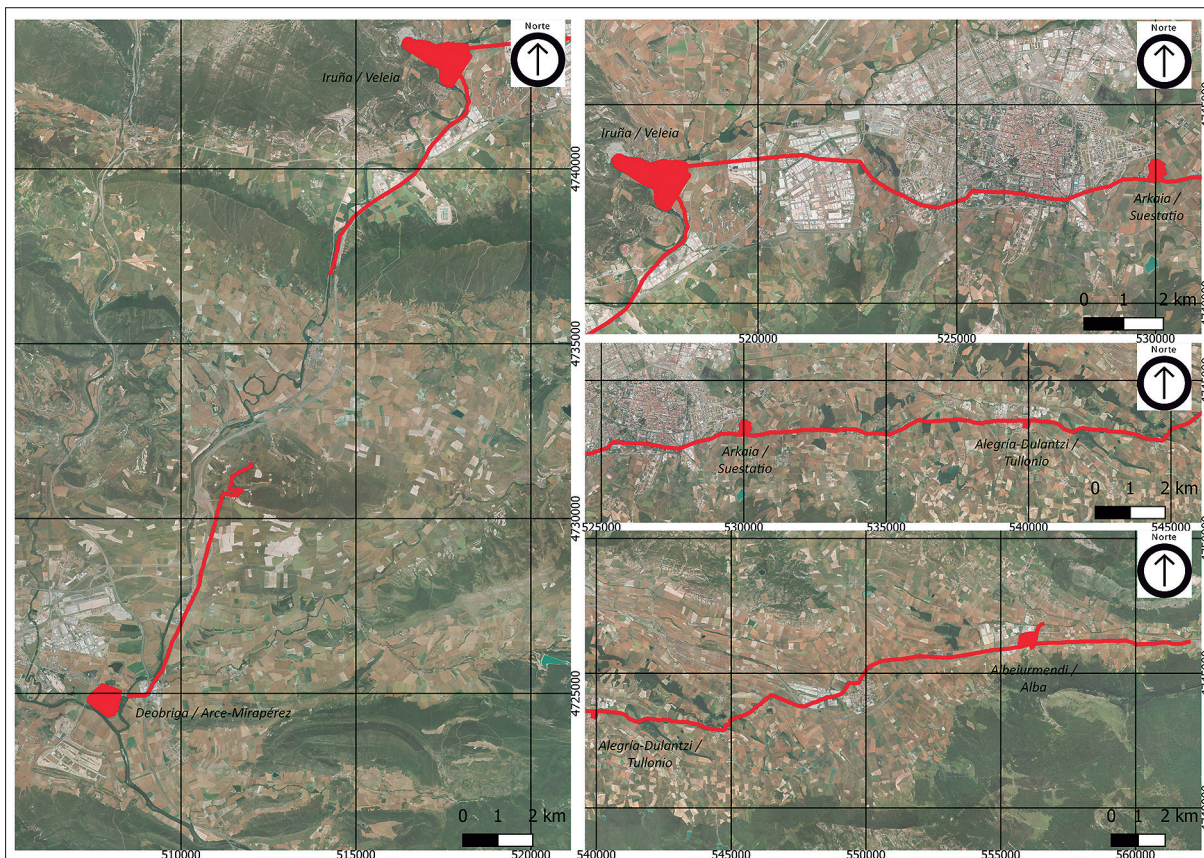
La prospección de superficie ha seguido los pa-
rámetros especificados por I. Moreno. Se han bus-
cado restos del afirmado/sección-tipo de las calza-
das. Estos materiales dejan una banda longitudinal
de áridos en las parcelas agrícolas. Hemos de califi-
car como buenos los resultados obtenidos. Hemos
podido constatar la presencia de áridos en algunos
de los lugares propuestos; se ha comprobado la
uniformidad de los materiales constructivos utiliza-
dos: bloques y mampuestos acompañados de can-
tos rodados de granulometría decreciente y, ade-
más, arenas utilizadas para recebar la banda de
rodadura y el afirmado.

Miaketa lanetan ere, aukerako profil batean, bi-
dearen igarobidea identifikatu ahal izan dugu egun
Biarizera (Agurain) daraman bidearen hegoaldean.

La prospección también ha podido identificar, en
un perfil de ocasión, el paso de la calzada en el
lado sur del actual camino de Biariz, en Salvatierra-
Agurain.

Erabilitako azken tresna izan da lau puntu ze-
haztetan profilak eta zundaketak arkeologikoki in-
duskatzea. AP-1ean, Armiñonen, proposamenaren
arabera Iter 34 bidea luzatuko zen aldean, ez dugu
emaitza positiborik lortu, beharbada AP-1 autopis-
taren eraikuntzak galaraziko zuen hura. El Alivio al-
dean (Agurain) egindako zundaketan bide ardatz
baten oina hauteman dugu, gurpiletarako balizko
bandaz eta zoruaz gabetua izan da. Recarten, Egi-
latzen, aukerako profil bat garbitu dugu, bertan
aztarnak identifikatu zituen M. Markotegik 2014an.
Puntu horretan galtzada identifikatu dugu inolako
zalantzarik gabe, I. Morenok oro har proposatzen
duen ereduari erantzuten dio eta guztiz bat dator P.
Sáenz de Urturik eta J. Núñezek Mariturrin doku-
mentatuarekin. Azkenik, profil bat ireki dugu Gorrai-
dun, Eginon, bertako errepide batean. Emaitza ne-
gatiboa izan zen, eta beraz, puntu honetatik
erromatar bide bat igarotzeko aukerak oso urriak
direla esan behar dugu.

La última herramienta utilizada ha sido la excava-
ción arqueológica de perfiles y sondeos en cuatro
puntos concretos. En la AP-1 de Armiñón, propuesto
como lugar de paso del Iter, no hemos obtenido re-
sultados positivos, quizá por la destrucción provoca-
da por la construcción de la autopista AP-1. En El Ali-
vio, en Salvatierra-Agurain, hemos efectuado un
sondeo en el que hemos detectado la base de un eje
viario al que se le ha sustraído toda la posible banda
de rodadura y afirmado. En Recarte, en Egiltatz, se ha
refrescado un perfil de ocasión en que fueron detec-
tados restos por M. Markotegi en 2014. En este punto
se ha identificado la calzada con pocas dudas, res-
pondiendo al modelo propuesto por I. Moreno de ma-
nera general y que se corresponde con lo documen-
tado en Mariturri por P. Sáenz de Urturi y J. Núñez.
Finalmente hemos abierto un perfil en Gorraidu, en
Egino, sobre una carretera local, con resultado nega-
tivo, lo que indicaría que el paso por este punto de
una calzada romana es poco probable.



Iter 34 bidearen trazadura Arabako Lurralde Historikoan barrena. Eskuinean, bidearen trazadura Deobriga eta Veleia bitartean, Trebiñuko barrendegian egiten zuen tartea alde batera utzirik. Ezkerrean, goitik behera, Iter 34 bidearen trazadura Veleia eta Suestatio artean, Suestatio eta Tullonio artean eta Tullonio-Alba eta Nafarroako Foru Komunitatearen muga bitartean.

Recorrido del Iter 34 por el Territorio Histórico de Álava. A la derecha desarrollo del trazado entre Deobriga y Veleia, excluido su tránsito por el Condado de Treviño. A la izquierda, desde arriba hacia abajo, discurso del Iter 34 entre Veleia y Suestatio, entre Suestatio y Tullonio y entre Tullonio-Alba y el límite con la Comunidad Foral de Navarra.

Konklusioak

Ateratako ondorio nagusia da era berean ikerkuntza arkeologiko eta historikoko teknikak baliatu izanak gure ustez fidagarria den eta, hein handi batean, indusketa arkeologikoen bidez egiaztatu daitekeen proposamen bat egiteko aukera eskaini digula Iter 34 bideak Araban duen trazadurari begira. Tresna hori bazter utzita, baliatutako gainerako bitartekoek eskainitako argudioen baturak oinarri sendoa eskainiko luke erromatar bideak eta, segur aski, baita beste garai batzuetakoak ere, zehaztu ahal izateko.

Hala eta guztiz ere, jakin badakigu lortutako emaitzak eztabaidagarriak izan daitezkeela proposatutako trazaduraren tarte batzuetan. Hori, hein handi batean, paisaiak bizi izandako pausatu osteko eraldaketek eraginda dago. Aldaketa horiek faktore naturalen mende dauden lekuetan eta azpiegituraren erabilera galdu duten puntuetan, esate baterako Txintxetrun eta Ezkerkotxa-Gazeon, edo instalazio berriak hartu dituzten gunetan, esate baterako Argantzongo Las Conchasen, Iruña Okako industrialdeetan eta Gasteizko, Dulantziko eta Agurango industrializazio eta urbanizazio gunetan, gertatu dira. Eta ez dugu lursailak biltzeko

Conclusiones

La principal conclusión obtenida es que la adición de técnicas de investigación histórica y arqueológica ha procurado la propuesta de un recorrido para el Iter 34 en Álava que entendemos fiable y, en buena medida, verificable mediante excavación arqueológica. En ausencia del uso de esta herramienta, la suma de argumentos proporcionados por el resto de medios utilizados ofrecería una buena base para la definición de recorridos romanos y, posiblemente, para otras épocas.

No obstante, somos conscientes de que los resultados obtenidos pueden ser discutibles en algunas partes de la traza propuesta. Esto es debido, en buena medida, a las transformaciones postdeposicionales que ha sufrido el paisaje. Estas se han producido tanto en los puntos más expuestos a factores naturales y pérdida de uso de la infraestructura, como entre Txintxetru y Ezkerkotxa-Gazeo, o por acumulación de nuevas instalaciones como en Las Conchas de Arganzón, los polígonos industriales de Iruña de Oca, la industrialización y urbanización de Vitoria-Gasteiz, Alegria-Dulantzi o Salvatierra-Agurain; tampoco podemos perder de vista la intensa acción de la concentración parcela-

ekintza biziak eragin duena ahantzi behar. Bereziki zaila da Iter 34 bideak Burunda aldera zer trazadura izango zuen zehaztea, ibar horretan biltzen baitira trenbidea eta N-1 errepeidea.

Proposatutako trazadurak Arce-Mirapérez en abiapuntua, Deoriga inguruan, eta Berantevillako Vetrusara egiten du Zadorra ibaiaren paraleloan Armiñón eta Estavillo kontzejuraino iristeko.

I. Morenori jarraiki, Burgetako hegoaldeko Argantzonerantz luzatuko zen bide hau Trebiñuko barrandegian barrena, barruko aldetik gaintuko zuen Las Conchas igarobidea, eta Iruña Okaraino iritsiko zen. Egungo azpiegiturek (baita aurrekoek ere) eta udalerriko industrialdeek nahasita dago Veleiarainoko tartea. Halaz ere, Veleiako hegoaldeko igarotzen da bidea aztarnategi garrantzitsuak lausotuta dagoen arren. Aztarnategiaren ekialdeko abiatzen da eta, zuzen, Zuhatsu Gasteizera iristen da, handik Mariturri eta Armentia. Armentia inguruan beste bihurtune bat eginda hegoaldeko inguratzen du Gasteiz Suesstatio/Arkaia, Askartza, Argandoña eta Billafrankara bidean.

Gazetatik igaroko zen Iter 34 bidea Dulantziko nukleoaren iparraldera, Tullonioren egoitzara, iristeko. Dulantzi inguratu eta herriaren mendebaldeko luzatuko zen Henaioko Gazteluko Kastroa hegoaldeko inguratzeko Txintxetrura bidean, eta Langarikako Gaina igaroko zuen Gazeora iristeko.

Gazeotik aurrera beste bihurtune bat marraztu eta Mostrejónen barrena Galzarreko Industrialderantz egingo zuen Agurainera mendebaldeko iristeko eta, Hiribilduan sartu gabe, iparralderantz luzatzeko. Beste bihurtune bat egingo zuen Iter 34 bideko ekialderantz Andre Mariaren Ospitalearen ondoan jarraian Biaritzik Mezkiarako bidearen paraleloan luzatzeko; Mezkiako hegoaldeko inguratuta Egilatz herriaren beheko aldetik igaroko zen, Durruma Done-miliaga, Albeiumendiko aztarnategia eta Alba ostua atzean utziko zituen, eta Urabain, Iburguen eta Andoin iparraldean eta Egino hegoaldean, Nafarroan sartuko zen Ziordiako udal barrutian barrena.

Esker onak. Egileek beren esker onak adierazi nahi dizkiete Ondare Babesa, S.L. eta Full-Drone, S.L. enpresei ikerketa lan honetan parte hartu izanagatik. Era berean eskerrak eman nahi dizkiogu UPV/EHUko GIPyPAC-eko Juan Antonio Quirós Castillo Doktoleari guggen jarritako konfiantzagatik eta proiektua zientifikoki bermatzeagatik.

ria. Es especialmente complicada la definición de la salida del Iter hacia la Burunda, en que se concentran el ferrocarril y la N-1.

El trazado propuesto parte del entorno de Deoriga en Arce-Mirapérez, en dirección a Vetrusa en Berantevilla, desde donde se alcanza, paralelo al Zadorra, el municipio de Armiñón en dirección a Estavillo.

El paso por el Condado de Treviño, siguiendo a I. Moreno, se haría por el sur de Burgueta hacia La Puebla de Arganzón, superando el paso de Las Conchas desde su interior, pasando a Iruña de Oca. El paso hasta Veleia se ve alterado por las infraestructuras actuales (y precedentes) y los polígonos industriales del municipio. No obstante, la calzada accede por la zona sur de Veleia, difuminada por la entidad del yacimiento. Sale de este por su lado oriental, en una alineación recta que alcanza Zuazo de Vitoria en donde quiebra hacia Mariturri y Armentia. En el entorno de este último lugar vuelve a quebrar para recorrer el espacio que recorre el sur de Vitoria-Gasteiz, en dirección a Suesstatio/Arkaia, Askartza, Argandoña y Villafranca.

El Iter 34 pasaría por Gazeta para llegar al lado norte del núcleo de Alegría-Dulantzi, sede de Tullonio. Bordearía el núcleo de Dulantzi y saldría por su lado oeste para pasar el Castro del Castillo de Henayo por su lado sur buscando Txintxetru y pasar el Alto de Langarika para llegar a Gazeo.

Desde Gazeo se produce un nuevo quiebro para ir por Mostrejón hacia el Pol. Ind. de Galzar, alcanzar Salvatierra-Agurain por su lado oeste y tomar hacia el norte sin entrar en la Villa. El Iter volvería a quebrar en dirección este junto al Hospital de la Magdalena para ir paralelo al Camino de Biariz hacia Mezkiako, localidad que pasa por el sur de su término concejil, cruza bajo Egilatz, supera San Román de San Millán y el yacimiento de Albeiumendi, mansión de Alba, para seguir por los límites al norte de Urabain, Iburguen y Andoin, y el sur de Egino, para pasar a Navarra en el término municipal de Ziordia.

Agradecimientos. Los autores desean expresar su agradecimiento a las empresas Ondare Babesa, S.L. y Full-Drone, S.L. por su participación en esta investigación. Así mismo, queremos agradecer al Dr. Juan Antonio Quirós Castillo, del GIPyPAC de la UPV/EHU, la confianza depositada en nosotros y avalar científicamente el proyecto.

F.R. Varón Hernández; J.J. Fuldain González