

El trazado de la Vía 18 del Itinerario de Antonino en Galicia

José Manuel CAAMAÑO GESTO*

Resumo:

O autor faz uma descrição completa do percurso da *Via Nova* desde a Portela do Homem (fronteira entre Portugal-Espanha) até às zonas montanhosas do Bierzo, referindo as *mansiones*, *mutationes*, pontes, miliários e pormenores do traçado.

Abstract:

The author make a large discription about the way that *Via Nova* was build, from Portela do Homem (Portuguese-Spanish border) until the Bierzo mountains, near Astorga (*Asturica*). The paper reports the place of *mansiones*, *mutationes*, milestones and bridges, along the roman road.

Palavras-chave:

Via Nova; Traçado; Pontes; *Mansiones*; *Mutationes*; Miliários.

Key words:

Via Nova; The road; Bridges; *Mansiones*; *Mutationes*; Milestones.

Pretendemos en este trabao dar a conocer el trazado de la vía 18 del It. Ant. de *Bracara-Asturica* a su paso por Galicia. Por razones de espacio, nos limitamos a hacer una descripción de los lugares por donde pasa y de su estado de conservación.

Omitimos, por lo dicho anteriormente, el estudio de sus características técnicas, la ubicación de las *mansiones*, los miliarios que la jalonan, los puentes situados en su trazado, las inscripciones romanas y restos arqueológicos de los lugares de paso o de su entorno, etc¹.

* Universidade de Santiago de Compostela.

¹ Para las características técnicas pueden verse referencias en: CAAMAÑO GESTO, J. M., "Aportaciones al estudio de las vías romanas. Técnicas de construcción y características de su trazado", *Minia*, 2, 1978, pp. 65-80; IDEM, "As vías romanas", *Cadernos Museo do Pobo Galego*, nº 3, Santiago 1984, p. 71 ss; IDEM, "Aportaciones al estudio de la vía 18: Los Codos del Larouco y el puente romano sobre el río Bibey", *BSAA*, XLV, 1979, p. 209. Un excelente estudio de sus características técnicas a su paso por la Limia, puede verse en ALVARADO BLANCO, S.; RIVAS FERNANDEZ, J. C.; VEGA PATO, T., "La Vía Nova en a Limia", Anexo 16 del *Boletín Auriense*, Ourense, 1992, p. 63 y ss.; XUSTO RODRIGUEZ, M., "Romanización en el valle del río Caldo", *Revista de Arqueología*, 126, Octubre 1991, p. 27 ss.

Para la ubicación de las mansiones Cfr. CAAMAÑO GESTO, J. M., "Las mansiones de la vía 18 en su tramo orensano", *Gallaecia*, 3-4, 1979, pp. 109-136. Véase también el trabajo del Dr. Rodríguez Colmenero, publicado en este volumen.

En el tramo Galaico de la vía 18 se conocen 53 miliarios. De ellos 6 son anepígrafes, 14 ilegibles o de interpretación dudosa y los restantes están dedicados a los siguientes emperadores: Tito y Domiciano (4); Adriano (7); Caracalla (5); Maximino y Maximo (6); Treboniano y Volusiano (1); Probo (1); Carino (2); Galerio (1); Constancio Cloro (1);

Creemos necesario indicar que para el trazado que proponemos, hemos utilizado una metodología concorde con la empleada en cualquier estudio científico de una vía romana.

Este consistió en un seguimiento a pie a lo largo de los 157 km. de su trazado por Galicia, en concreto a través de la provincia de Ourense.

Este seguimiento sobre el terreno se complementó con un estudio metodológico de las técnicas constructivas de la vía, tanto en lo referente a su superestructura, como a su infraestructura. Estudiamos también la posible reutilización de los caminos prerromanos. Las alteraciones de la vía con la caída del Imperio Romano y su posible reutilización por caminos posteriores.

Manejamos también las fuentes clásicas como son: **Itinerario de Antonino**, **Anónimo de Rávena**, **Tabula Peutingeriana**, y la **Geografía de Ptolomeo**. Estas fuentes clásicas se complementaron con otras fuentes de estudio como son "itinerarios antiguos", entre ellos los repertorios de caminos del siglo XVI y XVIII y relaciones de viajeros y peregrinos.

También utilizamos la cartografía, no sólo la actual, sino también mapas antiguos del siglo XVIII y XIX como son los mapas de Tomás López, Fontán, Coello, etc. Así como descripciones y planos de eruditos del siglo pasado.

Para su estudio nos fue de gran ayuda la toponimia, la documentación medieval, la fotografía aérea, en especial un vuelo realizado en avioneta a 500 m. de altura. Para su seguimiento tuvimos también en cuenta el folklore con leyendas referentes a traslado de reliquias de santos

Constantino (1); Constancio II (2); Magnencio (1); Juliano (2). Abarcan un período que va desde el año 80 con miliarios de Tito y Domiciano, que fueron los creadores de la Vía, hasta el 360-363 con miliarios de Juliano. Para los miliarios de la vía 18 en su tramo Galaico, Cfr. LORENZO FERNANDEZ, J.; D'ORS, A.; BOUZA BREY, F., *Inscripciones Romanas de Galicia, IV. Provincia de Orense*, Santiago, 1968. Citado a partir de ahora como IRG, IV; RIVAS FERNANDEZ, J. C., "Addenda al catálogo de los miliarios orensanos", *Bol. Aur*, IV, 1974, pp. 91-140; IDEM, "Addenda al estudio y catálogo de los miliarios orensanos. II. Los miliarios de 'Portela do Home' y otros dos en el tramo intermansionario Geminas-Salientibus", *Bol. Aur*, V, 1975, pp. 127-143; CAAMAÑO GESTO, J. M., "Los miliarios del Alto de la Cerdeira (Puebla de Trives, Orense)", *CEG*, XXVIII, 1973, pp. 212-221; IDEM, "Los miliarios de Puente Bibey-Puebla de Trives (Orense)", *BSAA*, XL-XLI, 1975, pp. 596-601; IDEM, "Aportaciones al estudio de los miliarios del tramo orensano de la Vía 18", *Bol. Aur*, VI, 1976, pp. 121-131; FERRER SIERRA, S., "Un novo miliario adicado a Constantio II, atopado nas inmediacions de Aquis Querquennis", *Larouco*, 1, 1991, pp. 173-175; RODRIGUEZ COLMENERO, A., *Aquae Flaviae. I. Fontes epigráficas*, Chaves, 1987, p. 440 ss.; ALVARADO BLANCO *et alii*, *La Vía Nova*, op. cit., p. 79-107.

Para puentes de la vía 18 en el trazado Galaico, dejando aparte puentes de los que sólo quedan restos, y vados, hemos catalogado en su trazado 26 puentes. De estos sólo 1 (puente Bibei) es romano y 3 (Puente de Baños de Molgas, Navea y Cigarrosa), tienen basamento romano. Cfr. CAAMAÑO GESTO, J. M., "Pontes antigas do tramo ourensán da Vía Nova", *Actas do I Seminario A inxenería histórica como patrimonio monumental*, Santiago, 1985, pp. 47-90; Para el puente romano sobre el río Bibei, Cfr. CAAMAÑO GESTO, J. M., *Aportaciones al estudio de la Vía 18*, op. cit., p. 213 ss.; Para los 4 puentes más importantes de la Vía 18, citados anteriormente, Cfr. ALVARADO BLANCO, S.; DURAN FUENTES, M.; NARDIZ ORTIZ, C., *Pontes históricas de Galicia*, Coruña, 1989, p. 43-61-69-77.

De las inscripciones de lugares de paso de la vía o de su entorno, se conocen 35, de ellas 7 ilegibles o de difícil interpretación y el resto son funerarias (7), y las demás votivas y honoríficas, dedicadas a los "Lares Viales", "Jupiter", "Ninfas", "Baco", "Populo". Y a divinidades indígenas, "Bandua", "Navia", "Reveana", "Aelaeco", así como a personajes como "Iulia Donna", "Nerva", "Adriano", "Trajano" y "Quinto Licinio". Cfr. IRG, IV, p. 68 ss.; CAAMAÑO GESTO, J. M., *La vía nº 18 del Itinerario de Antonino a su paso por la actual provincia de Orense*, Santiago, 1976 (Tesis doctoral mecanografiada), pp. 591-672; RODRIGUEZ COLMENERO, *Aquae Flaviae*, op. cit., p. 22 ss.

Para restos arqueológicos en torno a la vía, Cfr., CAAMAÑO GESTO, *La vía nº 18 del Itinerario de Antonino*, op. cit., pp. 678-711. Varios autores, *Tabula Imperii Romani*, Hoja K-29, Madrid, 1991.

por los lugares de paso de la vía, tesoros escondidos dentro de miliarios o en el entorno de la calzada, ciudades sumergidas o destruidas por las hormigas, etc.

Para su seguimiento, también nos fue de utilidad lo que llamamos "jalonamiento diverso", es decir estudio de necrópolis y enterramientos, capillas, cruces, cruceros y mesas petitorias de ánimas, límites de fincas que nos hablan de la antigüedad de un camino.

Para el estudio de su trazado, nos fue de gran ayuda el conocer el valor métrico de la milla romana que en el caso concreto de esta vía es superior a los 1500 m. estando en torno a valores de 1800 m. También estudiamos el lugar de la ubicación de las *mansiones*. Los miliarios pertenecientes a la vía. Las inscripciones romanas aparecidas en lugares de su trazado. Los puentes situados en su recorrido y los restos arqueológicos existentes en su entorno.

También nos fue de gran ayuda a la hora de reconstruir su trazado, el manejo de trabajos anteriores, una vez sometidos a un análisis y crítica.

El estudio de su trazado se complementa con un estudio de las vías secundarias que enlazan con la vía 18 y un estudio histórico de las vicisitudes de la misma.

Toda esta metodología es la que hemos utilizado en la reconstrucción del trazado de la vía 18 en Galicia. Si la mencionamos aquí, es por las razones ya indicadas de espacio, y para que el lector entienda que en la reconstrucción de su trazado, aunque no se haga alusión, nos basamos en más argumentos que el simple seguimiento "a pie" sobre el terreno.

TRAMO PORTELA DO HOMEM – AQUIS ORIGINIS

Procedente de *Bracara Augusta* la calzada entra en territorio español por la Portela do Homem². Aquí en la línea divisoria, dentro del territorio portugués, se cumple la milla 34, como pudimos comprobar por un depósito de 8 miliarios de los cuales 3 señalaban la milla 34 a *Bracara*.

Su entrada en España (prov. de Ourense) se realiza por el paso natural existente formado por una vaguada que hay entre la sierra del Xurés al E y la sierra de Sta. Eufemia al W. Durante unos 600 m. la calzada coincide con la carretera de Lovios a la frontera, que se construyó en los años 40. En el km. 15,4 de la citada carretera, mientras ésta sigue en línea recta dirección N, la vía se desvía a la izquierda y para evitar la fuerte pendiente³ toma rumbo SW y describe una gran curva para volver a tomar de nuevo rumbo N, siguiendo su dirección originaria. Marcha paralela al lado W de la carretera, que discurre a un nivel más alto y va paralela

² Todos los estudiosos de la vía 18, o de aspectos relacionados con ella, están de acuerdo desde el siglo XVIII (Sarmiento, Cornide, Matos Ferreira), siglo XIX (Capella, Coello, Fontán, Barros Sivele, Fernández Guerra), hasta nuestros días de que esta calzada entraba en territorio Galaico por el paso de Portela do Homem. Dada la total unanimidad y a que la relación de la lista de todos los investigadores que la llevan por este lugar, sería demasiado larga, la omitimos en este trabajo.

³ CAPELLA, M., *Miliarios do Conventus Bracaraugustanus em Portugal*, Porto, 1895, p. 17, "Depois para suavizar a rampa, dobra sobre si descrevendo longo zigue-zague, e desliza-se pelo vale abaixo a par do arroio que vai entrar no Lima com o nome de Riocaldo".

también a la margen derecha del río Caldo, que sigue el mismo rumbo de la vía, pero a un nivel inferior. Siempre en pendiente y delimitada entre el barranco excavado por el río Caldo y las abruptas estribaciones de la sierra del Xurés⁴, comienza la bajada hacia Baños de Riocaldo. Baja de los 640 m. a los 400 m.

Desde que la calzada entró en territorio español, a pesar de que su empedrado desapareció debajo de la maleza, su trazado se sigue con relativa facilidad ya que su explanación es bien visible e incluso, en algunas rocas inmediatas, se pueden ver grabados signos ilegibles.

Siempre en dirección N atraviesa el paraje de Lamas de Picón en donde se cumple la milla 35, como lo muestran el depósito de 7 miliarios de los cuales alguno señala la milla 35. En su bajada la vía atraviesa 750 m. Más abajo el descampado conocido como Campo das Mouruás⁵ cruza una pista forestal que se dirige a la sierra de Sta. Eufemia y en línea recta se dirige a salvar el arroyo de la Segañeira que es afluente del río Caldo. Lo cruza mediante un vado construido con piedras colocadas en el lecho del arroyo.

En este trayecto desapareció casi todo resto de empedrado, debido al abandono, puesto que desde la construcción de la carretera, este camino dejó de usarse, pero aún existe el recuerdo de cuando estaba perfectamente empedrado. El abandono originó que se halle cubierto de tojos y maleza, conservándose únicamente un sendero abierto por el ganado. A trechos las piedras del pavimento son visibles en las cercas de las fincas, que a veces interceptan el paso y otras son construidas sobre el lecho de la calzada, siguiendo su misma alineación. En los lugares que la vía está interceptada por los muros de los pastizales, su trazado es de todas formas visible, ya que generalmente la puerta de entrada al cercado coincide con el lugar de paso de la vía. También se puede seguir debido al distinto colorido de la hierba que creció sobre el *agger*. A trechos se pueden ver restos de los muros de contención de la vía que alcanzan alturas de hasta 0,60 m. De trecho en trecho son visibles pequeños tramos empedrados gracias a la erosión de las aguas que dejan el enlosado al descubierto. Al pasar el Campo das Mouruás, se conserva un tramo empedrado de 14 m. de longitud y que tiene 2,40 m. de anchura, si bien el ancho de la trinchera abierta por la calzada es de 5 m.

Sigue la vía con dirección N y 700 m. más abajo, atraviesa el paraje conocido por "Chandos Pastarques", en donde se encuentra un depósito de 5 miliarios de los cuales 2 señalan

⁴ La llevan por las estribaciones de la sierra del Xurés: SARMIENTO, M., *Estradas militares de Braga a Astorga*, Reed. Lisboa, 1901, p. 17; BARROS SIVÉLO, R., *Antigüedades de Galicia*, Coruña, 1875, p. 154; RISCO, V., *Geografía general del Reino de Galicia*, Barcelona, s.a., p. 209; COELLO, F., *Atlas de España y sus posesiones de Ultramar*, Madrid, 1856; FONTAN, D., *Carta geométrica de Galicia, año de 1845*; HUERTA Y VEGA, F. X. M., *Anales del Reyno de Galicia*, Santiago, 1736, p. 139; FLOREZ, E., *España Sagrada*, Madrid, 1763, Tomo XVII, p. 9; CAPELLA, *Milliarios*, op. cit., p. 17; DIEZ-SANJURJO, M., "Los caminos antiguos y el Itinerario número 18 de Antonino en la provincia de Orense," *BCMOr*, II, 1904, p. 270; ESTEFANIA ALVAREZ, M. D. N., "Vías romanas de Galicia", *Zephyrus*, XI, 1960, p. 26; CEAN BERMUDEZ, J. A., *Sumario de antigüedades romanas que hay en España*, Madrid, 1832, p. 219, "También llaman en Galicia a este camino romano la 'Geira' cuando sube por las cumbres de Geres".

⁵ Citan este lugar como paso de la calzada: BARROS SIVÉLO, *Antigüedades*, op. cit., p. 154; CAPELLA, *Milliarios*, op. cit., p. 17. Según la tradición popular se llama "mouruás", porque allí existió una población mora. Estos dos autores recorrieron la calzada. El primero hasta pasar la Limia y el segundo hasta Sta. Comba de Bande. También recorrió este tramo de vía hasta Baños de Bande, para luego seguir por una secundaria que enlazaba *Aquis Querquennis* con Orense, fue el Padre José de MATTOS FERREIRA, *Vía romana do Gerés (Geira) em 1728*, Reedición, Terras de Bouro, 1994, p. 90 ss.

la milla 36 desde Braga. A partir de aquí (aproximadamente a la altura del km. 13,8 de la carretera), la calzada se conserva bastante bien, aunque la maleza la hace intransitable a trechos. Los tramos empedrados que se conservan, no tienen una anchura uniforme y las medidas que realizamos nos dieron valores que oscilan entre 2,60; 2,80; 3 y 3,10 m. Esta variedad de medidas se puede deber a que aunque el bordillo de la margen izquierda está perfectamente claro, sin embargo el de la derecha, está menos nítido, debido a los derrumbes que se desprenden de la sierra del Xurés y que poco a poco le van robando anchura. El empedrado está formado por pequeñas losas planas, perfectamente ensambladas entre sí. En la margen izquierda, dada su proximidad al tajo excavado por el río Caldo y por el consiguiente desnivel, la calzada se vio en la necesidad de construir un muro de contención a base de grandes piedras irregulares sobre las que se asienta el pavimento. Cuando la roca natural aflora, es utilizada como un elemento más del pavimento. Desde su entrada en territorio español hasta este lugar, su trazado está jalonado por pequeñas cruces grabadas en las rocas, que obedecen, posiblemente al afán de cristianizar un camino pagano.

En este tramo la calzada es conocida con el nombre de "Camiño dos Romanos", o también con el nombre de la "Xeira".

300 m. más abajo de "Chan dos Pastarques", la vía salva el arroyo Crastro que baja de la Sierra del Xurés a desembocar en el río Caldo. Lo hace por medio de un puente del que sólo se conservan restos. La calzada sale a la mencionada carretera de Lovios a la frontera y la cruza en el km. 12,4, aproximadamente a unos 500 m. debajo de la gran curva que la carretera se vio obligada a describir, lo mismo que había realizado la calzada 3 km. antes. Discurre ahora al E de la carretera y siempre rumbo N por encima de la margen derecha del río Caldo y por la falda de la sierra del Xurés.

Su trazado se sigue con facilidad ya que su explanada es perfectamente visible y dadas sus condiciones de impermeabilidad, es utilizada una vez pasada la carretera, como lugar de conducción del agua a los prados por espacio de unos 100 m. En su bajada coincide con la curva de nivel de los 500 m. y durante unos 400 m. resulta intransitable por hallarse cubierta de maleza. En este lugar sería donde se encontraron 2 miliarios que señalaban la milla 37 a Braga.

A partir de esta milla el empedrado ha desaparecido, pero se pueden ver las piedras del pavimento, reaprovechadas en los muros laterales, notándose incluso el distinto colorido de las piedras por la cara que estuvieron expuestas a la erosión y al desgaste durante el tiempo que formaron parte del pavimento de la calzada.

Atraviesa el paraje conocido por "Trincheras de Riocaldo"⁶, en donde la calzada se sigue con facilidad ya que es perceptible su explanada abierta en las estribaciones de la sierra⁷. Está

⁶ Citan este lugar de paso: BARROS SIVelo, *Antigüedades*, op. cit., p. 154; COELLO, *Mapa*, op. cit.; FONTAN, *Mapa*, op. cit. El primero la designa en su mapa con el nombre de "Vía romana a Braga llamada la Geira". El segundo la cita con el nombre de "Calzada romana que viene de Braga".

⁷ Cfr. DIEZ SANJURJO, *Los caminos*, op. cit., p. 270, "Aunque a trechos se pierde se puede divisar desde la ladera de enfrente en forma de una cinta de pendiente regularizada, casi uniforme que baja de la sierra". Todo este tramo de las "Trincheras de Riocaldo", que pudimos ver perfectamente conservado en 1976, fue arrasado en torno al año 1980, para hacer una pista forestal.

perfectamente pavimentada con piedras planas cuyas dimensiones medias son de 35x20 cm. Los valores de anchura oscilan entre 1,90 m. en un paso estrecho encajonado entre dos rocas y los 3,40 m., pasando por medidas de 2,40; 2,90; 3; 3,10 y 3,20 m. Estas mediciones las realizamos en un tramo de menos de 100 m. Estas diferencias de anchura, se pueden deber, a que las vías no siempre tienen una anchura uniforme, a la existencia de reparaciones, pero también en este caso a que los bordillos no están demasiado claros, sobre todo en su margen derecha por los aluvionamientos bajados de la sierra y a que en su margen izquierda el bordillo no es uniforme, sobresaliendo unas piedras más que otras. En este tramo de las "Trincheras de Riocaldo", la vía excavó una trinchera, aprovechando la tierra extraída, como relleno de su margen izquierda que se asienta sobre un muro de contención de 0,40 m. de altura y que está formado de grandes bloques de piedra. El enlosado es a base de grandes cantos rodados planos, extraídos del río Caldo y que están asentados sobre el suelo natural de "xabre". Están perfectamente trabados entre sí y coexionados con el "xabre" lo que le da una gran cohesión y firmeza. En algunas zonas el empedrado no es visible porque lo oculta la maleza y los aluviones y en algún caso fue reaprovechado en la construcción de muros⁸. Poco antes de salvar el arroyo de Fecha⁹ que baja de la sierra del Xurés a desembocar en el río Caldo, el empedrado aparece sólo a trechos, aunque son visibles piedras sueltas y grandes grietas, fruto de la erosión, que dejan al descubierto en las paredes laterales las marcas del antiguo empedrado.

Salva el arroyo Fecha, vadeándolo, mediante el sistema de empedrar el fondo del arroyo para facilitar el paso de las bestias de carga y de los carros y colocando en sus márgenes unos pasos para peatones, a base de piedras hincadas. Siguiendo dirección N y por la margen derecha del río Caldo, pero separándose cada vez más de sus orillas para evitar los terrenos inundables y pantanosos, se dirige hacia la mansión de *Aquis Originis*. La erosión deja al descubierto algún pequeño tramo empedrado de hasta 2,50 m de anchura, si bien esta debía de ser mayor ya que las losas se pierden debajo de un muro. Coincidiendo con la curva de nivel de los 400 m., la vía sigue en dirección de Baños de Riocaldo y aunque el empedrado ha desaparecido la vía es perceptible encajonada por los muros de las fincas laterales que le van robando anchura. Su anchura es aquí de 2,30 m. y su firme es macizo y está cruzado por hilos de agua que la van erosionando. Se pierde por espacio de 200 m. cerrada por los muros de una finca, pero aún es visible el muro de contención de su margen izquierda. Estamos a 38 millas de Braga y precisamente aquí sería donde se encontraron 2 miliarios que señalan la milla 38 a la citada capital.

⁸ También encontró en este lugar un tramo perfectamente empedrado, RODRIGUEZ COLMENERO, A., *La red viaria romana del sudeste de Galicia*, Valladolid, 1973, p. 44.

⁹ Poco antes de llegar a este arroyo, estudiosos como DIEZ SANJURJO, *Los caminos*, op. cit., p. 270; ESTEFANIA ALVAREZ, *Vías romanas*, op. cit., p. 26; COELLO y FONTAN, en sus mapas, e incluso implícitamente BARROS SIVELLO, *Antigüedades*, p. 157, la hacen cruzar el río Caldo para llevarla por Torneiros y Rabaces a atravesar de nuevo el mencionado río en los Baños de Riocaldo. Creemos que este trazado es erróneo, ya que es ilógico, dado el carácter práctico romano, que la vía atravesase el río Caldo para pasar a su margen izquierda y que kilómetro y medio después vuelva a cruzar de nuevo el río para pasar a su margen derecha que es donde está situada la mansión de *Aquis Originis*. Además para hacer esto tendría necesidad de construir dos puentes y uno, el cercano a la mansión, de varios arcos, mientras en el trazado propuesto por nosotros tiene a su favor la rectitud y a que no tuvo necesidad de construir ningún puente, ya que para salvar el arroyo de Fecha y Cabrera, dado su poco caudal, los atraviesa vadeándolos.

Salva el arroyo Cabreira sin necesidad de obra de fábrica y siguiendo dirección N pasa a 300 m. al E de Baños de Riocaldo. En esta zona es donde se cumple la milla 39 desde Braga y es el lugar en que se sitúa la mansión de *Aquis Originis*. En esta última milla la vía es perceptible gracias a su explanada que en tramos está cubierta de maleza y en otros se presenta como un camino con un buen firme hundido con respecto a las fincas laterales y limitada en su margen izquierda por un gran muro. Su anchura es de 2,60 m. De trecho en trecho se ven algunos retazos de empedrado y numerosas piedras sueltas que posiblemente formaron parte del enlosado.

TRAMO AQUIS ORIGINIS – AQUIS QUERQUENNIS

Desde Baños de Riocaldo siempre a la derecha de la carretera de Lovios a Portela do Homem, enfila hacia el pueblo de Vilameá. Se presenta como un camino hundido, con un buen firme. Aproximadamente a la altura del km. 8,2 de la citada carretera, la vía es bien visible puesto que se advierten las marcas de rodada en la roca llegando a tener hasta 0,50 m. de profundidad. Coincidiendo con la curva de nivel de los 420 m., pasa por delante de un crucero y discurre encajonada entre muros a un nivel más bajo que las fincas laterales. Aparece empedrada en la entrada del pueblo de Vilameá, pero creemos que se trata de un enlosado moderno, a pesar de que en él se aprecian marcas de rodada. Su anchura oscila los 2,40 m y los 3,20 m.

Atraviesa por el centro del pueblo y a su salida sigue un ligero rumbo NE, yendo por debajo del antiguo camino que subía a la ermita de la Virgen del Xurés y coincidiendo durante unos 400 m. con la moderna pista de acceso al santuario, que se construyó sobre la calzada. Salva el río Vilameá justo en el lugar en que el río fluye encajonado con lo que necesita únicamente un puente de un solo arco¹⁰. La bajada al arroyo la realiza mediante una rampa en diagonal que en la actualidad se halla alterada por los derrumbes, salvo en la entrada del puente en que aparece empedrada con grandes losas. Este tramo es conocido con el nombre de a “Xeira” o también “Camiño Romano”.

A la salida del puente se mete a la derecha yendo por algún tiempo paralela a la margen derecha del río Vilamés. Luego enfila hacia Lovios y comienza a subir para acomodarse a la curva de nivel de los 460 m. Deja a un nivel más bajo, a su izquierda, la carretera de Lovios a Portela do Homem y siempre por las faldas del monte se va acercando a Lovios, saliendo al km. 4,1 de la citada carretera. La cruza y después de coincidir durante un corto trecho con una moderna pista que pasa por delante de un crucero, hasta el pueblo de Barreal, la abandona para meterse a la derecha y seguir bajando hacia Rial, atravesando el pueblo y dirigirse luego a Pazos. En este pueblo salva el arroyo de Pazos mediante un puente que está situado 100 m. aguas abajo del de la citada carretera que ahora discurre a la derecha de la calzada, hasta que

¹⁰ RODRIGUEZ COLMENERO, *La red viaria*, op. cit., p. 45, desconoce este puente por lo que lleva la calzada más al Sur, que es una ruta más difícil y de mayor rodeo.

ésta sale de nuevo a la carretera en el centro de Lovios¹¹. Atraviesa el pueblo y coincide con la carretera hasta el km. 2,1 en que la abandona para meterse a la derecha y seguir bajando hasta el arroyo Cabaleiro.

Después de pasar el puente de Vilameá está empedrada durante 100 m., pero parece un pavimento moderno. En la subida del monte correspondiente a la sierra del Xurés, aparece como un camino muy erosionado. Discurre encajonada entre un muro a la izquierda y el monte a la derecha, siendo perceptible su trinchera excavada en la roca y cuya anchura es de 2,70 m. A la altura del km. 5 de la carretera se aprecia en el monte una hondonada debido a la explanada de la calzada y que presenta un pequeño muro de sostén en su margen izquierda. En el centro de este camino son visibles piedras pertenecientes al pavimento primitivo. En su margen derecha se puede ver una alineación de piedras cuidadosamente colocadas, que es lo que queda del antiguo bordillo. En este lugar tiene 2,75 m. de anchura. A partir de aquí sigue paralela a un antiguo muro situado a su izquierda que le va robando anchura y en cuya construcción se emplearon piedras del enlosado de la vía. A partir de este lugar comienza a desaparecer, conservándose únicamente un pequeño sendero, hasta que llega a la altura del km. 5 de la carretera, en que desaparece cortada por el cierre de un monte. Unos 400 m. más abajo vuelve a aparecer, presentándose como un camino de 4 m. de ancho, hundido con respecto a los muros de las fincas laterales. El firme del camino está constituido por grandes rocas graníticas y son visibles piedras sueltas que pertenecían a su antiguo pavimento. En algún tramo realizó obras de terraplenado a base de un muro de sostén en su margen izquierda cuya anchura es de 0,45 m. y su altura oscila entre 1 y 1,10 m. Una vez que atraviesa la carretera (km. 4,1), nada podemos decir de la composición de su firme ya que está totalmente transformado por obras y por la construcción de una pista, salvo un tramo de 200 m. en la bajada de Barreal a Rial en que aparece como un camino hundido de 4,90 m de ancho y con un buen firme.

La vía una vez que abandona la carretera en el km. 2,1 comienza la bajada hacia Portaxe y dejando a su derecha el pueblo de Carreira, sale a la carretera que viene del embalse de Las Conchas a Lovios y juntas atraviesan el arroyo Cabaleiro por un puente de dos arcos. Coincidiendo con la carretera que se construyó en el año 1948 por encima de la calzada, atraviesa el pueblo de Portaxe y, dejando a su derecha un cruce del siglo XVIII, describe una ligera curva para salvar el río Salas¹².

Este tramo de la vía desde Lovios hasta 50 m. antes del puente sobre el Cabaleiro, aparece

¹¹ Todos los estudiosos llevan la vía desde Riocaldo a Lovios pero sin hacer referencia a los lugares de paso o al estado de conservación de este tramo de más de 5 km. El que más aporta es GONZALEZ DE ULLOA, P., *Descripción de los Estados de la casa de Monterrey en Galicia (1777)*, Reed., Santiago, 1950, p. 201, "Pasa la vereda que viene desde Braga por la Aduana que hay en el sobredicho lugar de Lovios, y es por donde venía la famosa calzada que hizo Trajano hasta la ciudad de Astorga".

¹² El atravesar el río Salas, como muy bien explica DIEZ SANJURJO, *Los caminos*, op. cit., p. 270, parece una falsa maniobra ya que poco más abajo aparecen el Salas y el Limia reunidos, con lo que se evitaba el tener que salvar los dos ríos por separado, pero salvando el Salas en este lugar, se evita el "Despeñadero de las Conchas" que sería un obstáculo que la vía tendría que salvar. La llevan por este puente además de Sanjurjo, ESTEFANÍA ALVAREZ, *Las vías*, op. cit., p. 26; SOBREYRA, *Papeles geográficos de Galicia*. Manuscrito. Bibliot. Acad. Historia de Madrid; MADDOZ, P., *Diccionario geográfico-estadístico-histórico de España y sus posesiones de Ultramar*, Madrid, 1845-1850, Tomo X, p. 319.

como un camino de 6 m. de anchura, con un buen firme, hundido con respecto a las fincas laterales. De trecho en trecho se ven tramos empedrados, destacando uno de 50 m. de longitud y 4,10 m. de anchura, formado por losas planas perfectamente ensambladas entre sí.

Coincidiendo con la carretera, salva el río Salas mediante un puente y pocos metros después abandona la carretera y se mete a la derecha comenzando la ascensión a Xendive. Esto implica subir de los 340 m. a los 420 m. de altura. La subida la realiza bordeando la falda del monte por su lado W y dejando el río Salas a su derecha, tuerce a la izquierda y atraviesa la carretera del Embalse-Lovios en el km. 20,3. Se interna por medio de las fincas de la parte S de Xendive y lo atraviesa por la parte de abajo, en donde está situado el núcleo antiguo del pueblo¹³.

Una vez cruzado el río Salas, el camino es ancho y macizo de 5,60 m. de anchura. De estos metros sólo se utiliza como camino unos 3,20 m. ya que la otra parte está cubierta de maleza. En algún tramo de su margen derecha que mira al río Salas se puede ver un bordillo de 0,35 m. de alto que en algún tramo desaparece debajo de un muro moderno. Algunos tramos están enlosados con piedras planas en las que se ven marcas de rodada. Su anchura es de 3,10 m. aunque esta sería mayor ya que el empedrado se pierde debajo de un muro en su margen derecha y en la izquierda está cubierta por acumulación de aluviones. A medida que nos acercamos al km. 20,3 de la mencionada carretera, el camino se estrecha y en algún lugar aparece cortado por los derrumbes y la maleza. Después de cruzar la carretera desaparece durante unos 100 m., cortado por las fincas de labor, pero se puede seguir con facilidad ya que estas fincas son franjas estrechas que tienen la misma anchura que el antiguo camino. Discurre a continuación, encajonado entre muros de fincas de labor, presentando un firme macizo, que es aprovechado en su margen izquierda como canal de riego. Su anchura es de 3,70 m. A trechos se ven piedras sueltas que posiblemente pertenecieron al antiguo pavimento. Unos 500 m. antes de Xendive, se conserva un tramo de 10 m. de largo y 2,68 de ancho, perfectamente empedrado a base piedras planas trabadas entre sí y colocadas directamente sobre el suelo natural. Poco antes de entrar en el pueblo el camino se estrecha, robado su espacio por los muros de las huertas hasta el punto que en el centro del pueblo desaparece ocupando su lugar un canal de riego.

La vía atraviesa Xendive y dejando a su izquierda una ermita sale de nuevo a la carretera Embalse-Lovios en el km. 19,2 y coincide con su trazado como lo muestra el hecho de que al hacer esta carretera en el km. 17,9 se encontró un miliario. Comienza la ascensión a Parada de Ventosa lo que implica subir de los 420 m. de Xendive a los 613 de Parada de Ventosa. Una vez pasado el camino que baja a Torno¹⁴, población que queda al W y a un nivel más bajo, la

¹³ DIEZ SANJURJO, *Los caminos*, op. cit., p. 270 y ESTEFANÍA ALVAREZ, *Las vías*, op. cit., p. 26, no la llevan por el pueblo, sino por las cercanías.

¹⁴ CAPELLA, *Miliarios*, op. cit., p. 18, "A Geira deixa o arroio a tempo, e corta pelo sopé da montanha a cavaleiro das freguezías de S. Martinho e S. Paio (de Araujo) e Torno: divisam-se alguns fragmentos della aquí e alem". La hacen pasar por cerca de Torno: DIEZ SANJURJO, *Los caminos*, op. cit., p. 270; RISCO, *Geografía general*, op. cit., p. 415; ESTEFANÍA ALVAREZ, *Vías romanas*, op. cit., p. 25; RODRIGUEZ COLMENERO, *Las vías*, op. cit., p. 52, la lleva por el pueblo de Torno, pero nosotros pensamos que la vía pasa al E del pueblo y coincide con la actual carretera, en la cual al realizar su explanada se encontró un miliario actualmente conservado en Xendive.

vía abandona la carretera y se mete a la derecha para escalar las últimas estribaciones del monte Cobillón. Lo atraviesa, notándose su paso en forma de una trinchera de 2,20 m. de anchura y paralela al actual camino, pasa al lado de un "Amilladoiro" y dejando a su izquierda el antiguo pueblo de la Ventosa, atraviesa el pueblo de Parada de Ventosa¹⁵ por la calle principal pasando por delante de una antigua fuente. Comienza ahora su descenso para salvar el río Limia y lo hace por el puente de Ponte Pedriña (actualmente bajo el embalse de Las Conchas).

En esta bajada de Parada de Ventosa, la vía tiene una anchura de 5,60 m. a la salida del pueblo y está cubierto de maleza hasta el punto que es intransitable. Poco antes de llegar al río aparece en buen estado, pudiéndose apreciar algunos tramos empedrados¹⁶ con una anchura que oscila entre los 3,20 y los 4,40 m. El empedrado es a base de losas planas asentadas sobre un muro de sostén de su margen derecha.

Una vez salvado el río Limia, por Ponte Pedriña¹⁷, por su margen derecha se dirigía hacia Porto Quintela y Baños de Bande, dejando a su izquierda a 200 m. al W los pueblos de Tedós, Hermille, Chaus y Fradalbite¹⁸. Todo este tramo actualmente se halla cubierto por las aguas del embalse de Las Conchas. Por debajo de Sta. Comba de Bande¹⁹ y de Porto Quintela llega a Baños de Bande en donde está situada la mansión de *Aquis Querquennis* que es el lugar donde se cumple la milla 53 que señala el It. Ant. desde Braga.

TRAMO AQUIS QUERQUENNIS - GEMINIS

Desde Baños de Bande, siempre paralela a la margen derecha del Limia se dirige hacia Ponte Linares. Salva el río Cadós por un puente²⁰ sumergido en el embalse de Las Conchas y

¹⁵ MADDOZ, *Diccionario geográfico*, Tomo XII, op. cit., p. 681, "Atraviesa la feligresía (se entiende Parada de Ventosa), la calzada romana que opinan muchos que servía de comunicación entre Braga y Asturias (sic), conservándose de ella algunos trozos en buen estado". También la llevan por este pueblo: DIEZ SANJURJO, *Los caminos*, op. cit., p. 270; ESTEFANÍA ALVAREZ, *Vías romanas*, op. cit., p. 26.

¹⁶ DIEZ SANJURJO, *Los caminos*, op. cit., p. 270, "Hasta Puente Pedriña el camino se conserva a trechos y cerca del puente se señalan perfectamente las dos avenidas".

¹⁷ Existe total unanimidad por parte de todos los investigadores que estudian la vía, en señalar que la calzada salvaba el Limia por este puente. A la lista de los investigadores ya citados con anterioridad se suma también, BLAZQUEZ, A., "Vía romana de Braga a Astorga por la provincia de Orense", *BRAH*, LXXII, 1918, p. 22.

¹⁸ Todos los estudiosos la llevan hacia Baños de Bande, discurriendo a la margen derecha del río Limia. Citaremos a modo orientativo sólo los testimonios más antiguos: CORNIDE, en manuscrito sin título conservado en la Biblioteca del Convento de S. Francisco en Santiago, fol. 74 r.; MADDOZ, *Diccionario geográfico*, op. cit., Tomo III, p. 345. Este mismo autor en el Tomo IV, p. 548, dice "Por el término de Sta. Comba atraviesa el camino que desde la Limia se dirige a Portugal y que nosotros creemos que es el construido sobre la antigua vía romana". CAPELLA, *Miliarios*, op. cit., p. 19; MATTOS FERREIRA, *Vía romana*, op. cit., p. 91; BARROS SIVELLO, *Antigüedades*, op. cit., p. 158.

¹⁹ DIEZ SANJURJO, *Los caminos*, op. cit., p. 270; BLAZQUEZ, *Vía romana*, op. cit., p. 22; ESTEFANÍA ALVAREZ, *Vías romanas*, op. cit., p. 26, la llevan por Sta. Comba de Bande. Nosotros pensamos que este trazado es inadecuado porque tendrfa que realizar una subida pronunciada, desde los 540 a los 600 m., en poco trayecto, para luego volver a bajar a la orilla del Limia. Por otro lado esta subida a Sta. Comba significa un rodeo de más de 2 km.

²⁰ DIEZ SANJURJO, *Los caminos*, op. cit., p. 319. Este puente sumergido bajo las aguas del embalse de Las Conchas, no debe de confundirse, como hacen varios investigadores, con el situado aguas arriba al S de Xordos y que pertenece a una vía secundaria de *Aquis Querquennis* a Ourense.

por debajo de Maus y Nigeiroá²¹, atravesaba la carretera de Bande a Muíños en el km. 4,1 y se dirige a S. Fiz de Riveiro. Actualmente se construyó encima de la calzada una pista conocida como "Camiño Vecinal de Riveiro a Portugal" y sólo quedan unos 500 m. de camino antiguo a la entrada del pueblo de Riveiro. Este tramo de 500 m. apenas si es visible mientras atraviesa el monte bajo, pero a medida que se acerca al pueblo, se puede ver, gracias a la erosión, debajo de una capa de tierra de 15 cm. de grosor, una alineación de piedras con todas las características de ser un pavimento antiguo. A la entrada del pueblo el camino está empedrado, aunque nos parece una obra moderna. Atraviesa Riveiro²² y se dirige a Guin, para lo cual salva el arroyo Currelo y por medio de fincas de labor y siempre con dirección NE, pasa al S de Fervenza y Quintela, salva el arroyo Regueiro y sube por el monte Armada y entre la carretera de Bande-Guin al W y el Limia al E se dirige a Guin²³, pasando a 300 m. al S del pueblo. Atraviesa un arroyuelo que baja de Guin y se encamina a Ponte Linares, bordeando el monte Chamuscadas por su falda E y discurriendo entre este monte y la margen derecha del Limia.

El camino a la salida de Riveiro, aparece hundido con relación a las fincas laterales. Es prácticamente impracticable por estar cubierto de agua, dado que el firme favorece el estancamiento de ésta. Con frecuencia aflora la roca natural y se ven fisuras rellenas de pequeñas piedras. A veces la vía va totalmente encajonada teniendo una anchura máxima de 1,80 m. Desde el arroyo Currelo al Regueiro el camino va totalmente encajado entre muros de fincas, teniendo una anchura de 2,90 m. En gran parte de su trayecto aparece empedrado con losas de 15x22 cm. que están colocadas sobre la roca natural. En otros lugares el empedrado está deteriorado y sólo se aprecian piedras sueltas. Pasado el arroyo Regueiro el camino va encajonado entre prados que rezuman agua, haciéndolo totalmente intransitable. Al atravesar el monte Armada por su vertiente W, aprovecha una zona granítica que le proporciona un buen firme siendo visibles las marcas de rodada en la roca. Después de este monte aparece como un camino ancho de 5,40 a 5,60 m. enmarcado por los muros de las fincas en su margen izquierda y apreciándose en su margen derecha un terraplenado que lo eleva sobre el nivel natural del suelo. El camino aunque no está empedrado, es macizo como si debajo de la capa de humus existiese un buen pavimento. A trechos se ven piedras pertenecientes a su empedrado primitivo. A la entrada de Guin tiene una anchura de 4,80 m. y aparece como un camino macizo en donde aflora la roca natural y de trecho en trecho se ven algunos pequeños tramos empedrados. Después de pasar a la altura de Guin el camino aparece hundido y sirve como conducción de agua para las fincas. Su anchura es irregular y oscila entre 2,40; 3,10 y 4 m. Antes de llegar a Ponte Linares aparece como un camino hundido (1,85 y 2 m.) con respecto a las tierras de su margen derecha²⁴, dando la impresión de que el material extraído al excavar la trinchera se

²¹ La llevan por debajo de este pueblo, DIEZ SANJURJO, *Los caminos*, op. cit., p. 270; ESTEFANÍA ALVAREZ, *Vías romanas*, op. cit., p. 27.

²² La llevan por este pueblo, DIEZ SANJURJO, *Los caminos*, op. cit., p. 270; ESTEFANÍA ALVAREZ, *Las vías*, op. cit., p. 27.

²³ Cfr. DIEZ SANJURJO, *Los caminos*, op. cit., p. 270; BLAZQUEZ, *Vía romana*, op. cit., p. 22; ESTEFANÍA ALVAREZ, *Vías romanas*, p. 27.

²⁴ DIEZ SANJURJO, *Los caminos*, op. cit., p. 319, dice textualmente: "Desaparece casi por completo hasta cerca de Guin"; RODRIGUEZ COLMENERO, *Las vías*, op. cit., p. 52, "Desde la actual carretera se observan los giros y surcos de su antigua derrota".

amontonó en su margen derecha. Es un camino macizo cubierto de maleza y a trechos se ven piedras sueltas que posiblemente pertenecieron a su empedrado. En las cercanías de Ponte Linares sigue encajonado y hundido con respecto a las tierras laterales y su anchura oscila entre 2,40 y 6 m., en función de que las tierras laterales se hayan derrumbado o no.

Cruza por el centro del pueblo de Ponte Linares²⁵ y dejando a su derecha el actual puente sobre el río Limia yendo entre la margen derecha del río al NE y las estribaciones del monte de Congostro al NW, se dirige a La Sainza. En la actualidad la vía está enterrada debajo de una carretera que se construyó aprovechando su trazado. En su recorrido desde Ponte Linares hasta Rial (cuyo trazado coincide con la moderna carretera), la vía a la salida del pueblo pasaba a la izquierda de la capilla de La Ascensión y luego entre el río Limia y el derruido castillo de Celme, situado aproximadamente 700 m. al NW seguía por delante de una fuente y de un crucero hasta que llega a Congostro. Pasa a la izquierda de este crucero de Congostro y coincidiendo con una moderna carretera señalada en el mapa con el nombre de "Camión de la Sainza o de la Feira Nova", pasa por el paraje señalado en el mapa con el nombre de "Os Lombos" y por debajo de Penelas y Rial. Atraviesa el pueblo por su parte S y luego abandona la carretera a La Sainza y se mete a la izquierda tomando rumbo NE, pasando por debajo de Ordes y al lado de la "Carballa das Cruces" que es un roble centenario situado a unos 500 m. al S del pueblo de Carballal. Atraviesa el paraje conocido por "Campo de Carballal" y siempre en línea recta se dirige a La Sainza de Arriba, atravesando una zona de pastizales que se conocen con el significativo nombre de "Os Lombos" y que está situado entre Carballal y el río Vidueiro. En este tramo, de aproximadamente 2 km., todavía era reconocible la calzada, no hace muchos años, gracias a la elevación sobre el terreno colindante. Actualmente sólo se puede seguir gracias a la alineación marcada por pequeños tramos de calzada conocidos con el nombre de "lombos", pero que van desapareciendo debido a las modernas roturaciones agrícolas. Dado que en este tramo la vía no tropieza con ningún obstáculo que la haga desviar de su alineación, se puede seguir con relativa facilidad a una altura uniforme de 620 m. A veces se pierde, pero desde un "lombo" se puede ver el otro y de esta forma reconstruir su alineación. La anchura de estos "lombos" es de 4 a 5 m. y tienen una media de 1 m. de grosor. Preguntamos a los paisanos que roturaron estos "lombos", sobre el tipo de afirmado que presentaban, según ellos existía una disposición de capas que seguían este orden: primero una capa de piedras planas, sobre ella otra capa de cantos rodados y encima una tercera capa de tierra que era la parte superior de la vía. De todas formas, como pudimos comprobar, no siempre se cumplía esta sucesión de capas ya que a veces se detectan cuatro capas con superposiciones distintas. En estas zonas roturadas de la vía aparece claro el contraste entre la caja de la vía formada a base de amontonamiento de tierra y piedras y las tierras laterales que son arcillosas y arenosas y en las que escasea la piedra, por lo que hay que suponer que estos materiales pétreos fueron traídos de los cercanos montes de Congostro y de Ponte Linares.

Atravesaba el río Vidueiro 200 m aguas abajo del pontillón del camino a la Sainza de

²⁵ Su trazado a partir de Ponte Linares, cruzando la Limia hasta Busteliño, fue minuciosamente estudiado por ALVARADO BLANCO *et alii*, *La Vía Nova*, op. cit., p. 13-52. Por ello omitimos las notas de autores que la llevan por este trazado, ya que aparecen recogidos en el trabajo citado.

Arriba por el lugar conocido por "A Presa" y se dirigía por unas tierras de labor en las que no quedan restos de la calzada, al pueblo de la Sainza de Arriba. Desde aquí en línea recta y siempre en dirección NE se dirige a Santabaya sirviendo de soporte a una moderna pista que sigue marcando la alineación de la calzada. Pasa a 50 m. a la derecha del pueblo y atraviesa la carretera de Vilar de Santos a la Sainza a la altura del km. 8. A partir de aquí discurre paralela a la mencionada carretera unos 50 m. más al Este. En este tramo su alineación alomada aún es visible sobresaliendo sobre las tierras colindantes. En este tramo se conoce con el nombre de "Camiño dos Mouros". Siempre en línea recta la vía se dirige hacia el pueblo de Casas da Veiga, atravesando la pista que desde este pueblo sale al km. 6,1 de la carretera a la Sainza. Deja el pueblo a la derecha pasando unos 500 m. más al N y discurre entre bosques de robles siendo conocida con el nombre de "Camiño das Vielas". Salva el arroyo Lameiras, vadeándolo y se presenta como un camino ancho de 5 a 10 m., enmarcado por los muros de las fincas y sobresaliendo con respecto a las zanjas laterales de drenaje unos 0,60 m. de altura. En este tramo es conocida con el nombre de "Camiño da Veiguiña" y en su margen derecha se encontraron varios fragmentos de miliarios. Atraviesa la pista que arranca del km. 6 de la carretera de Vilar de Santos a la Sainza y que baja a Casas da Veiga y pasa a continuación a 300 m. al N del lugar donde se encuentra un miliario. Siempre en línea recta y paralela a la carretera, arriba mencionada, se dirige a Vilar de Santos atravesándolo por medio de las casas situadas al S del pueblo.

Desde la pista que baja a Casas da Veiga, la calzada desapareció en las fincas de labor²⁶, aunque se puede reconocer en la entrada del pueblo en un camino que sale al lavadero público y que se va estrechando hasta el punto que en los últimos 100 m. sólo tiene 0,50 m. de anchura.

Pasado Vilar de Santos, siempre en línea recta se dirige a Barrio pasando unos 30 m. al N de las fincas conocidas por "Fonte das Carballas" en donde Barros localizó unos miliarios, algunos de ellos actualmente fragmentados y reaprovechados en el cierre de una finca situada 100 m. más abajo. Pasa por delante del lugar donde estaba situado el antiguo altar petitorio de animas y sale a la carretera C.531 que lleva a Vilar de Santos a la altura del mojón kilométrico 5,700 m.

Este tramo entre Vilar de Santos y Barrio, la vía aparece como un camino de 4,10 m. de ancho, enmarcada por los muros de las fincas en donde son visibles reaprovechadas piedras del antiguo pavimento. Su firme es compacto a base de cantos rodados y esta hundida con respecto a las fincas limítrofes 0,80 m. Poco antes del lugar donde se encontraba el altar de animas el camino aparece encharcado debido a un manantial que brota en su margen izquierda.

Desde Barrio a Vilariño das Poldras²⁷ la vía coincide con la carretera C.531 durante 1 km., para luego a partir de esta última población perderse en las fincas de labor situadas al E del

²⁶ DIEZ SANJURJO, *Los caminos*, op. cit., p. 319, "En Villar de Santos el camino está borrado completamente por los labradíos, pero la dirección está completamente determinada".

²⁷ En las cercanías de este pueblo se encontraron tres miliarios, dos anepígrafos y un tercero de Maximino y Maximo que señalaba la milla 67 a *Bracara*. Cfr. ALVARADO BLANCO, S.; RIVAS FERNANDEZ, J. C., "Nuevos miliarios de la Vía Nova", *El miliario extravagante*, nº 54, Enero, 1996, p. 20. Para todos los miliarios aparecidos en este tramo de la vía 18 por la Limia, véase el detallado estudio de ALVARADO BLANCO *et alii*, *La Vía Nova*, op. cit., pp. 79-106.

pueblo. Vuelve a aparecer por debajo del pueblo de Couso siendo conocido con el nombre de "Camiño da Fonte do Forno", nombre que viene dado por una fuente que brota en su margen izquierda. Coincide luego con un camino llamado "Rodeleira das Santas" que fue donde se encontró un miliario de Treboniano y Volusiano. Sale a la carretera de Sandiás a Couso en el km. 0,7, para desde aquí coincidiendo con la carretera dirigirse a Sandiás desembocando en el pueblo a la altura del poste kilométrico 520 de la carretera nacional de Vilacastín a Vigo. En Sandiás es donde se cumple la milla 69 desde Braga que es donde se sitúa la mansión de *Geminis*.

Todo su trazado desde Barrio a Sandiás es en línea recta puesto que las pendientes son mínimas. Su anchura en el tramo de "Fonte do Forno" es de 4 a 4,10 m. y aparece como un camino hundido con respecto a las fincas laterales cuyos muros van marcando su alineación. En el tramo de "Rodeleira das Santas" no coincide totalmente con el camino actual, sino que aún es visible a la izquierda de éste, dentro de los muros de una finca cuyo cercado se realizó aprovechando el firme de la calzada. El antiguo *agger* de la vía cuya anchura es de 4 m. está sin cultivar y contrasta con las tierras laterales que están laboradas.

TRAMO GEMINIS – SALIENTIBUS

La vía atraviesa el pueblo de Sandiás, pasando por delante de la fachada principal de la iglesia parroquial y en línea recta se dirige hacia la torre de Sandiás.

En este tramo la vía se conoce con el nombre de "Camiño dos Romanos" o también "A Rua". Este tramo aparece hundido con respecto a las fincas laterales y anegado por hilos de agua por lo que los peatones transitan por unas pasarelas laterales formadas por alineaciones de piedras cuidadosamente colocadas. Atraviesa la pista del pueblo de las Pegas y durante 500 m. se nos aparece como un camino de buen firme enmarcado por la alineación de los muros. Su anchura es de 5,40 m. Salva un pequeño arroyo y comienza la ascensión hacia la falda W del castro donde se asienta la torre de Sandiás. Todavía son visibles unos 300 m. antes del mismo un cuidado enlosado formado por grandes losas colocadas en las márgenes y que sirven de sostén a otras más pequeñas colocadas en el centro. Su anchura es de 2,60 m. Pasa al pie de la torre en donde es visible la trinchera excavada en la roca y luego sigue por el pueblo de Castro y Sta. Ana y enfila hacia el pueblo de Corga pasando 200 m. al E de Ladeira. No pasa por el propio pueblo de Corga, sino unos 100 m. al E y se dirige en línea recta siguiendo rumbo NE hacia el pueblo de Casasoá.

A su paso por Sta. Ana, la vía se conoce con el nombre de "A Brea" o también por "Carreira Vella" y se presenta como un camino de 5 m. de ancho, pero que debido a las modificaciones no tiene ningún viso de antigüedad. A la altura de Ladeira este moderno camino, construido encima de la calzada, toma rumbo E, mientras que la vía sigue dirección NE pasando por un lugar en donde existía un mojón que hacía de límite de parroquias²⁸. La vía se vuelve a perder

²⁸ Este sería un caso claro del papel que juegan las antiguas vías como límites de parroquias e incluso de municipios.

100 m. más adelante, pero se puede seguir su alineación debido a que desde el lugar donde se pierde, arranca un seto de delimitación de fincas que ha sido plantado sobre el antiguo *agger* de la vía. Este trazado se aprecia muy bien en fotografía aérea.

Desde Corga hasta Casasoá, antes de que se realizaran las obras de la desecación de la Laguna de Antela, todavía se conservaba la alineación de la calzada que sobresalía de los terrenos colindantes, de ahí que se le conociera con el nombre de "Os Lombos". También se conoce con el nombre de "Camino Romano". La calzada desde Corga a Casasoá pasaba a unos 300 m. al W de Zadagós por el paraje conocido por "As Ladeiras" que fue donde se encontró un miliario de Maximino y Máximo que estaba situado en la margen izquierda de la vía. Actualmente sobre la calzada se construyó una pista. Su alineación resulta impresionante ya que su altura media sigue siendo la misma que en la Sainza, es decir 620 m, por lo que no se ve obligada a hacer ningún rodeo²⁹. Según nos informaron los lugareños que la recordaban antes de la reforma sufrida para la realización de la actual pista, este tramo de vía de 1 km. de longitud, estaba compuesta por una caja hecha a base de dos muros laterales que servían de sostén a un afirmado compuesto de piedras y cantos rodados.

Desde Casasoá³⁰, siempre en línea recta pasaba al E del Castro de la Medorra y a unos 250 m. al E de Vilariño da Veiga y luego a través de robledales corta la pista que va a Bobadela, unos 100 m. al E del pueblo y se dirige a Busteliño pasando por el paraje conocido por "As Antas", en donde en una finca llamada "Os Padrós" se encontraron dos miliarios, uno de ellos dedicado a Adriano, que estaban situados al lado de la calzada.

A trechos son visibles los tramos de la calzada que sobresalen sobre el terreno limítrofe. A la altura de Vilariño da Veiga, son visibles tramos de 50 y 100 m. de longitud, conocidos con el nombre de "Os Lombos"³¹. También a la altura de Bobadela en las fincas "Os Corgos" y "As Devesas" se aprecia un gran tramo de vía cuya anchura es de hasta 12 m. Si bien tanta anchura se puede deber al desmoronamiento de los "lombos".

La vía pasa a la derecha del pueblo de Busteliño³² y en línea recta y siguiendo dirección N sube hacia el pueblo de Sobradelo³³. Atraviesa por el centro del pueblo y sigue ascendiendo

²⁹ DIEZ SANJURJO, *Los caminos*, op. cit., p. 271, "Desde la Sainza hasta cerca de este punto (se entiende Busteliño) todo el trazado es casi en recta y en horizontal, pues la pendiente es muy pequeña".

³⁰ Para este tramo final del paso de la vía por la Limia cfr. RIVAS QUINTAS, E., *A Limia: val da Antela e val do Medo*, Ourense, 1985, p. 195 ss.

³¹ A este tramo de la parte septentrional de la Limia hace alusión Pedro González de Ulloa en una carta enviada a la Academia de la Historia el 17 de Julio de 1759, para dar cuenta del hallazgo de un miliario de Maximino y Maximo hallado al N de la villa de Xinzo de Limia. Actualmente se guarda en la Bibliot. Acad. Historia de Madrid. Dice textualmente, "uno de los caminos que salían de Braga pasaba por la parte septentrional de esta llanura de la Limia, aún en varias partes se conoce una especie de calzada que llaman la 'lomba' yo la pisé varias veces, está cubierta de campo y aunque deseaba y deseo descubrir, con pocas azonadas (sic) lo que hace aquella solidez que conserva; no me atrevía ni me atrevo, sin orden superior, por miedo que me apedreen entendiendo que busco tesoros para salir de pobre".

De todas formas el estado de la calzada debía de ser ya a mediados del siglo XVIII, deplorable como se desprende de la referencia de este mismo autor en su obra *Descripción*, op. cit., p. 120 "...el famoso camino o calzada que venía desde Braga a Astorga, tan derrotado ahora que sólo en pocas partes se hallan de él vestigios".

³² DIEZ SANJURJO, *Los caminos*, op. cit., p. 271, la hace pasar entre Bustelo y Busteliño y en línea recta ir a Baños de Molgas. Desde Busteliño a Foncuberta, no encontró vestigios de calzada.

³³ BARROS SIVelo, *Antigüedades*, p. 159. Confirma la existencia de "vestigios de camino romano" por Sobradelo.

hacia Miamán, siendo ahora su altura media de 680-690 m. A partir de Sobradelo, la vía coincide con un antiguo camino que aparece señalado en el mapa Topográfico con el nombre de "Camino de Sobradelo a Froufe". Pasa por el alto de la "Brea" y sigue por el paraje conocido por "As Forcadelas" yendo en línea recta siguiendo dirección N y siguiendo un trazado a media ladera lo que le permite dominar el valle del Arnoya. Pasa a unos 400 m. al W de Miamán³⁴ y comienza la bajada a Froufe que está situado a 600 m de altura. Atraviesa el paraje conocido por "Sarreaus" y luego por el centro del pueblo de Froufe se dirige a Vide³⁵, atravesando la carretera de Baños de Nólgas a Arnuide, entrando en el pueblo por su lado S, justo por el lugar donde están "As Fontes Pizocas". A la salida del pueblo enfila hacia Baños de Molgas para lo cual cambia ligeramente de dirección tomando un rumbo NW. Discurre paralela a la margen izquierda del río Arnoya, coincidiendo en este tramo de 2 km. con el camino señalado en el mapa Topográfico con el nombre de "Camino de Baños" y entra en el pueblo por su lado S. Salva el Arnoya por un puente con basamento romano existente en el centro del pueblo y pasa a su margen derecha donde está situada la mansión de *Salientibus* que dista de *Bracara* 87 millas según el *It. Ant.*

Desde Busteliño a Sobradelo, la vía desapareció debido a las labores agrícolas, hasta el punto que ni siquiera aparece algún camino señalado en el mapa, pero los lugareños más ancianos aún recuerdan su antiguo trazado. Evidentemente a partir de ahora el sistema constructivo de la calzada varía con respecto al trazado en "lombos", característico de la parte baja de la Limia. Desde Busteliño la calzada no necesitará grandes obras de consolidación por tener ya un buen firme natural. A partir de Sobradelo, la calzada aparece como un camino ancho y enmarcado por la alineación de los muros de las fincas laterales. La erosión y el abandono han hecho este camino prácticamente intransitable. Al pasar por "As Forcadelas" la calzada discurre por medio de labradíos pertenecientes al pueblo de Miamán, lo que origina que los muros de las fincas le vayan robando terreno, hasta el punto que su anchura queda reducida a 1,80 m. En su bajada hacia Sarreaus, sigue estrechándose y las lluvias al bajar por la pendiente la erosionan haciendo un camino impracticable. Su anchura es aquí de sólo 1,60 m. A medida que se acerca a Froufe la vía vuelve a recuperar anchura, llegando a tener 2 m. y estando hundida con respecto a las fincas laterales 2,70 m. Atraviesa una zona rocosa lo que le facilita un buen firme, siendo perceptibles marcas de rodada equidistantes entre sí 1,30 m. A la entrada del pueblo de Vide, al pasar por delante de "As Fontes Pizocas", se conserva un pequeño tramo empedrado. De este arranca una alineación de piedras que van por el centro del camino y que facilita el paso de peatones. A la salida del pueblo la vía aparece como un camino de 3,10 m. de ancho, hundido 1,80 m. con respecto a las fincas laterales y manteniendo una alineación que viene señalada por los robles centenarios que crecen en su margen izquierda. Al atravesar el monte bajo su anchura aumenta y la roca natural es reaprovechada como pavimento. Unos

³⁴ BLAZQUEZ, *Vía romana*, op. cit., p. 19, la lleva por sus inmediaciones y los mismo hace RODRIGUEZ COLMENERO, *La red viaria*, op. cit., p. 57; BARROS, SIVelo, *Antigüedades*, op. cit., p. 159, señala vestigios de calzada por el oriente de Miamán.

³⁵ BLAZQUEZ, *Vía romana*, op. cit., p. 19. La hace pasar por las inmediaciones de Vide, pero luego la hacía tomar rumbo NE, para pasar el puente Arnuide sobre el Arnoya y por cerca del Santuario de Los Milagros, dirigirse en línea recta a Vilaríofrio.

500 m. antes de Baños de Molgas, la vía discurre por medio de prados, se estrecha y aparece inundada por las aguas que rezuman los prados. Su firme está formado por cantos rodados procedentes de los aterrazamientos del río Arnoya, pero debido a la erosión se hallan dispersos y sin trabazón.

TRAMO SALIENTIBUS – PRAESIDIO

Desde Baños de Molgas, la vía va por la margen derecha del Arnoya hacia Foncuberta, para lo cual toma dirección NE y se encamina por detrás del actual matadero a salvar el río Maceda. Del posible vado o puente apenas si quedan restos y a partir de aquí se presenta como un camino ancho y macizo, comenzando la ascensión hacia Foncuberta, pero 100 m. más adelante el camino se pierde conservándose únicamente un estrecho sendero. Discurre por la cima de un cerro de 500 m. de altura, que sirve de separación entre las aguas del río Maceda y del Tioira. En este tramo de más de 1 km., la vía se conserva bien ya que este cerro tiene unas condiciones inmejorables para el trazado de la misma. Yendo por este cerro evita las márgenes del río Maceda con sus barrancos y quebradas y también la zona pantanosa formada por los múltiples meandros que describe el río Tioira. Dado el buen firme natural, la vía no necesitó de grandes obras de consolidación, limitándose a abrir dos zanjas laterales para facilitar el drenaje y a aprovechar los materiales extraídos para el firme de la misma. A continuación discurre por medio de fincas de labor encajonada entre sus muros que le van robando anchura, teniendo aquí sólo 2 m. de ancho. A la bajada de este cerro, se encuentra con un meandro del río Tioira y para evitarlo, describe una ligera curva a la izquierda. Sigue por terreno montañoso, evitando la orilla del río y sale a la carretera que va de Maceda a los Milagros. Atraviesa esta carretera y pasa por el centro del pueblo de Foncuberta³⁶ donde se conserva un miliario de Maximino y Maximo. En este trayecto que va desde el meandro del Tioira a Foncuberta, la vía aparece como un camino viejo, ancho y cubierto de maleza, desapareciendo 200 m. antes del pueblo al ser absorbido por unas fincas de labor.

Desde Foncuberta se dirige siguiendo dirección NE, hacia Tioira y aunque en la actualidad ha desaparecido, debido a las labores agrícolas, aún se puede seguir su trazado gracias al colorido de la tierra y a las piedras sueltas que existen a lo largo del recorrido que ocupaba la antigua calzada. Cruza el arroyo Cubelo poco antes de su desembocadura en el Tioira y a partir de ahí sigue a través de un monte bajo, abundante en cantos rodados que proporcionan un buen firme, hasta que 1 km. antes de Tioira, desaparece absorbido por una pista que se construyó encima del trazado de la vía. Atraviesa por el centro del pueblo de Tioira³⁷ y desde aquí en línea recta, se dirige, siguiendo dirección N hacia Cimadevila pasando al W del Iglesiasario de Tioira

³⁶ La llevan por este pueblo o sus alrededores: DIEZ SANJURJO, *Los caminos*, op. cit., p. 271 y 320; CONDE VALVIS, F., "La mansión Salientibus o de Aquae Salientes y el opidum de Armeá", *BMAOr*, VI, 1950, p. 95; ESTEFANÍA ALVAREZ, *Vías romanas*, op. cit., p. 27; BLAZQUEZ, *Vía romana*, op. cit., p. 27.

³⁷ Cfr. DIEZ SANJURJO, *Los caminos*, op. cit., p. 271; ESTEFANÍA ALVAREZ, *Vías romanas*, op. cit., p. 27; CONDE VALVÍS, *La mansión Salientibus*, op. cit., p. 95.

en cuya rectoral se conservan dos miliarios, uno de ellos dedicado a Magnencio. En este trayecto sobre la explanada de la vía se construyó una carretera que pone en comunicación Tioira con el Iglesiasario. Salva el arroyo Prior y por su margen derecha comienza la ascensión al monte Costa³⁸ de 560 m. de altura. La ascensión resulta fácil, no existiendo apenas pendiente por lo que la calzada corta en línea recta siguiendo rumbo N por la falda E del citado monte y se encamina al Alto do Rodicio. En este tramo, la construcción de la vía no ofreció demasiadas dificultades ya que el buen firme del terreno facilita el drenaje y la seguridad del afirmado, aunque como sucede en estos casos en que no son necesarias obras de reforzamiento, la vía se sigue con mayor dificultad. En este tramo del monte Costa, recibe el nombre de "Camíño Vello" o también "Camíño dos Romanos". Atraviesa el camino de Maceda a Montederramo y siguiendo dirección N, pasa al W de Couzada³⁹ y luego por Somoza comienza la ascensión al Alto del Rodicio. Para esto describe una curva a la izquierda, con lo que evita la fuerte pendiente y sale al km. 132,25 de la carretera N. 120, justo en el lugar donde enlaza la carretera que viene de Maceda al Alto del Rodicio. La altura en este lugar es de 860 m. Una vez atravesada la carretera, recupera la dirección primitiva que traía antes de comenzar la ascensión y paralela a la carretera sigue subiendo hasta llegar a los 949 m. de altura, aproximadamente en el lugar donde se cumple el km. 130,75 de la citada carretera y sigue paralela a ella durante 750 m. en que se junta con el "Camíño Real" de Ourense a Castilla.

Pasado el monte Costa, hasta cerca del pueblo de Somoza, la vía se presenta como un camino profundo con un buen firme, debido al afloramiento de la roca natural, cruzado por hilos de agua y delimitado por los muros de las fincas que marcan su alineación. Unos 600 m. antes del pueblo, al atravesar un soto de castaños, se conserva un pequeño tramo empedrado, cuya anchura es sólo de 1,30 m. debido a que se pierde debajo de un muro construido sobre su bordillo derecho. A 500 m. del pueblo se vuelve a estrechar y se encajona entre los muros de unos prados que rezuman agua que inunda el camino y dejan al descubierto piedras sueltas y pequeños retazos de empedrado cuidadosamente construido. En la subida al Alto del Rodicio se pueden ver las obras de terraplenado y las trincheras abiertas sobre la roca pizarrosa que debido al abandono se hallan cubiertas de maleza. Una vez atravesada la N. 120, aún son visibles las rampas abiertas en la pizarra, pero las obras de la carretera y la erosión, las van haciendo desaparecer.

Desde el Alto del Rodicio⁴⁰, la vía va paralela a la N. 120 a unos 20 m. más al W, hasta que al llegar a la altura del km. 130 se junta con el "Camíño Real" de Ourense a Castilla. Siempre al W de la N. 120 y siguiendo, lo mismo que ella, rumbo NE, la vía pasa 1 km. después

³⁸ DIEZ SANJURJO, *Los caminos*, op. cit., p. 271, "Después de Tioira se destaca una cortadura en la ladera subiendo por ésta con una pendiente uniforme".

³⁹ DIEZ SANJURJO, *Los caminos*, op. cit., p. 271, "Pasa por dos pueblos de nombre significativo: Costa y Couzada"; RISCO, *Geografía general*, p. 209; LOPEZ CUEVILLAS, F., "Lápidas romanas de la provincia de Ourense", *CEG*, XIII, 1958, p. 345; ESTEFANÍA ALVAREZ, *Vías romanas*, op. cit., p. 27. Nosotros pensamos que no pasa por Couzada ya que sería dar un rodeo innecesario. Por este pueblo pasa la "Verea Vella", que es un camino empedrado que viene de Montederramo a Maceda, que pensamos que es un camino medieval.

⁴⁰ La hacen pasar por el Alto del Rodicio: DIEZ SANJURJO, *Los caminos*, op. cit., p. 271. Este mismo autor en la p. 320, advierte que de su paso por este lugar aún se conservan restos; RISCO, *Geografía General*, op. cit., p. 209; LOPEZ CUEVILLAS, *Lápidas romanas*, op. cit., p. 345; ESTEFANÍA ALVAREZ, *Vías romanas*, op. cit., p. 27.

por detrás de Casetas del Rodicio, hasta que 250 m. más adelante, a la altura del km. 128,85, atraviesa la carretera hacia la derecha, y salva el arroyo Reconco por un puente situado 200 m. aguas abajo de la N. 120. La vía comienza la ascensión al monte situado al NE de Casetas del Rodicio, yendo, por lo tanto, a la derecha de la N. 120, ajustándose a la curva de nivel de los 941 m., atraviesa este monte para de nuevo salir a la carretera en el km. 126,6 y cruzarla para comenzar la bajada hacia el río de Vilariño-frió. Para lo cual describe una curva hacia la derecha y toma rumbo E describiendo zigzags, para evitar la fuerte pendiente de más de 100 m. Una vez salvado el río de Vilariño-frió por un puente situado aguas abajo del de la carretera, enfila la subida al pueblo de Vilariño-frió.

Desde el Alto del Rodicio a las Casetas del Rodicio, se ha perdido todo vestigio de camino, pero aún existen ancianos que recuerdan su existencia. Todavía se aprecia por detrás de las casas del pueblo, una hondonada correspondiente al paso de la vía. En la subida del monte situado al NE del pueblo se pueden ver marcas de rodada en la roca. En su bajada al km. 126,6, la vía aparece perfectamente clara ya que se presenta como un camino ancho excavado en el monte y enmarcado por los muros de las fincas laterales, apreciándose algún pequeño tramo empedrado mediante el acondicionamiento de las losas a la roca natural. Desde la carretera al puente se puede seguir con facilidad ya que aparece como un camino de 6 m. de ancho encajonado entre muros y hundido. Aparece en casi su totalidad empedrado con grandes losas. En los lugares donde desapareció este empedrado, se pueden ver las piedras reutilizadas en los muros laterales. En la subida a Vilariño-frió, está empedrado, teniendo 4 m. de ancho y se conoce como el "Camiño Real".

Atraviesa el pueblo de Vilariño-frió y coincide durante 300 m. con la carretera de Vilariño-frió a Parada del Sil, para luego desviarse a la izquierda y pasar al lado de la nueva iglesia parroquial. Desde aquí, dejando a su izquierda el cementerio se dirige en línea recta a salvar el río Mao y sale al km. 124,5 de la N. 120, justo a la entrada del puente de la carretera sobre el río Mao. Salva este río por un puente situado aguas abajo del de la carretera sumergido bajo las aguas del embalse de Leboeiro y entra en Leboeiro coincidiendo con la N. 120.

Durante el tramo de 1 km. que va desde la carretera de Parada del Sil al puente sobre el río Mao, la vía se sigue con facilidad ya que aparece como un camino hundido y en épocas de estío se ve el acceso al antiguo puente.

Atraviesa el pueblo de Leboeiro⁴¹ y luego, mientras la N. 120 sigue dirección EN, la vía describe un giro a la derecha y toma rumbo S durante unos 100 m. en que coincide con la carretera a Montederramo, para luego abandonarla y metiéndose a la izquierda tomar dirección E y enfilarse la subida hacia Abeledo. Salva un pequeño arroyo y pasa a 500 m. al N del pueblo de Seoane Vello, en donde se encontró un miliario de Caracalla y coincidiendo con el camino señalado en el mapa con el nombre de "Camiño Real de la Cruz de Hierro", llega a Abeledos.

En este tramo de 3 km., en los primeros 500 m. el camino es ancho y está enmarcado por muros, apareciendo descarnado por obra de la erosión. Desde aquí hasta un camino transversal que se dirige a Retorta, aparece como un camino macizo, encajonado entre muros, con una

⁴¹ La llevan por este lugar, DIEZ SANJURJO, *Los caminos*, p. 271 y 320; ESTEFANÍA ALVAREZ, *Vías romanas*, p. 27.

anchura de 4,20 m. A continuación se estrecha y encajona durante 200 m., para luego atravesar un descampado enmarcado por muros, siendo su anchura de 6 m. El firme ha desaparecido y la roca natural aflora, haciendo el camino intransitable. A continuación aparece como un camino macizo delimitado por muros de fincas con una anchura de 10 m. A la altura de Folgoso, que queda a su derecha, atraviesa una zona húmeda en la que realizó un buen empedrado del que sólo quedan restos en el centro y en el bordillo derecho, ya que el izquierdo se pierde debajo del muro de una finca, esto hace que sólo tenga 3,50 m. de ancho. Atraviesa una pequeña loma para de nuevo volver a discurrir encajonado entre muros, siendo visibles restos del antiguo pavimento con losas de hasta 1 m. de longitud. La anchura del camino es de 7 m. y la del tramo pavimentado de 3,20, aunque esta sería mayor ya que el pavimento se pierde debajo de un muro situado en su bordillo izquierdo. Antes de llegar a Abeledos atraviesa un monte, presentándose como un camino macizo pavimentado por cantos rodados de procedencia local. A la entrada de Abeledos se conserva un pequeño tramo pavimentado con grandes losas siendo su anchura de 3,90 m.

Pasa por delante de la "Cruz de Hierro" que da nombre al camino y dejando el pueblo de Abeledos a 100 m. a su derecha, se dirige a Arnufe, atravesando fincas de labor, siendo identificable porque el trazado de la vía está sin cultivar y cubierta de maleza, contrastando con las tierras de labor laterales. Desde Arnufe toma dirección EN y comienza el descenso hacia Carabelos, presentándose como un camino ancho hundido con respecto a las fincas laterales. Salva el arroyo de Arnufe y desde aquí a Carabelos el camino es ancho y hundido aflorando la roca natural. Pasa a 200 m. a la derecha del pueblo, conservándose aún un tramo pavimentado de 4 m. de largo por 3,60 de ancho, formado a base de losas planas. Durante unos 600 m. toma dirección E para de nuevo volver más adelante a tomar dirección EN y dirigirse a Santiago de la Medorra. Aparece como un camino ancho de 5 a 8 m., de buen firme con pequeños tramos pavimentados y piedras sueltas que pertenecieron al antiguo afirmado. A la entrada del arroyo de Santiago la vía está totalmente inundada dejando al descubierto un empedrado, posiblemente moderno. Salva el arroyo y sube a Pena de Outeiro. Deja a su izquierda a Santiago de la Medorra⁴² y por medio de unas fincas de labor, pasa por delante de una cruz de madera y atraviesa el monte Xeixeira, en donde la vía se pierde a trechos, aunque queda su recuerdo en un sendero. Dada la naturaleza del terreno formada a base de cantos rodados, la vía no necesitó grandes obras de infraestructura y afirmado, limitándose a abrir zanjas laterales, reaprovechando los materiales extraídos en la composición del firme. Este tramo se conoce como "Camifío Real". Acomodándose a la curva de nivel de los 860 m., salva el arroyo Real y comienza la subida al pueblo de Penedo.

A la salida del arroyo Real, la vía aparece empedrada con cantos rodados y sigue por delante de la ermita de las Nieves, que queda a su derecha 300 m. antes de llegar a Penedo el camino se conserva muy mal y está cubierto de maleza. La vía se desvía a la izquierda a la entrada del pueblo y toma rumbo N comenzando la bajada al arroyo Ponticela.

En este tramo la vía tiene 4,20 m. de anchura, siendo visibles abundantes restos de empe-

⁴² Cfr. DIEZ SANJURJO, *Los caminos*, op. cit., p. 271 y 320; CONDE VALVÍS, *La mansión Salientibus*, op. cit., p. 95; RISCO, *Geografía General*, op. cit., p. 576; ESTEFANÍA ALVAREZ, *Vías romanas*, op. cit., p. 27.

drado. En los lugares que éste desapareció la roca natural aflora y de trecho en trecho se ven salpicaduras de éste que rellenan las concavidades de la roca. Unos 100 m. antes del arroyo Ponticela se conserva un buen tramo empedrado a base de piedras planas perfectamente ensambladas entre sí. Su anchura oscila entre 2,70 y 3 m.

Atraviesa un monte, enmarcada por muros y sale al km. 1 de la carretera de S. Martín a Montederramo y coincide con ella durante 100 m., para luego abandonarla y meterse a la derecha tomando dirección EN e iniciar la bajada a S. Martín.

En este tramo la vía es un camino ancho con abundantes piedras sueltas, pertenecientes al antiguo empedrado, que la erosión y la rapiña han descarnado.

Atraviesa la carretera que va a la feria de Rabal en el km. 3,9 y dejando a 200 m. a su izquierda el pueblo de S. Martín, enfila hacia el Burgo, conservándose 100 m. de calzada de 3,60 m. de anchura. Está hundida con respecto a las fincas laterales y se aprecian restos de empedrados a base de piedras planas. Los últimos 400 m. hasta el Burgo, la vía desapareció bajo la pista que se construyó hasta el lugar de S. Pedro y que aprovechó el trazado de la vía romana. Aquí en el Burgo se cumple la milla 105 desde *Bracara* que es el lugar donde se sitúa la mansión de *Praesidio*.

TRAMO PRAESIDIO – NEMETOBRIGA

Pasa por el centro del pueblo de O Burgo⁴³ y se mete a la derecha de la iglesia parroquial⁴⁴ y tomando ahora dirección E se dirige en línea recta hacia el lugar de S. Pedro. En este trayecto de aproximadamente 1 km., la vía se presenta en los primeros 500 m. como un camino ancho cuyas dimensiones oscilan entre 5 y 7 m., yendo siempre a un nivel inferior al de las fincas laterales. A partir de aquí, hasta llegar a la altura del pueblo de S. Pedro, la vía aparece como un camino macizo con un muro de sostén de 0,80 m. de altura situado en su margen izquierda. Pasa a 200 m. al W del pueblo de S. Pedro⁴⁵ y enfila hacia el lugar de la Iglesia, pasando a 200 m. al E del pueblo de Casidrón y coincidiendo luego durante unos 100 m. con la pista que va a la Iglesia. Pasa a la derecha de la iglesia parroquial y el cementerio y luego por debajo del pueblo de Vilamayor⁴⁶ que queda al E, sube hacia Vilaríño dos Palleiros.

⁴³ La llevan por O Burgo: BARROS SIVelo, *Antigüedades*, op. cit., p. 164; MADoZ, *Diccionario geográfico*, IV, op. cit., p. 504; DIEZ SANJURJO, *Los caminos*, op. cit., p. 271 y 320; ESTEFANÍA ALVAREZ, *Vías romanas*, op. cit., p. 27; LOPEZ, T., *Diccionario geográfico de España. Orense y Pontevedra*. Manuscrito de la Biblioteca Nacional de Madrid, p. 81.

⁴⁴ RISCO, V., "O castro de Castro Caldelas", *ASEG*, I, 1927, p. 69, "Pasa po-lo Burgo a beira do adro da eirexa de aquela parroquia"; IDEM, *Geografía General*, op. cit., p. 576 y 579.

⁴⁵ MACIAS, M., "La epigrafía latina en la provincia de Orense", *BCMOr*, IV, 1911, p. 28, nos dice que la Vía Nova, pasa a 200 m. abajo de la iglesia.

⁴⁶ DIEZ SANJURJO, *Los caminos*, op. cit., p. 271, "Aún hoy existen restos, transformados en un amplio camino viejo, con una dirección fácil de apreciar, pues el objetivo bien marcado es doblar las estribaciones de la sierra del Burgo". La llevan por este lugar también, BLAZQUEZ, *Vía romana*, op. cit., p. 23; ESTEFANÍA ALVAREZ, *Las vías*, op. cit., p. 27.

Desde S. Pedro hasta aproximadamente 400 m. después, la vía aparece como un camino ancho, enmarcado por muros y siendo aún visibles hiladas del antiguo pavimento correspondientes a los bordillos. Desde este lugar (aproximadamente a la altura de Casidrón), hasta la Iglesia el camino sigue siendo ancho encajonado por los muros de los prados laterales y está cruzado por rústicas canalizaciones que llevan el agua a los prados y reciben el nombre de "Calzadas".

La vía pasa por Vilariño dos Palleiros y desde aquí comienza la ascensión al Alto da Cerdeira⁴⁷ que está a 952 m. sobre el nivel del mar y que es donde están situados cuatro miliarios, tres de ellos pertenecientes a Carino, Constancio Cloro y Juliano y que proceden de este lugar o de las cercanías. Pasa a la derecha de la casa conocida por "Mesón del Alto da Cerdeira", situado en el km. 99,4 de la N. 120. Atraviesa la carretera y se dirige al pueblo de Cerdeira de Arriba, donde se conserva un miliario y desde aquí comienza la bajada al río Navea, pasando por Cerdeira de Abaixo y volviendo a cruzar la carretera N. 120 en el km. 97. Coincide con la carretera durante 100 m., para en el km. 96,9 abandonarla y meterse a la derecha para pasar por el Portazgo⁴⁸ y discurrir a un nivel inferior a la carretera. Pasa por el paraje de "Os Fontaos", donde se encontraron dos miliarios, uno de ellos dedicado a Tito y Domiciano, y desde aquí pasa por debajo de Guístolas y se encamina a salvar el río Navea haciéndolo por un puente medieval, pero con basamento romano, al lado del cual se encontró un miliario de Tito y Domiciano.

Desde Vilamayor a Vilariño dos Palleiros, la vía aparece empedrada a trechos con losas perfectamente ensambladas. El camino tiene 5 m. de anchura a pesar de que las fincas laterales le van robando anchura. Es un camino macizo y perfectamente transitable. Una vez que pasa Vilariño dos Palleiros la vía desaparece durante 1 km. debajo de una carretera que da salida al pueblo a la N. 120. Pero a partir de aquí se puede seguir el camino que es ancho y de buen firme. En su ascensión al Alto de la Cerdeira la vía sigue coincidiendo con el actual camino de Vilariño al Alto de la Cerdeira que fue también camino real a Castilla, excepto en un tramo de 300 m. en que la vía abandona el actual camino, que describe una gran curva, mientras que esta sigue recta. El trazado de la vía es bien visible porque los cultivos no crecen sobre su *agger* y está sin cultivar marcando un contraste con las tierras limítrofes cultivadas. Unos 100 m. antes del Mesón la vía es impracticable debido a que las tierras laterales al estar el camino hundido, se derrumbaron encima. Desde este Mesón hasta Cerdeira de arriba la vía desapareció debajo de una pista. Desde Cerdeira de Arriba describe una gran curva para bajar a Cerdeira de Abaixo (850 m s.n.m) y se presenta como un camino ancho de más de 7 m. con un buen firme, aflorando la roca natural. Desde aquí a Ponte Navea, la vía tiene un buen firme, con-

⁴⁷ DIEZ SANJURJO, *Los caminos*, op. cit., p. 271, "Elige como punto de paso el alto de la Cerdeira que es el más a propósito para llegar a la vertiente del Navea"; IDEM, p. 320, "Los restos de la vía desde Leboreiro al Alto de la Cerdeira son perfectamente claros". Véase también, BLAZQUEZ, *Vía romana*, op. cit., p. 23; RISCO, *Geografía General*, op. cit., p. 209 y 576; ESTEFANÍA ALVAREZ, *Vías romanas*, op. cit., p. 27; BARROS SIVEL, *Antigüedades*, op. cit., p. 160, advierte que los restos del camino ya han desaparecido en Castrelo y Cerdeira; MADDOZ, *Diccionario Geográfico*, VI, op. cit., p. 324, sitúa el paso del camino real de Orense a Castilla por este mismo lugar del Alto da Cerdeira. Este camino reaprovechó, en su casi totalidad, el trazado de la vía 18 hasta el Alto do Rodicio.

⁴⁸ DIEZ SANJURJO, *Los caminos*, op. cit., p. 271, para bajar a la vertiente del río Navea, "La vía se encuentra en el antiguo portazgo y después siempre por debajo de la carretera va a buscar el antiguo y reformado puente sobre el Navea".

servándose algún tramo empedrado, destacando uno de más de 50 m. de longitud a la salida de la N. 120.

A la salida del Ponte Navea⁴⁹, tuerce a la izquierda, abandonando la dirección E y tomando rumbo N, para acomodarse mejor al terreno y evitar la fuerte pendiente. Aún así la pendiente es grande ya que tiene que subir 200 m. en poco más de medio km. Por eso se ve obligada a describir zigzags, hasta que cruza el camino que baja al pueblo de Pedreiras, a partir del cual la pendiente es mínima, por lo cual toma dirección E y enfila hacia la Playa de Transformación. Desde aquí sigue en línea recta hacia S. Salvador, pero 200 m. después tuerce a la izquierda y toma rumbo EN, para ir a Sta. M^a de Trives (Trives Vello). Cruza la N. 120 en el km. 88,9 y dejando al E, aproximadamente a 100 m. Puebla de Trives, sigue en línea recta hasta Sta. M^a de Trives, donde se cumple la milla 118 desde *Bracara* y que es donde está ubicada la mansión de *Nemetobriga*.

En la subida al monte Portela se conservan varios tramos empedrados cuya longitud oscila entre 30 y 32 m., siendo su anchura de 3 a 4,60 m. El pavimento está formado por grandes losas planas colocadas en los bordes, mientras que en el centro alternan grandes losas planas con pequeñas piedras colocadas de canto. A trechos el pavimento desaparece pero se ven piedras sueltas pertenecientes al empedrado primitivo. En el tramo anterior a la Playa de Transformación, la vía aparece como un camino ancho (3,90 m) con abundantes restos de empedrado a base de grandes losas planas. Desde la Playa de Transformación, durante unos 200 m. coincide con una carretera, pero los lugareños aún recuerdan el antiguo camino que se conocía como "Camión Real". Una vez abandonada la carretera y dirigirse a Sta. M^a de Trives, la vía aparece como un camino viejo hundido hasta 1,80 m. con respecto a las fincas laterales y señalizado por alineaciones de robles que crecen a sus márgenes. Su anchura oscila entre 1,90 en los lugares donde hay derrumbes y 3,10 m. Antes de llegar a la N. 120, aparece como un camino ancho, totalmente inundado, teniendo en sus márgenes unas alineaciones de losas. Desde la carretera a Sta. M^a de Trives, la vía desapareció debajo de una pista, pero queda su recuerdo en el nombre de "Carretera Vella" que es como se conoce este tramo.

TRAMO NEMETOBRIGA – FORO

Desde Sta. M^a de Trives⁵⁰ la vía baja a salvar el río Fiscoa que discurre al E de la mansión, lo atraviesa por un puente y siguiendo dirección E, subiendo por detrás de la población de Puebla de Trives sale a la pista de Piñeiro a Trives, aproximadamente a 200 m. al S de Castrelos y pasa por delante de la "Fuente Romana" para iniciar la bajada al puente sobre el río Cabalar. Pasa unos 200 m. al E de Pousada y sigue paralela a la citada pista hasta que sale a ella unos 400 m. antes del caserío de La Granja. Desde aquí coincide con la pista y por el N de La Granja

⁴⁹ Existe total unanimidad entre los investigadores en hacer pasar la calzada por este puente. Por ello omitimos las referencias bibliográficas.

⁵⁰ Lo mismo que sucede con el paso por el puente Navea, también en este caso hay total unanimidad entre los investigadores.

se dirige al río Cabalar, atravesando unos setos de castaños, existentes unos 300 m, al S de Piñeiro de Trives.

En la bajada al río Fiscoa se conserva perfectamente empedrada a base de grandes losas con marcas de rodada y su anchura es de 2,60 m. Desde la "Fuente Romana" hasta la pista de Piñeiro, se presenta como un camino viejo encajonado entre muros y cubierto de maleza, aunque a trechos se ven tramos enlosados. Este tramo es conocido con el nombre de "Brea Vella". Desde la altura de Piñeiro al Puente Cabalar, se ven tramos empedrados, destacando uno a la salida de la pista de Piñeiro que está pavimentado a base de pequeñas losas trabadas entre sí y asentadas sobre el suelo natural. Su anchura es de 2,70 m. y se conoce como "Camiño dos Romanos". En algunos lugares sólo queda el empedrado en los borde y son visibles marcas de rodada en la roca natural. Pasado el paraje conocido por "A Cibdá", se conserva un tramo perfectamente empedrado hasta la entrada del puente sobre el río Cabalar. Para la colocación de este pavimento, la vía tuvo que realizar obras de contención y relleno en su margen izquierda, para protegerse de las crecidas del río.

Salva el río Cabalar por un puente y comienza la subida hacia la N. 120, la atraviesa en el km. 85,2 y luego sigue paralela a ella por su margen izquierda durante unos 300 m., para luego desviarse y tomar rumbo SE y comenzar la ascensión a Mendoya⁵¹. A la entrada de este pueblo coincide durante unos 50 m. con la carretera a Cabeza de Manzaneda, para luego desviarse a la izquierda y tomando dirección E, cruzar por medio del pueblo de Mendoya. Desde aquí comienza el descenso al río Bibei y para evitar la fuerte pendiente que significa bajar desde Mendoya (620 m.) al río Bibei (300), describe una serie de giros y zigzags conocidos con el nombre de "Codos". Este tramo se conoce con el nombre de "Costa de Mendoya" o "Brea Vella".

En la subida a Mendoya realiza obras de terraplanamiento que alcanzan 3,50 m. de altura en su margen izquierda. Aparece como un camino de 2,60 m. de anchura que en las curvas llega a los 5,60 m. Tiene un buen firme y en zonas aparece pavimentado por grandes losas de hasta 0,70x0,40 m. A la salida de Mendoya se conserva un buen tramo empedrado a base de losas planas y piedras puestas de canto. En la bajada a la N. 120 la vía se conserva bien, siendo visibles marcas de rodada sobre el pavimento. Estas marcas tienen una profundidad de 0,15 m. y distan entre sí 1,70 m. La pavimentación se hace aprovechando la roca natural y rellenando las fisuras con losas cuyas dimensiones medias son de 0,20x0,15 m. Tiene una anchura de 3,10 m.

En la bajada de Mendoya cruza la N. 120 en el km. 81,9 y debido a la fuerte pendiente, describe zigzags conocidos con el nombre de "Codos del Larouco"⁵². La vía sale de nuevo a

⁵¹ La hacen pasar por Mendoya: DIEZ SANJURJO, *Los caminos*, op. cit., p. 271; CEAN BERMUDEZ, *Sumario de antigüedades*, op. cit., p. 202; BARROS SIVELLO, *Antigüedades*, op. cit., p. 147; COUCEIRO FREIJOMIL, A., "Monumentos de la provincia de Orense", *BCMOr*, XI, 1937, p. 389; CORNIDE, J., *Mapa Chorográfico de Galicia*, año 1785; VICETTO, B., *Historia de Galicia*, Ferrol, 1866, Tomo II, p. 118; RODRIGUEZ GONZALEZ, M., *Compendio de historia general de Galicia*, Santiago, 1933, p. 55; MURGUIA, M., *Historia de Galicia*, Coruña, 1906, tomo II, p. 412; SARMIENTO, M., *Etimología de la voz Valdeorras y de su puente Cigarrosa*, Madrid, 1758, f. 439.

⁵² Existe total unanimidad en hacer pasar la vía por los "Codos del Larouco". Dada la espectacularidad de estos codos, despertaron admiración ya desde el siglo XVI en investigadores como el Licenciado Molina y Ambrosio de Morales. Cfr. toda la bibliografía referente al tema en CAAMAÑO GESTO, *Aportaciones al estudio de la vía 18*, op. cit., p. 204.

la citada carretera a la entrada del puente romano sobre el Bibeí y juntas salvan el río por este puente. En este lugar se conserva un miliario de Tito y Domiciano que señala 94 millas a *Asturica*. A la salida del puente la vía se mete a la izquierda y describiendo zigzags, toma rumbo NE y continúa paralela, aunque a una mayor altura a la N. 120⁵³, hasta que llega a la altura del km. 74 y se separa de la misma yendo a 600 m. de altura, mientras que la carretera discurre a 520 m. Unos 100 m. más adelante a la altura del castro de la Hermida, la vía vuelve a bajar y cruza la N. 120 en el km. 71,95. A partir de ahora la vía vuelve a bajar y discurre al E de la carretera a un nivel más bajo hasta que sale de nuevo a la N. 120 en el km. 71,3. Desde aquí coincide con la carretera por espacio de más de 2 km. hasta entrar en el pueblo de Larouco por la calle principal que aún a principios de siglo era conocida como "Calle de Trajano"⁵⁴.

La vía se conserva perfectamente empedrada en la bajada al puente Bibeí⁵⁵, alternando las grandes losas planas con otras más pequeñas colocadas de canto. Su anchura oscila entre 3; 3,70 y 3,90 m., dándose la mayor anchura en las curvas. En esta bajada de los "Codos del Larouco", tuvo que excavar una trinchera en la roca de hasta 2 m. de altura y con los materiales extraídos realizó obras de terraplenado y un muro de contención a base de grandes bloques de piedra de hasta 2,60 m. de altura. Pasado el río Bibeí la vía, a pesar de conservarse sin empedrar, es perfectamente visible gracias a la trinchera excavada en la roca y a que va describiendo zigzags. En algún trecho se ven obras de terraplenado cuya altura oscila entre 0,50 y 1,50 m. A trechos se ven marcas de rodada que alcanzan una anchura de eje de 1,50 m. A la altura de la Fuente del Pilar la vía tiene 4,20 m. de ancho, aunque originariamente sería mayor. En la cercanía del castro de la Hermida, la vía tiene una anchura de 3,20 m. y su firme es a base de cantos rodados. Este mismo tipo de firme lo tiene en el tramo comprendido entre el km. 71,95 y el 71,3 de la N. 120 y su anchura es de 2,10 m.

Atraviesa el pueblo de Larouco y por la izquierda de la iglesia⁵⁶, sigue rumbo NE y enfila

⁵³ Nosotros, desde la salida del Puente Bibeí hasta las cercanías del castro de la Hermida, proponemos este trazado, aunque tenemos nuestras dudas de que la explanada de la vía coincida con el de la N. 120, aunque más ceñida al terreno y alejándose del precipicio, para lo cual la carretera tuvo que hacer muros de contención. Ya en nuestro trabajo "Aportaciones al estudio de la Vía 18", op. cit., p. 207, asumíamos esta hipótesis, basándonos sobre todo en la opinión de Diez Sanjurjo y en que todavía en algún tramo a la izquierda de la carretera y ceñiéndose al terreno, se pueden apreciar unas trincheras abiertas en la roca. No obstante si defendemos la primera hipótesis es porque no encontramos explicación a la existencia de un camino importante paralelo a una carretera ya construida a principios de siglo. Para lo dicho Cfr. DIEZ SANJURJO, *Los caminos*, op. cit., p. 272. "Desde el Bibeí hasta el puente de Petín sobre el Sil, coincide la vía casi exactamente con la carretera de Ponferrada-Orense, salvo dos ligeras variaciones, una frente a la iglesia de Larouco y otra cerca de Petín... Por lo demás la coincidencia es perfecta y se ven las cunetas del camino antiguo abiertas en la roca, notándose claramente que esta se ceñía un poco más al terreno, siguiendo aún más los entrantes y salientes".

⁵⁴ La llevan por este lugar: DIEZ SANJURJO, *Los caminos*, op. cit., p. 272; ESTEFANÍA ALVAREZ, *Vías romanas*, op. cit., p. 77.

⁵⁵ Llama la atención que un gran conocedor de la vía como es el ingeniero Diez Sanjurjo no viera el trazado de la vía en los espectaculares "Codos del Larouco". El nos dice textualmente en la p. 271 de su obra "Desde Mendoya hasta el Bibeí, con las obras de la carretera y las plantaciones agrícolas ha desaparecido por completo y solo por planos antiguos sabemos que describía unas vueltas repetidas aprovechando la ladera en especie de zig-zag". De la misma opinión es ESTEFANÍA ALVAREZ, *Vías romanas*, op. cit., p. 27.

⁵⁶ La llevan por la izquierda de la iglesia: BARROS SIVELLO, *Antigüedades*, op. cit., p. 161; DIEZ SANJURJO, *Los caminos*, op. cit., p. 272; ESTEFANÍA ALVAREZ, *Vías romanas*, op. cit., p. 27 y 77.

hacia Freixido de Arriba. En este tramo discurre paralela a la N. 120, a su derecha y a un nivel más bajo. Sigue por la margen derecha del arroyo Raspallosa y por la falda E del monte Portela llega a Freixido⁵⁷. Desde aquí baja una pendiente hasta llegar a Casasola y desde este pueblo sigue hacia Petín. Al llegar a la altura de Freixido de Abaixo describe una curva para adaptarse mejor a la ladera y atravesar el monte de Petín por una pequeña vaguada existente a los 364 m. de altura. Baja al pueblo de Petín y salva el río Sil por el puente de La Cigarrosa⁵⁸. En este monte cercano a Petín o en esta población es donde hay que ubicar la mansión de *Foro* que dista de *Bracara* 137 millas.

Al cruzar las tierras de labor existentes al E de Larouco, la vía discurre encajonada entre muros de fincas, viéndose en la necesidad de realizar obras de aterramiento en su margen izquierda. Su firme es de cantos rodados de hasta 0,20 m. de grosor lo que le da una gran dureza y compacticidad. En la bajada a Freixido se conservan pequeños tramos de hasta 4 m de longitud de camino empedrado con grandes losas. Pasado el pueblo de Casasola discurre por medio de viñedos y enmarcada por los muros de las fincas, pero al llegar a la altura de Freixido de Abaixo, al atravesar el monte Portela, el camino desaparece prácticamente debajo del manto vegetal quedando visible únicamente un sendero. Escudriñando entre la maleza pudimos comprobar que su anchura primitiva era de 3,10 m., y estaba pavimentado con capas de cantos rodados que formaban un pavimento de 0,70 m. de grosor. En las estribaciones del monte Petín, la vía aparece como un camino de una anchura uniforme de 3 m. con un buen firme y enmarcado por muros. En la bajada a Petín el camino desapareció absorbido por una moderna pista y las fincas de labor.

TRAMO FORO – GEMESTARIO

Después de cruzar el río Sil por el puente de la Cigarrosa, sigue por las cercanías del colegio Pablo VI, pasa por el pueblo de A Rua y por detrás de las casas situadas a la derecha de la N. 120 (hoy calla principal) y por Fontei siguiendo paralela a la margen derecha de la N. 120, llega a S. Esteban de la Rua o Rua Vella⁵⁹. Pasa por debajo de la iglesia parroquial y de la casa que tiene empotrada la lápida de Pompeyo Reburro y a continuación salva el arroyo de A Rua y tuerce a la derecha para buscar las cercanías del río Sil. Cruza la N. 120 en el Km. 59,9 y discurre encajonada durante unos 900 m. entre la carretera que discurre por su margen izquierda a un nivel superior y la vía férrea que va a su derecha. A la altura del

⁵⁷ Cfr. BARROS SIVELLO, *Antigüedades*, op. cit., p. 161.

⁵⁸ Existe total unanimidad entre todos los investigadores en hacer pasar la vía por este puente, por lo cual omitimos las referencias bibliográficas.

⁵⁹ También existe total unanimidad entre los investigadores en que la vía pasa por A Rua. Para todas las referencias bibliográficas al paso de la vía desde el Puente de A Cigarrosa hasta su salida de la provincia de Ourense por la Sierra de la Encina de la Lastra, Cfr. CAAMAÑO GESTO, J. M., "Arqueología romana de Valdeorras", *II Semana de Historia de Valdeorras (época pre-romana y romana)*. Cuaderno monográfico 6, 1988, p. 16 ss. Para referencias bibliográficas más ampliadas Cfr. CAAMAÑO GESTO, Tesis doctoral mecanografiada, op. cit., p. 283 ss.

km. 59 de la N. 120 y del km. 307 de la vía férrea Palencia Coruña-Ourense, la vía desaparece durante unos 200 m., debajo de la explanada de la vía férrea. A continuación abandona las orillas del río Sil y cruza de nuevo la N. 120 en el km. 58,7 para dirigirse a S. Miguel de Otero. Atraviesa por el centro del pueblo y salva el arroyo S. Miguel y vuelve a salir a la citada carretera coincidiendo con ella durante unos 200 m. hasta el km. 57,9 en que la abandona para acercarse a la vía férrea y discurrir encajonada entre la N. 120, cuyo trazado va paralelo a su margen izquierda al W y la vía férrea y el río Sil que fluye por su margen derecha, aproximadamente unos 50 m. al E. A la altura del km. 57 de la N. 120, aproximadamente a 500 m. de Vilamartín, se pierde todo vestigio de camino, aunque suponemos que discurriría al E a través de unas fincas de labor.

A la entrada de A Rua, la vía desapareció prácticamente bajo las modernas construcciones, aunque se conserva un tramo empedrado con cantos rodados hasta la calle de La Estación. Desde aquí hasta las bodegas de la Cooperativa de A Rua, el camino fue pavimentado modernamente, conservándose en su estado primitivo únicamente un pequeño tramo de 100 m. antes de entrar en S. Esteban de A Rua. Desde aquí hasta las cercanías de S. Miguel de Otero, la vía se presenta como un camino ancho, siendo reutilizado para obras de canalización. Al pasar por S. Miguel el camino está alterado conservándose sólo un pequeño sendero y vuelve a aparecer a la salida discurriendo por medio de viñedos y presentando un buen firme con una anchura de 3 m. y siendo conocido con el nombre de "Camiño Real". Atraviesa Vilamartín de Valdeorras por el barrio de La Estación y salva el río Leira por un puente aguas abajo de la N. 120. Sigue por A Rodeleira y vuelve a coincidir con la N. 120 hasta la entrada de Arcos, en que se separa de ella para atravesar por el centro del pueblo y salvar el arroyo de S. Julián, tomando a continuación rumbo EN y por las cercanías de la vía férrea dirigirse a La Puebla. Pasa por este lugar por una calle porticada descubierta en unas excavaciones de urgencia⁶⁰ y coincide con la carretera a Vegamuiños hasta la entrada de este pueblo, en donde se separa tomando dirección N para dirigirse hacia O Castro pasando a 40 m. al S de este pueblo. El tramo de Arcos hasta A Proba ha desaparecido prácticamente, quedando su recuerdo únicamente en algunos senderos y caminos modernos. El tramo de Vegamuiños a O Castro, se conserva empedrado en casi su totalidad, a base de cantos rodados. Su anchura es de 3,20 m. A partir de O Castro, después de coincidir unos 50 m. con la carretera a Vilanova, la abandona metiéndose a la derecha para pasar por delante de Casas del Córrego, en donde salva el arroyo Forcadela. Pasado este la vía vuelve salir a la citada carretera, aproximadamente unos 80 m. al S del pueblo de Vilanova, justo enfrente del actual cementerio. Coincide con la carretera y enlaza a continuación con la que va del Barco a Rubiana hasta el km. 4 en que se separa para salvar el arroyo del Regeiral por un puente situado aguas abajo del de la carretera. A la salida del puente la vía vuelve a salir a la carretera y la cruza, yendo ahora paralela a su margen izquierda por espacio de 150 m. en que la vuelve a cruzar discurriendo ahora paralela a su margen derecha hasta entrar en Rubiana. En este trayecto aparece como un camino ancho, hundido y delimitado por altos setos. Se le conoce con el nombre de "A Calzada".

⁶⁰ Cfr. SOTO ARIAS, P., "Estudio de un asentamiento romano ligado a la vía 18, en el Valle de Valdeorras (Ourense)", *Minus*, 2-3, 1993-94, pp. 53-81.

Entra en Rubiana por la calle principal, para luego meterse a la derecha y por la parte baja del pueblo encaminarse a salvar el arroyo de Rubiana. Lo cruza y toma dirección EN saliendo a la carretera del Barco a Villafranca. La atraviesa y pasa por delante de la capilla de N^a Sra. del Camino y por espacio de unos 500 m. discurre a la izquierda de la carretera hasta que a la altura del km. 7,7, la vuelve a cruzar metiéndose a su derecha y discurrendo paralela a ella hasta el km. 10 en la entrada del pueblo de Vega de Cascallana.

En este recorrido apenas si se conserva señal de su paso ya que debido al abandono su anchura se fue reduciendo y es utilizada para la conducción del agua a los prados. Este uso se ve favorecido por su buen firme de cantos rodados y por estar encajonada entre muros. Su alineación se puede seguir gracias a las encinas nacidas en sus márgenes. Unos 500 m. antes de Vega de Cascallana se separa un poco de la carretera, que discurre a un nivel superior y coincide con el actual camino de acceso al pueblo. Su anchura oscila entre 4,50 y 5,50 m. y está elevada mediante un muro de contención con respecto a los prados cercanos al río Entoma que fluye a 50 m. a su derecha y que le sirve de límite natural por el NE.

Una vez atravesado el pueblo sigue por el valle del Entoma siempre por la margen derecha del río pero a un nivel superior para evitar las inundaciones. En este tramo de casi 2 km. coincide de nuevo con la carretera del Barco a Villafranca y juntas salvan el desfiladero de "As Portas" situado en el km. 11,3. Después de pasar este desfiladero, a unos 200 m., abandona la carretera y se mete a la derecha tomando dirección E para salvar el río Entoma. Lo cruza poco después de que recibe las aguas del arroyo Muíño, evitando de esta forma salvar primero al Entoma y luego el Muíño. La vía toma de nuevo rumbo NW, siguiendo paralela a la margen izquierda del Entoma, pero alejada de su orilla y discurrendo por una loma que se destaca en medio del valle que alcanza los 500 m. de altura. Discurre al E de las poblaciones de Real y Porto y se encamina a salvar las primeras estribaciones de la sierra Encina de la Lastra que separa Galicia de León, pasando a unos 50 m. al N del cementerio de Robledo en cuyas cercanías se cumple la milla 155 desde *Bracara* y que es donde está situada la mansión de *Gemestario*.

Desde que atravesó el Entoma aparece como un camino de buen firme que aprovecha en su infraestructura los materiales que le proporciona la loma por donde pasa, cantos rodados y "xabre". Su anchura es uniforme (6,50 m) y su perfil en longitud es totalmente horizontal, salvo en la ascensión desde el río a la loma. Este tramo se conoce como "Calzada Romana".

TRAMO GEMESTARIO - VERTIENTE LEONESA DE LA SIERRA ENCINA DE LA LASTRA

Desde la mansión comienza su ascensión a las primeras estribaciones de la sierra Encina de la Lastra, coincidiendo casi con exactitud con la curva de nivel de los 680 m. Salva un pequeño arroyo que baja a desembocar al río Entoma, vadeándolo, y durante unos 400 m. toma rumbo S, para mejor acomodarse a la morfología del terreno, a continuación vuelve a tomar su primitivo rumbo NW para coincidir con la curva de nivel de los 700 m. Discurre siempre a un nivel más alto que la carretera del Barco a Villafranca hasta que sale al km. 4,6 de la citada

carretera y coincidiendo con ella toma dirección N y salva la sierra por "Peña Tallada" a una altura de 880 m. Pasada la sierra comienza el descenso por la vertiente leonesa, pasando por Sto. Tirso, Cabarcos y Portela de Aguiar, siguiendo la ladera izquierda del arroyo Val de Injertos.

En todo este recorrido desde la mansión de *Gemestario* hasta que sale a la carretera es conocida con el nombre de "Calzada Romana" y con este mismo nombre figura en las hojas del mapa Topográfico E:1.50.000 (n.º 157 y 190). Se puede seguir con facilidad la trinchera abierta en la roca pizarrosa. La anchura de esta explanada oscila entre 6,20 y 13 m. En algunos lugares la vía tuvo necesidad de construir un muro de contención en el bordillo izquierdo, hecho a base de losas de pizarra perfectamente ensambladas. Su altura es de 0,80 m. La trinchera excavada en la roca alcanza alturas de más de 5 m., que en Peña Tallada, suponemos sería mayor, pero se halla desfigurada por las obras de la carretera. La vía no tuvo necesidad de realizar grandes obras de pavimentación ya que la roca pizarrosa natural le sirvió para estos fines. Esta particularidad lo pudimos comprobar en los lugares donde la roca fue arada y también en las marcas de rodada que llegan a alcanzar hasta 0,30 m. de profundidad.

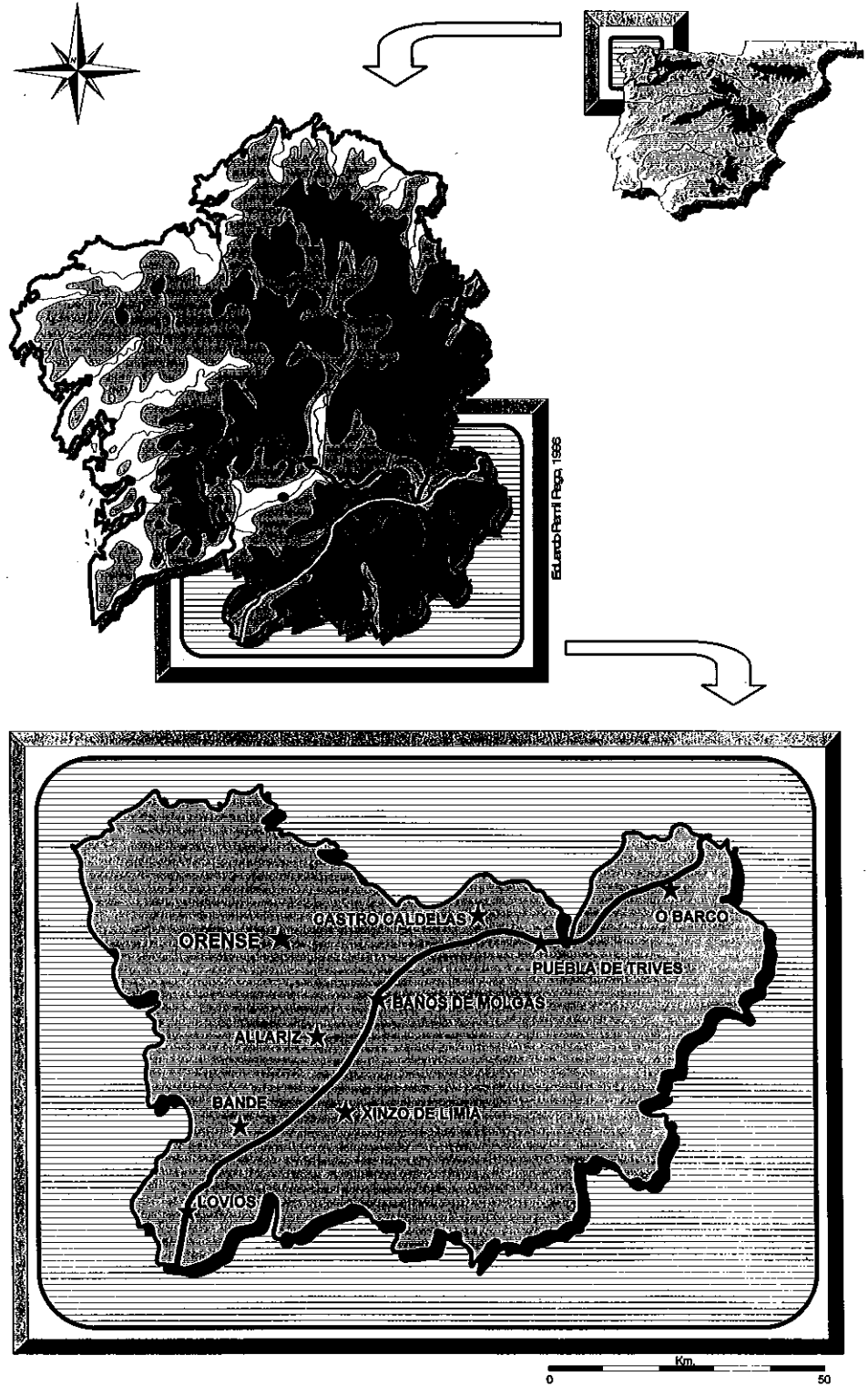
Este es el trazado que proponemos para la vía 18 en Galicia. Se trata de un seguimiento a "pie", sobre el terreno, viendo los pros y contras de su trazado, realizado hace veinte años. Desgraciadamente tramos que vimos en buen estado de conservación, actualmente fueron arrasados en aras de un progreso mal entendido. Pensamos que el estudio de vías romanas y en general de caminos antiguos, es uno de los temas más urgentes del campo de la investigación arqueológica, puesto que día a día estamos perdiendo todo vestigio de camino antiguo, ya que está desapareciendo todo indicio de trazado y de restos y se va perdiendo la tradición oral de sus lugares de paso.

Índice de Abreviaturas

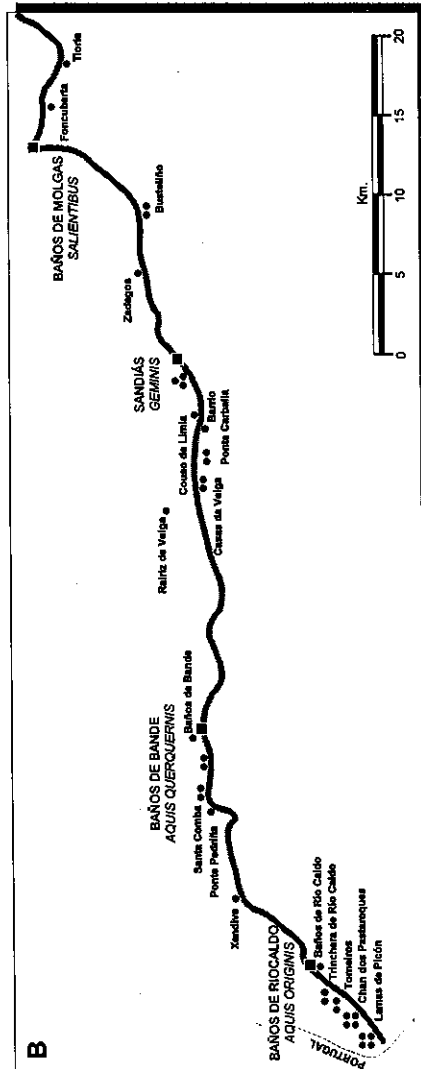
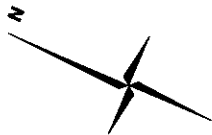
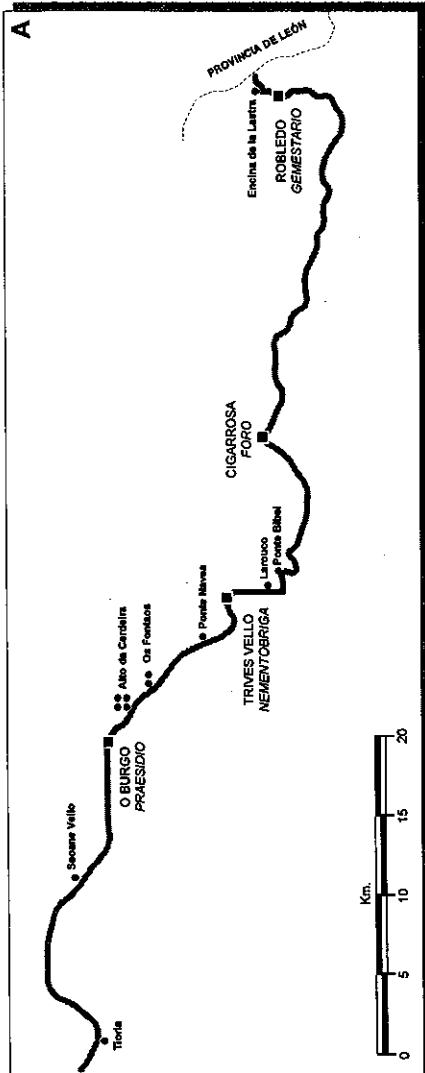
- ASEG*: Archivos do Seminario de Estudos Galegos.
Bol. Aur.: Boletín Auriense.
BCMO: Boletín de la Comisión de Monumentos de Orense.
BMAO: Boletín del Museo Arqueológico de Orense.
BRAH: Boletín de la Real Academia de la Historia.
BSAA: Boletín del Seminario de Arte y Arqueología de Valladolid.
CEG: Cuadernos de Estudios Gallegos.
IRG: Inscripciones Romanas de Galicia.

Nuestro agradecimiento a Eduardo Ramil, del Museo de Prehistoria e Arqueoloxía de Vilalba (Lugo), por la readaptación de las figuras para este trabajo.

Est. I



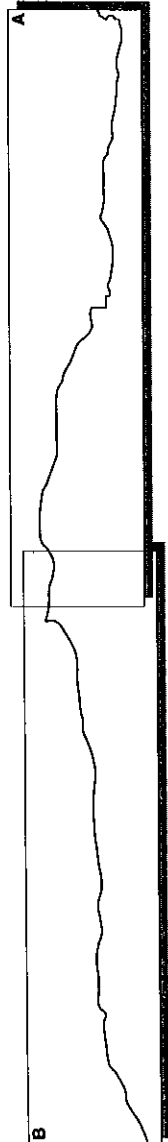
Trazado de la vía 18 en la provincia de Ourense.

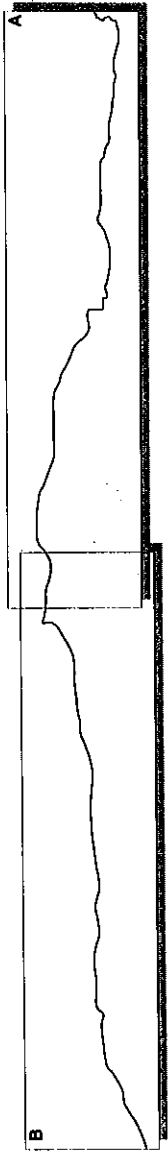
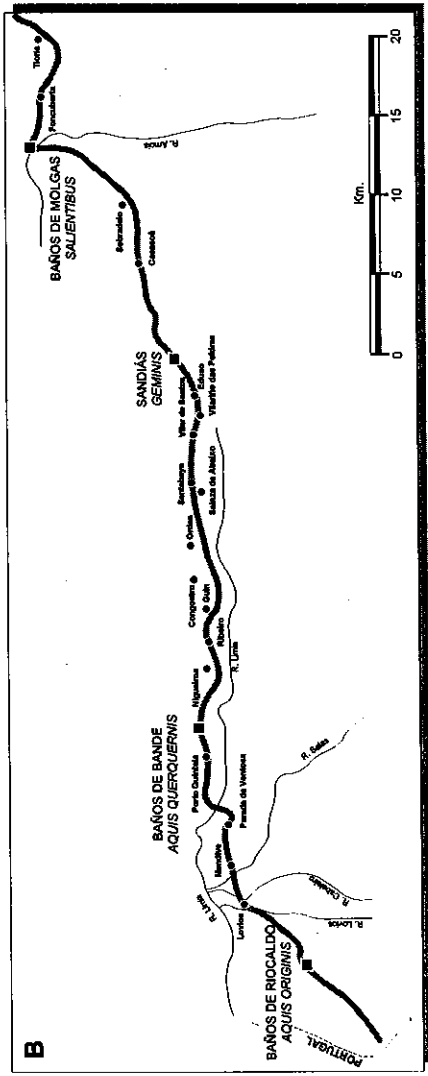
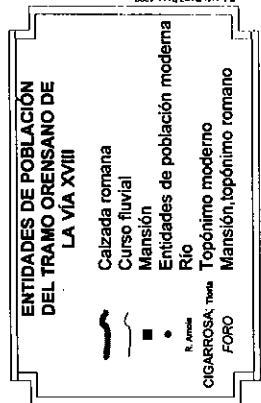
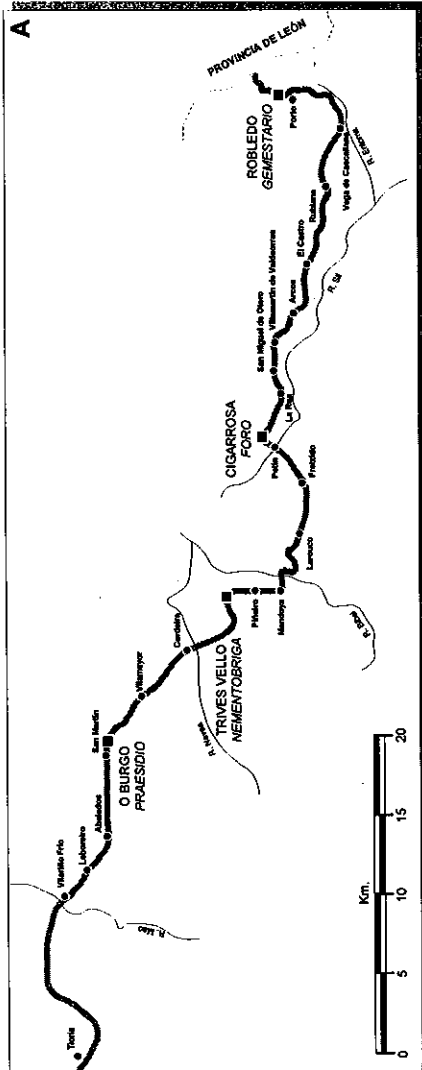


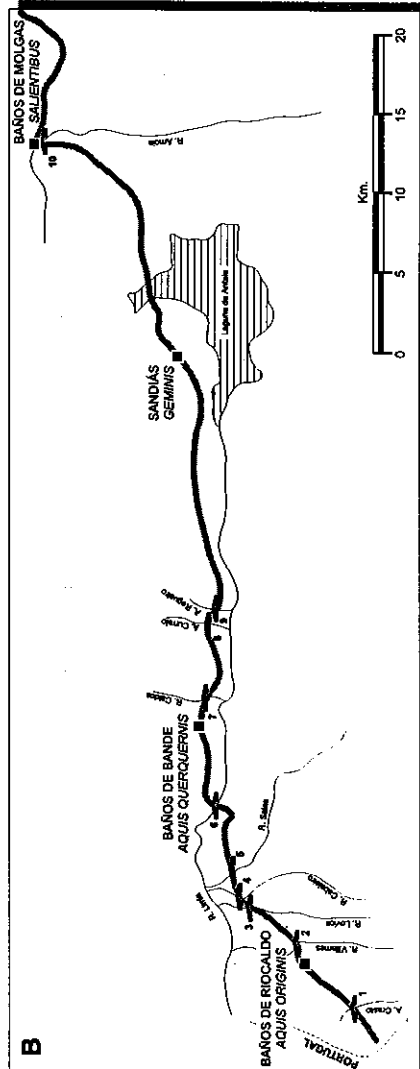
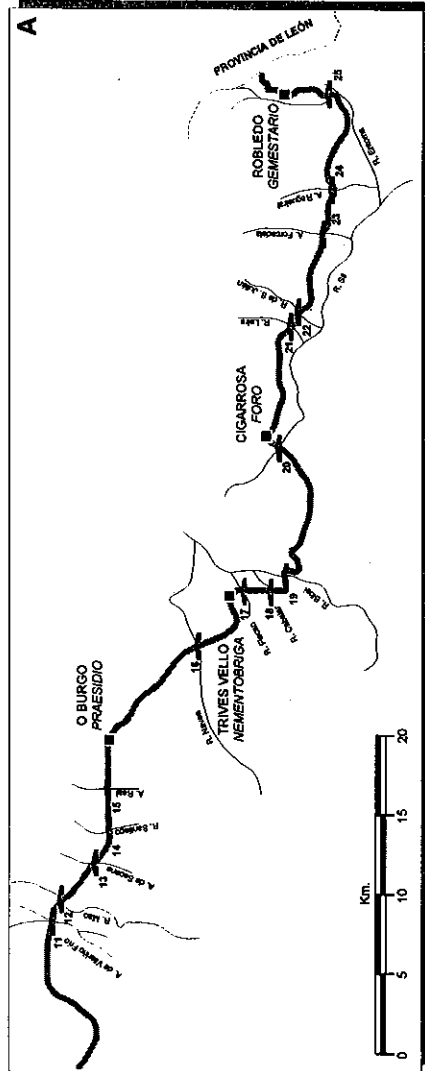
MILIARIOS DEL TRAMO ORENSANO DE LA VÍA XVIII

- Calzada romana
- Un miliario
- Dos miliarios
- Tres miliarios
- Más de tres miliarios
- Mansión, topónimo moderno
- Mansión, topónimo romano
- CIGARROSA
- FORO

Edardo Franco Rago, 1986





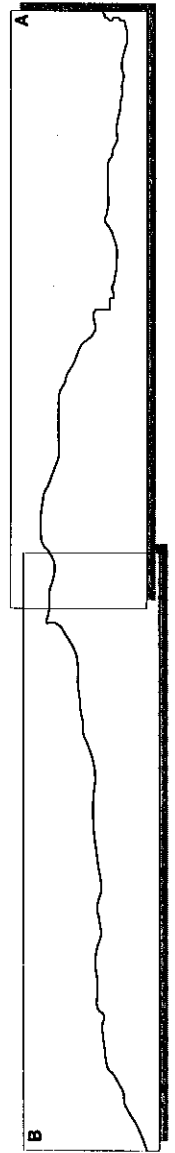


PUENTES ANTIGUOS DEL TRAMO ORENSANO DE LA VIA XVIII

Calzada romana
 Curso fluvial
 Mansión
 Puentes antiguo
 Río o Arroyo
 Mansión, topónimo moderno
 CIGARROSA
 FORO

R. Arroyo, A. Real
 CIGARROSA
 FORO

Escala Real, 1898





1 - Trazado de la vía 18 en las trincheras de Riocaldo.



2 - Detalle del pavimento en las trincheras de Riocaldo.

Est. VII



1 - Detalle del pavimento en las trincheras de Riocaldo.



2 - La vía en las cercanías de Parada de Ventosa.

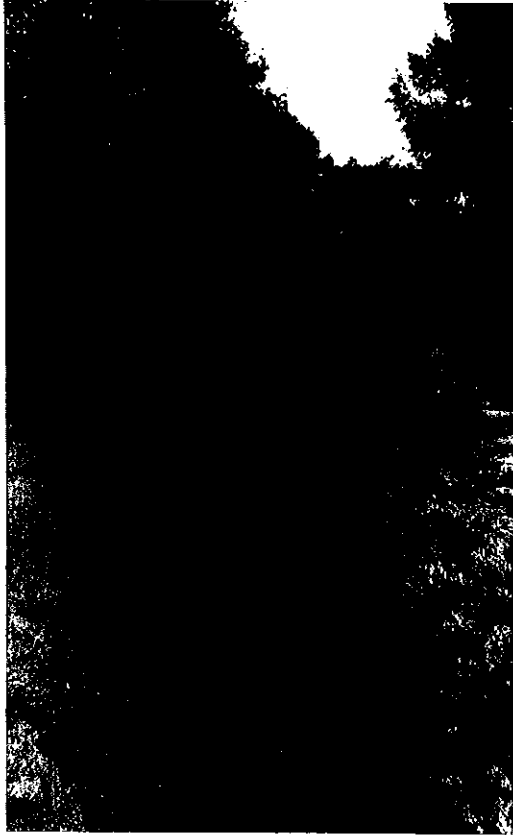


1 -- Explanada de la vía en las cercanías de Guin.



2 -- La vía a su paso por Sandiás.

Est. IX



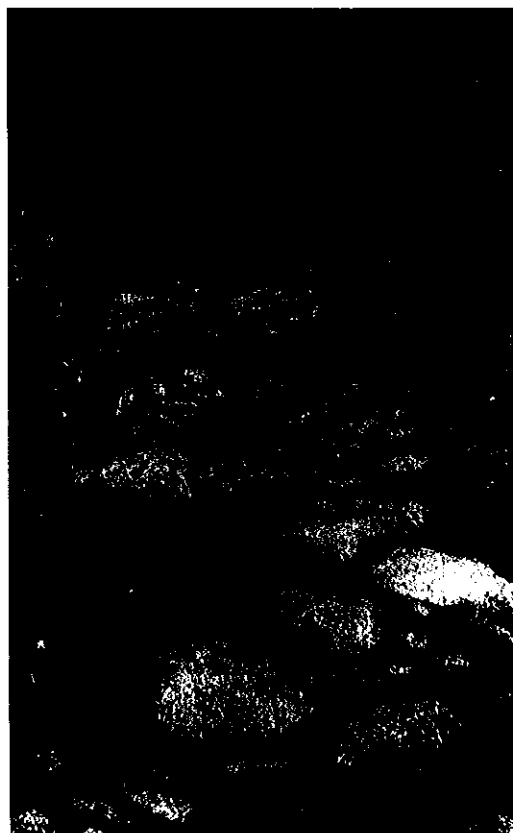
1 - La vía en las cercanías de Abeledos.



2 - La vía a la entrada de o Burgo.

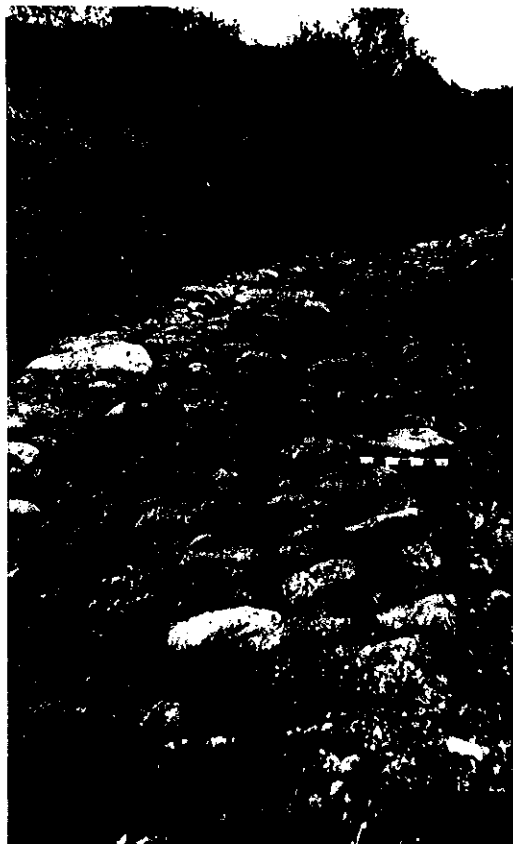


1 - Bordillo izquierdo de la vía en las cercanías de Vilamayor.

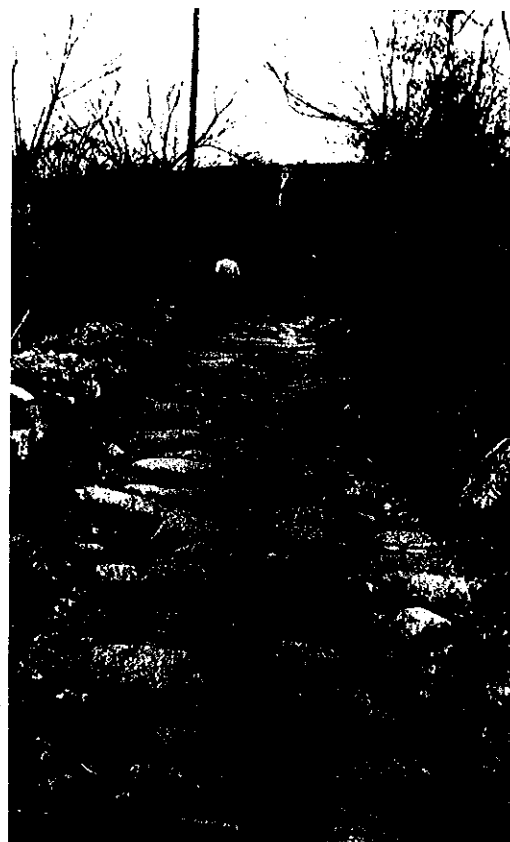


2 - La vía en la subida de Ponte Navea.

Est. XI



1 - La vía en las cercanías de Piñeiro.



2 - La vía a la entrada de Ponte Cabalar.



1 - Los Codos del Larouco y el Puente Ribei.



2 - Detalle del pavimento en los Codos del Larouco.

Est. XIII



1 - La trinchera de la vía en las cercanías de Freixido.



2 - Trazado de la vía en la sierra encima de la Lastra.



1 - Marcas de rodada de la vía en la sierra encima de la Lastra.