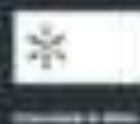


I SEMINÁRIO

ROMANOCAMINHOS  
ROADS ROMANOS  
IN EUROPE NA EUROPA

MMXXI

ACTAS





I SEMINÁRIO

# ROMANOCAMINHOS ROADSROMANOS IN EUROPE NA EUROPA

## MMXXI



De Braga pela Via Nova: para uma reflexão das Vias Romanas enquanto Património Itinerário .....	1
Cultural Routes of the Council of Europe .....	1
La Via XXIV del Itinerario de Antonino a su paso por Madrid: Estudio Arqueológico y su puesta en valor como recurso Turístico Cultural .....	1
La Via Nova Romana a Bracara –Asturicam.....	1
De <i>Bracara</i> , rumbo a sudeste: considerações sobre o trajeto para o Douro, por <i>Tongobriga</i> .....	1
Las Vías Romanas y su Interacción con la Ciudad: una Propuesta de Investigación y Difusión. ....	1
A Jeira no concelho de Terras De Bouro. Avaliação Prospetiva do Estado de Conservação. ....	1
RecRoad, reconstructing Roman Roads through Satellite Remote Sensing Techniques.....	1
I Roman Emperors and Wine Route (Danube and Adriatic / Illyricum).....	1
Red de Cooperación del Patrimonio de las Vías Romanas en Europa - <i>Iter Romanum</i> .....	1
Porquê integrar um Itinerário Cultural Europeu? .....	1
O caso da Transromanica .....	1



I SEMINÁRIO

ROMAN  
ROADS  
IN EUROPE

CAMINHOS  
ROMANOS  
NA EUROPA

MMXXI

DE BRAGA PELA VIA  
NOVA: PARA UMA  
REFLEXÃO DAS VIAS  
ROMANAS ENQUANTO  
PATRIMÓNIO  
ITINERÁRIO

## MIGUEL SOPAS DE MELO BANDEIRA

VEREADOR DO PATRIMÓNIO DA CÂMARA MUNICIPAL DE BRAGA

Desde Braga para o mundo, e daí até cá, mais de dois mil anos de cidade nos contemplam. Fundada e refundada sobre um território já então profundamente humanizado, *Bracara Augusta* é, e será, sempre um bom motivo para reconhecermos a importância multissetorial do património histórico e cultural. Uma razão fundamental para compreendermos a sua evolução no tempo e no espaço, para que se desperte em nós a curiosidade de indagarmos o *genius loci* das suas origens, e que, todavia, prosseguindo insondáveis, fundamentam as especificidades mais subjetivas da nossa identidade.

Como as demais, Braga em tantos séculos de história teve os seus confrontos bélicos, é certo, mas desta longa e imemorável narrativa sobressai a continuidade fecunda e consistente de uma generosa promessa de paz. Hoje, como é identificada e reconhecida, sobretudo, pela singular carga simbólica que ostenta uma monumental porta aberta, é uma cidade que nos abraça a todos e ao mundo. Na proporção direta da sua individualidade, na relação imediata com as cidades e vilas próximas e, particularmente, na amplitude da expressão de uma diáspora que está espalhada pelo mundo. Por ironia histórica, face aos dias de hoje, Braga é também uma cidade de origem colonial, temperada pelo tempo e moderada por uma miscigenação ininterrupta, que se identifica e tem orgulho nas suas raízes antigas e diversas. Há séculos que superamos o ressentimento dos choques culturais e, por politicamente incorreto que isso seja, afirmamos o nosso orgulho e afeto ao colono romano. Hoje somos uma cidade aberta e acolhedora, com uma demografia próspera, integradora de cidadãos e migrantes de todo o mundo.

No princípio, nasceu de uma determinação calendarizada e ritual, afirmando-se como um ponto central dessa antiga *finisterrae* romana. *Bracara* articulava-se e polarizava um



vasto território, agora internacional e congregador de vastas regiões. Mais tarde reinos, que estiveram no fundamento de novas nações. Seguramente, mesmo ainda antes de ser, Braga, à imagem da sua metrópole matricial, desde logo irradiou deslocações de longo curso, que preenchiam todos os quadrantes da rosa dos ventos. Nem demasiado próxima, nem apartada, tanto fosse do mar como dos rios que a ligavam à distância, até às barreiras serranas do interior. Dir-se-ia, num certo sentido, uma cidade de meio caminho, um cais seco de partida e de chegada, mas jamais e apenas um mero ponto de passagem. Verdadeiro carrefour da antiguidade. De *Bracara Augusta* partiam e chegavam 6 vias radiais principais (as XVI-XX, do Itinerário Antonino; mais a que a ligava a *Emerita Augusta*), provindas da matricial rede de estradas romanas que sulcavam toda a Ibéria e a ligavam às centenas de milhares de quilómetros que esquadrihavam todo o império. Uma estrutura urbana estrelar, instalada no remate de um esporão granítico, espartilhado pela densa malha hídrica, com nascentes e águas correntes abundantes. Em Braga nunca faltou a linfa, com a sua agitação e movimento permanente. Uma cidade de granito, exposta aos ventos dominantes do poente, vindos do lado do mar, carregados de humidade.

A urbanidade de *Bracara Augusta* sustentava-se no domínio imediato das vastas veigas envolventes que supriam, em alimento, uma população abundante, senão dispersa, mas sempre posicionada às vistas de cada um. Terras de baixa altitude, onde as maiores dificuldades de comunicação facilmente se venciam pela passagem das ancestrais portelas que ponteavam as cumeadas das serras. As mesmas que intervalam os principais vales dos rios do Entre Douro e Minho.

#### – Via XVIII, Via Nova, Geira: três expressões de uma só identidade

As vias romanas ancestrais mantiveram as direções perenes que vertebraram o território do noroeste peninsular, no caso português até à contemporaneidade, ao tempo dos melhoramentos materiais da segunda metade do século XIX. Dessa matriz fixada pelo itinerário Antonino, sobressai a via XVIII, denominada entre nós por Geira (ou Jeira) romana ou, desde então, muito premonitoriamente chamada de Via Nova, por constituir uma alternativa à via XVII, que nos ligava até Astorga, por Chaves. Sublinhe-se, simultaneamente, antiga e promissora, face ao tipo de mobilidade contemporânea que hoje todos acalentamos. Um pedestrianismo, note-se, para os mais desavisados, que já existia muitos séculos antes de se impor o cosmológico caminho de Santiago de Compostela. A Via XVIII afirmou uma realidade de ligação entre povos e culturas, contribuindo para consolidar uma ideia de Europa *avant-la-lettre*, e que continua ainda

viva na complexidade de motivações que mobiliza todos aqueles que hoje se põem em caminho.

A Via Nova estabeleceria uma conexão direta entre as cidades augustas de *Bracara* e *Asturica*, (Braga e Astorga), ao longo de cerca de 318Km's (215milhas), tendo sido edificada na época flaviana, durante a segunda metade do I século D.C. Dada a sua subsequência, por via da finalidade militar que presidiu ao desenho das anteriores, aqui a utilidade do traçado seguramente rivalizou com o peso do movimento de pessoas, das ideias e determinações, das mercadorias e, incontornavelmente, dos minérios, que tanto notabilizaram o noroeste peninsular na itálica apenina. Da excentricidade pós-romana, designadamente, desde a delimitação do reino de Portugal, resultou também a sua própria preservação, pelo que é dos tramos das rotas imperiais existentes, um dos que se encontra mais bem conservado em todo o mundo. O arco interior de ligação SW-NE, unindo os vales e as serras minhotas, cruzando a província de Ourense, a Nordeste; e prosseguindo até à meseta, em Astorga; num certo sentido, libertou a paisagem que a via contém do atrito da história da urbanização intensiva, e que inversamente tem vindo a relegar estes territórios, nos últimos séculos, para um processo antrópico de recessão contínuo. De facto, não podemos ignorar o valor da antiguidade quase bimilenária da rota, reunindo uma das maiores concentrações de marcos miliários da romanidade. Pelo que nunca é demais evocar a metáfora da arqueóloga italiana que apodou este percurso como sendo uma 'foresta di migliari', considerando os mais de trezentos marcos miliários (309) detetados (Colmenero). Só em Portugal são 134 (A. Carvalho da Silva), constituindo um repositório epigráfico único. Ou então, como também já foi apontado, um verdadeiro livro pétreo a céu aberto de expressão da palavra latina, que confere uma unicidade sem paralelo a todo o feixe de sugestões culturais e ambientais extensível aos dois países. Como infraestrutura viária e, igualmente, rodoviária – se perspetivada na antiguidade – a Geira projeta um alcance muito maior do que uma mera via de circulação e da sua envolvente. Antes da paisagem que determina, ela incorpora todo um conjunto complexo de estruturas de valor arqueológico, tais como: tramos de calçada, pavimentos lajeados; muros de suporte, pedras aparelhadas; obras de arte e hidráulicas de drenagem, sejam elas: pontes; caleiros; levadas e passagens; bem como pedreiras e saibreiras antigas; mas, também, de vestígios, dir-se-ia, de equipamentos de apoio à viagem e ao domínio do terreno, como: os célebres *mutatios*, as *mansio* e até, os próprios assentamentos militares.

O reconhecimento da sua importância vem sendo caucionado por uma genealogia de estudos que vem sendo desbravada há séculos, por historiadores, epigrafistas, e mais recentemente por arqueólogos e outros especialistas integrados em equipas científicas

pluridisciplinares. Cite-se, a título de exemplo, e sem prejuízo de o referir por defeito, os estudos preliminares encetados desde o Séc XVIII, como os do ilustrado, Jerónimo Contador de Argote; ou, no início do século passado, Matos Ferreira; e, mais tarde, os contributos do padre Martins Capela. Mais recentemente, desde a idade da nossa democracia, com a implementação do campo arqueológico em Braga, os estudos desenvolvidos pela Universidade do Minho, que deram um alcance internacional ao tema em Portugal<sup>1</sup>. Da parte espanhola há ainda que relevar: Ant<sup>o</sup> Rodriguez Colmenero; Caamano Gesto; Justiniano Rodriguez (tramo leonês); e Santiago Ferrer Sierra. Bem, como muitos outros, certamente, dos quais somos ainda capazes de nomear os franceses, A. Tranoy e, mais recentemente, P. Sillières.

Têm sido diversas as iniciativas de por em valor este património riquíssimo. Pela nossa parte, em particular, avocaríamos aquele em que temos vindo a participar diretamente. Desde a validade do diagnóstico que produziu, e as linhas metodológicas que então avançou: o *Plano Director de Salvaguarda da Geira* (2006), promovido desde o município de Terras de Bouro e do Parque Nacional da Peneda do Gerês, relativo ao programa europeu INTERREG III-A (2002). Instrumento de planeamento que relevou toda a dimensão integrada e sustentada da Geira, subordinada ao esquema concetual formado pelo “conjunto patrimonial notável inserido numa paisagem privilegiada” (M. Bandeira). Isto é, a asserção inalienável da via XVIII em função das suas gentes e do território, inscritos no ambiente e nos ecossistemas que a acolhem, designadamente, os tramos integrados na Reserva da Biosfera Transfronteiriça do Gerês/Xurês.

Se bem que nos tivéssemos reportado ao segmento do lado português, naturalmente, por nós mais apreendido e conhecido, sabemos, porém, que se trata de um dos tramos mais ilustrativo e exemplar, que melhor pode servir de referência aos desígnios bilaterais comuns. Situa-se no concelho de Terras de Bouro entre as milhas XIV e XXXIV, passando desde 2013<sup>2</sup> a ser protegido como Monumento Nacional. Todavia, estamos plenamente convencidos que só a natureza integral e contínua de todo o percurso, e do seu conjunto intrínseco, são verdadeiramente potenciadoras dos mais ambiciosos projetos. E estes, por seu turno, só obterão plena coerência e, sublinhe-se, farão realmente sentido estratégico, se considerado todo o conjunto da Via Nova Braga-Astorga, tanto no plano nacional como internacional. É verdade que temos tido avanços significativos neste sentido, com a decorrência da articulação crescente do Parque Nacional da Peneda-Gerês com a parte galega do Xurês, designadamente, com a criação

---

<sup>1</sup> Entre outros, F. Sande Lemos; A. M. Baptista; L. Fontes; F. Cosme, etc.

<sup>2</sup> DL 5/2013, cf. Diário da República, 1.ª série — N.º 86 — 6 de maio de 2013

da Reserva da Biosfera, que vêm atribuindo a massa crítica fundamental, no domínio patrimonial, necessária ao enquadramento das políticas sustentáveis de ordenamento do território numa escala europeia. Sabemos hoje, ser cada vez mais imprescindível a cooperação de toda a Região Norte de Portugal/Xunta de Galícia, e *Deputacións Provinciais* e, sobretudo, o reconhecimento do empenho ativo dos concelhos de ambos os lados da fronteira, que são trilhados pela via Nova entre Braga e Astorga. São estes os efetivos catalisadores da base ampla, quão necessária, de consenso político, que deverão protagonizar o presente desígnio, enquanto objetivo estratégico do desenvolvimento sustentado dos seus territórios. Neste plano, parece-nos útil e oportuno acompanhar o papel federador e mobilizador que as cidades associadas no Eixo-Atlântico do Noroeste Peninsular têm vindo a assumir recentemente com este propósito. Representando uma via política objetiva imprescindível à promoção europeia da Via Nova.

Porque, de facto, as vias romanas vão muito mais para além da componente arqueológica restrita, e do confinamento dos concelhos que contêm os seus segmentos. Também no plano técnico há que expandir a abordagem concetual dos estudos e das intervenções ao nível do domínio da **paisagem** e do **seu ordenamento**, tomando em consideração a estruturação ecológica do percurso, compreendendo igualmente o suporte determinado pelos cambiantes ambientais do arco SW/NE, entre o norte de Portugal, a Galiza e Leão. Isto é, das proximidades e exposições oceânicas, passando pela intervenção dos fatores moderados de altitude, em transição para as interioridades planálticas da meseta ibérica. Considerar a distribuição e dispersão da biodiversidade que lhe está associada, com os seus elementos de fauna e flora, na confluência mediterrânico-atlântica. De igual modo convocar o património geológico, de espectro temporal largo, muito pautado pela acidez dominante da água e do granito. Na verdade, e sempre, a paisagem como conceito síntese, olhada, em simultâneo, de fora e a partir de dentro da Via Nova.

Da perspetiva que melhor conhecemos, de jusante para montante dos tramos fluviais portugueses, defrontamo-nos estruturalmente com um traçado sinuoso, que vai vencendo as cotas de altitude, decalcando a topografia e alinhando-se pelo relevo, em direção à nascente dos interflúvios, com uma vasta cobertura vegetal, ainda provida de significativos apontamentos autóctes.

No caso elucidativo e exemplar de Terras de Bouro, veja-se a malha hidrográfica densa, alimentada por um regime pluvial intenso, genericamente ascendente até à portela/fronteira (dos 400 aos 750mts), genericamente com um desnível de 350 mts ao

longo de 33kms. Mas deixando os detalhes para aqueles que irão debruçar-se sobre as características específicas da Via Nova, certamente, ao longo destes dois dias de Seminário, e da visita guiada que está prevista, reforçaríamos a importância que esta via teve e tem ainda hoje para as suas gentes. Desde logo a população que nela habita, mas também, ao enquadramento no ordenamento do território e da paisagem, como fator de desenvolvimento futuro dos países e do seu relacionamento, sobretudo, no que pode representar no plano das relações transfronteiriças.

Recordemos a diversidade do povoamento e o modo como as populações vêm utilizando o solo desde há séculos. Da dispersão das cotas baixas ribeirinhas, junto às veigas dos principais cursos de água, ao progressivo agrupamento que se impõe no rosário de aldeias a meia-encosta, à medida que a altitude aumenta. O mesmo sentido em que o crescimento e o progresso têm vindo a distribuir-se. Isto é, o modo como a riqueza e a disseminação da comunicação se perpetuou ao longo do tempo. Como diria antropólogo Franz Boas, como a base comunicacional fundamentou os processos de aculturação e inovação ao longo dos séculos. Preservou-se toda uma diversidade que a globalização não arrasou. Muito para lá da dicotomia desenvolvimentista litoral/interior, constata-se ainda uma realidade proxémica, como refere Edward T. Hall, atenta ao uso que o homem faz do espaço enquanto produto cultural específico.

## Património itinerário

Recuperando algumas das nossas reflexões de há quinze anos atrás, de facto, continuamos a entender a **paisagem**, sobretudo, na sua asserção cultural, como a ideia fundamental de síntese da especificidade antrópica adequada à abordagem da via romana. A base concetual mais abrangente e integrada para considerar, neste caso, o ordenamento do **património cultural**, vertido em expressão **itinerária**.

Inúmeras vezes, do feixe das nossas memórias mais recônditas, temos por fundamento o estabelecimento de um percurso. Isto é, a consubstanciação de um itinerário articulado a um conjunto de pontos. Quantas vezes todo um conjunto de referentes que alimentam a nossa identidade e servem de modelo de orientação que nos persegue ao longo da vida. Aliás, vem a propósito recordar que, do étimo *Itinerarius*, sobressai uma ideia de caminho, ou viagem... que o escritor latino *Ammianus Marcellinus*, dá como significado, “o sinal para partir”... Ora aí está, um excelente mote de arranque para vivenciar o património itinerário, centrado na busca de uma dinâmica assente na ideia de **movimento** e de **relação**. Diga-se, uma ideia prevalecente de sincronia que deverá

integrar o ambiente, a natureza, como fatores propiciadores de deslocação, no espaço, e também, pela imaterialidade subjetiva de uma viagem no, e num tempo determinado (Bandeira). De algum modo e sempre, a dimensão interior mais ou menos mística, no mínimo, psicocultural, que plasma o corpo com os elementos do espaço. Neste ponto, justificamos a partilha deste modo de partida, e o alcance que ela pode ter de distinto e genuíno, pelo que pode complementar às constantes reverberações sobre os estilos de vida contemporâneos, sobretudo, de origem urbana, com a sua permanente agitação e subordinados ao princípio das leis da velocidade e do efémero. Com as suas intensidades vibrantes e os seus excessos, em permanente transmutação e tendentes a banalizar tudo em euforia transitória. Daí, contrapomos o caminho como algo entendido à escala do corpo humano. Diríamos, sem querer ceder à pretensão de dissertar sobre o tema, alvitando a oportunidade do pragmatismo, elogiar a dimensão itinerária enquanto recuperação dos valores de uma vivência mais harmoniosa com os outros e a natureza. Incontornavelmente mais lenta, cíclica e intimista, sem ser insociável.

Para caracterizar os valores da dimensão itinerária do património seleccionámos 5 pontos de análise, entre e outros necessariamente possíveis, que são preenchidos pelo alcance que as vias romanas podem oferecer, a saber:

- 1 – A PAISAGEM;
- 2 – O MOVIMENTO E A ESCALA;
- 3 – O TEMPO;
- 4 – O INDIVIDUAL VS. O COLETIVO;
- 5 – O RUÍDO & A FOCAGEM;
- 6 – A OBTENÇÃO DE MASSA CRÍTICA;
- 7 – A RECONFIGURAÇÃO PÓS-PANDEMIA;

1 – A **PAISAGEM** como: domínio síntese de integração do tempo e do espaço numa asserção territorial, que se estabelece na interação entre a humanidade e a natureza; área do conhecimento inter, multi e pluridisciplinar do conhecimento, que integra fatores ambientais, culturais, artísticos, e científicos; uma ponte entre as asserções estruturais e modelares do conhecimento com a fenomenologia daquilo que é único e particular; instrumento de planeamento e ordenamento do território.

2 - O **MOVIMENTO E A ESCALA**, como sendo: do andar e do parar; do conhecer e do contemplar; da imersão dos sentidos; do local ao global, e vice-versa, i.e., do sítio ao

Entre Douro e Minho, à dicotomia transfronteiriça, à Europa; um *multigalerismo* temático de motivos e sugestões; e, naturalmente, os estímulos de imprevisibilidade que implicam um percurso.

3 – O **TEMPO**: do sincronismo e do diacronismo; o tempo histórico e o tempo de caminhada; do tempo telúrico, geológico e geomorfológico, aos ciclos da natureza; dos ritmos do estado do tempo, às estações do ano, ao clima, e à expressão bioclimática; e ainda, porque não, o *slow tourism*, entre outras expressões contemporâneas de tendência convergente.

4 – O **INDIVIDUAL** e o **COLETIVO**, como sendo: da coexistência e da alternância, no tempo e no espaço; do individual e do coletivo; fatores de desenvolvimento endógenos das populações residentes; referentes identitários de quem caminha e de quem interage com o caminhante; probabilidade de elevados fatores de autenticidade e de experiências pessoais vivificantes; elementos de coesão e sustentabilidade das populações; fatores reguladores de carga turística; incremento das relações transfronteiriças.

5 – O **RUÍDO** vs **FOCAGEM**: a diversidade e complementaridade de motivações (religiosas, agnósticas, lazer, desporto, cultura...); viagem interior/exterior; promoção junto das populações e interiorização dos conceitos agregadores e do conhecimento específico; capacidade para mobilizar as comunidades a partir de dentro. Isto é, a partir das populações que detêm o património e gerem o seu território; o sentido de legado; contributos ambientais para os compromissos internacionais, designadamente os objetivos ODS.

6 – A **OBTENÇÃO DE MASSA CRÍTICA**: aquisição de massa crítica sobre referentes patrimoniais que não justificam per si uma visita exclusiva, mas que ganham alcance articulados entre si como um itinerário; fator de favorecimento das economias locais e dos produtos endógenos, sobretudo, estando fora das rotas mais bafejadas pelos fluxos turísticos; promoção do estudo e do conhecimento setorial (economia/conhecimento); internalização comunitária dos recursos endógenos.

7 – As **RECONFIGURAÇÕES PÓS-PANDEMICAS**: a promoção de um ambiente multitemático, mais discreto e subtil, contrapondo aos vícios e impactes dos efeitos da massificação turística. Busca-se uma atratividade extensiva, lenta e diversificada, com períodos alargados de pousio, que tome como ideal inspirador a impressão da paisagem exterior, rumo a uma sugestão de viagem interior; enfim, a promoção da saúde pública, corpórea e psíquica.

## O património itinerário de Braga por outros caminhos...

A via XVIII, em particular, e o desígnio do reconhecimento das vias romanas, em geral, como veremos adiante, fazem parte de um contexto contemporâneo específico, em que as rotas temáticas constituem uma das pretensões e ofertas turísticas mais propaladas. Ao privilegiarmos o património itinerário da Via Nova temos a noção cabal de que não existe um itinerário exclusivo. Isto é, um único caminho, mas sim vários, em função das diferentes motivações e aptidões de quem os promove e realiza. Para lá da expressão de movimentos sociais e religiosos mais alargados, o caminho, seja ele qual for, começa sempre por ser uma decisão voluntária e individual do caminhante. Compreendemos que os seus promotores, quando se associam, almejem o reconhecimento da sua determinação, na verdade, a sua credenciação. Admitamos, não necessariamente numa mera perspetiva de exclusividade, mas, sobretudo, pela autoidentificação referenciada a uma expressão mútua de vontades, da dedicação e do esforço reconhecido de quem faz o caminho. Porque, a propósito, como notava Varico Pereira, todos os caminhos começam sempre dentro de cada um, e à porta da casa onde se vive.

15

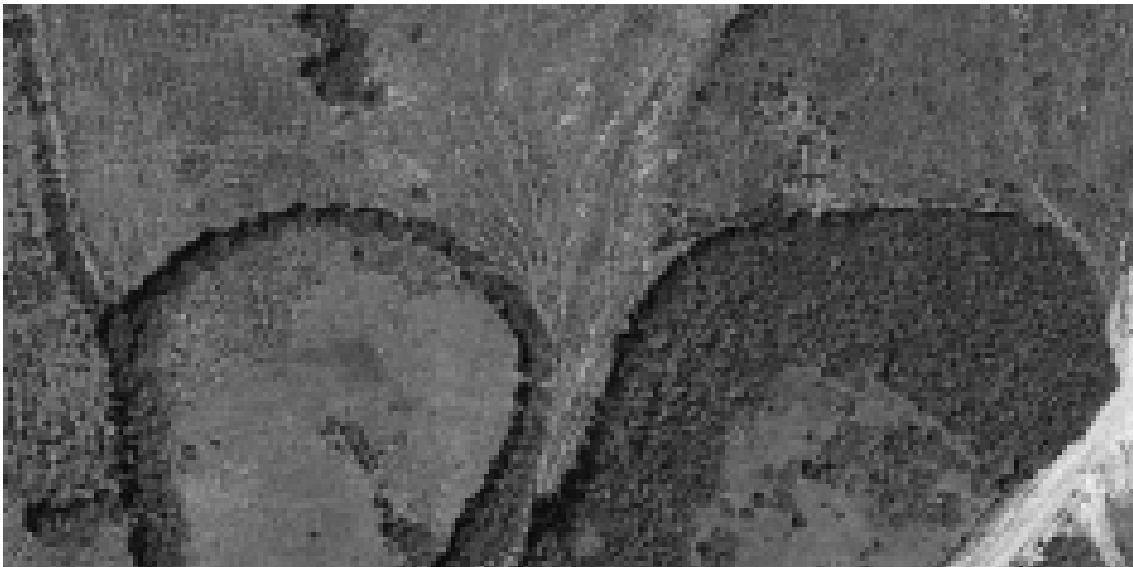
De facto, desde a polarização ancestral de Braga ao território sufragâneo, enquanto ponto de encruzilhada de seis vias romanas principais, seria muito estranho que esta se quedasse à margem de outras motivações de rumo, entretanto, definidas. Com efeito, para lá do fenómeno itinerário das rotas que proliferam debaixo de uma paleta de vontades variadas, existem diversos caminhos antigos e tradicionais, profundamente incorporados na consciência coletiva, que tiveram Braga por ponto de partida e de atravessamento. As vias romanas que conectam Braga decalcam assim, como anteriormente o afirmamos, diferentes rotas, servindo também de suporte, como não poderia deixar de ser, aos percursos portugueses a Santiago de Compostela. Um dos mais expressivos patrimónios culturais itinerários, entre nós, indexados à cidade de Braga.

No caso da relação de Braga, com o caminho de Santiago, desde logo há que notar o facto de aquela ser mais antiga que a própria Santiago, cerca de oitocentos anos antes, razão pela qual se compreende que, quando o fenómeno jacobeu emergiu, Braga já auferir da aura de destino de peregrinação. Na verdade, a ancestralidade dos santos cristãos pioneiros de Braga, recorde-se, chegou mesmo, mais tarde, a suscitar uma ameaça à atratividade de Santiago, motivo de um raid do Bispo Xelmirez (1102) a Braga para subtrair as relíquias locais. Evento, entretanto, reparado há poucos anos, quando



na segunda metade do século passado, em ambiente de grande fraternidade entre as arquidioceses as últimas relíquias foram devolvidas. Isto tudo para referir que a via romana XVI, terá sido a mais utilizada pelos peregrinos de Santiago, procedentes de Portugal, até ao momento em que o Porto superou Braga como polo urbano, durante o século XIII. Ainda assim, a popularidade do atravessamento *bracaro* vingou até ao século seguinte, período em que, se admite, de acordo com os historiadores Ferreira de Almeida e Baquero Moreno, o caminho português terá mudado por Barcelos. Depois desta vila ter beneficiado da construção da ponte sobre o Cávado, à qual se juntou, também, o efeito da remodelação da travessia do rio Mondego, em Coimbra, estabelecendo-se assim uma ligação mais direta e segura.

Em síntese, a dinâmica intensa dos trajetos humanos ao longo da História, procura sempre a acessibilidade e a rapidez espontânea de ligação entre um ponto de partida e um almejado ponto de chegada. Por maioria de razão não se recomenda a idolatrização de um único caminho, muito menos a veleidade, intelectualmente arrogante, de o pretender como sendo o exclusivo e verdadeiro. Para o demonstrar bastaria dar o exemplo das cabras das aldeias do Gerês que, diariamente, quando saem para os pastos dos montes e regressam ao fim do dia aos seus estábulos, vão alterando intensamente os seus trilhos, seguindo o instinto do menor esforço, evitando os obstáculos contingentes da natureza, deslocando-se despreocupadamente pelo melhor acesso, mais rápido e protegidas pelo impacto do rebanho.



Fonte: [googlearth](#) (algures na serra do Gerês)

\*\*\*

Estamos cientes, porém, que a demanda por novos itinerários transcende a veleidade em se pretender dispor, por exclusivo, de um denominado caminho português de

Santiago. Ultimamente, no âmbito desta temática, têm sido vários os itinerários debutantes de novas credenciações a partir de Braga, ou tendo a cidade por referência principal de passagem. É verdade, também, que a cidade e o seu município não se têm negado a dar o contributo aberto a estas sinergias, no pressuposto que o tempo se encarregará de selecionar aqueles que vingarão. Veja-se a adesão espontânea à associação que tem vindo a promover o denominado **Caminho de Torres**, como evocação do *lente castiço* da universidade de Salamanca, do século XVIII, que fez a sua peregrinação por território português. Ou, mais recentemente, a associação de municípios do interior minhoto, que tem pugnado pelo chamado **Caminho Minhoto Ribeiro**, tomando por ponto de partida a cidade de Braga. Outros há, que têm vindo afirmar-se, com mais ou menos voluntarismo. Cite-se só, a título de exemplo, o mais recente, que toma a Geira romana enquanto tramo português do percurso a Santiago, infletindo perto da fronteira da portela do Homem, em Lobios, pelo chamado percurso dos Arrieiros.

A postura da Câmara Municipal de Braga tem demonstrado grande abertura e participação face às diferentes propostas para que tem vindo a ser solicitada. Neste propósito, é de relevar todo o trabalho de estudo e investigação que vem sendo desenvolvido pela Unidade de Arqueologia da autarquia bracarense, designadamente, em parceria com as Universidades de Santiago de Compostela e do Minho, contando ainda com o apoio da Direção Regional de Cultura Norte, da Comunidade Intermunicipal-Cávado (CIM), no sentido de identificar os traçados, promover a sua salvaguarda, restauro e reabilitação, bem como de prover a sinalética, encetar as ações e os processos de divulgação necessários à sua efetivação. As motivações deparadas são, porém, algumas vezes diversas. E as prioridades obrigam a iniciativas como a que se impôs à rota de São Bento a qual, numa primeira fase, visando a consolidação da rede regional dos mosteiros da respetiva ordem, por esmorecimento dos seus promotores, muito pragmaticamente reorientou a sua energia para a implementação da sinalética de um outro caminho de São Bento, no caso, o da Porta Aberta. Note-se, neste caso, justificada nas razões inadiáveis de segurança rodoviária, resultado dos intensos fluxos de romeiros e da necessidade de opor à elevada sinistralidade rodoviária que vinha sendo registada. Mas, a onda itinerária não tem ficado por aqui. Outros itinerários se poderiam aduzir ainda, como as rotas marianas, o caminho de São Rosendo, e outros trilhos do turismo religioso, bem como toda panóplia de trilhos de lazer, de natureza e aventura, que tem esquadrinhado o nosso território, formando uma densa rede. Também eles, naturalmente, com motivos de atração patrimonial no Concelho de Braga.

Defrontamo-nos, pois, com uma explosão de interesses e criações de novos caminhos, rotas e itinerários, que aportam inegavelmente um risco de excesso de carga e de banalização da condição formal da oferta turística e denominação patrimonial pretendida. Este é, sem dúvida, um motivo para reflexão e urgente debate, bem como da necessidade de tomada de medidas inadiáveis por parte das entidades e dos agentes democráticos legítimos que têm uma palavra a dizer na regulação deste intrincado movimento.

## Braga no Iter-Romanum

A estratégia do município de Braga face à valorização e promoção do património itinerário tem sido de grande abertura e tolerância, mas igualmente de grande alcance estratégico. O tempo, de facto, será o grande moderador da afirmação e secundarização de muitos destes percursos. Há hoje notoriamente um crescendo de caminhantes ávidos de novas rotas e experiências que não pode ser ignorado. As vias romanas, pela sua ancestralidade e perenidade, em condições de poderem ser reavivadas e reabilitadas com efetiva autenticidade, haja para tal, pesquisa, concertação e vontade de o fazer, constituem, pois, uma oportunidade estratégica que fundamentou a adesão do município à rede europeia de vias romanas, Iter-Romanum. Como atrás o afirmámos, se é verdade que não faz qualquer sentido insistir na valorização insular de um segmento de via, senão inserido na integralidade das suas rotas, do mesmo modo, somos igualmente levados a concluir pela necessidade de adotarmos uma visão mais ampla, desejavelmente, transfronteiriça. A de promovermos uma rede europeia de vias romanas, com o potencial de se poder ir alargando de acordo com um modelo federativo, de adesões espontâneas, ainda que por conjuntos polinucleados, para poder garantir a consistência e a massa crítica de um suporte viário tão vasto e distribuído por toda a bacia mediterrânica. Lançando novas ligações, no âmbito do que entendemos poder constituir uma expressão territorial de Europa, temos de relevar o papel da Associação que ajudamos a fundar e que tem feito o seu caminho. De que foi testemunho a apresentação da sua estratégia, como o que realizou em Gorlitz, na Alemanha, no encontro dos itinerários Culturais do Conselho da Europa, quando entregou ao respetivo organismo tutelar o relatório de candidatura à obtenção do estatuto de Itinerário Cultural Europeu. Reiterando agora a sua pretensão, e ajustando a estratégia no decorrer do presente I Seminário Internacional, Caminhos Romanos na Europa, realizado aqui em Braga (16-18 setembro 2021), a associação das cidades e das

entidades que fazem parte deste projeto irão planear as próximas iniciativas com essa finalidade.

Com este propósito, do mesmo modo que valorizamos a Geira como o troço mais bem conservado e dotado de autenticidade patrimonial, para exemplificar sustentadamente o alcance dos nossos desígnios, também não descuidamos outras ligações, como o trabalho que tem vindo a ser desenvolvido desde 2002, também ao abrigo do programa comunitário INTERREG III, dado igualmente à identificação completa via romana XVII, ao longo de todos os territórios atravessados, neste caso, de Braga por Chaves (*Aquae Flaviae*) até Astorga. Tratando-se de uma via mais antiga no plano da construção, e por isso mais complexa no plano da restituição. Por outro lado, é de relevar todo o trabalho que Braga está a efetuar, de adesão a redes de associações de cidades e municípios que têm o tema do património romano como prioritário, aprofundando as sinergias do trabalho em rede e cooperação. Neste sentido, damos como exemplo, a Associação de cidades do Portugal Romano; e, no contexto internacional, a associação de municípios com origem romana da fachada atlântica, ATLANTIACA. Trata-se de fóruns de trocas de experiências e partilha de boas práticas, tendentes à valorização do património romano comum. Afinal, uma vez mais, a indução de movimento e de relação, próprio de uma asserção de rede de lugares com potenciais itinerários patrimoniais. Com a presente estratégia, de recuperação das vias romanas, será possível a médio prazo estabelecer novas ligações ibéricas e europeias, ao nível das relações entre o litoral e o interior, muito em particular, entre Portugal e Espanha.

Para finalizar, como há dias afirmou o Professor A. Colmenero, e nós subscrevemos, referindo-se à Via Nova, esta **“é muito mais que um caminho romano, é a união de três povos: o português, o galego e o castelhano”**. Uma afirmação à qual nós acrescentaríamos, desde o auspicioso projeto da Iter-Romanum, o sinal para partir numa viagem europeia preñe de toda a sua diversidade, dos seus povos e culturas.

I SEMINÁRIO

ROMAN ROADS IN EUROPE  
CAMINHOS ROMANOS NA EUROPA

MMXXI

CULTURAL ROUTES  
OF THE COUNCIL OF  
EUROPE



ELADIO FERNÁNDEZ-GALIANO

*CONSELHO DA EUROPA - DEPARTAMENTO DE CULTURA, NATUREZA E PATRIMÓNIO*

## **SUMMARY OF PRESENTATION**

The Program of Cultural Routes of the Council of Europe was started in 1987 with the Santiago de Compostela Declaration, which set the principles for Cultural Routes and certified the first route: St James Way. Cultural Routes are networks of shared history and heritage that promote Council of Europe values of human rights, cultural diversity, intercultural dialogue and mutual exchanges across borders. They are an invitation to travel and to discover the rich and diverse heritage of Europe by bringing people and places together in. Their objective is to demonstrate, by means of a journey through space and time, how the heritage of the different countries and cultures of Europe contributes to a shared cultural heritage. At present there are 45 Certified Cultural Routes, and 35 states are parties to the Enlarged Partial Agreement on Cultural Routes. The program is managed by the Council of Europe and the European Institute of Cultural Routes, which acts as a technical agent to the program.



Figura 1 - The Council of Europe - Human Rights humanos – Democracy – Rule of law

## Cultural Route of the Council of Europe



invitation to travel and to discover the rich and diverse heritage of Europe by bringing people and places together in.

- Cultural Routes are networks of shared history and heritage that promote Council of Europe values of human rights, cultural diversity, intercultural dialogue and mutual exchanges across borders. They are an



- Their objective is to demonstrate, by means of a journey through space and time, how the heritage of the different countries and cultures of Europe contributes to a shared cultural heritage. They are bridges that permit us to travel through history through a guiding theme.



- Cultural routes enable us to enhance our cultural heritage, historic buildings, landscapes, knowledge and cultures of different people (immaterial heritage). They promote sustainable cultural tourism and respect for the culture of others helping us to build a shared vision of Europe.



Figura 2 - Santiago Declaration 1987 First certified Cultural Route of the Council of Europe

## Cultural Tourism

Income: from 6.000 M € (2010) to 14.000 M € (2018)

From 7 M visitors (2010) to 13 M (2018)

Mean daily expenditure 191,65 € (2014), (around twice of that spent by the sun and beach tourists)

Approx. 1,6 of PIB (Tourism on the whole)





Figura 3 - some figures (for Spain) - Pre COVID-19

### Profile of the foreign cultural tourist (Spain)

- Higher studies
- Personal Income Medium to high
- Low number of nights (4)
- 11,6% of the total number of tourists
- High level of satisfaction (8,4)
- Arrives by regular flights. Stays in 3 to 4-stars hotels
- 11% of the total number of tourists (this figure for Germany is 41 %)



Cultural Routes support local economy and also permits the traveller to get to know better the heritage, gastronomy and ways of living of the receiving population. They also promote creativity and cultural industries





## Type of Cultural Route: pilgrim ways



25

Figura 4 – St James Ways



Figura 5 – Via Francigena



Figura 6 . St Olav Way



Figura 7 – Via Regia

### Type of Cultural Route:

*religious buildings (and other heritage)*







## Heritage of minority *religions*



Figura 8 – Legado Andalusi / Jewish Heritage / The Huguenots

## Routes of historical figures



Figura 9 – Via Charlemagne / The ways of Charles V / Destination Napoléon / Also The Habsburgs and Roman Emperors in the Danube

27

## ways of *artists*



Figura 10 – In the footsteps of Robert Louis Stevenson / European Mozart Ways

*modern architecture*



Figura 11 Le Corbusier / Art Nouveau / ATRIUM Arch. Of totalitarian regimes

*Peoples and confederations*



Figura 12 – Viking Routes / Phoenicians` Route / The Hansa

*Paiting*



Figura 13 – Prehistoric Rock Art Trails / Impressionisms Routes in Europe



Figura 14 – Historic Thermal Towns / Cemeteries / European Route of Ceramics

### *Landscape and agricultural products*

29



Figura 15 – Iter Vitis: CR of the vine and wine / Routes of the Olive Tree

### *Other*



Figura 16 - Iron Curtain Trail / Roman emperors and wine route in the Danube





Figura 17 - Pyrenean Iron Route / European Route of Industrial Heritage / European Route of Historic Gardens

### *Enlarged partial Agreement on Cultural Routes (EPA)*



Figura 18 - 45 Certified Council of Europe Cultural Routes



## ***Member states of the Enlarged Partial Agreement***



**Figura 19 – 35 Member States**

## ***Mission of the Enlarged Partial Agreement on Cultural Routes (EPA) 2010***

- Promote European identity and conservation and enhancement of Cultural Heritage
- Reinforce cultural cooperation and sustainable territorial development
- Promote cultural tourism, support cultural exchange and development of SMEs.
- Create a network of civil society, Universities and professional organisations supporting local actors.

## ***Activities of the EPA***

- Certify candidate Cultural Routes
- Support the development and promotion of certified Cultural Routes
- Provide candidate routes with advice

## ***16 Routes in Portugal***

- 1987 The Santiago de Compostela Pilgrim Route
- 1997 Routes of el Legado Andalusi
- 2004 European Route of Jewish Heritage
- 2005 Routes of the Olive Tree
- 2007 TRANSROMANICA – The Romanesque Routes of European Heritage



- 2009 *Iter Vitis*, Les Chemins de la Vigne (vine and wine route)
- 2010 European Route of Cistercian Abbeys
- 2010 European Cemeteries Route
- 2010 Prehistoric Art Trails
- 2010 European Route of Historic Thermal Towns
- 2013 European Route of Megalithic Culture
- 2014 Réseau Art Nouveau
- 2015 Destination Napoléon
- 2015 European Routes of the Emperor Charles V
- 2019 European Route of Industrial Heritage
- 2020 European Route of Historic Gardens

## European Recognition Charles V Award 2019



## ***Candidate Cultural Routes***

32

---

### *CONDITIONS FOR CERTIFICATION*

- Theme concerns European values
- 3 countries at least
- Linked to Cultural /Historic Heritage
- European Network has legal entity
- Co-ordinated common action
- Common visibility along the Route

### WHO ORGANIZES AND PROPOSES CULTURAL ROUTES?

- Civil Society

### *SOME RECOMMENDATIONS*

- Do not hurry: make sure the network is working before the asking for the certification
- Solid scientific base, possibly with the support of the EPA University network
- Good knowledge of the activities of the EPA and the European Institute of Cultural Routes to see what others do (attendance to events recommended)
- Present a solid application



### INTEREST OF THE CERTIFICATION

- European projection
- Access to a European network of expertise and knowledge
- Use of the prestige of the recognition to search for funding
- Full participation in events organised by the EPA and specific programmes
- Visibility through the EPA resources
- Audit every three years

### A FUTURE CERTIFIED ROUTE? ROMAN ROADS (AND HERITAGE?)



33

[www.coe.int/routes](http://www.coe.int/routes)

[www.culture-routes.n](http://www.culture-routes.n)



I SEMINÁRIO

ROMAN  
ROADS  
IN EUROPE

CAMINOS  
ROMANOS  
EN EUROPA

MMXXI

LA VIA XXIV DEL  
ITINERARIO DE  
ANTONINO A SU  
PASO POR MADRID:  
ESTUDIO  
ARQUEOLÓGICO Y SU  
PUESTA EN VALOR  
COMO RECURSO  
TURÍSTICO CULTURAL



CARMEN FERNÁNDEZ OCHOA | MAR ZARZALEJOS PRIETO | GERMÁN  
RODRIGUEZ MARTIN | JAVIER SALIDO DOMÍNGUEZ

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE MADRID

35

---

## Resumen

Esta aportación recoge los resultados de un proyecto de investigación destinado a poner en valor la vía XXIV del Itinerario de Antonino a su paso por la Comunidad de Madrid. Su contenido se centra en el debate sobre el trazado y la identificación de las mansiones itinerarias situadas en la geografía madrileña aportando una renovada visión del tema desde un enfoque fundamentalmente arqueológico.

**PALABRAS CLAVE:** Caminería romana; *mansiones* y *stationes*; Madrid romano.

## 1. Introducción

La regulación del trazado y la reestructuración de las vías durante las fases iniciales de consolidación del poder de Roma facilitaron el proceso de reorganización administrativa de Hispania que tuvo importantes consecuencias en el territorio de la Comunidad de Madrid, cuyo paisaje se fue modificando progresivamente, bien en torno a los viejos núcleos prerromanos adaptados a nuevas necesidades, bien creando nuevos centros como polos de control y administración del territorio.

Desde la Prehistoria, la región matritense fue un privilegiado lugar de encuentro de las rutas que cruzaban las dos mesetas. El paso principal entre la Celtiberia y el valle del Tajo se produjo también a través de las tierras madrileñas. Este carácter de encrucijada ya se pone en evidencia consultando las fuentes textuales que narran el paso de las tropas cartaginesas por tierras carpetanas y se mantuvo durante el periodo romano cuando, a lo largo del siglo II a. C., comienzan a transitar los ejércitos romanos por la *Carpetania*. Más adelante, el territorio de Madrid será también punto de referencia de los ejes viarios que unían las provincias *Lusitania* y *Baetica* con las rutas de la *Tarraconensis*, y en último término, con la capital del Imperio, bien por vía terrestre cruzando los pasos pirenaicos o por vía marítima, a través de los puertos mediterráneos peninsulares.

Los estudios sobre la red viaria romana en el territorio matritense se han basado sobre todo en fuentes itinerarias y epigráficas, no existiendo un estudio global de carácter arqueológico sobre las vías romanas del área de Madrid, que, solo han sido esbozadas a grandes rasgos, salvo excepciones como las excavaciones realizadas entre el Puerto de la Fuenfría y Cercedilla, a las que nos referiremos más adelante.

El Itinerario de Antonino (en adelante Itin. de Ant.) revela la existencia de varias rutas principales (Fig. 1).



Figura 1 - Mapa general de las vías del territorio madrileño (Fernández Ochoa y Salido 2016).

Por una parte, señala la vía XXIV (*Item Emerita Caesaraugusta*), objeto del presente estudio, que parte de *Augusta Emerita* (Mérida) en dirección a *Caesaraugusta* (Zaragoza) atravesando las tierras salmantinas para realizar después un cambio de sentido en dirección a Segovia. Desde Segovia, el camino atraviesa la sierra madrileña por el Puerto de la Fuenfría y, siguiendo la ribera del Guadarrama, llega al yacimiento Tierras de Prado (Carranque Viejo) en el límite con la provincia de Toledo. Desde este lugar, se encamina a la actual Titulcia, tomando la dirección de *Complutum* (Alcalá de Henares), donde la ruta continuaba hacia *Caesaraugusta*.

Otra vía indicada en ese mismo texto es la vía XXV (*Alio itinere ab Emerita Caesar Augusta*) que también conduce a *Caesaraugusta* y coincide en varios tramos con las vías XXIV y XXVI. Es el camino más corto de *Toletum* (Toledo) a *Complutum*, siguiendo la

dirección suroeste-noreste, a través de las cuencas de los ríos Tajo, Henares y Jalón. El Itinerario cita, asimismo, la vía XXVI, una ruta que se dirige a *Caesaraugusta* desde *Asturica Augusta* (Astorga), recorriendo el mismo trazado que la vía XXIV. Finalmente, se nombra la vía XXIX (*Per Lusitaniam ab Emerita Caesar Augusta*) que responde a un camino que nuevamente nace en *Emerita Augusta* para finalizar en *Caesaraugusta*, atravesando la meseta sur por Ciudad Real y Toledo hasta alcanzar *Titulcia* y *Complutum*.

Además de las vías citadas en las fuentes, se ha propuesto la existencia de otros caminos romanos secundarios. Partiendo de la vía XXIV, algunos autores señalan una ruta que, desde Valdemorillo, pasa por Quijorna y Villamanta entrando en tierras toledanas por la Torre de Esteban Hambrán, tomando la dirección de *Caesarobriga* (Talavera de la Reina). Hacia occidente, desde Villamanta, este camino posiblemente se dirigiría a Ávila. Igualmente, hacia oriente, enlazaba por Boadilla del Monte con Carranque Viejo y Titulcia para encontrarse con las vías principales. También desde la vía XXIV, a la altura de Collado Mediano, existió un posible camino secundario romano que, a través de Becerril, Manzanares el Real y Soto del Real, se encaminaba a *Complutum* y, a la altura de Talamanca del Jarama, enlazaría con la ruta de Somosierra.

En el sector centro-oriental, los numerosos yacimientos romanos situados entre las cuencas del río Manzanares y en la cuenca media del Jarama inducen a pensar en una necesaria articulación viaria de todo este espacio profundamente alterado por las grandes modificaciones antrópicas experimentadas por el entorno de la capital y los municipios de su periferia<sup>1</sup>.

Sin lugar a dudas, la vía XXIV del Itin. de Ant. es uno de los principales trazados viarios romanos que articulaban el territorio madrileño. Se trata de un camino que atraviesa el Puerto de la Fuenfría, transitado ya desde épocas anteriores a la llegada de Roma, pero que se consolida bajo dominio romano como eje prioritario de las comunicaciones regionales desde la romanidad hasta el siglo XIX. Su indiscutible importancia histórica forma parte fundamental de la historiografía del Madrid romano tanto por el interés de las *stationes* que se insertan en su trazado como por tratarse del eje viario más largo que atraviesa la región uniendo Segovia con Madrid a través del citado paso de la Fuenfría hasta alcanzar *Complutum*, la principal ciudad romana en el conjunto del eje viario de Madrid. Por este motivo, la Dirección General de Patrimonio Histórico de la Comunidad de Madrid (en adelante, DGPHCM) ya en 1981, planteó la incoación de un expediente como conjunto histórico y arqueológico de una parte de la vía que se

---

<sup>1</sup> FERNANDEZ OCHOA, Carmen y SALIDO, Javier. El poder de Roma. Madrid una historia para todos, nº5, 2.- Madrid 2016. pp. 36-37.

denominó “Calzada romana de la Fuenfría” que halló su protección en la ley 10/1998 de Patrimonio Histórico de la Comunidad de Madrid, adoptando, más adelante, el nombre de “Caminería Histórica del Valle de la Fuenfria”. A partir de mediados de los años noventa, como más adelante explicaremos, se realizarán intervenciones aleatorias en este sector de la ruta, hasta que en el año 2005 se encargó a nuestro equipo, la redacción de un proyecto de investigación encaminado a servir de base científica para la puesta en valor de esta vía en su conjunto, con el fin de que se convirtiera en un recurso cultural. Dicho proyecto se planteó con el objetivo prioritario de esclarecer, en la medida de lo posible, la información que afectaba a este importante camino romano ante la diversidad de opiniones y propuestas sobre su trazado y sobre la ubicación de sus *mansiones*. Precisamente, el contenido de nuestra aportación a este congreso se centrará en la problemática histórico-arqueológica de vía XXIV del Itin. de Ant. y en los resultados del citado proyecto.

## 2. Desarrollo del proyecto. Plan de trabajo y metodología

Con el nombre de “*Proyecto de investigación y valoración patrimonial de la vía XXIV del Itinerario de Antonino a su paso por la Comunidad de Madrid*” desarrollamos una serie de investigaciones que se pueden agrupar en dos fases sucesivas acordes con las posibilidades de ejecución del equipo y con la financiación disponible.

### FASE 1

- a) Prospecciones e intervenciones arqueológicas en el trazado viario del Puerto de la Fuenfría financiadas por la DGPHCM. y ejecutadas ente los años 2005 y 2007<sup>2</sup>.
- b) Acciones patrimoniales: ejecución del “*Proyecto de acondicionamiento y consolidación de la calzada romana del Puerto de la Fuenfria*” sufragado con la

---

<sup>2</sup> FERNANDEZ OCHOA, Carmen, ZARZALEJOS, Mar, RODRIGUEZ MARTIN, Germán, POLO LÓPEZ, José y VALENCIANO, Carmen. Proyecto de señalización y valoración patrimonial de la vía de la Fuenfría (Cercedilla, Madrid). En Actas de las III Jornadas de Patrimonio arqueológico de la Comunidad Madrid, Madrid, 2006. Comunidad de Madrid, Consejería de Cultura y Deportes. Dirección General de Patrimonio Histórico, 2009, p. 291-302. Los trabajos de campo fueron llevados a cabo por la empresa Arquex S.L. bajo nuestra dirección científica, con la excepción de un corte realizado por Jesús Rodríguez Morales en las proximidades de la calzada borbónica, cuyos resultados han tratado de justificar la romanidad del Camino Viejo de Segovia, asunto éste que ya hemos rebatido con argumentos contundentes en distintos foros de debate (vid. infra).



inversión del 1% cultural del Ministerio de Fomento con fondos generados por el desdoblamiento de la AP-6 y ejecutado entre los años 2008 y 2010<sup>3</sup>.

## FASE 2.

Finalizadas las investigaciones en el valle de la Fuenfría, se planteó una segunda fase, impulsada y financiada por la DGPHCM, como continuación necesaria de las investigaciones de campo realizadas en la Fase 1. El objetivo era seguir el trazado de la vía hasta la cuenca baja del río Guadarrama, donde la vía realiza un fuerte cambio de sentido hacia el oriente para llegar a *Titulcia* y alcanzar *Complutum*. El nuevo proyecto investigación se puso en marcha el año 2018 con el fin de posibilitar el progreso en la puesta en valor de la vía como recurso turístico-cultural.

El protocolo de trabajo aplicado en todas las fases de esta investigación ha incorporado sistemáticamente las siguientes actuaciones:

1. Fase heurística o de acopio documental. Ha comprendido la recopilación de bases documentales de diversa índole:

**a** Fuentes clásicas, tanto de carácter itinerario como geográfico o literario, referidas al ámbito de interés del proyecto. Entre ellas se halla el propio Itin. de Ant., pero también las alusiones a este ámbito de la *Carpetania* por parte de los autores grecolatinos (Plinio, Tito Livio, Ptolomeo, etc.).

**b** Fuentes medievales y modernas. Se trata, en especial, de fuentes de carácter itinerario, que permitan certificar las redes de comunicaciones vigentes en diferentes momentos históricos y su solapamiento con caminos aún perceptibles en la cartografía o sobre el terreno. Se basa en la consulta de los repertorios, cosmografías e itinerarios de Hernando Colón (1517), Juan de Villuga (1546), Relaciones Topográficas de Felipe II (1575), Alonso de Meneses (1576), Pedro Pontón (1727), Thomas Fernández de Mesa (1755), Pedro Rodríguez Campomanes (1761), Mathias Escribano (1767), Bernardo Espinalt (1804), Fco. Xavier de Cabanes (1830), Juan Cotarelo (1843), Itinerario

---

<sup>3</sup> Proyecto de acondicionamiento y consolidación redactado y dirigido por la arquitecta Elena Romero Sánchez y ejecutado por la empresa Strato S.L.

descriptivo militar de España. Formado y publicado por el depósito de la guerra (1866), entre otras.

**c** Fuentes bibliográficas. Vaciado de publicaciones que aportan información directa o indirecta sobre el camino y sus ámbitos de afección.

**d** Recursos cartográficos. En el apartado específico de mapas se han consultado diversos recursos como las minutas de realización del MTN y todas las ediciones disponibles del MTN a escala 1:50.000 de las hojas que interesan al espacio de estudio. Los datos son accesibles a través de la página de descargas del [CNIG](#). Se ha puesto el acento en las ediciones más antiguas, ya que reflejan la red de caminos a inicios del siglo XX, muchos de ellos ocultos actualmente bajo carreteras, otros roturados completamente o fagocitados por grandes desarrollos urbanísticos o de infraestructuras. Fundamental es el uso de Visores cartográficos: [SigPac V3.4](#); [IberpixV4](#), uno de los mejores visores cartográficos, desarrollado por el IGN, que integra dentro de sus funciones -y organizada por capas- la visualización tanto en imagen satélite como en mapa (1:200.000), además de incluir la representación del relieve mediante un Modelo Digital del Terreno (MDT) y los usos del suelo de toda España (SIOSE). El visor Iberpix ofrece más opciones, como la descarga de imágenes georreferenciadas -es decir, con las coordenadas geográficas incluidas-, medición de distancias y acceso a una fototeca, entre otras. [Goolzoom](#), es de gran interés por proporcionar datos catastrales útiles para conocer la situación de los espacios propuestos para la realización de intervenciones.

**e** Fotografía aérea y ortofotografía, a través de la plataforma [PNOA](#), que da acceso a datos de ortofotos y vuelo fotogramétrico recientes, así como al archivo histórico desde donde se accede a las series A, B y C del Vuelo Americano (1945-1946; 1956-1957; 1967-1968, respectivamente).

**f** Utilización del INPHIS. Catálogo de bienes patrimoniales de la Comunidad de Madrid. Su consulta permite conocer de primera mano todos los yacimientos de la Comunidad de Madrid clasificados por etapas culturales.

**g** Intervenciones arqueológicas de carácter selectivo en consonancia con los datos obtenidos en las prospecciones realizadas con distintos sistemas de rastreo.

En resumen, la metodología científica aplicada en este proyecto trata de aunar la perspectiva de las rutas óptimas, establecidas en razón de las posibilidades físicas por

las que habían de discurrir los caminos, pero añadiendo capas de información sobre yacimientos arqueológicos, hallazgos epigráficos y caminos históricos<sup>4</sup>.

Los resultados de las primeras fases del proyecto se han dado a conocer en varias publicaciones<sup>5</sup> lo que, de momento, nos exime de abundar más en este aspecto que retomaremos más adelante. Únicamente reseñaremos ahora las áreas exploradas en la Fase 2 que fueron las siguientes:

**a** En una primera etapa, se prospectó la ruta desde Cercedilla hasta Galapagar para alcanzar después la cuenca media y baja del río Guadarrama en la zona de Batres-Carranque. El trabajo de campo permitió comprobar las hipótesis sobre el terreno y la toma de datos directa sobre el contexto real del trazado en diversos puntos para realizar la propuesta de acondicionamiento y valoración patrimonial. Las prospecciones han sido ejecutadas en el año 2018<sup>6</sup>.

**b** La segunda etapa abordó la prospección del recorrido de la vía desde Tierras de Prado (Carranque Viejo) hasta *Complutum*. La excesiva antropización de todo este sector ha dificultado la investigación ya que no solo han desaparecido muchísimos yacimientos sino que el rastro de la vía se entremezcla con la traza continua de caminos de época medieval y moderna. Así, a la limitación de las fuentes antiguas sean documentales o epigráficas, se suma un problema más: la escasez de restos arqueológicos que permitan seguir con total seguridad el trazado de las rutas del viario romano a su paso por esta zona de Madrid, dado que nos hallamos en un espacio geográfico muy alterado a causa del desmesurado desarrollo urbanístico contemporáneo, que ha arrasado las huellas del pasado en numerosos parajes, sobre todo en las áreas meridionales y orientales de la región. Además, la condición del territorio de Madrid como lugar de paso de las cañadas reales propició la reutilización de algunas vías antiguas, pero también se realizaron nuevos trazados, calificados de antiguos en algunos documentos modernos por esa

---

<sup>4</sup> FERNÁNDEZ OCHOA, Carmen y ZARZALEJOS, Mar. Sobre la implantación romana en las tierras de Madrid. Algunos logros y grandes retos. En Homenaje a la profesora Concepción Blasco Bosqued, Anejos a Cuadernos de Prehistoria y Arqueología de la Universidad Autónoma de Madrid, 2: Universidad Autónoma de Madrid, Madrid, 2016, p. 291.

<sup>5</sup> Vid. FERNANDEZ OCHOA, Carmen, ZARZALEJOS, Mar, RODRIGUEZ MARTIN, Germán, POLO LÓPEZ, José y VALENCIANO, Carmen. 2009. Op. cit. 2, pp. 291-302; FERNANDEZ OCHOA, Carmen, ZARZALEJOS, Mar y RODRÍGUEZ MARTÍN, Germán. Las vías del sector occidental de la Comunidad de Madrid. Nuevos y viejos problemas. En *Vides monumentum veterum, Madrid y su entorno en época romana*, Zona Arqueológica nº 20-I, vol. I, Madrid, 2017, p. 222-242; FERNANDEZ OCHOA, Carmen, ZARZALEJOS, Mar y RODRÍGUEZ MARTÍN, Germán. 2022. El territorio madrileño en la trama viaria hispana. En *Tempus Romae. Madrid encuentro de caminos*, Alcalá de Henares, p. 104-126.

<sup>6</sup> Informe inédito del Proyecto presentado en la DGPHCM en noviembre de 2018.

tradición de atribuir a “moros” o “romanos” restos de origen ignoto, lo que contribuye a introducir aún más confusión en este complejo estado de la cuestión.

A pesar de todos estos condicionantes, en los últimos lustros, la investigación sobre la caminería romana que se está llevando a cabo en la región pone sobre la mesa nuevas hipótesis basadas en los principios de la ingeniería viaria romana, que encuentran refrendo en los restos descubiertos como sucede en el caso de esta vía en el valle de la Fuenfría.

Aunque la ejecución de la Fase 2 se encuentra avanzada, desde 2019 gran parte del trabajo de campo ha quedado interrumpido por la pandemia. Como luego veremos, las nuevas prospecciones contempladas en esta fase, se llevaron a cabo siguiendo unos tramos predeterminados, al igual que en el primer proyecto, que nos sirvieron de punto de partida para delimitar la posible trayectoria de la vía a su paso por la cuenca media-baja del río Guadarrama y su cambio de dirección camino de *Complutum*<sup>7</sup>.

### 3. Debate en torno al trazado y las MANSIONES de la vía XXIV del Itinerario de Antonino

#### 3.1. La entrada en el territorio de Madrid por el valle de la Fuenfría

La cronología romana del tramo viario conocido como “Calzada de la Fuenfría” ha sido sustentada, sin apenas discusión. desde inicios del siglo XX, a partir de los comentarios de estudiosos clásicos de la caminería antigua como F. Fita<sup>8</sup> o A. Blázquez<sup>9</sup>, y ratificada con el estudio arqueológico realizado a inicios de los 80 por M. Mariné<sup>10</sup>. Poco después de que viera la luz este trabajo, las observaciones de L. Fernández Troyano<sup>11</sup> sembraron las primeras dudas fundadas sobre la atribución romana de este camino y dieron pie a la búsqueda de una alternativa para la identificación de un camino más antiguo, lo que

<sup>7</sup> La síntesis de nuestras propuestas hasta la fecha, pueden consultarse en FERNÁNDEZ OCHOA, Carmen, ZARZALEJOS, Mar y RODRÍGUEZ MARTÍN, Germán. 2017, op. cit. 5.

<sup>8</sup> FITA, Fidel. El miliario de Cercedilla. *Boletín de la Real Academia de la Historia*, 1911, vol.58, p.147-148.

<sup>9</sup> BLÁZQUEZ, Antonio. La vía romana del puerto de la Fuenfría, *Boletín de la Real Academia de la Historia*, 1911, vol. 58, p. 142-147.

<sup>10</sup> MARINÉ, María. Excavación en la calzada romana del Puerto de la Fuenfría (Cercedilla, Madrid). *Noticario Arqueológico Hispano*, 1988, vol. 30, p. 229-254

<sup>11</sup> FERNÁNDEZ TROYANO, Leonardo. *Los pasos históricos de la Sierra de Guadarrama*. Madrid: La Librería. Col. Ciencias, Humanidades e Ingenierías nº 35, 1990. ISBN: 978-84-98732801

condujo los pasos de J. Rivas<sup>12</sup> hacia la observación de ciertos rasgos de antigüedad en el denominado “Camino Viejo de Segovia”<sup>13</sup>. Estas argumentaciones sirvieron de acicate para la exhaustiva labor de documentación archivística llevada a cabo por J. Rodríguez Morales, que culmina en varias publicaciones donde se defiende la identificación de la vía romana con el denominado “Camino Viejo de Segovia”, al tiempo que, con pruebas documentales consistentes, se atribuía definitivamente a la época borbónica la que se había venido considerando “calzada romana de la Fuenfría”, cuestión ésta que parece fuera de dudas.

Por nuestra parte, entre enero y septiembre de 2006, desarrollamos un intenso trabajo de campo en el valle de la Fuenfría desde el Puerto hasta la zona de La Dehesas. Dentro del conjunto de caminos que transitan el Puerto de la Fuenfría entre Madrid y Segovia, hemos podido demostrar, con datos fehacientes, que la ruta romana transcurre al oriente de la calzada borbónica con características aptas para emitir hipótesis sobre su cronología romana, que se confirmó tras la realización de la limpieza del camino y varios sondeos estratigráficos con resultados positivos desde el punto de vista estructural y con hallazgos de materiales cerámicos de cronología tardorromana<sup>14</sup>. Los datos arqueológicos obtenidos en estas intervenciones nos permitieron refutar la propuesta que hace del Camino Viejo de Segovia la vía romana que franqueó el Puerto de la Fuenfría y que pensamos que pudo ser el camino medieval que reemplazó al camino romano oculto a causa de su desuso y falta de mantenimiento. La romanidad del camino oriental, se reafirmó con los nuevos sondeos practicados en torno al Centro de

---

<sup>12</sup> RIVAS, Javier. Otro tramo de calzada en la pre-Sierra madrileña. *Miliario Extravagante*, 1999, nº 71, p. 34-35; El Camino Viejo a Segovia en el Valle de la Fuenfría. *Miliario Extravagante*, 2000, nº 74, p. 35; Un viejo mapa de Cercedilla y otros datos. *Miliario Extravagante*, 2002, nº 83, p. 27-28.

<sup>13</sup> RODRÍGUEZ, Jesús y MORENO, Isaac. Elementos pluridisciplinarios para la identificación de las vías romanas. La vía del Puerto de la Fuenfría. *Cimbra*, 2002, nº 345, p. 24-33; RODRÍGUEZ, Jesús, MORENO, Isaac y RIVAS, Javier. La vía del Puerto de la Fuenfría (Desde Segovia a Galapagar). *Estudios de Prehistoria y Arqueología Madrileñas*, 2004, nº 13, p. 63-86. RODRÍGUEZ, Jesús. Intervención arqueológica en el Camino Viejo a Segovia. La identificación de la calzada del Valle de la Fuenfría. En *Actas de las III Jornadas de Patrimonio arqueológico de la Comunidad Madrid*, Madrid, 2006. Comunidad de Madrid, Consejería de Cultura y Deportes. Dirección General de Patrimonio Histórico, 2009 p. 111-119; La viabilidad invernal del Puerto de la Fuenfría. *XVI Jornadas de historia medieval de la asociación cultural Almudayna*, 2012. Universidad Complutense de Madrid; RODRÍGUEZ, Jesús y GARCÍA, Manuel. Un viaje a través de la historia por el Camino Viejo de Segovia en la Fuenfría (Cercedilla, Madrid, España). *Observatorio medioambiental*, nº 20, 2017, p. 227-257.

<sup>14</sup> FERNANDEZ OCHOA, Carmen, ZARZALEJOS, Mar, RODRIGUEZ MARTIN, Germán, POLO LÓPEZ, José y VALENCIANO, Carmen. 2009. *Op. cit.* 2, pp. 291-302; FERNANDEZ OCHOA, Carmen, ZARZALEJOS, Mar y RODRÍGUEZ MARTÍN, Germán. 2017, *op. cit.* 5.

Visitantes<sup>15</sup>. Actualmente el recorrido de la vía romana está acondicionado y señalizado desde el Centro de Visitantes en el valle de la Fuenfría hasta la cima del Puerto.

### 3.2. Cuestiones en torno a la identificación de las mansiones

La ruta XXIV del Itin. de Ant. ubica en tierras de Madrid las estaciones de *Miaccum*, *Titulcia* y *Complutum*. A excepción de esta última, indudablemente situada en Alcalá de Henares, la posición de las otras dos *mansiones* en un lugar concreto de la geografía regional ha generado una amplia discusión histórica, haciendo correr ríos de tinta, al menos, en los dos últimos siglos.

#### 3.2.1. Miaccum

Por lo que respecta a *Miaccum*, haciendo uso de argumentos toponímicos, se ha situado en el arroyo o el despoblado de Meaques, en terrenos de la madrileña Casa de Campo<sup>16</sup> y también en Las Rozas<sup>17</sup>, entre el Escorial y Galapagar<sup>18</sup>, en la estación de San Yago<sup>19</sup> o en el Beneficio (Collado Mediano)<sup>20</sup>. En los últimos años y tras su excavación y musealización, se ha insistido acerca de la identificación del yacimiento de “El Beneficio” (Collado Mediano) con la antigua *Miaccum*<sup>21</sup>, pero su configuración arquitectónica y su posición en el entramado viario parecen indicar, con mayor probabilidad, que se trataría de una *mutatio*, es decir, un establecimiento menor al servicio de la posta imperial,

<sup>15</sup> En esta zona, también se habían llevado a cabo varios cortes estratigráficos por parte de la empresa GROMA con resultados positivos, cuyos investigadores han venido realizando diversas aportaciones en relación a la vía: CABALLERO, Carlos, FERNÁNDEZ, Sonia y MARTÍN, Amparo. Vías Históricas en la vertiente norte de la Sierra del Guadarrama. Un proyecto de recuperación. *Actas del V Congreso Internacional de Caminería Hispánica*, vol. II, Valencia, 2000, p. 1373-1389; Miliarios de la vía 24 del Itinerario de Antonio en la Sierra de Guadarrama. *Larouco*, nº 3, 2002, p. 135-146.

<sup>16</sup> SAAVEDRA, Eduardo. *Discursos leídos ante la Real Academia de la Historia en la recepción pública de Don Eduardo Saavedra*. Madrid: Real Academia de la Historia, 1862, p. 98; BLÁZQUEZ, Antonio, *Op.cit.* 1911, p. 146; FUIDIO, Fidel. *Carpetania Romana*. Madrid: Editorial Reus, 1934, p. 46, entre otros.

<sup>17</sup> CEÁN BERMÚDEZ, Juan Agustín. 1832. *Sumario de las antigüedades romanas que hay en España, en especial las pertenecientes a las Bellas Artes*. Madrid, p. 108.

<sup>18</sup> ÁLVAREZ, Yasmina y PALOMERO, Santiago. 1990. Las vías de comunicación en Madrid desde época romana hasta la caída del Reino de Toledo. En Madrid del siglo IX al siglo IX. Madrid, p. 52.

<sup>19</sup> RODRÍGUEZ MORALES, Jesús. 1999. Algunos topónimos camineros y las vías romanas de la Península. En El Miliario Extravagante, nº 71: 3-4.

<sup>20</sup> ARIAS, Gonzalo. 1987. Repertorio de los caminos de la Hispania Romana. La Línea de la Concepción, Cádiz, pp. 383-384.

<sup>21</sup> JIMÉNEZ GUIJARRO, Jesús. 2006. El Beneficio: una ya vieja alternativa para Miaccum. En El Nuevo Miliario, 3, pp. 49-56.

donde se realizaría el cambio de herrajes o de montura y, desde luego, de descanso de viajeros y animales y que se situaría a menor distancia entre sí que las mansiones. Esta modesta edificación, dotada de termas, estaba conectada con la vía XXIV a través de un itinerario secundario (*diverticulus*), con origen en la zona de los Pajares de San Juan, sin que resultara necesario retroceder para volver a tomar la calzada principal, ya que podría enlazar con ella mediante un camino que discurre paralelo al Arroyo de los Linos y que desemboca a la altura del km 4 de la carretera M-619 (Alpedrete-Guadarrama)<sup>22</sup>. Hoy en día, descartadas con argumentos solventes las identificaciones citadas y a partir de la propuesta de D. Fernández-Galiano<sup>23</sup> reforzada por ulteriores hallazgos arqueológicos, se defiende la ubicación de *Miaccum* en la finca Monesterio (San Lorenzo de el Escorial)<sup>24</sup> que es un yacimiento romano de notable entidad donde se cumple, además, la distancia marcada por el itinerario hasta Segovia.

### 3.2.2. ¿Una mansio olvidada?

La vía XXIV es una calzada que, a nuestro juicio, plantea más incógnitas de las que actualmente se vienen considerando, ya que no se entiende que una ruta como esta, con un recorrido tan largo entre el paso de La Fuenfría (desde Segovia) y *Complutum*, donde la orografía, una vez salvado el puerto, es muy favorable, no se haya trazado en dirección al este, que ahorra tiempo y que permite igualmente unirse en Alcalá de Henares a las rutas XXV y XXVI, todas ellas encaminadas hacia *Caesaraugusta*. De ahí que nos cuestionemos cual pudo ser el verdadero objetivo de esta ruta a su paso por la región madrileña. La trayectoria de la ruta hace suponer que la finalidad de la vía XXIV era unir las dos mesetas (Norte: Coca-Segovia, y Sur: Toledo) y cobraría sentido en el contexto de los movimientos bélicos que requirieron la comunicación entre el área segoviana y *Toletum* a comienzos del siglo II a. C., probablemente, sobre la ruta abierta por los ejércitos cartagineses en los desplazamientos para librar la célebre batalla del Tajo del 220 a. C. El trazado en dirección a Toledo, prácticamente en línea recta y siguiendo el curso del río Guadarrama, ha gozado del beneplácito de un sector de la

---

<sup>22</sup> FERNANDEZ OCHOA, Carmen *et al.* 2017, *op.cit.* 5, pp. 233-236.

<sup>23</sup> FERNÁNDEZ GALIANO, Dimas. 1989. En torno a Titulcia. En *El Miliario Extravagante*, nº 21, p. 12.

<sup>24</sup> Investigaciones realizadas por la empresa GROMA. *Vid.* CABALLERO, Carlos. 2006, Madrid romano: nuevos puntos de vista. Madrid romano. Nuevos puntos de vista. En *El Nuevo Miliario. Boletín sobre vías romanas, historia de los caminos y otros temas de geografía histórica*, nº 3, pp. 43-44; CABALLERO, Carlos. 2015. El patrimonio arqueológico de Monesterio (San Lorenzo del Escorial). En *II Jornadas del Observatorio Ciudadano para la defensa del patrimonio de la Sierra de Guadarrama*. Madrid.

investigación<sup>25</sup> pero el problema se plantea a la hora de encajar las distancias intermansionarias que, si seguimos literalmente el Itin. de Ant. no se cumplen. Cabe pensar, como ya han hecho otros investigadores<sup>26</sup> que en el trazado expuesto por el documento itinerario pudo haber errores, ya sea producidos en el propio original o durante las distintas transcripciones o copias que se han venido realizando a lo largo del tiempo. Los “errores” más comunes pueden residir, como ya indicó E. Saavedra<sup>27</sup> en los guarismos de las distancias o en la lista de las *mansiones*. Es posible que en este caso pudiera consistir en la omisión de una *mansio*, cuya distancia desde *Miaccum* hasta el hito omitido y desde este lugar a *Titulcia* fuera de XXIV MP, cifra que, al coincidir con la que separa Segovia de *Miaccum* y de ésta a *Titulcia*, el escriba pudiera haberse saltado, tal y como el propio Saavedra propuso en su día. Creemos que aquí puede estar la clave para interpretar adecuadamente el recorrido. Es precisamente en esta posta, de nombre y lugar desconocido en dirección a *Complutum* donde se realiza el cambio de sentido que refleja la vía XXIV al intentar enlazar la mansio *Miaccum* con *Titulcia*, pero que encuentra un posible encaje en el yacimiento de Tierras de Prado o Carranque de Yuso o Carranque Viejo en el límite provincial de Madrid con Toledo, donde también confluiría la vía que procede de la zona de Ávila. Por lo tanto, a partir del importante yacimiento Tierras de Prado, una primitiva ruta seguiría en dirección sur hacia Toledo por el llamado camino de la “Calzadilla” mientras que un nuevo trazado giraba hacia el este en dirección a *Titulcia* y *Complutum* en consonancia con la nueva estrategia viaria planteada bajo dominio romano que buscaba siempre la comunicación más directa con la capital tarraconense.

---

<sup>25</sup> FERNÁNDEZ GALIANO, Dimas. 1989. *Op. cit.* 23; CABALLERO, Carlos. 2008. Nec in via nec in via procul. Vías de comunicación y áreas de control marginal en Hispania romana. En Julio Mangas y Miguel Ángel Novillo (coords.): El territorio de las ciudades romanas. Madrid: 589-686; MANGAS, Julio, AZCÁRRAGA, Sandra y MÄRTENS, Gabriela. 2017. Mantua y otras posibles cabeceras de ciudades romanas en el ámbito de la Comunidad de Madrid. En *Gerión*, vol. 35, pp. 700, fig. 5; BERMÚDEZ, Jesús. 2017. Aproximación al estudio de redes viarias en la antigüedad con la ayuda de los Sistemas de Información Geográfica: una propuesta de red viaria para las fases de ocupación romanas del territorio madrileño. En *Vides Monumenta Veterum. Madrid y su entorno en época romana*, Vol. I, Alcalá de Henares: 245-257.

<sup>26</sup> RODRÍGUEZ MORALES, Jesús. 2000. Las fuentes itinerarias antiguas, su fiabilidad y las dificultades que plantean para el estudio de la red viaria romana en la Península. I: el caso de la A24 del itinerario de Antonino. En *El Miliario Extravagante*, nº 74, pp. 14-16.

<sup>27</sup> SAAVEDRA, Eduardo. *Op. cit.*, p. 28



### 3.2.3. Titulcia

Diferente es la problemática planteada por la ubicación de *Titulcia*. Este enclave aparece recogido en el Itin. de Ant. como lugar de parada en las vías 24, 25, 26 y 29. Se han propuesto varios puntos para su ubicación, como Aranjuez<sup>28</sup>, el yacimiento Tierras del Prado, denominado también Carranque de Yuso o Carranque Viejo<sup>29</sup>, o Móstoles, como proponen grandes conocedores de la viaria romana madrileña<sup>30</sup>. En la actualidad, muchos estudiosos hacen coincidir esta estación viaria con la actual Titulcia (antigua Bayona de Tajuña), donde recientes investigaciones arqueológicas<sup>31</sup> junto con el famoso epígrafe perteneciente a un arco monumental encontrado en sus cercanías, serían argumentos a favor de la ubicación de la *mansio* de *Titulciam* en el pueblo de Titulcia, reflejando su destacado papel en el entramado viario de la región. Sobre el emplazamiento original del arco monumental es interesante la posible mención al monumento en los Anales Complutenses, que podría indicar que a mediados del siglo XVII la estructura aún estaba en pie a una cierta distancia de la población. Dice el anónimo redactor de los Anales: *“si bien algunos curiosos quieren que Carraca estuviese donde oy Vaiona, siendo lo mas cierto que esta fue Titulcia, descubrense las ruinas de esta ciudad en la misma rivera de Tajuña por una larga cordillera cuja margen besa su orilla y a buena distancia se conserva oy un arco de fabrica romana, y cercano a este sitio ay un antiguo castillo, que llaman los de la tierra casa sola. La causa porque han querido apropiar estas ruinas a la antigua Carraca es porque desde Chinchon a ellas se conserva una calzada, camino antiguo, y poco usado, a quien llaman Carcadilla”*<sup>32</sup>. En

---

<sup>28</sup>BLÁZQUEZ, Antonio y SÁNCHEZ ALBORNOZ, Claudio. 1917. *Vías romanas en el Valle del Duero y Castilla La Nueva. Memoria de los resultados obtenidos en las exploraciones y excavaciones practicadas en el año 2016*. Junta Superior de Excavaciones y Antigüedades, nº 2, Madrid, pp. 26-27; FERNÁNDEZ MIRANDA, Manuel, MANGAS, Julio, PEREIRA, Jesús y PLÁCIDO, Domingo. 1990. *Alto itinere ab Emerita Caesaraugusta. La vía romana entre Talavera de la Reina y Toledo y la implantación humana en el valle medio del río Tajo*. En *Simposio sobre la red viaria en la Hispania romana*. Tarazona 1987. Zaragoza: 155.

<sup>29</sup> FERNÁNDEZ GALIANO, Dimas. 1989. *Op. cit.*, p. 5 y ss.

<sup>30</sup> RODRÍGUEZ MORALES, Jesús y GARCÍA ROMERO, Azucena. 2003. Diez argumentos para ubicar Titulcia en Móstoles. En *Anales del Instituto de Estudios Históricos Jimenez de Gregorio*, vol. 3, pp. 51-81; RODRÍGUEZ MORALES, Jesús y CABALLERO, Carlos. 2021. *De Miacum a Titulcia: el trazado de la ruta 24 del Itinerario de Antonino en la actual provincia de Madrid*. En *Actas Reunión de Arqueología Madrileña 2019*. Madrid, pp. 71- 88.

<sup>31</sup> Las excavaciones llevadas a cabo por José Polo y Mayra Valenciano en el actual municipio de Titulcia, han sacado a la luz importantes estructuras, objetos ornamentales (pátera de Medusa), restos cerámicos, etc. que elevan la antigüedad de este yacimiento por lo menos hasta el siglo IV a.C., fecha que nos habla claramente de la importancia de este yacimiento como punto clave en las rutas antiguas previas a la dominación romana. A ello hay que sumar el reciente hallazgo por parte de estos investigadores de un tramo de la calzada romana que se dirige a *Complutum* (comunicación oral que agradecemos encarecidamente).

<sup>32</sup> ANALES COMPLUTENSES, 1652, p. 17.

su interpretación de esta referencia, A. Stylow y H. von Herberg no tienen la seguridad de que el texto se refiera al arco cuyos restos aparecieron a orillas del Jarama, dada la indicación de que se hallaba “a buena distancia” de la población, aunque tampoco ven improbable que esta observación pudiera deberse al hecho de que en aquel momento no había puente sobre el Jarama y el camino desde el vado hasta el arco pudiera parecer más alejado de lo que realmente estaba<sup>33</sup>.

El problema se plantea a la hora de armonizar las distancias entre las *mansiones* matritenses propuestas por el Itin. de Ant. en los diferentes trazados que atravesaron el territorio porque no coinciden a no ser que tracemos líneas rectas sin más desde los hitos fijos, y no tengamos en cuenta ni los accidentes geográficos, ni los intereses que en aquel momento suponía el trazado de este camino. Como se ha señalado en numerosas ocasiones, la reducción de la *mansio Titulcia*, común a las rutas 24, 25, 26 y 29, constituye el mayor interrogante al que se enfrenta la investigación sobre el viario madrileño. *Titulcia* se ha intentado situar en distintos lugares atendiendo a la información derivada de trazados mayoritariamente de origen medieval. Las rutas medievales, como es sabido, se desarrollaron en función de nuevos intereses económicos y del nacimiento de nuevos enclaves especialmente a finales del siglo XII e inicios del XIII. Obviamente, este hecho no implica descartar que ciertos tramos de estas vías, como así ocurre con cierta frecuencia, puedan coincidir con el trazado de una calzada romana pero, en ocasiones, se confía excesivamente en las fuentes medievales o modernas a la hora de atribuir la antigüedad a un trazado determinado<sup>34</sup>. Resulta tentador aprovechar el uso continuado de un camino a lo largo de los siglos pero las vías romanas responden a unos criterios de planificación muy concretos y diferentes de los trazados posteriores aunque puedan coincidir en algunos tramos, especialmente en la ligazón de núcleos antiguos que se mantuvieron activos tras la descomposición de las estructuras territoriales de época clásica.

#### 4. La escasez de miliarios

Tampoco resulta muy clarificador para el estudio de las vías madrileñas el hallazgo de miliarios, que son escasos y presentan problemas de lectura y procedencia<sup>35</sup>. De las

---

<sup>33</sup> STYLOW, Armin y VON HESBERG, Henner. 2004. Ein Kaiserbogen in Titulcia?. En *Chiron*, nº 24, p. 235.

<sup>34</sup> BARRENA OSORO, Elena. 1994. Los caminos medievales y sus precedentes romanos. En *IV Semana de Estudios Medievales*. Nájera, pp. 31-44.

<sup>35</sup> RUÍZ TRAPERO, María. 2001. *Inscripciones latinas de la Comunidad Autónoma de Madrid (siglo I-VIII)*. Madrid.

16/17 piezas halladas en tierras madrileñas, una mayoría se han perdido y se conocen solamente por referencias o copias escritas<sup>36</sup>. Hoy en día, solo se pueden referenciar los ejemplares los relacionados con el trazado norte de la vía XXIV que estamos estudiando en el tramo *Segovia-Miaccum-Titulciam* (vid. supra) y los encontrados en torno a *Complutum* pero exceptuando el hallado en el término de Arganda del Rey (...a *Compl(uto)/XVIII m-p.*), ninguno de los miliarios documentados deja constancia de las distancias entre mansiones<sup>37</sup>.

## 5. Síntesis de la propuesta general del trazado de la vía XXIV del Itinerario de Antonino en tierras de Madrid en el estado actual de la investigación

La investigación arqueológica de los últimos años permite resaltar algunos progresos importantes en el conocimiento de la vía XXIV si bien faltan aún algunas cuestiones por esclarecer. Un avance fundamental ha sido confirmar el verdadero trazado de la vía por el Puerto de la Fuenfria determinando sus características topográficas y estructurales atestiguadas a través de sondeos arqueológicos que certifican la romanidad de la ruta que hemos propuesto <sup>38</sup>. También ha sido trascendental la identificación fundamentada de la ubicación de *Miaccum* en la finca Monesterio y la de *Titulcia* en el propio núcleo poblacional actual. De igual modo se ha ofrecido una solución razonable sobre una posible *mansio* no citada por el Itin. de Ant. ubicada en la zona de Tierras de Prado o Carranque Viejo que encaja perfectamente en la idea intuida por D. Fernández-Galiano y confirmada por nuestras prospecciones ulteriores si bien hay que descartar la ubicación de la *mansio Titulcia* en este lugar como planteaba este investigador. Hoy en día, no se puede sostener el enfoque tradicional basado en las fuentes itinerarias y epigráficas en detrimento del análisis arqueológico de los trazados. En las investigaciones que venimos acometiendo en este proyecto desde hace más de una década, constatamos que la identificación de restos viarios no está siendo tarea fácil dadas las importantísimas modificaciones antrópicas experimentadas por el entorno de

---

<sup>36</sup> RODRÍGUEZ MORALES, Jesús. 2008. Buscando vías entre los papeles. Miliarios y monedas romanas de la comunidad de Madrid en fuentes documentales antiguas. *El Nuevo Miliario*, nº 7, pp. 44-53.

<sup>37</sup> LOSTAL, Joaquín. 1992. *Los miliarios de la provincia tarraconense*. Zaragoza; CABALLERO, Carlos, FERNÁNDEZ, Sonia y MARTÍN, Amparo. 2003. *Op. cit.* 15, pp. 135-146.

<sup>38</sup> FERNANDEZ OCHOA, Carmen, ZARZALEJOS, Mar, RODRIGUEZ MARTIN, Germán, POLO LÓPEZ, José y VALENCIANO, Carmen. 2009. *Op. cit.* 2, pp. 291-302; FERNANDEZ OCHOA, Carmen, ZARZALEJOS, Mar y RODRÍGUEZ MARTÍN, Germán. 2017, *op. cit.* 5.

la capital y algunos de los grandes municipios madrileños, pero es posible aún encontrar indicios materiales de las viejas calzadas, tal y como sucede en La Fuenfría, Galapagar o Titulcia.

En líneas generales, hemos diseñado el trazado de la vía XXIV a su paso por la Comunidad de Madrid pero aún persisten cuestiones sin resolver que trataremos de aclarar mediante las tareas de campo aún pendientes. En nuestro estudio hemos creado un eje de circulación dividido en tramos para una mejor comprensión de la ruta.

**Tramos I-IX: Puerto de la Fuenfría-Cercedilla-Collado Mediano.** Comprenden desde el coronamiento del Puerto -por el trazado descubierto al oriente de la vía Borbónica- y su continuación desde Las Dehesas hacia la salida de la población de Cercedilla, en las inmediaciones de la Ermita de Santa María, y el discurrir del camino hasta Casas del Montecillo, en Collado Mediano.

**Tramos X-XI: Collado Mediano-TM de Galapagar.** Incluyen el recorrido desde Casas del Montecillo hasta el Cerro de Mirasierra a través de la Cañada Real Segoviana, pasando a unos 2 km en línea recta de la *mutatio* de El Beneficio. Desde el Cerro de Mirasierra, la vía se dirige hacia la zona de Galapagar, posiblemente siguiendo la propia Cañada Real Segoviana, por lo que no atravesaría la citada población y se dirige hacia el asentamiento romano de Monesterio.

**Tramos XII-XIII: Monesterio-Cruce del río Guadarrama (Villafranca del Castillo).** Desde Monesterio, donde probablemente se hallaría *Miaccum*, continúa en dirección a Villanueva del Pardillo, desde donde se dirigía a Villafranca del Castillo discurriendo paralela al río Guadarrama.

**Tramo XIV: Cruce del río Guadarrama-término de Villaviciosa de Odón.** Tras cruzar el curso fluvial cerca del Camino de Romanillos o algo más abajo, junto al Castillo de Villafranca, el camino circula por la margen izquierda del Guadarrama hacia la zona de Cienvallejos, donde se cruza de nuevo el río.

**Tramo XV: Cienvallejos-Camino de Batres-Carranque Viejo.** En este tramo debió existir una mansio omitida en la zona de Carranque Viejo (yacimiento de Tierras de Prado) que pudo funcionar como nodo viario de los itinerarios que se dirigían a *Toletum*, *Avila* y *Titulcia*.

**Tramo XVI: Tierras del Prado (Carranque Viejo)-Titulcia.** Desde Carranque Viejo el camino se enfila hacia Torrejón de Velasco y la zona de Ciempozuelos, para tomar

dirección a Titulcia, cruzando el río Jarama a través del posible puente sobre el que se alzaría el arco monumental del que se conserva parte del epígrafe que lo coronaba<sup>39</sup>.

**Tramo XVII: Titulcia - límite del término municipal de Arganda.** Desde Titulcia, la calzada toma la Senda Galiana hacia el norte, en dirección a *Complutum*, abandonando la senda en la zona del cerro Butarrón en busca de la orilla del río Jarama.

**Tramo XVIII: Término de Arganda-Velilla-Mejorada- Complutum.** La ruta prosigue junto al río, cuyo cambio de curso plantea dos posibles itinerarios, uno por<sup>40</sup> Velilla de San Antonio y Mejorada, donde por la margen izquierda del Henares se dirigía hacia San Juan del Viso, donde se hallaba la primitiva *Complutum*. El otro, con la sistematización de la ciudad del llano, la vía cruzaría el Henares por un vado, o un puente, para seguir por el Camino del Juncal hasta *Complutum*.

Las particularidades de cada tramo se encuentran referenciadas en las descripciones y mapas que acompañan a nuestros trabajos ya publicados y se han resumido en una “Guía de la vía XXIV” de carácter divulgativo pendiente de edición. El recorrido general de la ruta XXIV se ha plasmado en una cartografía general que permite reconocer los trazados propuestos (Fig. 2).

En definitiva, creemos que el estudio de la vía XXIV del Itin. de Ant. ha avanzado de forma notable a través del proyecto aquí presentado, aunque muy probablemente muchos aspectos seguirán siendo

---

<sup>39</sup> STYLOW, Armin y VON HESBERG, Henner. Ein Kaiserbogen in Titulcia? *Chiron*, nº 34, 2004, p. 205-266.

<sup>40</sup> FERNÁNDEZ GALIANO, Dimas. 2012. *Los puentes romanos de Complutum y la fundación de la ciudad*, Cuadernos de Patrimonio Histórico y Arqueológico de Alcalá de Henares, 2. Alcalá de Henares.



Figura 2 - El trazado de la vía XXIV del Itinerario de Antonino (Fernández Ochoa, Zarzalejos y Rodríguez Martín, 2022)

I SEMINÁRIO

ROMAN  
ROADS  
IN EUROPE

CAMINHOS  
ROMANOS  
NA EUROPA

MMXXI

LA VIA NOVA  
ROMANA A  
BRACARA –  
ASTURICAM

ANTÓNIO RODRIGUÉZ COLMENERO  
*UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA*

Señoras y Señores, el tiempo del que se dispone para esta conferencia es, más bien, escaso habida cuenta de lo mucho que podríamos aportar; pero las reglas son las reglas y, si Dios lo permite, muy pronto podremos hojear extensamente cuanto acerca de la Via Nova pudiera opinarse a través de la lectura de un grueso volumen escrito en lengua gallega, con versión al castellano a manera de apéndice, a punto de salir de imprenta tras haber sufragado su maquetación el Consello da Cultura Galega y, lo que es más definitivo, su impresión por la Diputación Provincial de Ourense.

Sin embargo, el punto de partida del proyecto arranca ya de lejos, concretamente de los años iniciales ya del siglo en que vivimos. Conforme podrán recordar algunos de los presentes, fue una empresa madrileña la que nos despertó del letargo, ofreciéndonos sus servicios en las tareas de solicitud de unos cinco proyectos europeos relacionados con las vías romanas del noroeste peninsular por entidades gallegas, juntamente con diversos municipios del norte de Portugal y, de manera concreta, los de Braga, Terras de Bouro y Amares relacionados con las cuatro rutas romanas más importantes del noroeste peninsular; es decir, admitiendo la conocida estructuración, al respecto, de Saavedra, las vías XVII del Itinerario de Antonino, entre Bracara y Asturica a través de Aquae Flaviae (Chaves), por la banda sur de de la Gallaecia de entonces; la XIX, con la finalidad de comunicar entre entre sí a las tres capitales de los respectivos conventos jurídicos, es decir, Bracara con Lucus y Lucus con Asturica; la XX, matizada con la expresión *per loca maritima* y, finalmente ya, la XVIII, motejada como Via Nova entre Bracara y Asturica por el interior de la Gallaecia romana que es de la que,



sustancialmente, más vamos a tratar. Ahora bien, además de las tres primeras que suelen ser citadas, nos hemos atrevido a definir, en esta ocasión, otra que nunca había sido seriamente tenida en cuenta. Se trata de la vía XX o “Via per Loca Maritima”, por entonces no definida, aún, como era de esperar; tarea que, a grandes rasgos, hemos pretendido llevar a cabo pese a que de marítima, a mi modo de ver, tan sólo posee el insignificante tramo que media entre Caldas de Reis y Noya, en Galicia, para, a continuación, proseguir, por tierra ya, a través de Santa Comba y demás hitos hasta Brigantium (A Coruña) puesto que, no en vano ha sido motejado vulgarmente el cabo Finisterre y alrededores con la expresión “costa da morte” al pretenderse navegaciones de invierno. Y a pesar de este reparto, quedaría todavía sin ser aludida la verdadera Via Maritima de la que dan fe, entre otros argumentos, a partir de la desembocadura del Duero y hacia el norte, los faros romanos a tener en cuenta: el primero de ellos, aludido por Pomponio Mela en la desembocadura, casi, del río Ulla; el de Brigantium, conocido hoy día como Torre de Hércules, acerca del cual ha sido publicado recientemente, por la Autoridad del Puerto, un volumen mío en el que creo haber demostrado que el Faro brigantino (A Coruña) es iniciativa ya del emperador César Augusto, y no de los posteriores Vespasiano o Trajano a los que, hasta ahora, les era atribuido, entre otras razones porque habría sido erigido por una cohors, al menos, de la legio X gemina acantonada en Gallaecia tras las guerras cántabras y postreros años de vida del emperador, a la vez que habrían de serlo, a continuación y por igual, otros dos faros más, al menos, a lo largo de la costa cántabra: uno de ellos en Campa de Torres (Gijón) y el otro, todavía recientemente descubierto, en el entorno de Irún (Guipúzcoa) a los que, muy probablemente, podría añadirseles, incluso, un cuarto, muy probable, en la bahía de Santander.

Pero, dejando en paz, por ahora, la verdadera ruta marítima, procuraremos referirnos tan sólo a las cuatro vías terrestres principales que se allegaban a las capitales de los conventos jurídicos del momento en el noroeste peninsular. De todas formas, no son las vías aludidas las únicas existentes, puesto que la dispersión de miliarios por ámbitos que ellas no cruzan dan motivo para pensar en una red, en cualquier caso más ambiciosa y complementaria de la oficial atendiendo a los hallazgos de los cilindros aludidos fuera de los decursos de las rutas oficiales a las que acabamos de referirnos, o simplemente complementándolas, tratárase de vías secundarias, derivaciones de las primeras o lo que al caso viniera.

De cualquier manera, lo importante del esfuerzo radica en que ha podido ser conformada una tabula común de comunicaciones, que hemos tratado de estampar



sobre el póster, para el primero de los volúmenes elaborado, que a continuación vamos a tratar de ofrecer, pero que muchos de ustedes conocen ya.



(MAPA).

Solamente añadir que los logros obtenidos en aquella ocasión por mi y mis colaboradores, Santiago Ferrer Sierra y Rubén Álvarez Asorey, han sido recapitulados en el grueso volumen, número 1 de la serie, editado en 2004 por el Consello da Cultura Galega de la Xunta de Galicia. Algunos de los aquí presentes recordarán la presentación de aquel trabajo, en esta ciudad de Braga, por un buen estudioso de la Hispania Romana, y particularmente incluida en la serie esta ciudad, para mi gran investigador, a la vez que amigo, nada menos que el Profesor Gèza Alföldy, Catedrático de Historia Antigua de la universidad alemana de Heidelberg, con quien tuve el gusto de compartir varios veranos mi estancia en su universidad como becario del estado alemán, cuando no del ministerio de educación español, además de en asistencia a congresos y demás, que lamentablemente falleció dos o tres años después de su visita a Braga en esta ocasión. Habría de ocurrir, lamentablemente, en Atenas y debido a un infarto de

miocardio repentino en el momento en que, acompañado por sus amigos y colaboradores griegos rumbo al cercano Parthenon ya, con anterioridad elegido para escenario del homenaje que se le quería efectuar arropado, a su vez, en aquella ocasión por un nutrido acompañamiento de colegas y amigos llegados para presenciar la merecida condecoración que la ciudad helénica le ofreciera por sus estudios en torno a su polis originaria. Descanse en paz este gran investigador y fiel amigo. Volviendo al tema de esta intervención, el primer gran volumen de la serie inicialmente proyectada versó, preferentemente, sobre el estudio de los miliarios de todas las vías a las que los respectivos cilindros pétreos, entre otros criterios, habrían de detectar. Ahora bien, atendiendo al esquema global del proyecto a desarrollar, se acordó que habría de ser nuestra Via Nova Romana, y no la de idéntico nombre, como ya conocerán, que comunicaba por tierra Turquía con Egipto a través de Jordania, siendo la nuestra la primera de la serie en ser acometida. Y está siéndolo todavía..... tras un período de quince años de duración y recursos bastante limitados para la financiación de este proyecto. En resumen, que la publicación del segundo volumen se está efectuando ya, debido a lo cual esperamos, por nuestra parte, que no demore excesivamente su aparición.

Y ello dicho, pretenderé tan sólo en esta ocasión abordar algunos aspectos globales de su contenido, puesto que el tiempo del que todavía dispongo para esta intervención no es precisamente excesivo. Añadir, por otra parte, que de la edición de este segundo volumen solamente somos responsables Santiago Ferrer y el que les habla, hallándose aquél estructurado en ocho capítulos diferentes, a los que últimamente ha sido añadido otro no previsto que, más que de conclusiones, resulta ser un corto resumen de todo lo anteriormente expuesto, dado que el originario ha llegado a extenderse hasta unas cincuenta páginas.

Preguntarán ustedes el por que de esta novedad, y se la explico brevemente. Ocurrió que, a la hora de las conclusiones, creí recibir una inspiración, eso sí nada divina, relacionada con el supuesto, ahora verdadero, doble proyecto romano de urbanización del noroeste peninsular: primero el augusteo y por la periferia, si puede decirse, de la Gallaceia de entonces; y, a continuación, el de los Flavios y sucesores inmediatos, por el interior. Y ante una perspectiva de tal género, y a la vez que considerando el escaso tiempo disponible de mi parte para la presente intervención, he optado por irles mostrando tan sólo la ficha, más o menos escueta, de cada capítulo, hasta nueve, resumiendo en algunas frases el contenido de cada cual.

## CAPÍTULO I: Condicionantes étnico-territoriales a considerar a lo largo del decurso de la Via Nova

**A:** Organización del noroeste peninsular hispánico tras las guerras cántabras.

Diremos que el primer intento de organizar el territorio conquistado por las legiones romanas habría sido la creación de la Provincia Transduriana con territorios que, siete años después, habrían de abarcar las prontamente creadas regiones de Asturia y Gallaecia conforme, hace ya más de veinte años, vino a darnos a conocer el Bronce de Bembibre. No obstante, habría de ser suprimida dicha provincia con la llegada al, hasta entonces, campamento de Asturica, del emperador Augusto en persona el año -15 antes de la era. Y sería allí, seguramente, que habría sido estructurado, de nuevo, el esquema administrativo anterior, agregando a la provincia de Hispania Ulterior, cuya capital era ya Emerita Augusta, las entonces ya regiones de Asturia y Gallaecia, bien que por poco tiempo por cuanto, con anterioridad al cambio de siglo, habrían de pasar a serlo, seguidamente, de la Provincia Hispania Citerior con capital en Tarraco (Tarragona). Y, dentro de cada provincia, los respectivos conventos jurídicos, perteneciendo a cada cual los correspondientes *populi* y *civitates* que Plinio, entre otros historiadores, habría encargarse de reseñar. Ahora bien ¿cuál habría sido el intento del Emperador? Puede decirse que no otro que la organización y urbanización de los territorios conquistados que, a tenor de la creación de la red viaria del momento, resulta ser tan sólo perimetral en el caso de las tierras galaicas. Obsérvese, si no, el trazado, desde Bracara a Asturica, a través de Ad Aquas, la *Aquae Flaviae* posterior y Chaves actual, inaugurada entre los años -5-2 antes de la era, conforme vienen a confirmar varios conjuntos de miliarios a lo largo de su recorrido, entre ellos y concretamente, los del Castro de Avelães (Bragança) y San Martinho de Zebral (Boticas), tras haberse estructurado la tabla administrativa de lo conquistado y, de más a menos, la columna descendente de *provinciae/regiones/conventos jurídicos/civitates/populi, castella* etc. En fin, que lo que más se destaca en esta organización administrativa es la erección de los tres o cuatro epicentros urbanos de referencia, a la vez que otras tantas vías de gran alcance para comunicarlas entre sí. Ahora bien ¿quiénes habrían sido los iniciadores y ejecutores inmediatos de tales proyectos urbanos y viarios? Solamente cabe decir que cohortes y centurias del ejército romano de aquellos tiempos, cuyos nombres serían recogidos en inscripciones numerosas alusivas a las obras públicas de aquellos tiempos. Ahora bien, llegados al reinado de los Flavios, y especialmente al de Vespasiano, se trataría,

asimismo, de urbanizar el núcleo interior de la Gallaecia, ahora jurídicamente romana ya, resultando ser la Via Nova la gran calzada que habría de dar muerte al aislamiento del interior de la Gallaecia de entonces. Y hasta aquí el por que de esta segunda red viaria.

**B.** Ahora bien, existe, asimismo una segunda parte en este capítulo relacionada con los condicionantes físicos, recursos materiales, además de asentamientos de grupos humanos moradores en el territorio de paso, en este caso concreto de los Bracari mismos, además de los Seurbi, Quarquenni, Limici, Interamnici, Equaesii, Tiburi, Gigurri, Bergidenses, Susarri y, finalmente, Amaci, esta última civitas atribuible ya al ámbito asturicense

**CAPÍTULO II:** La Via Nova Romana en su encuentro con la red acuífera del territorio a recorrer entre Bracara y Asturica: puentes, viaductos, Vados, así como artilugios varios a la hora de intentar trasponer los cauces fluviales respectivos de cada lugar

Resultaría imposible dedicarle ahora el tiempo que no poseemos. Tan sólo manifestar que a lo largo de la Via Nova se conservan todavía, más o menos afectados por el tiempo, hasta diez puentes romanos: cuatro en Portela d' Homen más los de Portaxe y Ganceiros en tierras de Lovios, y van seis; además de los de Ponte Pedriña, en A Limia, Navea, Bibei y A Cigarrosa en los valles de Trives y Valdeorras; en total 10, que no es ya poco, aunque pudieran ser más si añadiésemos otros cercanos a los ya aludidos, resultando ser por ahora la Via Nova, que sepamos, la campeona en cuanto posesión de puentes romanos de toda la península.

**CAPÍTULO III:** La Via Nova a Bracara-Asturica en cuanto difusora del urbanismo romano versus ruralismo habitacional indígena: Capita Viae, Mansiones, Mutationes, Tabernae y demás instalaciones erigidas a la vera del decurso de la calzada romana

**CAPÍTULO IV.** La Via Nova Romana en cuanto a derivados: Caja de la Vía en sus plurales versiones y dimensiones: agger, plataformas, calzadas, túneles/trinchera, además de los sistemas de drenaje del conjunto de las opciones abordadas para explicar estos y otros muchos detalles.

**CAPÍTULO V.** Amojonamiento y señalización de la Via Nova: Los Miliarios. Nada menos que 311 en total, resultando ser, creemos, el más elevado de señales por milla de esta naturaleza conservados dentro del imperio romano.



**CAPÍTULO VI:** Toponimia de la Via Nova romana alusiva a aspectos plurales de su recorrido y funciones.

Mucho que decir acerca de este apartado tan rico en contenido hasta la data olvidado en casi todos los estudios relacionados con la Via Nova.

**CAPÍTULO VII:** Condicionantes a tener en cuenta en una mejor interpretación del trazado de la Via Nova en determinados tramos de su recorrido: valor diferente de millas, recuperación de trazados, utilización de topónimos viarios y puesta en orden de las vías romanas que, desde distintos puntos, confluyen en El Bierzo.

**CAPÍTULO VIII:** Redefinición del trazado de la Via Nova romana atendiendo a los contenidos confluyentes de los siete capítulos que anteceden a la síntesis que ahora se trata de ofrecer. Y...

**CAPÍTULO IX y conclusiones:** Apreciaciones finales novedosas, susceptibles de ser consideradas conclusiones para el lector.

Y con la finalidad de ilustrar la exposición histórica: mapas, textos e iconos acompañando la versión literal a lo largo de todo su recorrido.

Y esperamos que este volumen, más o menos correcto, concreto y completo sea de apreciación para todos los interesados en estas cosas.

I SEMINÁRIO

ROMAN  
ROADS  
IN EUROPE

MMXXI

DE *BRACARA*, RUMO  
A SUDESTE:  
CONSIDERAÇÕES  
SOBRE O TRAJETO  
PARA O DOURO, POR  
*TONGOBRIGA*



ARMANDO REDENTOR  
UNIVERSIDADE DE COIMBRA

**PALAVRAS-CHAVE:** Viação romana; Ligação *Bracara Augusta-Augusta Emerita*;  
Investigação arqueológica e epigráfica

## INTRODUÇÃO<sup>1</sup>

A relevância dos eixos de comunicação viária na conexão do império romano é um dos aspetos salientes da Antiguidade pelo seu papel estratégico, ligando em rede não só os principais núcleos urbanos, mas também os secundários e o mundo rural.

O seu papel na articulação e desencravamento territorial é um tópico cada vez mais realçado pela investigação, como têm patenteado as abordagens sobre o Noroeste peninsular.

No que ao quadrante noroeste da península concerne, a rede viária teve, desde a primeira hora, um papel fundamental em termos militares e, logo de seguida, na articulação administrativa que pressupôs a integração dos territórios conquistados.

Torna-se fundamental na reestruturação das paisagens e do povoamento, ao mesmo tempo que é imprescindível à exploração económica do território, permitindo a circulação de bens e das pessoas, a par da informação e das ideias. A abertura de novas vias ou a reestruturação de vias e itinerários existentes é, deste ponto de vista, sintomático.

Ramificando os eixos viários principais, havia todo um conjunto de vias secundárias (*viae uicinales*), também públicas, que, essencialmente, estabeleciam a ligação com centros secundários (*uici* e *pagi*, por vezes capitais de *ciuitates*) não articulados com os eixos principais, para além de um sem-fim de caminhos privados, comuns (*viae communes*) ou particulares (*viae priuatae*), que constituíam os acessos a domínios rurais e campos.

---

<sup>1</sup> Trabalho enquadrado no projeto *Aut oppressi serviunt aut recepti beneficio se obligatos putant II: las formas "no coercitivas" de transformación indígena* (s. IV aC- s. I dC) PID2020-117370GB-I00.



## UM NÓ ESTRATÉGICO E RODOVIÁRIO

*Bracara Augusta* (Braga) foi, desde a sua fundação, um destacado centro viário, mantendo essa notabilidade longo do período imperial.

Se, por um lado, a cidade tem um posicionamento territorial na encruzilhada de eixos naturais de penetração, quer no sentido sul-norte, quer este-oeste, por outro, a sua posição simultaneamente occídua e meridional no extremo da *citerior* aproxima-a do oceano e do território provincial lusitano, com vantagem na conexão com os seus principais centros urbanos, desde logo os que concentram importância administrativa e comercial.

Desta cidade – de fundação augustana, ocorrida por volta de 15-13 a. C. – irradiava um conjunto viário importante (fig. 1) que permitia a ligação aos principais centros urbanos do Noroeste e da Lusitânia. Maioritariamente essas estradas constam da fonte itinerária antiga que comumente se designa de Itinerário de Antonino (*Itinerarium prouinciarum Antonini Augusti*): um roteiro da época imperial, possivelmente do séc. III e conhecido por versão do séc. IV, que inclui a relação das principais vias e indicação das paragens que se percorriam, bem como a distância entre elas. Assim, conectavam *Bracara* as vias XVI, XVII, XVIII, XIX e XX elencadas nesta fonte clássica.



Figura 1 - Fig. 1 Viação no Ocidente do *conuentus Bracarum* / A. Redentor

A primeira estabelecia a ligação entre *Bracara Augusta* e o litoral ocidental lusitano, nomeadamente até *Olisipo*. O troço conventual liga a *Cale*, situada na margem setentrional do Douro, não longe da sua foz, numa distância total de XXXV milhas.

A segunda relaciona-se com a porta oriental de *Bracara Augusta*, cujo traçado percorre o interior conventual, com passagem por *Aquae Flaviae*, e faz ligação a *Asturica Augusta*, através do setor meridional do *conuentus* ásture.

A chamada Via Nova, assim designada por a sua construção, contrariamente à das restantes, ser mais tardia, designadamente flaviana, é a terceira, que igualmente estabelece a ligação com *Asturica*, mas com uma orientação mais direta. Tendo relação com a porta nordeste da cidade, orienta-se em direção às serranias do Gerês e à Baixa Limia, atravessando os territórios norte-orientais do *conuentus Bracarum*, para atingir a capital ásture atravessando a região do Bierzo.

Uma terceira ligação a *Asturica Augusta*, que também interligava *Lucus Augusti*, era realizada pelo trajeto seguinte. Relaciona-se, na cidade, com a saída setentrional.

A quinta é mais propriamente um itinerário, que poria em relação *Bracara Augusta*, *Bergidum* e *Asturica Augusta*, também designada *per loca maritima*, cujo traçado é controverso. Há propostas que o autonomizam desde a capital brácara e outras que consideram que, parcialmente, segue troços de outras estradas. Não obstante, tem-se valorizado a possibilidade de um traçado independente logo desde *Bracara Augusta*, a partir da sua zona oeste, acompanhando sensivelmente o curso do rio Cávado na direção litoral, podendo, assim, servir um dos possíveis portos fluviais ligados ao abastecimento da cidade associado a este rio.

Porém, nem do Itinerário de Antonino, nem da Cosmografia do Anónimo de Ravena (*Rauennatis Anonymi Cosmographia*), outra fonte itinerária mais tardia, composta no século VII com base em registos anteriores, consta o eixo viário que, rumo a sudeste, liga a cidade ao vale do Douro e às terras lusitanas mais interiores, permitindo a conexão com *Augusta Emerita*.

## A VIA DE LIGAÇÃO A AUGUSTA EMERITA

A referida ligação à capital lusitana é um itinerário, não uma estrada homogénea, do qual se pode identificar um eixo principal e diversos *diuerticula* designadamente em território meridional ao Douro (fig. 1).

Mas a existência desta estrada conectada com *Bracara* está fora de questão, em face das evidências decorrentes dos registos arqueológico, arquitetónico e epigráfico.

A sua inserção na malha urbana de *Bracara Augusta* far-se-ia no sector sudeste, concretamente na parte norte da Quinta do Fujacal, embora não tenha sido localizada com segurança a porta que a servia.

Depois, o traçado da estrada orienta-se para sudeste, passando junto ao monte da Falperra e entrando, a seguir, na bacia do Ave, tendo passagem segura em São Martinho de Sande – onde se

registra um miliário de Trajano (cf. quadro 1) – e nas Caldas das Taipas, estância termal e plausível *uicus*, onde se encontra a monumental inscrição conhecida como Ara de Trajano (antigamente Ara de Nerva).

Daqui a estrada alcançava Caldas de Vizela, decerto outro destacado aglomerado secundário, igualmente com importância termal, e possível *mansio*.

A partir desta localidade e até ao vale do Douro, tem-se considerado a existência de percursos alternativos, nomeadamente dois até Sobretâmega (lugar de Rua): um por Felgueiras, outro por Lousada, fazendo-se a travessia do rio no local de implantação da ponte (medieval) de Canaveses. Por Tuías, um trajeto único ligava a *Tongobriga* (Freixo, Marco de Canaveses).

A sul de Meinedo, do traçado mais ocidental derivava um grande eixo secundário que, servindo o arqueossítio penafidense de Monte Mozinho, conduzia diretamente à travessia do Douro junto à Cividade de Eja.

Entre *Tongobriga* e o Douro têm-se igualmente considerado várias possibilidades de trajeto e travessia. Com documentação de miliários, há um traçado que se desenvolve para o setor nascente do território desta *ciuitas*, estabelecendo ligação ao Porto Manso e a Aregos, locais onde era possível fazer-se a travessia para as terras lusitanas.

Todavia, o percurso, mais direto ao Douro, é o que desce de *Tongobriga* com direção a Várzea do Douro, plausivelmente com um *diuerticulum* por Avedas, servindo-lhe, para a travessia fluvial, o porto de Bitetos.

Os miliários associados ao primeiro trajeto – Tuías, Freixo, Soalhães e Carreirinha – são todos tardios, dos séculos III e IV (cf. quadro 1).

**Quadro 1 - Miliários associados à via *Bracara-Douro* por *Tongobriga***

localização do achado	bibliografia	cronologia
<b>Sande (S. Martinho), Guimarães</b>	CIL II 6214; MoIVNH 559	Trajano, 102-105
<b>Tuías, Marco de Canaveses</b>	MoIVNH 559	Valentiniano e Valente
<b>Freixo, Marco de Canaveses</b>	CIL II 6210; ; MoIVNH 560	Séc. IV (?)
<b>Soalhães, Marco de Canaveses</b>	HAE 469; MoIVNH 561	Dinastia constantiniana (Constantino II?)
<b>[Carreirinha] Grilo, Baião</b>	HAE 468; MoIVNH 562	Galieno, 256

Para além destes miliários há, com posicionamento mais próximo de *Bracara*, o referido miliário trajânico de Sande, sendo também a este período que parecem ser reportáveis os vestígios romanos da ponte sobre o Tâmega em Canaveses. Estes dados têm sido usados para datar este eixo viário de inícios do século II, como se tem sustentado na investigação mais recente, apontando-lhe cronologia dos imperialatos de Trajano e Adriano.

Não obstante, pela importância estratégica, decorrente da capacidade de ligação à capital da Lusitânia, este itinerário, até pela sua natureza compósita, dificilmente se compreende tão tardio. Sobretudo quando as alternativas reais de ligação com *Augusta Emerita* se revelam mais longas e menos diretas, embora a sua estruturação definitiva se reforce com a intervenção de princípios do século II – uma cronologia que será, assim, coerente com intervenção mais meridional, e num contexto provincial distinto, materializada na construção da conhecida ponte de Alcântara, para travessia do Tejo.

## OUTROS DADOS DE NATUREZA EPIGRÁFICA

Importa, igualmente, chamar a atenção para dois interessantes documentos epigráficos cuja relação com este eixo viário não deve ser desestimada, permitindo inclusive enfocar a sua profundidade cronológica.

Um deles é uma peça incompleta aparecida no mosteiro de Alpendurada (Marco de Canaveses) nos anos 80. Na realidade, um bloco arquitetónico que foi reaproveitado (fig. 2) como sarcófago em tempos medievais, que vem sendo interpretado como pertencente a um dintel, acarretando diversas sugestões para o seu emprego, mas parece pouco provável a sua ligação a um templo como inicialmente se propôs, ou dedicado a uma divindade ou ao imperador Augusto, até porque, com respeito à última proposta, não será anterior a Calígula.



Figura 2 - Inscrição de Alpendorada (Marco de Canaveses) / A. Redentor.

O estado fragmentário do texto que se conserva<sup>2</sup> permite identificar com clareza alguns termos, nomeadamente o coletivo *Bracari* antecedido de *sacrum* e elementos de uma titulação imperial, designadamente as referências ao poder tribunicio (*potestate*) e ao pontificado máximo (*pontifici*).

A investigação tem apontado a possibilidade de a inscrição se encontrar deslocada do seu enquadramento original, com sugestão de origem noutra local. Uma possibilidade que se tem admitido é a de que, dada a proximidade à Várzea do Douro, onde se terá localizado importante *uicus* e existiu um porto fluvial, corresponda ao termo desta localidade o seu contexto original: um dos pontos de entrada no território conventual brácaro a partir do Douro, como se referiu.

Nesta sequência, afigura-se-nos lógica a proposição de a peça poder ter integrado um altar ou um friso de arco honorífico, embora as suas proporções – 7 pés de comprimento máximo, considerando as medidas conservadas ([40]x[200]x64 cm) – pareçam mais consentâneas com a segunda hipótese. Assim, a possibilidade de ter existido, nas proximidades da margem norte do rio, um arco associado à via é passível de cogitação. Aliás, este tipo de monumentos surge frequentemente ligado à materialização de confins entre dois territórios, como ilustrarão os casos hispânicos dos arcos da serra de Chimorra, de Matorell e de Cabanes, bem como o conhecido por *Ianus Augustus*.

O termo *sacrum*, que confere conotação religiosa à dedicatória política, tem comprovação noutras inscrições dedicadas aos imperadores. Esta utilização parece mais na moda no início do império, particularmente com Augusto e Tibério, mas tem outros exemplos com os Úlpio-Élios (com Trajano ou Marco Aurélio, por exemplo).

O carácter político-religioso da mensagem tornar-se evidente e inteligível num contexto de busca de unidade territorial e de exaltação do poder imperial. Os dedicantes registados são os *Bracari*: que não devemos entender enquanto *populus*, que Plínio-o-Velho menciona como estando separado dos Túrdules pelo Douro<sup>3</sup>. Entendemos, com outros investigadores, que o termo possa corresponder antes a um coletivo que englobaria todos os *populi* do *conuentus* e, de facto, assim melhor se interpretará considerando que o qualificativo *Bracarus* surge na nomenclatura oficial do *conuentus* a par do determinativo de *Bracares*.

A atribuição da inscrição de Alpendurada a um imperador específico implicará sempre, em função da informação relativa ao poder tribunicio, uma datação em fase embrionária das suas funções governativas, não podendo ser por isso anterior a Calígula, considerando que tanto Augusto, como Tibério revestiram o poder tribunicio com anterioridade ao seu governo.

É possível pensar numa reconstituição do texto como consagração a Cláudio, mas, quer do ponto de vista epigráfico, quer do histórico, será preferível a atribuição a Calígula, em função da sua titulação para o ano de 37 ou primeiros meses de 38, uma vez que este recebe o segundo poder tribunicio a 18 de Março. O facto de o início do seu governo ter significado uma verdadeira renovação, após a perturbação que atingiu a reta final do imperialato de Tibério, suscita grande entusiasmo, como bem

<sup>2</sup> HEp 1, 688; CECBpo 156.

<sup>3</sup> Plin., NH, 4, 112.

ilustra o juramento de *Aritium* (Alvega<sup>4</sup>), realizado espontaneamente menos de três meses após a morte de Tibério, como tem sido posto em evidência pela investigação. Segundo Suetónio, em *De uita Caesarum*<sup>5</sup>, granjeava grande apreço no momento da sua ascensão por ser príncipe desejado entre grande parte dos provinciais e dos soldados, e entre o povo de Roma, em parte devido à popularidade que teve seu pai, Germânico.

Como paralelo para a restituição da inscrição de Alpendurada, podemos invocar, por exemplo, textos de bases de estátua oferecidas a Calígula, exatamente em 37, pelas 4 *ciuitates* dos *Alpes Poeninae* (*ciuitates IIII uallis Poeninae*), documentadas nas localidades suíças de Saint-Maurice-la-Valais<sup>6</sup> e Saint-Triphon<sup>7</sup>, em que o elenco genealógico surge reduzido à filiação, ainda que este texto marcuese se individualize pela utilização da forma *sacrum*, bem patenteada em textos dos seus antecessores.

O texto restituído poderá ser o seguinte:

[C(aio) CAESARI AVGVSTO GERMANICI CAES(aris) F(ilio)]

[GERMANICO IMPERATORI]

[TRIBVNICIA POT]ESTATE PONTIFIC[I]

[MAXIMO CO(n)S(uli) SA]CRM BRACARI

70

---

Consagrado a Gaio César Augusto Germânico, filho de Germânico César, aclamado pelas tropas, com o poder tribunício, pontífice máximo. Os Brácaros.

No Noroeste, apenas se documentam dois miliários de Calígula, ambos ligados à via XIX<sup>8</sup> e datados de 40: num deles expressa-se a ascendência até à terceira geração, colocada após o cognome *Germanicus*, e noutro aparece apenas uma vinculação genealógica a Augusto, o que indicia alguma volatilidade de formulários

Assim, também não seria de enjeitar que, em lugar da filiação, se utilizasse a referência a Augusto: DIVI AVGV PRONEPOTI (bisneto do divino Augusto).

Deste modo, poderia perspetivar-se a construção do troço viário que ligava o Douro e o possível *uicus* de Várzea do Douro a *Tongobriga* em época júlio-claudiana, bem como admitir a importância deste traçado antes das intervenções de reestruturação viária dos inícios do século II.

---

<sup>4</sup> CIL II 172; IRCP 647.

<sup>5</sup> Suet., Calig., 13.

<sup>6</sup> AE 1897, 2.

<sup>7</sup> AE 1985, 659.

<sup>8</sup> MolVNH 208 e 211.



Figura 3 - Inscrição comemorativa de Caldas das Taipas (Guimarães) / M. Santos.

Um outro documento epigráfico correlacionável com esta problemática viária corresponde à já referida inscrição rupestre comemorativa das Caldas das Taipas (Guimarães), comumente apelidada de ara de Trajano<sup>9</sup> (fig. 3).

O texto original, que ocupa uma face de um grande afloramento granítico (410/419/447 cm), corresponde à titulação imperial de Trajano, referente ao ano 103, redigida em nominativo, texto muito próximo de alguns miliários (como um miliário de Villarreal, Castellón<sup>10</sup>), não podendo enquadrar-se dentro dos textos ligados ao culto imperial. Apresenta umas adições oitocentistas, uma comemorativa da renovação dos banhos termais da localidade, outra com uma tradução da inscrição original latina, que é a seguinte:

IMP(erator)·CAES(ar)·NERVA

TRAIANVS[·]AVG(ustus)[·]GER(manicus)[·]DAC(icus)

PO'NT'(ifex)[·]MAX(imus)[·]TRIB(unicia)[·]POT(estate)[·]VII

IMP(erator)[·]IIII[·]CO(n)S(ul)[·]V[·]P(ater)·P(atriciae)

Imperador César Nerva Trajano Augusto, Germânico, Dácico, pontífice máximo, no sétimo poder tribunicio, aclamado pelas tropas por quatro vezes, cônsul pela quinta vez, pai da Pátria.

<sup>9</sup> CIL II 4796 = 5560; CECBpo 172.

<sup>10</sup> CIL II 4797.



Este monumento rupestre poderá ser enquadrável no plano das intervenções realizadas, sob Trajano, no contexto de valorização desta estrada e que também podem percecionar-se pelo miliário de Sande, que já se referiu.

A sugestão oitocentista de o monumento ter a sua razão de ser ligada ao estabelecimento termal é pouco atrativa – sendo, na realidade proporcional ao que se conhece dos vestígios da estrutura deste –, considerando-se mais razoável que comemorasse a realização de uma grande obra pública viária tendo a estrada passagem no aglomerado.

Um possível paralelo, ainda que geograficamente distante, poderá ser o monumento rupestre conhecido como *Tabula Traiana*<sup>11</sup>, datado de 100, e localizado perto de Kladovo, na Sérvia. Numa parede rochosa junto ao Danúbio, comemora-se uma obra viária com consideráveis trabalhos de engenharia que requereram a remoção de terreno montanhoso (*montibus excisis*) e o uso de escoramentos (*anconibus sublati*) – mas neste caso expressamente se alude aos trabalhos realizados, decerto tecnicamente mais exigentes.

No setor entre *Bracara* e o Douro, procurou-se, plausivelmente, buscar um melhor traçado para ligação à Lusitânia, incluindo certamente melhores facilidades na travessia do Tâmega e do Douro, ao mesmo tempo que secundariamente se beneficia a articulação do território cívico de *Tongobriga*, numa altura em que esta *caput ciuitatis* se renova urbanisticamente.

Dando crédito a esta interpretação, será lícito avançar que o investimento terá sido misto, pois se a inscrição comemorativa das Caldas das Taipas nos incita a pensar que o imperador terá suportado os trabalhos, a utilização do dativo na inscrição miliária indicia que as populações locais terão igualmente dado o seu contributo em estreita colaboração com a administração provincial, quiçá, por exemplo, ao nível da balizagem.

---

<sup>11</sup> CIL III 1699 = 8627.



Figura 4 - Itinerário *Augusta Emerita-Bracara Augusta* e outras estradas da Lusitânia / Vasco Mantas

A sul do Douro, o eixo principal do itinerário de ligação a *Augusta Emerita* vence o maciço montanhoso da Estrela pelo lado oriental (fig. 4), sendo a confirmação do seu valor estratégico em termos políticos e económicos, mais do que militares, patenteada pela intervenção trajânica bem representada na construção da ponte de Alcântara e na intervenção de um conjunto de *municipa* territorialmente dispostos, a partir da *ciuitas Igaeditanorum*, rumo ao Douro, conforme informa a inscrição desta obra de arte que enumera as cidades contribuintes para a construção<sup>12</sup>, não estando de parte que possa ter existido uma segunda inscrição com enumeração de outras ou com a indicação de quem interveio na construção.

## NOTA FINAL

Esta intervenção pontística, tornada importante pela renovação de estatuto político que a atribuição do *ius Latii* à Hispânia no imperialato de Vespasiano terá significado para muitas das *ciuitates* peregrinas do Norte lusitano, apenas vem confirmar que a ligação ao Douro terá sido de estratégica importância desde os primeiros tempos da integração territorial.

A documentação epigráfica de além e de aquém Douro conectada, ou conectável, com este itinerário aponta para a importância da reestruturação viária que se terá realizado nos inícios da segunda centúria, dando maior consistência às ligações que, desde os alvares do império, se mostraram fulcrais no aprofundamento da integração territorial.

## BIBLIOGRAFIA (FONTES LITERÁRIAS E EPIGRÁFICAS)

*Année Épigraphique*, L'. Paris: CNRS; Université de Paris I. (= AE).

CUNTZ, O., ed. (1990) – *Itineraria Antonini Augusti et Burdigalense*. Stuttgart: G. B. Teubner (Itineraria Romana; 1).

ENCARNAÇÃO, J. d' (1984) – *Inscrições romanas do conuentus Pacencis: subsídios para o estudo da romanização*. Coimbra: [Universidade], Faculdade de Letras, Instituto de Arqueologia (= IRCP).

*Hispania Antiqua Epigraphica: suplemento anual de Archivo Español de Arqueología*. Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas (= HAE).

*Hispania Epigraphica*. Madrid: Archivo Epigráfico de Hispania, Universidad Complutense (= HEp).

HÜBNER, E. (1869) – *Inscriptiones Hispaniae Latinae*. Berolini: Gergium Reimerum (*Corpus Inscriptionum Latinarum*; 2) (= CIL II).

---

<sup>12</sup> CIL II 760.

HÜBNER, E. (1892) – *Inscriptiones Hispaniae Latinae: Supplementum*. Berolini: Gergium Reimerum (*Corpus Inscriptionum Latinarum*; 2) (= CIL II).

MOMMSEN, Th. (1873) - *Inscriptiones Asiae, provinciarum Europae Graecarum, Illyrici Latinae*. Berolini: Gergium Reimerum (*Corpus Inscriptionum Latinarum*; 3) (= CIL III).

RACKHAM, H., transl. (1942) – *Pliny. Natural History, Volume II: Books 3-7*. Cambridge, MA: Harvard University Press (Loeb Classical Library 352).

RENTOR; A (2017) – *A cultura epigráfica no conuentus Bracaraugustanus (pars occidentalis): percursos pela sociedade brácara da época romana*. Coimbra: Imprensa da Universidade de Coimbra (= CECPo).

RODRÍGUEZ COLMENERO, A.; FERRER SIERRA, S.; ÁLVAREZ ASOREY, R. D. (2004) – *Miliarios e outras inscricións viarias romanas do Noroeste hispánico: conventos bracarense, lucense y asturicense*. Santiago de Compostela: Consello da Cultura Galega, Sección de Patrimonio Histórico (Gran Formato. Callaeciae et Asturiae Itinera Romana) (= MoIVNH).

ROLFE, J. C., transl. (1914) – *Suetonius. Lives of the Caesars, Volume I: Julius. Augustus. Tiberius. Gaius. Caligula*. Cambridge, MA: Harvard University Press (Loeb Classical Library 31).

SCHNETZ, J., ed. (1990) – *Ravennatis Anonymi Cosmographia et Guidonis Geographica*. Stuttgart: G. B. Teubner (Itineraria Romana; 2).

I SEMINÁRIO

ROMAN  
ROADS  
IN EUROPE

CAMINOS  
ROMANOS  
EN EUROPA

MMXXI

LAS VÍAS ROMANAS  
Y SU INTERACCIÓN  
CON LA CIUDAD:  
UNA PROPUESTA DE  
INVESTIGACIÓN Y  
DIFUSIÓN.

MARIA DOLORES DOPICO CAÍNZOS

UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA / MUSEO UNIVERSITARIO DOMUS DEL MITREO

**PALABRAS CLAVE:** *Lucus Augusti*; *Via XIX*; divulgación del patrimonio

Como nos muestra el programa de este Seminario, la intención de los organizadores ha sido la de mostrar las *vías* romanas de Europa en toda su complejidad, a través de ponencias que nos ofrecen una visión multidisciplinar que abarca desde la investigación, el análisis de su papel en la identidad europea, las formas de promoción cultural y de divulgación hasta los distintos modos de protección. Mi propuesta incide también en varios de estos aspectos, ya que pretendo mostrar la necesidad de vincular la investigación con la divulgación y promoción de las *vías*, algo que, por otra parte, sólo se puede realizar con el trabajo conjunto de las diferentes instituciones implicadas. Lo haré a través de un ejemplo muy concreto, el de la *via XIX* en las inmediaciones de la ciudad de *Lucus Augusti*, la actual Lugo. Soy consciente de que es una propuesta limitada, que se aleja de las habituales, pues generalmente abarcan mayores dimensiones – una *via* entera o gran parte de su recorrido- pero que no están exentas de problemas. Quiero recordar brevemente que la investigación y la subsiguiente divulgación de las *vías* romanas nunca ha sido una tarea fácil. La escasez de fuentes disponibles, su compleja interpretación, los objetivos específicos de la investigación...todo ello ha dificultado la difusión, a la población en general, de un elemento histórico de primera magnitud. Quiero recordar que, en el caso de Galicia, la aproximación al estudio de las antiguas *vías* en el noroeste hispano ha sido, como es habitual, esencialmente arqueológica. Por arqueológica no entiendo aquí la realización de prospecciones o excavaciones en la proximidad de las mismas, que, en nuestro caso son prácticamente inexistentes, sino los intentos de reconstrucción de su trazado con esta metodología, tarea extremadamente difícil teniendo en cuenta la limitación de las fuentes. Hace ya 40 años, uno

de los mayores especialistas gallegos en su estudio, el Dr. Caamaño<sup>1</sup>, en su trabajo publicado en *Brigantium* se quejaba de las fuentes escritas disponibles, escasas, difíciles de interpretar y poco fiables. El *Itinerarium provinciarum Antonini Augusti*, que recopila de forma escueta las *mansiones* y *civitates* y sus distancias en millas, es la obra recurrente a la hora de intentar marcar el trazado de cada *via*, pero presenta numerosísimos problemas. En primer lugar porque mezcla datos de casi un siglo, desde la época de los Severos –probablemente fue recopilado en época de S. Severo o Caracalla- hasta los inicios del Bajo Imperio. Lo hace, además, de una forma desordenada y confusa, pues repite recorridos, corta algunas rutas, lo que ha llevado ya desde los tempranos trabajos de Kubitshek de 1902 a considerarlo una copia de un mapa y no una obra original de una persona con conocimientos como podría ser un geógrafo<sup>2</sup>. En suma, en palabras de Van Berchem<sup>3</sup>:

“Más que la compilación laboriosa de un particular, el documento se nos aparece como una recopilación de itinerarios, diversos por su fecha y por su importancia pero dictados todos ellos por los acontecimientos. No es cuestión de buscar en el plan de la obra una lógica que la historia no contiene.”

Y así tenemos un documento valioso pero sujeto a interpretaciones poco seguras. Lo mismo podemos decir en el caso del *Ravennatis Anonymi Cosmographia*, un documento de la Antigüedad Tardía que fue recopilado en el s. IX, que no es propiamente un itinerario sino una compilación de ciudades/*mansiones*, algunas no citadas en el *Itinerario*. En el caso de la *via XIX* cita tan solo parte de ellas y en orden inverso<sup>4</sup>. Por último, disponemos del conocido como *Itinerario de barro* o *Tablas de barro de Astorga* que fueron objeto de un prolongadísimo debate sobre su autenticidad, propiciado, en gran medida, por su origen desconocido (pertenecían a una colección privada y no se ha podido establecer en dónde fueron halladas), el tipo de material y la información, ya que incluye tramos no mencionados en el *Itinerario de Antonino* o datos no coincidentes. Los análisis realizados por Fernández Ochoa y Morillo<sup>5</sup> permitieron certificar su autenticidad, de manera que, gracias a ellas, hemos obtenido datos valiosos en torno a cuatro vías del norte.

Es cierto que las escritas no son las únicas fuentes disponibles. Un elemento excepcionalmente numeroso en el noroeste, en relación a otras áreas del imperio, es la epigrafía, los miliarios, que fueron objeto de una recopilación sistemática en el año 2004 realizada por Rodríguez Colmenero<sup>6</sup>. A diferencia de otras áreas del imperio, el número que se ha conservado en el noroeste es muy

---

<sup>1</sup> CAAMAÑO GESTO, José Manuel. Fuentes escritas clásicas para el estudio de las vías romanas en Galicia, *Brigantium* I, 1980, p. 93-105.

<sup>2</sup> CAAMAÑO GESTO, José Manuel. Fuentes escritas clásicas para el estudio de las vías romanas en Galicia, *Brigantium* I, 1980, p. 95.

<sup>3</sup> VAN BERCHEM, D. La annona militar en el imperio romano en el s. III. *Anexos del Miliario Extravagante* 4, 2002. p. 3-40 (trad. de L'Annone Militaire dans l'Empire romain au IIIe siècle, *Memoires de la société national des Antiquaires de France*, 88 serie, 10, 1937, p. 117-202).

<sup>4</sup> 1-Salaniana; 2-Aquis Ocerensis; 3-Aquis Cercensis; 4-Gemina; 5- Salientibus; 6-Presidium; 7-Nemetobrica; 8-Foro Gigurnion; 9- Ginistaria; 10-Bergidon; 11-Amnion.

<sup>5</sup> FERNÁNDEZ OCHOA, Carmen, MORILLO CERDÁN, Angel, GIL SENDINO, Fernando. El Itinerario de Barro. Cuestiones de autenticidad y lectura. *Zephyrus* 70. 2012, p. 151-179.

<sup>6</sup> RODRÍGUEZ COLMENERO, Antonio. FERRER SIERRA, Santiago. ÁLVAREZ ASOREY, Rubén. Miliarios e outras inscricións viarias romanas do noroeste hispánico. Santiago: Consello da Cultura Galega. 2004.

elevado, más de 600, destacando especialmente la *via XVIII* del *Itinerario de Antonino (Bracara-Asturica)* que constituyen, prácticamente, la mitad del total, seguida, ya con un menor volumen, por las vías XIX y la XVI, en tanto que de otras, como es el caso de la XX, se han conservado un número escaso.

La información que proporciona un miliario es notable, tiene además una dimensión propagandística sobre la que volveré más adelante cuando explique mi propuesta, pero para lo que ahora estamos analizando nos puede permitir fijar un trazado o parte del mismo, así como las distancias entre dos puntos del recorrido, pero eso siempre y cuando lo encontremos *in situ*, no sea anepígrafo -lo son una tercera parte de los conservados- o no tenga problemas de interpretación.

Una tercera forma de aproximación nos la ofrece la toponimia, y no me refiero con esto a los vagos intentos de identificar caminos antiguos a partir de las denominaciones populares de “camiño vello, dos mouros o dos románs”<sup>7</sup> con la que se ha intentado seguir la pista de la continuidad medieval o actual de algunas de las *mansiones* mencionadas en los documentos anteriores. La tarea no es en absoluto fácil, y se puede caer en la tentación, como asegura Moralejo, de presentar resultados – cito literalmente- “un tanto superficiales o precipitados, sin mejor apoyo que la pura homofonía casual o la afinidad cierta o probable, pero parcial”<sup>8</sup>. En este trabajo, ya clásico, presentado en *Paleohispánica*<sup>9</sup>, señalaba que se podían identificar con seguridad poco más de una decena de *mansiones*.

Podemos también recurrir a los restos visibles de las vías, pero en nuestro caso, no se conservan, con excepción de algunos puentes o, mejor, parte de algunos puentes pero en un número muy limitado<sup>10</sup>. Por supuesto lo que he descrito son las fuentes tradicionales, las habitualmente utilizadas, a las que debemos añadir recursos tecnológicos como son ortofotos, vistas aéreas y otros recursos informáticos que intentan desvelar los itinerarios ya de forma pormenorizada.

En suma, el análisis de esta información y el cruce de datos entre fuentes escritas, epigrafía y arqueología nos permiten plantear un trazado genérico, en el que, además de los puntos de partida y llegada, tenemos otros intermedios no siempre fáciles de localizar y que, como mucho, nos puede dar una idea global del recorrido. Actualmente los investigadores aceptan estos trazados que nos permiten esbozar el recorrido general de las vías principales, entre las que destacan tres. Dos de ellas estarían datadas en época de Augusto e inicios de la dinastía julio-claudia, la XIX y la XX, en tanto la

<sup>7</sup> CAAMAÑO GESTO, José Manuel. A Galicia romana, A Coruña: La Voz de Galicia. 2007. p. 118.

<sup>8</sup> MORALEJO, Juan José. Toponimia de las vías romanas de Galicia, *Acta Palaeohispanica X, Palaeohispanica* 9, 2009, p. 189-202.

<sup>9</sup> Con él se revisaban y ponían al día otros trabajos previos como el de MORALEJO LASO, Abelardo. Sobre algunos topónimos de las vías romanas de Galicia, *CEG* 28. 1973. p. 193-211 y ESTEFANÍA, M<sup>a</sup> Dulce. Vías romanas de Galicia, *Zephyrus* 9. 1960. p. 5-104.

<sup>10</sup> Un estado de esta cuestión puede verse en NÁRDIZ ORTIZ, Carlos. (1991): Puentes Romanos de Galicia, *ROP*, p. 35-62. Id. Unha valoración da rede viaria do Noroeste peninsular. In DOPICO CAÍNZOS, M<sup>a</sup> Dolores y VILLANUEVA ACUÑA, Manuel. *In Roma nata, per Italiam fusa, in provincias manat*. A cidade romana no noroeste: novas perspectivas. Lugo: Diputación de Lugo. 2017, p. 335-356.



*via XVIII* o *Via Nova* sería del final de la dinastía flavia<sup>11</sup>. No cabe duda de que, para la investigación arqueológica, es fundamental conocer este trazado general, porque, a partir de él, deberíamos ser capaces de analizar cambios en el territorio y en las comunidades, establecer rutas de intercambio con sus consecuencias económicas, o comprender mejor el control administrativo. Sin embargo es mucho más difícil establecer un trazado pormenorizado, en el que podamos dilucidar el camino detallado, conocer por dónde pasa la *via* exactamente, ver cada lugar que recorre. Esta cuestión de proximidad es determinante a la hora de divulgarlas a un sector más amplio de la sociedad pero, como ya he dicho, disponemos de una información escasa, de interpretación compleja, que lleva, no a certezas, sino, en la mayoría de los casos, a hipótesis que no logran un reconocimiento generalizado por parte de los investigadores, por lo que generan constantes revisiones.

Ha habido, no obstante, algunos proyectos de divulgación social, en el que cabe destacar el de *Vías Atlánticas* (2007), que fue financiado con fondos de la Unión Europea a través del programa *INTERREG III-A*, y en el que participaron las Cámaras Municipales de Braga, Ponte de Lima, Paredes de Coura, Valença y Villa Verde, junto con la Universidad de Minho, por parte de Portugal, a las que se añadieron cuatro capitales gallegas. Este proyecto trató de poner en valor diversos recursos patrimoniales, naturales y arqueológicos de las vías XIX y XX, con un importante impulso al turismo. Se trataba de establecer una ruta transfronteriza turístico-cultural, destacando no solo el valor histórico sino también el educativo de las vías, privilegiando algunas áreas que disponían de un patrimonio arqueológico e histórico relevante. Hubo actuaciones muy diversas, entre ellas, se procedió a la limpieza de algunos de sus tramos, que fueron señalizados, y se celebraron algunas reuniones científicas. El esfuerzo fue considerable pero, lamentablemente, proyectos de esta naturaleza precisan de un elevadísimo presupuesto que no es fácil obtener, y, para ser plenamente efectivos, necesitan continuidad en sus actuaciones tanto de mantenimiento como de difusión (revisiones y actualizaciones periódicas de las páginas web, utilización de nuevas tecnologías de difusión), en suma, una acción constante por parte de los poderes públicos para que no caigan en el olvido.

Por algunas de las razones expuestas, la propuesta que presentaré es mucho más limitada en todos sus aspectos. En primer lugar por sus dimensiones, pues no pretendo abarcar la difusión de toda la *via* a la que me referiré aquí, la XIX, sino tan solo una pequeña parte de la misma, la que se encuentra en las inmediaciones de la ciudad de *Lucus Augusti*, un tramo de muy pocos kilómetros con un

---

<sup>11</sup> Las cuatro vías principales son la XIX (*Item a Bracara Asturica*) de Braga a Lugo por Tuy- Padrón y Pontevedra, se dirige a Santiago, Melide y Lugo de donde sigue hacia Astorga. XX *per loca marítima* (*Item per loca marítima a Bracara*): de Braga a Astorga, en la provincia de Pontevedra coincide en parte con la XIX pero se desvía en Catoira, sigue hacia Carballo-Coruña y paralela a la actual carretera N VI hacia Lugo, de ahí también sigue el trazado de la XIX. *Via Nova* (*Item alio itinere a Bracara Asturica*) del final de la dinastía flavia. Iría desde Braga a Astorga con un recorrido por la provincia de Orense por Portela do Home, río Caldo, Baños de Molgas, por la Sierra do Burgo hasta Trives-Valdeorras y de ahí hacia Astorga. Por último *Via XVII Bracara- Asturica* por *Aquae Flaviae*. Para una mayor precisión, *vid.* los trabajos de PEÑA SANTOS, Antonio de la. Consideraciones sobre las vías romanas de la provincia de Pontevedra, *Castrelos: revista do Museo Municipal "Quiñones de León"* vol. 3-4, 1990-1991. p. 217-244 y de CAAMAÑO GESTO, José Manuel, NAVEIRO LÓPEZ, Juan. Aportaciones al estudio de la red viaria romana en la provincia de La Coruña. In ACUÑA, Fernando. *Finis Terrae: estudios en lembranza do Prof. Dr. Alberto Balil*. Santiago: Universidad de Santiago. 1992. p. 207-224.

trazado bien conocido, que va desde las murallas hasta el puente. Las recientes excavaciones realizadas en el barrio del Carmen, a las que luego me referiré, han puesto en evidencia la importancia de divulgar lo que tenemos más cerca, conocemos mejor y podemos conservar adecuadamente. Aunque el yacimiento del Carmen es de difícil interpretación y no presenta hallazgos espectaculares, como frescos, mosaicos, inscripciones..., que puedan llamar la atención de personas no especializadas, ha dado lugar a un interés creciente en la ciudad. Esto se ha manifestado tanto en las visitas guiadas en verano por C. Rodríguez Cao, el arqueólogo que hizo la excavación, que fueron muy frecuentadas, como en la repercusión en la prensa local, que ha difundido, además de su hallazgo, cada una de las fases de su estudio. No solo la sociedad ha asumido la importancia de conocer ese pasado, también se ha involucrado de forma notable la propia administración local, que ha comprendido la necesidad de continuar las excavaciones, y ha señalado la necesidad de divulgarlo de forma permanente. Es aquí en donde creo que debemos aprovechar esta oportunidad para impulsar un proyecto ambicioso, no por sus dimensiones ni inversiones sino por su relevancia científica y social. Debemos, en primer lugar, realizar una coordinación eficaz de las diversas administraciones e instituciones: la municipal, la universitaria, los gestores de los fondos europeos utilizados y los arqueólogos, cada uno asumiendo una función precisa. Será tarea de los poderes públicos concretar la materialización de esa divulgación, para lo que ya se han barajado varias posibilidades (a través de un centro ya existente -el adyacente museo de Porta Miñá-, exposiciones, muestras...) y financiar las excavaciones. Pensemos que a diferencia de otros proyectos no requerirían grandes inversiones, de manera que podrían ser asumidas por el ayuntamiento en colaboración con otras instituciones y con fondos europeos que, de hecho, son los que han sufragado esta excavación.

Desde la Universidad de Santiago y del *Museo Universitario Domus del Mitreo*, es nuestra tarea realizar una transferencia del conocimiento a la sociedad, dando a conocer una investigación que una los conocimientos adquiridos a través de la arqueología, la epigrafía y la historia en general, al tiempo que se vinculan distintos yacimientos/restos arqueológicos/museos. No se trataría, en este caso, de mostrar simplemente un recorrido, por otra parte bien conocido por la investigación, sino mostrar las consecuencias de la implantación de la *via XIX*, en el entorno de la ciudad romana de *Lucus Augusti*, partiendo de tres ejes. En primer lugar la naturaleza política de su implantación, lo que a su vez se refleja en las formas de control que se ejerce sobre ellas. En segundo lugar su utilización como elemento propagandístico del poder imperial. En tercer lugar, la capacidad de estructuración del territorio. Por supuesto no son las únicas consecuencias de su creación, se podrá argumentar que quedan al margen las cuestiones económicas, por ejemplo, pero todavía no tenemos pleno conocimiento sobre ellas y como punto de partida creo que es suficiente.

Empezaré por la primera cuestión, el papel de las vías como elemento de intervención estatal, pues no podemos obviar por qué se han creado y por qué tienen como cabeceras estas ciudades (*Lucus, Asturica, Bracara*), las únicas del noroeste. En los tres casos estamos ante una creación del emperador Augusto, fruto de su plan de reorganización administrativa, ya que estas urbes fueron fundadas para convertirse en capitales de los *conventus iuridici*. No podemos entenderlas desde sí mismas ni solo desde la óptica local, aunque indudablemente también es importante -su papel en el control de las minas o en el dominio de rutas de acceso a los puertos es evidente- pero, sobre todo,

sabemos que forman parte de una red más amplia, que permite el cómodo viaje del gobernador provincial en su inspección periódica de estas circunscripciones administrativas. Si examinamos la situación de las siete capitales conventuales de la *Citerior* y su vinculación con la red viaria, nos daremos cuenta de que han dado lugar a un itinerario bastante coherente. No solo fueron situadas en lugares fácilmente accesibles para cada una de las comunidades pertenecientes a los *conventus*, además se dispusieron de modo que facilitasen un recorrido casi lineal desde *Tarraco*, la capital provincial, hasta *Asturica*, en donde el camino se bifurca por la situación de las tres capitales del NO, que se encuentran dispuestas de forma prácticamente triangular. Viéndolos como etapas sucesivas, las distancias entre cada una de estas ciudades son relativamente cortas. Así de *Tarraco* a *Caesaraugusta* hay unos 150 km, de ésta a *Clunia* unos 280 km, de aquí a *Asturica* 250 km -si vamos por *Pisoraca*- y desde *Asturica* hay menos de 160 km a *Lucus*, y de ésta a *Bracara* sobre 250 km, desde donde se retornaría a *Asturica* (230 km) y se iniciaría el retorno a la capital provincial. Serían en total unos 2000 km ida y vuelta. El itinerario sería, además, relativamente sencillo y fácil de realizar al carecer de impedimentos geográficos serios, pues el único puerto relevante que da acceso al noroeste, el del Manzanal, supera escasamente los 1000 m de altura<sup>12</sup>.

Tenemos así unas primeras vías que son creadas al mismo tiempo que se inicia la reestructuración administrativa y política del territorio, son un elemento fundamental de la intervención estatal, ya que facilitan el control del gobernador, sus viajes periódicos a las ciudades conventuales, el acceso a los territorios más lejanos de la capital y, con ello, hacen visible ese nuevo poder romano. Este elemento de control sigue siendo fundamental a lo largo de toda la historia del imperio romano, tal como nos muestra otro yacimiento que, si bien ha sido excavado hace 20 años, no fue interpretado en toda su extensión hasta el 2020, cuando C. Rodríguez Cao, el arqueólogo director de la excavación de la *domus* del mitreo, presentó su tesis doctoral y con ella algunas propuestas que afectan al control de la *via XIX*.

La *via XIX* enlaza las tres ciudades del noroeste que, como ya hemos dicho, son, al mismo tiempo, capitales conventuales. En *Lucus Augusti* su trazado prolonga el *Decumanus Maximus*, que, ya fuera del recinto urbano, continúa hasta el río Miño, lo que exigía construir un puente para cruzarlo. Este puente todavía está actualmente en servicio y, aunque ha sufrido numerosas remodelaciones que han sustituido la fábrica romana inicial, quedan restos de la misma en la parte baja de los pilares 2, 3 y 4. El puente seguiría un esquema compositivo similar al de otros conocidos en *Hispania*, como es el caso del de Salamanca, Chaves o Ponte de Lima. Constaría de 8 arcadas de bóvedas de medio punto y una plataforma en torno a los 5 m. No sabemos si en un principio se recurriría a una estructura provisional o dispondríamos ya de una estructura permanente<sup>13</sup>. El papel estratégico es obvio, de ahí el elemento de control, la *statio lucensis* que tenemos documentada en la inscripción hallada en el yacimiento excepcional de la *domus* del mitreo. La superficie excavada es de casi 600 m<sup>2</sup> lo que representa tan solo una pequeña parte de la *domus*, aun así conocemos, sobre todo, algunas estancias situadas en torno al peristilo, del cual se conserva menos de la mitad de su

---

<sup>12</sup> DOPICO CAÍNZOS, M<sup>a</sup> Dolores, SANTOS YANGUAS, Juan. La creación de la red de ciudades del poder en la Hispania Citerior, *Revista de Historiografía* vol. 25. 2016. p. 11-131.

<sup>13</sup> DURÁN FUENTES, Manuel y FERRER SIERRA, Santiago. (2013): *A Ponte vella de Lugo* Arqueoloxia e enxeñaría histórica. Lugo: Servicio Municipal de Arqueología. 2013.

superficie. Dos estancias dan al mismo, una interpretada como *oecus*, decorada con frescos en las paredes y en el techo y un excelente pavimento de *opus signinum* y una pequeña habitación anexa de funciones desconocidas, también decorada con frescos. Al norte del peristilo se encontrarían las estancias de “servicios”: la cocina, una de las pocas de obra conservadas en el noroeste, probablemente con las letrinas asociadas, los establos y otras dependencias poco excavadas cuyas funciones no han podido establecerse. En el sector Este habría una zona dedicada a actividades productivas domésticas, tal como parece indicar el material hallado (restos de molinos, de talla, *pondera*...). Aunque no se ha encontrado, probablemente dispondría también de una zona termal, como testimoniarían algunos restos constructivos propios de estos ámbitos, los *bessales*. El tamaño de la *domus*, su cuidadosa decoración, las técnicas constructivas, los objetos de lujo e importación encontrados, todo ello nos lleva a una gran *domus* del s. II que sufre un cambio notable a inicios del s. III dC. La reforma se produce al tiempo que se construye un mitreo en su primer piso. En él se encontró la inscripción del centurión C. Victorio Victorino, magníficamente conservada<sup>14</sup>. Este epígrafe, dedicado al dios Mitra y a sus dos libertos, incluye también la mención de una *statio lucensis*, hasta ahora desconocida, pues solo teníamos noticia de dos funciones administrativas de la ciudad. La primera era la capitalidad conventual que asume desde su fundación y, probablemente, la de la *Provincia Hispania Superior*, a inicios del s. III, bajo el gobierno del emperador Caracalla, precisamente en torno a la época en que se construirá el mitreo de la *domus*. La *statio* se añade a estas dos funciones administrativas pero no era fácil conocer su naturaleza, pues, como es sabido, esta palabra ofrece varias interpretaciones. De modo general podemos decir que sería un edificio en el que desarrollan sus funciones agentes desplazados de su lugar habitual, ya sea militar o civil, para desempeñar funciones administrativas, militares, fiscales o comerciales, que pueden ser públicas o privadas. Conocemos tres tipos: *stationes viarum*, los *portoria* y las *stationes militum*. La investigación ya había descartado mayoritariamente las dos primeras, centrándose en la última, aquella en donde se encuentra un puesto militar en el que se monta guardia. La hipótesis más extendida es que se encontraba al lado del puente que cruza el río Miño. La propuesta de C. Rodríguez<sup>15</sup> cambió radicalmente las anteriores. A partir del análisis de la profunda remodelación de la *domus* en su etapa final, de los restos materiales conservados y de la epigrafía, llegó a la conclusión de que la propia *domus* se convertiría en *statio*. En cuanto a lo primero, vemos que la fase III, que tiene lugar a inicios del s. III dC., supone una profunda reorganización del plano de la vivienda. La planta baja, la mejor conservada y que ha podido ser parcialmente excavada, sufre una notable modificación en sus espacios principales, con la compartimentación de los mismos. Es notable el caso del *oecus*, que pasa de ocupar una superficie de 65,58 m<sup>2</sup> a disponer de prácticamente la mitad, con tan solo 34,1 m<sup>2</sup>, dando paso a dos salas menores; el mismo fenómeno se documenta en el peristilo, que disminuye su tamaño al crearse un cierre perimetral con muros que forman un *ambulacrum*. En el sector oriental de la vivienda, poco conocido en fases anteriores, se crean tres pequeñas

<sup>14</sup> *Deo / invic(to) Mithrae / G(aius) Victorivs Vic/torinvs (centurio) I(egionis) VII G(eminæ) / Antoninianae P(iae) F(elicis) / in honorem stationis Ivcensis et Victoriorm / Secvndi et Vic/toris lib(ertorum) svor/vm aram posvit libenti / animo (hereda). Vid. RODRÍGUEZ CAO, Celso. La domus del Mitreo. Un enclave singular en Lucus Augusti, Philtáte 4, Lugo: Diputación de Lugo. 2021.*

<sup>15</sup> RODRÍGUEZ CAO, Celso. La domus del Mitreo. Un enclave singular en Lucus Augusti, Philtáte 4, Lugo: Diputación de Lugo. 2021. p. 286 ss.

habitaciones que, por los restos hallados se deduce que debían ser utilizadas para talleres domésticos. El cambio fundamental, sin embargo, será la construcción del mitreo en la primera planta, que supone un cambio radical de la circulación de toda la *domus*, tanto en la planta baja como entre esta y el piso superior, con el cierre del antiguo corredor que daba acceso directo al pozo, ya que este elemento esencial del ritual ahora se comunica directamente con el templo. Una reforma de estas dimensiones, que afecta a la totalidad de su espacio, y que debió conllevar, necesariamente, nuevas funcionalidades de sus habitaciones, puede tener su explicación en la asunción de una función administrativa específica. Hay un paralelo muy claro que nos proporciona una de las *stationes militum* que ha sido mejor estudiada, que es la de Obernburg-sur-le-Main. También aquí estamos ante un edificio cuyo plano y estancias son similares a las de una *domus* romana, sin que encontremos ninguna peculiaridad que la aleje de estas características. Al igual que en Lugo, y con la misma cronología, se produce una remodelación de sus espacios, que igualmente cambian en sus funciones y dimensiones. En segundo lugar, no podemos obviar que la transformación de la *domus* del mitreo es un proceso asociado a la construcción de este templo en su primer piso y que en la inscripción, como ya he dicho, se mencionan tanto a Mitra como la *statio*. Nada extraño si recordamos que en muchas *stationes* del imperio se identifican con claridad la parte funcional, en la que residirían los *beneficarii* y el personal adscrito a la administración, y la otra parte cultual. En ésta última se han encontrado dedicaciones a divinidades, principalmente a Júpiter, el dios más importante del panteón romano y representante del Estado, pero también se han encontrado algunas dedicatorias a Mitra. En tercer lugar, el material hallado en algunas de sus dependencias también parece señalar la función administrativa de la *domus*. La caja para sello de correspondencia oficial, de forma circular y realizada en aleación de cobre, característica de la correspondencia de la administración civil y militar, es la más evidente, pero no la única. Una segunda pieza relacionada con la escritura es una bisagra perteneciente a una tablilla de cera sobre la que se podía escribir con el *stilus* o estilete, que también se ha encontrado. A todos estos elementos debemos añadir otro especialmente relevante que nos proporciona la propia situación del edificio, colocado en un lugar estratégico clave. El análisis de su dominio visual nos permite ver que controlaba un extenso territorio hasta el Monte Meda o Picato, que estaba situado a 11 km y, lo que es más relevante, tenía una visión óptima de un elemento estratégico esencial como era el puente sobre el río Miño. Si la *statio*, como se mantuvo en un principio, estuviese situada al pie del río no dispondría de un control tan amplio y tampoco debemos olvidar que el gran edificio termal que se encuentra cerca, ocuparía una amplia superficie, limitando el espacio para un puesto de control de estas características.

Hemos visto el papel estratégico y administrativo de las vías pero tampoco podemos olvidar, en segundo lugar, el papel propagandístico que se ve en algo tan común como son los miliarios que incluyen la titulación imperial. Es de sobras conocido que la introducción de la escritura en el noroeste se debe al poder romano, como también lo es que las primeras inscripciones son, mayoritariamente, producidas por el poder. Creo que el ejemplo más claro son las 4 en las que aparece Paulo Fabio Máximo, gobernador de la Citerior y que, en ese viaje de celebración de los *conventus iuridici*, dio lugar a una dedicatoria en *Bracara* y a 3 en el caso de Lugo<sup>16</sup>. No son las únicas

---

<sup>16</sup> Sobre su interpretación *vid.* ahora REDENTOR, Armando, DOPICO, M<sup>a</sup> Dolores, SANTOS, Juan. Las dedicatorias imperiales y la religión en *Bracara* y *Lucus* como elementos de integración de las

dedicatorias, si bien son excepcionales y, en general, con una presentación cuidada como modelos oficiales que son. La concentración de este tipo de dedicatorias en las dos capitales conventuales o en sus inmediaciones es lógica, pero pensemos en lo que suponía repetir periódicamente la titulación imperial con su carga propagandística evidente. La manifestación del poder que ahora controla el territorio es clarísima. Se han conservado muy pocos miliarios en la provincia y casi la mitad son anepígrafos, pero como ejemplo podríamos recurrir al datado en época de Calígula, de S. Román de Retorta y el de Vedra, en el 40 dC.<sup>17</sup>. Completamos así un primer eje estatal, con funciones administrativas y políticas y un segundo de naturaleza ideológica. El tercer eje ya se refiere a la estructura del territorio y volvemos con ello a la excavación del barrio del Carmen, que se encuentra al otro lado de la conocida como *Porta Miñá*.

Las intervenciones realizadas hasta ahora son limitadas, pues en los últimos 26 años solo disponemos de escasos sondeos realizados en este barrio, que permitieron localizar algunos restos de la *via XIX* que, como hemos dicho, prolongando el *decumanus maximus*, continúa su camino fuera de la ciudad. El de 1992 mostraba una construcción de cantos rodados unidos con arena en el entorno del antiguo matadero, pero solo en unas zonas muy concretas, sin que se pudiese seguir su trazado hasta la muralla. El segundo sondeo tuvo lugar en 1994, con motivo de la intervención en lo que había sido matadero de la ciudad, que sería convertido en sala de exposiciones de *Porta Miñá*, en principio provisional pero que se mantiene actualmente como un pequeño museo que incluye restos muy diversos (epígrafes, cerámica, restos de frescos, monedas...) que ayudan a reconstruir la vida urbana. En este sondeo se descubrieron los restos de la cloaca abovedada, unos 13 m aproximadamente, con una anchura exterior de 1,50. En 1996, dentro del proyecto *Calzadas da Ponte*, unos sondeos en el Camino del Regueiro dos Hortos permitieron dejar al descubierto los restos del pavimento, localizados a 1,40 m de profundidad, de cantos rodados con un grosor de entre 0,75 y 0,80 m, si bien la interpretación como romano fue discutida por algunos investigadores. Por último, en 2005, se descubrieron algunos restos humanos que, hipotéticamente, pertenecerían a una necrópolis, restos que se identifican con un área de producción cerámica, y se estableció el trazado de la *via* cerca de *Porta Miñá*, en la que se identificaron restos tanto altoimperiales como bajoimperiales<sup>18</sup>. Lo

---

comunidades indígenas. In DOPICO CAÍNZOS, M<sup>a</sup> Dolores y VILLANUEVA ACUÑA, Manuel. *Aut oppressi serviunt...* La intervención romana en las comunidades indígenas, Lugo: Diputación de Lugo. p. 71-95.

<sup>17</sup> Miliarios de Calígula: *G(aius) Caesar Aug(ustus) Germa(nicus) Germanici Caes(aris) / f(ilius) Ti(beri) Caes(aris) Aug(usti) n(epos) divi Aug(usti) / pronepos pater pat(riae) pon(tifex) / m(a)x(imus) trib(unicia) pot(estate) IIII co(n)s(ul) II / m(ilia)* (A Gándara, S. Fins de Sales, Vedra, RODRÍGUEZ COLMENERO, Antonio. FERRER SIERRA, Santiago. ÁLVAREZ ASOREY, Rubén. Miliarios e outras inscricións viarias romanas do noroeste hispánico. Santiago: Consello da Cultura Galega. 2004. n<sup>o</sup> 208); *C(aius) Caesar divi / Aug(usti) pronepos / Augustus pont(ifex) / max(imus) trib(unicia) pot(estate) III / co(n)s(ul) III p(ater) p(atriae)* (S. Miguel de Retorta, Guntín, RODRÍGUEZ COLMENERO, Antonio. FERRER SIERRA, Santiago. ÁLVAREZ ASOREY, Rubén. Miliarios e outras inscricións viarias romanas do noroeste hispánico. Santiago: Consello da Cultura Galega. 2004. n<sup>o</sup> 211).

<sup>18</sup> CARREÑO, Covadonga. Memoria de los sondeos arqueológicos realizados en el entorno del antiguo matadero municipal, Lugo, *Larouco*, 1994, p. 121-148; Ead. Informe-Memoria de la Intervención Arqueológica en las “Calzadas da Ponte”, Lugo. 1999; GONZÁLEZ FERNÁNDEZ, Enrique, CARREÑO, Covadonga, ÁLVAREZ ASOREY, Rubén. Arqueoloxía urbana na cidade de Lugo (2002-2006), *Larouco* 4, 2005, p. 249-254.

expuesto hasta ahora nos da pequeñas pinceladas del impacto de la vía en la ciudad, pero mi punto de partida es una excavación arqueológica que, afortunadamente, no se detendrá en la superficie actual sino que continuará en un área más amplia en los próximos meses. El barrio dispone de solares sin edificar ni excavar y se le ha prestado una especial atención con la inversión de fondos europeos, pero también se ha procedido a realizar una excavación, la primera que desvela un edificio al lado de la *vía XIX* en el área de la ciudad. Pensemos que en los últimos años hemos conseguido un gran avance en nuestro conocimiento de la ciudad, como ha sido el establecimiento del plano fundacional realizado por la Dra. M. Martins<sup>19</sup> en el seno del proyecto de Excelencia del MINECO, *Las fundaciones urbanas de Callaecia*. Disponemos ahora de una clara visión de las dimensiones de la ciudad, sus *insulae*, su disposición regular...pero no conocemos prácticamente nada de lo que hay más allá, con excepción de esta nueva excavación<sup>20</sup>. La superficie excavada es de unos 130 m<sup>2</sup> y se ha encontrado parte de un edificio cuya fachada da a la *vía XIX*, con restos de 4 habitaciones, una de ellas con una cocina. Es en esta zona en donde se han hallado la mayoría de los restos materiales. No sabemos cuál es su función, pero no estamos ante una *domus* similar a las otras halladas en la ciudad. Sus técnicas constructivas son típicamente romanas, sus muros tienen el módulo romano pero no la argamasa de cal, su piso es de tierra batida, el material cerámico es cerámica común bruñida, esto es, temprana pero no tenemos, por ejemplo, *terra sigillata*. Este material nos señala una construcción del Alto Imperio, quizás de época Flavia, con remodelaciones como se ve en sus muros, pero todavía sin que podamos identificar su función. De todas formas, la excavación es prometedora, de modo que los poderes municipales se han planteado seguir la excavación más allá de lo inicialmente propuesto, aprovechar otros tres solares contiguos no edificados y tratar de reconstruir toda la edificación y divulgarlo de forma eficiente. Esta área se convierte así en una zona privilegiada, ya que aquí dispondríamos de las infraestructuras esenciales, la *vía* con un trazado que nos es conocido hasta el puente romano, la cloaca que transcurre por debajo, y una edificación que sería la primera que podría ser conocida en casi toda su extensión en el exterior.

Hasta aquí hemos visto los elementos esenciales del entorno de la ciudad vinculados a la *vía XIX*. En primer lugar, sería necesario planificar las futuras intervenciones arqueológicas, con la excavación del yacimiento del Carmen que permita precisar las dimensiones y funciones de este nuevo edificio. Se vincularía fácilmente con la cloaca, pues ya está en marcha la musealización de una parte de la misma, si bien no se podrá permitir un pequeño recorrido en su interior, a la manera en que se ha hecho en otras ciudades españolas con gran éxito, por ejemplo en Astorga. A esto se añadiría la vinculación con el *Museo Universitario de la Domus del Mitreo*, del que acabamos de inaugurar la nueva exposición que nos permite mostrar su función administrativa. Con todo esto no sólo se divulgaría el resultado de una excavación, sino las dimensiones de la implantación de la *vía* de forma más extensa, poniendo de manifiesto cómo su creación transcurre de modo paralelo al de la ciudad,

---

<sup>19</sup> MARTINS, Manuela, MAGALHÃES, Fernanda, BOTICA, Natalia. O urbanismo fundacional de Bracara Augusta e Lucus Augusti”. In DOPICO CAÍNZOS, M<sup>a</sup> Dolores y VILLANUEVA ACUÑA, Manuel. Sine iniuria in pace vivatur: A construcción do Imperio durante os xulio-claudios, *Philtáte* 3, Lugo: Diputación de Lugo. 2018. p. 345-373.

<sup>20</sup> Agradezco al Dr. Rodríguez Cao que me hubiese permitido consultar la Memoria inédita de la excavación: RODRÍGUEZ CAO, Celso. Proyecto de sondeos arqueológicos valorativos en la zona del Carmen, ciudad de Lugo. Memoria inédita. Santiago: Xunta de Galicia. 2021.



es consustancial a la misma y supone una forma de intervención política de gran magnitud, que se manifiesta a través del control administrativo y político al tiempo que ayuda a consolidar el nuevo poder imperial. Estos son los dos ejes que nos permitirán resaltar el papel de las vías como elemento de control administrativo, instrumento de propaganda ideológica y modelo de intervención estatal. El tercero nos permitirá considerar las vías como elementos estructurantes del territorio, en el que se unen la *via-cloaca-domus* y, finalmente, el puente. La obligada colaboración de las instituciones, cada una con una función precisa –la investigación desde la Universidad, la de ejecución de las excavaciones y del centro divulgativo de las instituciones políticas- impulsaría la divulgación a toda la sociedad de un elemento importante de su pasado.

Con esto, en realidad, no estaríamos más que siguiendo el ejemplo de Braga, que siempre ha mantenido una magnífica colaboración entre todas las instituciones encargadas de la gestión e investigación del patrimonio, de lo que es una buena muestra el Seminario que estamos celebrando.



I SEMINÁRIO

ROMAN  
ROADS  
IN EUROPE

ROMANOS  
NA EUROPA

MMXXI

A JEIRA NO  
CONCELHO DE  
TERRAS DE BOURO.  
AVALIAÇÃO  
PROSPETIVA DO  
ESTADO DE  
CONSERVAÇÃO.

LUÍS FONTES, MAFALDA ALVES, PAULO BERNARDES

*UNIDADE DE ARQUEOLOGIA DA UNIVERSIDADE DO MINHO E LAB2PT/ICS/UMINHO*

## RESUMO

Em 2018 e 2019, os autores realizaram um estudo da estrada romana Jeira, Via Nova ou Via XVIII, no território do Concelho de Terras de Bouro, com o objetivo principal de atualizar o conhecimento existente, numa perspetiva de diagnose para suporte do desenvolvimento de ações futuras, orientadas para sua conservação e valorização e para a promoção do envolvimento responsável, não só das comunidades locais, como também dos milhares de visitantes que anualmente percorrem este itinerário cultural.

Para além de uma síntese do processo histórico de construção da Jeira e do seu impacte na estruturação do povoamento do território ao longo dos séculos, apresentaremos a metodologia empregue na caracterização do atual estado de conservação do traçado, com destaque para o processo de registo ortofotográfico do traçado com modelação 3D e registo digital do notável conjunto epigráfico associado.

Finalizaremos com a apresentação das considerações finais e recomendações resultantes do trabalho realizado.

**PALAVRAS-CHAVE:** Viação romana; A Jeira na Serra do Gerês

## 1. INTRODUÇÃO<sup>1</sup>

A Jeira, nome pelo qual é localmente conhecido o tramo entre as milhas 14 e 34 da via romana XVIII ou *Via Nova* no território do concelho de Terras de Bouro, dispensará maiores apresentações, em face do reconhecimento consolidado do seu valor patrimonial, consubstanciado em 2013 na sua classificação como Monumento Nacional.

Trata-se, primeiramente e sobretudo, de uma obra de engenharia viária que reflete o grande salto tecnológico da viação romana, concretizada numa rede de comunicações que ultrapassou os 85 000 km de estrada a nível global<sup>2</sup>, o que traduz uma notável capacidade de abstração sobre o território e sobre os recursos de cada paisagem específica. A variação de modelos de adaptação do sistema de construção viário aos diferentes contextos físicos de implementação é bastante elevada, sendo, no entanto, consistente a ideia de que a construção de uma via terá sido sistematicamente antecedida por um projeto prévio de execução, pensado para a escala longitudinal de todo o traçado, e onde a adaptabilidade aos recursos parece ter estado alinhada aos objetivos de circulação<sup>3</sup>.

Com especial impacto no Noroeste da Península Ibérica, a rede viária foi um importante instrumento ao serviço da pacificação e da estabilização da influência romana, contribuindo para o sucesso da implementação de reformas administrativas sem precedentes neste território e, paralelamente, para a modelação consistente e padronizada das paisagens peri-viárias que, em muitos casos, permaneceram na narrativa histórica destas regiões nos séculos seguintes. Deste modo, simultaneamente físico e geopolítico, a rede viária não só permitiu que o NO peninsular fosse integrado na lógica administrativa, produtiva e fiscal do Império, como favoreceu a expansão de uma imensa e nova rede urbana<sup>4</sup>.

A compreensão da importância da origem da Jeira, aliada à integração do conhecimento sobre a sua utilização no decorrer da evolução geopolítica e social que foi marcando este território desde a sua construção até ao presente, permite-nos destacar quatro grandes etapas de afetação desta infraestrutura:

**ETAPA I:** a Jeira, estrada imperial, que se inicia com a sua construção, no séc. I, integrada na lógica de circulação do Império Romano;

---

<sup>1</sup> Este artigo aborda, de forma sintética, o trabalho apresentado em Fontes, L., Alves, M., Bernardes, P., Machado, E., Baptista, A. M., & Cosme, F. (2020). Estudo de Avaliação do Potencial Turístico-Cultural da Jeira (Geira). *Trabalhos Arqueológicos da U.A.U.M./ Memórias(100)*. Braga: UAUM. <http://hdl.handle.net/1822/68333>

<sup>2</sup> Berechman, J. (2003). Transportation - economic aspects of roman highway development: the case of Via Appia. *Transportation Research Part A*, 37(5), pp. 453-478. [https://doi.org/10.1016/S0965-8564\(02\)00056-3](https://doi.org/10.1016/S0965-8564(02)00056-3)

<sup>3</sup> Moreno Gallo, I. (2001). Características de la Infraestructura Viaria Romana. *Obra Pública. Ingeniería y Territorio*, 56. [http://www.traianvs.net/viasromanas/infraestructura\\_romana\\_01.html](http://www.traianvs.net/viasromanas/infraestructura_romana_01.html)

<sup>4</sup> Tranoy, A. (1996). La route, image et instrument du pouvoir impérial dans le nord-ouest ibérique. *Cadernos de Arqueologia. Actas do Colóquio "A Rede Viária da Callaecia" - Homenagem a Martins Capella. 12-13*, pp. 31-38. Braga: UAUM / MDDS.

Etapa II: a Jeira, estrada de fronteira, decorrente da passagem da via a plataforma de circulação transnacional, entre os séculos V e XVII, pese embora as diferenças ao nível da gestão de fronteiras operadas neste território a partir dos séculos centrais da Idade Média, com a instituição e consolidação da fronteira do Reino de Portugal.

Etapa III: a Jeira, estrada regional e local, aquando da transformação da escala de circulação e do valor funcional da estrada, entre os séculos XVII e XX, decorrente da desafetação progressiva do seu valor primordial de infraestrutura de comunicação.

Etapa IV: a Jeira, património nacional, na sequência de um lento, mas consequente, processo de patrimonialização, que confere à Jeira valor de herança cultural e de recurso endógeno, considerado politicamente como eixo promotor de desenvolvimento sustentável em prol da coesão territorial.

## 2. DA CONSTRUÇÃO E USO – A JEIRA, ESTRADA IMPERIAL

Inserida no contexto geoadministrativo do chamado triângulo das cidades augustas do noroeste peninsular, a *Via Nova* é, reconhecidamente, uma das estradas romanas melhor conservadas e mais investigadas do noroeste da Península Ibérica<sup>5</sup>. A *Via Nova* atravessa a cadeia montanhosa da Galiza meridional, ligando *Bracara Augusta* a *Asturica Augusta* ao longo de 240 milhas, seguindo, grosso modo, pelas bacias dos rios Cávado, Homem, Lima, Navia e Sil<sup>6</sup>. Na seção portuguesa, e mais especificamente neste tramo entre as milhas 14 e 34, a *Via Nova* encontra-se classificada como Monumento Nacional.

---

<sup>5</sup> Para maior detalhe e enquadramento das fontes veja-se Fontes, L., et al. (2020). Estudo de Avaliação do Potencial Turístico-Cultural da Jeira (Geira). *Trabalhos Arqueológicos da U.A.U.M./ Memórias (100)*. Braga: UAUM. <http://hdl.handle.net/1822/68333>

<sup>6</sup> Cf. Nota 5



Figura 1 - O traçado da *Via Nova* (a amarelo) e das outras vias de acesso a *Asturica Augusta*. Base: Google Earth

O projeto da *Via Nova* foi lançado por Vespasiano e continuado por Tito e Domiciano, sendo consensualmente aceite que as obras foram concluídas por volta de 80 d.C. A ligação entre as duas capitais conventuais, já realizada antes da construção da *Jeira* por três outros itinerários, traduz a importância do circuito económico existente entre estes centros urbanos, no contexto ibérico<sup>7</sup>. A *Via Nova* servirá, a partir de finais do séc. I, ao escoamento de importantes centros mineiros do Noroeste, nomeadamente os do Vale do Sil, onde passa por Las Médulas, um dos locais de mineração de ouro mais importantes do Império Romano no ocidente, inscrito como Património Mundial desde 1997.

O projeto de construção da *Via Nova* surge num cenário de estabilidade política e de prosperidade económica, percebendo-se nele o objetivo evidente da criação de uma ferramenta ao serviço da lógica imperial de administração de territórios a longa distância: serviu o *cursus publicus*, articulou o sistema de tributação fiscal e fomentou o crescimento do tecido económico<sup>8</sup>; no plano social, a *Via Nova* foi ainda um importante veículo de afirmação da romanidade, consolidando o *modus vivendi* no quadro da multiculturalidade do Noroeste peninsular.

O balizamento da métrica viária na *Jeira* apresenta uma concentração de padrões por milha acima da média, quando comparada com outras da mesma tipologia no Noroeste peninsular. Os padrões viários, ou miliários, para além do valor métrico, são testemunhos cuja informação epigráfica, quando presente, proporciona importante conhecimento não só sobre a organização da política e da gestão imperial a nível provincial e conventual, como também sobre a posição política dos agentes

<sup>7</sup> Lemos, F. S., Silva, R. P., Leite, J. M., Xusto Rodríguez, M., Ribeiro, J., & Baptista, A. M. (2008). *A Via Nova (Geira) na Serra do Gerês. Trajecto entre as milhas XII e XXXVIII (Bracara Augusta- Aquis Originis)*. Terras de Bouro: Câmara Municipal de Terras de Bouro e Concello de Lobios.

<sup>8</sup> Cf. Nota 4.

locais em relação à autoridade imperial. Este facto é particularmente visível na Jeira, onde se encontram miliários dedicados a imperadores considerados usurpadores na crise sucessória do séc. III, numa clara expressão de afirmação política das elites locais<sup>9</sup>.

A importância geoestratégica da Jeira encontra eco no número de miliários que lhe estão associados<sup>10</sup>: de um total de 276 miliários para toda a Via XVIII - 53% dos 633 miliários reconhecidos para todo o NO da Península Ibérica - 140 estão referenciados na Jeira, entre as milhas 14 e 34, correspondendo a 51% do número de miliários identificados no restante traçado<sup>11</sup>. Destes 140, 102 permaneceram *in loco*, na sua maioria junto dos pontos da respetiva milha e alguns outros em depósito no Museu Municipal da Geira / Galeria dos Miliários. Esta estatística impressionante é por si uma forte evidência da importância deste eixo viário<sup>12</sup>, podendo ser também indicador indireto da existência de formas relevantes de ocupação deste território, para as quais não temos, até hoje, outras evidências superlativas.

### 3. DA TRANSFORMAÇÃO – DE ITINERÁRIO PRINCIPAL A ESTRADA VICINAL

Findo o império, findou a gestão e manutenção das infraestruturas de comunicação públicas e o próprio conceito de coisa pública, a *res publica*, acabou por ser desvirtuado do seu conceito original. E à semelhança da grande maioria das estradas imperiais hispânicas, a Jeira foi absorvida na gestão de territórios políticos mais pequenos, de menores preocupações com a circulação de longo curso, diminuindo na mesma proporção a preocupação com a sua manutenção, que passou a ser feita numa lógica de proximidade, sem um efetivo enquadramento global<sup>13</sup>.

O fim do *cursus publicus* e a instabilidade e reestruturação da Europa a partir do séc. V votaram muitos dos eixos imperiais a um progressivo desinvestimento, do que resultaram, ora apropriações de espaços da via por propriedades privadas, ora a sua absorção total. No caso específico da Jeira, parece ter existido, no arranque da Idade Média, uma solução de continuidade, em virtude da sua posição geoestratégica para o controlo das fronteiras emergentes. A nova compartimentação do território trouxe a raia ao desenho topográfico da serra, num processo moroso e muito negociado, estabelecido muito possivelmente a reboque das idiosincrasias socioculturais e económicas das comunidades serranas da Amarela, do Gerês e do Barroso. Como consequência,

<sup>9</sup> Ibidem.

<sup>10</sup> Cf. Nota 5.

Encarnação, J. d. (1995-96). Miliários da Geira: informação e propaganda. *Cadernos de Arqueologia. Actas do Colóquio "A rede viária da Callaecia. Homenagem a Martins Capella"*. 12-13, pp. 39-43. Braga: UAUM/ MDDS.

Redentor, A. (2011). *A cultura epigráfica no Conventus Bracaraugustanus (Pars Occidentalis). Percursos pela sociedade Brácara da Época Romana*. Tese de doutoramento. FLUC.

<sup>11</sup> Rodríguez Colmenero, A., Ferrer Sierra, S., & Álvarez Asorey, R. D. (2004). *Miliarios e outras inscrições viarias romanas do Noroeste Hispânico (conventos bracarense, lucence e asturicense)*. Santiago de Compostela: Consello da Cultura Galega, Sección de Patrimonio Histórico.

<sup>12</sup> Op.Cit. nota 1.

<sup>13</sup> Cf. Nota 5.

criado o Reino de Portugal e estabelecida a nova fronteira, a missão da defesa da Jeira foi entregue aos habitantes serranos do seu entorno, os mais exímios conhecedores do seu território.

A sua importância enquanto ativo militar assenta nas características técnicas da implantação e construção da Jeira, que a tornaram num eixo nevrálgico de penetração numa fronteira ainda instável. O reconhecimento da sua importância, enquanto forma de rapidamente se atingir Braga e Guimarães, esteve na base da atribuição de um privilégio régio que isentava de serviço militar ao Rei todos os moradores próximos da Portela do Homem, tendo como contrapartida a obrigação de “acorrerem a defendê-la” e ao Castelo de Bouro, sempre que fosse necessário<sup>14</sup>. Por esta via, a Jeira consolidou-se, no arranque da Idade Média, como uma estrada de fronteira, valor que manteve até meados do séc. XVII.

Em 1640, em pleno cenário da Guerra da Restauração, Dom Gastão Coutinho, que um ano mais tarde seria declarado Governador de Armas da Província de Entre-Douro-e-Minho, mandou desmontar as 4 pontes romanas que serviam a Jeira entre a Albergaria e a Portela do Homem: as pontes sobre o Rio de Maceira, Rio do Forno, Rio de Monção e Rio Homem<sup>15</sup>. O valor de ativo militar reconhecido à Jeira, desde o arranque da nacionalidade, foi determinante para a subtração das suas obras de arte e para a anulação do seu valor viário, até esta data, transnacional. Embora ainda se lhe tenha reconhecido valor militar no quadro da instabilidade política da segunda metade do séc. XVIII (Figura 2), a Jeira acabará por se transformar, ao longo dos séculos XVIII e XIX, numa estrada de serventia civil eminentemente local e regional.



Figura 2 - Pormenor do Mapa de Entre-Douro e Minho, de Custódio Vilas Boas, datado de 1794. VILAS BOAS, Custódio José Gomes (1794-1795), *Mapa da provincia d'Entre Douro e Minho... de par com as indicações Economico-Políticas tudo para servir à Regulação das Comarcas da mesma Provincia, e outros objectos de Utilidade Publica*. [Escala não determinada]. Obtido de <http://purl.pt/24996>

<sup>14</sup> Estas ordenanças foram mantidas até ao séc. XVIII.

<sup>15</sup> Ferreira, P. J. (1994 (Fac-Simile de 1728)). Via Romana do Gerês (Geira) em 1728. Edição facsimilada do livro *Thesouro de Braga descoberto no Campo do Gerez*. Terras de Bouro: Câmara Municipal de Terras de Bouro.

## 4. DA PATRIMONIALIZAÇÃO – DE ESTRUTURA VIÁRIA A RECURSO CULTURAL

Ao mesmo tempo que ia perdendo a sua importância do ponto de vista viário, na proporção inversa começam a ser notadas a autenticidade e singularidade da Jeira, muito a reboque da curiosidade humanista que começou a despertar a partir do séc. XVI e que se estendeu pelos séculos seguintes.

A partir do séc. XVI, os arcebispos de Braga recolheram e depositaram na cidade vários monumentos epigráficos, entre os quais padrões trazidos da *Via Nova*, que o arcebispo Dom Diogo de Sousa mandou colocar no campo de Sant’Anna. Começa a crescer o interesse escolástico na via romana da Jeira e começam a surgir publicações que a descrevem, como exemplifica a obra do Padre José Mattos Ferreira, que em 1728 escreveu o primeiro livro dedicado às antiguidades da Jeira, “Thesouro de Braga descoberto no Campo de Gerez”<sup>16</sup>. Começa aqui a desenhar-se, ainda que incipientemente, o processo de patrimonialização da Jeira, que passou de estrada a “tesouro” implantado na serra. Seguindo o exemplo de Hübner, Martins Capella estabeleceu um *corpus* da epigrafia viária de Braga e entorno próximo, organizado por imperador, com especial destaque para a existente na Jeira. Esta obra rapidamente se tornou numa referência nacional e internacional e, na sequência deste trabalho, 35 padrões miliários da Jeira, então chamados Série Capella, foram classificados como Monumento Nacional em junho de 1910.

A partir do último quartel do séc. XX assiste-se ao desenvolvimento de vários estudos de monta sobre a Jeira, com enquadramentos e escalas variadas, que muito têm contribuído para o reconhecimento do seu valor cultural intrínseco e excecional.

Chegados à contemporaneidade, assistimos à maior subtração de traçado viário da Jeira, na década de 60 do século XX, aquando da construção da barragem de Vilarinho das Furnas, que obliterou todo o vale de Vilarinho e com ele uma parte substancial desta estrada, entre as milhas XXIX e XXXI.

Em pouco mais de 10 anos, a construção da barragem de Vilarinho da Furna anulou a existência de uma veiga agrícola ancestral e, com ela, toda a subsequente forma comunitária de gestão desta paisagem. O violento impacte ambiental derivado da construção da barragem é hoje difícil de avaliar e hoje não se reflete na reconhecida beleza do cenário proporcionado pelo encaixe do espelho de água, que se transformou, paradoxalmente, numa das imagens mais icónicas da Serra do Gerês e da Jeira. Embora em alguns pontos ainda mantenha a serventia de caminho público, a verdade é que a essência do uso atual da Jeira se prende com o turismo de natureza e pedestrianismo, que fez do Gerês uma marca de excelência e da Jeira uma das suas ofertas de exceção, reconhecida e homologada pelas entidades de gestão do património nacional que, em 6 de maio de 2013, ampliaram a classificação de Monumento Nacional ao traçado da Jeira “por Terras de Bouro, da milha XIV (Santa cruz) à milha XXXIV (Albergaria), incluindo todas as infraestruturas arqueológicas associadas” (Decreto n.º 5/2013, DR, 1.ª Série, n.º 86, de 6 de maio de 2013).

<sup>16</sup> Lemos, F. S., Silva, R. P., Leite, J. M., Xusto Rodríguez, M., Ribeiro, J., & Baptista, A. M. (2008). *A Via Nova (Geira) na Serra do Gerês. Trajecto entre as milhas XII e XXXVIII (Bracara Augusta- Aquis Originis)*. Terras de Bouro: Câmara Municipal de Terras de Bouro e Concello de Lobios. Op. Cit.15



## 5. A UTILIZAÇÃO DA INVESTIGAÇÃO CIENTÍFICA APLICADA PARA INFORMAR AS POLÍTICAS DE GESTÃO DO BEM PATRIMONIAL

Chegados aqui, ao processo de patrimonialização, à Jeira Monumento Nacional, podemos observar com algum detalhe, na Figura 3, a imbricada teia que envolve a gestão da paisagem peri-viária da Jeira, que já não é só a de uma estrutura de engenharia. No virar do século começou a ganhar forma a ideia de que a Jeira poderia, ou melhor, deveria ser candidatada à Lista de Património Mundial gerida pela UNESCO.



Figura 3 - Entidades e conceitos trend associados à Jeira atualmente.

Entre 2004 e 2006, usufruindo de um financiamento proporcionado pelo programa INTERREG 3, o Município de Terras de Bouro promoveu a realização de trabalhos multidisciplinares para elaboração dos dossiês de candidatura. Entre outros, este programa potenciou a ampliação da classificação como Monumento Nacional ao conjunto do traçado e sítios arqueológicos associados, estabelecendo a respetiva Zona Especial de Proteção, promoveu a construção de equipamentos sociais de divulgação e fruição do conhecimento a respeito do tema (Museu da Geira e Galeria dos Miliários), promoveu a reposição da passagem fluvial do Rio Homem, através de uma obra de arte reinterpretada ao lado dos alicerces da ponte romana de São Miguel e permitiu que se traçasse o primeiro esboço de Plano Diretor da Geira<sup>17</sup>.

<sup>17</sup> Cf. Nota 5.

Em 2018, retomando a vontade de elevar a Jeira a Património da Humanidade, o Município de Terras de Bouro e a Universidade do Minho, através da sua Unidade de Arqueologia, celebraram um protocolo de cooperação, que formalizou institucionalmente a colaboração que une estas duas entidades há mais 30 anos. Deste novo protocolo resultou um plano de trabalhos de investigação que promoveu a recolha extensiva de dados sobre a Jeira, incluindo o diagnóstico atualizado do estado de conservação da estrutura. A este projeto associaram-se, em regime de consultoria científica dois dos mais experientes investigadores deste território, António Martinho Baptista e Fernando Cosme. Desta colaboração resultou o “Relatório de Avaliação do Estado de Conservação da Jeira no território de Concelho de Terras de Bouro”, que serviu de base à elaboração do formulário de candidatura à Lista Indicativa de Portugal ao Património Mundial da UNESCO.

## 5.1 RECONHECIMENTO

A aquisição de novos dados sobre o estado atual da via foi uma das prioridades dos trabalhos desenvolvidos entre 2018 e 2020. O traçado da Jeira foi analisado em pormenor, através de inspeções ao local e de restituições ortofotogramétricas do traçado, estabelecidas com corredores de análise com intervalos definidos entre 50 m e 100 m<sup>18</sup>.

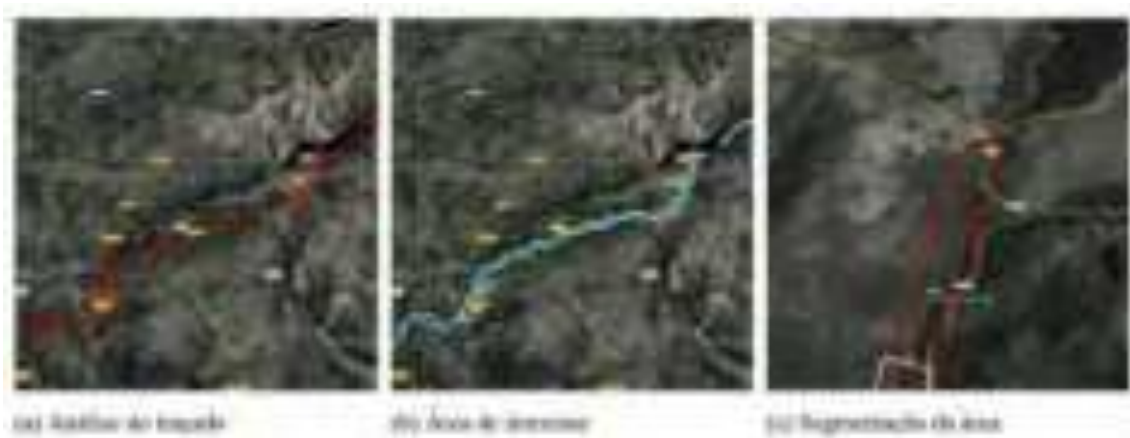
A estratégia de levantamento dos dados baseou-se na utilização de veículos aéreos não-tripulados (VANT) para o registo do traçado da via, a duas altitudes distintas. A primeira foi efetuada a uma altitude média superior a 50 metros do solo e destinou-se a registar o traçado da via e a sua área envolvente. A segunda registou apenas o traçado da via a uma altitude média de 2 metros do solo, para maior pormenor do percurso. Cada levantamento foi efetuado com equipamentos distintos (Tabela 2), sendo o equipamento com menor distância focal (DJI Phantom 3 Pro) usado no levantamento em altitude, para minimizar a quantidade de fotografias produzidas.

	DJI Phantom 3 Pro	DJI Mavic Pro
Peso	1280g	734g
Tempo de voo (máximo)	23min	27min
Sistema de navegação por satélite	GPS/GLONASS	GPS/GLONASS
Estabilização camara	3-eixos	3-eixos
Sensor camara	1 / 2.3" CMOS	1 / 2.3" CMOS
Lente	FOV 94º 20mm	FOV 78.8º 26mm
Distância focal (35mm)	20	26
Tamanho imagem	4000 x 3000	4000 x 3000

Tabela 2 - Características técnicas dos VANT usados no levantamento aéreo

<sup>18</sup> Cf. Nota 5.

A anteceder o levantamento propriamente dito efetuou-se uma análise cuidada do traçado no local, procurando aferir as dificuldades do terreno e os melhores pontos a partir dos quais se poderia efetuar os voos em altitude. Posteriormente, essa análise prosseguiu em gabinete usando a aplicação *Google Earth Pro* (versão 7.3.4.8248) para definir as áreas de registo com interesse arqueológico (Figura 4 (a) e (b)). Tendo em conta que a via atravessa todo o concelho de Terras de Bouro e considerando a sua extensão foi necessário segmentar a área total em subáreas mais pequenas que não levantassem dificuldades, em termos da sua extensão, ao VANT usado. Optou-se por definir espaços entre milhas que compreende uma área que oscila entre os 30 e 32 *ha* e um perímetro que varia entre os 3 e 4 *km* (Figura 4 (c)). Cada subárea foi representada por um polígono guardado em formato *Keyhole Markup Language* (KML).



**Figura 4 - Processamento do traçado com o Google Earth Pro**

Concluído o processamento do traçado, iniciou-se a planificação do voo para o levantamento em altitude. Esta planificação compreendeu a importação de cada segmento de milha para uma aplicação de gestão de voos automatizados, a definição da altitude média do voo, a adequação da sobreposição das fotografias, a orientação do voo e a parametrização do tipo de interação que se pretende com a camara do VANT (Figura 5 (a)). Antes de iniciar o levantamento e tendo em consideração os segmentos de área definidos, foram estabelecidos os pontos de controlo do solo (PCS) para auxiliar a correta georreferenciação da área levantada (Figura 5 (b)). De referir que estes pontos de controlo do solo servem tanto o levantamento em altitude (Figura 5 (c)) como o levantamento junto ao solo.



**Figura 5 - Levantamento do traçado**

Depois de georreferenciar cada segmento da via procedeu-se ao levantamento com recurso ao VANT. Este levantamento aconteceu em modo automatizado, para registar a área de interesse a uma altitude mais elevada e em modo manual, para registar cada milha a uma cota mais próxima do solo. Nos levantamentos automatizados, os voos foram parametrizados para efetuar o levantamento a uma altitude que varia entre os 50 m e os 120 m e com sobreposição lateral e frontal de 65% e 75%, respetivamente. O levantamento de cada milha registou entre 1100 e 1400 imagens e foi necessário um tempo de voo de aproximadamente 1h e 15min. A Figura 6 representa o levantamento efetuado entre a milha XIX e a milha XX. As imagens foram processadas com a aplicação *Metashape (Agisoft Inc.)* usando algoritmos de fotogrametria para produzir superfícies 3D e ortofotomapas. Este exemplo gerou uma nuvem densa com aproximadamente 35.000.000 pontos 3D que posteriormente foi simplificada para uma malha poligonal com 5.250.000 faces (Figura 7).



Figura 6 - Processamento fotogramétrico de levantamento em altitude



Figura 7 - Representação de superfície 3D entre milhas (levantamento em altitude)

O levantamento junto ao solo foi efetuado em modo manual e a uma altura nunca inferior a 2 m. Procurou-se garantir sempre uma sobreposição frontal de 80%, voando a uma velocidade constante de 0,5 m/s e registando cada imagem com intervalos de 2 s. Este tipo de levantamento produziu em média 1500 imagens (dependendo sinuosidade do traçado) e demorou, aproximadamente, meia hora. A Figura 8 representa o levantamento parcial entre a milha XVIII e a milha XIX (cerca de 350 m), que produziu uma nuvem densa de 5.855.000 de pontos 3D e uma malha poligonal simplificada de 250.000 faces (ver Figura 9).



Figura 8 - Processamento fotogramétrico de levantamento junto ao solo



Figura 9- Representação de superfície 3D entre milhas (levantamento junto ao solo)

## 5.2 DIAGNÓSTICO

Os trabalhos de inspeção e reconhecimento empreendidos permitiram identificar problemas de ordem conjuntural e problemas de ordem técnica.

Os problemas de ordem conjuntural prendem-se essencialmente com a alteração dos padrões de utilização da paisagem, que advém do abandono progressivo de economias agropecuárias e



florestais ancestrais e da acentuada recessão demográfica, que decorrem com acelerado ritmo desde a segunda metade do séc. XX. São muitas e de vária ordem as razões desta alteração que, na envolvente da Jeira, se sente tão evidente. A sua análise aprofundada não cabe, porém, neste trabalho. No entanto, torna-se evidente que o célere esmorecimento de um modo de viver a paisagem tendencialmente agrária teve uma repercussão direta na Jeira, cuja manutenção dependeu, durante longos séculos, da serventia que dela se fazia ao parcelário agrícola e florestal. Este que é um problema conjuntural com múltiplas origens, acabou por resultar, diretamente, em outros de natureza técnica e estrutural: a falta de manutenção dos sistemas tradicionais de regadio levou a que, em inúmeros pontos, as águas corressem pela plataforma de circulação da estrada, que, nos pontos mais críticos, perdeu toda a superfície de circulação e, em épocas de maior pluviosidade, transforma o traçado em verdadeiro leito aquífero. Do mesmo modo, foi desaparecendo a obrigação, e a necessidade, de se reparar a superfície de desgaste, que em alguns pontos, vai sendo subtraída por derrocadas, algumas históricas, noutros por vegetação infestante.

A Jeira, estrada bimilenária, é hoje um dos produtos culturais de maior sucesso na região, associada à oferta de turismo de natureza e de pedestrianismo do PNGP e da reserva da Biosfera Gerês-Xurés. A transformação desta estrutura de comunicação em produto cultural apresenta, igualmente, algumas questões que podem ser trabalhadas e corrigidas. Do ponto de vista técnico, é evidente a ausência de sinalética em alguns pontos críticos para a segurança do turista pedestre, nomeadamente nas áreas de derrocada, como disso é exemplo a área da histórica Quebrada de Cabaninhas. De mais difícil solução, é importante que as comunidades locais sintam a Jeira como recurso cultural endógeno, como alavanca para uma oportunidade de desenvolvimento sustentável. A incapacidade de identificar a Jeira como referente endógeno é sobretudo perceptível nas áreas mais distantes dos movimentos turísticos, onde o Monumento Nacional é encarado como um obstáculo ao licenciamento de obras e a sinalética do monumento é vandalizada amiúde.

Tal como se evidencia na caracterização apresentada no Relatório de Avaliação<sup>19</sup>, a Jeira conhece um lento, mas progressivo processo de degradação que, a não ser contido, coloca em risco o seu reconhecido valor patrimonial e, conseqüentemente, a sua valorização e exploração sustentada como recurso endógeno.

---

19 Cf. Nota 5





Figura 10 - Exemplos dos problemas identificados nas ações de avaliação e diagnóstico

## 6. OPORTUNIDADES E DESAFIOS

102

Localizada num cenário natural de particular beleza, a Jeira (ou “Geira”) é um bem com singularidade e excecionalidade à escala do mundo, sendo um extraordinário exemplo das soluções de engenharia viária desenvolvidas em época romana e dos processos históricos de intercâmbio de ideias e valores que acompanharam, no tempo longo, a construção da ideia de Europa como território comum. Por aqui circularam ideias e bens, ao ritmo dos múltiplos contextos geopolíticos que conformaram a Europa atual.

Se na sua origem constituiu a expressão material das mais avançadas soluções construtivas, contribuindo para a difusão e adoção de tecnologias e de modelos arquitetónicos padronizados, hoje oferece-se como testemunho do raro equilíbrio conseguido entre cultura e natureza, desempenhando um novo mas importante papel, que é o da promoção do desenvolvimento ambiental e socialmente sustentável.

O seu traçado em zona de montanha e em área natural protegida tem protegido o bem dos problemas associados à expansão urbana, que aqui não têm expressão. Contudo, a sua desafetação da rede regional de comunicações conduziu ao abandono da sua manutenção periódica, estando sujeita à propagação descontrolada de vegetação e à degradação da pavimentação, sendo ainda vulnerável ao vandalismo.



Objeto de atuações orientadas para sua conservação e valorização desde 2004, promovidas pelo Município de Terras de Bouro, a Jeira viu a sua importância reconhecida pelo Estado Português que, em 2013, classificou o Bem como Monumento Nacional.

No quadro da sua política de valorização dos recursos endógenos, pretende o município prosseguir com a conservação e valorização da Jeira, agora através de uma ambiciosa candidatura à sua inscrição na Lista do Património da Humanidade.

De facto, o bem “Jeira” tem potencial para se posicionar como polo de desenvolvimento económico sustentável, numa área de montanha com baixa densidade populacional, suportando o fortalecimento das comunidades locais e um correspondente desenvolvimento mais inclusivo e coeso. Seguindo os objetivos definidos na Agenda 2030 da ONU <sup>20</sup>, a Jeira poderá ser entendida como eixo mobilizador de um processo de desenvolvimento local, salvaguardando o seu valor de património cultural através da implementação de um plano específico de proteção, baseado no reforço do quadro legal de proteção ao Monumento Nacional em vigor.

Para o efeito, entende-se que a gestão do Bem deve revestir a forma de Plano Diretor da Jeira/PDJ), equiparável aos planos de pormenor de salvaguarda (art. 53º, Lei 107/2001), devendo servir como ferramenta de trabalho especialmente útil para os agentes locais e seus parceiros de atuação e como programa de ações de valorização das várias partes interessadas, com o objetivo de conservar e valorizar o Bem de forma a assegurar a sua efetiva preservação para o futuro.

A elaboração do PDJ requer um processo de planeamento, que possibilite a articulação entre as diversas entidades (Município de Terras de Bouro, Parque Nacional da Peneda-Gerês e Direção Geral do Património Cultural) que detêm tutela jurisdicional sobre o Bem, tendo como base o diagnóstico de caracterização prospetiva do seu estado e valor, visando a definição de uma estratégia de desenvolvimento futuro, de um modelo de gestão apropriado e de um sistema de monitorização e avaliação das transformações.

Por se tratar de um Bem sujeito a diferentes instrumentos legais, a questão da gestão coordenada reveste especial acuidade – importará, por isso, identificar os denominadores comuns que possibilitem criar uma adequada estrutura de gestão conjunta.

## 6.1 PRINCÍPIOS ORIENTADORES

A estrutura do PDJ deverá traduzir a perspetiva integrada, sustentável e inclusiva da gestão do património, que subjaz não só às Operational Guidelines for the Implementation of the World Heritage Convention (WHC.17/01, UNESCO, Paris) e ao manual Managing Cultural World Heritage (UNESCO / ICCROM / ICOMOS / IUCN, Paris, 2013), mas especialmente às recomendações enunciadas na Declaração de Paris (The Paris Declaration. On heritage as a driver of development. Adotada pela 17.ª Assembleia Geral do ICOMOS, Paris, em 1 de dezembro de 2011), que começa

---

<sup>20</sup> AGENDA 2030 (2015). *Transformando Nosso Mundo: A Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável*. Nações Unidas (<https://nacoesunidas.org/tema/agenda2030/>).



justamente por sublinhar o papel fundamental da cultura e do património (enquanto valor identitário e repositório de memória histórica, cultural e social) nos processos de desenvolvimento humano, pois contribui decisivamente para o crescimento económico e para a apropriação dos processos de desenvolvimento.

Componente essencial e fator determinante da sustentabilidade, em termos sociais, económicos e ambientais, a cultura e o património cultural desempenham um papel de primordial importância para a própria sustentabilidade do esforço de unificação europeia, na linha, aliás, da concretização dos ODS (Objetivos de Desenvolvimento Sustentável) definidos pela Nações Unidas e plasmados na Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável.

Enquanto bem público por direito acessível a todos, como um portador dinâmico de mensagens, valores e símbolos que atravessam a experiência humana e nutrem a nossa vida diária, como um campo de diálogo fecundo e de interação com o "outro", reconhece-se que a cultura e o património cultural podem proporcionar múltiplos benefícios para a sociedade. Benefícios não só ao nível do crescimento económico, mas também ao nível da qualidade ambiental, do bem-estar social, do diálogo intercultural, da promoção de um sentimento de pertença a uma comunidade e, finalmente, à construção de uma Europa mais coesa (EGCH, 2015) <sup>21</sup>.

É ainda a cultura e o património cultural que subjaz ao estabelecimento de alguns dos princípios orientadores da mais recente revisão do programa nacional de ordenamento do território (PNPOT – Lei n.º 99/2019: D.R., 1.ª série, N.º 170, d 5 de setembro de 2019), quando identifica a importância dos recursos patrimoniais culturais para a valorização das diversidade e especificidades territoriais, para o reforço da solidariedade e da equidade territorial e para a promoção da sustentabilidade da utilização dos recursos nos diversos territórios.

Deve ter-se presente que o fenómeno do despovoamento dos territórios raianos, onde se localiza o ativo patrimonial que é a Jeira, constitui, indiscutivelmente, a maior ameaça à sua conservação e valorização. É neste contexto particular que a promoção da sua candidatura ganha acuidade, considerando o Município de Terras de Bouro que a mesma pode dar um contributo decisivo para a resolução desse grave problema.

Entende-se que a Jeira deve ser intervencionada numa perspetiva integrada de qualificação patrimonial e de valorização territorial que, ao nível da definição das opções de uso, equacione a fixação da conservação do património como condicionante (inflexibilidade) e identifique possibilidades de multiusos (flexibilidade).

Neste sentido, a componente programática do plano deverá resultar da ponderação das referidas opções de uso, consolidando-se em torno de dois vetores:

---

<sup>21</sup> EGCH (2015). *Getting cultural heritage to work for Europe*. Report of the Horizon 2020 Expert Group on Cultural Heritage, European Union/Directorate-General for Research and Innovation: Luxembourg.

A. Jeira = património conservado, interpretado e usufruído;

B. Jeira = uma paisagem/lugar para se viver.

O primeiro vetor remete para as atuações orientadas para a conservação e proteção do património, com vista à preservação da sua integridade e autenticidade, e à sua fruição instruída, de acordo com projetos informados por especialistas que promovam:

A.1 - o desenvolvimento da investigação nos diversos domínios científicos correlacionados com intervenção em património;

A.2 - a recuperação das soluções construtivas originais;

A.3 - a adaptação de novos usos e funções ao património existente (e não o contrário);

A.4 - uma abordagem por parte das especialidades adaptada aos requisitos do património (e não o contrário);

A.5 - a criação de condições para utilização dos métodos tradicionais de construção;

A.6 - a inovação em arquitetura inspirada nos exemplares patrimoniais;

A.7 - a sensibilização dos utilizadores e agentes locais (stakeholders) relativamente à fragilidade do património.

105

O segundo vetor remete para as atuações que, assentando sempre em estratégias e instrumentos que estabeleçam o património como recurso primordial, não renovável, cuja preservação é condição *sine qua non* da sustentabilidade do desenvolvimento económico e social, se orientem necessariamente para a qualificação da vida das pessoas - com tudo o que isso implica em termos de gestão dos interesses e expectativas da população e, conseqüentemente, de planeamento e sua integração nas dinâmicas sociais, económicas e institucionais locais, regionais, nacionais e internacionais, tendo em vista contribuir para:

B.1 - criação de emprego;

B.2 - expansão de negócios;

B.3 - desenvolvimento do turismo cultural;

B.4 - promoção das indústrias culturais e criativas;

B.5 - melhoria das condições físicas e de qualidade de vida;

B.6 - reforçar positivamente o carácter distintivo da comunidade;

B.7 - aumentar a participação cívica.

## 6.2 ANÁLISE SWOT

O trabalho realizado permite-nos ensaiar uma primeira análise dos pontos fortes e fracos e das oportunidades e ameaças, numa abordagem sistémica que tem por referência os seguintes conceitos: **forças** = recursos do território suscetíveis de serem intervencionados; **fraquezas** = são forças não usadas e/ou aspetos essenciais ausentes; **potencialidades** e **ameaças** = resultam de uma visão prospetiva e alargada e consideram elementos externos que poderão ter impactes no futuro.

Desta análise resultou o seguinte quadro síntese:

FORÇAS
Proximidade do Bem em relação a Espanha
Conhecimento sobre o Bem: fontes documentais e materiais
Património histórico, arquitetónico e arqueológico rico, diverso e de fruição ativa
Capacidade de receção
Boa oferta ao nível da restauração
Riqueza da Gastronomia e Etnografia

106

FRAQUEZAS
Ausência de instrumentos legais e de gestão que contribuam para a defesa, conservação e valorização do Bem (tais como os PPS)
Falta de recursos humanos qualificados para a gestão dos Bens
Fraca acessibilidade interna e de acesso aos aeroportos nacionais
Segmento turístico vocacionado para o turismo "Para Todos" e articulado com o Bem
Ausência de programas de Educação Patrimonial
Envelhecimento populacional e fraca fixação da população jovem
Inexistência de rede de transportes públicos locais
Baixa capacidade de investimento por parte da população residente
Forte pressão do estacionamento automóvel em detrimento da mobilidade pedonal
Fraca diversificação e dinamização do comércio e artesanato local



Elevado custo dos trabalhos de reabilitação, restauro e manutenção do Bem suportados pelas autarquias
Debilidade da articulação interinstitucional
Escassez de espaços públicos qualificados
Comunicação débil dos recursos turísticos e direcionada para o público Português

POTENCIALIDADES
Promover uma plataforma colaborativa e/ou associativa entre as entidades interessadas
Criação de parcerias intermunicipais nas distintas vertentes patrimoniais (e.g. Rotas)
Presença de financiamento para cooperação transfronteiriça
Estímulo à criação e desenvolvimento de indústrias criativas baseadas na excelência do valor patrimonial do Bem e da sua envolvente
Desenvolvimento e promoção de programas Educação Patrimonial para distintos públicos e com o apoio dos efetivos mais idosos ativos
Criação de <i>branding</i> associada à Jeira
Promoção da experimentação turística de forma a dinamizar as potencialidades locais e regionais
Dinamização do comércio tradicional através de campanhas promocionais e animação nos espaços públicos
Indiscutível valor patrimonial do traçado viário que potencia o seu reconhecimento internacional e a sua classificação como Património da Humanidade
Realização de parcerias com <i>stakeholders</i> capazes de sustentar um plano de visitação em rede
Requalificação turística dos recursos e dos equipamentos
Promoção do desenvolvimento e/ou consolidação de projetos de investigação sobre o património e o território da Jeira
Dinamização conjunta de atividades informativas e formativas
Candidatura à UNESCO potenciadora de atratividade económica e turística
Criação de sistemas de mobilidade sustentáveis
Aumento da capacidade de receção e alojamento
Envolvimento das populações na definição de uma estratégia sustentada de desenvolvimento local
Valorização tecnológica do património existente

Potencial de divulgação do conhecimento do Bem a diferentes públicos
Potencial de empreendimentos de âmbito local com capacidade para induzir o desenvolvimento económico e urbano
Condições a nível local e a outras escalas geográficas que potenciam o desenvolvimento da atividade turística
Paisagem natural envolvente de excelência (PNPG), potenciadora de atividades recreativas alternativas

AMEAÇAS
Desaceleração da economia ou eventual recessão económica que poderá acentuar a interioridade dos locais
Incapacidade financeira das autarquias para as constantes e necessárias operações de conservação e valorização do Bem
Despovoamento, envelhecimento da população e fraca fixação da população jovem residente
Crescente competição turística nacional e internacional
Dificuldade de implementar estrutura de gestão coordenada (ausência de bases de dados, protocolos de monitorização)
Falta de recursos humanos qualificados para a gestão do Bem
Ausência de financiamentos estatais consignados à conservação e valorização do Bem
Saturação do mercado Português e dificuldade em definir novos modelos de desenvolvimento turístico

### 6.3 ORIENTAÇÕES ESTRATÉGICAS

Considerados os vetores orientadores da componente programática e o enquadramento teórico da perspetiva de desenvolvimento sustentável que deverá enformar o PDJ, enunciados acima, poderão fixar-se os seguintes objetivos e domínios de atuação:

**A** - Preservar e restaurar o bem e assegurar a sua efetiva proteção no presente e no futuro. Trata-se de património que não pode ser deslocado e que constituirá, sempre, o elemento basilar de qualquer processo de desenvolvimento sustentável.

Apesar de a Jeira nunca ter sido objeto de um programa nacional de intervenção integrada, o município de Terras de Bouro tem um histórico de ações na Jeira que, apesar das limitações, têm permitido a sua conservação e valorização.

A classificação do Bem como World Heritage determinará, com certeza, uma maior atenção, potenciando a elaboração e posterior concretização de projetos conjuntos de monitorização, conservação, restauro e valorização.

**B** - Promover a participação informada de todas as partes interessadas, especialmente dos utilizadores diretos do bem, através de processos ativos de consulta pública e de ações orientadas para a proteção, valorização e promoção, que contribuirão para o reforço da identidade cultural das comunidades, da sua autoestima e do exercício da cidadania.

A educação patrimonial, enquanto processo de mediação social orientado para o fortalecimento dos vínculos das populações com o seu património, desempenhará aqui um papel determinante, devendo merecer especial atenção por parte das entidades públicas.

**C** - Proporcionar a fruição qualificada do bem, contribuindo para conformar a Jeira e a sua paisagem como lugar de História, Cultura e Ciência e também como destino turístico de qualidade, potenciando exponencialmente, através da excelência da experiência turística, a integração e promoção em rede do notável conjunto patrimonial, a nível regional, nacional e internacional.

A produção de conhecimento novo sobre o Bem, com base em renovados estudos multidisciplinares, e a sua disseminação generalizada, através de projetos de educação patrimonial e de eventos culturais, deve estar na base da fruição qualificada do Bem por parte das populações locais.

**D** - Estimular o desenvolvimento das atividades económicas associadas à conservação, valorização e promoção do património, como a construção, imobiliário e turismo, e a criação de indústrias culturais e criativas baseadas na excelência do valor patrimonial do Bem e da sua envolvente, contribuindo para a criação de emprego e para o crescimento económico e conseqüente fixação das populações.

É hoje generalizadamente reconhecida a importância da cultura no desenvolvimento local, pois contribui para a constituição do capital social necessário ao desenvolvimento de projetos e parcerias, que dependem da capacidade dos atores locais de trocar e comunicar usando um sistema compartilhado de valores e normas.

Também neste domínio da 'economia da cultura', importa ter presente que é o conhecimento local dos ativos patrimoniais que influencia a maneira como se atualizam os produtos na emergente economia cultural, reforçando a atração de turistas.

**E** - Reforçar o papel Jeira como património que permite interpretar os múltiplos significados das históricas relações estabelecidas no mundo ocidental europeu e mediterrânico e entre os dois lados da fronteira entre Portugal e Espanha, contribuindo para promover a tolerância, a compreensão mútua, o diálogo intercultural e a reconciliação como meio de superar o passado e construir o futuro.

Nesta perspetiva, a valorização da Jeira em rede, transformando a área num destino turístico transfronteiriço, poderá ser reforçado pelo desenvolvimento de projetos que promovam os serviços e as políticas comuns em áreas como a cultura, turismo, comércio, educação, investigação e política social.

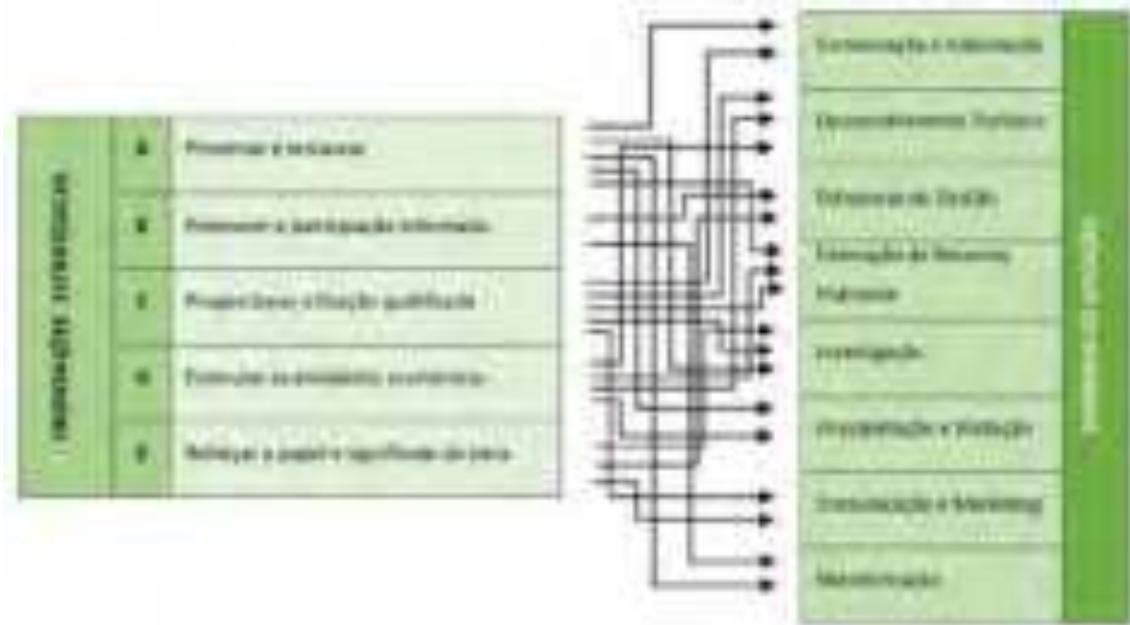



Figura 11 – Diagrama das inter-relações Objetivos Estratégicos / Domínios de Atuação

### 6.3 CONCLUSÕES

A Jeira é um itinerário romano bem preservado, que contém uma notável e rara coleção de marcos miliários conservados localmente e que na maior do seu traçado atravessa a Serra do Gerês – paisagem cultural e natural que integra o Parque Nacional da Peneda-Gerês e a Reserva da Biosfera Transfronteiriça de Gerês-Xurés, acolhendo um sistema de biodiversidade ímpar.

Este itinerário romano reflete aquele que podemos considerar o primeiro projeto de engenharia viária em que, na história europeia, se desenhou uma rede de comunicações que articulou grande parte do território da Europa, promovendo um espaço económico comum e a integração partilhada de valores sociais e culturais diversos.

O Bem conserva a forma e desenho originais, tal como foram concebidos pelos engenheiros romanos, bem como os materiais com que foi construído a partir dos recursos locais. Mantém o uso e função originais de via de comunicação, servindo agora rotas culturais e naturais de pedestrianismo, através das quais se educa sobre a sua importância nos diversos contextos históricos que conheceu e se promovem os valores de vida ambientalmente sustentável, reconhecidos na paisagem que atravessa e que integra o Parque Nacional da Peneda-Gerês.



Tal como evidenciado no nosso estudo, a Jeira conhece um lento mas progressivo processo de degradação que, a não ser contido, coloca em risco o seu reconhecido valor patrimonial e, consequentemente, a sua valorização e exploração sustentada como recurso endógeno.

Os fatores indutores desse processo de degradação são diversos. Alguns são conjunturais, como a decisão histórica de demolição das pontes em contexto de guerra, os acidentes geológicos de deslizamento de terras tipo “quebrada”, ou a irregularidade dos investimentos no património cultural.

Mas, o principal fator de degradação é de ordem estrutural, não técnica (como é o desgaste das estruturas viárias), mas sim de natureza socioeconómica, relacionado com a alteração dos padrões de vida da sociedade moderna e sua repercussão nas transformações da paisagem.

A candidatura à classificação como WH deverá constituir-se como projeto catalisador do desenvolvimento e implementação das ações necessárias à sua conservação e valorização, para as quais procuramos dar aqui um pequeno contributo apresentando as nossas ideias relativamente às orientações estratégicas e domínios de atuação em que deve assentar a elaboração de um necessário e urgente Plano Diretor da Jeira.



I SEMINÁRIO

ROMAN  
ROADS  
IN EUROPE

MMXXI

RECROAD,  
RECONSTRUCTING  
ROMAN ROADS  
THROUGH SATELLITE  
REMOTE SENSING  
TECHNIQUES

SARA ZANNI

UNIVERSITÀ DI PISA



Figura 1 - A "subway" map made by Sasha Trubetskoy: <https://sashat.me/>



Figura 2 – Mapa “Rec Road Project

## MANY ROADS, ONE DESTINATION



Romans built many roads (*Viae*) to connect north-eastern Italy to the Danube: travelers could choose the more convenient itinerary according to their personal needs.



## From the sources: the *Itinerarium Antonini* (IV-V AD)

Station	Distance (miles)	Notes
Aquileia	0	Starting point
Ugentium	10	
Ugentium	20	
Ugentium	30	
Ugentium	40	
Ugentium	50	
Ugentium	60	
Ugentium	70	
Ugentium	80	
Ugentium	90	
Ugentium	100	
Ugentium	110	
Ugentium	120	
Ugentium	130	
Ugentium	140	
Ugentium	150	
Ugentium	160	
Ugentium	170	
Ugentium	180	
Ugentium	190	
Ugentium	200	
Ugentium	210	
Ugentium	220	
Ugentium	230	
Ugentium	240	
Ugentium	250	
Ugentium	260	
Ugentium	270	
Ugentium	280	
Ugentium	290	
Ugentium	300	
Ugentium	310	
Ugentium	320	
Ugentium	330	
Ugentium	340	
Ugentium	350	
Ugentium	360	
Ugentium	370	
Ugentium	380	
Ugentium	390	
Ugentium	400	
Ugentium	410	
Ugentium	420	
Ugentium	430	
Ugentium	440	
Ugentium	450	End point

Figura 3 - The itinerary from *Aquileia* to *Singidunum*, according with the *Itinerarium Antonini* is 454 miles long (around 673 km).

### THE ITINERARY DESCRIBED IN THE ITINERARIUM ANTONINI



Figura 4 - The route described in the *Itinerarium Antonini* touches *Hemona* (Ljubljana), goes to North-East towards *Celeia* and *Patavione*, then it crosses the river Sava at *Cibalae* and *Sirmium*.

## From the sources: the Itinerarium Burdigalense (333-334 AD)

The image shows a scan of a document with three columns of text, likely a transcription of the Itinerarium Burdigalense. The text is arranged in a list-like format with columns for city names and distances. The text is somewhat blurry but appears to be a list of Roman cities and the distances between them, as mentioned in the caption.

Figura 5 - The itinerary from *Aquileia* to *Singidunum*, according with the *Itinerarium Burdigalense*, is 471 miles long (around 700 km).

## THE ITINERARY ACCORDING WITH THE ITINERARIUM BURDIGALENSE



Figura 6 - The itinerary according with the *Itinerarium Burdigalense* touches again *Hemona* (Ljubljana) then it turns North- East, towards *Celeia* and *Patavione*, to reach *Cibalae* and *Sirmium*.

## FROM THE SOURCES: THE TABULA PEUTINGERIANA



Agellata	IIII	Ad Praetoria	IXVI	Mansonia	
Porte Sancti		Crucis	IXVI	Ad Bassama	XX
Fl Frigid	IXV	Novicoluman	X	Salda	XXVII
in Alpi Italia		Formula	XXII	Orinum R.	XXVII
Lungation	XX	Quadrata	XXII	Sarmata	XXVII
Neuportor	XX	Ad fines	XX	Bassiana	VII
Emona	XXVII	Tocis		Illyria	VIII
Aceruane	IIII	Ad Praetorium	XXX	Taurina	II
		Servitia	XXXII	Confluentia	
		Urbata	XXXIII	Singidunum	

## THE ITINERARY IN THE TABULA PEUTINGERIANA



Figura 7 - The itinerary mapped in the *Tabula Peutingeriana* touches *Emona* (Ljubljana), then it turns South-East, towards the Sava river, that it crosses at *Siscia*. Then, it follows the course of the river to the confluence with the Danube at *Singidunum*.

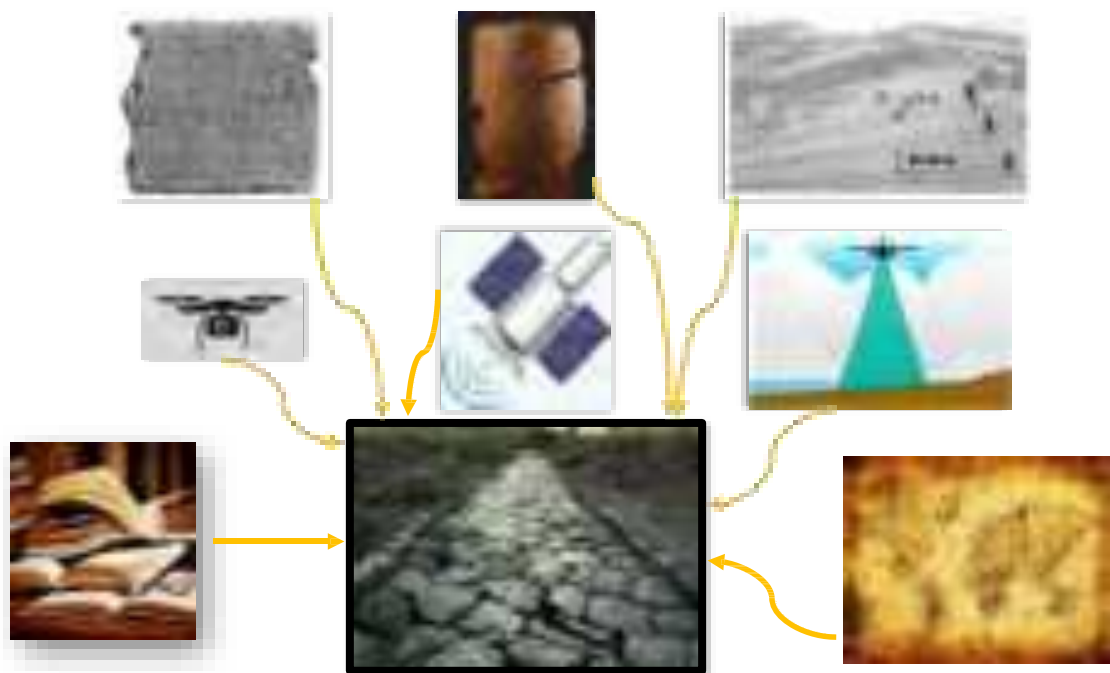


## FROM THE SOURCES TO THE MAPS: HISTORICAL DIGITAL ATLAS



Figura 7/8 - *Green*: the network of Roman roads mapped in the DARMC / *Red*: the itinerary mapped for the RecRoad project.

## FROM THE SOURCES TO THE MAP: THE RECROAD PROJECT



**BIBLIOGRAPHY AND PUBLISHED DATA**



119

**SIRMIUM AREA (SREMSKA MITROVICA - SERBIA)**

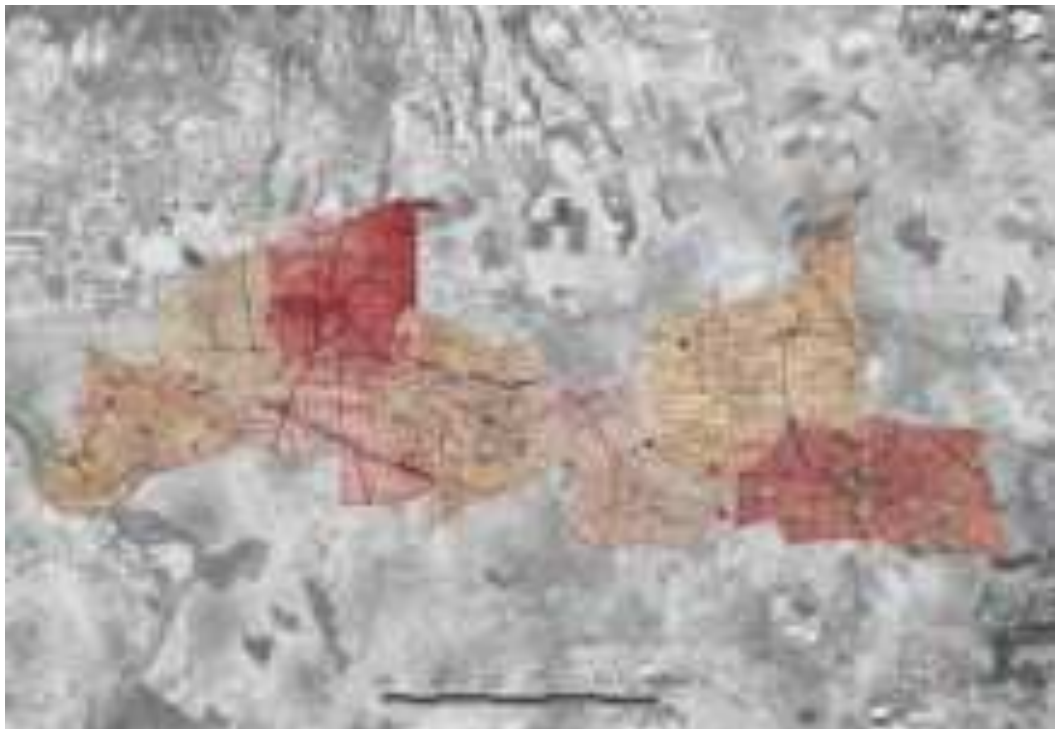


Figura 20 – 50 known Roman / Extension of 37.000 hectares



## REMOTE SENSING

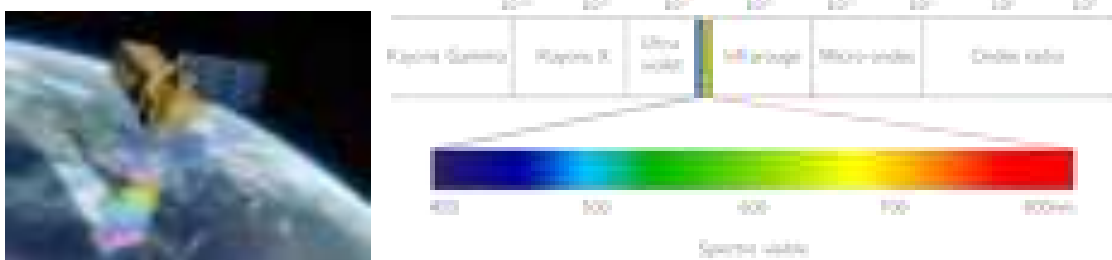
- **Remote sensing** defines a group of techniques and analytical methods performed at distance, that means not directly in contact with the ground. As a consequence, they're **non invasive and non destructive**. They allow the finding of buried elements, without performing archaeological excavations.
- Satellite remote sensing belongs to this category of techniques, together with aerial remote sensing, LIDAR data interpretation, geophysical surveys and photogrammetry.

## SATELLITE REMOTE SENSING AND ARCHAEOLOGY

- The satellite remote sensing uses satellite images for the archaeological research, in order to identify archaeological sites and, elements made by men, broadly speaking.
- Advantages:
  - It shows the landscape at different scales and resolution, depending on the available data.
  - It enables the visualization of elements that are not visible for the human eyes.
  - It enables the filtering of some elements that hide buried sites that, consequently, can be seen and mapped.

120

## PICTURES VS. SATELLITE IMAGES



- A traditional camera, even when very precise and calibrated, can only record one image at a time, usually in the visible range.
- A satellite is equipped with several sensors that produce more co-registered images at the same time (6-13). Each image refers to the same portion of landscape, recorded in different ranges of the electromagnetic spectrum.



## SENTINEL-2



- Spatial resolution: 10-60 m
- Access: <http://scihub.copernicus.eu/>
- Cost: free
- European space mission (ESA), launched in 2015 and completed in 2017 with the launch of Sentinel-2b satellite. Sentinel-1 (SAR) mission aims at a constant surveying of the Earth surface with a specific attention to the vegetation (agriculture), hydrogeology and coast themes.
- Multi-spectral images (13 bands): they can be used to detect archaeological sites.

## VEGETATION INDEXES



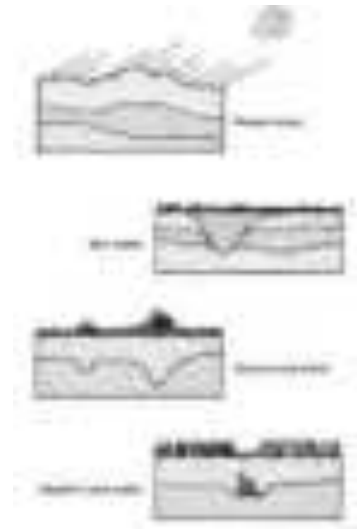
$$\text{NDVI} = \frac{(\text{NIR} + \text{RED})}{(\text{NIR} - \text{RED})}$$

Normalized Difference Vegetation Index



## TYOLOGY OF THE ANOMALIES

- Anomalies caused by plants' growth: Crop/Grass/Weed-Marks
- Micro-relief: Earthworks
- Soil colour marks: Soil Marks



## ANALYTICAL TECHNIQUES

- Vegetation Indexes
- Filtering
- Principal Component Analysis (PCA)
- DTM analysis
- Combining GIS and remote sensing
- Automatic identification of buried sites (AI)

123

## ATTENTION!

- Satellite images can show the presence of buried elements, but they cannot provide information about chronology, neither in a relative nor in an absolute sense.
- What we see could be a Roman road or a gas duct. How could we validate the results?
- We need to go on the field, perform a surface survey and, if possible do some excavation.

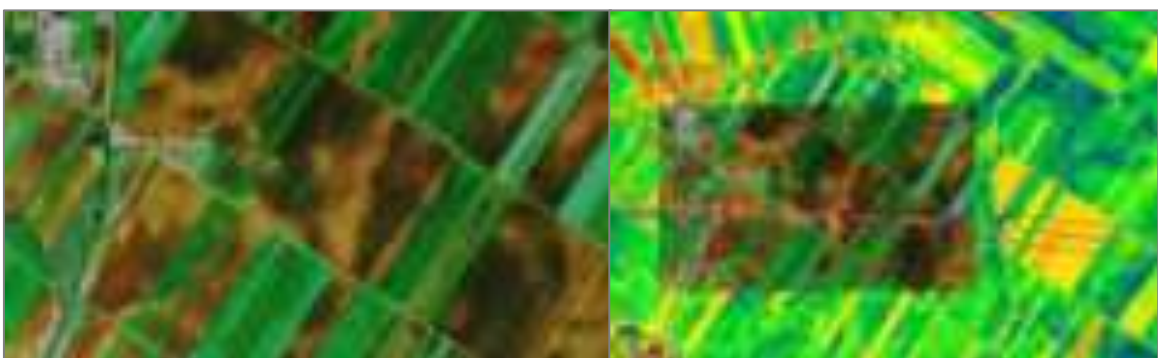


Figura 22 -Roman road or gas duct?

## SOME IMAGES EXAMPLES TO IDENTIFY BURIED SITES...

Visible spectrum images and multi-spectral images of the site of Pusta Dreispitz (Šašinci, Serbia)



124

Figura 23 – Visible spectrum



Figura 24 – Visible Sepctrum



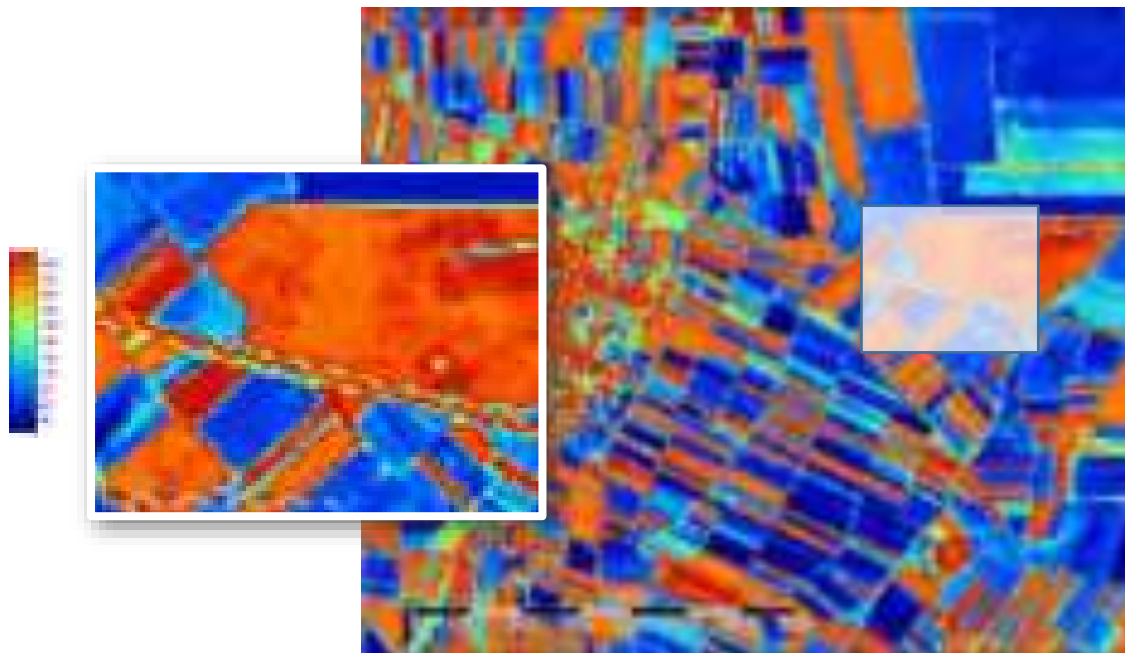


Figura 25 -Sentinel-2A image: NDVI

125

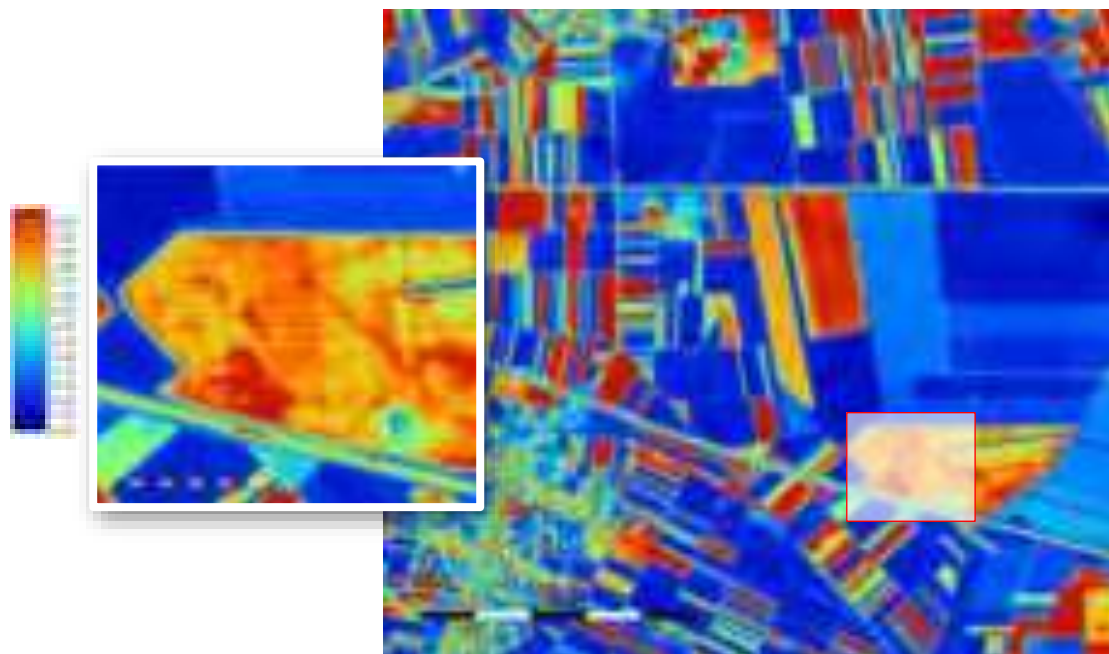


Figura 26 - Sentinel-2A image: RED+NIR combination

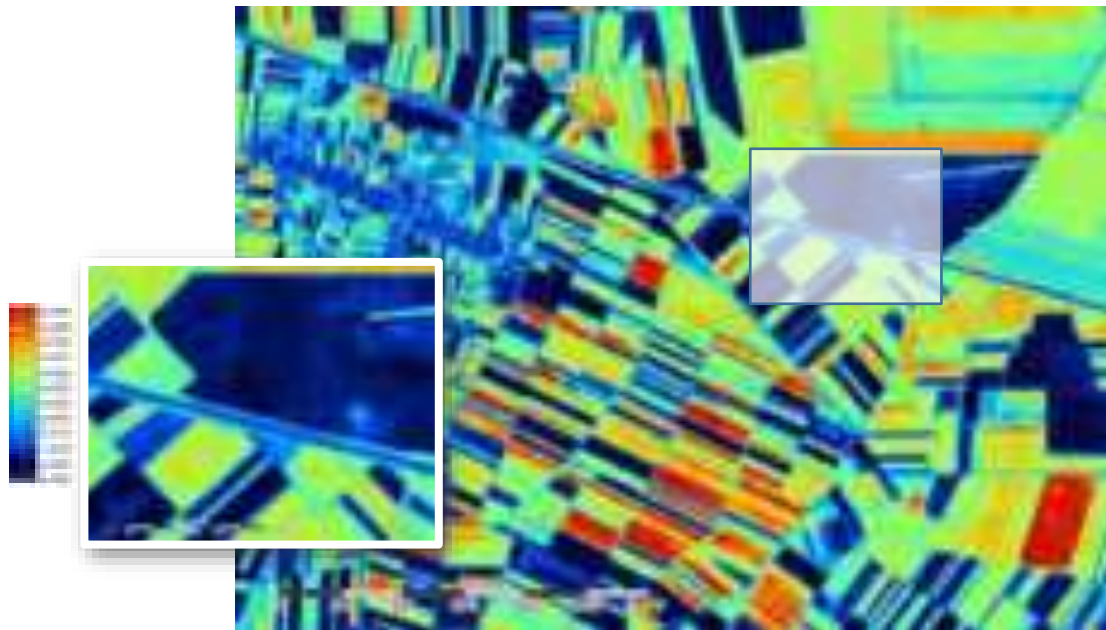


Figura 27 - Sentinel-2A image: CC3 algorithm modified

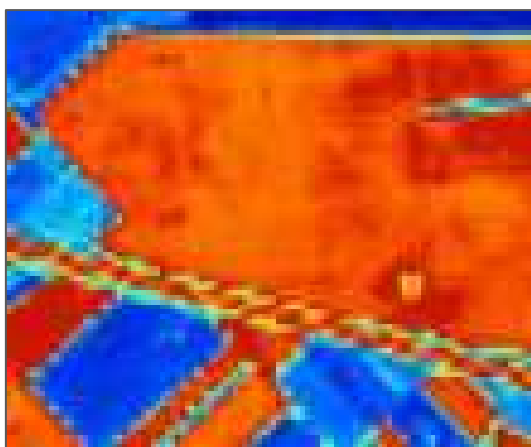


Figura 28 - NVDI

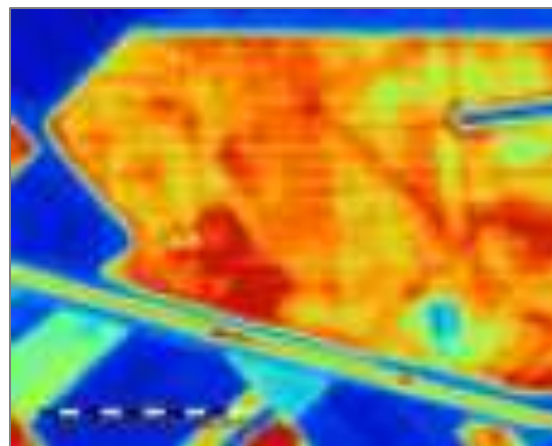


Figura 18 - Ned NIR

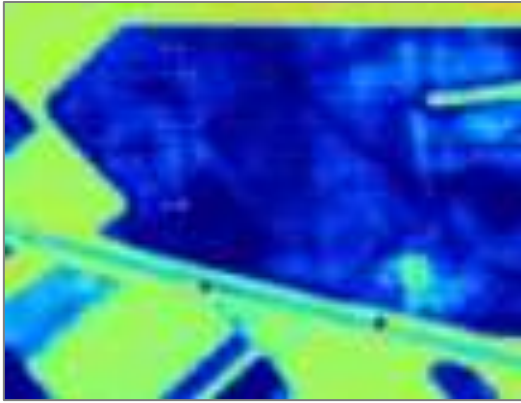


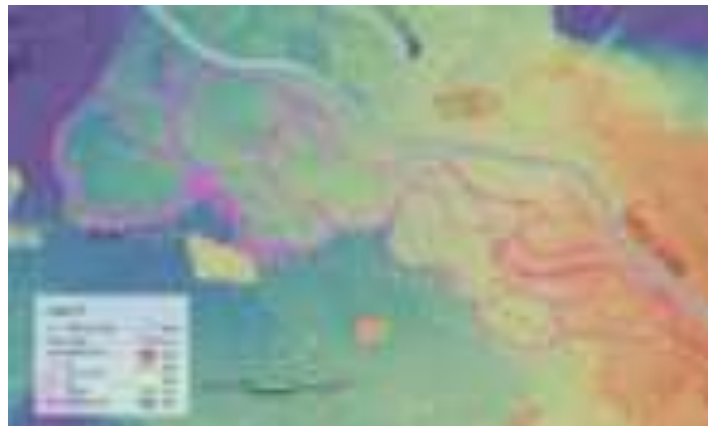
Figura 19 – CC3



Figura 20 – CC3\_DR

## LANDSCAPE INTEGRATED ANALYSIS

Analysis of the relationship among paleo-rivers and Roman roads in the region of *Neviodunum* (Drnovo, Slovenia).



Source: Slovenian Environment Ministry and spatial planning



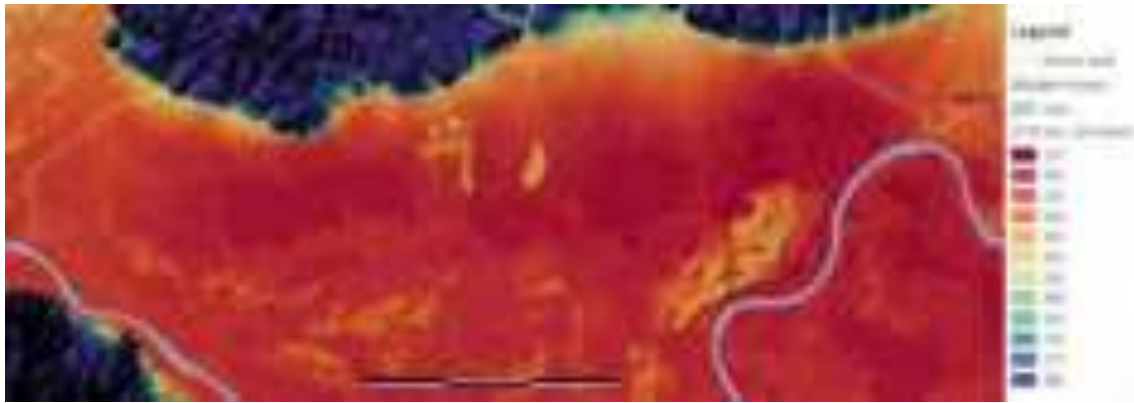


Figura 21 - Study of the relationship between ancient road network and wetlands in *Marsonia* region (Slavonski Brod, Croatia). 10 meters resolution DTM: elaborated from SAR images (Sentinel-1) by Alessandro De Rosa.

## FROM THE SOURCES TO THE MAP: SURFACE SURVEYS





## SURVEYS FROM SIRMIIUM TO SINGIDUNUM

129



I SEMINÁRIO

ROMAN  
ROADS  
IN EUROPE

ROMAN  
ROADS  
IN EUROPE

MMXXI

I ROMAN EMPERORS  
AND WINE ROUTE  
(DANUBE AND  
ADRIATIC /  
ILLYRICUM)



GORDANA PLAMENAC / DANKO ĆOSIĆ

*DANUBE COMPETENCE CENTER (DCC)*

131

1. The Danube Competence Center (DCC), based in Belgrade, is an association of members working together towards sustainable and competitive Destination Danube. DCC as the management authority of The Roman Emperors and Wine Route (Danube and Adriatic / Illyricum) serves as the model of cooperation in ten countries.

2. RER/WR (Adriatic / Illyricum) established in 2013, on the occasion of the ninety-fifth session of the Executive Council of UNWTO, in Belgrade, Serbia, when MOU was signed by Bulgaria, Croatia, Romania and Serbia.

RER/WR (Adriatic / Illyricum) certified in 2015 by the Council of Europe as an European Cultural Route. Recertification process started in 2018 and completed in April 2019 in Luxembourg.

Continuous striving for new members and enlargement of the Route resulted by having Hungary and Slovenia to join, so that current number of countries is six.

3. The attempt to cross through European Macro Strategy Regions, Via Adriatic / Illyricum is the natural extension of The Roman Emperors Route, adding on four more countries: Albania, Bosnia and Herzegovina, Montenegro and Northern Macedonia, showing a good example of connecting Adriatic/Ionian Macro Strategy with the European Macro Strategy for the Danube region.

4. Culture as source of tourism attraction and tourism as the tool for promoting culture.

Creative web concept focusing on:

a) Changes in pattern on what triggers (modern) tourists to decide where and how to travel.

b) New developments in user experience (ux) rules, resulting in changing patterns and behaviours of web users (shorter attention span than ever before).

c) Sustainability – promotional (and technological) platform that make sense in ever-changing digital world.

d) VR glasses: ultimate instrument to draw closer archeological sites and historical journey through Roman Empire

5. Dominus nodi – Hub host – coordinating local service integration

Hub product club

6. Cultural and educational exchanges for young Europeans

7. Joint tourism promotion and higher exposure at long haul markets

8. Participation in various European Culture/Tourism Transnational projects



I SEMINÁRIO

ROMAN ROADS  
IN EUROPE

CAMINOS  
ROMANOS  
EN EUROPA

MMXXI

RED DE  
COOPERACIÓN DEL  
PATRIMONIO DE LAS  
VÍAS ROMANAS EN  
EUROPA - *ITER*  
*ROMANUM*



LUISA FERRERO FERNÁNDEZ / PALOMA GARCÍA DÍAZ<sup>1</sup>

*ITER-ROMANUM*

135

**PALABRAS CLAVE:** Itinerario Cultural; Vías Romanas (*Iter Romanum*); Arqueología del paisaje

## RESUMEN:

**ITER ROMANUM** es un proyecto de cooperación en el ámbito del Patrimonio Cultural, Educativo y Turístico de Europa, que tiene por objeto la promoción y difusión de los caminos y enclaves romanos que componen la Red. Esta red está formada por la ciudad de Braga (Portugal), la Red de Cooperación de Ciudades en la Ruta de la Plata (España), el MuséoParc de Alesia (Francia), la Fundación Aquileia (Italia), la ciudad de Arlon (Bélgica) y el Instituto para la Protección de Monumentos Culturales de Sremska Mitrovica (Serbia). *Iter Romanum* pretende conectar a través de vías romanas, singulares conjuntos monumentales del pasado considerados en época romana asentamientos periféricos o secundarios. Estos yacimientos se crearon, crecieron y evolucionaron gracias a su conexión capilar con la red romana de vías, que les permitió seguir las corrientes naturales, arquitectónicas y sociales

---

<sup>1</sup> Red de Cooperación de Ciudades en la Ruta de la Plata. [gestión@rutadelaplata.com](mailto:gestión@rutadelaplata.com)  
Museos Arqueológicos de Gijón. [pgdiaz@gijon.es](mailto:pgdiaz@gijon.es)



que salían desde la capital, Roma y desde otras grandes ciudades. El objetivo último de este proyecto es el constituir una gran red de enclaves que articulen, conjuntamente, la actividad turística y cultural a través de sus vías de comunicación y de su patrimonio romano.

## INTRODUCCIÓN

La Red de Cooperación del Patrimonio de las Vías Romanas en Europa - *Iter Romanum* se creó a finales de 2017 y sus estatutos se registraron en el Registro Nacional de Asociaciones de España en enero de 2019. Su sede está en la ciudad de Gijón (España) y la coordinación la ostenta la Red de Cooperación de Ciudades en la Ruta Vía de la Plata. *Iter Romanum* tiene por objetivo principal la promoción y difusión de las vías y enclaves romanos que componen esta Red.

La idea de crear *Iter Romanum* surgió de la Red de Cooperación de Ciudades en la Ruta de la Plata<sup>2</sup>. Esta asociación, que desarrolla su labor bajo la marca Ruta Vía de la Plata, está formada por municipios ubicados en un eje de comunicación que vertebra el oeste de España de sur a norte cuyo origen se remonta a la época prerromana y al que los romanos dotaron de infraestructura construyendo una serie de calzadas.

Hace 5 años, la Red de Cooperación de Ciudades en la Ruta de la Plata comenzó a trabajar para dar un paso más e intentar difundir el papel de la Ruta Vía de la Plata y de otras vías de comunicación romanas en la cultura europea. Objetivo que vio que se podía alcanzar a través del programa de Itinerarios Culturales del Consejo de Europa.

136

---

Los Itinerarios Culturales del Consejo de Europa son una invitación a viajar y descubrir el rico y diverso patrimonio de Europa uniendo a personas y lugares en redes de historia y patrimonio compartidos. Estos itinerarios ponen en práctica los valores del Consejo de Europa: derechos humanos, diversidad cultural, diálogo intercultural e intercambios mutuos a través de las fronteras.

Un requisito imprescindible para ser Itinerario Cultural del Consejo de Europa es que en el recorrido estén representados al menos, tres países. Por ello, uno de los primeros pasos fue lanzar una convocatoria para buscar lugares con patrimonio romano de idénticas características e intereses a la Ruta Vía de la Plata que quisieran difundir este de la misma forma que nosotros.

De esa búsqueda surgieron la mayoría de los actuales socios que forman parte de la Red como son: la ciudad de Braga (Portugal), el Museo Parc de Alesia (Francia), la ciudad de Arlon (Bélgica) y la Fundación Aquielia (Italia) y en un primer momento el museo de Liubiana (Eslovenia), que

---

<sup>2</sup> La Red de Cooperación de Ciudades en la Ruta de la Plata es una asociación voluntaria y sin ánimo de lucro que nace en 1997. Desde entonces, en colaboración con las comunidades autónomas de Andalucía, Extremadura, Castilla y León, y Asturias, viene desarrollando acciones y actividades turísticas y culturales para dar a conocer dar los recursos turísticos de las poblaciones que integran la Ruta Vía de la Plata y poner en valor los múltiples atractivos que este recorrido representa por su variedad y amplitud, tanto a nivel nacional como internacional.

posteriormente se dio de baja de la asociación. Posteriormente, se adhirió el Instituto para la protección de Monumentos culturales de Sremska Mitrovica (Serbia)

## OBJETIVOS DE LA ASOCIACIÓN

*Iter Romanum* tiene por objeto la promoción y difusión de las vías y enclaves romanos que componen el Itinerario “Red de Cooperación del Patrimonio de Vías Romanas en Europa”. La asociación generará una oferta cultural y turística de calidad, con la finalidad de promover el desarrollo de los territorios en donde se encuentran los enclaves.

## OTROS OBJETIVOS DE ESTA ASOCIACIÓN SON:

- Promover el diálogo y el intercambio de buenas prácticas en materia de valorización de la ruta “Red de Cooperación del Patrimonio de Vías Romanas en Europa” con otros itinerarios culturales europeos.
- Impulsar la colaboración de las administraciones públicas y organismos privados para la promoción de acciones conjuntas relacionadas con este itinerario.
- Promover y poner en marcha actividades pedagógicas sobre las vías romanas y los enclaves romanos que componen el itinerario, destinadas a los jóvenes, con el fin de reforzar el conocimiento de sus raíces y consolidar la identidad europea.
- Armonizar en el ámbito del desarrollo sostenible aquellas actividades culturales y turísticas que se desarrollen en el territorio.
- Intercambiar conocimientos sobre la gestión de los yacimientos arqueológicos.
- Promover las conexiones con las industrias culturales y creativas.

## COMUNICACIÓN

En materia de Comunicación, la primera actividad que se llevó a cabo fue buscar un logo identificativo<sup>3</sup>.

Se diseñó una web en tres idiomas: inglés, francés y español, para presentar el proyecto. Este espacio ha quedado algo obsoleto técnicamente hablando y ya está previsto un rediseño completo que se afrontará en el año 2022.

---

<sup>3</sup> Para el desarrollo del logo, aquellos socios que lo desearon, pidieron presupuestos a diseñadores gráficos de su país. Se presentaron 3 propuestas, una desde Portugal, otra desde España y una tercera desde Italia. Finalmente, por votación, se eligió la propuesta presentada desde Italia.

También se creó la fanpage de *Iter Romanum* en Facebook y se abrió un canal en Youtube, al que se suben vídeos de los socios, mientras no se generen vídeos propios.

## ACTIVIDADES REALIZADAS DESDE 2018

Además de las diferentes reuniones que se han llevado a cabo desde 2018 tanto técnicas, como científicas o las preceptivas Asambleas Generales, se han de destacar las siguientes actividades conjuntas desarrolladas:

### DÍA INTERNACIONAL DE LOS MUSEOS

Con motivo de la celebración del Día Internacional de los Museos 2018, a partir del tema propuesto por el Consejo Internacional de Museos (ICOM), “Museos hiperconectados: enfoques nuevos, públicos nuevos”, se realizó una acción de visibilización y conectividad de los museos arqueológicos y elementos patrimoniales europeos a través del público, la fotografía y las redes sociales.

Se trató de una sencilla actuación mediante la cual, desde la Red se invitó a todas las personas y museos arqueológicos del entorno europeo a realizar fotografías o vídeos de elementos patrimoniales y de los museos arqueológicos para subirlos a las redes sociales utilizando el hashtag #iterromanum.

138

---

Los participantes debían etiquetar el elemento patrimonial fotografiado o filmado e indicar si pertenecía a un museo o alguna ruta o itinerario cultural europeo.

La noche del sábado 19 de mayo, los Museos Arqueológicos de Gijón proyectaron en directo desde las 22.00 horas hasta las 24.00 horas en uno de los lugares más emblemáticos del conjunto histórico de la localidad, la plazuela de Jovellanos en Cimadevilla, las imágenes recogidas bajo el hashtag #iterromanum.

Se recibieron imágenes desde cuatro países.

### JORNADAS EUROPEAS DE ARQUEOLOGÍA

En 2020 y 2021 *Iter Romanum* ha participado en las Jornadas Europeas de Arqueología organizadas por el Instituto Nacional Francés de Investigaciones Arqueológicas Preventivas (INRAP) y el Ministerio de Cultura de Francia.

El primer año, se hizo una presentación animada que daba a conocer el proyecto de *Iter Romanum*. Debido a la pandemia todas las actividades fueron digitales.



En 2021, se diseñó un “escape room” en formato virtual. Se trata de un juego con una salida final, a la cual se llega gracias a pistas y resolución de acertijos. Normalmente es presencial, pero debido a la pandemia, se diseñó para que todo el público interesado pudiera jugar desde sus casas por vía telemática.

En nuestro “escape room”, el objetivo era descubrir un tesoro a través de una serie de pistas que ofrecían cada uno de los yacimientos, ciudades, vías o museos que forman parte de *Iter Romanum*. Durante el juego, los participantes tenían acceso a información de los recursos de cada socio y otras explicaciones generales sobre las vías romanas, los miliarios y otros elementos.

Durante la celebración de las jornadas europeas de arqueología, más de 1.800 personas se animaron a jugar y resolver este particular “escape room”, para lo cual dedicaron en cada partida una media de 25-26 minutos.

Ahora este juego lo está colgado en la web de *Iter Romanum* y está disponible en inglés, francés y español

## EXPOSICIÓN ITINERANTE ITER ROMANUM

En el año 2021 se diseñó una exposición itinerante en formato roll up. En concreto, se trata de 8 roll ups, uno por socio y dos genéricos para dar a conocer la Red al público de los países a los que pertenecen los socios. A finales de mayo de 2021 se inauguró en Gijón y desde entonces ha itinerado por otros municipios de la Ruta Vía de la Plata. En concreto, ha estado en La Bañeza, en la ciudad de Zamora y en el yacimiento de *Contributa Iulia*, en el municipio extremeño de Medina de las Torres. En septiembre de 2021 estuvo en la ciudad de Braga. Y a finales de noviembre viajará a Alesia (Francia). Continuará el circuito por Italia, Serbia y Arlón en Bélgica

## PARTICIPACIÓN EN FOROS DE ITINERARIOS CULTURALES EUROPEOS

En concreto la Red de Cooperación ha acudido a los siguientes eventos:

- Foro Internacional sobre Itinerarios culturales europeos como motor de desarrollo de la Identidad europea, organizado por la Ruta de Carlos V, un itinerario cultural europeo que tiene su sede en el monasterio de Yuste en Extremadura – España. (2013)
- 7º Foro consultivo de Rutas Culturales del Consejo de Europa, donde se celebró el 30 aniversario de este programa, que tuvo lugar en Lucca – Italia. (2017)
- VII TRAINING ACADEMY 2018 en Yuste, destinado a gestores de itinerarios culturales. (2018)
- 8º Foro Consultivo Anual de la EPA en Görlitz, Alemania. (2018)

## SIMPOSIUM SOBRE VÍA ROMANAS

En septiembre de 2021, la Red colaboró como patrocinadora en el primer seminario sobre Vías Romanas en Europa que se celebró en la ciudad de Braga los días 16 y 17.

### PRÓXIMAS ACCIONES

Las próximas acciones en las que ya se está trabajando son, en primer lugar el desarrollo de una nueva web. Esta web se va a estructurar en tres apartados diferenciados: uno orientado al viajero o visitante; otro de carácter institucional; y otro de divulgación científica en la que, entre otros contenidos, se recogerá la documentación que se genere en los congresos o jornadas.

También se está preparando la edición de un folleto de presentación del itinerario y en el diseño de una serie de rutas físicas integradas en *Iter Romanum* que se podrán recorrer de diferentes formas: a pie, en coche o en bicicleta.

Paralelamente a todas estas acciones, se está elaborando la candidatura de la ruta para presentarla al Instituto de Itinerarios Culturales próximamente.

## PREPARACIÓN DE LA CANDIDATURA A ITINERARIO CULTURAL EUROPEO

Una de las actividades que se está llevando a cabo desde la asociación *Iter Romanum* es la preparación de una candidatura para optar a Itinerario Cultural Europeo.

140

---

El **tema principal** de la candidatura de *Iter Romanum* es conectar, a través de la red de calzadas romanas, singulares conjuntos monumentales de pasado romano considerados en época romana asentamientos periféricos o secundarios. Estos yacimientos se crearon, crecieron y evolucionaron gracias a su conexión capilar con la red romana de vías que les permitió seguir las corrientes culturales, arquitectónicas y sociales que emanaban desde la capital, Roma, y desde las grandes ciudades de la época. Cada uno de los participantes, manteniendo los mismos patrones que nos identifican con un pasado romano común en toda Europa, ofrece su propia visión de la influencia de Roma a través del desarrollo de sus monumentos y su patrimonio arqueológico.

El documento base sobre el que se está organizando esta candidatura fue el redactado por Almudena Orejas en 2018, investigadora científica del Centro Superior de Investigaciones Científicas en España y experta en arqueología del paisaje. En este trabajo se han planteado las bases sobre las que se está trabajando en este itinerario.

- Por un lado, se plantea la importancia de la **capilaridad** con la que Roma conectó con todos los territorios conquistados a través de la infraestructura viaria.
- Y, por otra parte, deja constancia del importante papel de las vías romanas como representantes de algunos de los nuevos **paisajes creados por el Imperio Romano** y testigos de la **diversidad** de las regiones que quedaron integradas bajo un mismo poder.



El Imperio Romano, como primer gran estado paneuropeo, fue la primera institución que se encontró con la necesidad de diseñar y construir calzadas a lo largo de todo su imperio, llegando a crear una red de más de 300.000 kilómetros de vías. Esta inmensa red conectaba de forma capilar su capital, Roma, con el resto de sus territorios, desde las grandes urbes hasta los pequeños pueblos y villas.

Roma utilizó sus avanzados conocimientos en ingeniería para proyectar y construir los sistemas de comunicación más avanzados y complejos que se habían visto hasta entonces. Las infraestructuras romanas tenían muchos propósitos. Obviamente, por un lado, permitir la comunicación y el transporte de mercancías, pero también permitir la creación de un sistema de transporte postal muy eficiente y nunca visto hasta entonces en Europa: el *Cursus Publicus*. Finalmente, existía también una finalidad propagandística muy importante: las obras romanas debían demostrar en los territorios incorporados el poder de Roma, basado en su conocimiento tecnológico y en la perdurabilidad de sus construcciones. Por esta razón, vías, puentes, túneles o acueductos romanos han perdurado hasta nuestros días.

Los miles de kilómetros construidos siguieron una escrupulosa técnica de construcción que permitió su conservación durante centurias y un remarcable impacto en el paisaje, ordenando parcelarios agrícolas hasta la actualidad, en multitud de territorios europeos.

La configuración viaria de la Europa actual se asienta en parte, sin lugar a dudas, en la red que Roma diseñó en este continente. Muchos de los pueblos y ciudades europeos mantienen una continuación en su ocupación desde época romana.

141

Además, y por primera vez en la historia de Europa, un poder central también destinó muchos recursos (económicos, materiales y humanos) a la construcción de una densa red de comunicaciones que permitió a pequeñas comunidades y territorios aislados conectarse con territorios próximos y con cualquier parte del imperio romano. La red de calzadas romanas eliminó el aislamiento de vastas zonas del Imperio y permitió el intercambio económico, cultural y social entre sociedades muy distintas entre sí, dándoles elementos de cohesión. Este hecho queda avalado por la riqueza patrimonial de época romana de todos los participantes en este proyecto.

En época romana, cada uno de los miembros participantes en este itinerario se encontraba muy lejos de lo que se consideraba el epicentro del Imperio. Desde los asentamientos ubicados en el extremo de la Tarraconense, una de las provincias occidentales más extensas, o la provincia de la Lusitania como Braga y el eje de la Ruta Vía de la Plata, hasta los yacimientos ubicados cerca del Limes oriental en Panonia, con *Sirmium*; así como los territorios de la Bélgica y la Francia romana de Arlon y Alesia, dibujan un arco geográfico alejado tanto de la capital Roma como de las más importantes ciudades de época romana. Todos ellos, sin embargo, destacan por tener elementos definitorios comunes y diversas particularidades que los unen y los combinan para crear un marco explicativo coherente. Todos estos enclaves se beneficiaron y crecieron a partir de la creación de la red romana de calzadas. No sólo las grandes ciudades, si no también campamentos militares, pequeñas ciudades, vicus, villas u otro tipo de asentamientos que se podrían considerar secundarios y/o periféricos (como los que conforman este itinerario) utilizaron las infraestructuras romanas para permitir el tránsito de

ejércitos y personas, para transportar mercancías, para asentarse y consolidar el poder romano en el territorio.

Pero, además, de este pasado común, también encontramos, en cada uno de los asentamientos, particularidades y diferentes paisajes culturales que nos permiten explicar la diversidad de nuestro pasado romano. Desde el papel del ejército romano (su movimiento, su asentamiento en el territorio y todos los elementos que lo rodeaban) hasta los beneficios de los enclaves comerciales, los vértices de comunicación y el desarrollo a partir del comercio. Toda esta diversidad se explica en *Iter Romanum*, una iniciativa que invita a los ciudadanos europeos a viajar y a visitar cada uno de los distintos sitios arqueológicos integrantes de este itinerario.

Y en este sentido, y volviendo a una de las bases del proyecto: **la diversidad** de las regiones que quedaron integradas bajo un mismo poder; a través de *Iter Romanum* se pueden observar diferentes paisajes culturales fosilizados en las vías de la conquista, las vías en el mundo rural, las vías que integraron los extremos del imperio, los puertos fluviales y marítimos o las vías de montaña.

## ALESIA (FRANCIA) Y LAS VÍAS DE CONQUISTA

El primer trazado de las vías fue marcado por el ejército de Roma en su avance. Su papel como instrumento de control de las tierras dominadas fue una constante; por ellas circularon soldados, órdenes, magistrados, embajadas o emperadores. Alésia es, sin duda, uno de los paisajes más emblemáticos de la guerra emprendida por las legiones contra los pueblos que habitaban Europa. Sus restos materiales y la famosa narración de César, la *Guerra de las Galias*, hacen que desde hace dos siglos Alésia sea reconocida como un símbolo de la expansión de Roma y de la resistencia de las comunidades locales.

Con la creación del MuseoParc Alésia, el Département de la Côte-d'Or (Francia) pretende presentar el relato y el contexto de lo ocurrido en Alésia hace más de 2.000 años, a través de un centro de interpretación, la reconstrucción de las líneas de fortificación romanas construidas por Julio César durante el sitio de Alésia y los vestigios galo romanos que aún se conservan: el *oppidum* de Alésia (Alise-Sainte-Reine).

Arquitectura, paisaje y escenografía son las claves para presentar los datos y el contexto de la batalla de Julio César contra los pueblos galos, en donde las vías de la conquista tuvieron un papel estelar. En este contexto, el Museo Parc Alésia desarrolla un discurso pedagógico que gira en torno a la exposición permanente, enriquecida cada año por exposiciones temporales y variados programas culturales sobre la temática del museo.

## ARLON (BÉLGICA) Y EL MUNDO RURAL.

Si las grandes vías fueron las venas del Imperio, los caminos fueron los capilares que permitieron la integración del mundo rural: sus poblados, sus tierras, sus ganados, sus minas. Fuera de los ejes



principales, infinidad de caminos hicieron posible que comunidades campesinas fueran, también, parte del Imperio. Gracias a ellos, algunos productos alcanzaron una enorme difusión: cerámicas, vidrios, vino, productos del mar... Pero, además, estos caminos fueron esenciales para garantizar la subsistencia del Imperio. Por ellos llegaron a rincones remotos las monedas, las órdenes o el cobro de impuestos. La Ruta Vía de la Plata o Arlon son dos excelentes ejemplos de la capacidad de la red viaria secundaria para unir ciudades y aldeas, desde el corazón del Imperio hasta sus fronteras.

La pequeña villa de Arlón (Bélgica), situada al noroeste del imperio y cercana al limes germano, es un claro ejemplo de la importancia que tuvieron esos caminos secundarios a la hora de integrar el mundo rural al imperio romano. Este núcleo rural nacido en el cruce de las vías de comunicación que se dirigían hacia Reims, Tréveris y Colonia fue un importante *vicus* (*Orolaunum*) en donde se concentró el poder administrativo de Roma en esta zona del Imperio. Los restos arqueológicos de época romana que aún se conservan en el entramado de la ciudad como sus murallas, torres, baños públicos... y los restos conservados en su Museo Arqueológico son un claro ejemplo de la integración de este *vicus* en el mundo romano gracias a su excelente posición en el entramado viario.

## BRAGA (PORTUGAL) Y LA RUTA VÍA DE LA PLATA (ESPAÑA) Y LA INTEGRACIÓN DE LOS EXTREMOS

143

Del Báltico al Mediterráneo, del Atlántico al Mar Negro, los extremos de las vías marcaban también los del mundo conocido (la ecúmene). Braga (*Bracara Augusta*) (Portugal) y la Ruta Vía de la Plata (España) son dos piezas clave para entender la integración del extremo occidental del Imperio.

Braga (*Bracara Augusta*), situada junto al Océano, el mar desconocido, fue un cruce de vías que conectaba los finisterres atlánticos con el resto del Imperio. *Bracara Augusta*, de fundación augustea, surge en el marco de la reorganización político-administrativa de *Hispania*. Desempeñó un importante papel político y administrativo a lo largo de todo el Imperio debido a su posición estratégica como nudo de comunicaciones, por su territorio pasaban las vías XIV, XVI, XVII, XVIII, XIX y XX descritas en el "Itinerario Antonio". La vía XIX, de época augustea, unía las ciudades de *Bracara Augusta* (Braga), *Iria Flavia*, *Lucus Augusti* (Lugo) y *Asturica Augusta* (Astorga), donde conectaba con la Ruta Vía de la Plata. Fue inaugurada en el año 11 d.C. y era la más larga del noroeste peninsular. Hoy en día, todavía se pueden recorrer tramos de este trazado, sobre todo en la zona portuguesa y en la provincia de Orense (Galicia, España).

Testimonios de este importante pasado de *Bracara Augusta* son sus importantes restos arqueológicos como las termas públicas do "Alto da Cividade", la muralla, el anfiteatro, la Fonte do Ídolo, la domus da Escola Vlha da Sé, su epigrafía, numismática...

Por su parte, la Ruta Vía de la Plata fue la auténtica columna vertebral del occidente hispano. Eje vertebrador de este territorio, discurría a través de sus tres provincias: Bética, Lusitania, Tarraconense. Fue la base de las actuales comunicaciones. Esta vía sur - norte se construye como tal y se articula en todo su trazado a partir de Augusto (fines siglo 1 a.C. - cambio de era), para unir



Emérita Augusta (Mérida), capital de la nueva provincia Lusitania, con los territorios del norte recién incorporados al Imperio. Numerosos miliarios indican esta acción augustea. Existen miliarios de otros emperadores posteriores que atestiguan la reparación del camino y poniendo de manifiesto su importancia a lo largo de los siglos. A Trajano o Adriano (siglo II d.C.), se les atribuye la construcción de los puentes principales de la ruta cuyo ejemplo más conspicuo sería el de Salamanca sobre el río Tormes. Actualmente, discurre por 4 regiones y 7 provincias españolas en un eje sur-norte de más 800 km, contando con fuertes vínculos con Portugal.

Aquilea (Italia) solo se puede entender por su papel de bisagra entre el oriente y el occidente y entre el norte y el sur.

La colonia latina de Aquilea, fundada en año 181 a. C., creció como un importante puerto y a la vez un importante centro viario que comunicó no solo a Roma con el noreste de Europa, sino con las provincias orientales vecinas del Imperio. Por este enclave pasaban la vía Annia, la vía Postumia, la vía Iulia Augusta o la vía Gemina. Hacia el este discurría otra vía que conectaba con Iulia Emona (Ljubljana, Slovenia) y que continuaba hacia Panonia. Además de la presencia de estas vías, Aquilea se caracterizó por la abundancia de rutas marítimas que completaron esta red de comunicaciones. Los numerosos restos arqueológicos que hoy en día se pueden visitar en esta ciudad avalan la importancia que esta tuvo en época romana como centro de comunicaciones tanto terrestres como marítimas.

Los visitantes que viajen por las vías cercanas a Aquileia podrán disfrutar de numerosos vestigios romanos que permiten entender con mayor claridad el papel comercial y de transporte de las vías romanas y de las ciudades que se desarrollaron a lo largo de su recorrido.

## **SIRMIUM (SERBIA)**

En Serbia se construyeron varias calzadas principales y secundarias. En Iter Romanum, se pretende dar visibilidad principalmente a las vías Cibalae (Vinkovci, Hrvatska) – Sirmium (Sremska Mitrovica) – Bassianae (Donji Petrovci) – Singidunum (Beograd) y Parte de la vía del Limes en Pannonia Inferior, desde Ad Herculis (Čortanovci), via Acumincum (Stari Slankamen), Rittium (Surduk), Bonnonia (Novi Banovci).

Sirmium representó en época romana un enclave estratégico para el control del Limes entre Panonia y Dalmatia. En esta ciudad aún puede observarse el impresionante palacio imperial, sede del emperador, su familia y su séquito, formando una ciudad propia. Un ejemplo impresionante del poder arquitectónico de Roma incluso en la periferia. Sirmium y sus calzadas conducirán a los visitantes a un viaje de descubrimiento de unos restos arqueológicos y un territorio que sirvió como enlace entre Oriente y Occidente.

La propuesta de candidatura que se pretende a presentar al Instituto Europeo de Itinerarios Culturales, se desenvuelve en el marco de los valores europeos y del Consejo de Europa.



Es un proyecto de cooperación cultural con un patrimonio compartido como son las vías romanas que proporciona un alto grado de conocimiento de la cultura romana, tanto desde el punto de vista científico como divulgativo: descubre museos, restos arqueológicos y yacimientos de sitio de época romana en destinos poco conocidos, pero con un alto valor patrimonial, como ya hemos puesto de manifiesto.

Este itinerario cultural proyecta, además, trabajar desde un concepto de turismo sostenible ya que otro de sus objetivos es ofrecer una revisión moderna de la forma de viajar 'antigua'. El viaje, la circulación, se entiende como un trayecto tranquilo, pacífico, que debe permitir la reflexión y el disfrute de los territorios por donde se transita. Cada uno de los participantes en la red *Iter Romanum* pretende ofrecer un recorrido pacífico y lento por su territorio. Los usuarios, por lo tanto, podrán disfrutar con calma de elementos patrimoniales, culturales, gastronómicos y sociales vinculados a antiguas rutas romanas, todo ello desplazándose de forma ecológica y tranquila. Estos viajes pausados, serán una de las herramientas fundamentales para acercar *Iter Romanum* a los más jóvenes.

Para llevar a cabo la candidatura, este proyecto cuenta con un comité científico compuesto actualmente por 7 investigadores de diferentes países, expertos en materias relacionados con el tema del itinerario como son la arqueología romana y en concreto las vías de comunicación, el turismo, la geografía y la economía<sup>4</sup>.

---

#### 4 MIEMBROS DEL COMITÉ CIENTÍFICO

##### SERBIA

**Miroslav Vujovic:** [vujovicmir@gmail.com](mailto:vujovicmir@gmail.com) - Profesor de la Universidad de Belgrado y especialista en arqueología de Sirmium (Sremska Mitrovica) y campamentos militares romanos.

##### PORTUGAL

**Manuela dos Reis Martins** [mmmartins@uaum.uminho.pt](mailto:mmmartins@uaum.uminho.pt) - Catedrática de Arqueología de la Universidad do Minho, especialista en arqueología de Bracara Augusta (Braga).

##### ESPAÑA

**Pau de Soto:** [paudsoto@gmail.com](mailto:paudsoto@gmail.com) - Profesor de la Universidad Central de Barcelona e investigador en el Institut Català d'Arqueologia Clàssica (Tarragona, España). La temática principal de sus investigaciones han sido las vías romanas, especialmente el estudio de cómo se conformaron las redes de transporte.

**Almudena Orejas:** [almudena.orejas@cchs.csic.es](mailto:almudena.orejas@cchs.csic.es) - Investigadora científica del Centro Superior de Investigaciones Científicas en España y especialista en arqueología del paisaje antiguo.

**Paloma García:** Directora de los Museos Arqueológicos de Gijón. [PGDiaz@gijon.es](mailto:PGDiaz@gijon.es) - Especialista en arqueología romana de noroeste de la Península Ibérica.

##### ITALIA

**Alessia MARIOTTI.** <https://www.unibo.it/sitoweb/alessia.mariotti> - Profesora asociada de geografía político-económica de la universidad de Rimini.. Ha realizado investigaciones, tanto en Italia como en el

## BIBLIOGRAFÍA

- Estatutos de la Asociación “Red de Cooperación del Patrimonio de Vías Romanas en Europa”. 2017.
- DE SOTO, PAU. *ITER ROMANUM. Slow Roman Roads connecting Cities and Heritage*. [S.l.]:[s.n.], 2021.
- OREJAS SACO DEL VALLE, ALMUDENA. *Los caminos de Roma*. [S.l.]:[s.n.], 2017.

---

extranjero, sobre los temas del turismo cultural, el desarrollo local, la gestión comunitaria de los recursos culturales, el desarrollo sostenible y la planificación y gestión del turismo en los sitios del patrimonio mundial.

**Sara Zanni** [zanni.sara@gmail.com](mailto:zanni.sara@gmail.com) - Especialista en arqueología romana y Master en Geotecnologías Aplicada al Patrimonio Cultural. Ha desarrollado proyectos en Francia, Italia y Sirmium.



I SEMINÁRIO

ROMAN  
ROADS  
IN EUROPE

LA MONTAGNE  
ROMANUS  
NA EUROPA

MMXXI

PORQUÊ INTEGRAR  
UM ITINERÁRIO  
CULTURAL EUROPEU?  
O CASO DA  
TRANSROMANICA

ROSÁRIO CORREIA MACHADO  
*TRANSROMÂNICA*

149

---

## ITINERÁRIOS CULTURAIS

Construir itinerários, fazer caminho, viajar ...

A materialidade da união dos povos, das gentes faz-se através de elementos de ligação, na sua materialidade, comum... é nessa ligação que se constrói o ser social...

É nestas ligações que a humanidade se comunica, se interliga, partilha saberes, partilha cultura ... e tempo de humanidade .... Se constrói CULTURA ...



Figura 1 - Carta dos Itinerários Culturais, ICOMOS, Québec, outubro 2008 - Itinerários Culturais Conselho da Europa

Preambulo (com base na Carta dos Itinerários Culturais, ICOMOS, Québec, outubro 2008)

- . Uma **nova categoria patrimonial**, que se harmoniza com outras categorias consagradas e reconhecidas, num quadro integrador, multidisciplinar e partilhado;
- . **Religa-se com outras categorias e tipos de bens** (monumentos, cidades, paisagens culturais, património industrial, ...) num **sistema unido e coloca-os em relação**, que fornece uma visão plural, mais completa e justa da história;
- . Favorecem não só a **compreensão e a comunicação entre os povos**, mas também a cooperação para a conservação do património;
- . Releva o conteúdo patrimonial do **fenómeno específico de mobilidade e de trocas humanas** que se desenvolveu através das vias de comunicação que facilitaram a sua expansão e que foram utilizadas ou deliberadamente postas ao serviço dum objetivo concreto e determinado;
- . Pode tratar-se de um caminho que foi traçado expressamente para atingir esse fim ou de uma via que utilizou, inteiramente ou em parte, caminhos já existentes e que serviram diversos fins.
- . Não são simples vias históricas de comunicação que possuem elementos patrimoniais ou que servem como ligação entre si, **mas fenómenos históricos singulares** que não podem ser criados com a imaginação ou a vontade de estabelecer conjuntos de bens através de uma **associação de elementos com características comuns;**
- . **Processos criados deliberadamente da vontade humana** para conseguir um objetivo específico que, ou surgiram como um projeto traçado a priori pela vontade humana que contou com um poder suficiente para atingir um fim determinado (por exemplo, o Caminho dos Incas ou as Estradas do Império Romano), ou como resultado dum **longo processo evolutivo** no qual intervêm de forma coletiva diferentes fatores humanos que coincidem e se dirigem para um mesmo fim (caso do Caminho de Santiago, das rotas das caravanas comerciais de África ou da Rota da Seda).

## GESTÃO DE ITINERÁRIOS CULTURAIS

“**Compreender o significado dos Itinerários culturais**” é o princípio fundamental sobre o qual deve repousar a sua gestão. O que implica assegurar o desenvolvimento harmonioso de todas as atividades relacionadas com a sua investigação e valorização, assim como aquelas relativas à difusão pública do seu conhecimento. A gestão dos Itinerários Culturais exige igualmente uma coordenação transversal a fim de garantir a integridade das políticas no domínio da proteção, da preservação, do uso e da conservação, do ordenamento do território e do turismo. É portanto necessário elaborar projetos concertados que visem o desenvolvimento durável no plano nacional – no quadro local, departamental, provincial, etc.



. ou internacional, assim como em planos específicos de gestão, adaptados à proteção contra os desastres naturais e todos os riscos susceptíveis de causar impactos negativos sobre a autenticidade e a integridade dos valores do Itinerário Cultural e logo sobre o seu significado.

## ASPETOS FUNDAMENTAIS:

- Identificação
- Autenticidade
- Integridade
- Metodologia:

Investigação; Financiamento;

Valorização-proteção-conservação;

Utilização durável-relação com a atividade turística; Participação pública

## Itinerários Culturais do Conselho da Europa

151

Os Itinerários Culturais do Conselho da Europa são um convite a viajar e descobrir o **património europeu, corporizando os valores fundamentais da construção da Europa**: os direitos humanos, a diversidade cultural, o diálogo intercultural e os intercâmbios transfronteiriços.

Mais de quarenta Itinerários oferecem atualmente uma grande variedade de atividades culturais e educativas para todos os cidadãos, europeus e não só. Representam recursos essenciais para o turismo responsável e para o desenvolvimento sustentável. Os itinerários abrangem uma **vasta gama de temas**, desde a arquitetura e paisagens com influências religiosas, da gastronomia e património imaterial a grandes figuras da arte, música e literatura europeias.



## TRANSROMANICA



Por volta do ano 1000, artistas de toda a Europa inspirados na tradição romana e na tradição cristã criaram um estilo arquitetónico único: o estilo românico. Integrou lendas e mitos locais para reinventar tradições antigas, refletindo assim as características geográficas específicas de cada região da Europa medieval por mais de 300 anos.

152

## HERANÇA

As principais características da arquitetura românica são a utilização de arcos semicirculares, paredes grossas com pequenas janelas, capitéis cúbicos e planos simétricos, que se combinam para dar uma impressão de simplicidade harmoniosa. Seguir o roteiro cultural do TRANSROMANICA é conhecer magníficas catedrais, mosteiros e belas igrejas, desde o património religioso, militar, civil e funerário, todos da época medieval. Esta associação única de estilos regionais, permite descobrir diferentes culturas, estilos ocidentais e bizantinos influenciados pela arquitetura francesa e mudéjar, passando por sucessivos estilos góticos

## A VIAGEM

Os viajantes que seguem o itinerário da TRANSROMANICA percorrem um caminho repleto de impressionantes monumentos românicos espalhados por nove países entre o Mar Báltico e o Mar Mediterrâneo, muitos dos quais, Património Mundial da UNESCO. Cada região da TRANSROMANICA oferece dinâmicas culturais únicas, iguarias culinárias e inúmeros eventos, todos eles no coração de paisagens magníficas. Seguir os itinerários românicos é seguir os passos de importantes figuras

históricas, como Otto Magno, Martinho Lutero, Matilde da Toscana, D. Egas Moniz Senhor de EntreDouroMinho e D. Afonso Henriques de Portugal.

## ITINERÁRIOS CULTURAIS

Construir itinerários, fazer caminho, viajar ...

A materialidade da união dos povos, das gentes faz-se através de elementos de ligação, na sua materialidade, comum... é nessa ligação que se constrói o ser social...

É nestas ligações que a humanidade se comunica, se interliga, partilha saberes, partilha cultura

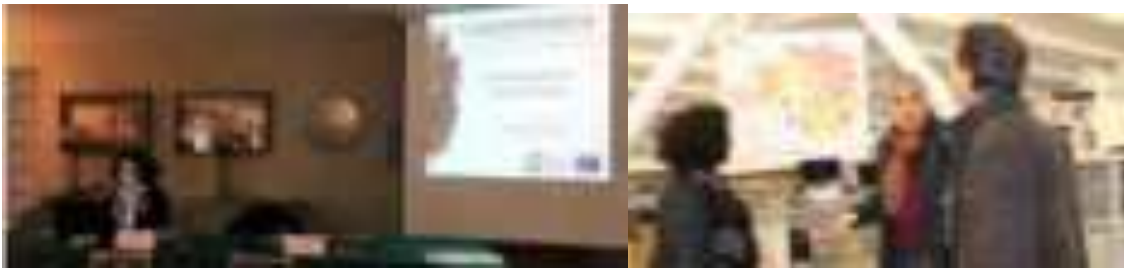
... e tempo de humanidade .... Se constrói CULTURA ...

## ALGUMAS ATIVIDADES

[www.transromanica.com/about/association/](http://www.transromanica.com/about/association/)



**Figura 2** - Jornada "Retos y oportunidades del Duero como destino turístico inteligente" - Conselho Consultivo de Castilla y León Zamora (set 2019)



**Figura 4** - Memoria da xornada de divulgación a importancia da ruta do románico no camiño de inverno – Ribeira Sacra - Fundación Juana de Veja - Monforte de Lemos (nov 2019)

## MATERIAL PROMOCIONAL



**Figura 5** – 2020 Calendário



**Figura 29** – Press Trip Revista Viajar – Javier Carrión e Cristina Candel (agosto 2020)

