

CA cadernos de arqueologia

Actas do Colóquio "A REDE VIÁRIA DA CALLAECIA"

Homenagem a Martins Capella

Vida e obra de Martins Capella (Breve discurso a propósito da comemoração do centenário da 1.ª edição dos Miliários)
José Viriato CAPELA

As Civitates do Norte de Portugal
Jorge ALARCÃO

La route, image et instrument du pouvoir impérial dans le nord-ouest ibérique
Alain TRANOY

Miliários da Geira: informação e propaganda
José d'ENCARNAÇÃO

El trazado de la Vía 18 del Itinerario de Antonino en Galicia
José Manuel CAAMAÑO GESTO

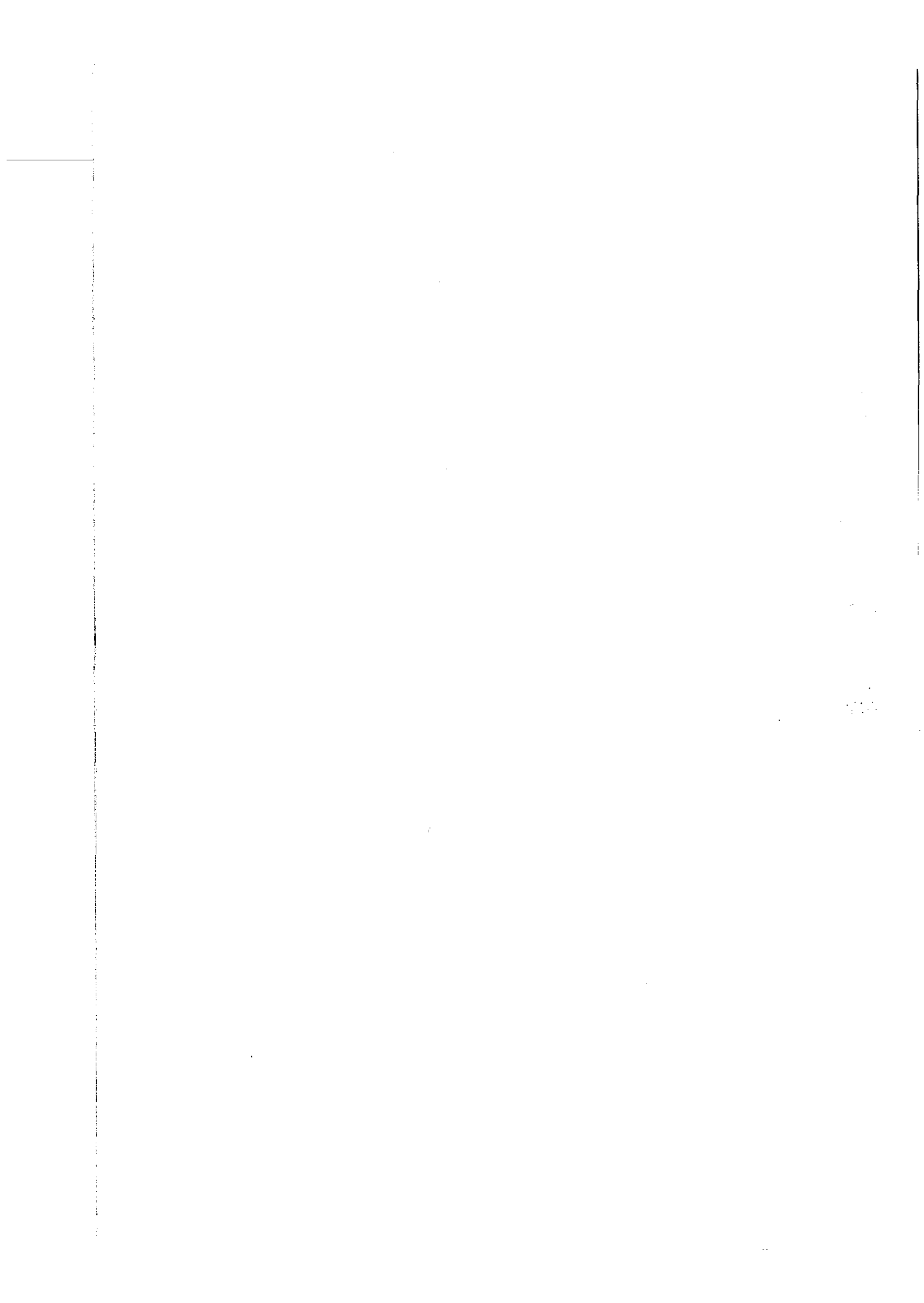
Mansionses y mutationes en la Via Nova (XVIII del Itinerario de Antonino)
Antonio RODRIGUEZ COLMENERO

Estudo de um troço da via XVIII do Itinerário de Antonino na Serra do Gerês (a Geira Romana)
Francisco de Sande LEMOS
António Martinho BAPTISTA



1995/96

12·13



CA cadernos de arqueologia

Série II

Volumes 12/13

1995/96



Museu D. Diogo de Sousa



Unidade de Arqueologia da Universidade do Minho

BRAGA

PORTUGAL

DIRECÇÃO: Maria Manuela Martins e Isabel Silva

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO: A.C. Litografia – Braga

Tiragem: 700 exemplares

Volume subsidiado pela Unidade de Arqueologia da Universidade do Minho e pelo Governo Civil de Braga

Solicita-se permuta. On prie l'échange. Exchange wanted.

ISBN 0870-6425

Depósito Legal n° 64046/93

Actas do Colóquio
“A REDE VIÁRIA DA *CALLAECIA*”

Homenagem a Martins Capella



Sumário

- Editorial	9
- Nota Introdutória	11
- Colóquio "A Rede Viária da Callaecia" Programa	13

Comunicações

- <i>Vida e obra de Martins Capella (Breve discurso a propósito da comemoração do centenário da 1.ª edição dos Milliários)</i>	17
José Viriato CAPELA	
- <i>As Civitates do Norte de Portugal</i>	25
Jorge ALARCÃO	
- <i>La route, image et instrument du pouvoir impérial dans le nord-ouest ibérique</i>	31
Alain TRANOY	
- <i>Miliários da Geira: informação e propaganda</i>	39
José d'ENCARNAÇÃO	
- <i>El trazado de la Vía 18 del Itinerario de Antonino en Galicia</i>	45
José Manuel CAAMAÑO GESTO	
- <i>Mansiones y mutaciones en la Via Nova (XVIII del Itinerario de Antonino)</i>	89
Antonio RODRIGUEZ COLMENERO	
- <i>Estudo de um troço da via XVIII do Itinerário de Antonino na Serra do Gerês (a Geira Romana)</i>	113
Francisco de Sande LEMOS e António Martinho BAPTISTA	
- Colóquio "A Rede Viária da Callaecia" Conclusões	135

Editorial

O colóquio "A Rede Viária da *Callaecia*", promovido pelo Parque Nacional da Peneda-Gerês, pela Unidade de Arqueologia da Universidade do Minho e pelo Instituto de Arqueologia da Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra e que teve lugar em Novembro de 1995 em Braga e Terras do Bouro, pretendendo contribuir para o estudo da rede viária romana do Noroeste peninsular, representou, também, o corolário natural dos trabalhos arqueológicos desenvolvidos, ao longo de vários anos, no troço da Geira Romana que atravessa a área do Parque Nacional da Peneda-Gerês.

Não tendo sido possível dar à estampa as actas do referido Colóquio, nem em tempo oportuno, nem de forma autónoma, pelas razões que os próprios organizadores referem na Nota Introdutória, é com grande satisfação que a direcção da Revista "Cadernos de Arqueologia" inclui as referidas actas num volume monográfico desta publicação periódica, apoiado financeiramente pela Universidade do Minho, através do Conselho Cultural e pelo Governo Civil de Braga.

Pensamos, assim, fazer justiça aos trabalhos realizados na Geira Romana, às instituições que apoiaram esses trabalhos, aos promotores e participantes do Colóquio, bem como a todos aqueles que têm lutado pela preservação, estudo e valorização de uma das vias melhor conservadas do Império Romano e que é um *ex-libris* do património arqueológico português.

A Direcção

Nota Introdutória

Em Novembro de 1995, o Parque Nacional da Peneda-Gerês, a Unidade de Arqueologia da Universidade do Minho e o Instituto de Arqueologia da Universidade de Coimbra organizavam conjuntamente, em Braga e Terras de Bouro, o colóquio "A Rede Viária da *Callaecia*", procurando desta forma contribuir para o estudo da rede viária romana do Noroeste.

Este colóquio era também uma sequência natural dos trabalhos arqueológicos realizados nos últimos anos na Geira Romana, em especial no seu passo pela serra do Gerês, um projecto a que o PNPG e a UAUM sempre deram particular atenção. O Parque Nacional, porque conserva no seu interior talvez o mais monumental troço desta via, até pelo enquadramento paisagístico que lhe é dado pela Mata Nacional de Albergaria entre as milhas XXX e XXXIV, e a Universidade do Minho, pelo apoio científico que desde os anos 70 concedeu ao estudo e valorização da Geira, sentiam-se particularmente responsáveis pelo arranque e organização desta iniciativa a que, em boa hora, se agregou o Instituto de Arqueologia da Universidade de Coimbra.

Embora deva constituir uma obrigação programática de qualquer direcção do Parque Nacional zelar, conservar, valorizar e promover o estudo do património histórico-arqueológico que se confina no seu território de jurisdição, não será, por isso, menos importante, deixarmos aqui o nosso reconhecimento aos antigos Directores do PNPG que mais impulsionaram estes trabalhos, muito especialmente ao Eng. José Moreira da Silva, primeiro promotor deste projecto nos já brumosos idos de 70, e ao Eng. Tito Costa, este em especial pelo seu encarniçado empenhamento na prossecução desta aliciante tarefa de pesquisa arqueológica e na sua insistente tentativa de fazê-la prolongar para o lado de lá da Portela do Homem, irmanando no mesmo projecto a vizinha Galiza e relançando, desta forma, o estudo da bem conservada e admirável via XVIII.

Foi ainda na sequência desta linha de rumo e dando continuidade ao esforço arqueológico já realizado, mas também procurando efectivar uma das conclusões deste colóquio, que o PNPG e a UM procuraram congregar as forças vivas regionais (de um e outro lado da fronteira), no sentido de se apresentar à UNESCO a candidatura da Geira Romana a Património da Humanidade. Quem conhece a Geira saberá que esta classificação se justifica, quer pela importância e monumentalidade dos seus restos arqueológicos, quer pela aliança notável entre as construções dos homens e a ambiência geresiana que a envolve.

Mas, se as perspectivas começaram por ser aliciantes, como o demonstraram as várias reuniões havidas entre os arqueólogos e os gestores e autarcas de Portugal e da Galiza (com a notória e expressiva excepção do autarca de Terras de Bouro), as vicissitudes políticas não permitiram que este projecto tenha prosseguido no rumo então traçado. Queremos acreditar que se vive agora uma pausa neste processo e não o seu término abrupto.

Outra das proposições deste Colóquio, cujas comunicações se recolhem nestas Actas, foi o compromisso do PNPG em fazê-las publicar o mais rapidamente possível, tão logo os seus

autores nos remetessem os textos das mesmas. Havia, por outro lado, também sido assumido o compromisso da sua publicação surgir na então recentemente lançada série monográfica “Juríz - Xurés”, tudo isto integrando o programa das comemorações dos 25 Anos da Criação do PNPG. Nada disto foi possível por uma assumida alteração das proposituras do PNPG e, passados dois anos, resta-nos agradecer à série dos “Cadernos de Arqueologia” da UM ter-nos cedido o seu espaço e aceitado publicar este volume de Actas, resto de um tempo e memória de uma situação.

A importância da Geira Romana – dois milénios de actualidade –, que desde Argote vem sendo citada na bibliografia arqueológica, é por todos reconhecida. No entanto, a sua paradigmática localização, a cavalo entre Portugal e Galiza, atravessando uma das Reservas Naturais do PNPG e com o seu tramo principal no concelho de Terras de Bouro, tudo isto, que em finais do nosso século seriam condições quase perfeitas para o seu estudo e valorização, surgem, ao invés, como obstáculos a tal desiderato.

Que as palavras resguardem e a memória reivindique o tempo longo na curta vida dos homens.

António Martinho Baptista
Francisco de Sande Lemos
José d'Encarnação

Colóquio "A REDE VIÁRIA DA CALLAECIA"

17 e 18 de Novembro de 1995

Como se sabe, comemora-se no corrente ano o Centenário da edição da obra de Martins Capella sobre os Miliários do convento de *Bracara Augusta*.

Para assinalar a efeméride, o Parque Nacional da Peneda-Gerês e o Parque Natural de Baixa Limia-Serra do Xurés, em conjunto com a Câmara Municipal de Terras de Bouro e a Universidade do Minho, e ainda com o apoio da Universidade de Coimbra, vão promover um colóquio sobre a rede viária da *Callaecia*, nos dias 17 e 18 do próximo mês de Novembro.

O colóquio decorrerá em Braga e Terras de Bouro. As comunicações serão agrupadas em sessões temáticas, conforme o programa abaixo indicado.

Está prevista uma visita a diversos pontos da Geira – nome popular da via XVIII do Itinerário de Antonino no seu percurso pela serra do Gerês – onde, nos últimos anos, se realizaram trabalhos arqueológicos de vulto entre as milhas XXVIII e XXXIV (estudo das pontes; sondagens em determinados troços da via, para análise dos processos de pavimentação; escavação de uma *mutatio* na milha XXX; registo de cerca de 80 miliários do Alto e Baixo Império; e limpeza do traçado da via numa extensão de várias milhas).

PROGRAMA

DIA 17

10.00 HORAS: Sessão de abertura na Universidade do Minho (*Campus* de Gualtar).
Intervenções do Director do PNPG e do Presidente da Câmara Municipal de Terras de Bouro

11.00 HORAS: *Evocação da vida e da obra de Martins Capella*
Prof. Doutor Viriato Capela

11.30 HORAS: Inauguração de uma exposição bibliográfica sobre a Geira

1ª SESSÃO

14.30 HORAS: *Populi da Callaecia: sua localização no território português*
Prof. Doutor Jorge Alarcão (Universidade de Coimbra)

La Route, image et instrument du pouvoir impérial dans le nord-ouest ibérique
Prof. Doutor Alain Tranoy (Universidade de Poitiers)

Miliários da Geira: Informação e Propaganda.
Prof. Doutor José d'Encarnação (Universidade de Coimbra)

Debate sobre as comunicações apresentadas.

16.30 HORAS: Intervalo

L' Armée Romaine et les Routes du NO au Haut-Empire

Prof. Doutor Patrick Le Roux (Centre National de La Recherche Scientifique)

Vias Romanas e Tecnologia na Civitas de Viseu

Prof. Doutor João Luís da Inês Vaz

Análise da fotografia aérea aplicada ao estudo do traçado da rede viária romana.

Dr. Vasco Mantas (Universidade de Coimbra)

Debate sobre as comunicações apresentadas

DIA 18

2ª SESSÃO

10.00 HORAS: *O traçado da via XVIII na Galiza*

Prof. Doutor Caamaño Gesto (Universidade de Santiago de Compostela)

A Via XVIII no conjunto da rede viária relacionada com Bracara Augusta

Doutor Francisco Sande Lemos (Universidade do Minho)

Mansiones da Via Nova

Prof. Doutor Rodríguez Colmenero (Universidade de Santiago de Compostela)

O contexto paleo-ambiental da Serra do Gerês na época romana

Prof. Doutor José Meireles (Universidade do Minho)

Estudos arqueológicos realizados entre as milhas XXIX e XXXIV da Geira (via XVIII)

Drs. Francisco Sande Lemos (Universidade do Minho) e

António Martinho Baptista (Parque Nacional da Peneda-Gerês)

Debate sobre as comunicações apresentadas

13.30 HORAS: Almoço

15.00 HORAS: Visita à Geira: Milha XXIX; *mutatio* da milha XXX; conjuntos de miliários do Bico da Geira e de Albergaria; antiga pedreira romana; ponte de S. Miguel; Portela do Homem

18.30 HORAS: Apresentação de conclusões e sessão de encerramento na Câmara Municipal de Terras de Bouro

Nota: Por razões de ordem profissional, devidamente justificadas com antecedência, não puderam estar presentes no colóquio os Doutores Patrick Le Roux, João Luís da Inês Vaz e José Meiteles. O Dr. Vasco Mantas participou no colóquio mas não enviou a sua comunicação.

COMUNICAÇÕES

Vida e obra de Martins Capella (Breve discurso a propósito da comemoração do centenário da 1.^a edição dos *Milliários*)

José Viriato CAPELA*

É com muito gosto que me associo à comemoração do centenário da edição dos *Milliários do Conventus Bracaraugustanus* de M. Capella, dados à estampa no final de 1895¹.

É de felicitar a iniciativa da Unidade de Arqueologia da Universidade do Minho que, de um modo tão apropriado, resolveu comemorar a efeméride, reunindo especialistas universitários num colóquio para debater *A Rede Viária da Callaecia*.

Pedem-me uma evocação do Autor da obra para o início dos trabalhos. Tal solicitude, que muito nos honra, decorre certamente do facto de em estreita colaboração com a Câmara Municipal de Terras de Bouro, termos participado na reedição e breves apresentações de obras e escritos de M. Capella, designadamente na reedição fac-simile, em 1987, dos *Milliários*² e procedido à recolha, organização e publicação de alguns dos seus mais importantes *Escritos Dispersos*, em 1992, na evocação do 150.^o aniversário do seu nascimento, que em conjunto a Câmara Municipal de Terras de Bouro e a paróquia de Carvalheira, sua terra natal, resolveram promover.

Outros melhor informados que eu, poderiam fazer esta evocação. E lembraria, de entre os seus biógrafos e estudiosos ainda vivos: o cónego bracarense A. Luís Vaz³, que no 1.^o centenário do nascimento de M. Capella, em 1942, fez uma interessante “crítica” da vida e obra de M. Capella, e que foi depois de Júlio de Lemos⁴, o primeiro grande estudioso e divulgador do Autor; o Professor Doutor J. M. da Cruz Pontes, bracarense, professor da Universidade de Coimbra que nos círculos académicos e universitários vem estudando o seu pensamento filosófico em diversas publicações autónomas e artigos e, ultimamente, participou na edição dos seus *Escritos Dispersos*, com uma excelente síntese intitulada “Martins Capella. O escritor, arqueólogo e professor de filosofia”⁵. E também Monsenhor Adelino Afonso Salgado,

* Universidade do Minho.

¹ Na edição de Tip. Artur José de Sousa & Irmão, Porto, 1895.

² M. Capella – *Milliários...* Introdução à 2.^a edição por José V. Capela, pp. XXVIII-XXXI. Correspondência de M. Capella com A. Bellino.

³ A. Luís Vaz – *Mestre e Precursor* (Crítica da vida e obra do P. Martins Capella, no 1.^o centenário do seu nascimento), Lisboa, Edições Gama, 1942.

⁴ Nas páginas do *Diário do Minho* em Março e Abril de 1929.

⁵ Padre Martins Capella – *Escritos Dispersos. Edição Comemorativa do 150.^o Aniversário do seu nascimento*. Câmara Municipal de Terras de Bouro, 1992, pp. XXIX a LXX.

ex-arcipreste de Terras de Bouro que por todos os meios, não só entre o clero do arciprestado e da diocese, mas em todas as oportunidades, vem divulgando os escritos e a obra do Autor, por afinidades próximas e como detentor de algum espólio de M. Capella e nos *Escritos Dispersos*, nos apresenta a sua **Biografia**.

Ao promover esta iniciativa a comunidade científica histórico-arqueológica e epigráfica reflectirá sobre as raízes e os desenvolvimentos da especialidade com um dos seus fundadores modernos. E a Universidade do Minho, a quem os familiares doaram recentemente algum espólio com vista à sua guarda, estudo e divulgação mais alargada – onde a Unidade de Arqueologia se insere – contribuirá para divulgar uma figura marcante da cultura e de ciência da cidade onde se radica e onde M. Capella passou grande parte da sua vida, escreveu as suas obras e exerceu um profíquo magistério.

A obra de M. Capella é seguramente uma das companhias mais agradáveis e serenas, mas também culta e ilustrada, a quantos se pretendem embrenhar nos estudos, por vezes polémicos, violentos e sectários da História da política, e sobretudo da cultura portuguesa dos últimos 50 anos que ligam a Monarquia Constitucional à República de 1910, nas suas coordenadas europeias e portuguesas, mas sobretudo bracarenses⁶.

É uma viagem que rapidamente pretendo evocar, fixando os seus marcos cronológicos essenciais na vida e obra de M. Capella.

A obra científica e a mensagem cultural de Martins Capella tem corrido o risco de não ser entendida no seu conjunto e globalidade: os epigrafistas, os arqueólogos, os historiadores da arte, normalmente vêm relevando estes aspectos; os filósofos e historiadores da filosofia, da cultura e pensamento social relevando estes outros e isto apesar do esforço de alguns biógrafos para divulgar o conjunto e a unidade da sua obra nos diferentes domínios da Ciência e da Cultura, mas também da Política, da Pastoral e Acção Religiosa.

Mas perguntamo-nos se aquela dicotomia acima referida, correspondente às duas maiores abordagens da obra de M. Capella, não corresponderá, em certa medida, a dois momentos e etapas marcantes da sua vida e obra, que assim se insere profundamente nos problemas do seu tempo, como veremos, tal como nos perguntamos que tipo de continuidade e unidade existe entre elas, se de facto se verifica.

É o que tentaremos abordar a partir da análise à obra os *Milliários* onde nos parece claramente associar-se o plano das preocupações e reflexões morais e filosóficas com as mais propriamente técnicas e científicas, isto é, histórico-epigráficas e arqueológicas.

Convém, porém, antes de abordar esta questão, fixar as origens sociais e as matrizes da formação inicial do Autor, ainda que com brevidade, pois que elas condicionam toda a obra futura.

M. Capella, pelas suas origens sociais e por alguma tradição de família, desde cedo, está destinado e é orientado para uma formação eclesiástica. Os estudos eclesiásticos feitos no Seminário em Braga determinam-lhe-iam, desde logo, uma carreira religiosa, na cura paroquial.

⁶ Perspectiva geral em Manuel Augusto Rodrigues – “Problemática religiosa em Portugal no século XIX, no contexto Europeu”, in *O Século XIX em Portugal*, Editorial Presença/Gabinete de Investigações Sociais, Lisboa, 1979, pp. 437-458.

E foi o que logo fez uma vez ordenado presbítero. Mas a actividade docente logo se manifestou como vocação maior da sua função eclesiástica, certamente estimulado pela sua grande curiosidade científica e intelectual e pela dedicação ao estudo. Não são estranhos a esta predisposição os contactos que desde o início mantém e toda a vida manteria com a comunidade jesuítica portuguesa, sobretudo a bracarense.

O essencial da sua vida que mais profundamente se reflecte na sua obra científica e cultural, passa-se pois, no âmbito do ensino, público, eclesiástico e particular, em direcção ao qual, sem reservas nem partes desiguais, se dirige o seu trabalho de investigação e, inclusivé, uma parte significativa da sua intervenção sócio-política, em ambas as esferas. Aliás, do ponto de vista formal, a sua produção tem uma bem marcada feição pedagógico-didáctica, de marcada compleição e raiz escolástica, expressa em geral, no modo de arrumação e ordenamento das matérias, das ordens e planos do pensamento, servidos por um texto discursivo e acessível, avesso a todas as retóricas, presente aliás, também, no desenvolvimento e apresentação do texto dos *Milliários*.

Na 1.ª fase e etapa da produção de M. Capella relevam as preocupações epigráficas e por elas as arqueológicas e históricas.

É a hora do estudo apaixonado das epígrafes, sobretudo as do sistema viário romano, e, em particular, da *Via Nova* (Geira).

Corresponde à fase da sua estadia como pároco em Carvalheira, de 1875 a 1880, como professor no Colégio Particular da Formiga, em Ermesinde, de 1880 a 1885, onde lecciona História, Geografia, Filosofia e, também, Ciências e Física e Química – aquelas três primeiras afins aos seus objectos de investigação e estudo – o que lhe permitiu, primeiro, percorrer os territórios da sua investigação, particularmente a Geira, e depois consultar na B.P.M. do Porto, a produção especializada, antiga e a que ia surgindo sobre aqueles temas de estudo.

Os *Milliários*, expressão e síntese destes interesses, estarão prontos a publicar em 1889 – correspondendo a um período de mais de 20 anos de “gestação” – mas só virão a lume 6 anos mais tarde, em 1895, quando se encontrava já como professor no Liceu de Viana do Castelo, onde ingressara em 1888.

Conhecemos de perto alguns dos condicionamentos “intelectuais” de preparação e edição dos *Milliários*, em particular a influência de M. Sarmento no incentivo, ajudas bibliográficas, estabelecimento de contactos e as de A. Bellino na ajuda próxima à edição da obra⁷.

E é conhecida, também, a excelente aceitação da obra, pelos especialistas, maiores e menores, na época. Por ela, de facto, M. Capella, entra pela porta grande nas comunidades científicas especializadas, nacionais e internacionais, e ganha uma grande autoridade no difícil meio arqueológico bracarense, que decorre também, seguramente, da sua autoridade moral. Nesse sentido, em 1897, será indicado para presidir ao Museu Arqueológico das Carvalheiras, que a Câmara de Braga quer instalar, tendo-se nele proposto congregar e reunir os diferentes partidos e personalidades bracarenses, ainda que sem êxito. Era, aliás, uma proposta, a necessidade de um museu para Braga, que ele fixara nos *Milliários*, em 1895.

A epigrafia, a arqueologia, a arte romana tomar-lhe-ão, aliás, já todos os sentidos e atenções na viagem que em 1877 faz a Roma – cuja descrição está repleta de transcrições e descrições

⁷ M. Capella – *Milliários...* int. 2.ª ed., L XVIII a XIX.

– e acabará por acentuar mais ainda a febre e doença epigráfica, histórica e arqueológica, dando forte alento às investigações e recolhas.

Os especialistas fixarão hoje melhor o significado e alcance da obra epigráfica de M. Capella, na já longa evolução destes estudos e a sua relação com a Arqueologia e a História.

Mas parece que está assente o papel pioneiro de M. Capella na renovação e inauguração da crítica epigráfica, com os meios que ele melhor conhecia e tinha à mão: o método histórico-comparativo e os seus largos e profundos conhecimentos do latim.

E se a inauguração da crítica epigráfica – ao lado do aparecimento e dos contributos da paleo-etnologia, do estudo sistemático da cultura castreja – é um dos principais vectores dos progressos e da abertura de uma nova fase, pós 1849 (Soc. de Arqueologia Lusitana) à arqueologia – como defende J. Leite de Vasconcelos, em 1890, num opúsculo em memória do arqueólogo Borges de Figueiredo⁸, que aliás M. Capella conhece e cita – então ele, certamente, será integrado no grupo dos maiores e mais autorizados renovadores da História e Arqueologia portuguesa da romanização.

Depois da publicação dos *Milliários*, da sua participação, contemporânea, nos esforços da criação de um museu epigráfico para Braga, tornam-se esparsas outras diligências na matéria⁹.

Mas seguramente de antes vem a grande mudança da suas preocupações e cuidados, que agora se viram para os estudos dos filósofos e, à medida que nos aproximamos do fim do século e do regime, para a reflexão (e polémica) político-social; certamente desde 1885, altura em que deixa Ermesinde, se instala em Braga e aí lecciona Filosofia, certamente Tomista, no Colégio do Espírito Santo.

A partir de então M. Capella integrar-se-á e empenhar-se-á, de pleno, no movimento de restauração e renascimento da filosofia tomista, cuja divulgação em Portugal se verifica desde 1869/70, com o grande centro de difusão em Coimbra e os agentes mais conhecidos, Ferreira Deusdado, Manuel Fernandes Santana, Silva Ramos e José Maria Rodrigues. Neste movimento, “inconfundivelmente”, o integra o professor Joaquim de Carvalho, em carta de agradecimento da oferta dos trabalhos a *Oportunidade da filosofia tomista, a Substância e os acidentes, a Noção sumariíssima dos princípios de ética*, e também os *Traços histórico-críticos da Filosofia em Portugal*, bem como a *Oração de sapientia*, que M. Capella lhe enviara em 1920¹⁰, textos que ao lado de outros marcantes do seu pensamento filosófico reunimos no volume *Escritos Dispersos*, já citado e que foram muitos deles publicados na imprensa católica da época. Nesta fase a sua vida decorre entre Viana e Braga: professor do Liceu de Viana de 1888 a 1896; depois, até ao *terminus* da sua carreira, no Liceu de Braga e no Seminário, onde leccionará a cadeira de Filosofia de S. Tomás, então criada pela portaria do Ministro da Justiça e anexa ao 1.º ano do curso Teológico.

A partir de 1888, com toda a força e vigor, as suas preocupações vão todas no sentido da promoção do conhecimento e do ensino da Filosofia Tomista em Braga e nos Seminários em

⁸ Leite de Vasconcelos – *Borges de Figueiredo e a Archeologia Portuguesa*, Lisboa, 1890.

⁹ Em 1907 virá em defesa da Igreja dos Remédios sobre ela publicando uma pequena brochura. *Em lembrança da extinta Igreja dos Remédios de Braga*, Braga, 1911, é uma pequena introdução ao manual do Padre Manuel d’Aguiar Barreiros – *Elementos d’Archeologia e Bellas Artes*, Braga, Empresa Henriquina, 1917.

¹⁰ Carta publicada em *Escritos Dispersos*.

geral: publica textos doutrinários e históricos sobre a matéria, multiplica-se em conferências de divulgação¹¹, equipa as bibliotecas com bibliografia afim, e pretende reorganizar os Estudos nos Seminários – para o que faz em 1900 uma longa viagem pelos seminários europeus – fixando os manuais mais aconselhados bem como a pedagogia e a didáctica com a prática escolástica das Sabatinas.

À medida que se avança para o fim do século e sobem de tom as polémicas filosóficas, doutrinárias e sócio-culturais entre os valores tradicionais monárquico-católicos e a nova ordem social e republicana, M. Capella não deixa também de intervir pelo seu lado, sobretudo na imprensa católica, com textos virados à defesa do Cristianismo e sua ordem política e social nos domínios e matérias mais fortemente atacadas pela imprensa e círculos políticos laicos e republicanos mais anti-ecclesiásticos: em defesa da Igreja, da Companhia de Jesus, dos Seminários, do clero e do estado religioso, da educação, ensino e escola católica, enfim dos valores e moral cristã, onde a doutrina e a filosofia de S. Tomás deverão ganhar, em sua perspectiva, plena actualidade e aplicação.

Desde 1900 está em marcha uma nova etapa na vida de M. Capella que se afirmará depois de 1910 com a vitória do Regime Republicano e que significará o regresso definitivo à terra – que verdadeiramente começara a abandonar quando com 10 anos de idade saíra para estudar latim na freguesia vizinha de Covide, do mesmo concelho de Terras de Bouro – encerrando o já longo ciclo de investigação e de estudo, do ensino e da intervenção político-social.

Começará em 1902 a construção do Monumento a Bom Jesus da Mós; em 1903 deixa o Liceu e pretende abandonar o Seminário, por questões de saúde e para dar lugar aos novos, refere. Tem nesta altura 62 anos. Abandonará, porém, o Seminário, definitivamente, em 1912 “não pelo estado feio das coisas, como por sentir as forças decair”, anotará no seu **Diário**. A sua actividade continua voltada para a escrita. Agora a calma da vida da aldeia – até que a saúde lhe permita (até 1919) – dá lugar à prosa literária, de sabor autobiográfico, escrevendo reminiscências da juventude, descrições da terra natal, cenas de vida campestre e aldeã, balanços de vidas dos que se foram e vão finando, incluindo a sua, que se extinguirá em 1925 e cujo **Diário** começara a escrever.

A análise da produção bibliográfica de M. Capella parece, pois, claramente dividida em dois grandes conjuntos (ou 3 se nele fizermos intervir a fase pós 1910) que corresponde a 2 momentos da sua vida: a 1.ª fase, da epigrafia, da arqueologia e da história, mais virada para o estudo das antiguidades romanas; a 2.ª fase filosófico-social, virada para a tarefa da renovação espiritual e social pelo renascimento da filosofia de S. Tomás, adentro do movimento europeu pós 1878¹².

Mas uma questão é de pôr: mudaram-se assim tão radicalmente os seus interesses e preocupações culturais entre a 1.ª fase e a 2.ª fase? Não existe continuidade alguma entre o plano do estudo e da descrição da cultura material do império romano e suas estruturas de dominação e cultura espiritual na síntese tomasina da Cristandade mediéfica que estuda naquela 2.ª etapa?

¹¹ Os textos essenciais foram publicados nos *Escritos Dispersos*, o. c., pontos 3 e 4, pelo que se torna desnecessário dar aqui deles uma listagem.

¹² Manuel Augusto Rodrigues – “Problemática religiosa em Portugal”, art. cit., p. 452.

Pensamos que sim e essa continuidade constituiu mesmo aliás, o tema essencial de os *Milliários*, como pretendemos salientar. Com efeito se atentarmos bem na estrutura e desenvolvimento desta obra, o estudo das epígrafes, serve essencialmente o estudo do apogeu e crise do Império Romano e no seu desenvolvimento, o da implantação da nova cultura e civilização cristã. O texto e a descrição dirige-se quase finalisticamente a este último e às vezes parece o principal objectivo de estudo, a saber, as condições, as bases, as matrizes do aparecimento de uma nova Sociedade, uma nova Cultura, o novo Império Cristão sobre as ruínas do Império e Cultura Pagã. Por isso o texto é percorrido por largas e demoradas descrições sobre a progressiva e lenta decadência da civilização romana e sua absorção e substituição pela civilização cristã.

A própria evolução caligráfica das epígrafes traz, segundo ele, as marcas dessa decadência, quando compara a elegância, o aprumo dos traços, a disposição das palavras e a pontuação, das fases iniciais do apogeu do Império com o mau desenho gráfico da etapa final. E depois no capítulo III sobre os **Traços histórico-biográficos e respectivos epígrafes militares**, o texto histórico que antecede a descrição das epígrafes vai, em regra, desenvolvido em dois registos: um primeiro que descreve, imperador a imperador, as diferentes fases da decadência romana; um segundo registo é o relato das vicissitudes do aparecimento, afirmação e final vitória do cristianismo. Permitam-me que siga, citando o original, as descrições desse desenvolvimento histórico, a contra-ponto: com Augusto (23 a.C.-14 d.C.): “Que contraste entre a moral d’este divo Augusto viva imagem de um mundo que se vai, e a doutrina de Aquelle que por esse tempo nascia em Belém, divino informador de um mundo novo!...”¹³; com Tibério (14-37): “Enquanto o mundo todo à compita requeria no senado a honra de levantar templos ao César morto, e o vivo consumia na ilha de Caprea em passatempos vergonhosos os últimos anos de uma velhice infame e sem entranhas –, pregava Jesus o filho da Virgem pelos burgos e cidades da Palestina a Boa Nova; e acarinhava as crianças, curava os enfermos, recebia os pecadores, ressuscitava os mortos e por amor dos homens deixava-se por elles pregar numa cruz. O Calvário e Caprea, Jesus de Nazaré e Tibério, são aproximações quase sacrilegas; tão duro é o contraste”; com Cláudio (11-54): “Fugitivos sintomas de vida nova transparecem na História por esse tempo”: refere-se à vinda de Pedro a Roma a pregar, depois o seu martírio e as primeiras expulsões dos cristãos de Roma¹⁴; com Nero, incendiário de Roma é a acusação dos cristãos, as crucificações, enfim, a abertura da série das dez grandes perseguições¹⁵. Se Nerva (96-98) suspende as perseguições aos Cristãos, elas voltam a recrudescer com Trajano (97-117) e sobretudo Adriano. No tempo de Trajano é o registo da grande multiplicação dos cristãos: “Muitas pessoas de toda a idade e condição, de ambos os sexos estão cada dia sendo implicadas neste crime” (de reunião-associação cristã). E nem só as cidades, também os burgos e as aldeias estavam infestadas do contágio desta superstição, como informava Plínio o Moço em carta ao Imperador¹⁶. No tempo de Adriano, refere M. Capella, mais que as perseguições “sofria a Igreja dos erros dos gnósticos, dos ataques dos sofistas pagãos e calunias dos

¹³ *Milliários*, p. 82.

¹⁴ *Milliários*, p. 86.

¹⁵ *Milliários*, p. 102.

¹⁶ *Milliários*, p. 113.

noveleiros”. E ligando aos problemas do tempo em que escreve, acrescenta: “Como agora em certa imprensa, corriam então contra os cristãos as mais estrambóticas acusações”¹⁷; mas já desde Caracala, Maximino e Máximo, o Cristianismo ganhava então a grande maioria do povo. No tempo de Tácito (275-276) contrapõe a um “povo perdido de costumes” o romano, “a gente cristã na firmeza de carácter, desprendimento e sobriedade, caridade operosa e inexgotável, e constancia no martírio”¹⁸. Então à provocação do martírio houve a Igreja de adicionar passivamente a da luta contra o sofista... os heréticos... o dualismo gnóstico e cito, “reaparecido na Idade Média entre os Valdenses e Albigenses e hoje mesmo – atenta-se de novo a transposição dos problemas dos tempos em que escreve – mais ou menos disfarçado entre franc-mações nas altas vendas”¹⁹. Com Diocleciano, “ia já sendo empregnada dos ideais cristãos a atmosfera social, quando se verificavam as últimas perseguições”. Finalmente, com Constantino, chega a paz e a liberdade, bem como o convívio social e o reconhecimento da entidade jurídica da Igreja.

Na sua descrição da viagem a Roma, em 1877, melhor se entenderá o sentido já então bem definido das suas intenções e preocupações. Em Roma, diz ele, “pelo Panteon comecei as minhas visitas de romeiro e viajante e determinei comigo que não veria S. Pedro do Vaticano sem primeiro contemplar as relíquias da civilização romana (...)”. Isto é, a observação fez-se a contra-ponto, dos monumentos das duas grandes civilizações em confronto, a romana e a cristã que se sucederam e substituíram, uma que se constrói sobre os escombros de outra, a cultura pagã que cede lugar à cultura e civilização cristã, esta “a Herdeira de civilidade romana em quanto possuía de bom, tirando a moral falsa e a dogmática estravagante, foi a Igreja a grande mãe das sociedades modernas”²⁰.

É para este período de transição de formação da Igreja primitiva e de uma nova sociedade que ele volta fundamentalmente o seu interesse: o estudo das inscrições dos primeiros tempos do cristianismo polarizariam, certamente, as suas preocupações e interesses, se as inscrições epigráficas da viação militar se lhe não atalhassem no caminho.

A filosofia de S. Tomás fora então capaz de fazer a síntese dos valores da cultura antiga e clássica com as do Cristianismo e formar um novo império, uma nova civilização, a Cristandade.

Era, por isso, a esta filosofia e seus valores a que ele quer regressar para combater a decadência e a crise provocada pelo liberalismo, pelo racionalismo, pelo positivismo e pelo socialismo; sapor definitivamente a influência nefasta ainda visível da Escola do Genuense (A. Genovesi) e restaurar a influência dos Jesuítas, dos Conimbricenses e com eles a Filosofia de S. Tomás.

Por isso ganham grande relevo as suas preocupações filosóficas que podem bem ser entendidas adentro da evolução da conjuntura político-social e cultural portuguesa e geral desse último quarto de século XIX, expressas na sua formação e convicções religiosas e espirituais e modeladas pelo enquadramento eclesiástico, clerical mas também das instituições pedagógi-

¹⁷ *Milliários*, p. 124.

¹⁸ *Milliários*, p. 190.

¹⁹ *Milliários*, p. 191.

²⁰ *Milliários*, pp. 43 a 44.

cas em que se desenvolve a sua vida em Braga²¹.

A obra os *Milliários*, é pois muito mais que a recolha de relíquias de epigrafia, trasladados dos próprios documentos – como se refere em sub-título da obra – para a área do *Conventus Bracaraugustanus*.

Ela trata, ao nível do registo histórico a decadência do império e civilização romana, desde Augusto e a emergência e afirmação do novo império e civilização cristã, que se persegue fundamentalmente, que às vezes parece o objectivo e o *ductus* principal da obra. Parece ser essa aliás a função do estudo da epigrafia romana, cujas epígrafes nos títulos dos seus imperadores servem de pretexto para invocar a história romana, porque ainda que possam influenciar a estrutura narrativa do texto dificilmente se pode imaginar como possam influenciar o seu discurso historiográfico. Isto naturalmente, porque a História Romana, nas fontes clássicas e historiográficas que utiliza, no que diz respeito à Epigrafia tão só lhe servem para a sua correcta leitura e crítica epigráfica.

Mas no que diz respeito à Arqueologia e à História da Arte já é bem mais explícita a sua função, que ele definirá assim, em 1917 (um dos últimos textos que escreveu) no prefácio a obra do P. Aguiar Barreiros: “Os dados da arqueologia pagã são imprescindíveis para o reconhecimento da história antiga e história eclesiástica”. “E não é este o seu único préstimo, nem por ventura o melhor, se não que, iniciando a mocidade escolar dos seminários na apreciação da arte Christã, volve-se um elemento educativo criando amor aos monumentos e por ele ao ideal Christão dos tempo heroicos”.

Ideal Cristão dos tempo heróicos que é necessário recobrar nos tempos modernos. Daí os dois planos contíguos da obra de M. Capella presentes nos *Milliários*, mas também entre o plano dos estudos da Epigrafia e da Arqueologia, “tout court” e o da Filosofia de S. Tomás.

Os *Milliários* sendo uma obra de ciência, são também, claramente, uma obra de combate.

²¹ Marie Christine Volovitch – “Quelques aspects importants du catholicisme social au Portugal entre 1890 et 1910”, in *Utopie et Socialisme au Portugal au XIX siècle. Actes du Colloque*. Paris, Fondation Calouste Gulbenkian, Centre Culturel Portugais, 1982, pp. 207-257.

As Civitates do Norte de Portugal

Jorge ALARCÃO*

Resumo:

O texto analisa a distribuição dos povos proto-históricos e *civitates* do Norte de Portugal, apresentando um mapa com a possível localização da sede das diversas *civitates* existentes a Norte do Douro, no antigo território português.

Abstract:

The paper analyse the distribution of the proto-historic peoples and the *civitates* in the North of Portugal. The author proposes a map with the central-places or the heads of the *civitates* of the country upper the river Douro, in Portuguese territory.

Palavras-chave:

Povos; *Civitates*; Distribuição espacial; Norte de Portugal.

Key words:

Populi; *Civitates*; Spatial pattern of *populi* distribution; North of Portugal.

Apresentámos, em 1988, no colóquio que se reuniu em Bordéus sobre *Les villes de la Lusitanie romaine* (ALARCÃO, 1990 (1)), um primeiro esboço dos limites das *civitates* romanas da parte portuguesa da Lusitânia, que reproduzimos em 1990 na *Nova História de Portugal*. 1. *Das origens à romanização* (ALARCÃO, 1990 (2)). Não nos ocupámos então das *civitates* a norte do Douro. Primeiro, porque aquele colóquio burdigalês se reportava apenas à Lusitânia e o território a norte do Douro ficava integrado na Calécia. Depois, porque a identificação das *civitates* a norte do Douro nos punha então demasiados problemas.

Aventuramo-nos hoje a uma tentativa de identificação das *civitates* do Norte e dos seus limites, sem pretendermos resolver de maneira definitiva uma questão extremamente complexa.

Podemos perguntar-nos quando é que essas *civitates* foram definidas. Logo na época de Augusto? A nossa proposta, exposta já noutra lugar (ALARCÃO, 1989 (1): 55-57), é a de que Augusto não instituiu *civitates* no Noroeste peninsular, mas confiou o poder a príncipes indígenas sujeitos a uma administração romana residente em *Bracara Augusta*. A constituição de autênticas *civitates* terá sido obra dos imperadores flavianos. Trata-se de uma hipótese, sobre a qual não desejamos insistir, porque não temos mais argumentos do que os apresentados em 1988.

Ou talvez possamos aduzir um argumento mais, embora pouco convincente. As capitais de

* Universidade de Coimbra.

civitates eram normalmente *capita viarum*, isto é, pontos de origem a partir dos quais se contavam as milhas nas estradas. Ora, todos os miliários de Augusto e dos Júlio-Cláudios, nas estradas da região, contam as milhas a partir de Braga: quer dizer, *Cale*, *Tongobriga*, *Oculus*, *Valabriga*, *Merua*, *Cambaetum* e as demais capitais das *civitates* do Norte não foram *capita viarum*. Mas poderemos concluir que o não foram porque não estavam ainda criadas quando se lançou a rede viária e se assinalaram com miliários as estradas? Logicamente deveríamos admitir que, criadas as *civitates* e definidas as respectivas capitais, se deveria ter procedido a uma nova balizagem. Ora isso não foi sistematicamente feito, embora o tenha sido nalguns casos: o miliário de Constantino II encontrado em Soalhães (Marco de Canaveses) assinala a milha VIII, que parece contada a partir de *Tongobriga*; um dos miliários de Venda Nova (Montalegre) marca a milha XIII, que não pode contar-se a partir de Braga e pressupõe um *caput viarum* noutra ponto; o miliário de Boticas (Vieira do Minho), datado do reinado de Adriano, conta XLIII milhas a partir de *Aquae Flaviae*.

Plínio diz que o *conventus Bracaraugustanus* integrava 24 *civitates* (N.H., III, 4, 28). Conjugando os dados do Naturalista, os de Ptolemeu e os do Padrão dos Povos de Chaves (CIL II 2477 = 5616) podemos identificar 21 *civitates*. Aquelas que parecem situar-se em território actualmente português são as constantes do seguinte quadro, onde assinalamos também as capitais.

<i>Populi civitates</i>	<i>Capitais</i>
<i>Aquiflavienses</i>	<i>Aquae Flaviae</i>
<i>Aulobrigenses</i>	
<i>Bracari</i>	<i>Bracara Augusta</i>
<i>Callaeci</i>	<i>Cale</i>
<i>Equaesii</i>	
<i>Leuni</i>	
<i>Luanci</i>	<i>Merua</i>
<i>Lubaeni</i>	<i>Cambaetum</i>
<i>Naebisoci</i>	
<i>Nemetati</i>	<i>Volobriga ou Valabriga</i>
<i>Seurbi</i>	

Os *Callaeci*, como Tranoy (1981: 65-66) propôs, situavam-se imediatamente a norte do Douro. A sua capital era *Cale* (Porto).

Tongobriga (Freixo, Marco de Canaveses), com um *forum* de consideráveis dimensões, e possivelmente também um teatro, foi seguramente capital de *civitas*. Não aparece mencionada em Plínio, mas poderá corresponder à *Tuntobriga* de Ptolemeu (II, 6, 38).

Por razões que noutro lugar apresentámos (ALARCÃO, n.p.), Caldas de Vizela, cujo nome latino foi *Oculus*, deve ter sido capital de *civitas*. Não vem mencionada nem em Plínio nem em Ptolemeu.

Entre Ave e Cávado situamos outra *civitas*. Sem podermos aduzir provas, sentimo-nos inclinados a situar aí os *Nemetati*, cuja capital era *Volobriga* (segundo Ptolemeu) ou *Valabriga* (segundo os testemunhos epigráficos, E.E. VIII 404 e CIL II 5561). A inscrição de S. Miguel-o-Anjo (ENCARNAÇÃO, 1975: 148-151 e TRANOY, 1981: 280), erigida por um *Valabricensis*, sugere-nos que este lugar ficava fora do território dos *Nemetati*. Com efeito, não era norma um dedicante mencionar a sua naturalidade num monumento votivo se era natural da *civitas* em cuja área se localizava o templo ou lugar de culto. Se *Flaus*, filho de *Apilius*, se declara *Valabricensis*, é porque fez a consagração fora do território dos *Nemetati*. Por isso situamos S. Miguel-o-Anjo fora da *civitas* de *Valabriga* e já na de *Oculus*.

A identificação da capital dos *Bracari* com *Bracara Augusta* não suscita quaisquer dúvidas. Dúvidas podem suscitá-las as fronteiras exactas da *civitas*, onde incluímos as Terras de Bouro, mas que não levamos até ao mar nem até ao Lima.

Na bacia do Neiva, Armando Coelho (SILVA, 1986: 283) situa os *Naebisoci*. Não podemos concordar, porque esta *civitas*, citada na inscrição da ponte de Chaves, há-de ficar na esfera de influência de *Aquae Flaviae* e, portanto, muito mais para o interior. Preferimos sugerir aqui os *Luanci* ou *Lubaeni*. O importante é imaginar aqui outra *civitas*, para que o território dos *Bracari* não fique distorcido.

Os *Leuni* e os *Seurbi* foram localizados por Tranoy entre o Minho e o Lima e Armando Coelho (SILVA, 1986: 280) deu mais um passo colocando os *Seurbi* junto ao mar e os *Leuni* no interior. As áreas de Arcos de Valdevez e Ponte da Barca seriam áreas nucleares dos *Leuni*.

Os *Grovii*, com capital em Tuy, estender-se-iam talvez ainda para a margem esquerda do rio Minho.

Tendo em atenção que as Terras de Basto formam uma unidade geográfica bem definida, aliás com boas condições de solo e de clima, parece-nos que devemos situar aqui outra *civitas*. A capital deve procurar-se num raio de 2,5 quilómetros em torno de Cabeceiras de Basto, atendendo à presença, nesse círculo, de três inscrições honoríficas apropriadas a uma cidade-capital: referimo-nos à inscrição a Constâncio Cloro encontrada em Abadim (BRANDÃO, 1959), à epígrafe dedicada a Gordiano por *M. Valerius Carus* e *M. Valerius Proculinus* (TRANOY, 1981: 399) e à inscrição consagrada a Antonino Pio por *T. Furnius* e *A. Vegetius* (CIL II 2381).

Poderemos dar um nome a esta *civitas*? Se ela se situava na esfera de acção de *Bracara Augusta*, seria a dos *Luanci* ou *Lubaeni*? Se os *Luanci* se situavam no Neiva, ficariam aqui os *Lubaeni*; e vice-versa. Se a *civitas* das Terras de Basto ficava na esfera de acção de *Aquae Flaviae*, temos de procurar-lhe o nome no Padrão dos Povos. A primeira hipótese parece-nos mais acertada. Nas imediações do Castro de Santa Comba, na freguesia de Refojos de Basto, descobriu-se todavia um guerreiro galaico com inscrição na *caetra*: *Artifices Calubrigensis e(x)s Albinis faciendum curaverant* (SILVA, 1986: 308). Corresponderá o nome de *Albini* a um *populus* ou a uma subunidade étnica? Se corresponde a um *populus*, ficaria este em Terras de Basto? Será este o nome que devemos dar à *civitas*?

Partamos agora de Chaves e assinalemos à cidade um território hipotético. Entre este e o

de *Bracara Augusta*, nas bacias do Cávado e do Rabagão, fica espaço para a instalação de duas *civitates*. Por duas razões as consideramos dependentes de *Aquae Flaviae*: primeiro, pela proximidade geográfica; segundo, porque o miliário de Boticas (Vieira do Minho) já referido, que cai no interior da mais ocidental destas duas hipotéticas *civitates*, conta as milhas a partir de *Aquae Flaviae*.

Estas duas *civitates* devem estar, pois, citadas no Padrão dos Povos. Propomos que sejam as dos *Naebisoci* e *Equaesii* e que ficasse a primeira a ocidente e a segunda mais perto de Chaves; mas isto é pura hipótese. A localização dos *Equaesii* parece-nos mais provável e é também aceite por Armando Coelho (SILVA, 1986: 283-284). O terreno onde instalámos os *Naebisoci* poderá ser demasiado montanhoso e acanhado para assento de uma *civitas*.

Se a nossa hipótese for todavia correcta, a localidade de *Salacia*, que o *Itinerário de Antonino* menciona, ficará no limite dos *Bracari* com os *Naebisoci*. A partir daqui se contariam as XIII milhas mencionadas no miliário de Venda Nova (ALARCÃO, 1988 (2), n.º 1/159). A localidade de *Praesidium*, no mesmo *Itinerário* mencionada, marcaria a fronteira entre os *Naebisoci* e os *Equaesii*; e a de *Caladunum*, ainda referida no *Itinerário de Antonino*, seria a fronteira entre as *civitates* dos *Equaesii* e de *Aquae Flaviae*.

Não podemos todavia excluir em absoluto a hipótese de os *Lubaeni* se situarem onde acabámos de supor os *Naebisoci*.

Propomos ainda uma outra *civitas* em torno de Vila Real, *civitas* cujo limite meridional vinha certamente até ao Douro. Os *Lapitae* da inscrição de Panóias (CIL II 2395 b) seriam o povo desta *civitas* ou apenas uma subunidade étnica?

A área em torno de Vila Pouca de Aguiar, com Jales e Trêsminas, poderá ter sido mantida como um distrito mineiro, sem ter sido convertida em *civitas*.

Avançando agora para oriente, Castro de Avelãs é capital da *civitas Zoelarum*, integrada no *conventus Asturum*. Mas entre esta e *Aquae Flaviae*, na bacia hidrográfica do Rabaçal e do Tuela, cabe outra *civitas*, que em tempos propusemos fosse a dos *Interamici*. O achado em Asadur, a uma vintena de quilómetros a sudeste de Orense, de uma inscrição que a *respublica Int(eramicorum)* consagrou a Quinto Licínio Vegeto (*Tabula Imperii Romani*, hoja K-29: 26; LE ROUX, 1989), obriga a situar esta *civitas* em território actualmente espanhol. Pela sua proximidade de Chaves, esta *civitas* do Rabaçal e do Tuela há-de estar, porém, mencionada no Padrão dos Povos. Será a dos *Avobrigenses*, ou melhor, dos *Aulobrigenses*?

A cópia do Padrão dos Povos menciona os *Aobrigenses*. Tranoy (1981: 63) emendou para *Avobrigenses*. Mas a emenda para *Aulobrigenses*, com AVL em nexa, no original, é igualmente possível. E *Aulobrigensis* é o que se lê na inscrição de Fermedo, Arouca (LAMBRINO, 1960), conforme leitura, inédita, de Vasco Mantas.

A fundação desta *civitas* e a instalação da sua capital poderão ter justificado a construção do ramal meridional da estrada de Chaves a Castro de Avelãs. O percurso setentrional é o mais antigo, ao contrário do que pretende Tranoy (1981: 214).

O planalto de Alijó parece-nos formar uma outra unidade geográfica conveniente para a instalação de uma *civitas*, cujo nome ignoramos. Conhecemos aqui (em Pombal, Carrazeda de Ansiães) um *vicus Labri[...]* (ALARCÃO, 1988 (2), n.º 2/96). Admitamos que o *vicus* se achava a cerca de 8 milhas da capital, porque 8 milhas é uma distância conveniente para uma paragem. A capital desta *civitas* poderá achar-se num arco de círculo com 12 quilómetros

de raio tomando Pombal como centro.

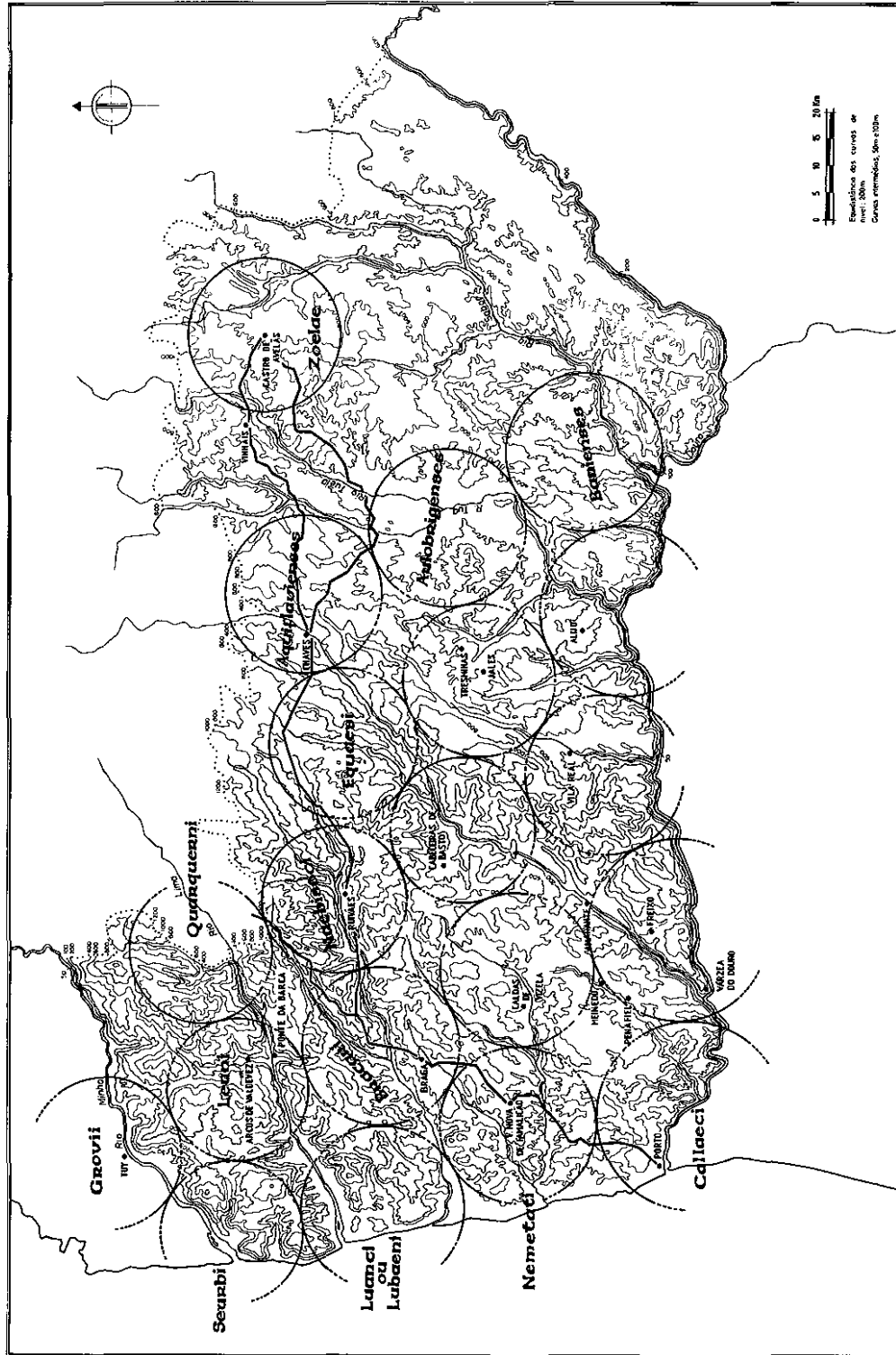
Os *Banienses* ficariam na área do Sabor, com capital em Santa Cruz de Vilarica (ALARCÃO, 1990 (1): 30).

Finalmente, na parte mais oriental de Trás-os-Montes, entre a Serra da Navalheira e Miranda do Douro, ficaria outra *civitas*, integrada no *conventus Asturum*. Ignoramos-lhe o nome.

Não podemos todavia escamotear um problema. Plínio afirma serem 24 as *civitates* do *conventus Bracaraugustanus*. Ora, dessas 24, há 10 em território actualmente espanhol: *Amphilochi, Bibali, Coelerni, Grovii, Heleni, Interamici, Limici, Narbasi, Quarquerni, Tamagani*. Teríamos, assim, 14 *civitates* em território actualmente português. O nosso mapa regista 15. Ter-se-á Plínio enganado? Teremos nós criado alguma *civitas* que nunca existiu?

REFERÊNCIAS

- ALARCÃO, Jorge de, 1988 (1): *O domínio romano em Portugal*, Lisboa.
- ALARCÃO, Jorge de, 1988 (2): *Roman Portugal*, II, 1: *Porto, Bragança e Viseu*, Warminster.
- ALARCÃO, Jorge de, 1990 (1): "Identificação das cidades da Lusitânia portuguesa e dos seus territórios", in *Les villes de Lusitanie romaine*, Bordéus: 21-34.
- ALARCÃO, Jorge de, 1990 (2): *Nova História de Portugal. 1. Das origens à romanização*, Lisboa.
- ALARCÃO, Jorge de, n.p.: "Aglomerados urbanos romanos secundários de Entre Douro e Minho", a publicar na revista *Biblos*.
- BRANDÃO, Domingos de Pinho, 1959: "Inscrição honorífica a Constâncio Cloro", *Revista de Guimarães*, 69: 367-374.
- ENCARNAÇÃO, José d', 1975: *Divindades indígenas sob o domínio romano em Portugal*, Lisboa.
- LAMBRINO, Scarlat, 1960: "Le nom Aefus et la cité d'Avobriga en Lusitanie", *Bulletin des Études Portugaises*, 22: 5-20.
- LE ROUX, Patrick, 1989: "Aux frontières de l'épigraphie juridique: l'inscription d'Asadur, Orense (AE 1973, 317 = 1974, 394.)", in *Epigrafia jurídica romana. Actas del Colóquio Internacional A.I.E.G.L., Pamplona, 9-11 de Abril de 1987*, Pamplona, 1989: 339-354.
- SILVA, Armando Coelho Ferreira da, 1986: *A cultura castreja no Noroeste de Portugal*, Paços de Ferreira.
- TABULA IMPERII ROMANI, Hoja K-29: Porto, Madrid 1991.
- TRANOY, Alain, 1981: *La Galice romaine. Recherches sur le nord-ouest de la péninsule ibérique dans l'Antiquité*, Paris.



As Civitates do Norte de Portugal.

La route, image et instrument du pouvoir impérial dans le nord-ouest ibérique

Alain TRANOY*

Resumo:

Neste artigo o autor analisa a relação entre o poder imperial e a importância da rede viária. Os miliários, com as suas inscrições, expressam o profundo relacionamento entre as populações indígenas e o imperador, o interesse deste pela manutenção da via e a devoção dos *populi* ao soberano.

Abstract:

The paper analyses the relationship between the imperial power and the indigenous populations. The milestones, with their inscriptions, means the growing level of romanization in a country located at the middle of large mountains and far from Rome.

Palavras-chave:

Poder imperial; Romanização; Miliários.

Key words:

Imperial power; Romanization; Milestones.

“Não é destinada ao gabinete dos sábios a presente obrinha, que Deus não a fadou para tanto; é livro de curioso para curiosos”

C'est par ces quelques lignes pleines de modestie que commence le livre du père Martins Capella, prêtre de Braga, professeur du Lycée de Viana¹. Cet ouvrage était consacré aux milliaires du *conventus bracaraugustanus* avec ce sous-titre évocateur: “Reliquias d'epigraphia romana, trasladadas dos proprios monumentos”. Ce travail dépasse largement un simple livre de “curieux pour des curieux” et il est normal que, cent ans après sa publication, nous rendions à son auteur un hommage solennel. Le livre de Martins Capella reste l'ouvrage de référence sur les routes de cette région du Portugal avec plus de cent documents répertoriés et étudiés. Il mettait déjà en évidence la richesse documentaire des routes antiques du nord du Portugal. Les travaux de ces dernières années, les découvertes et la mise en valeur du patrimoine archéologique et épigraphique sont une sorte de consécration des recherches menées, il y a

* Universidade de Poitiers.

¹ M. CAPELLA, *Miliários do Conventus Bracaraugustanus em Portugal*, Terras de Bouro, 1987 (nouvelle édition du texte de 1895), p. 9.

un siècle, par Martins Capella.

Le nord-ouest ibérique forme, pour le réseau routier antique, un véritable conservatoire, une sorte de musée en plein air où, au cours des siècles, ont été préservées ou réutilisées les traces des routes, des ponts antiques et de nombreux exemplaires des bornes milliaires qui jalonnaient les itinéraires pour guider les voyageurs, mais aussi pour rappeler la présence et la force du pouvoir impérial. Dans les années 1980, nous avons pu recenser plus de 300 milliaires², mais les découvertes régulières ont largement fait progresser ce chiffre. L'abondance de la documentation et la connaissance correcte des principaux axes routiers du nord-ouest ibérique nous permettent de faire ici quelques remarques sur les relations entre le réseau routier, son évolution chronologique et son rôle dans l'intégration des régions occidentales dans l'"*imperium romanum*". Ce sont donc quelques réflexions, quelques "routes" à explorer que nous désirons vous présenter aujourd'hui sans prétendre donner des réponses définitives et exhaustives.

Le premier problème qui se pose à l'historien concerne les conditions de relations et d'échanges avant la conquête romaine. L'importance et le nombre des sites de l'Age du Fer, des *oppida* dénommés ici "castros" ou "citânias" dans le vocabulaire moderne, donnent l'image de régions à forte densité de peuplement. L'étude de la céramique, des objets métalliques, des bijoux ou des sculptures, même si des différences existent d'un site à l'autre, laisse cependant entrevoir une forte unité culturelle, résultat d'échanges entre les divers groupes de population³. Il devait exister un réseau dense et complexe de chemins entre les castros, réseau que l'on peut imaginer en le comparant aux routes et chemins actuels de nombreux villages de la Galice espagnole⁴ ou du nord du Portugal, souvent situés à proximité d'un castro. Mais c'était un réseau sans véritable hiérarchie, un réseau dont le seul but était de mettre en interrelation des sites voisins, voire rivaux! En même temps, et cette remarque est essentielle, il faut prendre en compte l'utilisation régulière du cabotage maritime et des voies fluviales, trop souvent négligées par les historiens lorsque l'on étudie les voies de communication. Or, il y a une forte tradition de navigation fluviale dans le milieu indigène dont le géographe Strabon se fait l'écho lorsqu'il indique que le Douro et le Minho pouvaient être utilisés jusqu'au moins 150 km. à l'intérieur des terres⁵.

Mais la véritable constitution d'un réseau routier commence avec l'occupation des régions occidentales par Rome⁶. Pour notre propos nous pouvons distinguer trois grandes phases chronologiques (voir carte I).

La première phase correspond à la prise de possession du territoire à l'époque julio-claudienne. Il s'agissait tout d'abord pour le pouvoir impérial de rattacher ces nouveaux territoires aux provinces de l'Hispanie. Sur ce point, les axes routiers fondamentaux corres-

² A. TRANOY, *La Galice Romaine*, Paris, 1981, p. 206-220 et p. 394-403.

³ Sur cette région du Portugal, voir en particulier, A. COELHO FERREIRA DA SILVA, *A cultura castreja no noroeste de Portugal*, Paços de Ferreira, 1986.

⁴ Voir par exemple pour le sud de la Galice espagnole, A. RODRIGUEZ COLMENERO, *La red viaria romana del sudeste de Galicia*, Valladolid, 1976.

⁵ STRABON, III, 3, 4: pour le Douro "On le remonte avec de gros bâtiments jusqu'à près de 800 stades" et pour le Minho "lui aussi navigable jusqu'à 800 stades en amont de son embouchure".

⁶ Sur le réseau routier romain en Hispanie, voir le travail sur les régions méridionales de P. SILLIÈRES, *Les voies de communication de l'Hispanie méridionale*, Paris, 1990.

pondent aux solutions politiques.

– Dans un premier temps est envisagé le rattachement à la province de Lusitanie, reflété par le système routier convergeant vers Mérida depuis les rives du Douro ou depuis Astorga par la Via de la Plata.

– Dans un second temps, sans doute vers 16-13 avant J.-C., Auguste décide d'intégrer le Nord-Ouest à la province de Citérieure et là, c'est la convergence des routes vers la zone Astorga-León d'où se répartissent ensuite les tracés des routes vers Saragosse et Tarragone.

En même temps, à l'intérieur du territoire asturo-galicien, le pouvoir impérial met en place de nouveaux pôles urbains dont les surnoms expriment la volonté politique d'affirmer ce pouvoir impérial. Ces trois villes, *Asturica Augusta*, *Lucus Augusti* et *Bracara Augusta*, allaient être, bien entendu, les points d'ancrage des nouvelles routes. Les routes allaient alors avoir un rôle de marquage de l'espace impérial, enserrant les territoires du Nord-Ouest dans un **système triangulaire**: Braga-Lugo par la côte, Braga-Astorga par le bassin de Chaves, Lugo-Astorga par les montagnes intérieures et par le Bierzo. Ce système constituait ainsi une sorte de grande rocade qui allait, pendant le règne des Julio-Claudiens, avoir une double fonction.

– Tout d'abord ces axes routiers allaient permettre de développer les bases de l'occupation romaine dans cette région récemment annexée. C'est par les routes aménagées et dans les trois capitales que se mettent en place les cadres de l'administration impériale et de la fiscalité qui sont, ne l'oublions pas, les premiers effets de la conquête sur les populations locales. C'est aussi par ces routes construites avec l'aide des soldats et des ingénieurs militaires que l'armée prend possession du pays et en assure le contrôle et la surveillance⁷.

– Mais, en même temps, les grands axes routiers servent de support aux différentes formes de l'intégration que ce soit dans le domaine économique avec la diffusion de la céramique et de la monnaie, dans le domaine religieux avec la pénétration rapide des cultes officiels à l'exemple du culte impérial dans les villes de Braga et de Lugo ou encore avec la diffusion rapide de formes culturelles romaines comme l'épigraphie ou les aspects nouveaux des monuments funéraires et votifs.

Dans cette période julio-claudienne, les routes jouent pleinement cette fonction d'attraction qui doit renforcer l'image du pouvoir de l'empereur romain sans cassure brutale et violente. Le pouvoir romain surimpose sur les structures indigènes un nouveau modèle dont les routes et les villes constituent le cadre.

La **deuxième grande phase** porte les fruits de la dynastie julio-claudienne et pourrait se définir comme la **phase de provincialisation** du nord-ouest ibérique sous les Flaviens et les Antonins. Pour notre propos, il faut établir en effet une distinction entre ces deux dynasties.

Sous les Flaviens, pour le Nord-Ouest, l'historien constate un double phénomène ou les routes tiennent toute leur importance.

– C'est d'abord une accélération de l'urbanisation des régions nord-occidentales, marquée

⁷ Sur le rôle de l'armée, voir les travaux de P. LE ROUX, *L'armée romaine et l'organisation des provinces ibériques d'Auguste à l'invasion de 409*, Paris, 1982; *ID.*, L'armée romaine dans la péninsule ibérique sous l'Empire: bilan pour une dicennie, dans *REA*, 94, 1992, p. 231-258. Ce même auteur a aussi présenté une synthèse sur les problèmes de la présence romaine en Hispanie dans P. LE ROUX, *Romains d'Espagne. Cités et politique dans les provinces*, Paris, 1995.

par la création de plusieurs noyaux urbains dont le nom comporte une référence à la dynastie flavienne. La localisation de la majorité de ces sites correspond à un renforcement du système urbain sur des grands axes routiers déjà existant comme *Iria Flavia*, *Flavium Brigantium*, *Bergidum Flavium*, *Interamnium Flavium*, ou encore le centre urbain d'*Aquae Flaviae*, point de regroupement pour tous les peuples du bassin supérieur du Tâmega, etc... On comprend alors toute la force et tout le rôle que la route tient dans la politique de développement provincial voulue par l'empereur.

– C'est ensuite la volonté d'intégrer plus étroitement les régions intérieures de la Galice par la création par Titus et Domitien d'un nouvel axe routier, la *via nova* ou via XVIII, véritable diagonale qui vient compléter la rocade julio-claudienne en traversant la Serra de Gerez et la province galicienne d'Orense⁸.

En fait, la politique flavienne est un nouveau développement de la politique augustéenne, une sorte de refondation dans un contexte où la situation militaire se clarifie puisqu'il ne reste plus qu'une seule légion, la *legio VII*, et des corps d'auxiliaires.

Le second temps de cette deuxième grande période est celui de la dynastie des Antonins, de Trajan à Commode. L'effort de structuration et d'organisation des Flaviens aboutit à une intensification des processus d'assimilation. Les liens avec les autres régions se renforcent: Astorga et Braga deviennent des véritables portes d'entrée dans le Nord-Ouest et la capitale de la Lusitanie, Mérida, est en relation de plus en plus étroite avec les régions au nord du Douro, que ce soit par la route de Viseu vers Braga ou par une route qui devait mettre en relation la capitale lusitanienne et la ville de Chaves par les régions orientales de la Serra da Estrela à travers les territoires des peuples qui participèrent à la dédicace du pont d'Alcantara⁹. Ce réseau routier, de plus en plus étendu, sert de point d'appui à l'exploitation économique du Nord-Ouest, en particulier pour les zones minières en plein développement¹⁰ et pour les échanges pour lesquels les routes fluviales et maritimes durent avoir une grande importance comme en témoigne la construction du phare de La Corogne¹¹ dans le prolongement de la route de Lugo vers la côte et la présence du camp d'auxiliaires de la *Cohors I Celtiberorum* à Cidadela dans l'arrière pays côtier¹². C'est probablement aussi le moment où se multiplient les dédicaces aux *Lares Viales*, à la fois protecteurs des routes et relais pour la religion impériale officielle.

Cette évolution dut marquer profondément les structures indigènes dans ses modes d'habitat. Il est remarquable de constater que c'est autour de la *Via Nova* de Titus et Domitien que naissent les quelques sites connus sous le nom de *Fora*: sur les quatre bourgades citées par

⁸ En plus des travaux cités de A. Rodriguez Colmenero, voir J. M. CAAMAÑO GESTO, Los miliarios de Alto de la Cerdeira (Puebla de Trives, Orense), dans *CEG*, XXVIII, 1973, p. 212-220; *ID.*, Los miliarios de Puente Bibey, (Puebla de Trives, Orense), dans *BSEM*, XL-XLI, 1975, p. 596-400; *ID.*, Aportaciones al estudio de los miliarios del tramo orensano de la vía XVIII, dans *BAur.*, VI, 1976, p. 121-130.

⁹ Sur ce point, A. TRANOY, Communautés indigènes et promotion juridique dans le nord-ouest ibérique, dans *Ciudad y comunidad cívica en Hispania (Siglos II y III d. C.)*, Madrid, 1993, p. 3 1-351.

¹⁰ Cf. DOMERGUE, *Les mines et la péninsule ibérique dans l'antiquité romaine*, (*EFR*, 127), Paris, 1990, en particulier, p. 200-215.

¹¹ *CIL*, II, 2559 et 5639 = *CIRG*, 1, 2; S. HUTTER, *Der römische Leuchtturm von La Coruña*, Berlin, 1973.

¹² J. M. CAAMAÑO GESTO, Excavaciones en el campamento romano de Cidadela (Sobrado dos Monxes, Coruña) dans *NAH*, 48, 1984, p. 233-254; *CIRG*, I, 31-33.

Ptolémée, trois sont en relation avec la *Via Nova*: *Forum Bibalorum*, *Forum Limicorum* et *Forum Gigurrorum*. Le II^e siècle fait de cette route un axe économique essentiel pour les peuples de l'intérieur de la Galice. Le II^e siècle marque un certain recul de l'organisation sociale traditionnelle et quelques documents mentionnent l'apparition, dans le vocabulaire de l'habitat, des *civitates* et des *vici*, signes de l'évolution d'une intégration à laquelle contribue très largement le réseau routier. La route a un effet structurant et sert de support à une hiérarchisation du réseau urbain à partir des grands centres, capitales des *conventus*: Braga, Lugo, Astorga, relayés par des centres secondaires, *Forum*, *Civitas* ou *Vicus*, tandis que quelques *oppida* subsistent en zone rurale.

La troisième grande phase pourrait s'intituler: **la route et le remise en question du pouvoir impérial** avec les époques difficiles des III^e et IV^e siècles

Après une période où les milliaires semblent moins abondants dans la seconde partie du règne des Antonins, l'arrivée au pouvoir des Sévères et surtout le règne de Caracalla marquent une reprise d'activité des ateliers gravant les bornes routières. Si l'on met cette documentation en relation avec les deux célèbres dédicaces impériales provenant de León offertes à Caracalla par le gouverneur *C. Iulius Cerealis*¹³, on a l'illustration d'une reprise en main des régions occidentales par le pouvoir impérial sans préjuger du contenu exact qui reste en débat: création ou non d'une nouvelle province¹⁴. En tout cas là encore, la via XVIII de la Serra de Gerez accumule les bornes consacrées à cet empereur¹⁵ et dans un tel contexte représente bien l'expression d'une volonté politique vis-à-vis des populations locales, une identification plus nette des régions galiciennes préfigurant les réformes de Dioclétien. Cette série consacre de manière forte le caractère purement idéologique des bornes milliaires et le rôle de propagande attribué aux routes.

En effet, il ne semble pas qu'il y ait eu de grands travaux d'entretien du système routier dans la seconde moitié du II^e siècle et au début du III^e siècle. Ce dernier aspect n'apparaît vraiment qu'avec les règnes de premiers empereurs illyriens, Maximin et son fils Maxime entre 235 et 238. Ils entreprirent une remise en état des routes du Nord-Ouest comme l'attestent les nombreux milliaires avec la mention "*Vias et pontes tempore vetustate conlapsas restituerunt*"¹⁶. Ces documents confirment à la fois l'état de dégradation du réseau routier et le maintien de son importance stratégique pour le pouvoir impérial. Par la suite, une grande partie de l'histoire des usurpations et des conflits pour le pouvoir trouve son écho dans les textes gravés sur les milliaires; c'est ainsi par exemple que l'usurpation de Magnence contre Constance II en 350 a laissé sa trace sur les routes galiciennes: à Possacos entre Chaves et la région de Bragança, dans la Serra de Gerez ou encore entre Braga et Lugo à San Mamed de Quintela, au fond de la ria de Vigo¹⁷. Là encore, c'est la via XVIII de la Serra de Gerez qui l'emporte dans le nombre des

¹³ *CIL*, II, 2661 et 5680.

¹⁴ La documentation actuelle laisse supposer la création provisoire d'une province procuratorienne dont la durée fut brève: TRANOY, *Galice romaine*, p. 389-392; LE ROUX, *Romains d'Espagne*, p. 71.

¹⁵ Par exemple, *CIL*, II, 4801, 4837, 4842, 4843, 4844, 4846, 4850, 6218, 6223, sans compter les milliaires découverts depuis.

¹⁶ Tableaux dans TRANOY, *Galice romaine*, p. 394-397.

¹⁷ *CIL*, II, 4791, 4820, 4840; *IRG*, III, 14.

milliaires conservés. Cette route est devenue en trois siècles l'axe principal de la Galice reliant les deux principales villes de la zone occidentale, l'*urbs magnifica* de Pline¹⁸, Astorga qui domine aux deux premiers siècles de l'empire, et la *dives Bracara* d'Ausone¹⁹ qui prend le relais aux IV^e et V^e siècles. Cette route est actuellement l'un des axes antiques les mieux conservés, particulièrement dans le secteur de la montée du col séparant le Portugal de la province galicienne d'Orense entre les bornes indiquant la distance de 30 000 pas et celles mentionnant 34 000 pas depuis Braga qui correspondent au site de Portela do Homem. C'est un lieu privilégié, où se sont accumulées au cours des siècles, pour chaque indication de distance, les dédicaces routières impériales, comme si cette zone avait une valeur essentielle et même symbolique pour le pouvoir impérial. Peut-être faut-il y voir aussi, au cœur de la Serra de Gerez, un espace propice à l'exaltation de ce pouvoir, un secteur qui aurait ainsi une force religieuse et qui aurait pu être marqué par un sanctuaire routier, au moins à la hauteur du col de Portela. La noblesse et la beauté de ce site de hauteur avaient du frapper l'imagination des Anciens. La volonté affirmée d'y entasser, presque à chaque règne, la marque officielle du pouvoir donne à ce passage, à ce col dans la Serra de Gerez, une vocation religieuse dont il ne faudrait pas oublier la portée dans la politique impériale.

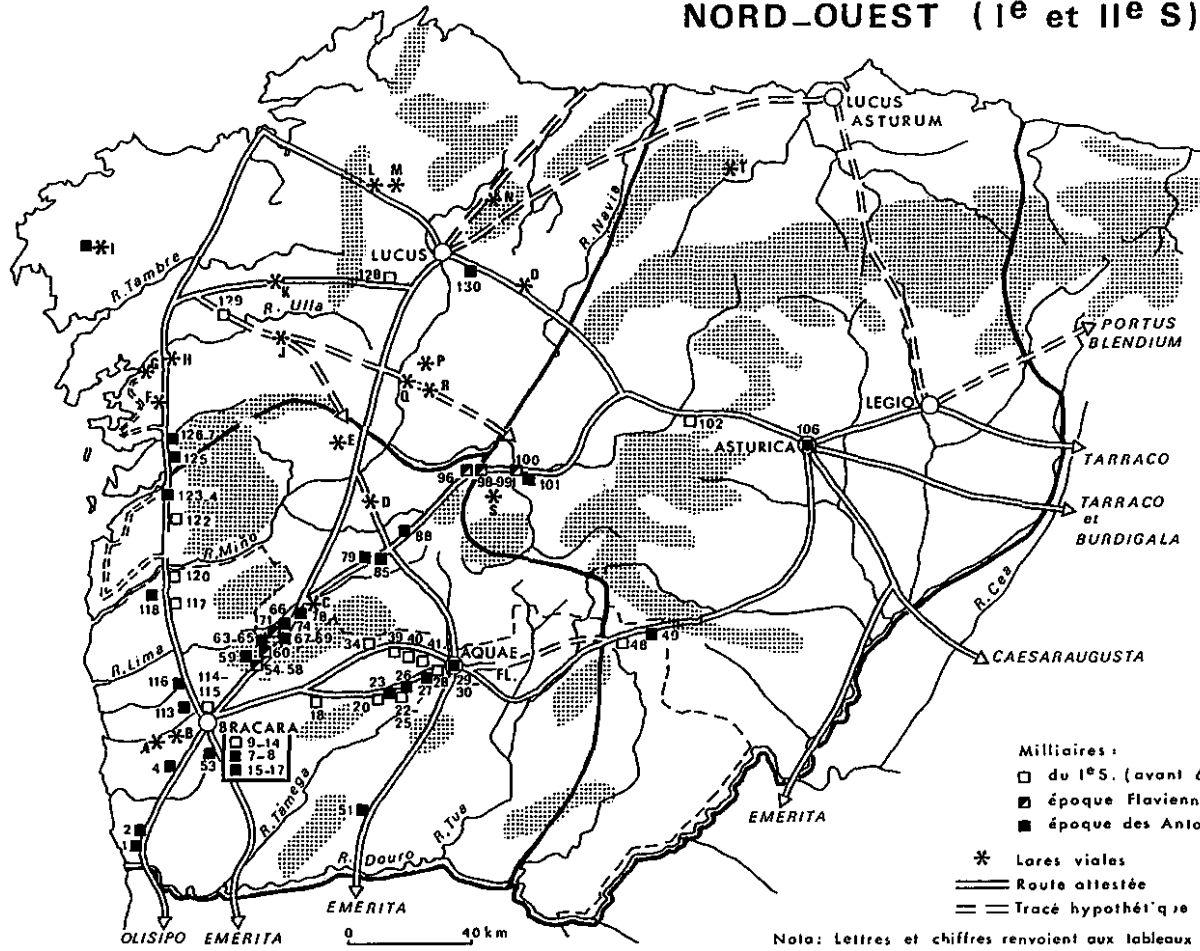
En dehors de ces aspects politiques que nous venons d'évoquer, les routes furent aussi les axes normaux et privilégiés pour la pénétration du christianisme à partir du IV^e siècle soit depuis la région de León-Astorga, soit depuis Mérida dont le rôle fut très important pour la diffusion de cette nouvelle religion. L'arrivée des invasions suèves allait tout remettre en question; leur avance rapide depuis les Pyrénées jusqu'à l'extrémité de l'occident hispanique dut être largement facilité par les axes routiers. Le bon état et la liaison directe qu'offrait la route de la Serra de Gerez entre Astorga et Braga durent en faire l'une des voies d'accès naturel et rapide des envahisseurs suèves vers Braga qui allait devenir leur nouvelle capitale.

Créé pour contrôler et mieux exploiter le nord-ouest ibérique, le système routier mis en place par le pouvoir impérial pour en exalter l'unité et la force allait ainsi contribuer à sa perte et à l'éclatement du monde romain occidental. C'est le sort paradoxal de toutes les routes, à la fois traits d'union entre les peuples, mais aussi voies d'invasion et de guerres. Souhaitons que, dans l'Europe qui se construit de nos jours, nous puissions retrouver le sens de l'unité et de la cohésion qui présida à l'aménagement du système routier romain.

¹⁸ Pline, III, 28.

¹⁹ Ausone, *Ordo*, XI-XIV.

LES ROUTES ANTIQUES DANS LE NORD-OUEST (1^e et 2^e S)



Miliários da Geira: informação e propaganda

José d'ENCARNAÇÃO*

Resumo:

Analisa-se a localização dos miliários na via romana, a sua função informativa e de propaganda. Propõe-se, também, uma interpretação para o modo como as inscrições eram gravadas nos miliários.

Abstract:

In this paper the author analyses roman milestones, their location and function as reflected by the information given and propaganda attempted. There is also an attempt to interpret the manner in which the inscriptions were engraved on the milestones.

Palavras-chave:

Miliários; Informação; Propaganda; Ordenamento do texto e seu posicionamento nos miliários; Localização dos marcos ao longo da via.

Key words:

Milestones; Information; Propagands; The place of the inscription on the milestones; The place of the milestones in the roman road.

O que é um miliário? Pretendo, com esta brevíssima reflexão, ir um pouco mais além da mera definição.

Fisicamente, um miliário distingue-se dos demais monumentos epigráficos pela sua forma semicilíndrica e pelo seu conteúdo textual ímpar, constituído pela identificação do imperador em cujo reinado a via foi rasgada ou melhorada (o uso da primeira pessoa – *fecit, refecit* – significa maior empenho do poder central), e pela indicação do número de milhas que o local dista da cidade de origem da via.

Onde se colocava o miliário?

Hoje, infelizmente, boa parte dos miliários não estão *in situ* ou mesmo nas proximidades dele: a sua utilização como coluna foi constante ao longo dos séculos e, mesmo na Geira, a sua transformação em pedestal de cruzeiros é evidente. Mas o mais natural é que, originalmente, o miliário tivesse sido colocado do lado esquerdo da via em relação ao sentido principal, entendendo por este o sentido da periferia para o centro.

Informação e propaganda constituirão, sem dúvida, os dois motivos principais da colocação de miliários. Não são, necessariamente, os únicos meios de informação; estamos em crer que também nas penedias que bordejavam as estradas se podiam ter colocado informações úteis ao

* Universidade de Coimbra.

viandante. Mas o que particularmente ora nos interessa sublinhar é que os Romanos dispuseram essa informação de molde a que ela fosse lida. Daí, a forma do miliário, a posição e a paginação da epígrafe.

A FORMA

Coube a Giancarlo Susini a primeira explicitação clara da relação entre o leitor e a epígrafe num pequeno – mas assaz significativo – texto intitulado *Compitare per via* (*Antropologia del lettore antico: meglio, del lettore romano*), inserido numa publicação da Universidade de Bolonha, em 1988 (*Alma Mater Studiorum*, 1988, I, 1, 105-124). Recorde-se que *compitare* significa «ir ao encontro», «topar»; e que as *Compitalia* eram as festas em honra dos deuses Lares das encruzilhadas.

Ao caminhante, mesmo que saboreie a paisagem, interessa fundamentalmente chegar ao seu destino. Tem pressa habitual. Talvez por isso, escreve Giancarlo Susini, é que as «inscrições miliárias se estendem quase todas sobre superfícies semicilíndricas, isto é, de molde a serem facilmente lidas a cavalo ou de cima do carro sem afrouxar a marcha» (p. 108).

Numa outra nota, inserida no volume *Tecnica Stradale Romana* (pp. 119-121) e intitulada «Per una classificazione delle iscrizioni itinerarie», Giancarlo Susini sublinha a importância do comportamento do leitor, comportamento condicionado pela cultura que tem, pela pressa que leva no momento, pelas suas necessidades, pelo modo de locomoção (a pé, a cavalo, num veículo) e também pela visibilidade, consistência e colocação do texto.

A forma é, pois, importante e não admira que o «padrão dos povos» de Chaves esteja, pois, ligado de preferência a uma obra viária, como recentemente sublinhei (in *Humanitas*, 46, 1994, 223), na esteira do que afirmara Jorge Alarcão; e daí que *C. Fabius Viator* – quer *viator* seja, ou não, um cognome formado a partir da sua ocupação – tenha escolhido a forma cilíndrica para homenagear Tabú dico, a divindade indígena da sua devoção (cf. José d'Encarnação, *Divindades Indígenas sob o Domínio Romano em Portugal*, Lisboa, 1975, pp. 274-276).

A POSIÇÃO

À altura dos olhos. Mesmo hoje, é fácil verificar que – para os que não dispõem de base moldada – há, nos miliários, uma parte menos alisada que se destinava a ser enterrada no solo.

A PAGINAÇÃO

Aqui está um aspecto – creio – totalmente novo, inédito. Notara-se, nalguns miliários da Geira, que eles não obedeciam a uma paginação no sentido próprio do termo; não estavam alinhados nem à direita nem à esquerda, não obedeciam a um eixo de simetria. Curiosamente, a respeito dum deles, que está no Museu da Sociedade Martins Sarmiento, de Guimarães (é o n.º 79 do *Catálogo*), chegou a escrever Justino Mendes de Almeida:

«A característica curiosa de esta inscrição conter grandes espaços em branco entre algumas palavras, referida pelo Sr. Coronel Mário Cardozo, explico-a pela existência de demasiado campo para um texto relativamente pequeno» (in *Revista de Guimarães*, 77, 1967, 313).

Uma observação mais atenta dos miliários que estão no Museu dos Biscainhos, em Braga, pode, porém, levar-nos a outra conclusão, na sequência do que atrás se disse acerca da necessidade de o transeunte, apressado, lograr, dum só relance, captar o essencial. E, na verdade, o essencial encontra-se, nos bons exemplares, grafado precisamente no eixo da inscrição perpendicular à via:

- o principal nome do imperador (aquele por que é habitualmente conhecido);
- o número do poder tribunício (como elemento fundamental de datação);
- o número das milhas.

Tem-se perguntado se os miliários se haviam de pôr em todas as milhas. Parece-nos evidente que não. E se alguma comparação podemos fazer com a actualidade, ela prende-se mais com as placas toponímicas, que só de vez em quando aparecem, do que com os marcos quilométricos – como também sabemos já que as vias romanas não eram pavimentadas em toda a sua extensão.

Neste aspecto, a Geira ocupa, todavia, um lugar à parte, dada a excepcional quantidade de miliários nela implantada.

Essa quantidade prende-se, em meu entender, com duas razões: uma de ordem geológica, a outra de ordem cronológica. Geologicamente, a zona é rica em granito, os miliários eram de fácil obtenção.

(Permita-se-me aqui um parêntese para assinalar que os letreiros deviam ser pintados – com ou sem gravação prévia. Não se tem dado, até agora, grande importância à pintura das letras; mas ela seria, sem dúvida, imprescindível, tal como o é ainda hoje).

A abundância de matéria-prima possibilitou, ainda, a ocorrência de vários miliários a assinalar a mesma milha.

Mas esse facto prende-se directamente, a meu ver, com a segunda função do miliário:

A PROPAGANDA

Exerce o miliário aquilo que Giancarlo Susini designou, com rara acuidade, a «pedagogia do poder».

A ideia não é nova e o primeiro – que eu saiba – a proclamá-la foi Pierre Salama, nomeadamente em relação aos miliários de África:

- a) a ocorrência do nome do imperador em dativo;
- b) a presença de mais do que um miliário no mesmo local, dedicados a imperadores diferentes;
- c) a ausência da indicação de milhas.

Foram as três principais razões aduzidas para que Pierre Salama sustentasse que – sobre-

tudo a partir do século III e, com mais frequência, no século IV – o miliário deixa de ter função predominantemente utilitária e passa a ser, de preferência, uma forma de as populações homenagearem o Imperador reinante.

Opôs-se-lhe vivamente Robert Étienne (*Le Culte Impérial dans la Péninsule Ibérique d'Auguste à Dioclétien*, Paris, 1974, p. 503), que se recusou a integrar os miliários no *corpus* das dedicatórias ao culto imperial.

Na verdade, a ausência de dedicante era – por exemplo – um dos fortes argumentos em desfavor da teoria.

Mas... justificar-se-ia a menção de dedicante num monumento plantado num sítio por onde passavam indígenas, cidadãos das mais variadas paragens? Não seria essa uma forma de todos se considerarem irmanados no mesmo preito de vassalagem, independentemente da *origo*, estatuto jurídico, condição?

Homenageassem o imperador no *forum* da sua cidade! – dir-se-á.

E teria, nesse final do século III, o *forum* da cidade espaço bastante para albergar condignamente mais uma epígrafe? E – por outro lado – seria ainda o *forum*, nessa altura, o local de mais afluência de público, o coração da cidade, o ponto de encontro por excelência? E, nesses remotos confins do Noroeste peninsular, quantas cidades havia susceptíveis de acarinhar homenagens? Além disso, se o afloramento granítico estava ali à mão de semear; se facilmente se transportava para a berma da estrada o marco acabado de gravar – por que razão se haveria de pensar na sua deslocação, sempre dispendiosa e difícil, por montes e por vales, para a cidade próxima?

Assim, quer a iniciativa haja partido da população, quer o seu incentivador tenha sido o funcionário superintendente dos trabalhos, o certo é que, desta sorte, a cada curva da estrada (passe a expressão) o imperador estava presente.

Temos, pois, aqui uma clara intenção política, fomentadora de unidade, tão necessária numa zona particularmente «sensível»:

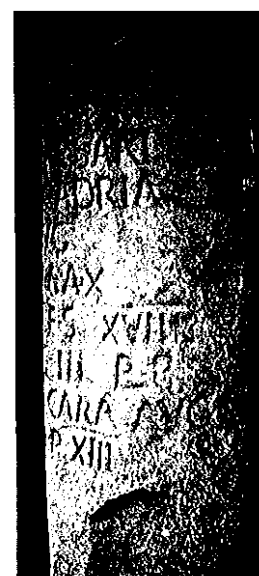
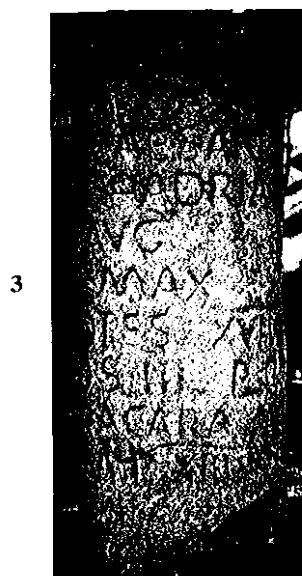
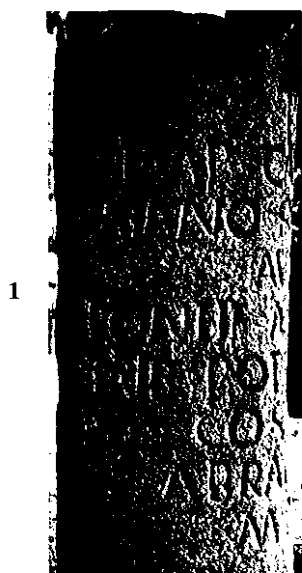
- a História falava da difícil guerra contra Cântabros e Astures (ter-se-ão os Romanos refeito algum dia desse pesadelo?);
- as populações manifestavam uma tendência dominante para o individualismo;
- as vias eram, numa zona mineira, de grande movimento de gentes e mercadoria.

Quais os imperadores homenageados e porquê?

Esse, um dos objectivos primordiais da pesquisa a efectuar. Em momentos críticos – de sucessão, de luta intestina... – a população apressou-se a manifestar apoio a quem melhor lhe parecia servir os seus interesses. Doutras vezes, não hesitaríamos em conceber que o próprio imperador daria a entender o seu particular empenho em ser alvo duma especial manifestação de simpatia – a troco, evidentemente, dalgumas prometidas benesses.

Os miliários da Geira devem, pois, entender-se também – **se não primordialmente** – num contexto de história político-religiosa. Aliás, afigura-se-me inútil pensar que a história político-administrativa e económica do Noroeste se possa fazer sem ter em conta este importante vector.

Daqui que importe cada vez mais conhecer o contexto arqueológico original destes monumentos. Pela sua função informativa e também pela sua relevante conotação propagandística.



EXEMPLO

O miliário da milha XIII, dedicado a Adriano, actualmente exposto no jardim do Museu dos Biscainhos, pode ilustrar o que se afirma acerca da paginação: não há alinhamento nem à direita (foto 4) nem à esquerda (foto 1) nem se observa propriamente uma disposição segundo um eixo de simetria (foto 2). Na foto 3, ao invés, verifica-se que, nesse ângulo de visão, são perfeitamente legíveis, duma só vez, elementos bastantes para se deduzir: qual o imperador mencionado (HADRIA, na l. 2); a datação, através dos números do poder tribunicio (XVIII, na l. 4) e do consulado (III, na l. 6); a cidade a partir da qual se determinara a distância (*Bracara Augusta*: RACARA AV, na l. 5); e essa mesma distância, na última linha: M P XIII.

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 trabajo 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*, I, 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 Bibey) 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 Bibey, 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 "Julia 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 Sivelo, 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 Gerés".

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 SIVELLO, *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 cruceo 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 "Camión 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 cruceo, 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 crucero 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 freguezias 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, Herçmille, 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 SIVEL, *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 tendría 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 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 "Camíño 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 "Camino 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 "Camino 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 "Camino 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 cercanía de este pueblo se encontraron tres miliarios, dos anepígrafes 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 Vilacastfn 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 "Camiño 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 Vilaríño 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 Vilaríño 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 Ñolgas 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 Vilaríñofrio.

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 VALVIS, *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 "Camiño Vello" o también "Camiño 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 "Camiño 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 "Camiño 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 Orense", *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-frio. 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-frio por un puente situado aguas abajo del de la carretera, enfila la subida al pueblo de Vilariño-frio.

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-frio, está empedrado, teniendo 4 m. de ancho y se conoce como el "Camino Real".

Atraviesa el pueblo de Vilariño-frio y coincide durante 300 m. con la carretera de Vilariño-frio 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 "Camino 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 "Camino 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 si. 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 – NEMETOBIRGA

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 Casidrán 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 Vilariño 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 epigraffa latina en la provincia de Orense", *BCMO*, 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 SIVELLO, *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 "Camiño 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 Fisco 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 si y asentadas sobre el suelo natural. Su anchura es de 2,70 m. y se conoce como "Camino 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 si 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 SIVelo, *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., *Etymología 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 ciñéndose 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 compactidad. 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^{ra} 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 Muiño, evitando de esta forma salvar primero al Entoma y luego el Muiño. 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.

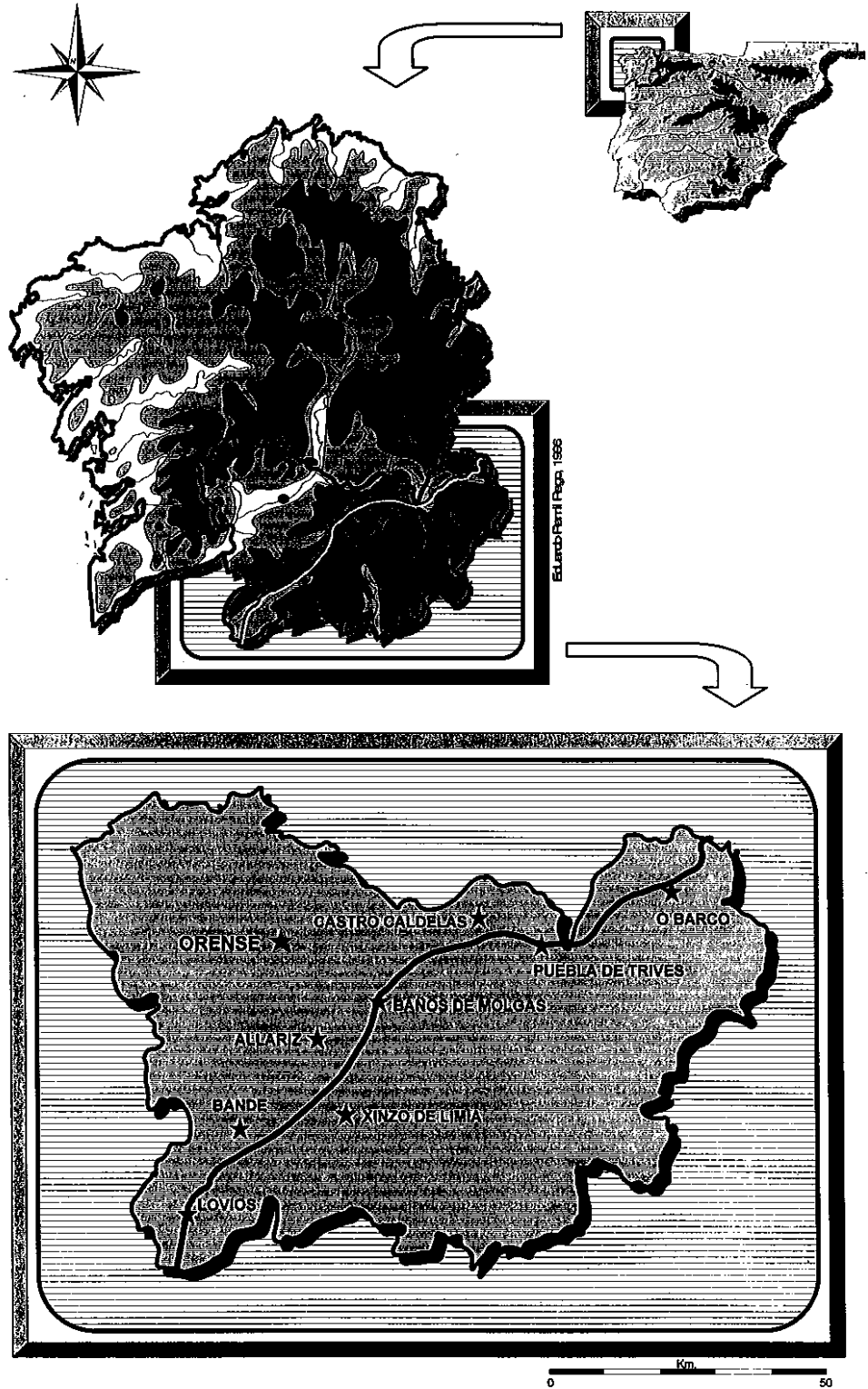
Este es el trazado que proponemos para la vía 18 en Galicia. Se trata de un seguimiento a "pie", sobre el terreno, viendo los pros y contras de su trazado, realizado hace veinte años. Desgraciadamente tramos que vimos en buen estado de conservación, actualmente fueron arrasados en aras de un progreso 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.

Indice de Abreviaturas

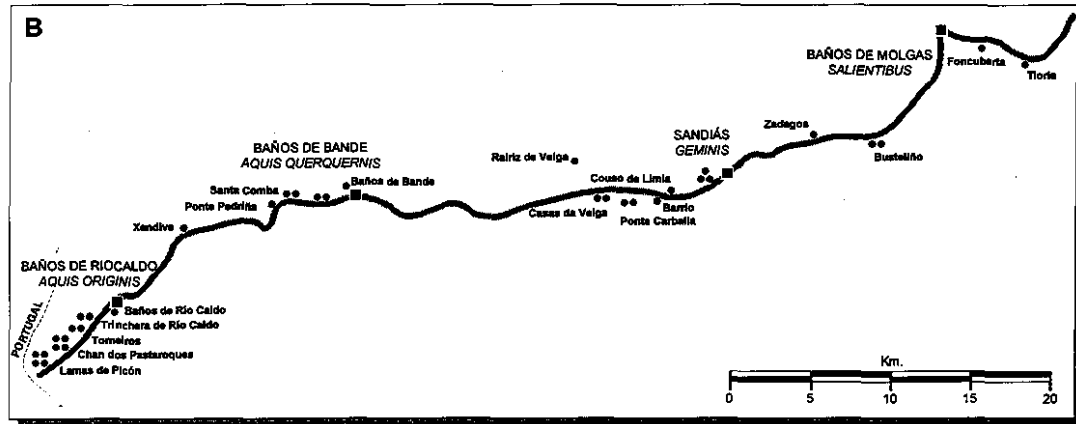
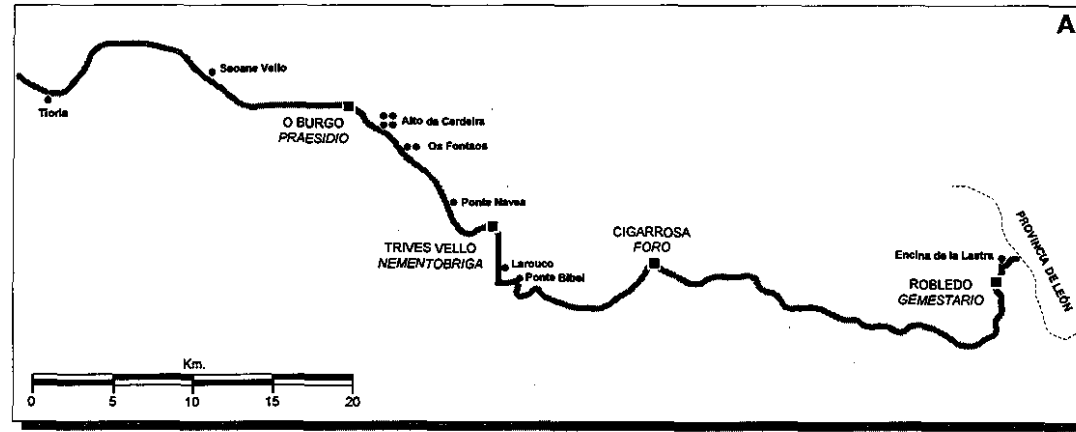
- ASEG*: Archivos do Seminario de Estudos Galegos.
Bol. Aur: Boletín Auriense.
BCMO: Boletín de la Comisión de Monumentos de Orense.
BMAO: Boletín del Museo Arqueológico de Orense.
BRAH: Boletín de la Real Academia de la Historia.
BSAA: Boletín del Seminario de Arte y Arqueología de Valladolid.
CEG: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

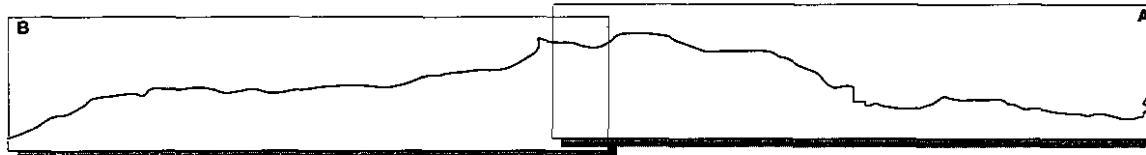
Est. I

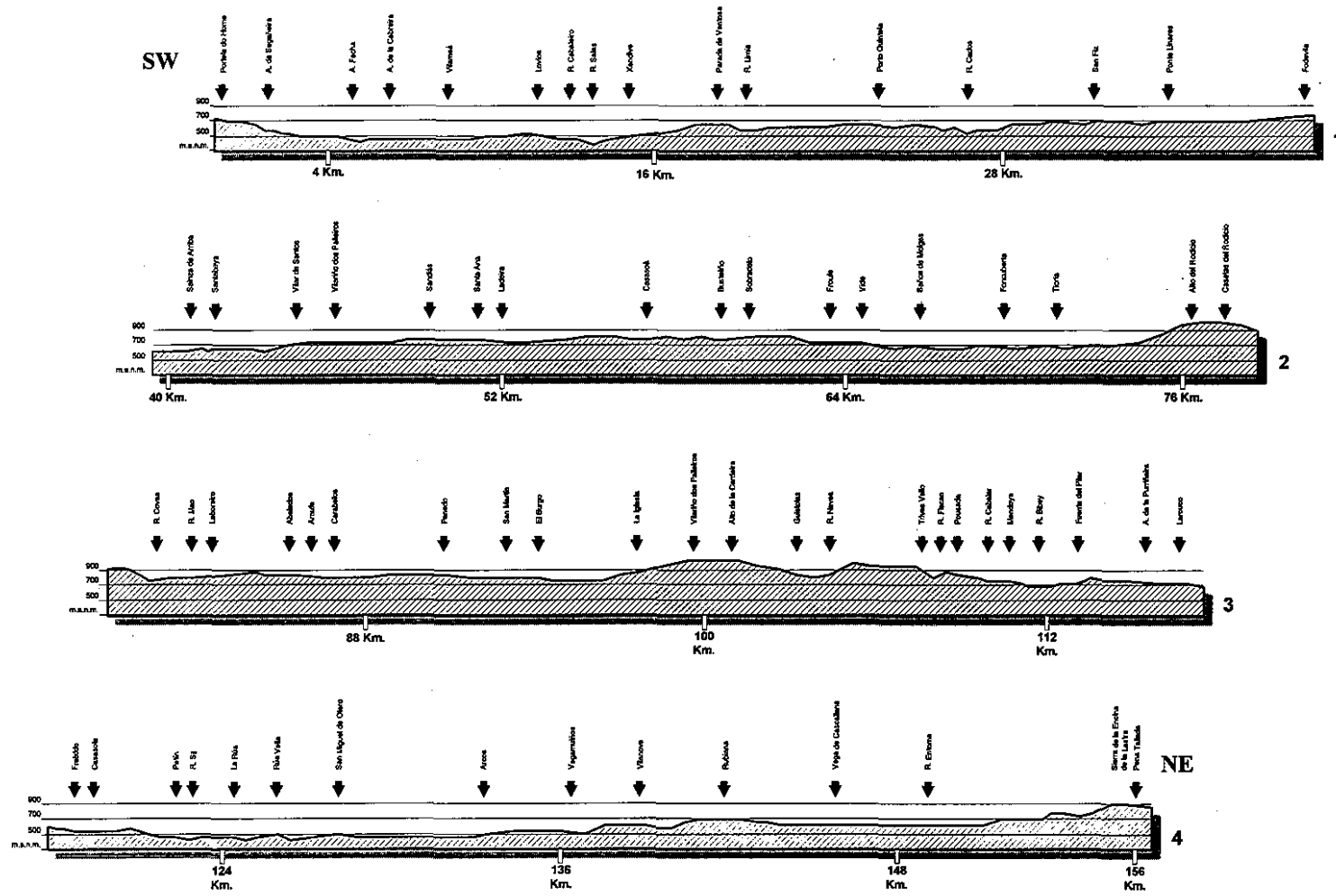


Trazado de la vía 18 en la provincia de Ourense.

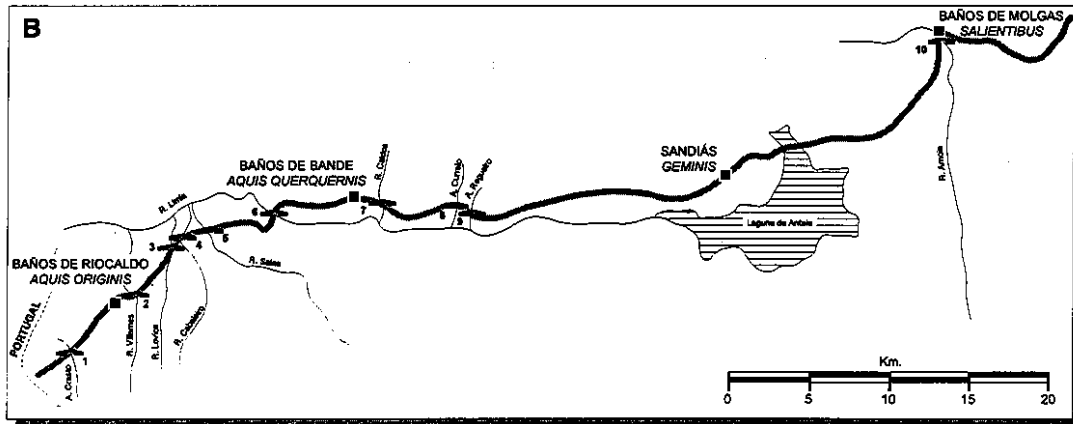
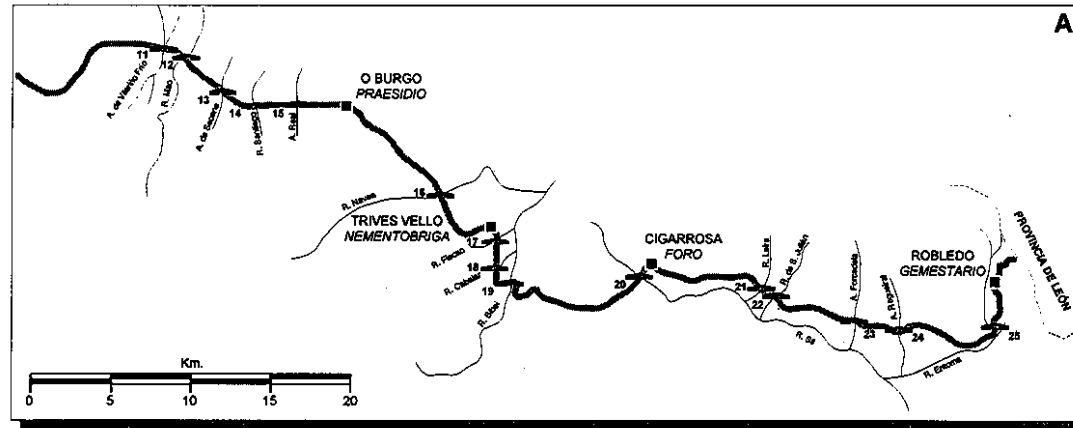
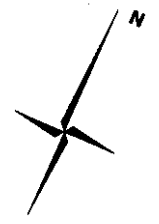


MILIARIOS DEL TRAMO ORENSANO DE LA VÍA XVIII	
	Calzada romana
	Un miliario
	Dos miliarios
	Tres miliarios
	Más de tres miliarios
	CIGARROSA Mansión, topónimo moderno
	FORO Mansión, topónimo romano



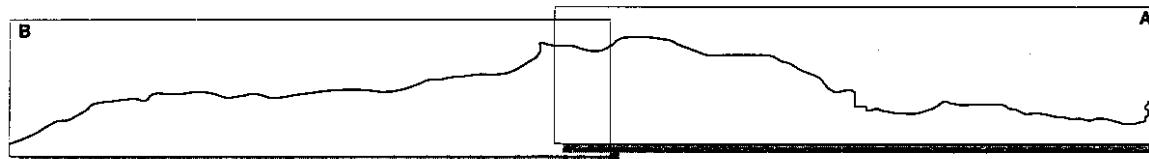


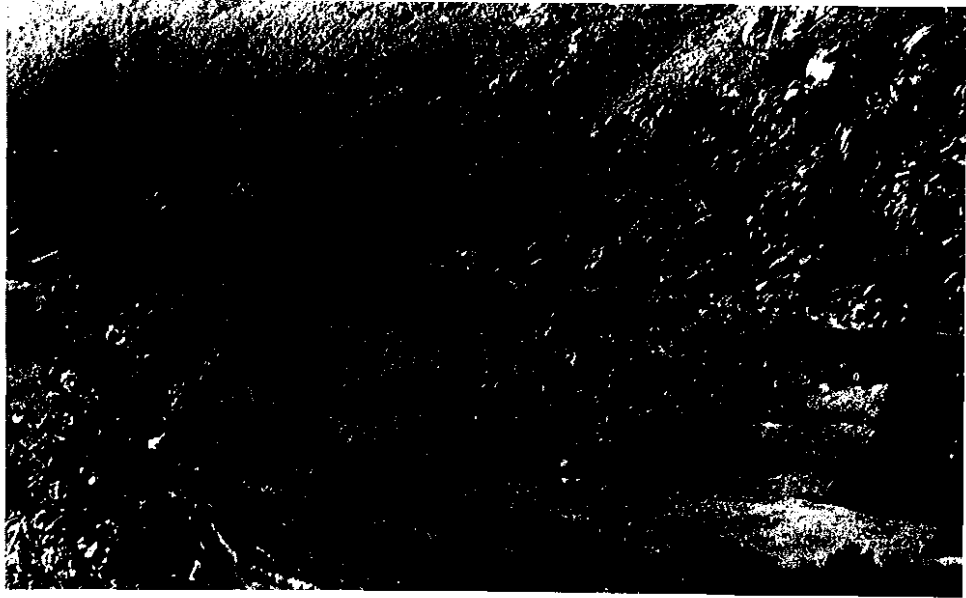
Perfil altimétrico de la vía 18.



PUENTES ANTIGUOS DEL TRAMO ORENSANO DE LA VÍA XVIII	
	Calzada romana
	Curso fluvial
	Mansión
	Puente antiguo
	Río o Arroyo
	CIGARROSA Mansión, topónimo moderno
	FORO Mansión, topónimo romano

Edwards y Hunt 1988





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.

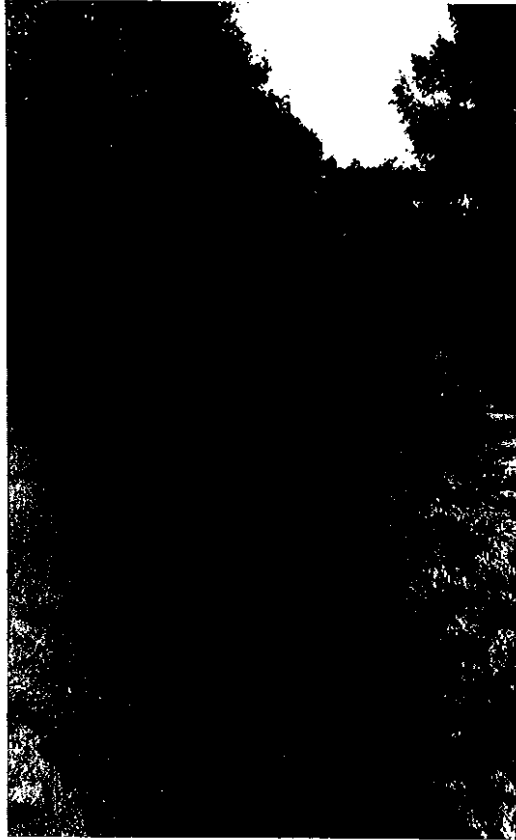


1 -- Explanada de la vía en las cercanías de Guin.



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.

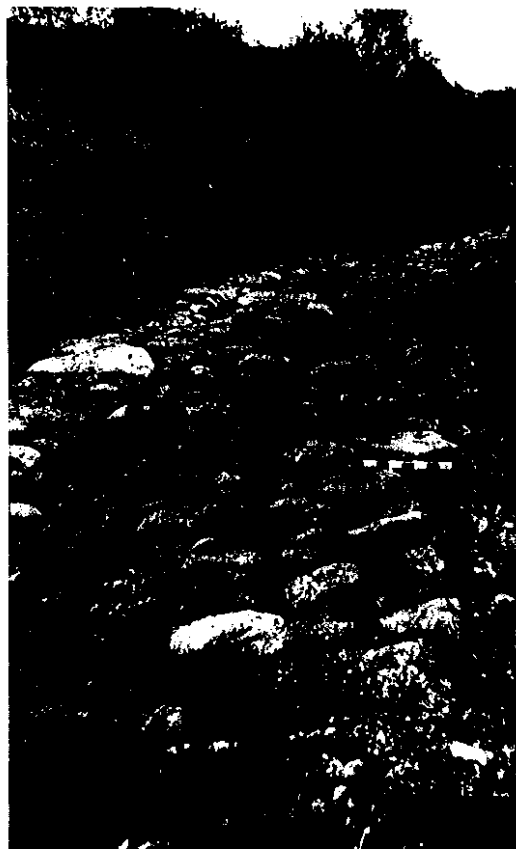


1 - Bordillo izquierdo de la vía en las cercanías de Vilamayor.

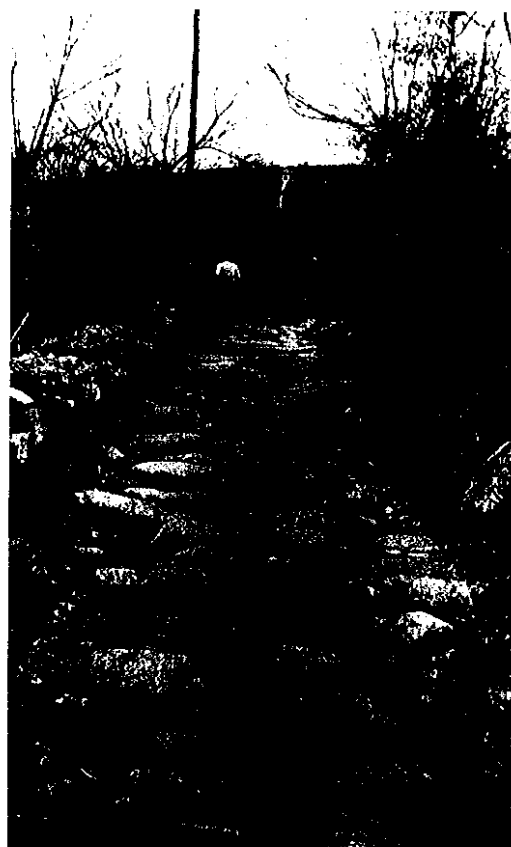


2 - La vía en la subida de Ponte Navea.

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.



Mansiones y mutationes en la Via Nova (XVIII del Itinerario de Antonino)

Antonio RODRIGUEZ COLMENERO*

Resumo:

Rodríguez Colmenero discute as distâncias e as localizações das *mansiones* e *mutationes* da *Via Nova* (Via XVIII do Itinerário de Antonino). Descreve com maior pormenor as *mansiones* de *Aquis Originis*, *Geminas/Geminis*, *Salientibus*, *Praesidium*, *Nemetobriga*, *Foro*, *Gemestario* e *Bergido*. No texto discute-se, também, o valor da milha galega e a possível diferença com a milha romana.

Abstract:

This paper discusses the miles and the place between the *Via Nova* *mansiones* and *mutationes*. The paper comments with further details *Aquis Originis*, *Geminas/Geminis*, *Salientibus*, *Praesidium*, *Nemetobriga*, *Foro*, *Gemestario* and *Bergido*. Rodríguez Colmenero also comments in the distinction between galician and roman miles.

Palavras-chave:

Via Nova; Geira; *Mansiones*; *Mutationes*; Milhas galega e romana.

Key words:

Via Nova; Geira; *Mansiones*; *Mutationes*; Galician and roman miles.

Las instalaciones hosteleras, en un sistema organizado de comunicaciones, son consustanciales a las vías mismas. Y, por supuesto, los itinerarios de época romana las incluyen como elemento imprescindible en sus respectivos decursos. Pero por su amplitud y aparente mayor rigor en las enumeraciones y transmisión de distancias es el llamado Itinerario de Antonino el que ha adquirido más justa fama, lo que no quiere decir que, en ocasiones, existan variantes más o menos acentuadas según el códice que se consulte. Poner de acuerdo las versiones y seleccionar las más verosímiles es labor, sobre todo, de filólogos, y contrastar los datos así obtenidos con la realidad concreta, cometido de arqueólogos e historiadores de la Antigüedad¹.

* Universidade de Santiago de Compostela.

¹ En nuestro caso, vamos a seguir la ya clásica edición y compartimentación de P. WESSELING, *Vetera Romanorum Itineraria*, Amsterdam, 1735; mejorada a principios de este siglo por la de K. MILLER, *Itineraria Romana*, Stuttgart, 1916; y diez años más tarde por la más completa y documentada de O. CUNTZ, *Itineraria Romana I. Itineraria Antonini Augusti et Burdigalense*, Leipzig, 1927 (Edic. Teubner). Como manual más práctico y accesible, J. M. ROLDAN, *Itineraria Hispana. Fuentes Antiguas para el Estudio de las Vías Romanas*. Valladolid, 1975.

PRIMER PROBLEMA: ¿SON FIABLES LAS DISTANCIAS QUE MARCA EL ITINERARIO DE ANTONINO EN ORDEN A LA DETERMINACIÓN DE LAS MANSIONES DE LA VIA NOVA?

Los comienzos no son precisamente alentadores, puesto que las 215 millas que globalmente anuncia que existen entre *Bracara* y *Asturica*² se convierten en 218 cuando se suma la totalidad de las distancias parciales entre *mansiones*. No obstante, y salvado este pequeño *lapsus* y algún otro posible, creo que puede otorgársele un voto de confianza, como para otras comarcas hispanas ponen de manifiesto algunos investigadores³. Veámoslo en cada ejemplo concreto ya que es sabido que, en los casos conocidos, suelen coincidir los datos epigráficos con las cifras suministradas por los itinerarios.

Salaniana

Diré que es la primera de las *mansiones* a partir de *Bracara*, hallándose a 21 millas de la capital de convento jurídico. Nada añadiré acerca de su ubicación porque sobre este punto concreto del problema lo ignoro casi todo. Cabe precisar, por otra parte, que corresponde al tramo portugués de la vía, sobre el que se está llevando a cabo una exhaustiva investigación por parte de los Drs. Sande Lemos y Martinho Baptista.

Aquis Originis

Ahora bien, a 18 millas de *Salaniana*, y ya en territorio gallego, ha de situarse *Aquis Originis*, concretamente en la milla 39, que es la que le corresponde desde *Bracara*⁴.

No contamos en la actualidad con cilindro alguno *in situ*, o en los alrededores, que la señale expresamente, pero sí con asociaciones de miliarios de dos millas anteriores y contiguas: la 35, en la Lama do Picón, y la 36, en el Chan dos Pasteroques, que anuncian, de alguna manera, su inminente aparición⁵. Y como quiera que la relación fija entre estas dos asociaciones de miliarios nos ha permitido obtener, primeramente a nosotros⁶ y después a otros investigadores⁷ un valor de milla de unos 1670 m., aplicando dicho módulo sobre el sector siguiente del antiguo camino se deduce que la milla 38 se cumplía en un punto anterior y no muy alejado de las surgencias

² *Itin. Ant.*, 427, 5.

³ J. M. ROLDAN, *Itineraria Hispana. Fuentes antiguas para el estudio de las vías romanas de la península ibérica*, Valladolid, 1975, 33 ss., al hablar de la llamada *Via de la Plata*, por él estudiada en otra ocasión: *Iter ab Emerita Asturicam*, Salamanca, 1971.

⁴ *Itin. Ant.*, 428, 1.

⁵ El primero de los topónimos hace alusión clara a un sólo miliario erguido, picón. El segundo podría tener relación con poste, de donde *posteroques/pasteroques*, postecillos o postes de pequeño alzado, que es lo que simularían ser estos miliarios, erguidos o tumbados para un público desconocedor de su primitiva función.

⁶ RODRIGUEZ COLMENERO, A., *La Red Viaria Romana del Sureste de Galicia*, Valladolid, 1976, 31 ss.

⁷ CAAMAÑO GESTO, M., *Red Viaria*. Recientemente S. FERRER y F. HERVES, *Catalogación Arqueológica do Parque do Xurés*, depositado en la Dirección Xeral do Patrimonio da Consellería de Cultura, han obtenido valores similares.

termales de Baños de Río Caldo, que se hallarían emplazadas en la milla 39, si bien en su tramo inicial. De esta manera se explicaría que, según Contador de Argote, hubiese junto a la casa de Baños mismo un miliario marcando la milla 38, por hallarse relativamente mucho más cerca de las termas el punto terminal de la milla 38 que el que señala el fin de la 39, en la cual, bien que en su comienzo, se situaba la *mansio de Aquis Originis*⁸.

En resumen, aquí ha de buscarse la antigua *Aquis Originis*, que, por lo que se deduce, se ubicaba ciertamente en la milla 39, pero no en su terminación sino en su inicio, de tal suerte que resultaría posible relacionar, de alguna manera, la *mansio* o *mutatio* con parte de las ruinas arqueológicas que recientemente ha exhumado un equipo de arqueólogos ligados al Museo de Ourense en el lugar denominado Covelo⁹, en las inmediaciones de los Baños mismos. Todo encajaría a la perfección, incluidas la concordancia entre las distancias de los itinerarios y las de los miliarios y la razón de la primera parte del topónimo.

Aquis Querquennis

Tercera mansión de la *Via Nova*, a 53 millas de *Bracara*, según el Itinerario de Antonino. Su localización ha sido objeto de polémica en épocas pasadas¹⁰. Hoy en día se conoce con absoluta certeza que corresponde al antiguo pueblo de Baños de Bande, en el que confluyen para su determinación epigrafía, arqueología y toponimia, según después se dirá. Desde hace unos veinticinco años, suponíamos algunos investigadores que el miliario existente en el interior de la basílica de Santa Comba de Bande, en el que se halla marcada la milla 51, debería proceder de las inmediaciones de la mansión de *Aquae Querquennae*¹¹, que ya nadie dudaba en identificar con el gran yacimiento arqueológico existente entre Porto Quintela y Baños de Bande. La fortuna, sin embargo, contribuyó a precisar más exactamente aún las distancias ya que durante la campaña de excavaciones de 1985 nos fue mostrado por un lugareño, en las inmediaciones de dicho yacimiento, pero ya rebasado hacia el este unos 500 metros el meridiano de las termas allí existentes, un voluminoso medio miliario entre cuyos retazos de leyenda se conservaba la mención de la milla 53, la misma que el Itinerario asigna a la mansión¹². Aunque con evidentes señales de reutilización, consideramos que, dado su enorme peso, el emplazamiento original y el de reutilización no debieron de estar muy distantes. De ahí que concluyamos que la *mansio de Aquis Querquennis* estaría ubicada en la milla 53, según confirman los itinerarios, pero, como en el caso de *Aquis Originis*, no al final de la misma sino, más bien, hacia su mitad.

⁸ Cfr. CONTADOR DE ARGOTE, *Memorias...*, Livro IV, 27, do Suplemento ao Livro IV.

⁹ M. XUSTO RODRIGUEZ, "Galicia. Romanización en el valle del Río Caldo", *Revista de Arqueología*, n.º 126, Oct. 1991.

¹⁰ M. CASTELLA FERRER, *Historia del Apostol de Jesu Christo Santiago Zebedeo*, Madrid, 1610, 70 es el primero que señala en este lugar *Aquis Originis* al atribuir erróneamente un miliario con la milla XXXVIII a este lugar y que, en realidad, debería corresponder a Baños de Río Caldo. Le seguirán SARMIENTO, *Viaje...*, transcrito en *BCMor.*, III, Enero-Junio, 1908 y 62, Mayo-Junio 1908, 238 ss; también FLOREZ, *España Sagrada*, XVII, 10 ss., Madrid, 1710.

¹¹ COLMENERO, *Aquae Flaviae. I. Fontes Epigraficas*. Braga, 1987, 446.

¹² COLMENERO, *Aquae...*, apéndice documental.

En resumen, las distancias marcadas por el Itinerario de Antonino se ven confirmadas por la epigrafía también en esta ocasión.

Geminis o Geminas

Se sitúa a 69 millas desde *Bracara*. Con anterioridad se conocía que esta *mansio* o *mutatio* de la vía no debería alejarse mucho de Fonte Carballa, en Vilar de Santos, en donde Barros Sivelo había hallado un miliario con la milla 66¹³, de ahí que se pensase en Sandiás, unos kilómetros más al este de esta aldea, como su lugar preferente de atribución. Ahora bien, el hallazgo reciente de tres columnas miliarias, una de ellas epigrafiada y las dos restantes anepígrafas a unos quinientos metros al este de Vilaríño das Poldras demuestra, por una parte, que se trata de una milla fija, puesto que de lo contrario no se explicaría la existencia de tres miliarios enterrados juntos en el mismo lugar, y en segundo término que la plasmación de la milla 67 sobre un miliario, asimismo de Maximino como en el caso de la milla 66, apura todavía más las cosas a la hora de concretar la ubicación de *Geminas*, una vez rebasada la aldea actual de Sandiás, como ya personalmente habíamos propuesto en un trabajo anterior¹⁴. Tampoco aquí son incorrectas las distancias marcadas en el Itinerario de Antonino, que encuentra en los documentos epigráficos plena confirmación.

Salientibus

Se trata de una mansión identificada tradicionalmente con Baños de Molgas, importante estación termal todavía¹⁵. Nosotros mismos habíamos caído en el error, no de dicha identificación sino de suponer a *Salientibus* situada en el mismo meridiano, pero a septentrión de la verdadera mansión. Sin embargo, un examen más reflexivo del problema nos hace ver que *Salientibus* se sitúa en los itinerarios a 87 millas de *Bracara* y que el miliario de Foncuberta, a dos kilómetros y medio al este de Baños de Molgas, marca, para nosotros, 85 millas¹⁶ y para otros tratadistas sólo 80¹⁷, lo que sería todavía peor. Hay que suponer, por tanto, situada la mansión de *Salientibus* dos millas más, por lo menos, al este de Foncuberta, tal vez en los alrededores de Tioira, como en su tiempo afirmaba Saavedra.

¹³ R. BARROS SIVelo, *Antigüedades de Galicia*, Coruña, 1875, 28, a propósito de un miliario de Maximino con la milla 66 desde Braga.

¹⁴ COLMENERO, *La Red Viaria Romana del Sureste de Galicia*, Valladolid, 1976, 51.

¹⁵ Entre los que discuten el emplazamiento de esta *mansio* merece ser mencionado Murguía, *Historia de Galicia*, La Coruña, 189, 520, quien asiente a la tesis de Cortés de identificar *Salientibus* con Baños de Molgas debido sobre todo a la fuerza que posee *Salientibus* mismo, manantiales que brotan, y que encuentra en las aguas termales de Baños de Molgas su más genuina confinación. No obstante, no desestima la puntualización de Saavedra quien, fundado en argumentos que no aduce, desplaza a Tioira la ubicación de esta mansión. Como se verá, y aunque fundados posiblemente en otros argumentos, vamos a tratar de demostrar que Saavedra tenía razón.

¹⁶ COLMENERO, *La Red...*, 60.

¹⁷ J. C. RIVAS, "Addenda al Catalogo de Miliarios Orensanos", *Bol. Aur.*, V, 1975, 120 ss.

Praesidio

A 105 millas desde *Bracara*, según el Itinerario, no poseemos miliarios próximos dotados de milla que puedan contribuir a su aproximación. Sólo el miliario de Caracalla de A Graña¹⁸ contribuye a documentar vagamente el paso de la vía. De su identificación con San Pedro do Burgo o alrededores se hablará después.

Nemetobriga

Está situada a 118 millas de *Bracara* y a 100 de *Asturica*. Y como quiera que junto al puente del río Bibey, entre Póboa de Trives y A Rua existe un miliario de Tito que marca la milla 94 *ab Asturica*¹⁹ es lógico suponer que diez kilómetros más al oeste, en donde se sitúa Póboa de Trives, se cumpliera la milla 100, en la que se ubicaría *Nemetobriga*. Se confirmaría así la atribución tradicional de la *Nemetobriga* de los *Tiburi* a Trives Vello.

Para las demás *mansiones* no existen miliarios suficientemente explícitos que puedan apoyar las cifras avanzadas por el Itinerario de Antonino, a no ser el de San Justo de Cabanillas, cerca de Noceda, ya en el valle del Bierzo, que marca la milla 23 desde *Asturica* y que, por hallarse lejos del trazado comúnmente aceptado por casi todos los tratadistas, se considera desplazado desde las inmediaciones de Bembibre o Torre del Bierzo, por cuanto, al atribuir la mansión de *Interamnium* a San Román de Bembibre, se necesitaría ubicar su lugar originario de emplazamiento, teóricamente siete millas antes, en Torre del Bierzo, de manera que en San Román de Bembibre pudiesen cumplirse las 30 que el Itinerario de Antonino establece entre *Asturica* e *Interamnium*²⁰. Veremos después hasta que punto esto es sostenible. Pueden aducirse, además, para este mismo tramo, un miliario del que solamente se conserva el diseño y que fue hallado cerca de Torre con motivo de la construcción del camino real Madrid/La Coruña en el siglo XVIII²¹, marcando la milla 21 o 22 desde *Asturica*, así como los dos aparentemente ilegibles hallados por Gómez Moreno en Montalegre, ya cerca del puerto de Manzanal²², en uno de los cuales vislumbró recientemente Mañanes la milla 21²³.

Quede claro, pues, en conclusión, que en los casos en que contamos con elementos suficientes, las cifras marcadas en el Itinerario de Antonino quedan plenamente confirmadas y, por tanto, la transmisión comparada de distancias a través de los distintos códigos de los itinerarios es, salvo sorpresas, de fiar.

¹⁸ COLMENERO, *Aquae...*, 452.

¹⁹ RIVAS, *Addenda...*, 101; J. M. CAAMAÑO GESTO, "Aportaciones al estudio de los miliarios del tramo orense de la vía XVIII", *BA*, VI, 1976, 211 ss; COLMENERO, *Aquae...*, 440.

²⁰ M. GÓMEZ MORENO, *Catálogo Monumental de España. Provincia de León*, Madrid; J. RODRIGUEZ, "Las vías militares en la provincia de León", *Legio VII Gemina*, León, 1970, 419 ss; T. MAÑANES, *El Bierzo Prerromano y Romano*, León, 1981.

²¹ T. MAÑANES, *El Bierzo...*, 290, cit. a Archivo de Simancas, AGS, sec. y sup. de Hac., leg. 91 I, M. P. y D., XXXVIII-93.

²² M. GÓMEZ MORENO, *Catálogo...*, 8.

²³ T. MAÑANES, *El Bierzo...*, 291.

SEGUNDO INTERROGANTE: ¿QUÉ ES LO QUE CONOCEMOS, EN CONCRETO, DE CADA UNA DE LAS MANSIONES?

Prescindimos de *Salaniana*, por las razones apuntadas.

Aquis Originis

Sabemos del motivo de la primera parte de su topónimo, *Aquis*, a causa de las aguas termales existentes en las inmediaciones, pero no de la segunda, *Originis*. ¿*Origo* de qué? La traducción obvia sería la de “aguas del principio”, más no atinamos a descubrir de que principio pueda tratarse, puesto que en la vertiente portuguesa del Gerês existen ya aguas termales, las primeras con las que el viajero procedente de Braga se encontraba, y tampoco queremos creer que sean las de Río Caldo las primeramente descubiertas por los promotores de la vía. Misterio²⁴.

Más que de una *mansio* en regla, se trataría posiblemente de una *mutatio*, que nunca llegó a crecer demasiado desde el punto de vista urbanístico. La ausencia casi total de epigrafía no miliaria y lo limitado del área de las ruinas recientemente exhumadas así parecen ponerlo de manifiesto. En todo caso, el baremo para determinar la importancia de cada uno de los núcleos urbanos que son, a la vez, *mansiones* viarias a lo largo de la *Via Nova* lo constituye la mención tolemaica de las *poleis* más notables, destacando tan sólo, a lo largo de la *Via Nova*, *Hydata Quaquernom* (Ptolom. II, 6, 46); *Nemetobriga*; *Foro*, sin duda el *Forum Gigurrorom*; *Bergidum Flavium e Interamnium Flavium* (Ptol. II, 628). Las demás paradas de la vía, *Salaniana*, *Aquae Originis*, *Geminae*, *Salientes*, *Praesidium*, *Gemestarium*, serían, en los tiempos en que Tolomeo escribe, al menos, de mucha menor importancia urbanística.

Aquis Querquennis

Así denomina el lugar el Itinerario de Antonino, en tanto que el Ravenate la llama *Aquis Cercennis*²⁵. La segunda parte del topónimo le viene directamente, no de *quercus*, como afirman Argote y otros autores en sus relatos²⁶, sino de su relación con el *populus* de los *Quarquenni*, de los que constituye el núcleo urbano más importante en la época en que Tolomeo escribe.

El lugar ha sido famoso siempre por sus ruinas. En el siglo XVI las menciona ya Castellá Ferrer y en el XVIII Flórez, Sarmiento y Contador de Argote mismo, por boca de su informador, el Pe. Mattos Ferreira, afirmando que tal sitio debería corresponder a la antigua Calcedonia²⁷

²⁴ La pretensión de MURGUÍA, *Historia...*, 517, de hacer derivar Originis de Ogirez/Gerez = Girum merece poca consideración.

²⁵ *Itin. Ant.* 428, 2. Rav. 320, 3.

²⁶ Cfr. nota siguiente.

²⁷ M. CASTELLA FERRER, *Historia del Apostol de Jesu Christo Santiago Zebedeo*, Madrid, 1610, 70 ss; J. DOMINGUEZ FONTELA, “La visita de la Comisión de Monumentos a la región de Bande”, *BCMOr.*, X, 427; F. LOPEZ CUEVILLAS, “La Mansión de Aquis Querquennis”, *BCMOr.*, VI, Mayo-Junio, 1922, 144, 428 ss.; J. CONTADOR DE ARGOTE, *Memórias para a Historia Eclesiástica do Arcebispado de Braga*, Lisboa, 1732, 566; E. FLOREZ, *España Sagrada*, Madrid, 1749, XVII, 10 ss.

y destacando sus antiguos baños entre las ruinas todavía visibles. Por lo que a su estado actual respecta, puede decirse que se trata del yacimiento más extensamente excavado del curso de la vía; excavación sobre la que ya se han publicado algunos avances²⁸. Se diferencian dos áreas arqueológicas dentro del mismo yacimiento: el campamento de una unidad auxiliar del ejército romano, con una extensión de casi 2,5 ha. y un *vicus/mansio* de la *Via Nova* emplazado en torno a las termas y con una superficie de no menos de 20 hectáreas estimadas.

En lo que a la mansión respecta, tan sólo se ha excavado hasta la fecha lo que parece un gran edificio hostelero, compuesto de vivienda con varias estancias, un corralón cubierto, con horno panificador en la esquina suroeste, y patio adosado, abierto, dotado de un pozo de ancho brocal en el centro.

En lo que respecta al campamento, se ha exhumado ya una extensa área, que incluye un amplio sector de muralla con su respectivo *intervallum*, las *portae praetoria* y *principalis sinistra*, tres *strigia* o barracones de la tropa, dos *horrea* o graneros y posiblemente el *valedudinarius* o enfermería.

Consta, además, por la naturaleza de los vestigios arqueológicos, que el campamento es atribuible a la época flavia, perdurando posiblemente hasta el reinado de Adriano; la ciudad/mansión, en cambio, se mantuvo hasta las postreras datas del Imperio, y aún después, como demuestra la lápida suévica de *Alepius* que se conserva actualmente en el Museo de la Catedral de Ourense. Por otra parte, y sin descartar otros posibles motivos, estamos persuadidos de que el campamento fue instalado en aquel estratégico lugar en función de la apertura de la vía, recayendo su planificación y ejecución sobre los ingenieros y técnicos de esta unidad militar, al menos en el trecho que corresponde al ámbito del Convento Bracarense. Pero, consolidada la *pax romana* en la zona, el establecimiento castrense fue abandonado y sus estructuras pétreas convertidas en cantera de la vecina mansión viaria, como pone de manifiesto la identificación de algún epigrafe reutilizado como procedente del antiguo campamento.

Una precisión más. Lo mismo las constantes topográficas que las arqueológicas nos llevan a la conclusión de que *Aquae Querquernae* nace *ex novo* como mansión viaria y de que debe su desarrollo urbanístico, tanto a su inmejorable emplazamiento cuanto al paso de la vía misma. Sin embargo, consta fehacientemente que no es este núcleo la capital originaria de los *Quarquerni*, sino el *Caput Querquernorum*, el Castro de Rubiás, el *Castellum Meidunium* del célebre epitafio de Cadós. Lo prueba la placa honorífica dedicada a Trajano allí aparecida²⁹, aparte de otros importantes vestigios. Por ello, el hecho de que Tolomeo, a mediados del siglo II resalte a *Hydata Kuakernon* como el núcleo urbano más importante de la *civitas* demuestra que había habido un desdoblamiento y posible trasvase de población desde la altura al valle. Y ello resulta paradigmático en orden a la explicación de hechos semejantes en otras *civitates*.

²⁸ A. RODRIGUEZ COLMENERO, "El campamento romano de *Aquis Querquennis* (Orense)", *II Seminario de Arqueología del Noroeste*, Santiago de Compostela, 1980. Madrid, 1983, 247 ss., "Das römische Kastell von Aquis Querquennis (Orense, Spanien). Einige Parallelen zum Obergermanischen Limes". *Studien zum Militärgrößen Roms*. Aalen 1983. Stuttgart, 1986; A. RODRIGUEZ COLMENERO - F. HERVES REIGOSO, *Aquis Querquennis, campamento romano y ciudad/mansión viaria*. A Coruña, 1992.

²⁹ Cfr. bibliografía en nuestro *Aquae Flaviae I. Fontes Epigráficas...*, pág. 566 ss.

Geminas/Geminis

Se ha afirmado que serían dos montículos gemelos y próximos los causantes del topónimo. La explicación no convence, pudiendo montarse otras similares a barullo. Mejor confesar la propia ignorancia. Ningún dato importante atribuible al lugar de Pegas, entre el pueblo de Sandiás y su castillo, que es el que, a nuestro entender, recibió en la Antigüedad las instalaciones de la mansión, salvo un ara anepígrafe aparecida últimamente cerca de la iglesia parroquial de Sandiás.

Salientibus

El topónimo parece hacer alusión, de nuevo, a surgencias acuíferas. Sin embargo, contra lo afirmado anteriormente tanto por mi mismo como por otros autores, la ubicación de *Salientibus*, con sus 87 millas desde *Bracara*, no corresponde ni a Baños de Molgas ni a sus alrededores. La razón es sencilla. Unos tres kilómetros más al este, en Foncuberta, existe un miliario con la milla 85, por lo que *Salientibus* tiene que encontrarse cerca de cuatro kilómetros más adelante, ya en los alrededores de Tioira, en donde existen topónimos relativos a mansiones tan sugerentes como Parada y Paradela³⁰.

Somos de la opinión, además, de que no lejos de este lugar, si es que no coincide con ella misma, debería ubicarse la capital de los *Interamici*, a juzgar por los epígrafes de Asadur y concretamente el de Quinto Licinio Vegeto³¹.

Praesidium

De nuevo se sitúa a 18 millas de la mansión anterior. Se ha especulado para su emplazamiento con Medorra, O Burgo, Castro Caldelas etc. Todas nuestras mediciones lo relegan a San Pedro do Burgo o algún lugar próximo, una vez que se situó después de Tioira la mansión de *Salientibus*. ¿Alguna razón especial? Aparte de la posible coincidencia de las distancias, el hecho de que en San Juan de Camba haya aparecido una placa honorífica dedicada a Nerva y otras dos, una en honor de Hadriano y otra en honor de Antonino Pío en la iglesia de San Pedro do Burgo, distante sólo dos kilómetros de la anterior³². Tres dedicatorias imperiales en tan corto espacio suponen la existencia de una capital de *civitas* en las inmediaciones, identificable o de la que formaría parte, sin duda, la mansión llamada *Presidium*. Pero ¿de que *civitas*? Hubo un tiempo en que creíamos que se trataba de la de los *Equaesii*; hoy día nos inclinamos por la de los *Tiburi* mismos. Y no se aduzca la mención tolemaica de que *Nemetobriga*, once millas más adelante, es la capital de los *Tiburi* porque no es verdad. Lo que afirma Tolomeo es que *Nemetobriga* es el núcleo urbano más importante de los *Tiburi* en su tiempo, no que sea su capital. Recuérdese lo dicho para los *Quarquerni*. Por otra parte,

³⁰ Cfr. al respecto nota.

³¹ A. RODRIGUEZ COLMENERO, "Los *Interamici* del Convento Jurídico Bracaraugustano y su dios indígena Toriogombiteco", *Hispania Antiqua*, III, 1973; *Aquae Flaviae...*, 576 ss.

³² Cfr. bibliografía de todos estos epígrafes en A. RODRIGUEZ COLMENERO, *Aquae Flaviae...*, 573, 580 y 581.

el importante *oppidum* que se semiintuye en las inmediaciones de la iglesia de San Pedro do Burgo podría cumplir con la doble función de capital de *civitas* y de *praesidium* de la vía.

Nemetobriga

Parece aludir a un lugar sagrado en altura y tal vez debería parte de su grandeza a este carácter de santuario nacional de los *Tiburi*. Es posible que acierten los que la identifican con Trives Vello, de donde son conocidos algunos epígrafes votivos³³, en su mayor parte desaparecidos, porque en lo que atañe a la Póboa o Proba de Trives, su ascendencia medieval parece nítida. Poco o nada se conoce, sin embargo, de vestigios arqueológicos de la antigua población.

Foro

Se sitúa a 19 millas después de *Nemetobriga*, contando desde *Bracara*. Se trata ya de una población gigurra, puesto que Ptolomeo asigna como *polis* más importante a esta *civitas* el *Forum Gigurrorum* (Ptol. II, 6). Las distancias marcadas por el Itinerario parecen coincidir en Petin, inmediatamente antes de A Rua, en el ya célebre yacimiento de A Cigarrosa, topónimo expresivo, de por sí, de la etnia a la que pertenecía. Pero no se olvide que en este yacimiento apareció la no menos célebre placa marmórea de Lucio Pompeio Reburro Gigurro Calubrigense que se considera erigida en su población de origen³⁴, aunque posiblemente como un simple cenotafio o dedicatoria *in absentia*. Se declara gigurro, su *civitas*, y calubrigense, su poblado y posible capital de los *Gigurri* y que, en ocasiones, y en la incorrectamente llamada *origo*, sustituiría a la *civitas* misma, como deja traslucirse en los *Artifices Calubrigenses exs Albinis* del castro de Santa Comba de Refojos de Basto³⁵ que, mientras no se demuestre lo contrario, no cabe negar que procedan de este núcleo capital de los Gigurros.

Pero ¿son entonces lo mismo la *Calubriga* gigurra y el *Forum Gigurrorum*, *polis* tolemaica y mansión del Itinerario de Antonino? Estrictamente no, globalmente tal vez sí. *Calubriga*, y ojo al sufijo que denota lugar elevado, coincidiría, sin lugar a dudas, con el cercano e imponente castro de Santa María, en la margen izquierda del Sil. Pero poco a poco, tanto en el sector comprendido entre el castro y el río, lugar en donde se asienta hoy día Petín, como en la margen derecha del Sil, se iría desarrollando un creciente emporio comercial, *Forum*, que se vería potenciado, tanto por el paso de la *Via Nova* como, tal vez, por un embrionario puerto fluvial a la orilla del Sil. Pasadas algunas décadas, se repetiría el fenómeno ya detectado en el caso de los *Quarquerni*. La antigua *Calubriga* de la altura se iría depoblando a favor de la nueva mansión viaria y lugar de confluencia de los *Gigurri*, o sea el *Forum Gigurrorum*, a partir de Ptolomeo capital de hecho, aunque no de derecho. El topónimo Cigarrosa, con sus importantes hallazgos arqueológicos, sería el heredero de esta pasada grandeza.

³³ Cfr., por ejemplo, nuestro *Aquae Flaviae...*, 31, 208, 273, etc.

³⁴ Cfr. bibliografía en nuestro *Aquae Flaviae...*, 265 ss.

³⁵ Cfr. A. COELHO FERREIRA DA SILVA, *A Cultura Castreja no Noroeste de Portugal*, Paços de Ferreira, 1986, 308 ss.

Gemestario

Sólo consta que estaba situada a 18 millas al oriente de Foro, lo que vendría a coincidir con alguna de las laderas de la Serra da Encina da Lastra. Personalmente nada podemos aportar a su fijación.

Bergido

Belgico dice el Itinerario de Antonino³⁶, es el *Bergidum Flavium* tolemaico³⁷ situado, ya sin vacilación alguna, en las inmediaciones occidentales de Cacabelos, sobre un cerro aplanado rodeado aún de fuerte muralla conocido como el Castro Ventosa. Conserva toda la pinta de haber sido un gran *oppidum* en la Antigüedad. Era mansión común para la *Via Nova* y las dos procedentes de *Lucus*; una de ellas más antigua, la XIX, y otra contemporánea o posterior, la XX, que, en el tramo *Lucus Augusti-Bergidum* seguía idéntico trazado. Desde *Bergidum*, pues, se acometía a través de todos los portillos posibles el último asalto hasta *Asturica*, enlazando o no, en sus respectivos recorridos, *Interamnium Flavium*.

Concretamente, la vía XX libraba la distancia desde *Bergidum* de cincuenta millas limpiamente y sin ninguna mansión interpuesta³⁸; en cambio la XIX y nuestra XVIII lo hacían a través de *Interamnium*³⁹. ¿Dónde se situaba esta mansión?

Justiniano Rodríguez afirma que en Bembibre, comunicándose, a partir de este punto con *Asturica* por dos ramales viarios divergentes: el de Foncebadón, de supuesto trazado augústeo y el de Manzanal, de apertura flavia, que avalaría el miliario desplazado de Tito existente en San Justo de Cabanillas⁴⁰, el cual, por marcar la milla XXIII y distar *Interamnium Flavium de Asturica* XXX correspondería a siete millas antes de *Interamnium Flavium*, de ahí que necesariamente se vea forzado a situar el hallazgo de este miliario en Torre del Bierzo, veinte kilómetros antes de su conocido emplazamiento real, lo cual, aparte de disparatado, no permite, en modo alguno, que se cumplan las distancias requeridas, por cuanto existen solamente 26 kilómetros por carretera, con lo que, habida cuenta del número de millas, 23, estas quedarían emparejadas casi con los kilómetros.

Mananes sitúa *Interamnium Flavium* en Las Murielas, Almazcara, diez kilómetros a noroeste de Bembibre. Aquí había aparecido el célebre miliario de Nerón que ya había dado fundamento a Coello para afirmar el paso de la vía por el Puerto de Manzanal⁴¹ y a varios autores⁴² para afirmar que este ramal, al menos, es anterior a la época flavia. Sin embargo, como no posee indicación de milla resulta inoperante a la hora de determinar la ubicación

³⁶ *Itin. Ant.*, 425, 14 y 431, 1.

³⁷ Ptolom. II, 6, 28.

³⁸ *Itin. Ant.*, 425, 4.

³⁹ *Itin. Ant.*, 431, 1; 429, 2.

⁴⁰ J. RODRIGUEZ, "Las vías militares romanas en la actual provincia de León", *Legio VII Gemina*, León, 1968. León, 1970, 417.

⁴¹ J. COELLO, "El miliario de Almazcara", *BRAH*, V, 1888, 281.

⁴² GOMEZ MORENO, *Catálogo Monumental de España. Provincia de León*, 87 ss; J. RODRIGUEZ, *Vías...*, 417 ss; T. MAÑANES, *El Bierzo...*, 287 ss.

de *Interamnium Flavium*.

Dicho lo que antecede, he de manifestar que en una visita casual al Museo de los Caminos de la ciudad de Astorga realizada hace poco tiempo me sorprendió ver plasmado en un cipo, y de forma abreviada, el topónimo *In-t(eramnum) Pl(avium)*, al final de un texto posiblemente de naturaleza votiva. Inquirí acerca de la bibliografía existente y descubrí que había sido dado a conocer por Quintana Prieto en 1969⁴³, leyendo *L(ibens) V(otum) S(olvit)* (lo cual es correcto) *Coleieg[i]/Ani(us) coa/in(i) f(ilius)*, versión que no puede admitirse. Según él, Anio, hijo de Coaino, habría cumplido gustosamente un voto a Colego. Pero, lo que es más interesante, el epígrafe procedería de la Iglesia Parroquial del berciano Noceda, bajo cuyo altar mayor habría sido hallado con motivo de las reformas litúrgicas conciliares.

Posteriormente, Mañanes⁴⁴ volvió a referirse a este epígrafe, interpretando la primera línea de manera idéntica pero leyendo en la segunda: *Colleg[o]/Ani(us) Coam/i ne(potes) fe(cit)*, para mí con menos sentido todavía.

Personalmente creo que el texto epigráfico ha perdido el teónimo, plasmado en el inicio, que la fórmula de consagración ha encontrado una transcripción correcta, pero que en las dos líneas finales ha de interpretarse: *Colleg(ium) Anicom(omm)?/Int(eramni) Fl(avii)*. Uno de tantos *collegia* o asociaciones, de los que se han ocupado en profundidad, y de modo general, Walzing⁴⁵, o para la península ibérica Santero Santurino, en nuestro caso de naturaleza desconocida, pero perteneciente a *Interamnium Flavium* habría efectuado una dedicatoria a su patrono o patrona, cuyo nombre, lamentablemente, no podemos conocer⁴⁶. Y como es presumible que el epígrafe no haya sido desplazado en demasía de su lugar originario de procedencia habrá que concluir que, en las inmediaciones más o menos ajustadas de Noceda habrá de situarse *Interamnium flavium*. Pero es que, además, y según este dato, ya no hace falta considerar como desplazado (nada menos que a ¡20 kilómetros!) el miliario de San Justo de Cabanillas, circunstancia necesaria para que pueda ensartarse en la derrota de los que llevan la vía por un trazado mucho más occidental, porque San Justo de Cabanillas está precisamente en las proximidades de Noceda y en su mismo paralelo, de tal suerte que, para que se cumplieran las distancias reglamentarias, haría falta suponer asentado *Interamnium Flavium* en el extremo noroeste de la mesopotamia existente entre los ríos Noceda y Sil, explicándose bien de ésta manera el topónimo *Interamnium* (entre ríos, si es que deriva de las palabras latinas *inter* y *amnis*), y el lugar de procedencia del miliario, las proximidades de Boeza.

Y como resultaría absurdo suponer que ambos epígrafes estuviesen desplazados de lugar y, por otra parte, como *Interamnium Flavium* es, por definición, promocionado por la dinastía flavia y el miliario de Cabanillas está dedicado a Tito, se me figura que existe fundamento para pensar que la *Via Nova* debió de discurrir por estos pagos y según un trazado que, arrancando

⁴³ A. QUINTANA PRIETO, "La religión pagana en tierras de León", *Arch. Leon.*, XXIII, 1969, 103.

⁴⁴ T. MAÑANES, *Epigrafía y Numismática de Astorga romana y su entorno*, León, 1982, 108 ss.

⁴⁵ J. P. WALTZING, *Etude Historique sur les Corporations professionnelles chez les Romains*, Hildesheim, 1970, II, 6 ss.

⁴⁶ Una dedicatoria sepulcral de los *magistri* de un *collegium* desconocido aparece también en Astorga, guardándose actualmente en el Museo de los Caminos. Cfr. GOMEZ MORENO, *Catalogo...*, 21, MAÑANES, *Epigrafía...*, n.º 13.

de *Bergidum*, seguiría, tal vez, hasta Toreno la orilla derecha del Sil para, tras salvarlo, correr en dirección sur a través de Noceda, San Justo de Cabanillas, Boeza y la cuenca del Porcos, por donde significativamente se encaja la moderna vía férrea, hasta *Asturica*. Más a occidente discorriría, también desde *Bergidum*, la vía XIX procedente de *Lucus*, de datación augústea, como es de todos conocido, a la que cabría atribuir el miliario de Nerón de Las Murielas y los de Torre y Montalegre ya referidos. Y nos atreveríamos a sugerir más: que la vía XX, *per loca maritima*, con un tramo común a la XIX desde *Lucus*, divergería de ella también en *Bergidum* para salvar la distancia hasta *Asturica*, no por el Manzanal sino a través de Foncebadón y Rabanal del Camino⁴⁷, y de ahí la razón de no ensartar en su recorrido la *mansio de Interamnium Flavium*, que no es mencionada en su decurso.

Espero una objeción, que rondará por la mente de muchos. ¿Por qué si seguían decursos distintos ambas vías, XVIII y XIX, poseen ambas la mansión de *Interamnium Flavium*? Como en otros casos conocidos, y *Caladunum*, en la vía XVII, es uno de ellos, el hecho de que se mencione la *civitas* no quiere decir que la vía tocara su núcleo capital; pudiera discurrir solamente a través de su territorio, que es lo que sucedería en este caso con alguna de las dos vías a las que se atribuye la misma mansión. Recuérdese que el Itinerario de Antonino es una compilación de itinerarios tardía y el panorama que describe no tenía mucho que ver con la que pudiera suponerse cuando la vía XIX, y con anterioridad a la época flavia, discurría sola por estos parajes.

TERCER INTERROGANTE: ¿ES INVARIABLE EL VALOR DE LA MILLA EMPLEADA EN LA MENSURACIÓN DE ESTA CALZADA?

Permítaseme desbrozar brevemente un problema al que algún día habrá que prestar más atención debido a su innegable trascendencia.

Ya Antonio Blázquez, a finales de la pasada centuria⁴⁸ admitía diversidad de valores en la milla hispana, opinión en la que por entonces le siguieron otros autores.

En la segunda mitad de nuestro siglo, Roldán negó que existiese para la milla hispana otro valor que el de 1481 m., que es el que había obtenido para el *Iter ab Emerita Asturicam*⁴⁹.

Así las cosas, y por datas similares, comprobábamos nosotros mismos que algunos valores miliarios de la *Via Nova* superaban ampliamente los 1600 m.⁵⁰ por lo que creímos que había sido la milla de 1670 metros la empleada en la mensuración de esta ruta.

Posteriormente tuvimos ocasión de comprobar otro hecho desconcertante en el tramo

⁴⁷ Se trataría de un tramo viario que aprovecharía posteriormente la ruta xacobeá y en el que no existen por el momento evidencias epigráficas viarias de época romana pero que ofrece ventajas topográficas, vestigios toponímicos y testimonios de fuentes textuales que aconsejan el paso por estos parajes de una vía romana, según han remarcado, eso sí con objetivos divergentes, otros autores. Cfr. J. RODRIGUEZ, *Vias...*, 418 ss; MAÑANES, *El Bierzo...*, 300 ss.

⁴⁸ A. BLÁZQUEZ, "La milla romana", *BRAH*, XXXII, 1898, 440 ss.

⁴⁹ J. M. ROLDAN, *Itineraria...*, 32; "Sobre el valor métrico de la milla romana", *XI CNA*, Zaragoza, 1972, 533 ss.

⁵⁰ A. RODRIGUEZ COLMENERO, *La Red...*, 31 ss.

Flavium Brigantium-Lucus de la vía XX⁵¹. Nos consta que desde *Brigantium*, A Coruña actual, hasta *Lucus*, Lugo, contabilizaban los miliarios 35 millas. Repartiendo entre ellas los 90 kilómetros de distancia real existentes se obtiene un valor para cada milla de 2.572 m. ¿Mala transmisión de cifras por los itinerarios? Lamentablemente no contamos con *miliarios in situ* provistos de millas grabadas que puedan corroborar estas cifras, por lo que preferimos dejar las cosas como están. Sin embargo, sería mucho suponer que el Itinerario de Antonino plasmasse mal tanto la cifra de la distancia que existe entre *Brigantium* y *Caranico* como la que le sigue, de *Caranico a Lucus*⁵².

Por otra parte, y muy recientemente, se me ha vuelto a plantear el problema al estudiar los miliarios de la vía XVII desde *Bracara a Asturica* a través de *Aquae Flaviae*. Al no intentar situar *Caladunum* en el ramal norte, como comúnmente es admitido, comprobé que el Itinerario señala 80 millas entre *Bracara* y *Aquae Flaviae* y 18 entre *Caladunum* y la segunda de las poblaciones. Ahora bien, en el Alto do Pindo (Arcos), y mirando a Ardaos, existía un miliario *in situ*, hoy en el Museo de Chaves, que marca la milla 59. Faltarían 21 para Chaves pero tan sólo existen 18 kilómetros de distancia real. *Caladunum*, pues, no puede situarse en este ramal norte, en el que con seguridad existieron entre Braga y Chaves menos millas y de más valor. ¿Cuánto? En un cálculo aproximado y dividiendo los kilómetros existentes entre Braga y O Pindo entre 59 obtenemos un valor de milla de unos 1640 m., diferente del tramo sur, a través de Boticas, que posee en torno a 1480 m. En este tramo sí que se puede insertar *Caladunum*, para nosotros el castro de Lesenho y su ámbito septentrional.

Ahora bien, lo hasta aquí planteado tiene lugar en calzadas diferentes; pero ¿son posibles valores de milla distintos en una misma calzada? Veamos.

Hicimos ya mención a la cifra 1670 m. obtenidos por nosotros mismos para la milla 35 entre Lama do Picón y Chan dos Pasteroques en la *Via Nova*, cifra confirmada posteriormente por Caamaño y recientemente por otros dos colaboradores nuestros, Santiago Ferrer y Paco Herves. Pues bien, en los últimos tiempos otros estudiosos orensanos⁵³ han obtenido sobre la misma vía, pero ya en la llanura de A Limia, un valor de 1800 m., practicando diversas mediciones desde A Feira Nova (Ponte Liñares) hasta el paraje de Os Cantos de Fonte Carballa (Vilar de Santos), teniendo en cuenta sobre todo topónimos y testimonios que hacen referencia a asociaciones de miliarios indicadores de milla fija.

Posteriormente, tras producirse en el verano pasado el descubrimiento de los tres miliarios asociados de Vilarino das Poldras, ya referidos, uno de los cuales señala la milla 67, y presumiendo que los miliarios de Fonte Carballa deberían coincidir con la milla anterior, la 66, procedimos, yo mismo y uno de mis colaboradores, Enrique Alcorta, a una medición rigurosa entre ambos puntos fijos, obteniendo similares resultados: 1800 metros, con un error de 5 m. aproximadamente. Por si ello no bastase, proseguimos la medición por un terreno casi totalmente llano entre la referida milla 67 y el lugar de As Antas, ya en el término de Couso e inmediaciones de Sandiás, atendiendo a que As Antas es en este caso un topónimo indefec-

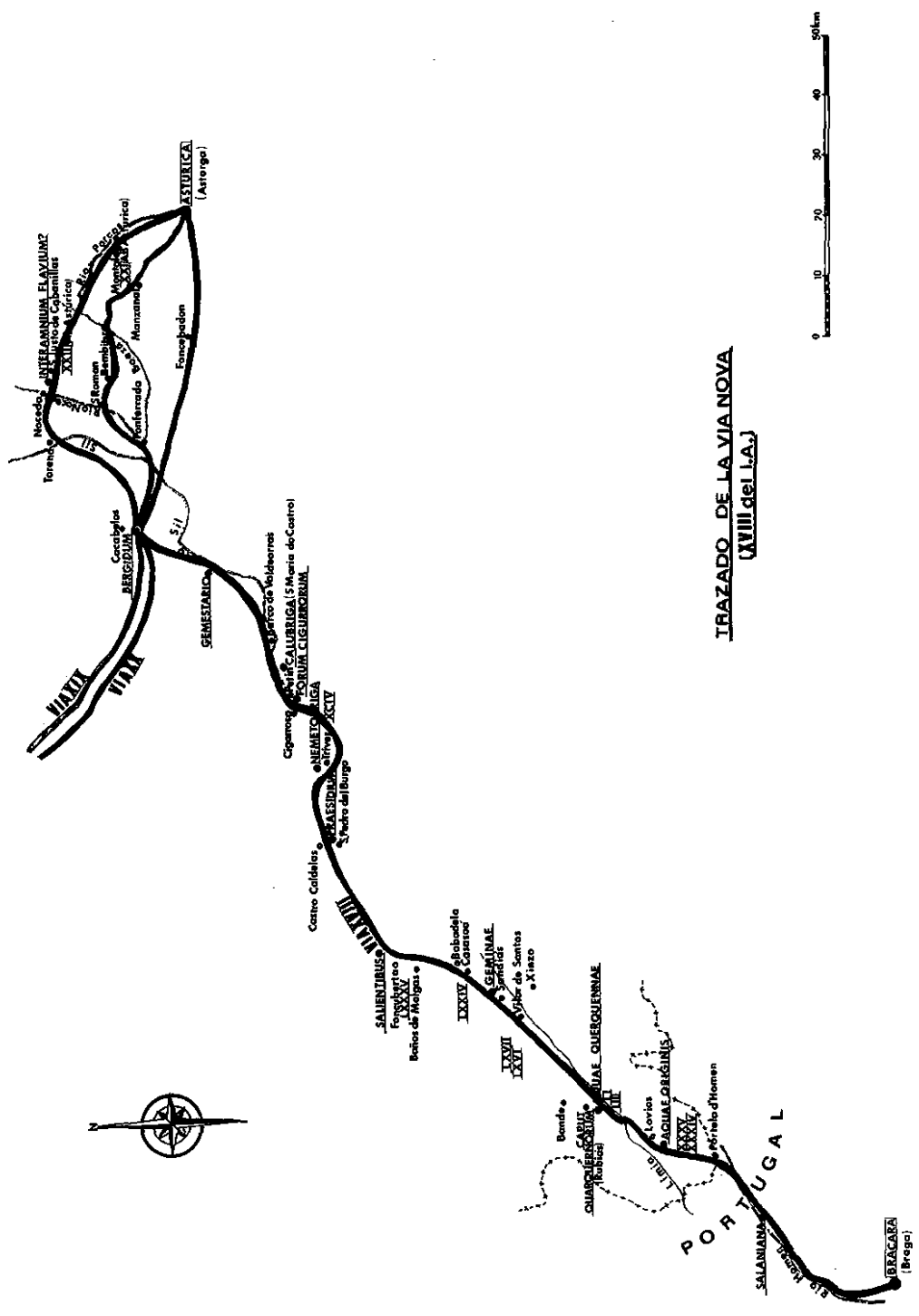
⁵¹ *Itin. Ant.*, 424, 5.

⁵² Se trataría, en caso de existir, de una milla de dimensiones similares a las de la legua gálica, de 2.220 m., según H. BENDER, *Römische Strassen und Strassalstationen*. Stuttgart, 1975, 12.

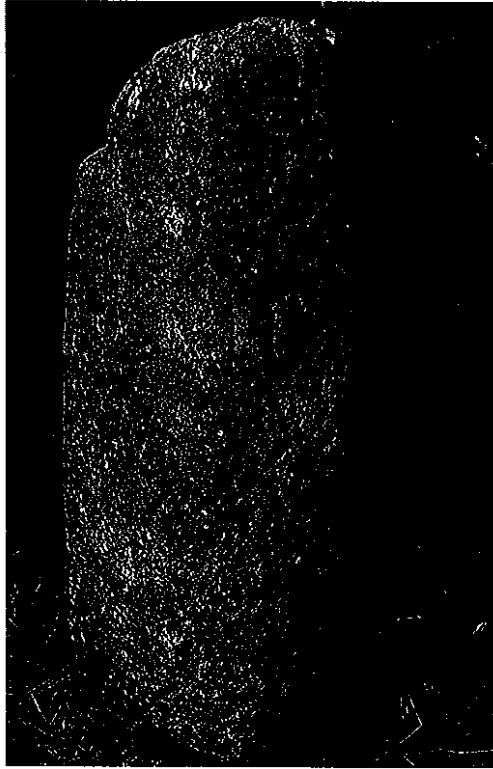
⁵³ S. ALVARADO - J. C. RIVAS - T. VEGA, *A Via Nova en A Limia*. Ourense, 1992, 35 ss.

tiblemente miliario, indicador de concentración de cilindros, como se comprueba en otros casos, procediendo también de As Antas un miliario de Treboninano Galo y Volusiano conocido desde antiguo. Los resultados fueron exactamente los mismos: 1800 m.

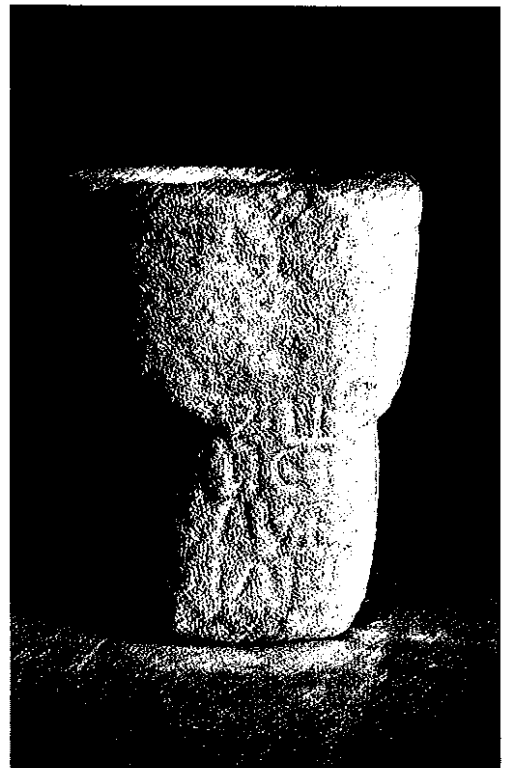
Debemos concluir, por lo tanto, que en la mensuración de la *Via Nova* se emplearon, al menos, dos modelos de milla. Sin embargo, la situación podría complicarse si en la parte portuguesa se obtuviese una cifra distinta, como, al parecer, es probable. Lo que sí podemos afirmar, para complicar un poco más la situación, es que desde la milla 35, en Lama do Picón, a la aduana de Portela do Homem hay solamente 750 m. y, o se admite un valor de milla así de ridículo, o habría que colocar la 34 ya en la bajada del Gerés. Esperemos que los intensos trabajos de prospección y excavación que se están llevando a cabo contribuyan a esclarecer este complicado panorama.



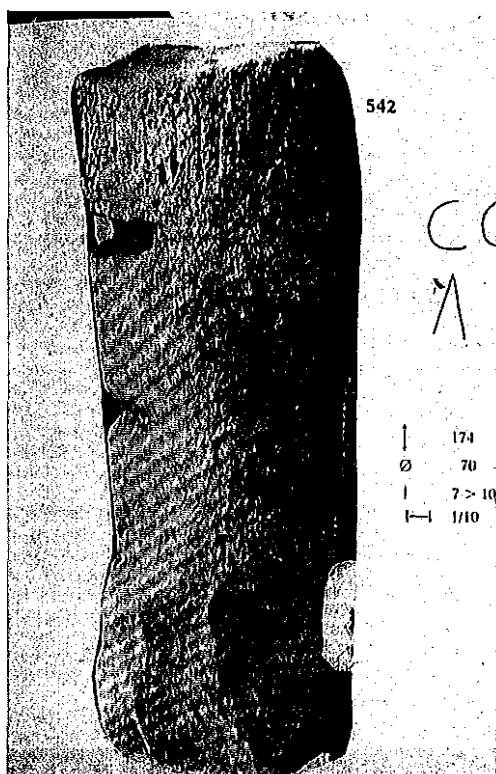
Est. II



1 – Portela do Homem (Chan dos Pasteroques).
Miliario *in situ* de Constantino con la milla
XXXVI.



2 – Miliario de Adriano de da basílica de Sta.
Comba de Bande. Milla LI.

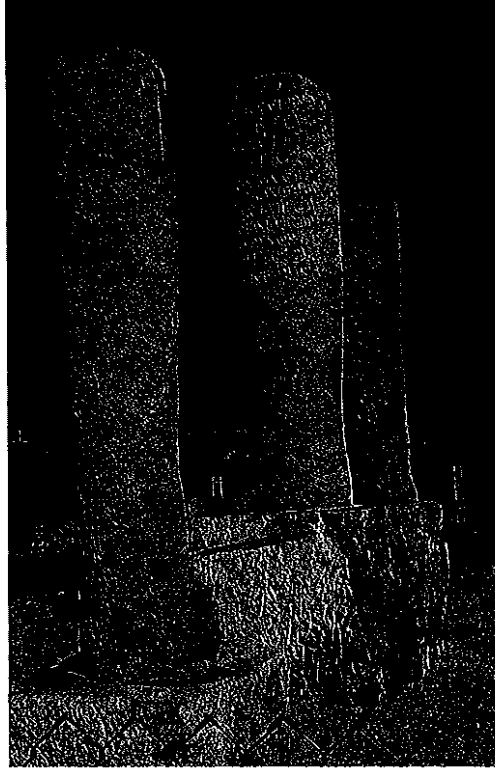


1 - *Aquis Querquennis* (Centro Arqueológico).
Miliario de Caracalla? Con la milla LIII.



2 - Padrosos de Fonte Caballa (Vilar de Santos). Miliário anepígrafe colocado para señalar la milla LXVI.

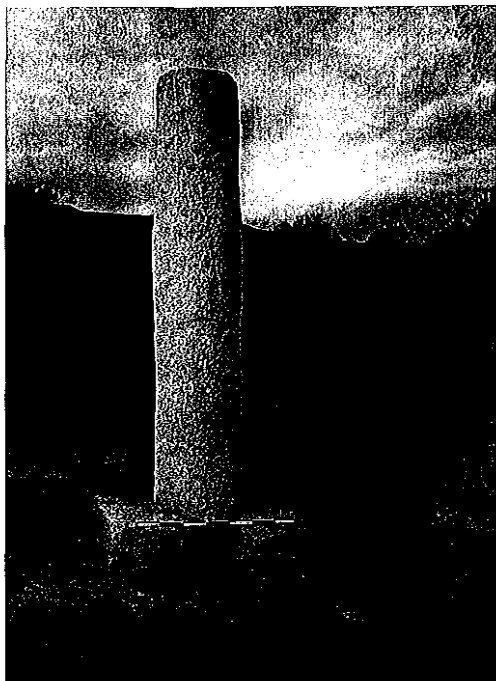
Est. IV



1 – Vilariño das Poldras (Vilar de Santos).
Conjunto de tres miliarios recientemente descubiertos. Uno de Maximino, el central, senala la milla LXVII desde *Bracara*.



2 – Miliario de Adriano procedente de
"As Antas de Bobadela" (Museu de Ourense).
Se hallaba *in situ* y marca la milla LXXIV.



1 - Miliario levantado junto a la casa sectoral de Tioira (Maceda). Dedicado, en extremos contrapuestos, a Magnencio e Carino. Posiblemente corresponde a la mansión de *Salientibus*.

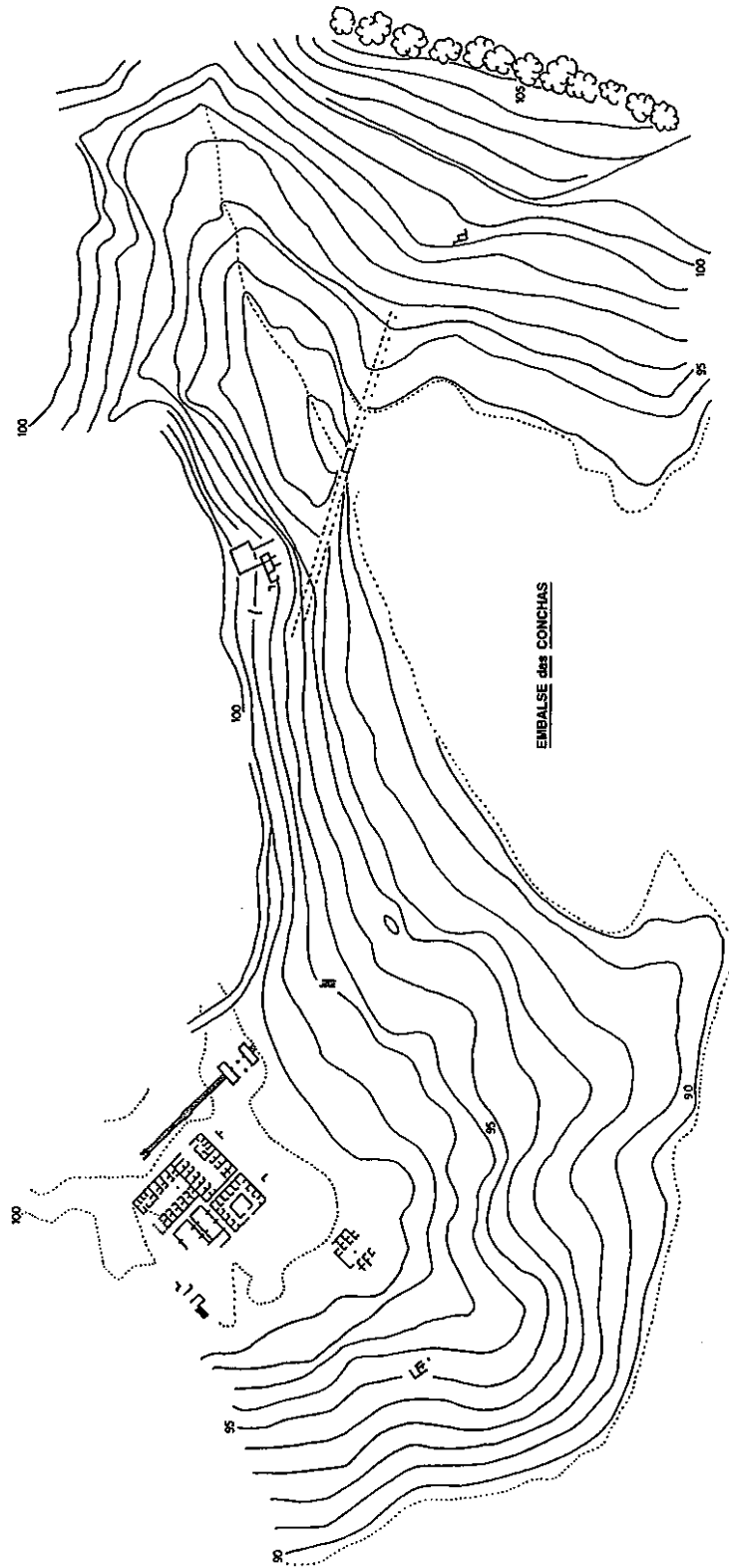


2 - Miliario de Ponte Bibez (P. de Trives). Marca la milla XCIV *ab Asturica*.



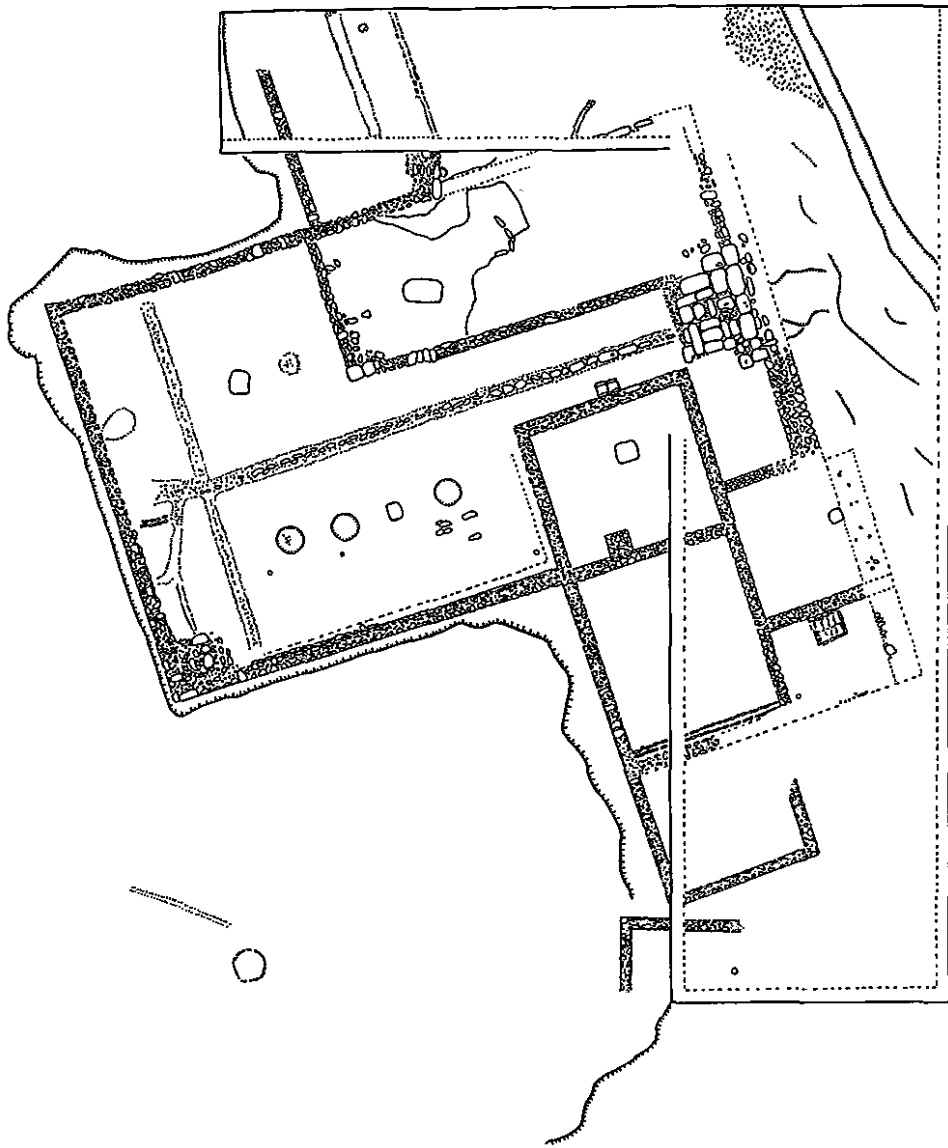
3 - Excavaciones de O Covelo (*Aquis Originis* o alrededores, Lovios). Panorámica de las ruinas.

Est. VI



"AQUIS QUERQUENNIS"
CAMPAMENTO ROMANO e MANSION VIARIA
PLANO DE CONJUNTO

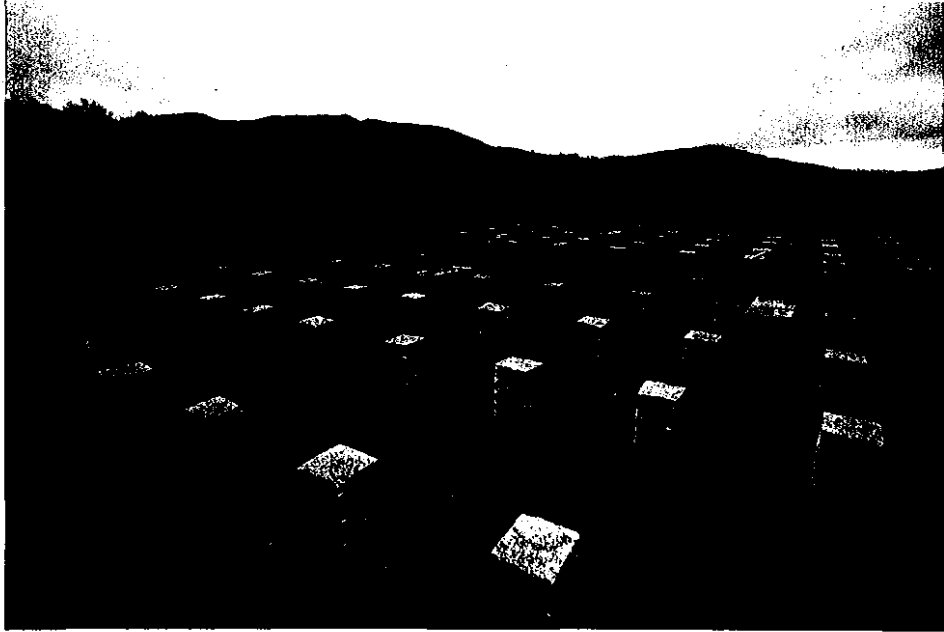




"AQUIS QUERQUENNIS"
EXCAVACION ARQUEOLOGICA de
MANSION VIARIA



Est. VIII



1 – *Aquis Querquennis*. Panorámica parcial de las ruinas consolidadas del campamento.

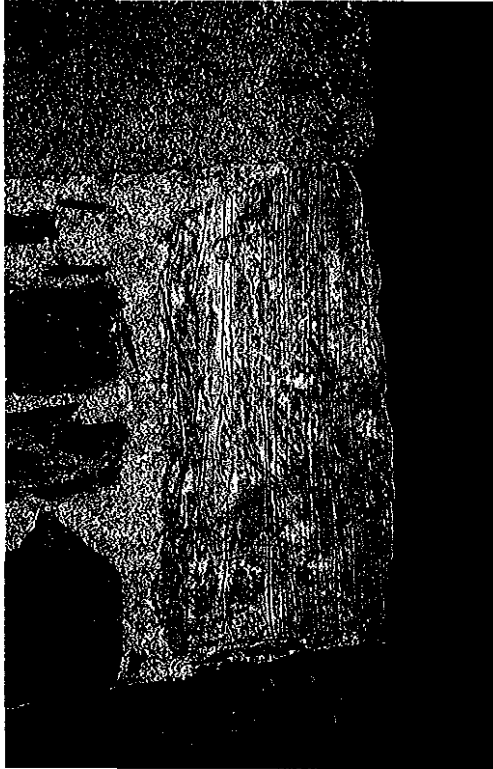


2 – *Aquis Querquennis*. Excavaciones en la mansió.

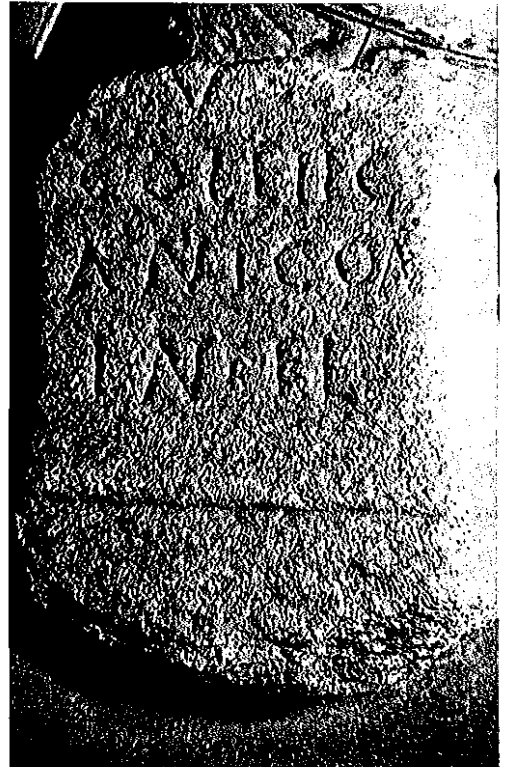


1 – Geminas (Sandiás). Ara anepígrafe existente em las proximidades de la iglesia.

Est. X



1 – Relieve romano existente en la ermita del castro de Santa María (Petuf), la antigua *Calubriga*.



2 – Epígrafe procedente de Noceda (El Bierzo), conservado en el Museo de los caminos de Astorga. Detecta la situación de *Interamnium Flavium*.

Estudo de um troço da via XVIII do Itinerário de Antonino na Serra do Gerês (a Geira Romana)

Francisco de Sande LEMOS*
António Martinho BAPTISTA**

Resumo:

O texto descreve os resultados dos trabalhos realizados na *Via Nova*, entre as milhas XXIX e XXXIV, ao longo de vários anos, desde a década de 80.

Abstract:

This papers show the results of the archaeological work on the *Via Nova* sites, between miles XXIX e XXXIV. The paper resums the work done in eithies and nineties.

Palavras-chave:

Milhas; Calçada; Miliários; Pontes.

Key words:

Roman miles; Road pavements; Milestones; Roman bridges.

1. INTRODUÇÃO

Entre 1977 e 1992, a Unidade de Arqueologia da Universidade do Minho e o Parque Nacional da Peneda-Gerês realizaram várias intervenções arqueológicas no troço da via XVIII do Itinerário de Antonino, em particular entre as milhas XXIX e XXXIV. Estas campanhas, embora iniciadas em 1977, tiveram alguns anos de interrupção, mas foram retomadas em 1984, 1985 e 1986 e, novamente, desta vez com maior amplitude, em 1992. Os trabalhos de maior vulto efectuaram-se em 1977 e 1992.

Os resultados adquiridos permitiram esclarecer alguns aspectos da tecnologia de construção da via no troço da serra do Gerês. Contribuem, por isso, para um melhor conhecimento da arte da engenharia romana na abertura das estradas de montanha no Noroeste.

Convém desde logo acrescentar que os dados alcançados nestas sucessivas campanhas nunca foram objecto de uma publicação mais profunda, apesar do seu grande interesse arqueológico. Este texto procura colmatar parcialmente essa lacuna, procurando fazer uma primeira síntese dos conhecimentos adquiridos. Por isso, não nos alongaremos com os aspectos relacio-

* Unidade de Arqueologia da Universidade do Minho.

** Parque Nacional da Peneda-Gerês.

nados com o contexto histórico ou político-administrativo, nem tão pouco com a problemática relativa ao traçado da via XVIII, tema que tem sido abordado por numerosos autores e que é relativamente conhecido, embora existam novos estudos em curso¹.

Assim, somente referimos que a via XVIII ligava *Bracara Augusta* a *Asturica Augusta* e que terá sido aberta sob a dinastia dos Flávios, num contexto de incremento do processo de romanização do Noroeste Peninsular.

A via partia de *Bracara* em direcção ao vale do rio Cávado, que ultrapassava num ponto, por ora indeterminado; provavelmente, na zona da ponte do Porto, principiando depois a subir as vertentes meridionais da serra da Abadia. Aqui foi já localizada uma das suas primeiras *mansiones*, que parece corresponder ao sítio designado Cividade da Biscaia, próximo do Castro do Caires, no concelho de Amares². Cruzada a serra da Abadia, flanqueava as vertentes setentrionais da montanha, ao longo do vale do rio Homem, até alcançar a larga portela onde hoje se situa a aldeia de Covide.

O traçado entre Covide e S. João do Campo é assinalado por diversos miliários. Depois de S. João do Campo, ou Campo do Gerês, como também é designado, inflectia de novo para o vale superior do rio Homem. É este o troço, ao longo do vale superior daquele rio, entre as milhas XXIX e XXXIV, que estudámos com mais pormenor, devido à circunstância de estar incluído no território do Parque Nacional da Peneda-Gerês e que iremos descrever adiante.

Convirá igualmente referir que esta secção da via XVIII, talvez pelo facto de se localizar numa zona de montanha bastante isolada, é um dos caminhos romanos melhor preservados do Noroeste e com uma densidade de miliários sem paralelo no mundo romano. Situando-se, actualmente, quase todo este tramo em plena Mata de Albergaria, uma das Reservas Naturais do PNPG, teve desde sempre o Parque Nacional um especial cuidado na sua preservação promovendo igualmente o seu estudo. A íntima ligação e óptimo relacionamento institucional que o PNPG vem mantendo com o Parque Natural da Baixa Limia-Serra de Xurés (de recente criação) permitirá muito brevemente valorizar ainda mais este importante vestígio de um passado comum, abrindo o que se pretende seja o primeiro trilho pedestre interpretado "internacional", prolongando assim, quer o estudo da via para além da Portela do Homem (onde se localizava a milha XXXIV e termina o nosso estudo), mas também o seu usufruto a todos os visitantes numa perspectiva mais alargada. Uma das primeiras consequências desta conjugação de esforços entre os dois Parques ibéricos e a Unidade de Arqueologia da Universidade do Minho (e ainda com o apoio do Instituto de Arqueologia da Universidade de Coimbra) é a edição de um roteiro arqueológico do traçado entre as milhas XXIX e XXXVIII.

Procuramos assim dar continuidade aos trabalhos pioneiros dos Padres Mattos Ferreira e muito em especial, Martins Capella. O primeiro realizou em 1728 a primeira descrição exaustiva da Geira, tendo-nos legado um denso manuscrito que só há poucos anos seria editado (e que hoje mereceria uma segunda edição crítica). Embora se tenha mantido inédito durante mais de dois séculos e meio, esta preciosa descrição seria abundantemente utilizada por Jerónimo Contador de Argote e, a partir deste autor, por Hübner e outros investigadores. O segundo,

¹ De Helena Carvalho. No âmbito da sua tese de doutoramento sobre o território da *civitas* de *Bracara Augusta*.

² Informação de Ana Bettencourt (UAUM).

Martins Capella, retomaria há, precisamente, um século as pisadas de Mattos Ferreira deixando-nos o seu legado na obra *Miliários do Conventus Bracaraugustanus em Portugal*, que este Colóquio pretende recordar.

2. CONTEXTO FÍSICO

Não tencionamos desenhar um retrato detalhado do vale do rio Homem, no seu curso entre Vilarinho das Furnas e as proximidades da Portela do Homem. Como é sabido, aí foi erguida a barragem de Vilarinho, que alterou bastante a paisagem do vale e cobriu parcialmente um pequeno troço da via XVIII.

Nesta zona o rio Homem corre entre as serras Amarela e do Gerês, num vale que, embora em pequena extensão, possui características variáveis devido ao jogo diferenciado entre falhas tectónicas, litologia e os processos erosivos, antigos e recentes.

Há alguns trechos em que o vale é amplo, como na antiga veiga de Vilarinho, em frente às antigas milhas XXIX e XXX. Outros em que corre encaixado entre penedias, embora mantendo sempre o seu carácter torrencial de rio de montanha. Tal como o rio Homem, a maioria dos seus afluentes são perenes, mesmo nos estios mais secos. Estão, todavia, sujeitos a súbitas oscilações de caudal, resultantes da precipitação, que nesta área é uma das mais intensas de Portugal, superior a 2.000 mm. Poucas horas após um chuvada intensa o caudal do Homem pode subir vários metros, ficando totalmente intransponível, tal é a força e o volume da corrente.

As vertentes das serras Amarela e do Gerês, respectivamente a norte e a sul do vale, sobem em agrestes e sucessivas plataformas, até atingirem cotas bastante elevadas numa curta extensão. Na serra Amarela, o Alto do Muro atinge os 1.350 m. e na serra do Gerês o Alto de Leonte atinge quase os 1.000 m.

A cobertura vegetal é variável, evoluindo entre uma paisagem de “estepe cultural”, muito mais marcada na serra Amarela e a cobertura arbórea de *Quercus Robur*, nas encostas da serra do Gerês (Mata de Albergaria).

3. DESCRIÇÃO DA VIA

O troço da via XVIII entre as milhas XXIX e XXXIV corre sempre ao longo da margem esquerda do rio Homem até à ponte chamada de S. Miguel onde, aproveitando uma bem escolhida garganta fluvial, o rio é transposto para norte.

Os principais sítios arqueológicos, em estudo neste troço, são os seguintes:

3.1. MILHA XXXIX

Conjunto de miliários, que se encontrava disperso e foi agrupado em 1992, entre os quais

se destaca o que ostenta a inscrição de *C. Calpetanus Rantivs*, governador da *Tarraconensis*. Antes da intervenção arqueológica onze marcos ou fragmentos encontravam-se dispersos pela vertente e dois estavam mesmo inscrustados no muro divisório que separava as antigas terras de Vilarinho das Furnas das de Campo do Gerês.

Além da recolha dos marcos e da sua limpeza, foi aberta uma vala de sondagem no presumível local de passagem da via romana. Neste ponto não encontrámos vestígios de calçada ou das habituais camadas subjacentes. Verificámos, porém, que os construtores romanos rasgaram directamente o substrato rochoso que foi cortado e aplanado para assentamento da via. Verificámos, também, que, dada a irregularidade da rocha (granitos), as cavidades naturais foram preenchidas com terra e pedra, facilitando assim a robustez do pavimento da via. Noutras sondagens, aqui efectuadas, não conseguimos identificar o sítio exacto de implantação dos miliários. Com efeito, embora não pareça haver dúvidas sobre a localização precisa desta milha, atestada desde logo pela presença de um numeroso grupo de marcos, mas também pela sua distância regular até à milha XXX, as sondagens não revelaram, infelizmente, quaisquer “camas” de miliários.

3.2. TRAJECTO ENTRE AS MILHAS XXIX E XXX

Entre as milhas XXIX e XXX a via descia suavemente, intercalando pequenos percursos com calçadas bem definidas, nos troços de maior pendente, com outros mais planos, onde a evidência de lajes é menor, ou não existe mesmo. Notam-se, em alguns pontos do trajecto, em especial na ultrapassagem dos afloramentos mais irregulares, locais onde os penedos graníticos foram cortados e afeiçoados a pico de ferro, um trabalho que deixou marcas bem visíveis. Uma observação mais cuidada dos troços lajeados permite constatar que o pavimento foi sucessivamente recuperado e reutilizado ao longo dos séculos, talvez mesmo até aos nossos dias. Na verdade, ao lado de lajes profundamente marcadas pelos sulcos dos carros, surgem outras onde os traços paralelos são menos profundos, ou quase ténues. Nós próprios, na recuperação destes troços, com vista à sua integração num trilho pedestre, refizémos alguns recorrendo aos métodos tradicionais, quer para restaurar restos de calçada destruídos pelas enxurradas, quer para repor em funcionamento o sistema de drenagem, que se encontrava ao abandono, talvez já desde os anos 40, com manifesto prejuízo para a conservação da via. Este troço entre a milha XXIX e a Bouça da M6 é assaz interessante, sendo inicialmente marginado pelo referido muro divisório e logo depois envolto por uma bela floresta de carvalhos. Infelizmente, parte dele foi submerso pelas águas da barragem de Vilarinho das Furnas, emergindo a espaços, conforme o nível das águas.

3.3. MILHA XXX

Na milha XXX, cujo local exacto de implantação era ignorado até ao início dos nossos trabalhos e da qual não se conhecia nenhum miliário, detectámos os restos de uma *mutatio* e dois marcos, um dos quais ainda se encontra quase totalmente soterrado. A intenção inicial,

durante a campanha de 1992, era escavar a *mutatio* e a zona envolvente do miliário, mas apenas se alcançou o primeiro objectivo. Como este miliário se encontra impantado erecto, podendo por isso estar *in situ*, procuraremos em próximos trabalhos estudar toda a zona envolvente. O outro miliário recuperado foi encontrado incorporado num dos antigos muros dos campos de Vilarinho. É apenas a metade superior, com uma epígrafe do Baixo Império.

A *mutatio* era constituída por um edifício rectangular, bem definido, assente numa pequena colina soalheira e implantado mesmo junto à via, na margem esquerda da ribeira da Mó. As suas dimensões são de 21 metros (eixo maior, norte-sul) por 14 de eixo menor (este-oeste). A estrutura dos muros que formavam o edifício era de granito, pequenos blocos bem aparelhados, com características semelhantes às construções flavianas de *Bracara Augusta*. Deve supor-se que as paredes do edifício eram inteiramente de pedra, dado que em alguns pontos se conserva a primeira fiada e até porque o material não faltava na zona.

No interior não detectámos quaisquer muros. Distingue-se sim um conjunto de embasamentos para eventual arranque de pilares, os quais suportavam muito provavelmente uma estrutura de madeira, que, por sua vez, sustentava o travejamento do tecto, que seria em telha, dada a abundância deste material nas camadas arqueológicas e à superfície.

É possível que houvesse uma compartimentação interior em madeira, mas dada a pouca espessura dos sedimentos que cobriam as ruínas (muito lavados pelas águas) não foi possível recolher quaisquer indícios. No canto sudeste do edifício conservam-se sinais de um pequeno compartimento, talvez aberto ao exterior, provavelmente uma taberna.

O espólio recolhido inclui *terra sigillata* hispânica alto-imperial cerâmica comum e uma moeda de bronze. O conjunto pode, pois, ser datado da segunda metade do século I d.C., o que está de acordo com a cronologia da construção da via.

O local de implantação desta *mutatio* é periodicamente submerso desde a construção e entrada em funcionamento da barragem de Vilarinho das Furnas em 1971.

3.4. TRAJECTO ENTRE AS MILHAS XXX E XXXI

Entre as milhas XXX e XXXI a quase totalidade do trajecto foi coberta por uma estrada florestal de terra batida, pelo que nada há a registar arqueologicamente.

3.5. MILHA XXXI

Pelo contrário, o local de implantação da milha XXXI e a sua zona envolvente são ricos em testemunhos arqueológicos. Cerca de 60 metros antes de um vau lajeado que transpunha a ribeira de Padredo, encontram-se magníficas evidências da forma como os miliários eram extraídos dos afloramentos graníticos, distinguindo-se num deles perfeitamente as marcas rasgadas para a introdução das cunhas de madeira, tendo o trabalho sido abandonado já depois de terem sido abertas as cunheiras, ali estando ainda hoje um esboço de miliário que nunca chegou a ser completado. Esta técnica romana de corte de pedra é, aliás, praticamente idêntica à tecnologia tradicional em uso no noroeste quase até aos nossos dias, tendo-se mantido em

Vilarinho das Furnas até à submersão desta aldeia.

Assim, nesta zona, conhecida na toponímia local como Bico da Geira, registam-se para além da pedreira, de onde foram retirados pelo menos alguns dos miliários, um vau lajeado e um conjunto de 21 miliários, dos quais sete conservam as inscrições (Adriano; Caro; Décio e Licínio). De realçar que aqui foi também encontrado um pequeno miliário semi-enterrado, que conserva traços de pintura a ocre (actualmente recolhido numa dependência do PNPG). Perante esta evidência é possível que também os outros miliários fossem, regularmente, pintados.

Esta milha está já localizada em plena Mata de Albergaria, uma das principais matas climáticas do Parque Nacional, classificada há poucos anos como Reserva Biogenética pelo Conselho da Europa. Este frondoso carvalhal que hoje cobre toda esta zona e se alonga quase até à Portela do Homem será certamente muito idêntico à floresta que os construtores romanos teriam encontrado quando rasgaram a via.

3.6. VOLTA DO COVO (MILHA XXXII)

Tal como o troço anterior, o trajecto entre as milhas XXXI e XXXII encontra-se totalmente coberto pela actual estrada florestal. Na Volta do Covo (milha XXXII) conservam-se 22 miliários, dos quais 16 são anepígrafos. A bibliografia refere, no entanto, 7 miliários com epígrafes: um de Adriano (CIL 4825); dois de Maximino e Máximo (CIL 4826 e 4828); um de Caro (EE VIII, 234); um de Magnêncio (CIL 4820), outro de Decêncio (CIL 4827) e ainda um de Décio (CIL II 6221). Pode afirmar-se que os miliários não se encontram *in situ*. As sondagens, aqui feitas em 1977, foram inconclusivas. Terão sido provavelmente agrupados quando se abriu a actual estrada florestal, tanto mais que se encontram junto a uma estrutura muito tardia, que pela descrição de Tude de Sousa poderá ser a antiga casa do gelo. Há, igualmente, memória de, já no século XIX, terem aqui sido agrupados por um autarca local.

3.7. ALBERGARIA

No trajecto entre as milhas XXXII e XXXIII conservam-se os restos de duas pontes romanas, que permitiam transpor as ribeiras da Maceira e do Forno. Estas duas ribeiras, afluentes do rio Homem, são muito caudalosas no inverno e seria impensável um simples sistema de passagem a vau, com grandes pedras, à semelhança das detectadas nas ribeiras do Padredo e de Monção.

Ambas as pontes (da Maceira e do Forno) seriam pequenas obras de arte, com um só arco de volta perfeita, tabuleiro horizontal e paramentos em pedra almofadada.

Da ponte da Maceira apenas se mantêm as pedras da primeira fiada do arco, na margem direita, bem como o enchimento do arranque da ponte. Tudo o mais desapareceu. Da ponte da Ribeira do Forno conservam-se os arranques das duas margens, o paramento, que aguentava o impacto da corrente, situado na margem esquerda, e as primeiras pedras do arco. No leito do rio conservam-se numerosas pedras aparelhadas do arco, e do tabuleiro.

Na margem esquerda foi aberto um corte que permitiu registar a camada de calhaus rolados, de grande dimensão, que sustentava o paramento, bem como uma sequência de pavimentos de terra batida na zona de acesso ao tabuleiro.

Nesta zona de Albergaria foram, também, realizadas sondagens em diversos pontos, com a finalidade de localizar um possível edifício romano cuja existência se pode deduzir da presença de *tegulae* à superfície. O próprio topónimo de Albergaria é suficientemente sugestivo. As sondagens revelaram-se infrutíferas, talvez porque a área foi bastante revolvida desde finais do século passado, quer pela construção de uma casa florestal e seus anexos, quer especialmente pela abertura de dois lagos artificiais, os chamados lagos das trutas. Um destes lagos artificiais, que foi vasado em meados da década de 80, cortava mesmo o antigo pavimento da via e aqui pode hoje apreciar-se uma secção do leito, que revelou a seguinte estratigrafia (de cima para baixo):

- a) Níveis de terra vegetal correspondentes a sucessivos solos florestais.
- b) Nível horizontal de areia muito consistente, de cor escura, correspondendo ao pavimento da via.
- c) Camada de areia fluvial, com alguns seixos – primeiro leito de preparação.
- d) Camada de areia fluvial mais grosseira, também com seixos – segundo leito de preparação.
- e) Depósito de vertente com blocos graníticos, anterior à construção da via.

3.8. TROÇO ENTRE ALBERGARIA E A MILHA XXXIII

Este troço está relativamente bem conservado. Num dos pontos do traçado foi aberta em 1977 uma sondagem, através da qual se constatou mais uma vez que a rocha tinha sido cortada e aplanada. Noutros tramos o pavimento da via era a própria rocha viva que se encontra profundamente marcada pelo sulco dos carros. Pensamos que estes sulcos seriam mesmo rasgados logo durante a construção da via, facilitando a passagem futura dos veículos rodados. Os sulcos mais fundos demonstram a sua utilização durante séculos.

3.9. MILHA XXXIII

No local desta milha, onde até ao momento não foram realizadas escavações, conservam-se 20 miliários. Sem escavações não é possível afirmar se estão no local original, ou se foram repostos em épocas posteriores. Na campanha de 1992 foram erguidos 4, que estavam tombados, e 6, que se encontravam envoltos em terra vegetal, de acumulação recente. De acordo com a bibliografia as inscrições legíveis referem-se ao Baixo Império: Maximino e Máximo (CIL 4831); Décio (CIL 4833); Tácito (CIL 4830); Carino (CIL 4829 e 4832) e Maximiano (EE VIII 235). Actualmente apenas se conseguem ler as inscrições em quatro miliários.

3.10. TRAJECTO ENTRE A MILHA XXXIII E A PONTE DE S. MIGUEL

Neste troço, que se estende por 900 metros, quase sempre à mesma cota (± 20), podem observar-se os seguintes elementos relacionados com a via romana:

- uma pedreira para extracção de miliários;
- uma das pedreiras que terá alimentado a oficina de talhe dos blocos, que serviram para erguer a Ponte de S. Miguel (margem sul);
- uma passagem a vau sobre a ribeira de Monção, com sólidos blocos de granito de tosco aparelho.

O pavimento da via encontra-se mal conservado, estando reduzido à camada de calhaus rolados (leito de preparação).

3.11. PONTE DE S. MIGUEL

Esta ponte terá sido uma imponente obra de arte, com pelo menos dois arcos de volta perfeita. Todavia a sua destruição intencional em 1642, no quadro das Guerras da Independência, afectou-lhe a monumentalidade, embora os dois arranques de pedra ainda hoje impressionem os visitantes, devido à sua solidez e excelente aparelho.

Em 1977 os dois arranques estavam cobertos por denso matagal, sendo pouco perceptíveis. Foi nesse ano que se realizaram aqui os trabalhos de maior vulto, prosseguidos entretanto em 1992. Toda a vegetação, que envolvia as ruínas, foi cortada, incluindo algumas árvores de grande porte, já enraizadas nos enchimentos dos arranques e outras, mais pequenas, cujas raízes se infiltravam nos paramentos exteriores. Nesta campanha de 1977 também se procedeu à remoção dos derrubes que escondiam os paramentos do arranque da margem esquerda. Os blocos foram desenhados e transportados para uma clareira junto à via, onde se encontram agrupados para uma eventual operação de restauro. Este restauro seria entretanto desaconselhado por C. Rüger no relatório, que a pedido da UNESCO, elaborou em 1980.

A ponte de S. Miguel obedece ao padrão das pontes da serra do Gerês, com o arranque da margem esquerda, a mais exposta à erosão, formando um ângulo aberto e com um paramento que se estende por 21,5 metros. Esta parede quebrava a força da torrente e diminuía o impacto sobre os arcos. Quanto a estes supomos, pela ainda larga distância entre as margens, que seriam pelo menos dois. Para descobrir o local da implantação efectuámos uma operação de limpeza no leito do rio, desviando blocos, mas sem sucesso. Não é assim de excluir a hipótese da ponte ter tido, eventualmente, apenas um arco, o que faria desta obra de arte uma admirável criação da engenharia romana.

Os paramentos são revestidos com aparelho de pedra de dimensão variável, na sua maioria almofadada. A pedra é assente a seco, com as juntas muito certas e em alguns pontos com evidências das marcas dos ferros de arrasto.

A fim de estudarmos o pavimento da via abrimos duas sondagens na zona da Ponte de

S. Miguel. Uma sobre os restos do próprio tabuleiro da ponte, e outra no seu arranque, ambas na margem esquerda. O resultado destas sondagens forneceu importantes testemunhos arqueológicos sobre a tecnologia do fabrico da via.

3.12. O TRAJECTO ENTRE A PONTE DE S. MIGUEL E A PORTELA DO HOMEM

O conhecimento do exacto percurso da via entre a Ponte de S. Miguel e a Portela do Homem, até agora completamente coberto por floresta, suscita algumas questões, em especial logo a partir do arranque da ponte. Um pouco para montante da ponte existe uma calçada que desce até ao leito do rio, mas é de supor que seja tardia, aberta provavelmente quando a ponte romana foi destruída. O seu aparelho é mais irregular e não apresenta em corte as características da calçada romana. Nas imediações da própria ponte é difícil determinar o trajecto da via. É possível que alguns indícios de caminho, mais próximo do sopé da vertente, correspondam ao traçado inicial. Na área vizinha de alguns edifícios modernos e que pertenceram à guarda fiscal, não há dúvidas que se conservam restos da via XVIII, com as mesmas características do troço observado entre as milhas XXIX e XXX: pedras com marcas de longa exposição aérea; sulcos de rodados de carros, a par de outros mais recentes e de elementos reutilizados como pedras de mós de moinhos fluviais.

Entre a Ponte de S. Miguel e a Portela do Homem a via sobe cerca de 50 metros numa extensão de 700 metros. É, pois, um caminho suave, actualmente envolvido pela floresta de carvalhos, típica da zona.

Na Portela do Homem dividem-se as bacias dos rios Homem e Lima. Trata-se, pois, de um ponto estratégico, a porta de entrada para a vasta bacia do rio Lima.

Aqui se conserva mais um importante grupo de miliários, mas nem todos pertencentes à milha XXXIV. O local onde actualmente se concentram os miliários não é, por certo, o ponto original da sua implantação. Também, não o será a zona onde alguns metros mais a nascente e a uma cota inferior foi desenterrado um miliário coberto de sedimentos modernos, durante a campanha de 1992.

De facto, as antigas descrições referem-se a pelo menos treze miliários. Actualmente apenas se observam oito, contando com o que foi recentemente recuperado.

Deve, pois, admitir-se a possibilidade de outros miliários ainda se manterem por descobrir, soterrados sob os aterros adjacentes à estrada. Recorde-se que nesta área houve algumas obras de vulto com remoção de terras no início da década de 80 com vista à construção do hoje inútil posto fronteiriço da Portela do Homem! Foi também nessa altura que quase todos os miliários que hoje e aqui podem ser admirados foram removidos e replantados erectos sem quaisquer cautelas arqueológicas.

A bibliografia refere dois miliários de Tito e Domiciano (CIL 4838 e CIL 4847); Nerva (EE VIII 237); Trajano ou Adriano (CIL 4839); Caracala (CIL 4839); Caracala (CIL 4837); Maximiano e Maximo (CIL 4834 e 6222); Décio (CIL 4835 e 4836); Magnêncio (CIL II 4840); anepígrafo (CIL 4845).

Curiosamente em alguns miliários as indicações das distâncias referem-se às milhas XXXV e XXXVI em relação a *Bracara*. Esta circunstância tem levado alguns autores a sugerir que na

Portela do Homem existiria uma outra pedra e atelier de gravação. É uma hipótese em aberto tanto mais que fica num ponto alto em relação às milhas subsequentes. Outra possibilidade para a existência destes miliários neste local é a de terem sido deslocados dos sítios originais, em época desconhecida.

4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Como se pode constatar desde 1977 o estudo da via romana na serra do Gerês avançou bastante, sendo de assinalar a recuperação de um número considerável de miliários, o estudo das pontes, a descoberta e escavação da *mutatio* e das pedreiras, bem como uma delimitação mais exacta do seu traçado. Foram assim estudados cerca de 7,5 Kms. de via, tendo sido registados seis grupos de miliários, restos de três pontes, três passagens a vau bem caracterizadas, diversas pedreiras para extracção de miliários e silhares das pontes, bem como vários troços de calçada, em especial nas zonas de maior declive.

O traçado da via revela um conhecimento profundo e prévio da região por parte dos seus construtores. As oscilações de cota são reduzidas e o número de obras de arte necessárias para transpor uma região montanhosa e com chuvas abundantes reduz-se a três, duas das quais de pequena dimensão.

A supreendente abundância de miliários é um dos aspectos a sublinhar. Uma leitura mais rigorosa deste aspecto seria mais fácil caso a totalidade dos miliários conservassem as inscrições. Infelizmente dos 86 exemplares registados até ao momento (entre miliários inteiros e fragmentados), apenas 30 mantêm gravações legíveis. Esta abundância de miliários não tem paralelos noutros pontos do Império, não sendo fácil desde logo e sem um melhor conhecimento do enquadramento histórico regional encontrar uma explicação plausível. O facto de haver uma abundância local de matéria-prima e a circunstância de ser uma via de montanha numa região muito pluviosa exigindo, por isso, obras de manutenção com maior frequência, não justificam por si tal abundância.

A arquitectura das pontes é também assaz peculiar. Em vez da forma clássica de dois arranques rectangulares ligados por um arco ou sequência de arcos, as três pontes, de S. Miguel, da Macieira, e do Forno, apresentam sempre um dos arranques com ângulo aberto por forma a levantar-se um sólido paramento que quebra a torrente. É uma engenhosa adaptação ao regime torrencial dos rios de montanha.

Embora haja ainda muito trabalho arqueológico a realizar na Geira, pode já hoje afirmar-se que será este um dos troços actualmente melhor conhecidos da via XVIII. Num futuro próximo, pensamos efectuar os seguintes trabalhos:

- 1) uma leitura actualizada dos miliários epigrafados;
- 2) a remoção destes miliários e a sua substituição por cópias a fim de evitar o seu apagamento;
- 3) a escavação da zona dos miliários de Albergaria (milha XXXIII), a fim de verificarmos a hipótese de os marcos se encontrarem ou não *in situ*;

- 4) novas escavações junto à ponte de S. Miguel, tentando-se a localização do acampamento dos artífices e trabalhadores que ergueram a ponte, que exigiu certamente a criação de um estaleiro de obras;
- 5) uma melhor definição e estudo do curto espaço que se estende entre as pontes da ribeira de Maceira e do Forno, a fim de tentarmos determinar a origem do material de construção (*tegulae*) que aqui se encontra;
- 6) a escavação da zona envolvente do miliário ainda por recuperar da milha XXX;
- 7) a criação de um museu local da Geira;
- 8) uma melhor apresentação deste troço da Geira ao público e sua ligação com o troço galego até pelo menos à milha XXXVIII.

Entretanto e para finalizar, não queremos deixar de apontar um dos aspectos que se poderá revelar mais aliciantes para um futuro prosseguimento do estudo e enquadramento da Geira, que é o da provável existência de um templo romano nas imediações de S. João do Campo. Com efeito, durante os trabalhos de 1992, perante a abundância de *tegulae* no terreno chamado Adro de S. João ou o Sagrado, em plena veiga de S. João do Campo, aqui foi iniciada uma escavação que, quando se revelava mais frutuosa foi abruptamente interrompida por populares de S. João do Campo a pretexto de um conflito de pastagens com o Parque Nacional. Embora alheios a factos que nos ultrapassavam não podemos deixar de lamentar a interrupção destes trabalhos talvez num dos sítios arqueologicamente mais interessantes da Geira.

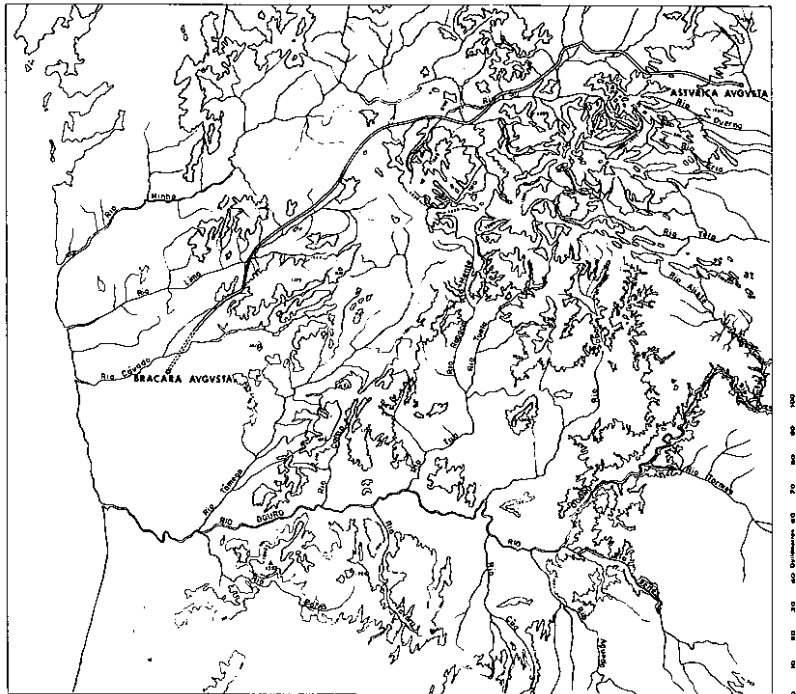
Com efeito, a escavação em área do Adro de S. João que ainda se prolongou por cerca de um mês e meio, começou por revelar as ruínas da antiga igreja de S. João do Campo (certamente a origem do topónimo actual, um terreno que a população actual continua a considerar sagrado já sem perceber porquê, mas que a nossa investigação pôde determinar) que, pelo estudo da documentação manuscrita sabemos ter sido desmontada em 1692 e reconstruída no interior do próprio aglomerado. Por sob as ruínas desta igreja, que ainda conservou um magnífico lajeado que reutilizava muitas pedras de clara fábrica romana, algumas delas almofadadas e de grande porte, começavam a surgir, a espaços cortados por uma necrópole medieval, vários muros romanos, restos de um grande edifício (com evidências, por exemplo, de derrubes de telhados) que a interrupção abrupta dos trabalhos não nos permitem definir com clareza.

Claramente sobreposto por uma igreja cristã, que reutilizou muitos dos silhares e tendo deste local há vários anos saído uma ara epigrafada dedicada a uma divindade indígena, publicada em 1962 por Braga da Cruz, é muito possível que estejamos na presença de um templo romano, localizado aliás muito perto da passagem da Geira.

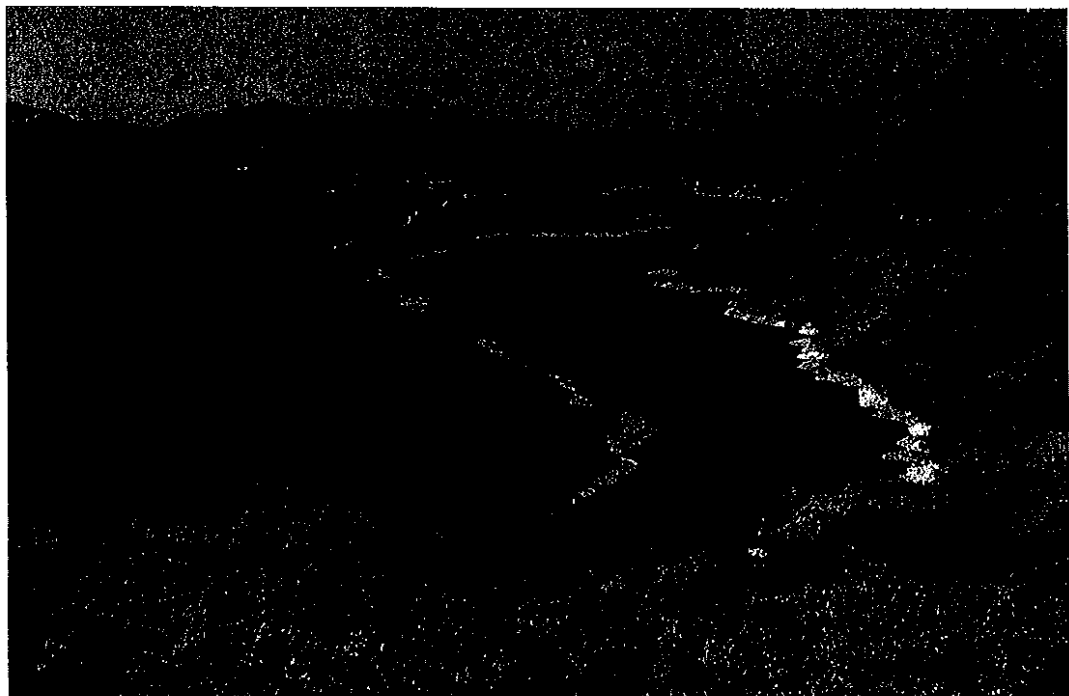
Esperemos que seja possível num futuro próximo retomar aqui as investigações e esclarecer estas dúvidas.

BIBLIOGRAFIA

- ALARCÃO, Jorge (1988) – *Roman Portugal*. 2 vols., Warminster.
- ARGOTE, Jerónimo Contador de (1732, 1734 e 1744) – *Memórias para a História Eclesiástica do Arcebispado de Braga, Primaz das Hespanhas*. Tomos 1 e 2, Lisboa.
- BAPTISTA, António Martinho (1980) – O estudo e restauro da Geira romana na serra do Gerês. *Giesta*, 2, Braga, p. 29-30.
- CAPELLA, Martins (1895) – *Miliários do Conventus Bracaraugustanus em Portugal*, Porto.
- CHEVALLIER, Raymond (1972) – *Les Voies Romaines*. Armand Colin ed., Paris.
- FERREIRA, Padre José de Mattos (1982) – *Thesouro de Braga, Descuberto no Campo do Gerez (...) Notícias e Memórias Certas Indagadas no Ano de 1728*, ms. da BNL editado pela Câmara Municipal de Terras do Bouro, Braga.
- LEMOS, Francisco de Sande – Relatórios das escavações de 1978, 1985, 1986 e 1987 (inéditos em depósito do PNPG e UAUM).
- MARTINS, Manuela (1990) – *O Povoamento Proto-Histórico e a Romanização da Bacia do Curso Médio do Cávado*. Universidade do Minho, Braga (Dissertação de Doutoramento).
- RODRÍGUEZ COLMENERO, A. (1976) – *La Red Viaria Romana del Sudeste de Galicia*. Universidade de Valladolid.
- ROLDAN HERVÁS, J. M. (1975) – *Itinerário Hispano. Fuentes Antigas para el Estudio de las Vías Romanas en la Península Ibérica*. Madrid.
- SOUSA, Tude de (1927) – *O Gerês – Notas Etnográficas, Arqueológicas e Históricas*. Coimbra.
- Tabula Imperii Romani*, Instituto Geografico Nacional, Madrid, 1992.
- TRANOY, Alain (1981) – *La Galice Romaine*. Diffusion du Boccard, Paris.



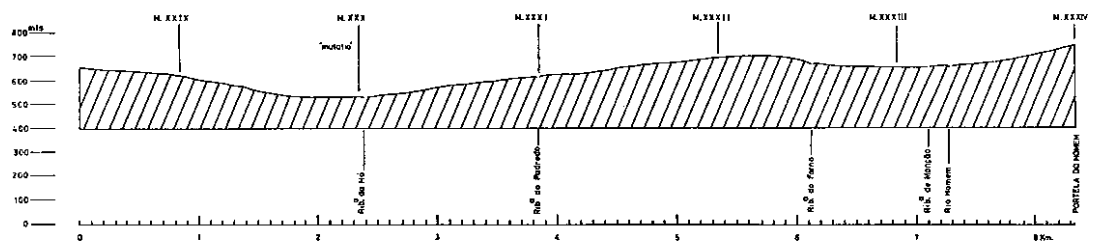
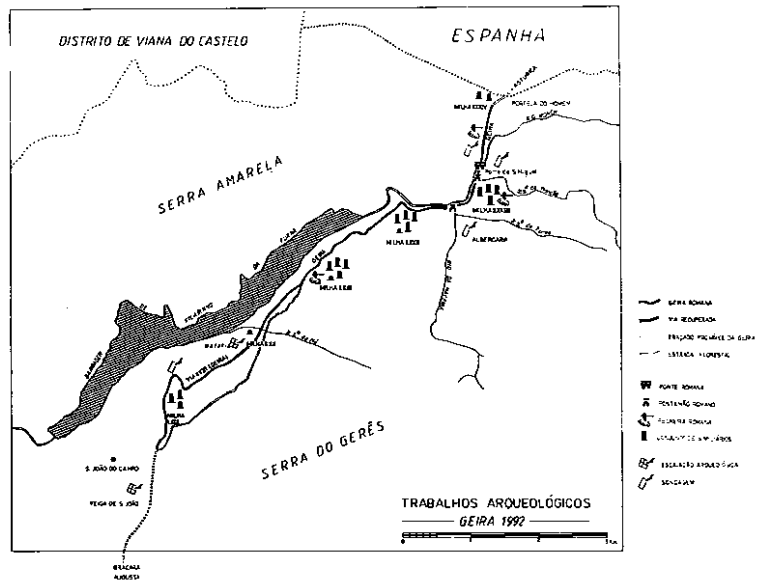
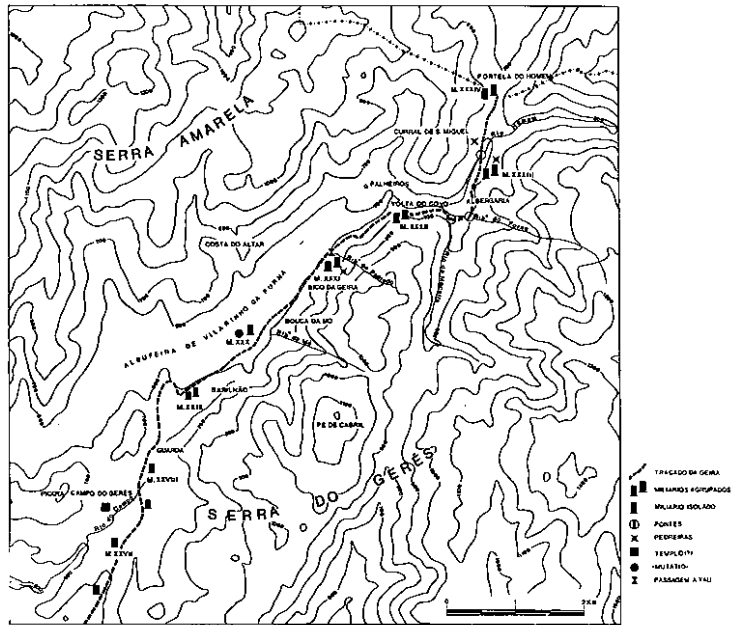
1 – Traçado da via XVIII entre *Bracara Augusta* e *Asturica Augusta*.



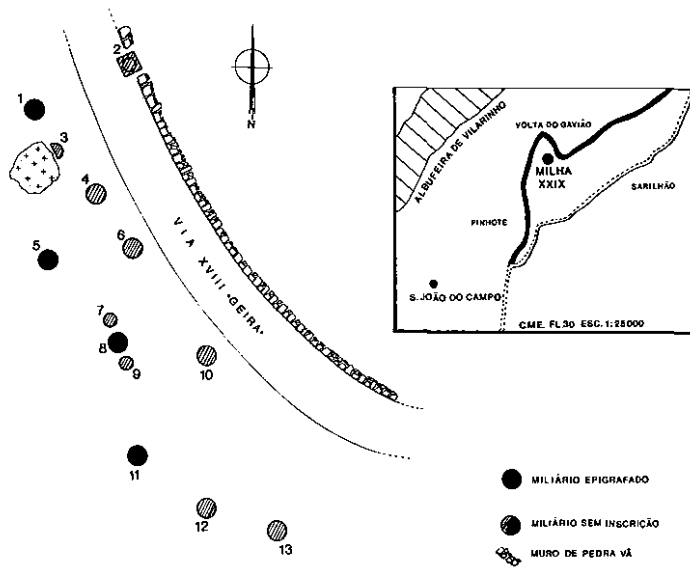
2 – Perspectiva da parte do Vale do Homem por onde passa a via XVIII (lado esquerdo).

Est. II

1 e 2 – Traçado da via XVIII entre as milhas XXVII e XXXIV.



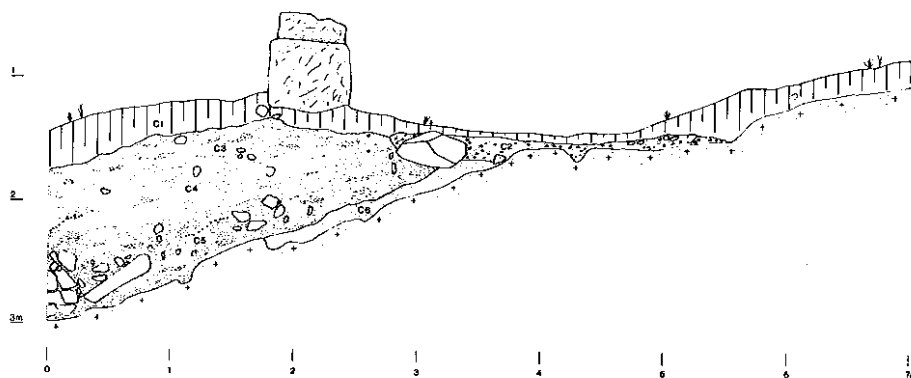
3 – Perfil altimétrico do terreno, entre as milhas XXIX e XXXIV.



1 - Via XVIII: milha XXIX.



2 - Via XVIII: traçado da Geira na milha XXIX.

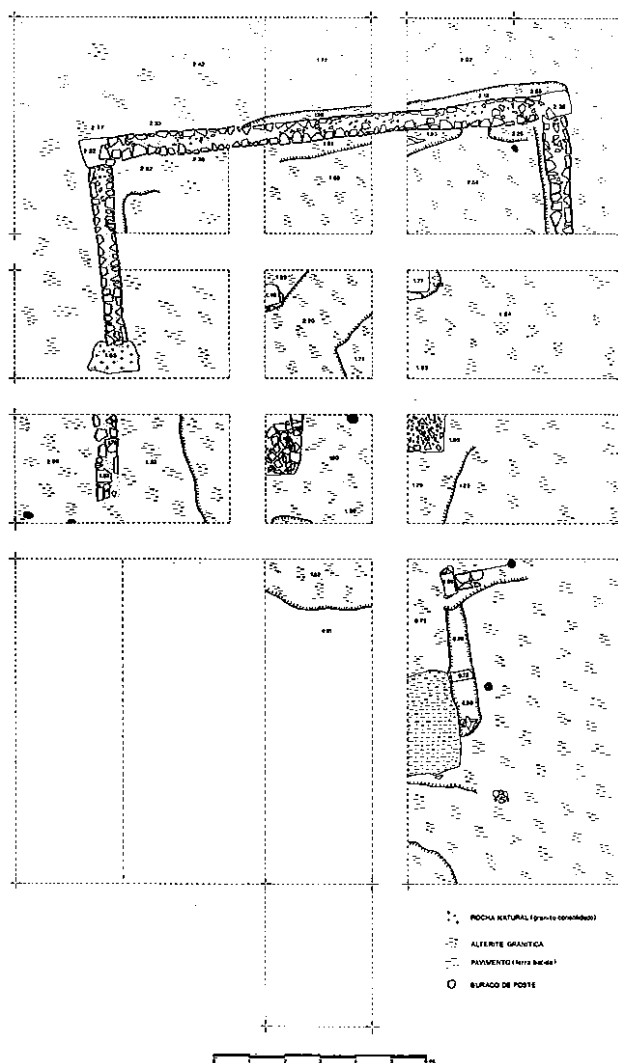


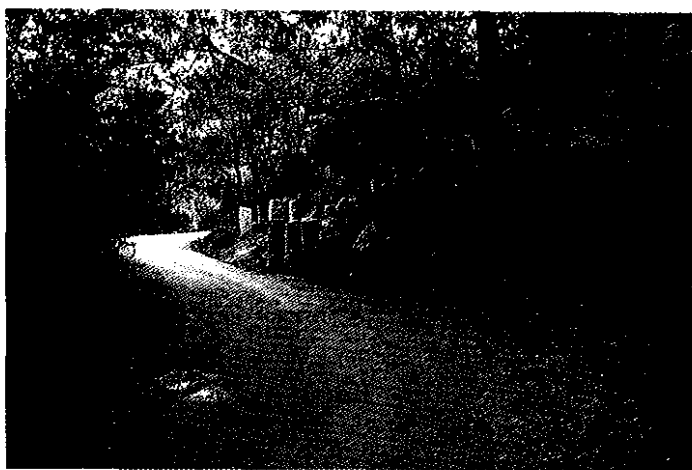
3 - Corte estratigráfico realizado na milha XXIX (sector 1; corte sul).

Est. IV

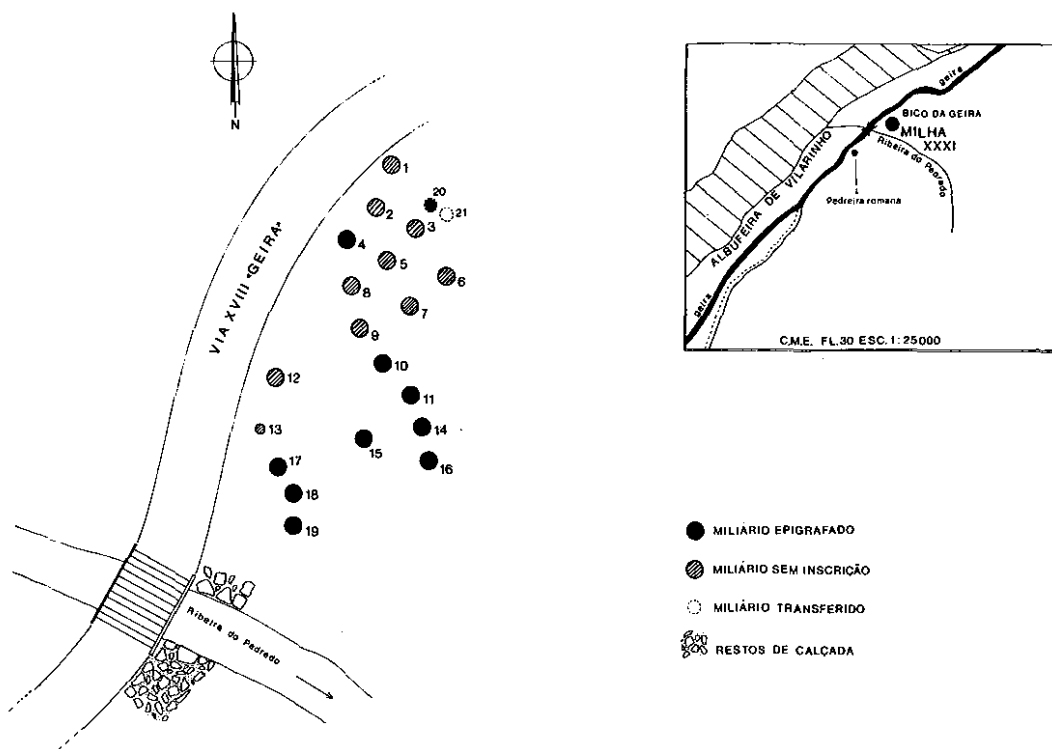


1 - *Mutatio* da milha XXX.





1 - Via XVIII: milha XXXI.

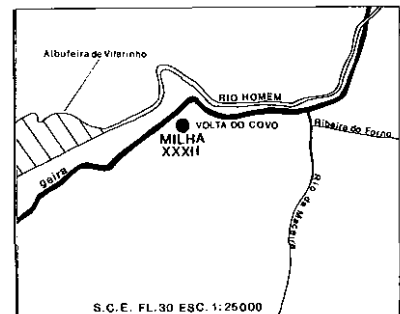
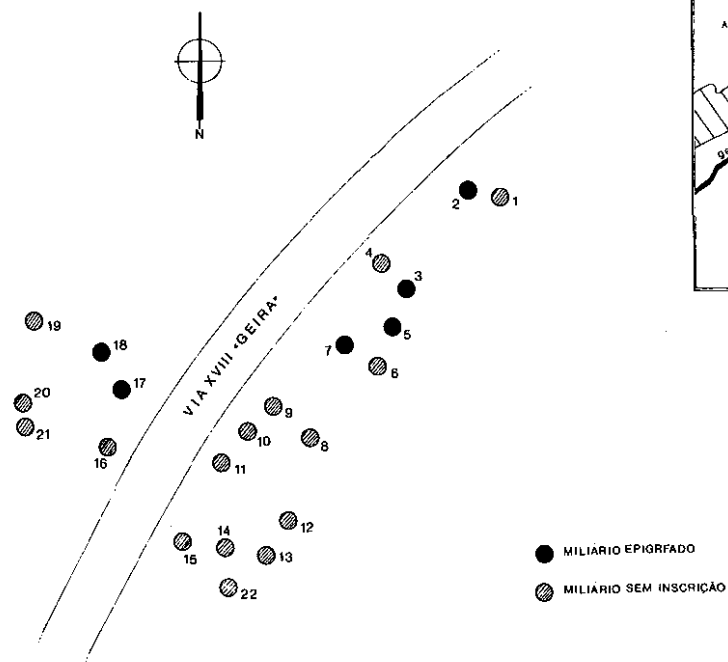


2 - Via XVIII: milha XXXI.

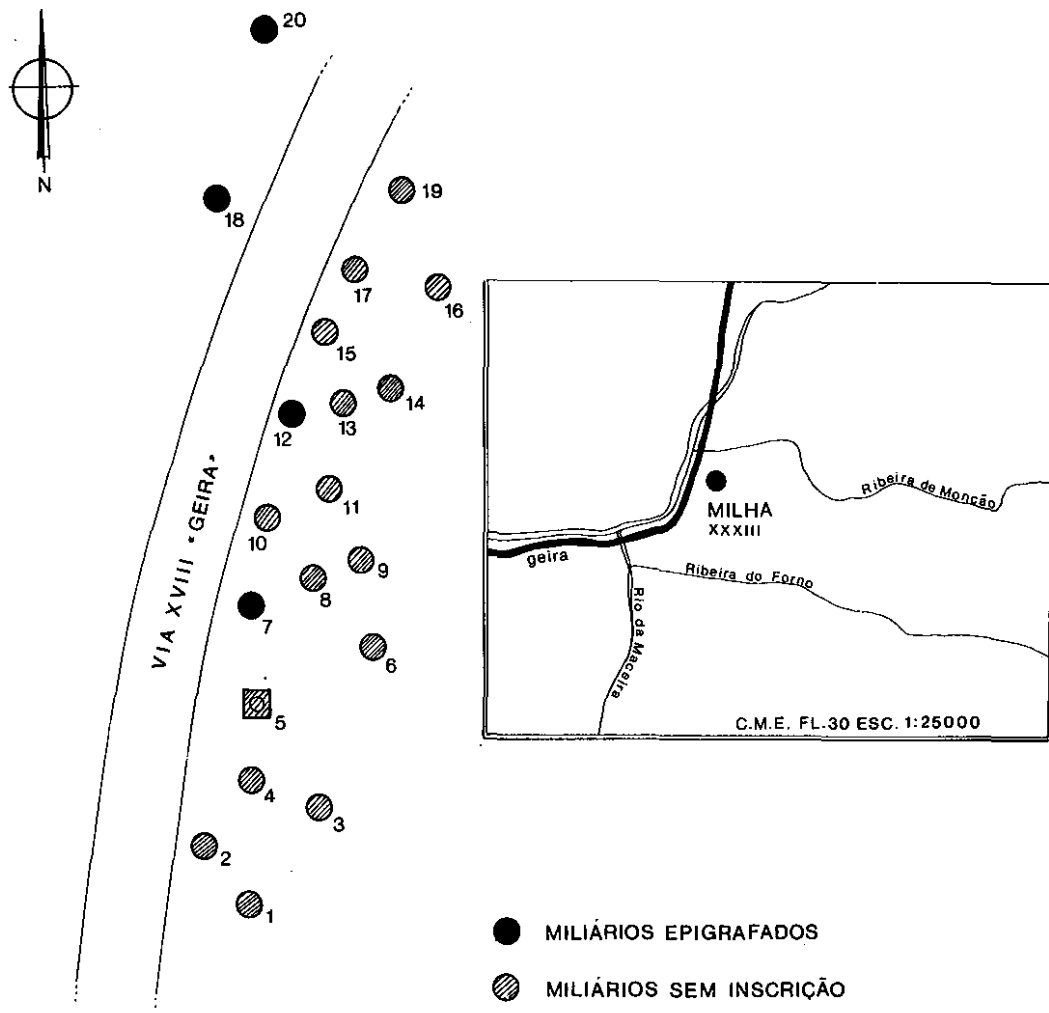
Est. VI



1 - Via XVIII: milha XXXII.

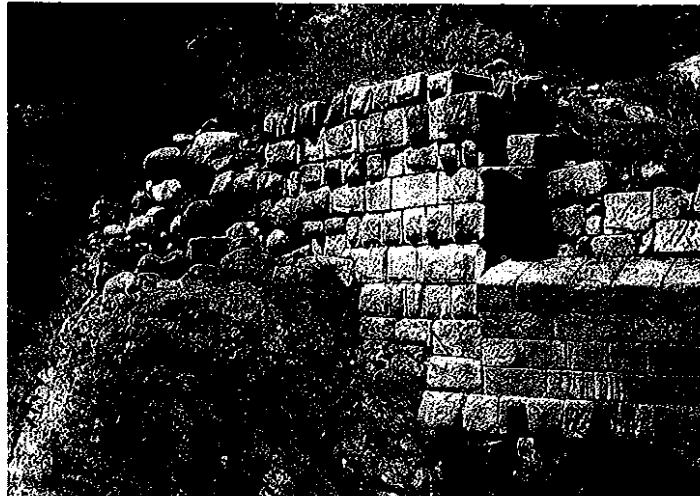
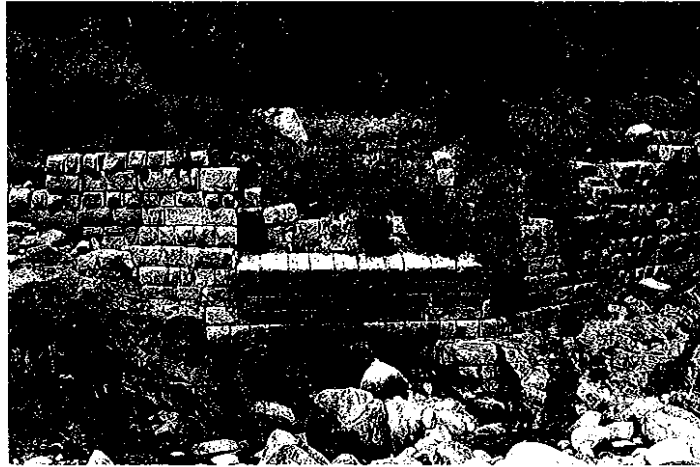


2 - Via XVIII: milha XXXII.

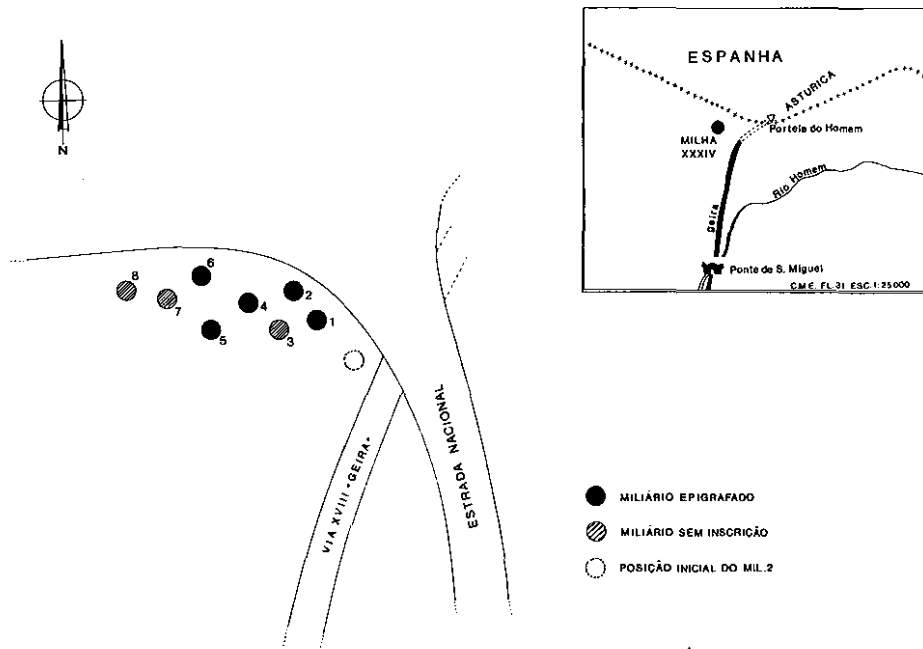


1 - Via XVIII: milha XXXIII.

Est. VIII



1 e 2 – Ruínas romanas da Ponte de S. Miguel.



1 - Via XVIII: milha XXXIV.



2 - Via XVIII: milha XXXIV.

Colóquio "A REDE VIÁRIA DA CALLAECIA" – Conclusões

José d'ENCARNAÇÃO*

Findo este Colóquio não ficaram dúvidas nenhuma quanto à importância **patrimonial** da Geira. Demonstram-no:

- a abundância dos vestígios;
- o seu bom estado de conservação;
- a paisagem envolvente.

Nem quanto à sua importância histórico-científica. Vimo-la através:

- da arqueologia;
- da epigrafia;
- da história, da economia, da política e da religião.

Cabalmente atestado fica também o seu interesse **turístico**, pois o seu percurso permite um contacto ímpar com a Natureza e com a História. Um interesse a rendibilizar por meio de acções concertadas dos vários agentes intervenientes:

- Parque Nacional da Peneda-Gerês;
- Parque Natural da Baixa Limia – Serra do Xurés;
- Câmara Municipal de Terras do Bouro;
- Universidade do Minho.

Sublinhou-se, ainda, o aspecto **historiográfico**: sobre a Geira há toda uma literatura que remonta, pelo menos, a séculos atrás; o que também acabou por transformar a Geira num caso ímpar da Arqueologia nacional, a par de Tróia, Miróbriga e Conímbriga. Recorde-se, a propósito, a obra (por diversas vezes citada) do Padre José de Matos Ferreira, *Thesouro de Braga Descuberto no Campo do Gerez* (manuscrita desde 1728 e pela primeira vez editada em 1982).

* * * *

Justificava-se, pois, este Colóquio. Talvez o nosso pecado – venial, esperamos – haja sido prepará-lo só agora. Quando, há anos atrás, surgiu a possibilidade de candidaturas a avultado

* Conclusões redigidas por José d'Encarnação e aprovadas por unanimidade na sessão de encerramento do Colóquio realizada no Salão Nobre da Câmara Municipal de Terras de Bouro.

financiamento europeu, ainda as nossas instâncias intervenientes não estariam suficientemente motivadas. Hoje, os tempos são outros e a prova aqui está – e o nosso encontro nada mais é, afinal, já foi sublinhado, que o elo numa cadeia, obviamente sem termo à vista, porque de ambas as partes – quer do lado português, através nomeadamente do Parque Nacional da Peneda-Gerês, quer da Galiza (com especial relevo para o Parque Natural Baixa Limia – Serra do Xurés) – não falta (e oxalá nunca falte) vontade política. Saúde-se, aliás, a excelente colaboração existente, de que este Colóquio é bom sintoma e promissor augúrio. Que os meios financeiros postos à sua disposição estejam à altura são os nossos votos, a nossa primeira "reivindicação".

Reunimo-nos, um grupo de especialistas nas várias disciplinas tocantes à Geira.

E começemos por enfatizar a sessão de abertura. Uma "cerimónia protocolar", dir-se-ia com certo ar enfatiado das palavras de ocasião. Permitam-me que discorde: as cerimónias só são meramente protocolares se nós as quisermos; as palavras sempre poderão acoimar-se "de ocasião" se os intervenientes assim o entenderem.

No caso vertente, opinaria em contrário.

Das intervenções há que sublinhar o empenho total em fazer da Geira o grande pólo de atracção turístico-cultural do Noroeste, alicerçado em permanente e cuidada integração histórico-arqueológica. E este não é, na verdade, um compromisso menor.

Viriato Capela evocou, com saber, a vida multifacetada e a obra eminente e pioneira e clarividente de Martins Capella – cuja obra sobre a Geira, há 100 anos atrás, foi, afinal, o pretexto para o nosso Encontro.

Temos, por vezes, demasiada tendência, para menosprezar os nossos antecedentes; esquecemos facilmente que eles não dispunham de auto-estradas (nem as reais, nem as informáticas) nem gozavam das enormes vantagens do intercâmbio científico hoje quase banal – o pastor actual, apesar de perdido nas solidões montanhosas, está em contacto permanente com o mundo através do seu transistor (uma "revolução" a que, talvez, ainda se não tenha dado o seu incomensurável valor) e também – como quer o sugestivo anúncio televisivo – através do seu telemóvel.

Martins Capella foi um precursor. Há que reconhecê-lo. Há que homenageá-lo. Parecerá lugar-comum afirmar que não estaríamos aqui se ele, um dia, se não tivesse lembrado de minuciosamente registar o que viu, com o saber que então detinha, mas é verdade.

Louve-se a iniciativa da exposição bibliográfica. Ela documenta à saciedade o que atrás fica consignado. Bem hajam os seus organizadores. Esse poderá ser o ponto de partida para um estudo histórico-documental da Geira, que vivamente se preconiza.

Uma via serve o povo. Não existe sem as gentes que a rasgaram, a calcorrearam, dela se serviram como elo de ligação. E quem foram essas gentes, que organização tiveram, que espaço ocuparam? Essa, a proposta que, eloquentemente, como é seu timbre, Jorge Alarcão nos apresentou, na sequência de resto, da investigação a que, com resultados conhecidos ultimamente tem dedicado a maior atenção.

Alain Tranoy fez uma pausa na extenuante e possessiva burocracia da presidência universitária para, de Poitiers, descer de novo a um Portugal que – bem o sabemos – tem no coração. "A Via, imagem e instrumento do poder imperial": nunca é demais salientá-lo e a Geira constitui, na verdade, um caso singular neste domínio, dada, sobretudo, a abundância ímpar dos

miliários existentes. Uma abundância que justificaria, diga-se desde já, um empenho particular na obtenção duma classificação patrimonial ao mais alto nível – europeu e mundial; e a eventual criação – Galiza e Portugal de mãos dadas – de um "Museu do Miliário", onde se guardassem originais para deixar *in loco* réplicas resistentes. Abundância que representa – ainda – eficazmente quanto os imperadores e as populações e os funcionários imperiais estavam conscientes do real interesse estratégico-económico desta via.

Será ousado da minha parte afirmar que complementei a intervenção de Alain Tranoy. A intenção foi essa, demorando-me, de modo particular, nos aspectos epigráficos: a paginação, que não fora – apesar de o parecer – deixada ao acaso; a escolha da forma cilíndrica, que se revelou a mais adequada para uma leitura em movimento. O contexto arqueológico original, ou seja, a pergunta quase ingénuas "de que lado da via estava o marco?" fez a ponte, digamos assim, para as intervenções seguintes.

Vasco Mantas falou em fontes escritas antigas, no seu silêncio estratégico e aflorou as técnicas de investigação arqueológica da rede viária.

Coube depois a Caamaño Gesto descer da teoria à prática, exemplificando com o traçado exemplar da via XVIII na Galiza – uma via, como teve ensejo de nos dizer, em muitos dos seus trechos... *fuit*, "existiu" – já não existe! Mas, com a ajuda dos seus diapositivos, imaginámo-nos, por momentos, viandantes romanos por montes e por vales, gozando de admiráveis paisagens.

E, com Rodriguez Colmenero, permitimo-nos repouso nas *mansiones* dessa via, cuja localização, afinal, lográmos mais ou menos identificar, com especial relevo para *Aquis Querquernis*.

* * * *

No segundo dia, Francisco Sande Lemos começou por enquadrar a Geira no panorama – bem vasto – das outras vias que saem de *Bracara Augusta*. E como o colóquio surgira, naturalmente, na sequência dos trabalhos arqueológicos e de limpeza ultimamente levados a cabo, sob a orientação de F. S. Lemos e António Martinho Baptista, Sande Lemos deu-nos um relatório preliminar desses trabalhos, preliminar mas deveras sugestivo. O percurso entre as milhas XXIX e XXXIV – cuja demorada visita seria depois conduzida por A. M. Baptista – lançou inesperados jorros de luz: a identificação da *mutatio*, a recuperação dos miliários do Bico da Geira e de Albergaria, a observação dos vestígios da preparação *in loco* dos miliários (pormenor deveras invulgar), o estudo da ponte de S. Miguel – constituíram irrecusável aliante para a visita da tarde, que nos trouxe a Terras de Bouro.

Por condicionalismos vários, que deverão estar ultrapassados quando da concretização dos estudos arqueológicos previstos no troço da Geira exterior ao Parque, os importantes trabalhos iniciados em S. João do Campo – local de um muito provável santuário dedicado, pelo menos, à divindade indígena *Ocaera* – foram abruptamente interrompidos. Os participantes do Colóquio fazem votos e salientam a importância do recomeço destes trabalhos arqueológicos, numa estratégia – que é real – de carrear mais-valias para a população local. Será pelo recomeço destas escavações no "santuário" de S. João do Campo, que deverão reiniciar-se os trabalhos

arqueológicos na via XVIII, pois, identificados já estes importantes vestígios, sem o seu estudo o nosso conhecimento da Geira será sempre incompleto.

A terminar, registamos com agrado e satisfação o empenho do Parque Nacional da Peneda-Gerês, do Parque Natural Baixa Limia - Serra do Xurés e das Universidades do Minho e de Coimbra em prosseguirem já no próximo ano o estudo exaustivo da Geira na Serra do Gerês-Xurés.

Registamos ainda a publicação, nas próximas semanas, de um roteiro arqueológico da Geira entre as milhas XXIX-XXXVIII, uma edição já orientada para o visitante que pretenda passear-se pelos magníficos horizontes da via XVIII que neste Colóquio recordámos.

* * * *

No repousante aconchego desta sala, caminhada feita, apetece-nos pôr em causa o batido conceito de interioridade. Seremos "interiores" apenas se o quisermos e, com a Geira "a funcionar", Terras de Bouro perderá bem depressa tal característica, amiúde sinónimo de não-progresso, de múltiplos imobilismos. O estarmos aqui é prova em contrário – importa proclamá-lo.

E vou terminar.

Há um poema do imortal António Machado que, alguém, um dia, numa agradável encruzilhada, quis comigo compartilhar. Já o citei noutras ocasiões, também em presença de elementos duma Universidade, bem ligada ao conceito de "caminho" por excelência, o de Santiago de Compostela; mas julgo que, mais uma vez, o momento é adequado:

"Caminhante,
Não há caminho:
Rasga-se caminho ao andar!"

Rasgavam caminho os romanos; rasgámo-lo nós agora, de novo, para melhor compreendermos o antigo.

Há porém, outros caminhos por abrir.

Aqui, nestes dias, apenas fizemos pausa em mutatio.

A retemperar forças.

Que o horizonte, senhores, desenha-se mais além...

18.11.95

