

© Isaac Moreno Gallo

Ingeniero Técnico de Obras Públicas.

M.º de Fomento. Dirección General de Carreteras.

Demarcación de Carreteras del Estado en Aragón

isaacmg@wanadoo.es

Publicado en:

Nuevos Elementos de Ingeniería Romana

III Congreso de las Obras Públicas Romanas. Astorga 2006

Junta de Castilla y León - Colegio de Ingenieros T. de O. P.

TRAIANVS © 2006 - <http://traianus.rediris.es>

1. Antecedentes

Dos mil años más tarde del establecimiento de *Astvurica Avgvsta* como plaza fuerte romana, las huellas de las carreteras que aflúan a la vieja ciudad siguen existiendo. A pesar de estar hoy más moribundas que nunca, aún quedan los suficientes vestigios como para disfrutar de algunas de las características técnicas de las que los ingenieros romanos supieron dotarlas.

Apenas dos siglos atrás no era difícil seguir su huella a cada paso. Muchos apasionados de este arte lo hicieron y unos pocos escribieron sus impresiones al respecto. Aunque la mayoría de las viejas vías romanas que salían de la ciudad eran muy evidentes, no por ello nos han quedado testimonio de todas ellas.

Carlos Lemaur (1720-1785), ingeniero constructor de la carrera de Astorga a La Coruña, se preciaba de haber descubierto la vía romana de Astorga a Cacabelos (*Bergido*) cuando estudió el mejor trazado para el nuevo Camino Real. El insistió en que quería seguir el trazado de la vieja vía para construir el nuevo camino¹.

No se conocen escritos de Lemaur en los que describiese la vía que seguía, apenas unos dibujos de unos miliarios que encontró². Sin embargo, Lemaur sufrió truculentas vicisitudes en su trayectoria como director de las obras de las que no salió bien parado³ y precisamente ha sido en ese proceso en el que hemos encontrado recientemente los datos más interesantes sobre lo que realmente halló, datos que tuvieron que ser narrados por terceros⁴ con la precisión que él nos negó.

Un siglo más tarde, dos ingenieros de Caminos destinados a las provincias de León y de Zamora estudiaron las vías romanas de Astorga. Ambos eran discípulos y alumnos de Eduardo Saavedra (1829-1912). Las investigaciones sobre vías romanas de quien fue su profesor sirvieron de acicate para que ambos emprendieran las suyas propias.

Enrique Gadea en 1874 prospecta la vía de Astorga a Braga por Chaves, hasta el Portillo de San Pedro de las Herrerías.

Vías romanas de Astorga

Fig. 1. Miliarios encontrados y dibujados por Lemaur (Archivo de Simancas).



Simultáneamente, Cipriano Martínez González prospecta todas las que desde Astorga salen al sur y al oriente, llegando muy lejos con ellas en la distancia. Hasta Palencia y Carrión de los Condes respectivamente.

La identificación de las vías romanas que se tratan en ambos trabajos corre suertes desiguales.

¹ GARCÍA-FUENTES DE LA FUENTE, M. J., 1999: *Galicia incomunicada por red viaria en el siglo XVIII*.

² AGS. SSH. 911.

³ LÓPEZ LAMBAS, M. A., 2002: *El Camino Real de Galicia: Aspectos jurídicos*. Tesis Doctoral, Universidad Complutense de Madrid.

⁴ AGS. SSH. 912. *Informe de Balthasar Ricaud*.

ISAAC MORENO GALLO

Enrique Gadea identificó excelentemente la vía de Astorga a Chaves y apenas equivocó o dejó de encontrar unos pequeños trozos.

Con la misma suerte trabajó Cipriano Martínez, en las carreteras romanas que comunicaban Astorga con León, Lancia y Carrión. Sus restos eran muy evidentes entonces y lo son aún hoy en algunas partes. Aunque más desigual suerte corrió con la que describió hacia Benavente y Palencia.

Quienes hemos recorrido esos caminos y hemos trabajado sobre ellos, sabemos que poco más se ha encontrado hasta hoy en los corredores donde ellos trabajaron.

Por el contrario, el olvido, la ignorancia y la desidia se han apoderado de ellos, siendo consecuencia directa de la enorme destrucción acaecida con el paso de los años. Las modernas parcelaciones y obras públicas han dañado irreversible y, en la mayoría de los casos, innecesariamente todos ellos y apenas algunos trozos quedan de testigo de lo que fueron estas vías romanas.

Mientras los interesantísimos trabajos de estos ingenieros dormían en lugares poco apropiados para la suerte de las carreteras romanas, posteriormente, unos cuantos historiadores se han ocupado de estos caminos con muy poco acierto en su correcta identificación y en todo caso en nada comparable, ni de lejos, con los resultados que obtuvieron aquellos técnicos decimonónicos.

En los inicios del siglo XX Blázquez y Sánchez Albornoz se ocupaban de las vías romanas de muchos lugares de España. Casi todos los años de las dos primeras décadas del siglo la Junta Superior de Excavaciones y Antigüedades publicaba sus prospecciones. En lo referente a los trazados cercanos a Astorga, realizaron alguna divagación de poco provecho, aunque no por ello se privaron de poner en cuestión lo descrito por Cipriano Martínez⁵, a cuyos escritos habían accedido.

Otros les siguieron durante décadas empleando métodos identificatorios poco adecuados, apoyados simplemente en la medición de mapas, en la presencia de vestigios de caminos viejos con gruesas piedras en superficie, de puentes de piedra, de yacimientos romanos cualesquiera, etc. Y, de esta forma, apenas aportaron nada relevante al conocimiento de las vías romanas.

Algunas observaciones acertadas realizó Justiniano Rodríguez, en 1970⁶, sobre los trazados de la vía romana entre Lancia y Sahagún y de la de Astorga a Braga por Valdehorras. Estas vías presentaban y presentan vestigios muy evidentes, en forma de terraplenes en la primera y de cortes en la roca en la segunda, a los que Justiniano hace alusión. Por el contrario, otros caminos que él dio como romanos nunca han presentado las características propias de los de esta época.

Las especulaciones historiográficas sobre los trazados de vías romanas en el Bierzo, a veces acompañadas de alguna evidencia útil, de algún miliario próximo, etc., han sido relativamente numerosas en el siglo XX⁷.

Tampoco ha faltado en la provincia de León el típico ensayo descriptivo de los trazados de sus vías romanas⁸. Pero sus desalentadores resultados solo consiguieron aumentar aún más el valor de los trabajos de los ingenieros del siglo XIX.

Mientras, como ha ido ocurriendo en toda España en el siglo XX, las vías romanas iban sucumbiendo a la transformación del territorio sin que la ciudadanía consiguiera averiguar el valor de lo que se estaba perdiendo.

Otras incursiones en la identificación de estas vías romanas han ido presentado resultados desiguales, sucedidos a veces de rectificaciones⁹, pero que en todo caso apenas añadieron nuevas cosas a lo mucho ya informado por Gadea y Martínez.

Recientemente, un exhaustivo y excelente trabajo sobre las epígrafas viarias romanas del noroeste peninsular¹⁰, ha abierto nuevas perspectivas camineras en corredores insospechados

⁵ BLÁZQUEZ, A. Y SÁNCHEZ ALBORNOZ, C. 1917, pp. 7 y 8: *Vías romanas del Valle del Duero y Castilla la Nueva*. MJSEA.

⁶ RODRÍGUEZ, J. 1970, pp. 424 y ss. *Las vías militares romanas en la actual provincia de León*. Legio VII Gemina. Cátedra de San Isidro. Instituto Leonés de Estudios Romano-visigodos.

⁷ Trabajo que sirve también de resumen, por sus citas, a trabajos anteriores, es: MAÑANEZ PÉREZ, T: 1981, pp. 247 a 320. *El Bierzo Prerromano y Romano*. Centro de Estudios e Investigaciones "San Isidoro" (CSIC). León.

⁸ RABANAL ALONSO, M. A. 1988: *Vías romanas de la provincia de León*. Institución Fray Bernardino de Sahagún, de la Excma. Diputación Provincial (C.S.I.C.). León.

⁹ LOEWINSHON, E. 1965: *Una calzada romana y dos campamentos romanos del Conventus Asturum*. Archivo Español de Arqueología., XXXVIII.

1965 a 2003. *El Miliario Extravagante*. Varios artículos.

1996 y 2000. *La Vía de la Plata entre Zamora y Astorga*. Centro de Estudios Astorganos Marcelo Macías.

¹⁰ RODRÍGUEZ COLMENERO, A., FERRER, S. Y ÁLVAREZ, R. D. 2004: *Miliares y otras inscripciones romanas do noroeste hispánico (conventus bracarense, lucense e asturicense)*, [Callaeciae et Asturiae itinera romana].

MORENO GALLO, I. 2001. *Descripción de la Vía de Italia a Hispania en Burgos y Palencia*. Diputación Provincial de Burgos y la Diputación Provincial de Palencia.

Vías romanas de Astorga

hasta hoy. Bien es cierto que, para la identificación de las vías romanas, se hace necesario filtrar la información proporcionada por la presencia de miliarios en lugares difícilmente relacionados con el trazado de carreteras. Por su carácter ambulante, las epigrafías, en ocasiones, distan mucho de ser indicadores del trazado de la vía romana a la que sirvieron.

No exageramos por tanto si decimos que en siglo XX no ha existido ninguna identificación de importancia de las vías romanas en esta parte del mundo, probablemente por el mero desconocimiento de la estructura y características de lo que se buscaba, en una labor casi monopolizada por la arqueología.

Nosotros preferimos limitarnos a las evidencias físicas de la estructura de la carretera romana como certificado de su existencia y huimos del uso y aún más del abuso, de cualquier vestigio de tipo arqueológico, de los muchos que despistan más que apoyan la existencia de la carretera romana.

2. Buscando guijarros

En 1996 comenzamos el recorrido entre Cataluña y León de la vía de Italia a Hispania¹¹. La gran parcelación de la Meseta Norte ya estaba muy avanzada. Localizamos a pesar de todo la mayor parte de su recorrido, en algunas zonas bien identificado por los mapas antiguos¹², en otras desconocido y, en la parte final, solapado con lo descrito por Cipriano Martínez.

Posteriormente recorrimos otros caminos romanos de la provincia de León¹³, donde aún estaba conservado mucho de lo descrito por Cipriano Martínez, pero también nos ha tocado ver como en los últimos años una gran parte se ha destruido.

También en los últimos años, en nuestro continuo discurrir por los caminos de los romanos, hemos ido encontrando nuevos vestigios de las carreteras romanas que comunicaban Astorga, algunos los adelantamos en trabajos donde venían a colación al describir aspectos sobre la ingeniería de las vías romanas¹⁴, otros los hemos guardado en nuestro particular cajón a la espera de una mejor ocasión para exponerlos.

Algunos de ellos los vamos a describir aquí, basándonos en los vestigios estructurales que estas viejas carreteras romanas presentan y que hemos visto personalmente.

A modo de esquema general, cabe apuntar que desde la misma Astorga salían por lo menos cuatro vías principales. Pero, de ellas, se derivaban otras a no mucha longitud de la capital, a veces vencido el paso de un gran río y otras veces coincidiendo con la situación de una importante ciudad.

- Al oriente salía con destino principal a Zaragoza y Tarragona la vía que pasaba por León y Lancia (Villasabariego). Pero, tras el cruce del río Órbigo, se dividía en una vía que se dirigía directamente a Lancia, otra a León y una tercera al norte, que por Santa Marina del Rey y el río Luna, alcanzaba la antigua *Gigio* (Gijón).
- Al sur salía otra vía con varios destinos principales. Por un lado a *Clunia* y Zaragoza por *Brigeco* (Fuentes de Ropel), por el otro a Braga por el valle de Vidriales y por Chaves. Ambas rutas se separaban tras el cruce del río Turienzo. Con la segunda de ellas se cruzaba otra, en *Petavonium* (Rosinos de Vidriales), que desde *Brigeco* accedía a los portillos del Padornelo y de la Canda y llegaba directamente a Chaves.
- Al oeste salía la vía con destinos principales a Braga y a Lugo. Ambas se separaban en Cacabelos (*Bergido*).
- Finalmente, al norte salía una vía cuyos restos hemos detectado en la vega del río Tuerto y cuyo destino aún no conocemos.

Este reducido texto no es más que un extracto en el que se recogen ciertos aspectos de un trabajo más amplio que llevamos a cabo sobre la identificación de precisión y análisis de los vestigios de todas las vías romanas de Astorga.

Aquí no vamos a describir minuciosamente los trazados, en cambio nos centraremos en los vestigios más interesantes que de ellas pueden verse aún y en los aspectos técnico-constructivos, aspectos poco tratados hasta el momento, cuando no directamente maltratados.

¹¹ MORENO GALLO, I. 2001. *La Red Viaria Antigua en La Rioja. La Vía de Italia a Hispania en La Rioja*. El Miliario Extravagante. Anexo 2.

¹² Los mapas del IGN a escala 1/50.000 de las primeras ediciones presentan en el norte de España algunas vías romanas identificadas con el propio nombre del camino al que denominan "romano". Estas denominaciones, restos de la erudición del siglo XVIII, proceden de la base de datos toponímica del IGN de finales del siglo XIX. Son bastante fiables y corresponden en su mayoría a vías romanas ciertas cuya técnica constructiva de aquella época hemos podido comprobar. Desgraciadamente, la historiografía no ha dado mucho crédito a estas identificaciones providencialmente regaladas y estas vías se han ido perdiendo como las demás.

¹³ MORENO GALLO, I. 2002: *Ingeniería Romana en los Caminos de Santiago. I La vieja carretera castellano-leonesa*. Publicado en:
- Revista Cimbra n° 346. Colegio de Ingenieros Técnicos de Obras Públicas. Mayo de 2002.
- Publicaciones de la Institución Tello Téllez de Meneses n° 73. 2002. Diputación de Palencia.

¹⁴ MORENO GALLO, I. 2004: *Vías Romanas. Ingeniería y técnica constructiva*. Ministerio de Fomento. Madrid.

Analizaremos, cuando el asunto sea destacable, el tipo de materiales empleados, los entalles en la roca que aún hoy pueden verse, desconocidos en su mayoría, las proezas topográficas realizadas con mucha frecuencia en estas carreteras romanas del entorno de Astorga y otros aspectos de este tipo que trataremos. La utilización de topografía avanzada en el trazado de las carreteras romanas y el establecimiento de vértices geodésicos para ello, lo hemos tratado ya en otros trabajos¹⁵ pero, aquí, veremos excelentes ejemplos de ello.

Aunque relacionemos las vías tratadas con su descripción en el *Itinerarium Provinciarum Antonini Augusti*¹⁶, cuando esta quede recogida en él, nos interesa más mostrar algunas de las pruebas gráficas de lo encontrado por tener mucho más valor que las palabras que intentan describirlas.

3. Las vías romanas de Astorga

3.1. ASTORGA - BRAGA POR CHAVES

Esta carretera romana viene recogida en el Itinerario como de Braga a Astorga. Hoy tiene la práctica totalidad de las estaciones identificadas.

Vía de Braga a Astorga por Chaves

Wess.

| | | | | |
|------|---|----------------|--------------|-----------------------------------|
| 422, | 2 | Item a Bracara | | |
| | | Asturicam | m.p. CCXLVII | |
| | 3 | Salacia | m.p. XX | Vilaseca |
| | 4 | Praesidio | m.p. XXVI | Vila da Ponte |
| | 5 | Caladuno | m.p. XVI | Pindo |
| | 6 | Ad Aquas | m.p. XVIII | Chaves |
| | 7 | Pinetum | m.p. XX | Vale de Telhas |
| | 8 | Roboretum | m.p. XXXVI | Nunes |
| 423, | 1 | Compleutica | m.p. XXVIII | Castro de Avelas |
| | 2 | Veniatia | m.p. XV | San Pedro de las Herrerías |
| | 3 | Petavonium | m.p. XXVIII | Rosinos de Vidriales |
| | 4 | Argentiolum | m.p. XV | Villamontan de Valduerna |
| | 5 | Asturica | m.p. XIII | Astorga |

Fue reconocida e identificada con éxito por el ingeniero Enrique Gadea en 1874, entre Astorga y el Portillo de San Pedro de las Herrerías. Apenas puede apreciarse algún error leve en la identificación que en nada desmerece al total. Es cierto que en su momento se conservaba muy bien en grandes tramos, pero también existían otros que presentaban mucha dificultad para su identificación en una prospección totalmente terrestre, como la que él realizó.

Incluso hoy, cuando se han intentado localizar con precisión algunos de los tramos devorados por la vegetación, pero que él identificó bien, la labor no ha resultado sencilla.

Gracias a la ortofoto del vuelo de 1956-57, Loewinshon¹⁷, en los años sesenta, fue localizando muchos de estos tramos, confirmando lo observado por Gadea y encontrando algún trozo nuevo más allá de donde Gadea prospectó, después del portillo de San Pedro, hacia la frontera portuguesa.

De norte a sur, desde el río Turienzo, en los términos de Valderrey y Riego, hasta el río Duerna, el Jamúz y el Ería, las nuevas parcelaciones han hecho ya estragos en la calzada romana. En algunos tramos la ruina del camino deja ver muy bien la infraestructura de la vía romana.

Este interminable terraplén de gravas cuarcíticas que fue la vía romana se acompaña continuamente de las canteras laterales de donde se extrajeron los materiales. Este fenómeno muy bien apreciado por Gadea permite seguir aún hoy la calzada tan bien como entonces. Muchas se inundan en época de lluvias permitiendo con ello aún mejor su observación.

Hasta el portillo de San Pedro, la abundancia de piedra en el terreno por el que discurría la vía permitió construir el camino con los materiales más próximos, con una sistemática de explotación de canteras regularmente repartidas a lo largo de la vía.

Este fenómeno es mucho más común de lo que parece en la construcción de las carreteras romanas. Lo hemos observado en otras muchas vías en los últimos meses, aunque solo se aprecia bien hoy en terrenos con muy escasa transformación agrícola.

Al sur del río Ería, en el páramo de la Chana, pueden apreciarse hoy tanto los restos de la vía romana como de las canteras, en un trazado recto de gran precisión con vértices bien marcados. Uno de ellos, al sur, situado en idéntico sitio que el vértice geodésico del Instituto Geográfico Nacional, hoy visible en el alto del Castro, entre Fuente Encalada y Rosinos de Vidriales.

¹⁵ MORENO GALLO, I. 2004, pp. 25-68: *Topografía Romana*. III Congreso Europeo Obras Públicas Romanas. Tarragona, octubre de 2004. Libro de Ponencias. Tarragona.

¹⁶ Los datos documentales del Itinerario (s. III), aunque no están exentos de errores, son de indudable valor cuando se trata de buscar carreteras romanas, pues los recorridos que recoge se efectúan sobre ellas salvo cuando se especifica lo contrario (ej: *per loca marítima*). De mucha menor ayuda resulta el llamado anónimo de Rabena (s. VII) que relaciona las ciudades que el autor lee en un mapa, pero no lo hace necesariamente siguiendo una vía.

¹⁷ LOEWINSHON, E. 1965: Una calzada romana y dos campamentos romanos... ob. cit.



Fig. 2. Alineación de la vía romana en el páramo de la Chana con vértice situado en el vértice geodésico actual del Instituto Geográfico Nacional

Desde el paso por la ciudad de *Petavonium*, enorme yacimiento de Rosinos de Vidriales poco conocido en toda su extensión, hasta San Juanico el Nuevo, el trazado de la vía romana es una laguna no resuelta por Gadea, no resuelta aún hoy y que no será fácil de resolver salvo que alguna de las técnicas de identificación, hasta ahora no empleadas, de resultados positivos en próximas campañas a emprender.

El doble tramo que cruzaba el río Tera, modificación del trazado de la propia época romana en busca de mejor emplazamiento para un puente fracasado¹⁸, se localiza hoy en su trazado, más por las líneas de grava en los terrenos roturados y por los huecos de las viejas canteras, que por otra cosa.

Después, se hace difícil ver nada sobre el terreno hasta el collado previo a Villanueva de Valrojo como consecuencia de las roturaciones antiguas recubiertas de vegetación. Se precia mucho mejor, sin embargo, en la ortofoto del vuelo americano. Desde allí hasta el pueblo de Villanueva la vía se sigue de nuevo, unas veces cubierta de un grueso manto de humus de muchos siglos y otras roturadas con todas las gravas aflorando en las fincas recientemente reparceladas.

Fig. 3. Último terraplén de la vía romana superviviente a las parcelaciones en Valderrey (León).



¹⁸ Ver: MORENO GALLO, I. 2004, pp. 70-71: *Vías Romanas...* ob. cit.

ISAAC MORENO GALLO



Fig. 4. Restos del terraplén en la gran alineación del páramo de la Chana, en el límite sur de la provincia de León.



Fig. 5. Las gravas de la vía romana en las roturaciones de las nuevas parcelas de Villanueva de Valrojo.

Por Villardeciervos y hasta el portillo de San Pedro, el trazado de Gadea se sigue todo él, unas veces devorado por la vegetación natural, otras, enmascarado y cubierto por los sedimentos y finalmente víctima de las repoblaciones forestales.

La limpieza de todo este trazado en la provincia de Zamora, durante el año 2005, con cargo a planes financiados con fondos europeos y sirviéndose de la identificación de Gadea y Loewinshon, ha permitido ver detalles constructivos y el recorrido de la vía de forma excepcional.

Tras el portillo de San Pedro la vía pasa junto al yacimiento de *Veniatia* y después del arroyo de Sobacana discurre por el último gran terraplén de la parte española. Este terraplén presenta una estructura interesante por la naturaleza del escaso afirmado que presenta. La escasez y menor calidad de los materiales pétreos de la zona repercutieron de forma directa en este aspecto.

La transformación de los caminos en las Figueruelas y el paulatino adentramiento en la orografía quebrada, hace difícil el

Vías romanas de Astorga

seguimiento preciso de la vía romana hasta la frontera portuguesa, a pesar de hallarse aún buenos restos de terraplén en la vereda de Moldones y algún bordillo a la vista próximo a la frontera. Después, nada más se puede asegurar sobre su exacto recorrido en laderas cuyo comportamiento geológico no permiten la conservación de caminos de tan gran antigüedad.

En la parte portuguesa aún se sigue la vía romana en los Lameiros da Calçada con restos estructurales a la vista y luego, prestando mucha atención a las piedras de origen exógeno levantadas por viejas roturaciones, puede seguirse hasta Vila Meã.

Una vez en Portugal la identificación de la vía romana corre suertes muy dispares. Junto a tramos sin identificar, subsisten puentes romanos de gran interés en la vía pero, no muy lejos de estos, como en el caso del puente de San Lorenzo, se promociona como romano el Camino moderno del siglo XVIII que llegaba desde aquí hasta Chaves.

3.2 ASTORGA - BRAGA POR VALDEHORRAS

Esta carretera romana viene recogida en el Itinerario como de Braga a Astorga con varias de las estaciones intermedias que entre ambas ciudades podían encontrarse.

Vía de Braga a Astorga por Valdehorras

Wess.

| | | | | |
|------|---|----------------------------------|------------|--------------------------|
| 427, | 4 | Item alio itinere a Bracara Astu | | |
| | 5 | rica m.p. | CCXV, sic: | |
| | 6 | Salaniana | m.p. XXI | Travassos |
| 428, | 1 | Aquis Oreginis | m.p. XVIII | Baños de Riocaldo |
| | 2 | Aquis Querquennis | m.p. XIII | Baños de Bande |
| | 3 | Géminis | m.p. XVI | Sandiás |
| | 4 | Salientibus | m.p. XVIII | Xinzo da Costa |
| | 5 | Praesidio | m.p. XVIII | Castrelo Caldelas |
| | 6 | Nemetobrica | m.p. XIII | Puebla de Trives |
| | 7 | Foro m.p. | XVIII | Petín |
| 429, | 1 | Gemestario | m.p. XVIII | Cabarcos |
| | 2 | Belgido | m.p. XIII | Cacabelos |
| | 3 | Interaconio Flavio m.p. | XX | San Román Bemibre |
| | 4 | Asturica | m.p. XXX | Astorga |

En un primer tramo, hasta Cacabelos, forma parte común con otras dos de las descritas en el mismo Itinerario.

Fig. 6. Material pétreo de mediana calidad en la coronación del terraplén cercano al arroyo de Sobacana, en Figueruelas de Arriba (Zamora).



ISAAC MORENO GALLO

Vía de Braga a Astorga por Lugo

Wess.

| | | | | |
|------|----|-----------------------------|----------------|-----------------------|
| 429, | 5 | Item a Bracara Asturicam | m.p. CCXCVIII, | |
| | | | sic: | |
| | 6 | Limia | m.p. XVIII | Ponte de Lima |
| | 7 | Tude | m.p. XXIII | Tui |
| 430, | 1 | Burbida | m.p. XVI | |
| | 2 | Turoqua | m.p. XVI | Pontevedra |
| | 3 | Aquis Celenis | m.p. XXIII | Caldas de Reis |
| | 4 | Iria m.p. | XII | Padrón |
| | 5 | Assegonia | m.p. XIII | |
| | 6 | Brevis | m.p. XXII | |
| | 7 | Marcie | m.p. XX | |
| | 8 | Lucu Augusti | m.p. XIII | Lugo |
| | 8 | Timalino | m.p. XXII | |
| | 10 | Ponte Neviae | m.p. XII | Ponte Gatín |
| | 11 | Uttaris | m.p. XX | Ruitelan |
| 431, | 1 | Bergido | m.p. XVI | Cacabelos |
| | 2 | Interamnio Fluvio | m.p. XX | San Román |
| | | | | Bembibre |
| | 3 | Asturica | m.p. XXX | Astorga |

Vía de Braga a Astorga, con un tramo por mar

Wess.

| | | | | |
|------|---|----------------------------------|--------------|-----------------------|
| 423, | 6 | Item per loca maritima a Bracara | | |
| | 7 | Asturicam usque: | | |
| | 8 | Aquis Celenis | m.p. CLXV | Caldas de Reis |
| 424, | 1 | Vico Spacorum | stadia CXC | |
| | 2 | Ad Duos Pontes | stadia CL | |
| | 3 | Glandimiro | stadia CLXXX | |
| | 4 | Atricondo | m.p. XXII | |
| | 5 | Brigantium | m.p. XXX | |
| | 6 | Caranico | m.p. XVIII | |
| | 7 | Luco Augusti | m.p. XVII | Lugo |
| 425, | 1 | Timalino | m.p. XXII | |
| | 2 | Ponte Neviae | m.p. XII | Ponte Gatín |
| | 3 | Uttaris | m.p. XX | Ruitelan |
| | 4 | Bergido | m.p. XVI | Cacabelos |
| | 5 | Asturica | m.p. L | Astorga |

Sobre su trazado entre Astorga y Cacabelos se han escrito muchas teorías, pero ninguna demostrada con vestigios materiales de la vía romana encontrados sobre el terreno y en su práctica totalidad inciertas. La dispersión de los miliarios que sirvieron a esta calzada por zonas aledañas ha despistado a muchos autores y ha sido frecuente que se trazasen tres caminos diferentes entre *Asturica* y *Bergido* (Cacabelos), atribuyendo uno a cada itinerario de los descritos más arriba¹⁹.

Nuestra opinión es que entre *Asturica* y *Bergido* solo hubo una vía romana que, además, siempre fue lo suficientemente buena y bien trazada como para no precisarse otra.

Esto es así porque, en época romana, la evolución de los medios de locomoción apenas existió y por tanto no existieron factores que provocase la variación geométrica de los trazados, como ocurre hoy. Por otra parte, la ingeniería de carreteras siempre fue igual de buena mientras los romanos estuvieron en esta parte del mundo.

Pero, el desconocimiento y la marginación de estos condicionantes técnicos, han inducido a pensar en hipótesis poco razonables de pésimos trazados de carreteras que convenían a la presencia de miliarios en lugares concretos, a las distancias recogidas en el Itinerario, etc.

La mención a una *Via Nova* recogida en alguno de los miliarios no tiene porqué indicar en absoluto la construcción de nuevos trazados en este tramo entre Astorga y Cacabelos que sustituyan a uno anterior. Probablemente, la vía con destino a Braga por Valdehorras fue llamada *Via Nova* porque su construcción se decidió cuando ya existían varias más con el mismo destino, pero por otros sitios como por *Aqua Flavia*, por *Lucus Augusti*, etc., y no fue necesario variar el tramo primero ya existente hasta *Bergido*.

Consideramos que los vestigios materiales de la propia vía son los que fijan su trazado y no las elucubraciones a las que nos han acostumbrado muchos autores. De antemano, debemos indicar que las únicas noticias ciertas de este tramo de vía romana son las referencias que de sus vestigios hace Carlos Lemaury y sobre todo Baltasar Ricaud, ingenieros que intervinieron en la construcción del Camino Real de Astorga a la Coruña.

Desgraciadamente Lemaury no nos describió los detalles que vio de la estructura de la vía romana y que le hicieron afirmar taxativamente que había descubierto la vía romana, pero hoy hemos averiguado claramente que la vio, que la vio bien y hasta intuimos el motivo por el que no dio demasiados detalles de lo que vio.

¹⁹ A modo de resumen: RODRÍGUEZ COLMENERO, A., FERRER, S. Y ÁLVAREZ, R. D. 2004: *Miliarios e outras inscripcions...* ob. cit.

Vías romanas de Astorga

Carlos Lemaury fue el Director de las obras de la nueva carretera y apuntó claramente que el trazado debía ser el de la vía romana. Dibujó unos miliarios que encontró cerca de Torre del Bierzo mientras se construía la nueva carretera sobre la vía romana, pero no dio más detalles de los vestigios que a cada paso iba encontrando.

Nosotros, con paciencia, a partir del análisis constructivo de la carretera que hemos hecho y de la documentación que hemos encontrado relacionada con su construcción, hemos averiguado los detalles definitivos sobre el trazado de la vía romana. Para comenzar, entre Astorga y el Manzanal, Lemaury no construyó la carretera en nueva planta:

Dando principio desde la Ciudad de Astorga prosigue el Camino viejo pasando por los lugares de Prado Rey, Combarros, hasta llegar al de Manzanal de la Sierra cuio tránsito es de cuatro leguas.

Saliendo del lugar de Manzanal continúa el Camino Viejo hasta la distancia de 2.400 varas en donde empieza el Camino Nuevo en el arroyo llamado de la Retuerta...²⁰

Es decir, el Camino Viejo era en tiempos de Lemaury la vía romana en este tramo y la carretera arreglada, con posteriori-

dad a Lemaury, sigue siendo la vía romana con pequeñas variaciones. Y en ella precisamente hemos encontrado restos de la infraestructura de la vía romana. Gruesas capas de afirmado de zahorra natural, allí donde el terreno era inconsistente, o piedras gruesas cimentando el firme allí donde hacían falta.

Grueso paquete de zahorra natural del camino viejo, la vía romana, en Combarros. Sobre él la carretera antigua también seccionada.

Restos del bordillo del camino más antiguo, que aquí quedó abandonado por el trazado de la carretera antigua, en la travesía de Combarros

A partir del Manzanal los restos constructivos que hemos encontrado son más espectaculares si cabe y perfectamente cotejables con los fondos documentales disponibles.

El 2 de mayo de 1769, por Real Orden promovida por el Conde de Croix, se degradaba a Carlos Lemaury en el mando de la construcción de la carretera y se nombraba Director de las obras al ingeniero Baltasar Ricaud.

Otra Real Orden de 19 de mayo de 1769, ordena reconocer todo lo ejecutado por Lemaury entre 1766 y 1769. Ricaud elabora un informe con fecha 28 de julio de 1769²¹.



Fig. 7. Grueso paquete de zahorra natural del camino viejo, la vía romana, en Combarros. Sobre él la carretera antigua también seccionada.

²⁰ AGS. SSH. 912. *Informe de Baltasar Ricaud. 1ª parte.* Villafranca del Bierzo. 28 de julio de 1769.

²¹ AGS. SSH. 912.

ISAAC MORENO GALLO

Fig. 8. Restos del bordillo del camino más antiguo, que aquí quedó abandonado por el trazado de la carretera antigua, en la travesía de Combarros



En los escritos que Ricaud envía a Croix se queja del carácter despótico de Lemaur y de la mala calidad de las obras dirigidas por éste.

... no titubearé en decir que cuanto ha sido ejecutado en la obra indica claramente ha sido aparentar mas de lo que es efectivamente, por mucho que con aquél espíritu resuelto y absoluto y gobierno despótico diga el I. Don Carlos Lemaur...²².

Atendiendo la responsabilidad en que me constituye la Real Orden por la dirección del Camino Real de este Reyno con que su Mgd se ha dignado honrrarme, me es indispensable hacer presente a Vs, por mucho que repugne a mi conocida moderación, que reconozco evidente que las obras ejecutadas por el Teniente Coronel de Ingenieros Don Carlos Lemaur han carecido de las debidas precauciones en su construcción y de la regular Dirección y cuidado para su estabilidad y desatendido en algún modo al fin e importancia de un objeto que tanto interesa al Real Servicio y bien del Público además del

infructuoso empleo de una porción de 1.030.309 rrs a que ascendió el gasto total de esta porción de Camino que se dio por concluida...

Por todas esas consideraciones fundadas en la realidad suplico a Vs se sirva hazer presente a la superioridad que no puedo hazerme responsable de esta Dirección del Camino Real de Galicia (conforme previene la Real Orden) sino en quanto confio de la Real Piedad se digne separar totalmente de esta Comisión al Teniente Coronel Don Carlos Lemaur, substituyendo en su lugar por Comandante de estas obras al Capitán Ingeniero Don Pedro Jardín en quien puedo tener entera satisfacción, haviendole actualmente encargado el detalle de estas mismas obras.²³

Fue precisamente a raíz de este informe cuando Croix decidió enviar a Lemaur a Tuy y acusarle de malversación²⁴.

La sospecha de que Lemaur había desviado fondos a negocios particulares relacionados con la minería del hierro, que él mismo inició en la comarca, le acompañó para siempre:

²² AGS. SSH. 912. N° 2. De Balthasar Ricaud al Sr. Conde Lacroix. Menvibre 19 de junio de 1769.

²³ AGS. SSH. 912. N° 3. De Balthasar Ricaud al Sr Conde de Croix. Villafranca del Vierzo. 28 de julio de 1769.

²⁴ LÓPEZ LAMBAS, M. A., 2002, pp. 319-320: *El camino real de Galicia...* ob. cit.



Fig. 9. Desmorte en roca esquistosa, tallado a pico, donde se ven aún los golpes de las herramientas, en el Camino de los Romanos entre Cabarcos (León) y Porto (Orense).

... Don Carlos Lemaur siempre ha sido despótico en el uso de los intereses y efectos de la obra aplicándolos a fines muy distintos y utilizándose con ellos en tanto grado que, siendo cuando entró en dicho encargo de ningunas combeniencias y criado de un particular, se le reputa oy por hombre acaudalado en más de diez mil y quinientos pesos, sin que este dinero se lo haya podido producir la cortedad del salario de ocho reales diarios que goza...²⁵.

Y en otro escrito:

He hecho presente al Rei el expediente que me ha remitido Vs...

También manda SM que el Ingeniero en Jefe Ricaud se informe a quien pertenecen las herrerías de que trata en la primara parte de su reconocimiento y quando se han construido. Si la represa o zapa que se ha hecho sobre el río Torres es únicamente para beneficio de las mismas

herrerías y perjudicial al nuevo camino y con que fondos se ha suplido el coste, con lo demás que se le ofreciere y pareciere sobre este particular²⁶.

Pero, a juzgar por los desmontes en roca que nosotros hemos visto, quienes realmente habían movido las tierras y excavado la roca en grandes proporciones, fueron los romanos. Por eso, tras ver estos vestigios, hemos buscado en la documentación donde forzosamente debían mencionarse hasta encontrarlo:

... la misma evidencia, conforme el Ingeniero Pedro Jardín a podido verlo por si mismo desde el Manzanal a Menvibre que es lo mejor y la parte que se ha podido ejecutar con más brevedad y menos dispendio por averse seguido en la mayor parte la antigua vía militar de los Romanos que solo a exigido ensanchar y restablecer la degradación de las tierras; pues la otra porción de camino que empieza a nueve leguas de esta azia la Coruña y comprende cerca de dos leguas avierto de nuevo está en un estado deplorable...²⁷.

²⁵ AGS. SSH. 912. Escrito del Conde de Croix a Ilmo Sr D. Miguel de Muzquiz (Ministro de Hacienda). La Coruña 5 de agosto de 1769.

²⁶ AGS. SSH. 912. Carta del Conde de Croix. 17 de agosto de 1769.

²⁷ AGS. SSH. 912. Nº 2. De Balthasar Ricaud al Sr. Conde Lacroix. Menvibre 19 de junio de 1769.

ISAAC MORENO GALLO

Fig. 10. Taludes de los desmontes en roca esquistosa con la misma geometría que los de Cabarcos y con los golpes de pico bien perceptibles. Desmontes de la vía romana, aprovechados por Lemaur aunque aquí se separó de ellos, en Torre del Bierzo, a orillas del río Tremor y no muy lejos del río Boeza



Fig. 11. Detalle de los golpes de pico en los desmontes romanos a orillas del río Tremor.



Saliendo del lugar de Manzanal continúa el Camino Viejo hasta la distancia de 2.400 varas en donde empieza el Camino Nuevo en el arroyo llamado de la Retuerta...

Esta porción de camino nuevo desde el punto notado en donde empieza hasta la inmediación del puente sobre el río Boeza tiene de longitud 23.144 varas...

La traza de toda esta porción de Camino ha dirigida por la antigua vía militar de los romanos, la que se ha ensanchado y rehavilitado barias porciones que con el transcurso del tiempo quedaron enteramente arruinadas...²⁸.

Es decir, Lemaur utilizó la vía romana en todo este tramo para construir la nueva carretera. Sobrexavó los desmontes en algunos sitios, dejando en la roca las huellas de algunos de los barrenos de los que se dotó en gran cantidad, probablemente mayor de la que realmente pensaba utilizar²⁹.

Sabemos que Lemaur se defendió y alegó ser presa de la envidia y del odio de sus detractores. Un cambio político posterior, que retiró del poder a quienes lo habían represaliado, permitió la rehabilitación de Lemaur en su puesto.

Pero para nosotros es de mayor interés el examen constructivo de los trabajos de construcción de la carretera, de las diferencias entre el repicado romano y las huellas de los barrenos modernos. Todos ellos pueden contemplarse aún hoy en muchos sitios, en el trayecto entre el Puerto del Manzanal y Bembibre.

Hemos comprobado la existencia de muchos entalles en la roca a lo largo de la carretera antigua en este tramo del valle del río Tremor entre Manzanal y Torre. En ellos se aprecia perfectamente los golpes de pico y la misma tecnología constructiva que puede encontrarse en todo el tramo entre Cabarcos y Porto, en los confines leoneses y orensanos de esta vía

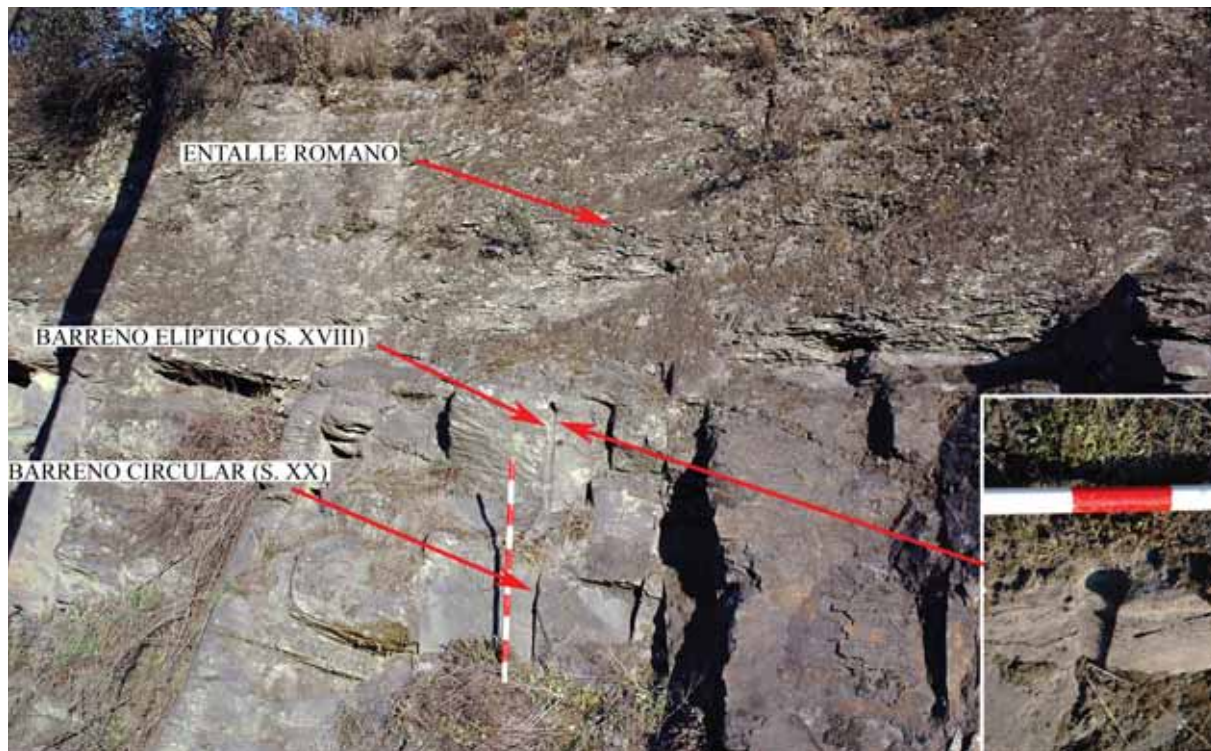
²⁸ AGS. SSH. 912. *Informe de Balthasar Ricaud. 1ª parte.* Villafranca del Bierzo. 28 de julio de 1769.

²⁹ Por ejemplo, en 1775, existían en las obras del Camino Real de acceso a Galicia hasta 448 barrenas de varias clases y longitudes. GARCÍA-FUENTES DE LA FUENTE, M. J., 1999, p. 69: *Galicia incomunicada por red viaria en el siglo XVIII.*

Fig. 12. Desmonte romano a golpe de pico sobre otros modernos barrenados. Obsérvese las huellas de los barrenos.



Fig. 13. Tres técnicas constructivas de desmonte en roca. Arriba tallado a pico romano, en medio con barrenado manual (irregular) y abajo con barrenado mecánico (circular).



ISAAC MORENO GALLO

Fig. 14. Desmorte a pico con buena geometría a la entrada de Torre del Bierzo.



romana.

Las huellas de barrenos de época de Lemaury, es decir, realizados a mano, son de sección elipsoidal irregular y están por debajo de los entalles romanos en la roca. Las de los barrenos modernos de origen mecánico, de sección perfectamente circular, se encuentran aún más abajo que las anteriores de Lemaury.

En el mismo Torre del Bierzo hay uno de los mayores entalles y después del pueblo varios más, pero, después del río Boeza, ya no hay desmontes romanos en la roca. Existen sin embargo vestigios de caminos antiguos y menciones en la documenta-

ción que conviene examinar.

*Desde la Puente sobre el río Boeza se prosigue por el Camino Viejo pasando por Bembibre y Villafranca del Bierzo...*³⁰.

Por tanto, en época de Lemaury, ningún camino se había trazado nuevo entre el río Boeza y Cacabelos. Los vestigios de la carretera abandonada entre Bembibre y Cacabelos corresponden a una época posterior, al igual que todas sus estructuras conservadas³¹, tratándose de un camino nuevo y de nueva planta, tal y como delatan sus características geométricas, de trazado y de conservación actual.

³⁰ AGS. SSH. 912. *Informe de Balthasar Ricaud. 2ª parte. Villafranca del Bierzo. 28 de julio de 1769.*

³¹ A pesar de que algunas publicaciones han catalogado como romanas las estructuras de esta zona, que nunca tuvieron relación con esa civilización.

FERNÁNDEZ ORDÓÑEZ, J. A.; ABAD BALBOA, T.; CHÍAS NAVARRO, P., 1988: Catálogo de puentes anteriores a 1936. León. CEHOPU. Mº de Fomento.

Vías romanas de Astorga

Solo aprovecha algunos trozos del trazado del viejo camino que menciona Ricaud y que sabemos por la documentación medieval que pasaba por Cobrana, Congosto y Cubillos del Sil.

En San Román de Bembibre se conocen aún como Camino de la Calzada algunos trozos, al margen de la carretera abandonada, que ahora sucumben por las nuevas urbanizaciones. El rosario de yacimientos romanos de mucha entidad en la zona de Santa Eulalia, que probablemente forman parte de un solo núcleo que constituyó la mansio de *Interamnio Flavio*, delatan la importancia de este sitio al pie de la vía³².

Un camino anterior a la carretera abandonada y con vestigios de afirmado antiguo pasa por el mismo Cobrana. Probablemente se delatará como la vía romana una vez sondeado.

A partir del Sil, la carretera moderna abandonada sigue más o menos el camino antiguo. Así, entre Santa Ana y Cacabelos, varios tramos del camino viejo hoy solo sirven a las fincas que, además, quedaron partidas por la carretera hoy abandonada, pero construida después del tiempo de Lemaur.

A partir de Cacabelos, los vestigios de la vía romana, el camino histórico único hasta la construcción de la actual carretera que se dirige a Cabarcos, están presentes cada poco. El camino alineado en mucha longitud entre Cacabelos y Villadecanes se ha convertido ya en carretera. Otra alineación mayor, entre este último pueblo y Paradela del Río, cruza el río Turbia en Toral de los Vados.

Aquí se conservan restos del camino antiguo en terraplén que hoy sirve de acceso a las fincas. En otra parte ya es un lindero entre fincas y finalmente una industria cementera y el ferrocarril interceptan el camino totalmente.

Reaparece el camino romano al sur de esta industria. Se conserva en parte asfaltado o modernizado de una u otra forma, jalonado por edificios religiosos propios del borde de los viejos caminos y también de algún cementerio, como el de Paradela del Río.

Hasta Cabarcos y el límite de Galicia, la carretera actual ha absorbido la mayoría del trazado de la vía romana. En Cabarcos, todavía se ven entalles en la roca procedentes de aquella época muy bien conservados.

El collado de Pena Tallada conserva el nombre de lo que realmente fue y en el Camino de los Romanos de la Ruterta, en el Porto, vuelven a verse entalles idénticos a los que aún existen en Torre del Bierzo, prueba de la uniformidad constructiva de esta Vía Nova.

3.3 ASTORGA - LUGO

Este camino se separa en Cacabelos del que se dirige a Braga por la Limia.

Seguía el trazado del camino antiguo que hoy coincide prácticamente con la carretera, ya que nunca existió otro lugar mejor por donde discurrir, hasta un determinado lugar que queda identificado tanto sobre el terreno como en la documentación del siglo XVIII: *Desde la Puente sobre el río Boeza se prosigue por el Camino Viejo pasando por Bembibre y Villafranca del Bierzo, hasta Ruytelan, en donde a corta distancia pasado el pueblo empieza otra porción de camino nuevo, distando diez leguas de la enunciada punte.*

*Esta porción de camino desde Ruytelan al término de Piedra Fita y Noceda es de 13562 varas, avierto en la falda mui pendiente en la falda de una cordillera, dirigido exactamente por las repetidas revueltas que forman los montes en las entradas de los barrancos...*³³

Lo que significa claramente que el camino histórico diverge en Ruytelan, seguramente la *Vittaris* del Itinerario (rio-Utara> Riutaran). Es decir, el camino de Ruytelan a Piedrafita es de nueva planta, trazado por Lemaur.

Y en efecto, en el valle de Ransinde y la Braña, al norte de Ruytelan, bañado por el arroyo del Real, en alusión al más viejo de los caminos, se conoce desde siempre el trazado de la vieja vía romana.

Se la llama expresamente Carretera de los Romanos³⁴ y aún se conservan trozos de su plataforma visibles en los prados o devorados por la vegetación que esconden restos de infraestructura pendientes de sacar a la luz.

Supera el collado en el límite de la provincia de Lugo por el pueblo de Comeal. Allí se conservan, además de un magnífico terraplén de la vía, otros interesantes restos constructivos tales como tajeas de drenaje transversal, muros de contención, etc.

³² Informaciones facilitadas por D. Manuel Olano, del Museo de Bembibre y buen conocedor del terreno.

³³ AGS. SSH. 912. Informe de Balthasar Ricaud. 2ª parte. Villafranca del Bierzo. 28 de julio de 1769

³⁴ Asunto ya detectado por: RODRÍGUEZ COLMENERO, A., FERRER, S. Y ÁLVAREZ, R. D. 2004, p. 220: Miliarios e outras inscripcóns romanas do noroeste hispánico... ob. cit.

ISAAC MORENO GALLO

Fig. 15. Terraplén de la carretera romana en Comeal (Lugo) en el mismo límite de Castilla y León y Galicia. A la derecha la cuneta del drenaje longitudinal.



Fig. 16. Sección del terraplén de la vía romana donde se ven los tamaños gruesos de la cimentación y el material granular superior.





Fig. 17. Pequeña tajea de drenaje transversal de la vía romana, hoy integrada en el lindero de las fincas en Comeal.

3.4 VÍA AL NORTE DE ASTORGA

Un camino hasta ahora nunca mencionado y con signos de ser romano sale por el valle del río Tuerto, en dirección norte, desde Astorga.

Coincide en principio con el trazado del ferrocarril y recorre luego el llamado Barrio de Astorga, Carneros y Sopena, donde cruza el río Tuerto.

Conocido como Camino Antiguo de Astorga, va alcanzando las localidades de La Carrera de Otero, Fontoria de Cepeda, Quintana de Fon, Cogorderos, Villamejil, Castrillo de Cepeda y Sueros.

Aunque el camino está hoy muy transformado, conserva algún tramo sin alterar, como el de Cogorderos, donde la grava original se deja ver en superficie.

Otros tramos ya destruidos han conservado un extremo fosilizado en las fincas usado hoy como acceso o parcialmente labrado, marcando entonces con la grava en superficie su antiguo trazado.

Existen miliarios en Otero de Escarpizo y en Culebros³⁵, que nosotros creemos relacionados con este camino.

Pero, la presencia de esta infraestructura de cierta potencia, que por su tipología no es explicable de otro modo que por su origen romano, es para nosotros mayor indicador de romanidad que la presencia de miliarios en las proximidades, cosa que en estas ocasiones también ayuda.

En el momento en que esto se escribe, no conocemos la continuidad de este camino y a pesar de ciertos indicios que pudieran parecer buenos indicadores, no vamos a especular con ellos.

Fig. 18. El Camino Viejo de Astorga. Camino de gravas no modificado por obras modernas, en Cogorderos.



³⁵ RODRÍGUEZ COLMENERO, A., FERRER, S. Y ÁLVAREZ R. D. 2004, pp. 589 y 835: Miliarios e outras inscripcóns romanas do noroeste hispánico... ob. cit.

ISAAC MORENO GALLO

Fig. 19. Terraplén del Camino Viejo de Astorga, compuesto de gravas, hoy abandonado y labrado en Castrillo de Cepeda.



Fig. 20. Gravas del Camino Viejo de Astorga en las fincas labradas de Castrillo de Cepeda.



Fig. 21. Camino de la Calzada o Calzada de Abajo en Santa Marina del Rey.



En las proximidades de Sueros y de Culebros existen caminos expresamente llamados de La Calzada, caminos que debidamente inspeccionados se han manifestado carentes de todo indicio de ser vía romana. Del mismo modo, en Villagatón existe el lugar de La Calzada y un apelativo a un viejo Monasterio de la Calzada, hoy bajo la misma presa del embalse de Villagatón. Nada ni nadie nos han indicado hasta hoy que por allí pasase calzada romana.

Serán necesarias comprobaciones futuras en algunos puntos que tenemos escogidos para confirmar posibles destinos.

3.5 ASTORGA - GIJÓN

Vía romana inédita que desde el punto de paso del río Órbigo sale hacia el norte por la su margen izquierda.

Pasa por Puente de Órbigo, pueblo que toma el nombre del puente moderno (posterior al siglo XVI) que allí se ve, 600 metros al norte de donde estuvo el romano. Luego por Villamor y por Santa Marina del Rey.

En Santa Marina del Rey existe un miliario³⁶, conocido desde hace tiempo pero de difícil asignación viaria a falta de la estructura de la vía a la que sirvió y que hasta ahora nunca había sido encontrada.

Nosotros encontramos los primeros vestigios de la infraestructura del camino romano al sur de Santa Marina. Más de un kilómetro de camino ha quedado conservado, aunque en

muy mal estado, con el nombre de Camino de la Calzada. Las pesquisas de detalle nos han ayudado a descubrir que este camino de gravas llamado también Calzada de Abajo era homónimo de otro, fosilizado al oeste de la carretera y al norte del pueblo, junto al cementerio, llamado Calzada de Arriba.

Fig. 22. Miliario de Santa Marina del Rey.



³⁶ RODRÍGUEZ COLMENERO, A., FERRER, S. Y ÁLVAREZ R. D. 2004, p. 655: Miliarios e outras inscripcóns romanas do noroeste hispánico... ob. cit.

Vías romanas de Astorga

El grado de conservación actual es muy desigual. Raro es el tramo que no ha sido asfaltado, reconvertido en camino moderno o directamente convertido en parcela arable.

En la primera parte de su recorrido, entre Astorga y Estébanez de la Calzada, quedan algunos trozos marginales donde se puede observar algún detalle constructivo en superficie. Se conserva con escasa transformación hasta el río Tuerto y San Justo de la Vega. En esta última localidad aún era observable en 2004 el bordillo lateral sur de la vía romana, compuesto de bolos de cuarcita alineados en unos cien metros.

El pequeño puentecillo situado en el arroyo Moldera, cerca de Astorga, tantas veces datado como romano, no presenta ninguna característica estructural romana a la luz de los últimos conocimientos en esta materia³⁷.

Desde San Justo el camino romano seguía un trazado más al sur que la actual carretera y subía hacia Estébanez por un trazado de menor pendiente que esta.

Este trozo lo trazó Martínez equivocadamente por la subida directa del Camino de Santiago entre San Justo y la Cruz de Santo Toribio. En lo que sabemos de su descripción de esta vía, que para eso las hemos recorrido, fue el único que equivocó.

La publicación de este trozo se debe a Loewinshon³⁸, que tuvo la ocasión de observar además la estructura del firme durante las obras de construcción de la circunvalación sur de Astorga, que entronca en este punto con la carretera N-120.

A partir de Estébanez, la calzada ha sido absorbida casi en su totalidad hasta León por la carretera N-120. Apenas queda de testigo un trozo marginal a la entrada de Villadángos del Páramo, pueblo donde hay yacimiento romano de entidad.

Hay que destacar aquí una de las mayores alineaciones rectas conocidas en España. De extraordinaria precisión, con 10.800 metros de longitud y cuyos extremos son el yacimiento de Villadángos del Páramo y el lugar del cruce romano del río Órbigo. Es uno de los logros topográficos más notables de cuantos analizaremos en este trabajo.

Muy curiosa es también la alineación anterior a esta. Sus vértices son el puente romano en el río Órbigo y la cima de un pequeño altozano de Estébanez llamado Los Cosmes. Alineación que solo abandona la calzada para pasar por el collado al norte de esta colina, pero que recorre con precisión durante cuatro kilómetros y medio.

Fig. 23. Largo bordillo de la vía romana muy deteriorada, a la vista en 2004, en San Justo de la Vega.



³⁷ DURÁN FUENTES, M. 2005: La construcción de puentes romanos en Hispania. Xunta de Galicia.

³⁸ LOEWINSHON, E. Las calzadas romanas de Astorga. Astorica (separata sin fecha). Centro de Estudios Astorganos Marcelo Macías.

ISAAC MORENO GALLO

Trozos conservados de calzada quedan entre Valverde y la Virgen del Camino y en lo que se conserva del Camino de la Raya de Trobajo del Camino, llegando a León, por un lugar donde existe otro yacimiento romano.

Entre León y Lancia el camino, que se conservaba en casi todo el trazado en época de Cipriano Martínez, ha sufrido enormemente con las parcelaciones modernas hasta desaparecer casi todo él.

Probablemente seguía un trazado recto entre León y un punto de yacimiento romano al sur de Puente Castro, como apuntaba Cipriano Martínez. Para ello debía cruzar el Torío al sur de Puente Castro.

Quedan algunos trozos testimoniales de camino romano en término municipal de León y antes de entrar en el de Villaturiel, que sería interesante conservar por ser los últimos conservados en el término de esta capital.

Vuelve a existir un interesante yacimiento en el alto de los Valdesogos desde el que se visualiza perfectamente León y Lancia simultáneamente. Este tipo de estaciones, en lugares excepcionalmente comunicados de forma visual con las ciu-

dades próximas, los hemos venido observando desde hace tiempo en muchos otros sitios a lo largo de las vías romanas, tanto en España como en el extranjero. Creemos que formarán parte de una casuística frecuente en la implantación geoestratégica de todas las carreteras romanas.

El siguiente trozo conservado de la vía romana ya no encontraremos hasta Marne, antes del cruce del río Porma, aunque con un grado de transformación que lo hace casi irreconocible hoy como el camino romano que vio Martínez.

Entre el Río Porma y el Esla el trazado se deja ver aún en la ortofoto moderna, al sur del Castro de Lancia, gracias al cromatismo provocado por el crecimiento diferencial de los cultivos.

A partir de Mansilla de las Mulas el nombre de toda la calzada romana hasta Sahagún ha sido siempre el de Calzada de los Peregrinos. Fue el primitivo Camino de Santiago y probablemente el principal siempre, aunque otros escritos itinerarios más modernos al de Aymerico Picaud³⁹ y la historiografía moderna hayan puesto de moda el posterior Camino Real del Burgo Ranero. El propio mapa de Tomás López de 1786 rotula la vía romana como camino de los peregrinos de Santiago.



Fig. 24. Último tramo conservado de la vía romana de Astorga a León, en el Camino de la Raya entre La Virgen del Camino y León.

³⁹ Reseñar aquí que Americo Picaud no menciona ningún pueblo entre Sahagún y Mansilla de las Mulas, que son pueblos comunicados por la vía romana. A esta vía y no al Camino Real que hoy se promociona, se refería seguramente la famosa Guía de Peregrinos del Codex Calistinus, códice del siglo XII cuyo libro V forma la Guía del Liber Sancti Jacobi atribuida a Aymerico Picaud, canciller del Papa Calixto.

A estos efectos puede verse:

- MORENO GALLO, I. 2002: *Ingeniería romana en los Caminos de Santiago. I-La vieja carretera castellanoleonesa*. Publicado en:
- Revista Cimbra nº 346. Colegio de Ingenieros Técnicos de Obras Públicas. Mayo de 2002.
 - Publicaciones de la Institución Tello Téllez de Meneses nº 73. 2002. Diputación de Palencia.

Vías romanas de Astorga

En Mansilla y Reliegos, el camino romano conserva un alto terraplén, si acaso algo aminorado en altura por la intervención de las máquinas que lo transformaron en camino moderno. Más adelante, en los términos de Santas Martas y del Burgo Ranero empiezan los tramos mejor conservados de la provincia de León. Hoy se ven amenazados por las transformaciones de los nuevos regadíos que se construyen, que ya han causado serios deterioros en algunos puntos en 2005. Solo un cuidado e interés especial por este camino podrá conservarlo como lo hemos visto nosotros hasta hoy.

Cuando la calzada llega a Calzada del Coto, saliendo del Monte de la Quinea⁴⁰ se encuentra roturada de nuevo por efectos de la parcelación de los años 70 del siglo XX. Sin embargo, en este término municipal, al menos tres pequeños trozos con la grava original en superficie quedan como testigos del esplendor de la vieja carretera romana.

Para la descripción detallada de la vía romana desde Sahagún hacia el oriente pueden verse otros trabajos publicados al efecto⁴¹.

Fig. 25. Trinchera de la vía romana en el Camino de los Valdesogos a León.



⁴⁰ Quinea es un topónimo de origen medieval ampliamente repetido en lugares del norte de España por donde discurre una vía romana. Podría hacer alusión a vía equínea o carretera, infraestructuras aptas para el galope y mucho más exigentes que los caminos de mulos y asnos, reducidos a las sendas impracticables para carros y caballos.

⁴¹ MORENO GALLO, I. 2001. *Descripción de la Vía de Italia a Hispania en Burgos y Palencia...* ob. cit.
MORENO GALLO, I. 2001. *La Red Viaria Antigua en La Rioja. La Vía de Italia a Hispania en La Rioja.* El Miliario Extravagante. Anexo 2.

ISAAC MORENO GALLO

Fig. 26. Terraplén de la Calzada de los Peregrinos en Mansilla de las Mulas. Conserva en parte la estructura primitiva aunque fue sometido a una severa transformación en las labores de concentración parcelaria.



3.7 ASTORGA - LANCIA

Esta carretera romana se separa de la de León justo en el paso del río Órbigo. Dos largas alineaciones con vértices muy definidos trazan la vía hasta la mansión de *Vallata*. Los vértices que definen las dos alineaciones son tres:

1. El lugar del puente romano del Órbigo.
2. Un punto al sur de la Milla del Páramo justo en el alto del escalón definido por la terraza de la cota 845 desde donde se divisan el vértice anterior y el siguiente.
3. El lugar del yacimiento de *Vallata*, en Villar de Mazarife.

El yacimiento de *Vallata* fue detectado por Cipriano Martínez junto a Villar de Mazarife, al sur del pueblo. Martínez no fijó ahí el lugar de *Vallata* porque no le cuadraba en él el valor de la milla que manejaba, pero ese sitio está a 28 km de Astorga, unas 17,5 millas de 1,6 km, no muy alejadas de las XVI que nos han llegado marcadas en el Itinerario de Antonino.

Por otro lado, Mazarife⁴² fue lugar de reposo en el camino romano desde siempre.

Carretera romana espléndida, de gravas, que Martínez vio casi intacta y que hoy está terriblemente maltratada por las obras modernas, seccionada y rota gratuitamente, cuando no asfaltada.

Desde el paso del río Órbigo toda ella se llama Calzada de los Peregrinos. Nombre propio que certifica sin duda, además de la vía romana, uno de los más auténticos Caminos de Santiago que se pueden transitar en España, caminos que en los últimos años han sido desgraciadamente inventados en demasiada longitud.

Fig. 27. Terraplén milagrosamente inalterado de la Calzada de los Peregrinos en término del Burgo Ranero.



⁴² Del árabe *Manzil Arrasif*, literal ‘venta de la calzada’ > mazarrasif.

Fig. 28. La Calzada de los Peregrinos seccionada varias veces y rota por las obras de la autovía de León a Astorga, en San Pedro de Pegas.



Fig. 29. La vía romana entrando en el monte de Villar de Mazarife. Se ve claramente la grava alineada de la vía resaltando en el terreno natural arcilloso.



ISAAC MORENO GALLO



Fig. 30. Larguísima alineación de la Calzada de los Peregrinos entre Villavante y la Milla del Páramo. Usada aquí como Camino de Santiago.

Fig. 31. Alineación de las gravas del terraplén de la vía romana en Villanueva del Carnero.



Fig. 32. Restos del terraplén de la vía romana en Villanueva del Carnero (año 1999).



El Puente del Órbigo es mencionado en el *Codex Calixtinus*, pero ninguna de las estructuras que hoy pueden analizarse o de los que se tenga documentación son de tanta antigüedad. Por tanto, habrá que pensar que el paso del río sería el romano, seiscientos metros al sur del actual, y el camino de peregrinos la vía romana que aún conserva ese nombre.

En el monte de Villar de Mazarife aún se conserva una buena longitud de vía romana poco alterada, luego ha sido parcelada y más tarde convertida en carretera hasta Antimio de Arriba.

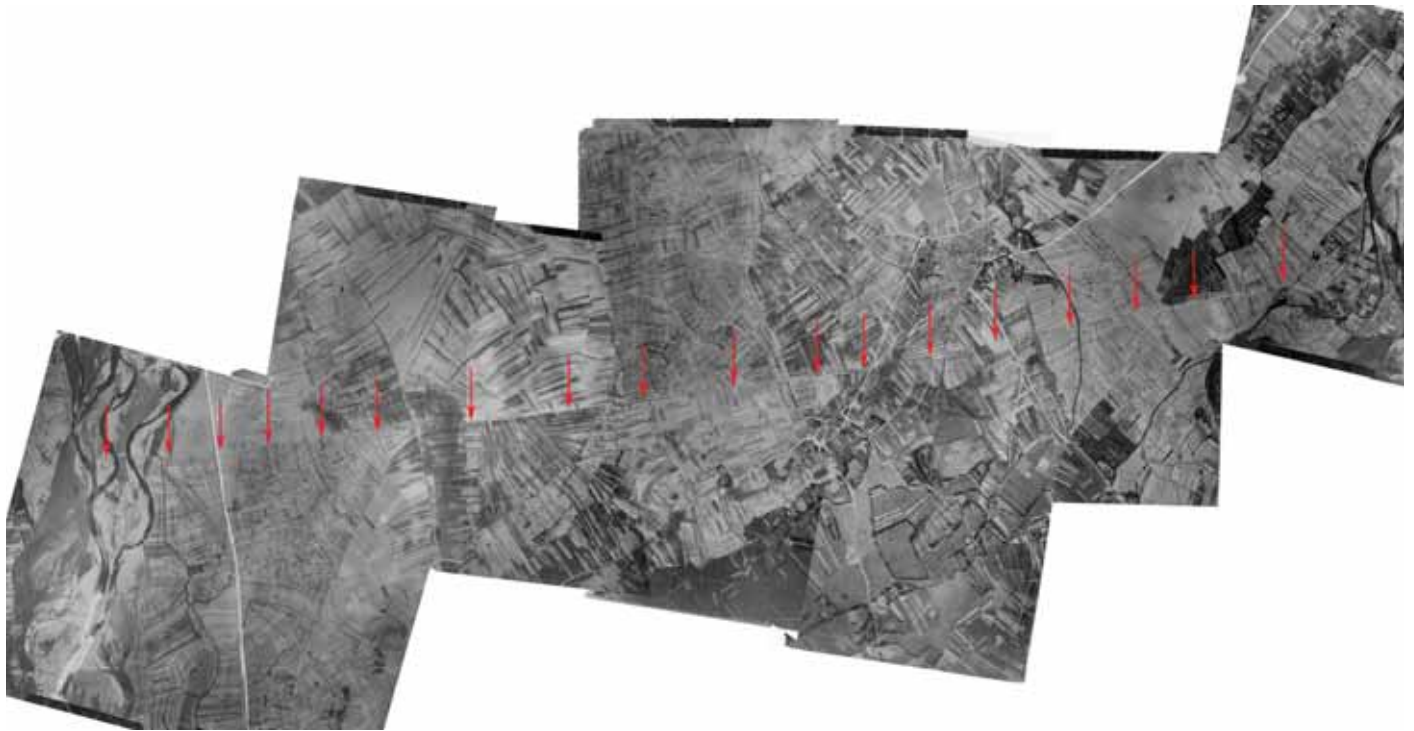
Entre Antimio y Onzonilla se conservan nuevos trozos en forma de terraplén de grava de baja altura y muy deteriorado. Pasa un kilómetro al sur de Onzonilla y desde aquí hasta el río Bernesga, en Villa de Soto, puede considerarse destruido.

Apenas algunos restos en forma de camino moderno o líneas de grava marginales es todo lo que queda de este tramo que se llamó Senda de Quinea, alusión directa de nuevo a la presencia de la vía romana.

Como senda de Quinea se seguía llamando entre el Bernesga y el Porma, en una única alineación recta enfocada al Castro de Lancía, que pasaba entre Villaturiel y Mancilleros y que es perfectamente apreciable en la ortofoto antigua, antes de las parcelaciones que destruyeron el camino.

Esta vía romana y la que venía de León se unían para pasar juntas el río Porma frente a Lancía por el lugar de su antiguo cauce, algo más oriental que el actual y que Martínez identificó bien.

Fig. 33. Alineación del Camino de Quinea entre el río Bernesga y el Porma. Ortofoto de 1949 del Ministerio de Agricultura.



3.8. ASTORGA. BRIGECO Y LA VÍA DE LA PLATA (¿QUÉ VÍA DE QUE PLATA?)

Sabemos de la existencia de un camino entre Astorga y *Brigeco* por el Itinerario, que lo recoge en dos de sus recorridos. La dirección principal de esta vía romana es la que lleva a *Clunia* y la que marca la alineación de este primer tramo de camino. Bien es cierto que otro de los recorridos del Itinerario conecta *Brigeco* con *Ocelo Duri* a través de *Vico Acuario*. En este último recorrido se menciona la *mansio* de *Bedunia* entre Astorga y *Brigeco*.

| Vía de Astorga a Zaragoza por la Celtiberia | | | |
|---|----|---|-------------------------------------|
| Wess. | | | |
| 439, | 15 | Item ab Asturica per Cantabria Caesarav | |
| | 16 | gvsta | CCCI |
| 440, | 1 | Brigeco | m.p. XL Fuentes de Ropel |
| | 2 | Intercatia | m.p. XX |
| | 3 | Tela m.p. | XXII Tudela de Duero |
| | 4 | Pintiam | m.p. XXVIII Padilla de Duero |
| | 5 | Rauda | Roa |
| 441, | 1 | Cluniam | m.p. XXVI Peñalba de Castro |
| | 2 | Vasamam | m.p. XXVIII El Burgo de Osma |
| 442, | 1 | Voluce | m.p. XXV |
| | 2 | Numantia | m.p. XXV Garray |
| | 3 | Avgvstobriga | m.p. XVIII Muro de Ágreda |
| | 4 | Turiassone | m.p. XVII Tarazona |
| 443, | 1 | Caravi | m.p. XVIII Magallón |
| | 2 | Caesaravgvsta | m.p. XXXVII Zaragoza |

Vías romanas de Astorga

Vía de Astorga a Zaragoza por Ocelo Duri

Wess.

| | | | |
|--------|-----------------------------------|-----------------|-----------------------------|
| 439, 5 | Item ab Astvrica Cesaravgvs | | |
| 6 | tam m.p. | | |
| | | CCCCXCVII, sic: | |
| 7 | Bedunia | m.p. XX | San Martín de Torres |
| 8 | Briceco | m.p. XX | Fuentes de Ropel |
| 9 | Vico Aquario | m.p. XXXII | |
| 10 | Ocelo Duri | m.p. XVI | Villalazán |
| 11 | Titulciam mansionibus supra scrip | | |
| 12 | tis m.p. | CXCIII | |
| 13 | Cesaravgvsta mansionibus supra | | |
| 14 | scriptis | m.p. CCXV | Zaragoza |

Probablemente uno de los problemas que más ha dificultado la identificación de este camino ha sido la correcta reducción de la *mansio* de *Brigeco*. La creencia de Martínez⁴³ y con mayores consecuencias por su publicidad la de Roldán⁴⁴, que la situaron en Villabrazo, ha contribuido mucho a la deslocalización de la propia vía romana.

En todo caso, en un primer tramo, la identificación de la vía entre Astorga y San Martín de Torres, lugar de *Bedunia*, fue bastante acertada por parte de Martínez, que encontró el terreno con escasa transformación y pudo verla en varios tramos. En las proximidades de San Martín, donde detecta perfectamente los restos del gran yacimiento de *Bedunia*, pierde la pista del camino romano y en su afán de llegar a Villabrá-

zaro, se aventura en la hipótesis del entonces Camino Real y Cañada Real de la Vizana como única huella de camino antiguo que encuentra en ese recorrido.

Sin embargo, en todo este camino que hemos examinado detenidamente, se constata que no ha presentado nunca el menor indicio de infraestructura propia de las carreteras romanas. Martínez notó perfectamente la ausencia de materiales de afirmado en el recorrido y lo justificó como pudo:

*"Hay una porción de terreno entre Navianos y el puente de la Vizana donde la calzada ha desaparecido por completo arrasada por el río en sus inundaciones a causa de tener obstruido su cauce"*⁴⁵.

*"Donde es extraño que no se conserve en buen estado es en el páramo de Maire, siendo el suelo resistente y estando perfectamente saneado. Sin embargo, solo se notan restos en el paso de algunos arroyos, lo cual induce a pensar si marcharía la calzada sobre el terreno natural"*⁴⁶.

En cuanto a la información proporcionada entre Astorga y Benavente por Roldán y otros autores en el siglo XX, nada se añade a lo dicho por Martínez si no es para empeorarlo, por lo que no nos detendremos en ella.

Gracias a la información que hoy manejamos, procedentes sobre todo de la fotografía aérea oblicua⁴⁷ y la primera ortofoto del siglo XX⁴⁸ sabemos que *Brigeco* estuvo en la Dehesa de Morales (Fuentes de Ropel) y hemos visto que el yacimiento es de mayor importancia de lo que nunca se había pensado.

⁴³ FERNÁNDEZ MARTÍN, P. 1971: *Las calzadas romanas y en particular la de Astorga a Zaragoza por Benavente a Palencia*. Donde se transcribe una parte del trabajo de MARTÍNEZ GONZÁLEZ, C. 1874. con el título de *Memoria Explicativa de la calzada romana de Astorga a Palencia por Benavente*. Real Academia de la Historia.

⁴⁴ ROLDÁN HERVÁS, J. M. 1971: *Iter ab Emerita Asturicam. El Camino de la Plata*.

⁴⁵ Es muy generoso, porque entre San Juan de Torres y Navianos tampoco existió calzada. Nunca se ha conocido el menor vestigio de materiales pétreos en el camino al sur de San Juan de Torres. En realidad es un auténtico lodazal, un gran banco de limos de formación geológica no histórica.

⁴⁶ La utilización del recurso de la *vía terrenae* para justificar la ausencia de afirmado procede de su propio maestro Eduardo Saavedra, quien ya recurrió a él en aquellos tramos en los que no encontró la vía romana en la provincia de Soria. Durante el siglo XX las manidas vías terrenae, nunca carreteras, se convirtieron en el arma especulativa de mayor difusión entre la investigación de las vías romanas.

⁴⁷ OLMO MARTÍN, J. 1996, pp. 57-74. *Arqueología aérea en la Dehesa de Morales*. Brigecio. Revista de Estudios de Benavente y sus tierras. Nº 6.

⁴⁸ Vuelo de 11/07/1956. Fotograma 11982.

ISAAC MORENO GALLO

Fig. 34. Aspecto del terreno y de su capacidad portante en el camino de la Cañada Real de la Vizana, homogéneamente malo entre San Juan de Torres y el Puente de la Vizana. En este caso, en Alija de los Melones. Al fondo, la casa del puente de la Vizana.



Fig. 35. Trama urbana de la parte indígena de Brigeco. Foto: Julio del Olmo.



Fig. 36. Edificaciones de la parte romana de Brigeo. Foto: Julio del Olmo.



Mientras la arqueología determina mejor estos extremos, nosotros hemos buscado la carretera romana que unía *Asturica* con *Bedunia* y *Brigeo*, hemos utilizado varias técnicas combinadas y del resultado final, que aquí no vamos a pormenorizar, puede resaltarse lo siguiente:

Entre Astorga y San Martín de Torres, el camino, aunque con ligeras variaciones, es el descrito por Martínez. Al tratarse de

la carretera antigua hasta el siglo XVIII y estando hoy prácticamente destruido en lo que no es aprovechado por caminos actuales, de él quedan pocos vestigios que puedan considerarse romanos, aunque alguno de ellos hemos podido encontrar en el trazado. Los suficientes para certificar que esta identificación fue en general buena.

ISAAC MORENO GALLO

Fig. 37. Último vestigio del terraplén de la vía romana en el barrio de San Mamés de la Bañeza. En el entorno pueden verse las piedras gruesas de la cimentación sacadas por los arados.



Fig. 38. Trama urbana de Bedunia. Ortofoto de 2001.



Vías romanas de Astorga

Pero, contrariamente a lo dicho hasta hoy mayoritariamente, nosotros creemos que *Bedunia* fue cabeza de puente en el río Órbigo, como no podía ser de otro modo si se quiere mantener la dirección que hasta aquí trae el camino para llegar a la dehesa de Morales.

Los varios caminos históricos que hemos prospectado que cumplen con este requisito, en los que se constata tránsito importante, como el Camino Real de Benavente por Cebrones, Valcavado, Pozuelo, Pobladura, La Torre y San Román o el que llegaba a Maire desde Valcavado y Altoabar, discurren en ocasiones por terrenos de gravas, pero han resultado carecer de infraestructura antrópica de todo tipo. Con todo, su piso es muchísimo mejor que el de la Cañada de la Vizana que discurre sobre limos en todo el recorrido al oeste del río Órbigo.

Probablemente todos ellos heredaron sus nombres de Camino Real, incluido el de la Vizana, a partir de las Cañadas Reales que en estos corredores sirvieron a un intensísimo tránsito ganadero desde la edad media.

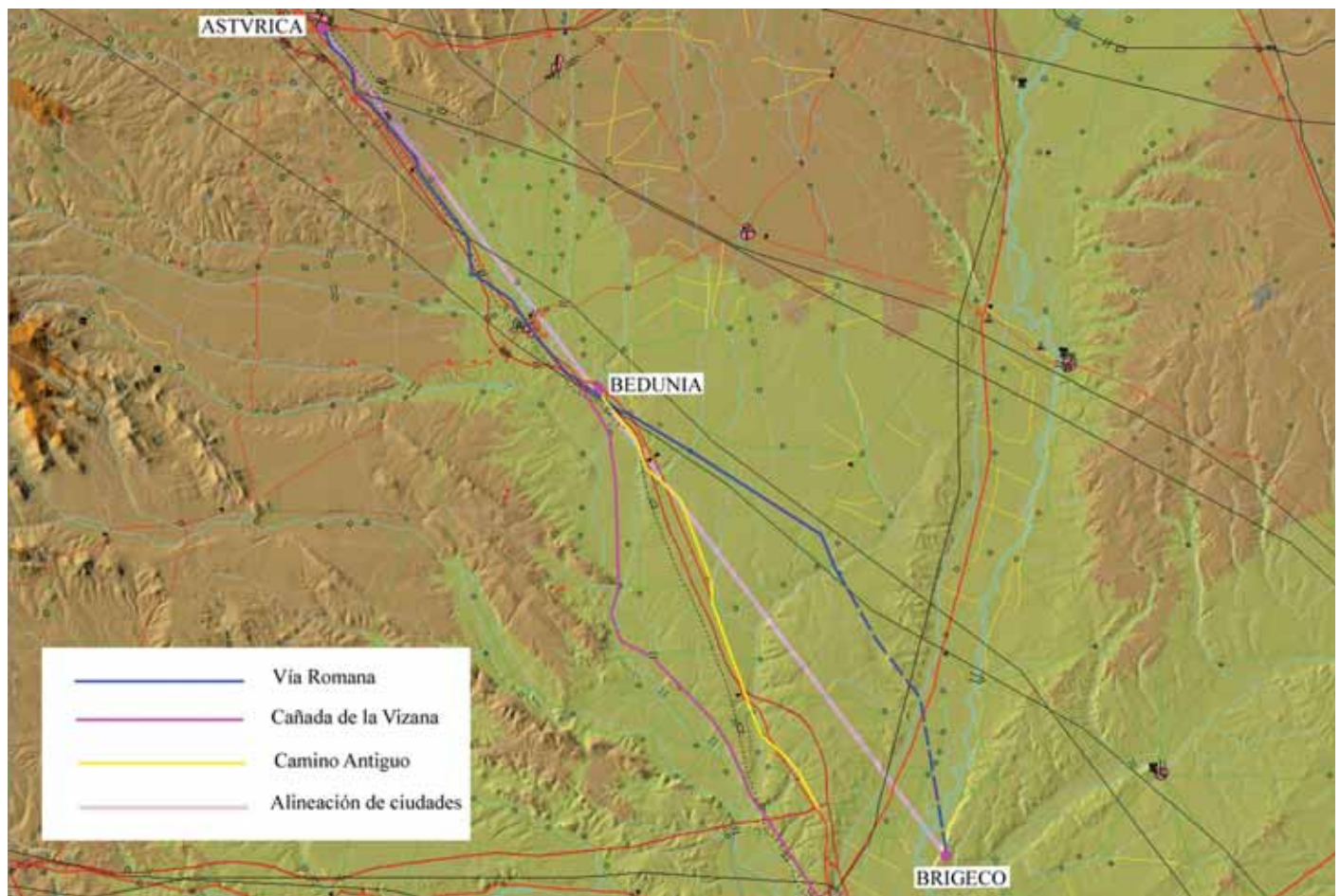
Pero existe otro camino que discurre con la menor distancia, por los mejores terrenos, duros y saneados, con materiales constructivos excelentes y abundantes y con el mejor perfil longitudinal de los posibles hasta *Brigeco*. La rasante es prácticamente horizontal gracias a la elección del páramo Leonés para su recorrido, logrando así un trazado propio de ingenieros romanos

Pasa por Cebrones, Moscas y Roperuelos, con una alineación bastante recta durante unos 15 kilómetros desde *Bedunia* hasta un punto de inflexión antes del cruce del arroyo Grande, en Grajal de la Ribera.

En épocas posteriores fue aprovechado también como Cañada Real y como Camino Real. Así se llama el camino en la comarca y en la cartografía, conservando este nombre de Camino Real varios de los lugares que atraviesa.

Todo el terreno está constituido por el mayor banco natural de gravas de la región, material de extraordinaria calidad

Fig. 39. Mapa general de la línea entre Astvrica, Bedunia y Brigeco y los principales caminos prospectados entre estas ciudades antiguas.



ISAAC MORENO GALLO

aprovechable en la propia vía romana. Llegando a Grajal, se constatan transportes de gravas para formar el camino donde el terreno ya no las tiene.

Su dirección, desviada ligeramente al norte de la general entre Astorga y Brigeo, se recupera alcanzando la vega del Esla cerca de Cimanes. Cruzaba el río Esla por el lugar de Bribe, yacimiento romano junto al río en San Cristóbal de Entreviñas y en el límite de cuatro municipios.

Este camino no coincide con el promocionado hoy desde Astorga como Vía de la Plata.

Y es que, realmente, todo el camino llamado hoy “de la Plata” en Castilla y León tiene serias dificultades para ser considerado como de interés histórico. El trabajo de Roldán Hervás⁴⁹, aunque no fue el primero⁵⁰, contribuyó mucho a una fama y aún más a una denominación inmerecida, al llevar el apelativo “de la Plata” incluso en el título.

Si analizamos este camino desde el sur, en Extremadura, veremos que entre Mérida y Baños de Montemayor la vía romana es muy evidente casi toda ella y espectacular en algunos tramos. Podemos considerarla hoy más o menos identificada, aunque no por ello bien interpretada y conocida al detalle.

En el puerto de Béjar, todos los restos estructurales que hoy se ven y se promocionan, entre Baños y Calzada de Béjar, corresponden al Camino Real de Castilla, con una infraestructura típica del siglo XVIII⁵¹, que además no coincide en planta con el trazado de lo que fue la vía romana en este tramo. A este camino moderno, en este tramo, no se le llamó

Vía de la Plata hasta su reciente promoción en el siglo XX y así lo confirman los mapas del IGN de las primeras ediciones que lo llaman Camino Real de Castilla, así como los lugareños de mayor edad.

Al norte de Calzada de Béjar, la vía romana, aquí si otra vez de la Plata⁵², es muy evidente de nuevo y sus restos estructurales constantes. Existe un tramo entre Valverde de Valdehacasa y Fuenterroble de Salvatierra donde, la carretera primero y la complicada orografía después, han propiciado el deterioro de la vía y hoy dificultan su seguimiento.

Al norte de Fuenterroble toda la vía romana puede identificarse perfectamente. Al principio con vestigios evidentes y espectaculares, después ocultos por la vegetación y luego, aunque alterados por la ocupación de la carretera en mucha longitud, labrados en parte o enmascarados en la dehesa, presentes más o menos en todo el recorrido hasta Salamanca.

Al norte de Salamanca, ningún camino se llamó “de la Plata” en la documentación anterior al siglo XX⁵³.

Por otra parte, la vía romana que debería llegar hasta Benavente tampoco ha sido encontrada nunca al norte de Salamanca a pesar de lo mucho que se ha escrito y sobre todo especulado con ella.

El camino hoy considerado como vía romana carece completamente de cualquier vestigio geométrico de trazado, de infraestructura propia de las carreteras romanas y de cualquier otro factor que constate la intervención en él de la ingeniería romana. Por el contrario, se delata como una vieja cañada de

⁴⁹ ROLDÁN HERVÁS, J. M. 1971: *Iter ab Emerita Asturicam. El Camino de la Plata...* ob. cit.

⁵⁰ Otros anteriores nos mostraron una buena colección de vestigios de alcantarillas y de caminos empedrados modernos, al sur de Salamanca, que mezclados con los miliarios presentes en el corredor hacían sugerente la romanidad de lo encontrado.

MORAN BARDÓN, C. Y OLIVER RORMÁN, B., 1949: *La calzada romana de La Plata en la provincia de Salamanca*. Ministerio de Obras Públicas.

⁵¹ A falta de documentación que fije el momento exacto de construcción de este camino, las características de los vestigios de camino que se conservan, tal como sus bordillos, picos de balizamiento, alcantarillas y el propio puente de la Magdalena, corresponden a la tipología de los caminos que se construían en España en el siglo XVIII. Un análisis de su grado de conservación, en relación a la geología de las laderas que lo sustentan, nos confirma de nuevo la escasa antigüedad de este camino.

Detalle ya anunciado en:

MORENO GALLO, I. 2004, pp. 218-221: *Vías Romanas...* ob. cit.

⁵² *Vía delapidada* (vía empedrada), probablemente, más que por cualquier otra interpretación. Ver a modo de resumen: GIL MONTES, J. 2004, pp. 87-102: *Vía Delapidada. Identificación de una carretera romana a través de la procedencia de los materiales*. Elementos de Ingeniería Romana. Congreso Europeo "Las Obras Públicas Romanas". Tarragona.

⁵³ El nombre de la Plata, para la calzada de Mérida a Salamanca, es muy antiguo. Aparece citado con ese nombre en una carta de Cristóbal Colón a su hijo en 1502 y en 1510 Elio Antonio de Nebrija, en su Repetición sexta sobre las medidas, según la traducción de Jenaro Costas Rodríguez, en la ed. facsímil de la Univ. de Salamanca, 1981, dice lo siguiente: “También pertenece a la misma Lusitania una vía famosísima, llamada vulgarmente ‘de la plata’. El pontífice Licinio fue el primero que la construyó, después la rehizo César Trajano y a continuación la restauraron Elio Pertinax y otros emperadores, como se deduce por los mojones, a los que separan mil pasos. Fue trazada desde Mérida, pasando por Cáceres, hasta Salamanca, donde comienza a desaparecer en la parte externa del puente y ya no se ve rastro alguno de aquella vía.”

Vías romanas de Astorga

ganados, la de la Vizana, intransitable en casi todo su recorrido en tiempo húmedo y mala en general en cualquier condición, al discurrir en su mayoría por terrenos blandos.

Si se quiere agravar aún más el despropósito, cabría indicar que ninguna vía romana cruza el Duero por Zamora y ninguna otra llega desde Zamora hasta Benavente.

A cambio, si que hemos encontrado una magnífica carretera romana entre Salamanca y el gran yacimiento de Villalazán, al pie del Duero, el mayor de los conocidos en la provincia de

Zamora, con más de 30 Has. de extensión y riquísimo en vestigios⁵⁴.

La vía se sigue hoy, transformada y rota cerca de la carretera, a un lado y a otro, hasta Calzada de Valdeunciel. Pasado este pueblo existen vestigios de desmonte de tierras y afirmado en el antiguo fondo de trinchera⁵⁵. Siguen apareciendo restos de los materiales constitutivos de la vía en los terrenos labrados hasta el río Cañedo.

Fig. 40. El paquete de firmes seccionado en la vía romana en el fondo antiguo del desmonte en trinchera. Está compuesto de cimentación de bolos de gran tamaño y de capas de piedra de cuarzo. Al fondo, Calzada de Valdunciel (Salamanca).



⁵⁴ SEVILLANO CARBAJAL, V. 1978, pp. 313 a 334: *Testimonio arqueológico de la provincia de Zamora*. Instituto de Estudios Zamoranos “Florián de Ocampo”.

⁵⁵ Vestigio de afirmado percibido ya por GIL MONTES, J. 2004, p. 98: *Vía Delapidata...* ob. cit.

ISAAC MORENO GALLO

Se averigua la plataforma por la que discurre hasta Villanueva de Cañedo y más al norte aparecen los terraplenes de la carretera romana fosilizados en las dehesas o labrados, según los casos, pero evidentes en mucha longitud. Los terraplenes de la vía están compuestos aquí de zahorra natural de grano fino, material omnipresente en todo aquél terreno, en cuyos laterales hemos observado numerosas zonas de extracción del material (canteras).

Se siguen estos terraplenes a la perfección cuando se sabe su emplazamiento hasta San Cristóbal de las Casas, donde se

conocen los vestigios de una ciudad romana, que será *Sibaria* ya que cumple las distancias señaladas en el Itinerario. Dos kilómetros al sur de San Cristóbal hemos sabido de la presencia de un miliario que presenta al menos la letra V, aunque probablemente retallada en época posterior.

Aún hemos visto nuevos terraplenes hasta el límite de las provincias de Salamanca y Zamora y algunos trozos poco transformados en el límite del municipio del Maderal.

Fig. 41. Terraplén de la vía romana, fosilizado a la derecha del camino actual, al sur de San Cristóbal del Monte.



Fig. 42. Vehículo sobre el terraplén de la vía romana destacando su altura.



Fig. 43. La vía romana conservada en primer plano pero recientemente labrada en las fincas del fondo, en San Cristóbal del Monte.



ISAAC MORENO GALLO

Fig. 43. Terraplén de la vía romana fosilizado en el monte, con la primitiva cuneta del drenaje longitudinal entre la vía romana y el camino actual, al norte de San Cristóbal del Monte.



Después, hasta Fuentespreadas el camino ha sufrido el azote de la concentración parcelaria aunque algunos restos de camino se conservan en el límite con Cuelgamures. Al norte de Fuentespreadas, fue testificado su seccionamiento y se nos ha descrito la composición estructural que se pudo ver en el

camino cuando lo rompieron las máquinas en los años setenta del siglo XX⁵⁶. En el mismo Fuentespreadas se halla un importante yacimiento romano de nombre Santa Colomba, santa esta muy “romana” a juzgar por el número de emplazamientos romanos que llevan su nombre en el noroeste hispano.

⁵⁶ José María González Aguado, erudito local y gran conocedor de la arqueología de la comarca, nos puso sobre la pista de la vía romana cuando llegamos a Fuentespreadas en busca de ella. Nos describió la composición de la estructura del firme del camino en la que él reparó durante las obras de reparcelación y también nos informó de la presencia e importancia del yacimiento de Santa Colomba. Él mismo intuyó el trazado de una vía romana entre Salamanca y Villalazán, considerada por él como una vía anterior a la de Salamanca a Zamora. GONZÁLEZ AGUADO, J. M. 2005, P. 15: Breve historia de la villa de Fuentespreadas.

Fig. 44. Estructura del camino romano observada por José María González Aguado, de Fuentespreadas (Zamora), en el lugar de Encrucijadas durante las labores de concentración parcelaria del año 1970 y en el lugar de los llanos de Gema, en 1996, en los márgenes de la carretera entre Gema y el Piñero. Dibujo realizado por el testigo a petición nuestra.

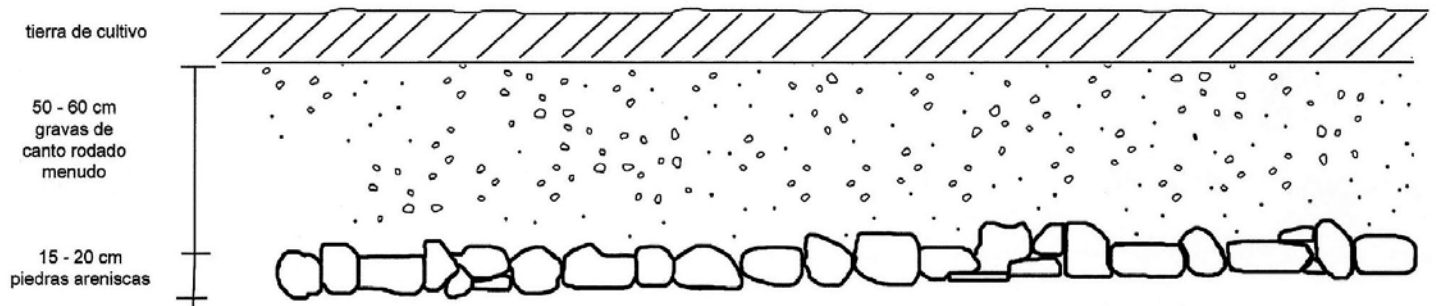


Fig. 45. Parte de la trama urbana de Ocelo Duri en Villalazán (Zamora). Foto: Julio del Olmo.



ISAAC MORENO GALLO

Quedan algunos restos de camino antiguo en la zona de la Muñequina. Muchos menos en forma de camino y si en forma de piedras de carácter foráneo, quedan en las fincas hasta Madridanos y hasta el gran yacimiento del Alba de Villalazán (*¿Ocelona> Villaolezona>Villalazán?*).

Es conveniente señalar en este punto la existencia de unos documentos arqueológicos de interés. El miliario de Villalazán,

único hallado junto al Duero en la provincia de Zamora, coincide plenamente con el de Puerto de Béjar en forma, tamaño y momento de erección⁵⁷. Ahora sabemos que ambos pertenecen a la misma vía descrita en el Itinerario y apoyan perfectamente la unicidad de la carretera romana en este tramo.

Fig. 46. Miliarios gemelos en la misma vía romana, poco frecuentes por su tamaño y momento histórico. El del Alba de Villalazán, a la izquierda y el de Puerto de Béjar, a la derecha.



⁵⁷ GILLANI, G. 2005, pp. 34-40. El miliario constantiniano de El Coto de Nuestra Señora del Carmen (Peñacaballera-Puerto de Béjar, Salamanca). El Nuevo Miliario n° 1.

Vías romanas de Astorga

Si atendemos a los datos del Itinerario y a lo dicho, veremos que los 63 kilómetros de longitud que tiene esta vía romana se corresponden perfectamente con las 42 millas indicadas entre *Salmantica* y *Ocelo Duri* en el recorrido correspondiente:

Vía de Mérida a Zaragoza por Ocelo Duri

| | | | | |
|-------|---|----------------------------|-------------|---------------------|
| Wess. | | | | |
| 433, | 1 | Item ab Emerita Cesaravgvs | | |
| | 2 | ta | DCXXXII | |
| | 3 | Ad Sorores | m.p. XXVI | |
| | 4 | Castris Caecili | m.p. XX | Cáceres |
| | 5 | Turmulos | m.p. XX | |
| | 6 | Rusticana | m.p. XXII | |
| | 7 | Capara | m.p. XXII | Caparra |
| 434, | 1 | Caelionicco | m.p. XXII | |
| | 2 | Ad Lippos | m.p. XII | |
| | 3 | Sentice | m.p. XV | |
| | 4 | Salmantice | m.p. XXVIII | Salamanca |
| | 5 | Sibarim | m.p. XXI | S. Cristóbal |
| | 6 | Ocelo Duri | m.p. XXI | Villalazán |
| | 7 | Albocela | m.p. XXII | Tiedra |
| 435, | 1 | Amallobriga | m.p. XXVII | Montealegre |
| | 2 | Septimanca | m.p. XXVIII | Simancas |
| | 3 | Nivaria | m.p. XXII | |
| | 4 | Cauca | m.p. XXII | Coca |
| | 5 | Segovia | m.p. XXVIII | Segovia |
| | 6 | Miaccum | m.p. XXVIII | |
| 436, | 1 | Titulciam | m.p. XXVIII | |
| | 2 | Complutum | m.p. XXX | Alcalá |
| | | | | |

Siguen correspondiéndose perfectamente las distancias que desde aquí hay a la gran ciudad romana de Tiedra (*Albocela*)⁵⁸ y luego a la de Montealegre (*Amallobriga*)⁵⁹ y de aquí a Simancas (*Septimancas*), etc, etc.

En estos momentos investigamos entre otros los caminos antiguos entre *Ocelo Duri* y *Brigeco*, pero cualquier solución de continuidad entre ambas ciudades se aleja totalmente de los corredores hoy promocionados.

De esta forma, hemos visto como la inventiva historiográfica del siglo XX ha llevado a considerar el camino descrito por Roldán entre Astorga y Mérida como antiquísimo, anterior a los romanos, de trascendental importancia en el intercambio cultural y comercial entre esas zonas de la península⁶⁰, vía romana por excelencia descrita en el Itinerario y posterior camino de peregrinación hacia Santiago⁶¹.

La ciudad de Zamora ha sido convertida sin ningún fundamento en una de las urbes romanas más importantes del Duero⁶², así como Toro en *Albocela*, Tiedra en *Amallobriga*, y así sucesivamente un encadenamiento de disparates que obligan a revisar hoy toda la romanización de la cuenca del Duero. Finalmente, la Cañada Real de la Vizana, un camino ganadero que discurre entre lodazales por toda Castilla y León, se ha convertido en uno de los itinerarios pretendidamente históricos más famosos de los que se practican hoy en el mundo aunque, también y por ello, en una de las estafas culturales de mayor calibre.

⁵⁸ Hoy promocionada y aceptada universalmente como Amallobriga,

⁵⁹ Ya apuntado por algunos autores:

- PÉREZ VILATELA, L. 1993, p 10: *Senimure* y *Ocelodurum*. Miliario Extravagante nº 44.

- RODRÍGUEZ MORALES, J. 2000: *Las fuentes itinerarias antiguas, su fiabilidad y las dificultades que presentan para el estudio de la red viaria romana en la Península. I. El caso de la A24 del Itinerario de Antonino*. El Miliario Extravagante, 74, Septiembre de 2000, pp. 14-16.

Amallobrem>Alobre>Aluebre>Aluegre>Alegre.

⁶⁰ Desde el propio ROLDÁN HERVÁS, J. M. 1971, pp.168 y ss.: *Iter ab Emerita Asturicam. El Camino de la Plata...* ob. cit, hasta SILLIÈRES, P. 1990: *Les Voies de communication de l'Hispania méridionale*, donde considera a la Vía de la Plata como vía romana superpuesta a un camino de la Edad del Bronce

⁶¹ Extremo éste muy alejado de haberse demostrado científicamente, aunque promocionado hoy por intereses turísticos.

⁶² Zamora fue fundación visigoda y aparece en el año 569 citada en las Actas del Concilio de Lugo con el nombre de *Semure*, al igual que en algunas monedas de entre los años 610 y 620. Los visigodos no acostumbraron a cambiar el nombre a ninguna ciudad de las que se encontraron.

Azemur o *Medina Zamorati* fueron también breves denominaciones musulmanas.

Estos planteamientos fueron defendidos ya en: PÉREZ VILATELA, L. 1993, p 10: *Senimure* y *Ocelodurum...* ob. cit.

ISAAC MORENO GALLO

Resumiendo las consecuencias de lo descrito sucintamente en este último capítulo:

1. Villabrázaro no es *Brigeco*.
2. Zamora no es *Ocelo Duri*
3. Villalazán es *Ocelo Duri*
4. Tiedra es *Albocela*
5. Montealegre es *Amallobriga*
6. Ninguna calzada llamada “Vía de la Plata” ha existido nunca al norte de Salamanca.
7. El camino que hoy se promociona como “Vía de la Plata” al norte de Salamanca, ni es romano, ni tiene valor histórico.

4. Conclusión

El estudio que estamos realizando de las vías romanas en la franja occidental de la península está aportando bastantes sorpresas aunque, en cierto modo, eran previsibles tras el repaso de la metodología empleada en la investigación de las últimas décadas.

La técnica constructiva de las vías romanas, mantenida hasta hoy al margen en la investigación de estos caminos en España y en buena medida en Europa, se delata como un instrumento muy eficaz para la identificación de las carreteras de los romanos. Se trata de una técnica generalmente desconocida, no exenta de una cierta complejidad, a la que van añadiéndose nuevos factores clave a medida que avanzamos en su conocimiento.

En este caso se han expuesto ejemplos del lado occidental español, pero sirve perfectamente lo dicho para toda la península, donde el mito y la invención han pesado mucho en la definición errónea de lo que se suponían que debían ser las vías romanas y donde será necesario, a la luz de los resultados que se vayan obteniendo, revisar la estructura territorial del mundo romano.

5. Bibliografía

AGS. SSH. Legajo 912, Varios manuscritos.

BLÁZQUEZ, A. y SÁNCHEZ ALBORNOZ, C. 1917: *Vías romanas del Valle del Duero y Castilla la Nueva*. MJSEA

FERNÁNDEZ MARTÍN, P. 1971: *Las calzadas romanas y en particular la de Astorga a Zaragoza por Benavente a Palencia*. Donde se transcribe una parte del trabajo de MARTÍNEZ GONZÁEZ, C. 1874, con el título de *Memoria Explicativa de la calzada romana de Astorga a Palencia por Benavente*. Real Academia de la Historia.

FERNÁNDEZ ORDÓÑEZ, J. A.; ABAD BALBOA, T.; CHÍAS NAVARRRO, P., 1988: *Catálogo de puentes anteriores a 1936*. León. CEHOPU. M.º de Fomento.

GADEA, E. 1874. *Vía romana de Braga a Astorga por Chaves. Sección comprendida entre Astorga y el portillo de San Pedro*. Manuscrito inédito. (Real Academia de la Historia).

GARCÍA-FUENTES DE LA FUENTE, M. J., 1999: *Galicia incomunicada por red viaria en el siglo XVIII*.

GARCÍA-FUENTES DE LA FUENTE, M. J., 1999: *Galicia incomunicada por red viaria en el siglo XVIII*.

GIL MONTES, J. 2004: *Vía Delapidada. Identificación de una carretera romana a través de la procedencia de los materiales*. Elementos de Ingeniería Romana. Congreso Europeo “Las Obras Públicas Romanas”. Tarragona.

GILLANI, G. 2005: *El miliario constantiniano de El Coto de Nuestra Señora del Carmen (Peñacaballera-Puerto de Béjar, Salamanca)*. El Nuevo Miliario nº 1.

GONZÁLEZ AGUADO, J. M. 2005, P. 15: *Breve historia de la villa de Fuentespreadas*.

LOEWINSHON, E. 1965: *Una calzada romana y dos campamentos romanos del Conventus Asturum*. Archivo Español de Arqueología., XXXVIII.

— 1965 a 2003. El Miliario Extravagante. Varios artículos.

— 1996 y 2000. *La Vía de la Plata entre Zamora y Astorga*. Centro de Estudios Astorganos Marcelo Macías.

— *Las calzadas romanas de Astorga*. Astorica (separata sin fecha). Centro de Estudios Astorganos Marcelo Macías.

LÓPEZ LAMBAS, M. A., 2002: *El Camino Real de Galicia: Aspectos jurídicos*. Tesis Doctoral, Universidad Complutense de Madrid.

MAÑANES PÉREZ, T: 1981: *El Bierzo Prerromano y Romano*. Centro de Estudios e Investigaciones “San Isidoro” (CSIC). León.

MARTÍNEZ GONZÁLEZ, C. 1874: *Memoria Explicativa de varias calzadas romanas en León*. Manuscrito inédito (Real Academia de la Historia).

MORAN BARDÓN, C. Y OLIVER ROMÁN, B., 1949: *La calzada romana de La Plata en la provincia de Salamanca*. Ministerio de Obras Públicas.

MORENO GALLO, I.

— 2001. *Descripción de la Vía de Italia a Hispania en Burgos y Palencia*. Diputación Provincial de Burgos y la Diputación Provincial de Palencia.

— 2001. *La Red Viaria Antigua en La Rioja. La Vía de Italia a Hispania en La Rioja*. El Miliario Extravagante. Anexo 2.

Vías romanas de Astorga

- 2002: *Ingeniería Romana en los Caminos de Santiago. I La vieja carretera castellanoleonese*. Publicado en:
- Revista Cimbra nº 346. Colegio de Ingenieros Técnicos de Obras Públicas. Mayo de 2002.
- Publicaciones de la Institución Tello Téllez de Meneses nº 73. 2002. Diputación de Palencia.
- 2004: *Vías Romanas. Ingeniería y técnica constructiva*. Ministerio de Fomento. Madrid.
- 2004, pp. 25-68: *Topografía Romana*. III Congreso Europeo Obras Públicas Romanas. Tarragona, octubre de 2004. Libro de Ponencias. Tarragona.
- OLMO MARTÍN, J. 1996, pp. 57-74. *Arqueología aérea en la Dehesa de Morales*. Brigecio. Revista de Estudios de Benavente y sus tierras. Nº 6.
- PÉREZ VILATELA, L. 1993, p 10: *Senimure y Ocelodurum*. Miliario Extravagante nº 44.
- RABANAL ALONSO, M. A. 1988: *Vías romanas de la provincia de León*. Institución Fray Bernardino de Sahagún, de la Excma. Diputación Provincial (C.S.I.C.). León.
- RODRÍGUEZ COLMENERO, A., FERRER, S. y ÁLVAREZ, R. D. 2004: *Miliarios e outras inscripcions romanas do noroeste hispánico (conventos bracarense, lucense e asturicense)*, [Callaeciae et Asturiae itinera romana].
- RODRÍGUEZ MORALES, J. 2000: *Las fuentes itinerarias antiguas, su fiabilidad y las dificultades que presentan para el estudio de la red viaria romana en la Península. 1. El caso de la A24 del Itinerario de Antonino*. El Miliario Extravagante, 74, Septiembre de 2000, pp. 14-16.
- RODRÍGUEZ, J. 1970: *Las vías militares romanas en la actual provincia de León*. Legio VII Gemina. Cátedra de San Isidro. Instituto Leonés de Estudios Romano-visigodos.
- ROLDÁN HERVÁS, J. M. 1971: *Iter ab Emerita Asturicam. El Camino de la Plata*.
- SEVILLANO CARBAJAL, V. 1978: *Testimonio arqueológico de la provincia de Zamora*. Instituto de Estudios Zamoranos "Florián de Ocampo".
- SILLIÈRES. P. 1990: Les Voies de communication de l'Hispania méridionale.