

ELEMENTOS PARA EL ESTUDIO DE LA CAMINERÍA EN LA GALICIA ROMANA: LA VÍA LUCUS AUGUSTI-PONTE ABEI

Benito Sáez Taboada

Cualquier estudio sobre comunicaciones, en este caso las romanas, necesita de unas bases teóricas a través de las que podamos aplicar un método que determine los aspectos técnicos y funcionales de las rutas. Dichas bases aunque guardan elementos comunes asignables para todo el Imperio, también mantendrán unas particularidades propias de cada región. En las líneas siguientes trataremos de asentar unas normas para el análisis de la red viaria durante la ocupación romana en la provincia gallega de Lugo. Dado que las ciencias aplican un método para su desarrollo, en nuestro caso introduciremos un sistema de trabajo con el fin de determinar la función y el trazado de un tramo de la vía *Lucus Astorum-Lucus Augusti* con sus correspondientes ramales.

Any study of communications, in this case Roman, needs solid theoretical bases through which we can apply a method to determine the technical and functional aspects of these routes. These bases, although displaying elements common to the entire Empire, will show some peculiarities characteristic of every region. In this article we'll try to affirm some rules for the analysis of the road network during the Roman occupation in the Galician province of Lugo. Since science applies a method for its development, we will try to introduce, in this subject, a system of work in order to determine the trajectory and functions of a stretch in the route *Lucus Astorum- Lucus Augusti* with its corresponding branch branch lines.

Las vías de comunicación durante la conquista aligeraron la ocupación del territorio, facilitando en períodos posteriores la gestión y control de las áreas roma-

nizadas. No obstante las comunicaciones no debemos adscribirlas a un fenómeno aislado, sino como una fracción mas del complejo sistema administrativo fruto de una planificación meticulosa concebida al servicio de Roma.

La red viaria romana proyectada en un primer momento con fines convenientemente militares, donde el desplazamiento y conexión de las legiones para el control del territorio era el objetivo a cumplir, evolucionará a través de un moderno entramado de caminos hacia la explotación de nuevos espacios ricos en materias primas, sin descuidar la protección de estos centros de producción donde una rápida intervención, apoyada por fortificaciones y puestos de vigilancia mantuviera el orden.

El desarrollo económico del Imperio irá unido a un eficaz entramado de comunicaciones que posibilite no sólo el transporte de mercancías sino que acreciente las relaciones comerciales entre los diferentes pueblos y Roma. Así la integración de estas poblaciones en el nuevo sistema económico será mas fácil siempre y cuando se disponga de unos buenos caminos a través de los cuales se intercambien productos, exploten materias primas, etc. Para ello es necesario disponer de un poder político, enérgico y estable, que proporcione a los pueblos anexionados una administración propia de la jurisdicción romana.

La difusión de ideas, costumbres, pensamientos, noticias,... en definitiva cultura, no se transmitiría de no existir una red viaria por la que se disperse la civilización latina.

El estudio de la caminería romana requiere en líneas generales el análisis detallado de un conjunto de elementos que combinados entre si nos ofrecerán tanto las características técnicas del trazado como la función del mismo. Sin embargo la elección de unos u otros puntos estará íntimamente relacionada con los rasgos propios (geográficos, económicos, políticos, etc.) de las diferentes áreas que configuran el Imperio Romano.

En nuestro trabajo de investigación sobre las vías romanas en la provincia de Lugo¹ hemos aplicado una metodología de acuerdo con el carácter singular de un espacio como el lucense donde los agentes naturales (relieve, clima, etc.) y antrópicos unido a la escasez de fuentes escritas, epigráficas, así como la ausencia de investigaciones viarias, principalmente prerromanas y romanas, han condicionado el sistema de estudio. Parte del procedimiento empleado en el análisis de las comunicaciones para la mencionada zona lo podemos comprobar en la vía que de *Lucus Astorum* se dirige a *Lucus Augusti* pasando por *Ponte Abei*², tal y como recoge el Anónimo de Ravena, junto a dos ramales que parten de ella.

Para entender el método empleado y su aplicación hemos establecido los siguientes apartados:

¹ B. Sáez Taboada, *Las vías romanas en la provincia de Lugo* (Sevilla 1996) Memoria de Licenciatura. Inédita.

² Trataremos el tramo viario correspondiente a la provincia de Lugo.

- I. Bases para el análisis de la red viaria en los tramos mencionados
- II. Descripción y función del trazado, aplicando la metodología aquí utilizada.
- III. Consideraciones finales.

I. FUNDAMENTOS PARA EL ESTUDIO

I.A. *Marco geográfico*

No cabe duda que el conocimiento geográfico de una región (relieve, red fluvial, clima, vegetación), nos aproxima a los condicionantes que provocaron un determinado proyecto viario, dibujando así los caminos en consonancia con los pasos y barreras naturales, quienes junto a los agentes climáticos favorecieron o dificultaron la disposición y construcción de las calzadas conduciéndolas hacia puntos concretos.

Los trayectos propuestos discurren por las sierras orientales y surorientales de la provincia lucense mas concretamente por las sierras de Monciro, Mirador, Puñago, Portelo, Liñares, Llouxas, Pedruñales y de la Mora, cuyas cotas se elevan entre los 800 y 900 m. A estas unidades debemos añadir la cuenca del Navia cuyas aguas avanzan por Cervantes, Navia de Suarna y Negueira de Muñiz limitando ya con Asturias.

El área en cuestión se caracteriza por un clima oceánico de montaña con inviernos fríos y húmedos, veranos calurosos durante el día y frescos al anochecer, con fuertes precipitaciones en los meses de invierno (algunas áreas sobrepasan los 1.500 mm. anuales) transformándose en nieve debido a la altitud³.

I.B. *Fuentes antiguas*

Las fuentes antiguas, tanto literarias como epigráficas representan el punto de partida para cualquier estudio viario.

En las primeras cabe destacar aquellos textos de contenido específicamente itinerario, donde el Anónimo de Ravena será quien nos marque la ruta a seguir. Pero no por ello debemos excluir La Geografía de Ptolomeo o el Itinerario de Antonino pues en ambos aparece *Lucus Augusti*, capital del *Conventus Lucensis*, como centro administrativo y viario.

Las fuentes epigráficas nos señalan que el material encontrado se reduce a dos aras, una hallada en Papín (Baralla) y otra en las proximidades de San Román de Cervantes (Cervantes); y aunque la ausencia de miliarios en las rutas tratadas es evidente, su presencia subraya la existencia de una vía. También hemos de incluir

³ Obras generales: A. Pérez Alberti, *Xeografía de Galicia* (La Coruña 1982); M^a P. Torres Luna, *Geografía de Galicia* (La Coruña 1986).

Las Tablas de Barro de Astorga⁴ por su referencia a Lugo como núcleo principal de las comunicaciones.

En líneas generales hay que ser cauteloso con el uso indiscriminado de inscripciones, pues no siempre marcan la existencia de una ruta llegando a falsear la realidad; su cotejo con otras fuentes, toponimia, restos arqueológicos, etc. es primordial a la hora de presentar el trazado del camino.

I.C. *Fuentes medievales*

Aunque su cronología es indiscutiblemente posterior a la construcción de las calzadas, su empleo para el estudio de las mismas es menos cuestionable si tenemos en cuenta que un elevado número de textos medievales presentan citas relacionadas con caminos o nombres vinculados a estos.

Las fuentes diplomáticas con sus documentos sobre escrituras de compraventa y foro (fundamentalmente del siglo XV), privilegios reales, donaciones, etc. en donde se indica la situación geográfica, tomando caminos, portazgos, ríos, etc. como puntos de referencia, representan una valiosa fuente de información si queremos ratificar el recorrido de una vieja vía.

Parte de la documentación se encuentra en el Archivo Histórico Nacional de Madrid y en el Archivo Histórico Diocesano de Santiago. Para este caso concreto hemos consultado las carpetas 1126-1181 del monasterio de Meira y las 1214-1236 del monasterio de Penamayor reunidas en el A.H.N., cuyos textos están publicados por Elisa Ferreira Priego⁵, quien ha acumulado una provechosa información.

I.D. *Toponimia*

La toponimia, asociada a los elementos hasta ahora expuestos, representa una base imprescindible para el análisis de la caminería romana en general, ya sea consolidando antiguas hipótesis o mostrando nuevos trazados.

El método a seguir debe partir de un conocimiento global sobre la toponimia viaria para adentrarnos sucesivamente en la propia de cada región, en nuestro caso la gallega, a fin de obtener mejores resultados. El trabajo de Chevalier⁶, entre otros⁷, representa ese primer contacto a partir del cual la consulta del Diccionario

⁴ En este caso nos referimos a la placa II.

⁵ E.Ferreira Priego, *Los caminos medievales de Galicia* (Orense 1988)

⁶ R.Chevalier, A. Clos-Arceud, J.Soyer, «Essai de réconstitution du réseau routier gallo-romain: caractères et méthode», *Revue Archéologique* I (1962) 1-49; Idem, *Les voies romaines* (Paris 1962) 143.

⁷ J.André, «Les noms latins du chemin et de la rue». *Revue des études latines* 28 (1950) 104-134; Palli Aguilera, «La Toponimia de la vía Augusta en Cataluña», *Pyrenae* 17-18 (1982) 342-365; A. Aeberhardt, «Microtoponyme et vois antiques. Essai d'interprétation des séries toponymiques en Angoumois», *Caesarodonom* XVIII (1983) 49-65; J.P. Arnaud, «La toponymie des anciens chemins dans le Maine-et-Loire», *Caesarodonom* XVIII (1983) 67-78.

Geográfico Madoz⁸ y la Gran Enciclopedia Gallega mas acordes con las particularidades propias de la zona, junto a los estudios de Colmenero⁹ y Ferreira Priegue¹⁰ ligados a las comunicaciones de Galicia, serán necesarios para la investigación de las rutas en dicho territorio.

A esto hay que añadir la señalización sobre el plano de los topónimos encontrados en los documentos, así como los situados en la cartografía de mapas a escala 1:25.000 y 1:50.000 del Servicio Geográfico del Ejército e Instituto Geográfico Nacional sin asignarlos a trazados concretos y admitiendo aquellos que por su ubicación geográfica no pertenecen a caminos ya esbozados.

De no seguir esta línea no seremos consecuentes con nuestra instrucción excluyendo caminos principales poco probables o rutas secundarias que de otro modo se nos escaparían.

Una vez indicados los topónimos, se observará su disposición para corroborar así el emplazamiento de una vía o la presencia de una posible ruta.

De los recorridos aquí estudiados reunimos el siguiente grupo de topónimos:

Calzada: Advierte la existencia de un camino romano.

Castro: Va unido a caminos prerromanos. Aparece con asiduidad. Algunos de estos senderos se utilizaron en época romana.

Laxes, lousada, lousadela: Suelen hacer referencia al enlosado o losas de una calzada.

Paradela: Aluden a antiguas Mansiones o Mutationes. De uso corriente en la caminería gallega medieval.

Pedreira: Procede de petraria y apunta sobre la posible presencia de las piedras que forman la calzada.

Pousa, pousada: Lugar de descanso o para pernoctar junto al camino. Este término evolucionará a posada.

Vieiro: Relacionado con una vía antigua o medieval.

I.E. *Vías naturales*

De sobra es sabido que el medio físico (orografía, red fluvial, clima, vegetación, etc.) contribuye al distanciamiento o acercamiento entre los diversos pueblos o culturas. De esta manera las barreras naturales como sierras, cordilleras, etc. podrán ser superadas por los puertos de montaña, valles, vados, etc. El clima con sus continuas transformaciones no solo abrirá u obstruirá los posibles pasos, sino

⁸ P. Madoz, *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España y sus posesiones de Ultramar* (Madrid 1845).

⁹ A. Rodríguez Colmenero, «El Real Legos del Catastro de Ensenada y la toponimia de los establecimientos agrícolas del mundo antiguo en la provincia de Orense», *I Jornadas de Metodología aplicada a las Ciencias Hcas.* (Santiago 1973); Idem, *La red viaria romana del sudeste de Galicia* (Valladolid 1973) 19-25.

¹⁰ E. Ferreira Priegue, op. cit. 26-33

que a través de las migraciones de animales durante los cambios estacionales nos pondrán en contacto con nuevas rutas. Limitando todo ello el esquema viario.

Sin embargo, el hombre desempeña una labor importante en el desarrollo de las comunicaciones, ya sea dominando los obstáculos mediante su transformación o eligiendo los pasos mas adecuados.

Nuestra área de estudio presenta una serie de rutas naturales que facilitaron tanto la comunicación interior como con las tierras limítrofes.

Con dirección este y descendiendo hacia el sur tenemos las sierras de Monciero, Mirador, Puñago, Portelo, Liñares, Llouxas y Pedruñales donde se concentran los ríos que configuran las cabeceras del Navia y favorecen la conexión con tierras asturianas.

El puerto de Piedrafita, los montes Biudal y Travesa, entre las sierras de los Ancares y Caurel mantienen las relaciones con el Bierzo por la Vega del Valcarcel.

I.F. *Vías prerromanas*

Durante el paleolítico el hombre se ha beneficiado de la recolección y caza para su subsistencia, persiguiendo a los animales en sus movimientos migratorios, lo que le ha proporcionando un valioso conocimiento de las vías naturales. Esta situación se modifica a lo largo del neolítico con el descubrimiento de la agricultura que ligada a un progreso en los modos de producción desencadenará un aumento demográfico potenciador de asentamientos estables. Estas circunstancias desembocan en un nuevo concepto de camino, centrado en unas relaciones humanas propias de una sociedad productora que se irá consolidando a través del tiempo.

En nuestro caso concreto será el fenómeno megalítico con sus construcciones situadas en gándaras y penillanuras, como indica López Cuevillas¹¹, el que mas interesa de cara a nuestra investigación. Así lo señala Díaz Sanjurjo¹² cuando propone que «el paso mas favorable de una divisoria, es aquel en que exista una mámoa; y tanto es así que los pasos se han utilizado para las carreteras actuales, (...) y que varios caminos que cruzan una divisoria de aguas es probablemente mas antiguo el que pasa cerca de una mamoa situada en aquella, si la hubiere». Actualmente Felipe Criado¹³ confirma la teoría al afirmar que «considerada la distribución de los túmulos desde una escala mayor, se observa que se disponen en la proximidad de rocas (...) y siempre relacionados con áreas de tránsito natural (...) tal y como se ha destacado en diferentes momentos, el rasgo más importante de los túmulos megalíticos lo constituye el ser monumentos visibles sobre el paisaje».

¹¹ F. López Cuevillas, «La época megalítica en el Noroeste de la Península». *Caesaraugusta* 13-14 (1959) 32-33.

¹² M. Díaz Sanjurjo, «Los caminos antiguos y el Itinerario nº XVIII de Antonino en la provincia de Orense». *Boletín de la Comisión de monumentos de Orense* (1906).

¹³ F. Criado Boado, et alii, «Arqueología del paisaje». *Arqueología/Investigación* 6 (1991) 252.

Al megalitismo hay que sumarle los asentamientos de la Cultura Castreña (Edad del Hierro-primeros siglos de era cristiana), vinculados a pequeñas veredas estos «castros debían estar necesariamente en comunicación por medio de caminos, aunque fuesen todo lo imperfectos que se quiera, pues no es posible admitir que los moradores o vigías que los habitaban, y que se comunicaban, a no dudarlo, por señas ópticas, estuvieran imposibilitados de acercarse unos a otros, socorrerse en caso necesario, poniéndose al habla de todas maneras, para lo cual forzosamente había de existir algún camino, aunque no fuese otra cosa que el sendero que marca en la tierra el repetido tránsito (...) pudiendo dejarse establecido, con el carácter de verdad relativa que tienen las afirmaciones en estas materias, que dos castros contiguos determinan la dirección aproximada de una camino primitivo»¹⁴

Tras lo expuesto podemos asegurar, en primer lugar, que el hombre paleolítico aprovechó las rutas naturales empleadas por los animales en sus migraciones para atravesar por los puertos de montaña, cuencas fluviales, etc. y en general todas las barreras naturales. Los constructores de megalitos con el emplazamiento de sus monumentos en las divisorias de agua nos ofrecen la posibilidad de desplazarse por el territorio sin descender al valle, verificándose en época romana y en la actualidad la instalación de puentes en los cruces de estas divisorias con la red fluvial. La existencia de poblados castreños repartidos por los pasos naturales justifican el uso de estos como vías de comunicación; encontrando otros caminos más sencillos entre los diversos asentamientos que evolucionan hacia una complicada red de comunicaciones conforme ampliamos el espacio.

Muchas de estas rutas pudieron ser utilizadas en época sucesivas, como propone Germont¹⁵ para la relación monumentos megalíticos-vías antiguas cuando sostiene que algunos de estos caminos eran romanos.

I.G. *Vías romanas*

Los caminos romanos, con todas sus consecuencias, son quizás uno de los mayores logros que favorecieron no solo las relaciones de Roma con sus provincias, sino también entre los distintos pueblos integrantes del Imperio. Proyectadas inicialmente con un objetivo militar evolucionaron durante la *pax romana* a una función mas acorde con los intereses administrativos, económicos y políticos de la Urbe, sin descuidar por ello la de control militar.

Respecto a los tipos de vías se podrá establecer una clasificación u otra dependiendo del criterio que apliquemos. Así, las vías principales, secundarias y vecinales (*actus*) nos indicarán la categoría de la ruta. Atendiendo al número de capas existen las *viae silice stratae* (posee todas sus capas), *viae glareae stratae* (sustituye las losas por gravilla) y *viae terrenae*. Si consideramos la procedencia del capi-

¹⁴ Díaz Sanjurjo, op. cit. 226.

¹⁵ Germont, «Inventaire des megalithes de la France: 6, Deux-Sevres», 6^e *supplément a Gallia Préhistoire* (1980).

tal para su construcción tendremos las *viae publicae* y *viae privatae*; y según su función podremos diferenciar entre vías militares, comerciales, mineras, etc.

En el trazado viario se observa un minucioso estudio del territorio y por tanto unos conocimientos exactos del relieve de la zona. Elegían las rutas naturales donde el camino recto era el objetivo a seguir, eludiendo en la medida de lo posible los recorridos quebrados o curvos. Para ello replanteaban inicialmente mediante una línea recta el trazado entre dos puntos que irán modificando de acuerdo con los accidentes del terreno¹⁶, estas variaciones se ejecutaban en ángulo coincidiendo con los puntos mas elevados del terrenos desde donde se avistaban las alineaciones de la calzada¹⁷; dichos puntos concuerdan en ocasiones con asentamientos castreños empleados como puestos de replanteo¹⁸. Para esquivar las fuertes pendientes, las calzadas describían unos zig-zag muy marcados que facilitaban el tránsito por las mismas¹⁹, estas líneas en zig-zag forman los conocidos codos. Las estradas romanas se concebían en fragmentos de largas alineaciones que acostumbraban a recorrer la distancia de una jornada procurando que entre dos mansiones la diferencia no fuese muy grande²⁰.

Generalmente estas rutas circulaban por terreno elevado, como la vía militar que es un camino en cresta embutido debajo de las crestas topográficas para vigilar sin ser visto, manteniéndose mientras sea posible a nivel constante y al abrigo del viento²¹, evitando probables emboscadas. Sin embargo una vez superadas las campañas militares las rutas adquieren un concepto diferente «con trabajos de explanación, dirigiéndose por las divisorias de agua de último orden o por los mas suaves descensos de las colinas, por las altas mesetas o por las llanuras despejadas»²² presentando un esquema opuesto.

Las calzadas romanas poseen unas características de acuerdo con los ángulos que forman entre ellas las rutas rectilíneas que se establecía a partir de una villa. Se constata que no existe una vía que no forme con cualquier otra un ángulo de 30º, 60º, 90º, 120º o 150º, es decir, siempre en múltiplos de 30º. Esta teoría, propuesta por Ulrix²³, guarda relación con las denominadas divertículas compuestas de triángulos equiláteros de una milla de lado completados por las líneas de altura de éstos.

¹⁶ C. Nárdiz Ortiz. *El territorio y los caminos de Galicia. Planos históricos de la red viaria* (Madrid 1992) 94.

¹⁷ J.A. Abasolo Alvarez. *Comunicaciones de la época romana en la provincia de Burgos* (Burgos 1975) 94.

¹⁸ I.D. Margary. *Roman roads in Britain* (London 1973) 19

¹⁹ I.D. Margary, op. cit. 19. «If the hill side was steep enough to require it, descent was often made by laying out the road in a series of zigzag terraceways, and traces of these can still be recognized although they have often been much modified by later use».

²⁰ J.A. Abasolo, op. cit. 12.

²¹ R. Chevalier, op. cit. 128.

²² E. Saavedra, *Discursos leídos ante la Real Academia de la Hª en la recepción pública de D. Eduardo Saavedra el día 28 de diciembre de 1862* (Madrid 1863) 85.

²³ F. Ulrix. «Recherches sur le méthode del traçage des routes romaines», *Latomus* XXII (1963) 158.

I.H. *Caminos medievales*

El estudio de la red viaria romana implica un conocimiento de los caminos medievales, algunos de los cuales descansaban sobre antiguas estradas. El sistema feudal basado en la división del territorio chocaba con la unidad de un Estado romano cuyo poder permitía la construcción y mantenimiento de sus comunicaciones²⁴; así la numerosa mano de obra suministrada por Roma junto al constante ir y venir de sus ejércitos, suscitaba una continua conservación de las calzadas que a lo largo de la Edad Media se reduce a aquellos caminos de interés local²⁵, donde los vecinos estarán a cargo de su cuidado.

Desde el punto de vista técnico los caminos medievales, al igual que las vías romanas, coincidían con los trazados en penillanura para eludir el cruce de corrientes de agua secundarias a la fuente principal y evitar la construcción de obras que controlen las inundaciones. En el caso de «la existencia de un valle amplio, coincidente con la depresión tectónica (...), el camino sigue una ruta natural que abre la depresión en las penillanuras o en sierras adyacentes, se aleja de las zonas agrícolas e inundables, discurriendo elevado por las zonas de transición entre el valle y la montaña»²⁶. El mismo autor apunta sobre la ampliación de los caminos por la cabecera de los valles tras el aumento de las tierras cultivadas en el fondo de los mismos, lo que provoca un trazado alternativo al de penillanura²⁷. Otro rasgo de «los caminos medievales, al igual que lo hacían las vías romanas, es el cruce de los valles perpendicularmente, no apoyándose en los valles subsidiarios que abren en las penillanuras de las márgenes los ríos que desaguan en el principal»²⁸. La superación de pendientes no resultó obstáculo alguno a la hora de prefijar un recorrido; esta misma particularidad la observamos en las calzadas romanas, lo que provoca en algunas ocasiones la coincidencia de algunos tramos²⁹.

La reutilización de las rutas romanas durante la Edad Media fue una práctica habitual, aunque no por ello podemos vincular todos los caminos medievales al entramado vial romano, sino incluirlos como un elemento más en nuestra investigación.

I.I. *El Camino de Santiago*

El Camino Jacobeo constituye otro punto a considerar en la investigación de antiguas vías romanas ya que algunas de estas rutas fueron aprovechados por los

²⁴ A. Birk, «La Edad media en la construcción de caminos», *Investigación y Progreso* II (1935) 339-340; Menéndez Pidal, *Los caminos en la Historia de España* (Madrid 1951) 39-40.

²⁵ R. del Arco, «Modificaciones de las vías romanas en la época medieval», *AEA* XVII (1954) 295.

²⁶ C. Nárdiz, op. cit. 169-170.

²⁷ C. Nárdiz, op. cit. 170.

²⁸ C. Nárdiz, op. cit. 171.

²⁹ C. Nárdiz, op. cit. 170.

peregrinos en su marcha hacia Compostela, encontrándose algunos monasterios y hospitales en sus inmediaciones³⁰.

El puerto del Cebrero era un paso importante de entrada a Galicia, desde allí el Camino Francés descendía hacia el hospital de la Condesa, actualmente Hospital, para dirigirse a Santiago en cuyo recorrido algún tramó coincidió con alguna de estas calzadas.

Desde la región asturiana tenemos constancia de dos accesos, uno a través de Ribadeo dirección Mondoñedo y otro desde hospital de Cuiña en Asturias rumbo Fonsagrada para continuar por Lugo a Santiago³¹; creemos que parte del segundo recorrido discurre por la ruta a tratar.

I.J. Puentes

El análisis de los puentes en relación con el trazado viario es una pauta a seguir si queremos conocer la historia de la ruta, por esta razón «debemos considerar el puente dentro del contexto del trazado de la red viaria (...). El porque de unos lugares en los que parece lógico por la importancia de la vía, que asume un tráfico importante, tanto de personas como mercancías, con una finalidad estratégica incluso»³².

Generalmente la construcción y mantenimiento de un puente va ligada a la función e importancia de la ruta, donde el desarrollo económico, político, etc. eliminó el primitivo origen bélico de la misma y aunque en otras ocasiones el carácter comercial, administrativo, ... no fue precedido por esa naturaleza militar, encontramos continuamente múltiples reparaciones llegadas a nuestros días; prueba de ello son las combinaciones de elementos romanos, medievales, e incluso de períodos posteriores que se observan. Estas restauraciones practicadas en los puentes han desencadenado una variedad tipológica que en ocasiones no resulta tarea fácil diferenciar la obra romana de la medieval; aun así existen particularidades propias en donde «los puentes romanos, la calzada corre horizontal sobre los arcos, casi siempre estos de medio punto (...) La rampa surge con la arquitectura gótica, al emplear arcos apuntados obteniendo con esta disposición la ventaja de que las aguas, en regiones extremadamente lluviosas, escurran por las rampas, evitando los estacionamientos y filtraciones sobre los arcos, que tantos daños ocasionan en esta clase de obra»³³. Los tajamares semicirculares o triangulares mirando aguas arriba con el paramento del pilar aguas abajo³⁴, cuya evolución va de los semicir-

³⁰ Chevalier, op. cit. 57-58.

³¹ A parte de los expuestos: existen otros itinerarios hacia Santiago de Compostela recogidos en su mayoría por: I. Vázquez Parga, J.M. Lacarra y J. Uría, *Las peregrinaciones a Santiago de Compostela* (Madrid 1949).

³² M. Martín Bueno, «Problemas generales en el estudio de los puentes romanos», *Primer Seminario Internacional Puente de Alcántara en 1986. Cuadernos de San Benito* 1 (1989) 39.

³³ M. Chamoso Lamas, «El puente romano de Orense», *CEG* XI (1956).

³⁴ S. Alvarado Blanco, et alii, *Pontes históricas de Galicia* (1991) 20.

culares a los triangulares³⁵, frente a los tajamares y contratajamares triangulares con sobrerros escalonados que caracterizan a las construcciones medievales³⁶ son también cuestiones a considerar.

La selección de un cruce que facilite la erección del puente es un factor más a juzgar dado que no solo implica la conservación de la obra sino el posible levantamiento de un nuevo paso sustituto del anterior, indicando por tanto la antigüedad y magnitud del camino.

Aunque los puentes documentados no presentan unas características propias de la ingeniería romana, no por ello podemos descartar el probable origen latino de la construcción así como del paso donde se erigió la obra.

I.K. *Fotografía aérea*

La fotointerpretación ofrece excelentes resultados para la localización de yacimientos arqueológicos, restos de calzadas, etc. llegándose a reconocer las *fossae* de donde se sacaba el material para la construcción de la vía³⁷. En la Península Ibérica, concretamente en Andalucía occidental, cabe destacar los trabajos llevados por la Casa Velázquez con la aplicación de la arqueología aérea³⁸.

I.L. *Prospección*

Sin un exacto reconocimiento del terreno, difícilmente se podrá señalar la trayectoria de una vía o comprender las causas técnicas que motivaron la elección de un trazado.

La prospección no debe efectuarse durante una determinada época del año, ya que si nos centramos en aquellos períodos donde las condiciones climatológicas son favorables no conseguiremos comprobar como las adversidades atmosféricas afectaron al trazado, construcción, conservación, transporte o desplazamiento humano por la vía.

La provincia de Lugo y mas concretamente nuestro espacio se caracteriza por unos inviernos lluviosos que provocan el crecimiento y desbordamiento de arroyos, caída del agua con intensidad por las pendientes sobre los caminos de tierra o carreteras actuales enfangando los primeros y erosionando las segundas, etc. Durante el período de estiaje los puntos de agua (manantiales, fuentes, etc.) nos indican el curso del camino, pudiéndose marcar itinerarios de invierno y verano.

En definitiva, el trabajo de campo es el fundamento de cualquier estudio viario a través del cual se verificarán todos los presupuestos hasta ahora establecidos.

³⁵ C. Fernández Casado, *Historia del puente en España* (Madrid 1980) s.p.

³⁶ Alvarado Blanco, op. cit. 20.

³⁷ D.R. Wilson, *Air photo interpretation for archeologists* (London 1982) 137.

³⁸ F. Didierjean, «Archeologie aérienne dans la province de Sevilla: Premiers résultats», *Mélanges de la Casa Velázquez* XV (1979).

II. DESCRIPCIÓN DE LAS VÍAS

II.A. *LucusAugusti-Ponte Abei*

Anónimo de Ravena 321, 1 *Lugisonis*

2 *Ponte Abei*

3 *Lugo Augusti*

La vía sale de Lugo hacia el puente de la Chanca (Foto 1), con tres arcos de medio punto y rasante horizontal, dirección noreste por los montes de Sancibriao (Hoja 72 «Lugo» del M.T.N. escala 1:50.000) y Monte do Agro.

En monte do Agro llega por Cima de Vila y Chabían hasta Villarvente, Barredo y Vilaxurxo, flanqueando todo este trayecto los montes de Rabioso, Costas Vellas, Revisqueira, junto al de la Bandeira al norte y los de Ledride, Fariña, Oural, Outeiro y Vico de Chao al sur; de esta manera el camino elude los numerosos arroyos que circulan a ambos lados. Desde Vilarxurxo cruza el riachuelo de las Presas y prosigue en línea recta hacia Castanedo, Rebordaos, Trashorras y Castroverde, siempre por los puntos mas altos (600-630 m.) y evitando las corrientes de agua.

A partir de Castroverde, próximo a los castros de Cellán y Espasante, la vía aprovecha el interfluvio entre los arroyos de Fionto y las Fontes Carigal para seguir a Villabad donde bordea el monte Serrón (900 m.) dirección Barcias, Gorpilleira y Penas hasta Fontaneira. Desde esta última localidad hasta Paradavella la calzada coincide con el futuro Camino de Santiago que provenía de Asturias destino Lugo (Hoja 73 «Castroverde» del M.T.N. escala 1:50.000).

Saliendo de Fontaneira llega por San Juan de Lastra, Degolada o *Parata Decollata*³⁹, Paradavella, Alto de Cerredo y Vieiro hasta Santiso, población que vinculamos con *Ponte Abei*⁴⁰ en contra de José Manuel González que «a pesar de las dificultades existentes en torno a mansión aquí examinada, hubiésemos de indicar un punto concreto como emplazamiento de Fonte Abei; teniendo en cuenta a tenor de lo dicho la ruta mas corta desde el curso inferior del Navia a Lugo de Galicia, la posible cercanía de su emplazamiento al de Fonte Neviae, y su denominación hidrográfica, pensaría con todas reservas del caso, en la villa de Fonsagrada (Fonte Sacra), situada, ya en la provincia de Lugo, cerca del curso del Navia, a mitad de camino entre *Lugisonis* y *Lugo Augusti*»⁴¹

En efecto, González no iba muy descaminado e la hora de presentar los argumentos que situaban *Ponte Abei* en Fonsagrada, pero no tuvo en cuenta los siguientes detalles. En primer lugar: el nombre de *Fonte Abei* no es el que aparece en el

³⁹ 1267: sentencia por límites en Fumis y Parata Decollata «*per penedam calzadelam et per Castrum Meam, et per picum de Mur vedro, et per cruce[m] de Lastra...*» (AHN Penamayor, 1215/20)

⁴⁰ Ravenn. 321.2: *Ponte Abei*

⁴¹ J.M. González, «Mansiones del trayecto de vía romana *Lucus Astorum-Lucus Augusti*», *Archivium* VI septiembre- diciembre (1956) 300.

Anónimo de Ravena sino el de *Ponte Abei*. En segundo lugar, tenemos noticias de la existencia de un puente en Santiso junto a una encrucijada de caminos⁴², y aunque el río no es el Navia su proximidad pudo crear confusión o adoptar una denominación común en los arroyos cercanos. Tercero, el camino que desde el Alto de Cerredo se dirige por Fonsagrada hacia Asturias discurre por una zona donde las inclemencias del tiempo se hacen notar⁴³, mientras que el propuesto resulta más accesible en condiciones adversas. Cuarto, nuestra ruta cumple dos funciones: comunicar *Lucus Astorum* por *Passicin*, ..., *Lugisonis*, *Ponte Abei* con Lugo y acceder directamente a los yacimientos mineros de la cuenca media y baja del Navia, sin embargo el itinerario de Fonsagrada solo desempeña la primera. Quinto, desde Santiso es más fácil y rápido (menos distancia) comunicar *Ponte Abei* con Navia de Suarna o cuenca alta del *Navia flumen*.

Otros investigadores⁴⁴ identifican *Ponte Abei* con *Ponte Neviae*⁴⁵, pero tampoco parece aceptable dado que resulta extraño bajar de Lugisonis «a 25 kilómetros en línea recta de la desembocadura del Esba y 30 aproximadamente de Trevás» (Asturias) hasta los Nogales⁴⁶ para subir a Lugo. El recorrido sería demasiado largo sin otro fin hasta ahora conocido que enlazar *Lucus Astorum* con *Lucus Augusti*.

Pasado *Ponte Abei* la vía deja al norte los arroyos del Lubial y Lobeto, sigue dirección Santa Juliana, Cereixido, Estoupela y Vilabol para llegar a Vilar de Cuiña tras superar un suave zig-zag.

Todo este tramo, desde la Sierra de Cuiñas hasta la Sierra de Liñares de Bidul⁴⁷, se halla rodeado de mámoas y construcciones megalíticas que como ya apuntamos se relacionan con indicadores de caminos.

En Vilar de Cuiña toma el curso del río Navia hacia el noroeste por Fornaza con explotaciones de plata⁴⁸, Vilarmeor, Negueira, etc. hasta el límite con Asturias (Hoja 74 «Fonsagrada» del M.T.N. escala 1:50.000) por donde existen yacimien-

⁴² 1404: Foro de unas heredades en Santiso, limitando con «*calella publica que ven de souto para lo dicho rego*» (AHN Meira, 239). 1446: «*cerca de la puente, como parte por tres partes con tres caminos públicos*» (AHN T. Meira, 236 v^o). 1460: venta de la «*casa da ponte*» en Santiso (AHN Meira, 236 v^o).

⁴³ «Posteriormente una desviación por Fonsagrada trató de atajar el camino -aunque para Casariego (Caminos y viajeros de Asturias p. 23) este itinerario tenía más vegetación y con nieve todo el año- subiendo desde Parada nova hasta A Praza...» Ricardo G. Pollín, «O Camiño primitivo de Santiago: Ruta Astur-Galaica do interior», *Lucensia* 6 (1993) 11.

⁴⁴ M.D. Estefanía Alvarez, «Vías romanas de Galicia», *Zephyrus* XI (1960) 52-53; A. Abel Vilela y F. Arias Vilas, *Guía arqueológica de Lugo y su provincia* (Lugo 1975) 42; J.M. Roldán Hervas, *Itineraria Hispana. Fuentes antiguas para el estudio de las vías romanas en la Península Ibérica* (Madrid 1975) 259.

⁴⁵ Itinerario Antonino 425, 2 y 430,10: *Ponte Neviae*

⁴⁶ Localidad donde situamos *Ponte Neviae*. B. Sáez Taboada, op. cit. 99-100.

⁴⁷ López Fernández, «Megalitos y mamóas en el ayuntamiento de Fonsagrada», *BCMPLugo* V (1992) 105-117.

⁴⁸ C. Domergue, *Catalogue des mines et des fonderies de la Peninsule Ibérique* 2 (Paris 1987)

tos de estas características⁴⁹. Hay que destacar el tesoriillo de denarios republicanos, altoimperiales y acuñaciones tardías que se descubrieron en Monteseiro al norte de la ruta⁵⁰.

I.I.B. *Ramales*

a) *Ponte Abei*-Navia de Suarna-*Uttaris*

Tomando dirección sur la calzada sale de Santiso (*Ponte Abei*) por monte de Entrecotos hacia Cabana, Lamas de Moreira, Barcela, Seoane, Louxas y Liñares con restos de un castro (Hoja 74 «Fonsagrada» del M.T.N. escala 1:50.000); continúa hacia Queizán, pasa cerca del poblado castreño de «O Castro» en Barcia para entrar en Navia de Suarna después de cruzar el *Navia flumen* por un puente (Foto 2) del que «nada sabemos sobre la época en que se construyó, pero su forma apuntada de su único arco nos permite considerarlo como un puente bajomedieval, teniendo en cuenta además que el puente tuvo otro arco más antiguo, si acaso del s. XIII, como se deduce de los vestigios que aun se pueden observar en la actualidad en los arranques (...).

A escasos metros aguas arriba en la orilla izquierda existen en la actualidad los restos, que según las informaciones de los vecinos, corresponde al estribo de otro puente más antiguo; parece ser que hasta hace pocos años se conservaba el estribo con arranque del arco que cruzaba el río y en el que se observaba un hormigón blanco, posiblemente de cal, de gran dureza. De ser ciertas estas informaciones quizás existiese en este lugar un puente anterior al que hoy vemos, realizado tal vez en época romana o en la Alta Edad Media»⁵¹.

El área de la cuenca alta del Navia, es decir, desde Navia de Suarna hasta Vilar de Frades, Auviñao y Castañeda se encuentra ocupada por explotaciones auríferas de época romana⁵², lo que subraya la importancia de la ruta que comunica y controla los núcleos mineros asentados a lo largo de toda esta cuenca.

Siguiendo el curso del río aguas arriba, el camino avanza hacia Souto, Higón, Vilartín, San Martín, Vilachá y Pedrosa; el trazado aunque discurre paralelo a la corriente de agua mantiene una cota de 300-400 m. respecto a esta para evitar así los daños en períodos de crecida.

⁴⁹ Fernández-Ochoa, *Asturias en época romana* (Madrid 1982) 92 y 96; Domergue, op. cit. 431.

⁵⁰ Abel-Arias, op. cit. 50.

⁵¹ Alvarado Blanco, op. cit. 125-126.

⁵² Domergue, op. cit. 431; Idem, *Les mines de la Peninsule Iberique dans l'antiquité romaine* (Roma 1990) 41.

⁵³ Lugar donde Blázquez y Estefanía Álvarez, entre otros, situaban la mansión *Ponte Neviae* para las vías XIX y XX del Itinerario Antonino. A. Blázquez, «Vías de Sigüenza a Zaragoza, de Alhambra a Zaragoza, del Bierzo a Lugo, de Lugo a Betanzos, de Betanzos a Padrón, de Tuy a Padón y de Padrón a Lugo», *Memoria de la Junta Superior de Excavaciones y Arqueología* 52 (1923) 11; Estefanía Álvarez, op. cit. 52-53 y 74.

Desde Pedrosa en vez de proseguir por puente Gatín⁵³ sube un fuerte zig-zag, donde detectamos restos de calzada (Foto 3), hasta San Roman de Cervantes en cuyas inmediaciones se descubrió un ara votiva⁵⁴.

AE
M
C VALERIVS
CARVS
MILES L·X·G
V·S·L·M

Una vez alcanzada la cresta, 700 m., la ruta llega a Seixas, Mosteiro y Bolois flanqueada por los arroyos de Castelo y Gayousa (Hoja 99 «Becerrea» del M.T.N. escala 1:50.000). Continúa por Robledo, San Pedro, Villanueva para ascender hasta Villapún, próximo a los «vestigios de edificaciones prehistóricas»⁵⁵ de Vilasante (Hoja 125 «Los Nogales» del M.T.N. escala 1:50.000).

Conservando la cumbre que le permite eludir las corrientes de agua sigue por Villadeite, Villaspasante, Covas, San Miguel y Alto da Croa para entrar en la provincia de León donde se halla *Uttaris*.

- b) Golpilleira (Lugo-*Ponte Abei*)-Cerezal (Vías XIX y XX del Itinerario Antonino)

Esta ruta parte del tramo Lugo-*Ponte Abei* a la altura de Golpilleira para continuar por Vilaselle, O Cádabo, Valín, Corveira (Hoja 73 «Castroverde» del M.T.N. escala 1:50.000) y monte Redondín donde bordeando el arroyo de Valle Pedroso se dirige por Quintá, Pedrafita y Papín de Penarrubia (Baralla) en cuyas inmediaciones hallaron un ara dedicada a los Lares Viales⁵⁶

LARIBV
VIALIB
PLACID
NAEXV
5 OTO P
SVIT

⁵⁴AE / [SACRV]M / C(aius) VALERIVS / CARVS / MILES L(egionis) X(Decimae) G(eminae) / V(otum) S(olvit) L(ibens) M(erito). J. Rodríguez, «Nueva estela romana con inscripción medieval», *AEA XXXIX* (1966) 28; J. Vives, *Inscripciones Latinas de la España Romana* (Barcelona 1975) 1014; F. Arias, P. Le Roux, A. Tranoy, *Inscriptions romaines de la province de Lugo* (Paris 1975) 75.

⁵⁵ E. Valiña San Pedro et alii, *Inventario Artístico de Lugo y su provincia VI* (Madrid 1975) 392.

⁵⁶ LARIBV[S] / VIALIB[VS] / PLACID[I] / NA EX V / OTO P[O] / SVIT. *ILER*, 582. *IRL*, 62.

Desde Papín llega a Carballedo y mantiene la dirección hacia el puente de los Mazos (Foto 4), con un arco de medio punto, para atravesar el río Neira, alcanzar Puente de Neira y seguir por las altas pendientes dominando todo el valle hacia Cascallá, Nantín y Fontes (Hoja 98 «Baralla» del M.T.N. escala 1:50.000) donde baja de altitud bordeando una pequeña ladera hasta Cerezal (Hoja 99 «Becerrea» del M.T.N. escala 1:50.000), población situada en el tramo *Timalino- Ponte Neviae* de las vías XIX y XX del Itinerario Antonino.

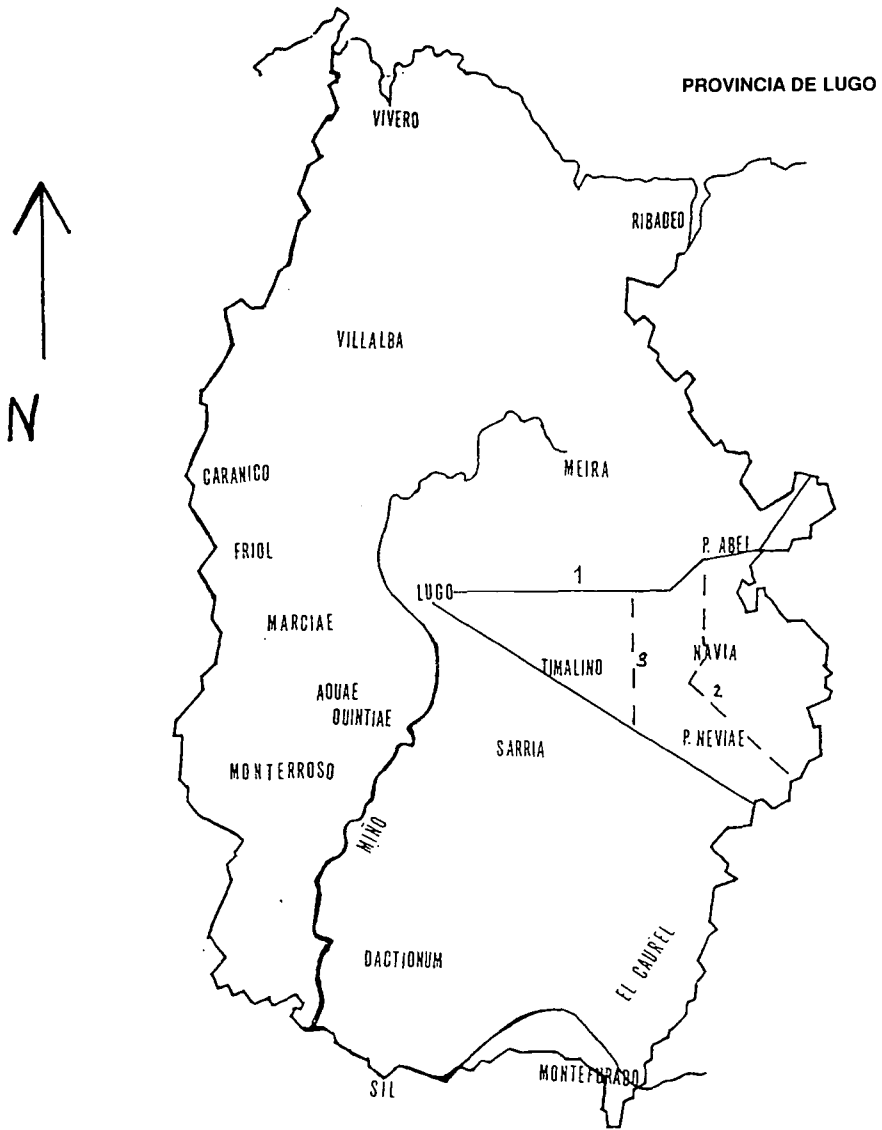
III. CONSIDERACIONES FINALES

Desde el punto de vista técnico observamos una fuerte predisposición por los trazados en altura donde los interfluvios o divisorias de agua, como hemos comprobado, jugaron un papel importante. La elección de estos recorridos viene determinado tanto por razones defensivas (dominio del territorio ante posibles ataques) como por causas naturales, entre las que cabe destacar durante los períodos de lluvia el aumento de caudal en los ríos, arroyos, etc. y la constante caída de agua por las pendientes deteriorando en ambos casos la calzada.

Las subidas en zig-zag y los trayectos en línea recta, junto a la teoría de Ulrix sobre los ángulos (múltiplos de 30º) que forman unas vías con otras, constituyen otras características del quehacer romano tal y como lo confirman los itinerarios estudiados.

En cuanto a la función de estas rutas, a nivel general advertimos una estrecha relación entre las vías y la actividad minera desarrollada en toda la cuenca del Navia favoreciendo la explotación y comunicación de los yacimientos hacia Asturias por la vía *Lucus Astorum-Lucus Augusti* o dirección Astorga a través de *Ponte Abei-Navia de Suarna-Uttaris*.

ELEMENTOS PARA EL ESTUDIO DE LA CAMINERÍA EN LA GALICIA ROMANA



VIAS DE COMUNICACIÓN

1. Lucus Augusti-Ponte Abei
2. Ponte Abei-Navia de Suarna-Uttaris
3. Golpilleira (Lugo-Ponte Abei)-Cerezal (Vías XIX y XX del Itinerario Antonino)



FIG. 1. Puente de la Chanca (Lugo)



FIG. 2. Puente de Navia (Navia de Suanca)



FIG. 3. Restos de calzada en San Román de Cervantes (Cervantes)



FIG. 4. Puente de los Mazos (Baralla)