

La ciudad de LAMINIO estuvo en la aldea llamada LA PASADILLA, del término de Villarrobledo

(Apuntes para la Historia)

ANTECEDENTES

El bucear en los enigmas históricos ha sido y será siempre una de las grandes aficiones humanas. Hoy me hallo yo en condiciones de ofrecer a la opinión erudita estos datos que sólo me permito llamar *apuntes*, con la esperanza de que, debidamente cultivados, puedan alumbrar una de las partes más oscuras de la Historia.

Mi trabajo no pretende ser exhaustivo, pues en esto de la Historia siempre se puede aprender algo nuevo y, siempre también, pueden cometerse grandes errores. Así pues, con la benevolencia de los eruditos, voy a entrar de lleno en esta apasionante materia.

Primero haré un ligero bosquejo del asunto a tratar, de su estado actual y, por último, trataré de exponer, lo más claramente posible, los trabajos que, en perfecta labor de equipo, hemos realizado tres amigos de Munera, siguiendo las orientaciones de don Gonzalo Arias Bonet, paciente investigador que trata de situar sobre mapas actuales, el exacto trazado de las viejas calzadas romanas.

Ha sido el de las vías romanas un tema muy debatido ya en distintas épocas y por hombres muy ilustres. Sin embargo, aún queda mucho por decir sobre esta cuestión.

El Imperio romano fue un gran constructor de los caminos que ahora llamamos calzadas o vías, y que venían a ser estupendas carreteras. Unas las hicieron para la maniobra de sus ejércitos y, otras, simplemente para el normal desarrollo de la vida del Imperio.

Fueron las calzadas obras ingentes, tanto por su longitud, como por su trazado. Generalmente iban en línea recta y, mientras era posible, recorriendo las cumbres de la región. Fueron verdaderas obras de mampostería, rematadas por un empedrado muy fuerte. Unos hitos, llamados *miliares*, jalonaban el trayecto midiendo la longitud en millas romanas —de 1.468 a 1.480 metros—. La red viaria en la península Ibérica llegó a ser enorme.

Para que no les faltase detalle, hasta se colocaban en algunos puntos unos indicadores marcando las distancias entre cada población. Un ejemplo lo tenemos en las *Tabletas del duummviro Lépidus*, que eran unas placas de barro cocido, mandadas hacer por un romano de este nombre que, por entonces, ocupaba el cargo municipal de *duummviro*. Estas tabletas han recibido muchos nombres diferentes, e incluso se las ha tenido por *tesseras militares*, pero su moderno estudio ha demostrado lo que acabo de decir.

También hubo lo que hoy llamaríamos guía de carreteras, que se conocen por *Itinerarios*, de Antonino —en recuerdo de su autor—. Su antigüedad se remonta al siglo III, aunque la copia que se conserva es del IV.

Otras anotaciones de este tipo se encuentran en los *Vasos de Vicarello*.

Ni qué decir tiene que, en aquellos tiempos, todo estaba claro con estas anotaciones y con otras semejantes. Pero luego aconteció la invasión de los bárbaros y, con la caída del Imperio romano, la desorganización total de muchas cosas que parecían inmutables. Poblaciones enteras fueron destruidas y sus moradores convertidos en esclavos o en fugitivos atemorizados. Las culturas se fueron superponiendo en unos puntos y desapareciendo de otros. Con las distintas invasiones cambiaron los nombres de ciudades, ríos y montes y, por ello, al interesarse algunos hombres de desentrañar el pasado en este aspecto, se hallaron con una serie de problemas, que en varios casos, se juzgaron insolubles.

Muchos han sido los investigadores, pero, teniendo en cuenta lo dicho más arriba, fácilmente se comprenden las dificultades que se les presentaron.

En primer lugar, el acoplamiento a los mapas actuales, de los que, con las calzadas, compuso Ptolomeo, ofrece los mayores inconvenientes. En esta situación, la mayor parte de los investigadores se dedicaron a recoger las informaciones de tipo más o menos erudito, que se les ofrecían en los pueblos de los presuntos trayectos.

Aunque su labor fue meritisima, unas veces acertaron y otras erraron. Ellos trazaron sobre el mapa de España unas líneas y, otras veces, dejaron incompleto su trabajo, ante la imposibilidad de armonizar los datos recogidos.

En la mayor parte de los casos hubo que concluir, diciendo, que, las distancias anotadas en las *tabletas*, en los *vasos* y hasta en los *itinerarios*, estaban equivocadas. De esta forma quedaron resueltos la mayor parte de los problemas relacionados con las calzadas romanas.

Pese a estas soluciones, al parecer, perfectamente posibles y aceptables, siguen surgiendo, de cuando en cuando, hombres estudiosos que intentan aportar nuevas luces a esta ciencia auxiliar de la Historia.

EN BUSCA DE LAMINIO

Uno de los hombres que antes decíamos es el investigador citado casi al comienzo de este trabajo. El señor Arias dedicó muchas horas al estudio de estos problemas y, hasta por cuenta propia, hizo salir una publicación intermitente y gratuita, dando cuenta de sus trabajos.

Para la comprobación de sus hipótesis requirió al que suscribe, y yo me hice acompañar de los señores F. Belda Carbonell y J. López Solana, en atención a su indudable solvencia cultural.