

Las vías romanas en Galicia: Un elemento configurador del patrimonio

Rosa Méndez Fonte

Es de gran utilidad seguir la línea de asentamientos prerromanos a la hora de intentar reconstruir el trazado de una Vía romana prácticamente desaparecida, y esto no hace más que evidenciar el posible reaprovechamiento de un camino anterior que pondría en comunicación a los poblados. Pero no siempre los romanos tuvieron en cuenta los nudos de comunicación indígenas, los cuales tenían una gran importancia local o bien se encontraban en franca decadencia. Dadas las amplias miras de construcción de las calzadas romanas, éstas, más bien, se acomodaban a objetivos tácticos y económicos, lo cual llevará a la realización de una selección previa que habrá de simplificar el trazado de algunos de los caminos indígenas, siempre y cuando su morfología se acomodase a sus miras.

Es una opinión ampliamente aceptada que entre los caminos existentes antes de la conquista romana abundaban los que aparecían señalados por los característicos amontonamientos de piedras (ya en época romana serían conocidos estos amilladoiros como «montes de Mercurio»), rindiéndose culto en ellos a las distintas divinidades. Será en el siglo VI cuando Martiño de Braga arremeta contra estos cultos, aunque muchos de ellos pervivieron previa cristianización de la Iglesia, que colocó sobre estos amilladoiros cruces y cruceiros.

Ya en época romana, los núcleos de población comenzaron a desarrollarse a lo largo de las Vías, y serán éstas las que tiendan los lazos económicos entre las distintas áreas y determinen su prosperidad.

Una de las características más comunes de estas Vías es la preferencia por el terreno elevado, fundamentalmente por una razón estratégica, pues ésta sería más efectiva si se controlaban las alturas y, consiguientemente, se evitaban los ataques por sorpresa, pudiéndose vigilar los movimientos del enemigo; esta teoría de la estrategia se ve reforzada si reparamos en que las Vías romanas, sobre todo al principio de la conquista, fueron obras militares. Así, de las tres calzadas que cruzan Galicia, citadas en el itinerario Antonino, es posible que las números XIX y XX tuvieran un fundamental papel militar, aunque sin olvidar por ello su importancia en cuanto a los motivos económicos, ya que -y tomando como ejemplo una de las actividades especializadas más importantes, como la minería, con un régimen realizado bajo la supervisión militar-, nos encontramos con que los centros de explotación se hallan en lugares muy elevados (evitándose, también, de este modo, al ir la calzada por la ladera, el peligro de las crecidas de los ríos).

Otra característica de estas calzadas es el gusto por la línea recta; y en ello podrían influir de nuevo los motivos estratégicos (facilidad de acudir con rapidez al objetivo). También han de tenerse en cuenta, en este caso, los objetivos administrativos; el suelo, al ser propiedad estatal, reunía todas las condiciones que hacían que las Vías no tuvieran que desviarse por causa de ninguna propiedad privada.

Las anchuras, estaban sometidas a un formalismo muy estricto, pero que en la práctica no se cumplía. El modelo variaba en función de la importancia de la Vía, y ésta sufría a su vez variaciones según la época en que fuera construida, en relación con la naturaleza del terreno, de la región que atravesaba y de las características de cada topografía. A ello ha de añadirse que, posteriormente, con frecuencia se vieron expuestas a la codicia de los lugareños, que les fueron robando anchura en favor de sus heredades; así, cuando las vías romanas se estudian sobre el terreno es fácil comprobar que su anchura disminuye al pasar entre terrenos de labradío, y aumenta en los montañosos y poco productivos.

En cuanto al sistema de construcción del pavimento, no existe una estructura tipo, pero aún se sigue utilizando la teoría, ya clásica, defendida por Nicolas Berguier, de comienzos del siglo XVII, que consiste en aceptar la existencia de cuatro capas de 1 a 1'50 mts de espesor. Así, primero se trazarían en el suelo dos fosas laterales, llamadas *sulci*, y separadas por una distancia que representa la anchura a fijar, después se cavaba en el suelo, entre las dos fosas, y hasta una profundidad que podía alcanzar el metro y medio. En el desmante obtenido se disponían varias capas de materiales heterogéneos que formaban la estructura de la Vía. La primera capa estaría formada por varias hileras de piedras planas unidas con argamasa y arcilla (*statutem*), la segunda estaría formada por cantos unidos por argamasa y arena («rudus»), la tercera la compondría el hormigón mezclado con cal o arena (*nucleus*) y la cuarta sería una capa de pavimento de piedras cúbicas o poligonales, a veces piedrecitas, y convexa en el centro para su mejor drenaje (*summun dorsum*).

La tipología del camino estaba directamente relacionada con el terreno y es por ello que pueden distinguirse varios tipos de construcción viaria, condicionados a la diversidad del suelo natural. En el caso de Galicia, Caamaño Gesto nos aproxima a diversos sistemas de firme:

– A base de losas de granito de tamaño irregular, asentadas sobre pequeñas piedras mezcladas con tierra.

– En las cercanías de los ríos, son frecuentes los firmes a base de piedras planas, colocadas directamente sobre el suelo y ligadas por medio de morrillo y tierra.

– En los terrenos montañosos con buen firme natural, se realizaba una pavimentación mediante el relleno de la vía con material extraído del trazado de la cuneta.

– En los lugares poco consistentes se realizaban obras de consolidación y refuerzo de las Vías, a la vez que muros de contención. Mientras que en las zonas pantanosas la calzada se asentaba sobre un lecho entrelazado de estacas de madera y ramas. Pero lo cierto es que los romanos buscaban siempre la solución más práctica y económica, de ahí que a veces se contentaran con arreglar el terreno natural, cuanto éste les ofrecía garantías de consistencia.

Otro factor importante a tener en cuenta es el de los puentes. Pero faltan estudios generales que nos sirvan de guía a la hora de reconocer su presencia en Galicia. Si exceptuamos los trabajos de Gazzola para todo el Imperio Romano y los de Fernández Casado para toda España, sólo tenemos trabajos y noticias de puentes aislados, así, hoy en día, para clasificar un puente nos encontramos con la dificultad de no sólo de saber bajo qué emperador fue construido, sino también de determinar a qué período pertenece. Pero sí sabemos que la red viaria romana contó con un gran número de ellos, de los cuales muchos han desaparecido y sólo los conocemos a través de la documentación. Otros, al ser utilizados durante muchos siglos, sufrieron importantes reformas que llegaron a desfigurar su fábrica primitiva, aunque ésta puede ser aún reconocida en las hiladas inferiores de los peares y los tallamares.

Son, pues, escasos los puentes romanos que llegaron intactos hasta nuestros días. Los mejores ejemplares de Galicia y el Norte de Portugal son A Ponte Bibeí, situado en el fondo de los Codos de Larouco, y el puente de Chaves. Lo normal en el resto de los casos es que las reparaciones se sucedieran a lo largo de las épocas y que el puente se llegara a convertir en un conglomerado de materiales, en el que cada siglo y cada riada dejaran sus huellas. Gran parte de los llamados «puentes romanos» son en realidad de construcción medieval o han sufrido en la Edad Media reparaciones de tal envergadura que apenas conservan algo más que los cimientos de la estructura primitiva. Por otra parte, los rasgos característicos para identificar un puente romano o medieval son también materia contradictoria para los distintos arqueólogos e historiadores del Arte.

A lo largo de las Vías nos encontramos también con las llamadas *mansio* y *mutatio*. Ambas denominaciones agrupan a las estaciones de descanso para viajeros, postas para correos, cambios de carruaje y animales de tiro; de ahí que puedan considerarse como una parte de los servicios que presentaban estas calzadas romanas. La construcción de estas *mansio* ya tenía lugar en el momento de la construcción de la Vía, y la distancia media que existía entre ambas era de veinte kilómetros; trayecto que podía ser recorrido en un día. Sin olvidar que la existencia de núcleos de población en un perímetro cercano llevaba a la ubicación en la misma de dichos servicios destinados a los viajeros; y en este caso, la *mansio* podía situarse

en el interior del núcleo urbano –recibiendo el nombre de *statio*. En el caso de no existir un núcleo urbano cercano se edificaba una *mansio* y se le daba un nombre según las características más destacadas del lugar de asentamiento..

Existían también una serie de negocios particulares que ofrecían los mismos servicios a los viajeros y que se situaban al borde de las Vías, recibiendo el nombre de *tabernae* o *campomae*.

A la hora de enfrentarnos al estudio de las Vías romanas tenemos, en primer lugar, las fuentes clásicas. En éstas hallamos el Itinerario de Antonino, que es la primera fuente importante para el conocimiento de las calzadas romanas de Galicia y del resto del Imperio (en esta obra se mencionan 372 vías terrestres, de las que 34 corresponden a Hispania y de éstas son tres las vías que recorren el territorio gallego). De las Vías que atravesaban Galicia tendríamos: la vía XVIII, desde Braga hasta Astorga, a través de Orense (esta vía figura en el itinerario con el nombre de «*Item Alio Itinere a Bracara Asturica*»). La segunda sería la que va desde Braga a Lugo por el interior («*Item a Bracara Asturicam*»). La tercera Vía sería la XX, de Braga a Astorga por la costa («*Item Per Loca Maritima a Bracara*»), conocida popularmente como «*Vía Per Loca*»).

Es también importante para este estudio el Anónimo de Rávena, compilación de un monje del siglo XIX, que maneja documentación anterior a los siglos IV y V. Es posible que su modelo fuesen las Tablas Peutigenrianas, o bien otras similares. Otra fuente sería la Tábula Peutigenriana, también conocida como Mapa Mundi de Castorius; el ejemplar que se conserva fue escrito por un copista de fines del siglo XII o principios del XIII, y es la copia de un original datado en el siglo VII que, a su vez, es copia de un mapa de comienzos del IV. También son de destacar las Tablas de barro de Astorga, cuatro placas en las que aparecen mencionados cinco itinerarios del noroeste, aunque hay que decir que existen divergencias entre los distintos historiadores a la hora de afirmar la autenticidad posible de las cuatro tablas y siendo sólo una la considerada por unanimidad como auténtica.

A la par que estas tres grandes Vías, los romanos crearon una gran cantidad de vías secundarias (por necesidades de guerra, por el desarrollo de un programa de explotación económica eminentemente minera, por servir de comunicación comarcal o por tener algunas vías de vigilancia y orden público por las que Roma hacía llegar la acción efectiva de la Administración Oficial). Algunas de las más importantes serían: La Vía Orense–Santiago, la Vía Sandiás–Orense, la Vía Viana do Bolo– A Cigarrosa y la Vía Chavés–Sandiás.

Una de las claves importantes que nos permiten conocer el paso de una Vía romana es la atención a la toponimia existente en el área. Si nos ceñimos al recorrido que el Camino de Santiago hace por el interior de Galicia (y que atraviesa, especialmente, las Vías XIX y XX) nos encontramos con diferentes topónimos que pueden relacionarse con el paso de una calzada romana. Uno de los primeros es el de Piedrafita, estando éste relacionado con la presencia de un miliario (o columna cilíndrica u oval, a veces paralelepípeda, de granito, que suele tener una base cúbica, cuadrada o circular, y su diámetro oscila alrededor de los cincuenta centímetros. Los miliarios anepígrafes o meramente honoríficos, nos señalan las distancias entre los lugares en que fueron colocados, o el punto de llegada o partida desde ese lugar de la calzada con respecto a la capital del convento jurídico del territorio al que dicho miliario pertenece. La inscripción que presentan puede ser grabada directamente sobre la piedra y sin previa preparación, o sobre un campo epigráfico ya preparado de antemano).

Ya de modo general, la toponimia gallega que se conserva, referente a las calzadas romanas, es muy amplia, y cabría destacar: Cal, Calle (de *callis*), Estrada (que en el siglo III comienza a desbancar a *vía strata*), Vereda, Verea, Breda (perteneciente al Bajo Imperio y de connotación de camino público principal), Furca, Forca, Confurco (de bifurcación de vías; aunque Forca puede también referirse al emplazamiento de la horca en los términos con jurisdicción), Retorta, Revolta, Curvaceiras y Corbaceiras (referidos a curvas pronunciadas y con un empedrado más cuidado que en el resto de las calzadas), Porto, Portela, Portaje, Porteiro (referidos a *portus*,

o lugar de paso obligado en donde se cobraba un *portorium*; aunque también pueden ser portazgos medievales o incluso de creación moderna; o, por último, referidos al «porto», como accidente geográfico). También Ponte, Pedriña (nombre que se le da a muchos puentes en Galicia, pero que a juicio de Elisa Ferreira Priegue es indicio seguro de un puente romano o altomedieval); hay que aclarar que «Pedriña» no es el diminutivo gallego de «pedra», sino un adjetivo; se trata de la evolución en romance gallego del término genérico *pons petrinea*, frecuente en el latín de los documentos altomedievales. Así, un puente llamado de este modo no puede ser posterior a la época en que tales denominaciones se hacían en latín –incluso cuando la «ponte pedriña» de turno sea una construcción de hierro y hormigón, podemos tener la seguridad de que hubo otra de piedra antes. Según ello, los «pontes da pedra» son sospechos de ultracorrección y, por tanto, de origen antiguo.

Otros topónimos destacables serían : Costoya, que es bastante frecuente y aparece en los documentos en latín como Custodia, Custogia o Custoya, y coincide en algunos caminos con el emplazamiento de un portazgo, y según la misma Elisa Ferreira su derivación no es de «costa», sino de un pequeño puesto de vigilancia del camino. Rates: de aquí los «rates» o «pontones» que eran, en terminología romana, los barcos que pasan los ríos y que manejan a remo, o sirga, los *ratiarii*.

Son también topónimos: Parada, Paradela, Prada, Paravedra... que vienen de *Mansio Parata*, lugar donde se cobraba la *parata*, o impuesto. Aunque Paradela puede también proceder de *paratella*, nombre vulgar de la hierba *laphatus* (acedera). Rúa: posible derivado de *rudus*; la penúltima capa que se echaba en el firme de una calzada.

En cuanto a *Miliarius*, en gallego: Milleirós, Milleiros, Millaria, Millara, Milla... ha de tenerse precaución con los derivados de Millo. Y con el mismo sentido, pero a utilizar con precaución –pues puede tratarse de simples «marcos»– aparecen nombres como Padrón, Padrós, Marco, Parafita, Pedrafita, Penafita, Pedra Escrita... etc.

Pero la red viaria sufrió, con el transcurrir de los años, diversas alteraciones que fueron desfigurando su primitivo estado, hasta el punto de hacerla irreconocible y de llegar a su desaparición. Uno de los motivos más importantes fue el abandono, que no sólo condicionará el estudio de las Vías romanas, sino también el de los caminos medievales y reales. Otro motivo de este abandono, además de la negligencia, podría ser el de la despoblación, que haría innecesarias las comunicaciones a larga distancia. A la caída del Imperio Romano, cada población se cierra sobre sí misma y la ruta por las que podrían llegar las bandas armadas comenzaron a ser más un peligro que una ventaja. Es por ello que no se esfuerzan en mantenerlas practicables, llegando incluso a destruirlas para cortar un posible avance enemigo. Así, todos estos factores originarían una ruptura de los calzadas en diversas secciones, de forma que las ciudades dejaron de estar comunicadas entre sí por una sola ruta principal para estar unidas por muchas pistas tortuosas, utilizadas nada más que para tráfico local. Las Vías fueron, de este modo, deshaciéndose poco a poco.

Mucho tiempo después de la caída de Roma, y a pesar del abandono, continuaron usándose algunos de estos caminos romanos. La red medieval aprovechó, siempre que pudo, las obras estatales romanas, de las que se sigue el criterio topográfico de las escasas vías construidas en cada época. Las vías medievales se diferencian de las romanas en que éstas fueron concebidas en orden a un todo orgánico de acuerdo a su funcionalidad, buscando que cada uno de los trayectos se adecuase a ésta, en tanto que los caminos medievales marchan de una población a otra y de una iglesia a otra más próxima, sin la amplitud de miras romanas. No existe, por tanto, una sola ruta principal, sino muchas rutas que suman distancias parciales. Ha de tenerse en cuenta que el esquema teórico de las vías romanas (rectitud, gusto por las pendientes, huida del fondo de los valles, sistema de pavimentación...) resulta en cierto modo utópico, ya que a la acción del tiempo que las desfigura hemos de añadir que muchos caminos medievales y reales se asentaron sobre las viejas calzadas, originando las consiguientes modificaciones, aunque sí existen algunas coincidencias entre las vías romanas y las rutas medievales, y éstas podrían sintetizarse en el gusto por las fuertes pendientes y la huida del fondo de los valles.

Pero son tres grandes rasgos los que caracterizan a la red de comunicaciones de la Galicia Medieval:

- .– Su permanencia a través del tiempo hasta la actualidad.
- .– La coexistencia de dos sistemas de líneas maestras en su trazado.
- .– La notable armonía de cohesión y conjunto.

Una gran arteria de penetración en Galicia es el Camino de Santiago, junto con otras dos entradas más que aprovechan las vías romanas: la del Valle del Sil, por Trives y Valdeorras, y la de Monterrey, por Las Portillas. Podría pensarse que las bases de esta infraestructura viaria fueron puestos por los romanos, cuando en realidad estos no hicieron más que tender sus calzadas a lo largo de unos pasos que ya debían de ser viejos cuando ellos llegaron a estas tierras, y ha sido ésta, quizá, la clave que aseguró su conservación posterior. Elisa Ferreira, junto con Leighton, cree que las vías romanas quedaron en desuso por la introducción de la herradura en las caballerías (las herraduras patinan, y ello lleva a que el caballo se salga hacia un camino paralelo –esto ocurre sobre todo en Castilla–, pero en Galicia no puede ser aplicable totalmente, puesto que nos encontramos ante un suelo rocoso, de ahí que se sigan utilizando las vías, a pesar de su incomodidad, puesto que sólo quedaría la opción de dar un rodeo). Por otra parte, también puede venir el abandono por la desaparición de los antiguos puntos de interés y el nacimiento, o atracción, de núcleos servidos por ellas.

Así, y siguiendo una vez más a Elisa Ferreira, puede decirse:

1.– Los romanos no fundaron de la nada los principales núcleos gallegos; prácticamente todos son castros prerromanos, con sus vías ya existentes.

2.–En comparación con otras provincias del imperio, la Gallaecia era una región donde el nivel de calidad de la romanización fue bajo; la presencia romana está en todas partes, pero no ha dejado tras de sí monumentos de gran altura. Las calzadas están dentro del mismo orden que estos monumentos: son calzadas de segunda o de tercera categoría, y la mayoría son de obra muy rudimentaria, sin que se hayan emprendido grandes esfuerzos en mantener la línea recta y salvar los accidentes del terreno. Se amoldan al relieve, y en esas condiciones es de suponer que los ingenie-

ros de caminos romanos se limitaran a adecentar las antiguas vías de comunicación entre los principales núcleos.

3.— Si la calzada no se pensó para el servicio de los castros nativos, de hecho pasa por los más importantes; por otra parte, si en una zona accidentada y de hábitat disperso se intenta que la vía sea de control político y militar, no es lógico que rehuya las poblaciones galaicas y romanas a la vez, donde se concentran esos poderes, por no hablar de la importancia de su función económica. En muchos de los casos en que se da el abandono, casi siempre se trata de vías que sirven a centros puramente romanos y que no tuvieron continuidad (explotaciones mineras, villas aisladas... Y éste es un caso de abandono del trayecto en sí, por problemas de poblamiento y no del uso material de la vía).

Por último, la peculiaridad de la red caminera de Galicia es que ésta no es un territorio de paso, sino un fin de etapa, y, por lo tanto, su sistema de caminos es exclusivamente suyo y autosuficiente; es una red cerrada y las salidas al exterior son, en cierto modo, marginales a ella. Así, puede verse el descenso de la categoría socio-cultural de las personas a través de las cuales nos llegaban los datos, pero también, y no en menor parte, la progresiva pérdida de protagonismo de Galicia dentro de la Historia de la península, que la hizo replegarse sobre sí misma.

BIBLIOGRAFÍA

ACUÑA , ARIAS y VVAA, (1992): «La romanización de Galicia». Ed. del Castro. La Coruña

BERMEJO, J.C. y VVAA, (1980): Historia de Galicia. Ed. Alhambra. La Coruña.

CAAMAÑO GESTO, X.M. (1984): As vías romanas. Cadernos do Museo do Pobo Galego, 3. Santiago.

FERREIRA PRIEGUE, E. (1988): Los caminos medievales de Galicia. Boletín Auriense, Anexo 9. Museo Arqueológico Provincial. Ourense.

GONZÁLEZ GARCÍA, F.J. y BRAÑAS ABAD, R. (1995): Galicia romana. Colección Historia de Galicia. Vía Lactea. La Coruña.

POUSA, X.M. (1982): Guía del Camino de Santiago. Biblioteca Gallega, Serie Nova. La Coruña.

TORRES RODRÍGUEZ, C. (1982): La Galicia romana. Fundación Pedro Barrié de la Maza. La Coruña.