

EL MILIARIO EXTRAVAGANTE

BOLETIN INTERMITENTE PARA EL
ESTUDIO DE LAS VIAS ROMANAS Y
OTROS TEMAS DE GEOGRAFIA HISTORICA

ISSN: 0214-1051
Depósito Legal CA 613/88

Editor, director, redactor-jefe,
administrador y mecanógrafo:

Gonzalo Arias

~~Casatuya, El Zabal~~

11315 La Línea

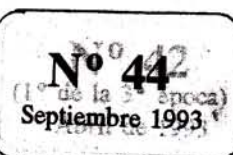
Teléfono: (956) 16 00 00

Los Rosales 20

Cortes de la Frontera (Málaga)

Tfno. 952 14 44 99 Fax 952 15 44 73

Corpo electr. GZLARIAS@JET.ES



Secretaria:

Hilde Dietrich de Arias

Fax: (956) 10 53 52

¡NO NOS CABE TODO!

Si mantuviésemos el ritmo bimestral, podríamos dar cabida aproximadamente en nuestras 24 páginas habituales (más las suplementarias del *Atlas*), a la publicación o el comentario del material más importante que recibimos, más el que nosotros mismos generamos. Pero tal ritmo suele romperse en verano, y es de temer que en el futuro los intervalos entre números tiendan a crecer en cualquier época del año, en atención a la fatiga y al pluriempleo del personal.

La consecuencia es que, una vez más, tenemos que limitarnos a una escueta mención (véase la última página) de varios materiales recibidos que merecerían más detenida consideración. Sin perder la esperanza, naturalmente, de volver más pausadamente sobre algunos de ellos en un futuro próximo. Hasta noviembre o diciembre, amigos.

El Miliario Extravagante

SUMARIO

	Página
Las calzadas romanas entre Bérvido y Astúrica Augusta	
por Ernesto Loewinsohn	2
Apostillas del Director	9
Senimure y Ocelodurum, por Luciano Pérez Vilatela	10
Suplemento: Mapas 22 y 40	Páginas centrales, sin numerar
Segundas apostillas del Director	13
Coletillas, parches y pegotes a los mapas históricos	13
Puente en Galve de Sorbe	13
Cuatro estelas romanas ¿Una prolongación de la GL30? Y una apostilla final	
Por Jesús Rodríguez Lorenzo	14
Extremadura historiada con epigrafías, por Valentín Soria Sánchez	16
Las exploraciones de E. Suja y la posible vía Miacco-Titultia	17
La Vía del Cid y la A27	18
Lo que dicen nuestros corresponsales	
Escribe Urbano Domínguez Garrido desde Béjar:	
En defensa de las vías antiguas; la vía antigua y la autovía moderna de la Plata	23
Escribe José Raúl Vega de la Torre desde Santander:	
¿Castro o poblado medieval en Somahoz?	24
El Director se escribe a sí mismo:	
¿Falsa pista de Saldaña a Santander?	24
Publicaciones recibidas	24

Las calzadas romanas entre Bérvido y Astúrica Augusta

Por Ernesto Loewinsohn

El Itinerario de Antonino nos da constancia de tres vías principales por el Bierzo, cuyas siglas son: la A18 (*Via Nova*), la A19 y la A20 *—per loca marítima*. Curiosamente, estas tres vías comienzan en Bracara Augusta (Braga) y tienen su término en Astúrica Augusta (Astorga), y aunque tienen tres rumbos distintos, todas pasan por Bérvido. Creo que las tres también coinciden en Ponferrada, donde estaba el puente sobre el río Sil.

En lo que sigue se describen estas tres calzadas por El Bierzo, Maragatería y el extremo Oeste de La Cepeda (en el caso de la *Via Nova* cuando sube al Manzanal). No se incluye ninguna exposición de las vías secundarias de esta región, que no dejaron de ser abundantes. Estas tres vías principales coincidieron en muchos tramos: si no las tres, generalmente dos compartían largas distancias. Muchos tramos de estas calzadas eran conocidos pero quedaban algunos inéditos o por descubrir, y esto era un impedimento para la apreciación global de estas tres calzadas y de su paso real por estas tierras. Espero que este trabajo pueda contribuir positivamente al esclarecimiento del paso de estas calzadas entre Bérvido y Astúrica Augusta. Y también espero que sigan apareciendo más restos de estas calzadas, posiblemente sepultadas en el terreno o la vegetación, o incluso debajo de las carreteras modernas. Los tramos conocidos y los que acaban de salir a la luz ayudan a formar una idea bastante completa de las tres vías susodichas, con certeza en una de ellas y mucha confianza en las otras dos. El tiempo y los investigadores del futuro dirán cuánta certeza o credibilidad tienen las conclusiones que se incluyen aquí.

En el transcurso de este estudio pude ver también que un tramo de casi 25 kilómetros, que muchos suponían de origen romano, era simplemente una carretera abandonada del siglo XVIII.

Las siglas "A18", "A19" y "A20" fueron asignadas a tres recorridos de acuerdo a los datos que se conocen hoy día, tales como epigrafía en los miliarios y nombres y distancias de las mansiones del Itinerario de Antonino.

Los trayectos que seguían las tres vías principales eran los siguientes:

- La A18 (*Via Nova*) - Esta calzada entraba en El Bierzo desde el Oeste por el pueblo de Frieria. Después pasaba por Toral de los Vados y por el Este y a poca distancia de Villadecanes, llegaba a El Foyo, que está al Este y cerca de Pieros. Allí se unía con la calzada que venía del Noroeste (la A19 y A20 juntas) y seguía a Cacabelos, Camponaraya, Cuatro Vientos, Ponferrada, San Miguel de las Dueñas, Almazcara, San Román de Bembibre, Bembibre, Ventas de Albares, Torre del

Bierzo, Montealegre, Manzanal del Puerto, el Puerto de Manzanal, pasaba al lado de Vellido y Quintanilla de Combarros, seguía por Combarros, Pradorrey y finalmente llegaba a Astorga. La Mansión "Bérvido" debió estar en El Foyo, que dista exactamente las 50 millas que indica el Itinerario entre Bérvido y Astúrica, por esta ruta (74 km). La ciudad Bérvido estaba cerca de El Foyo, sobre el Castro de la Ventosa, y posiblemente estaba extendida hasta Pieros y el cruce de las vías A20 y A19 con la A18. La mansión "Interamnio" cae justamente en San Román de Bembibre, cumpliéndose allí las XX millas (29,6 km) desde Bérvido, y las XXX millas (44,4 km) hasta Astúrica Augusta. También le corresponde el significado de "Interamnio" (entre ríos), porque está en un pequeño alto entre los ríos Noceda y Boeza, y a poca distancia aguas arriba de su confluencia.

- La A19 - Esta calzada viene del Noroeste por Villafranca del Bierzo. En El Foyo se le une la A18, como ya se indicó arriba, y las dos, ahora formando una calzada, siguen juntas por Cacabelos, Camponaraya, Cuatro Vientos, Ponferrada, San Miguel de las Dueñas, Almazcara, San Román de Bembibre, Bembibre, Ventas de Albares, y a media distancia entre Ventas de Albares y Torre del Bierzo se desvía por la derecha y sube por la margen izquierda del Arroyo del Rial (antiguamente Argutorio) hacia San Andrés de las Puentes. Poco antes de llegar a San Andrés inicia la subida con dirección a Fonfría, Viforcós, Brazuelo, Pradorrey, Requejo y finalmente Astorga. La distancia por esta ruta, entre San Román de Bembibre y Astorga, es también XXX millas (44,4 km), igual que por la A18, que sube por el Manzanal.

- La A20 (*per loca marítima*) - Esta calzada viene también del Noroeste, con la A19, por Villafranca del Bierzo, y en El Foyo se desvía por la derecha y marcha con la A18 hasta Toral de los Vados. En Toral gira a la izquierda y marcha a Ponferrada por Villadepalos. En Ponferrada se le unen la A18 y A19 poco antes del puente sobre el río Sil (en la plaza de Laruztegui). Después de cruzar el Sil, se desvía de las A18 y A19 por la derecha y va al puente del Mascarón, sobre el río Boeza. De allí sigue a Campo, Molinaseca, Riego de Ambrós, Acebo, Manjarín, Puerto de Foncebadón, Foncebadón pueblo, Rabanal del Camino, El Ganso, Santa Catalina, Murias de Rechivaldo, pasa cerca de Valdeviejas, y finalmente llega a Astorga. Las 50 millas que señala el Itinerario entre Bérvido y Astúrica se cumplen en este recorrido, que no pasa por Interamnio, lo cual no está incluido como mansión del camino en el Itinerario.

La A18 (Via Nova)⁽¹⁾ entre Bérvido y Astúrica Augusta

Aunque había una calzada que conectaba directamente Toral de los Vados con Ponferrada por Villadepalos, la A18 continúa desde Toral de los Vados por el Este de Villadecanes hasta El Foyo (donde está el cruce con la calzada que viene de Villafranca del Bierzo y Pieros, porque la ciudad de Bérvido está en las inmediaciones de El Foyo (en Castro de la Ventosa). Madoz describe el tramo entre Toral y Villadecanes como "... la estela de un barco a toda vela, que apunta al cerro de Villadecanes". A partir de El Foyo, donde se supone que estaba la mansión "Bérvido", la calzada está superpuesta por la carretera, como lo viene haciendo desde el Arroyo de Valtuilles, al Norte de Pieros. (Esta calzada sale de Villafranca del Bierzo enfrente del castillo del siglo XVI y pasa al lado de la iglesia románica de Santiago. Sigue por prados paralela a la carretera antigua hasta poco antes del arroyo de Valtuilles, donde se une con la carretera por la izquierda, y sigue así, superpuesta por ella, hasta Cacabelos, pasando por Pieros y El Foyo.)

En la entrada de Cacabelos cruza el río Cúa sobre un puente que no guarda restos romanos. Algunos son de la opinión que el puente romano estaba a unos metros aguas abajo de éste.⁽²⁾ Dentro de Cacabelos la calzada se sigue bien pero está asfaltada hasta que sale por el Este, por la calle de "Encima de la Villa". Luego sigue por unos viñedos y cruza la carretera de Camponaraya 1,5 km más adelante. A continuación vuelve a pasar por unos viñedos otros 2,5 km con dirección a Camponaraya, mientras que la carretera hace varios rodeos y poco antes de llegar a esta población se le une la calzada. En todo este recorrido por viñedos la calzada mantiene su antiguo trazado y ancho, pero el empedrado está cubierto con tierra.

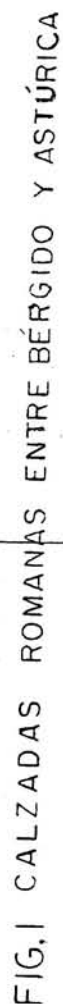
De Camponaraya a Ponferrada la calzada está también superpuesta por la carretera, hasta Cuatro Vientos, donde se desvía un poco a la izquierda. A la salida de Cuatro Vientos se une otra vez con la carretera y continúa así hasta que entra en Ponferrada, donde se unen a ella otras dos calzadas: una viene de Toral de los Vados, pasando por Villadepalos, y la otra viene posiblemente de Vega de Espinareda, pasando por Columbrianos. Esta convergencia de las tres calzadas se efectúa en la Plaza de Laruztegui, que aún parece conservar la antigua geometría de la trifurcación romana. Estas calzadas han evolucionado a las tres calles que allí confluyen, y que hasta recientemente fueron las salidas de las carreteras de Orense, Coruña y Villalbino respectivamente. La calzada que venía de Villadepalos cruzaba primero el río Cúa, en cuya margen opuesta está Toral de los Vados, cuyo topónimo es muy elocuente. El puente romano desapareció hace mucho tiempo, porque su recuerdo no perdura. Debe habérselo comido una de las grandes riadas o crecidas que solía haber en este lugar, que está a pocos metros aguas arriba de la

confluencia de los ríos Sil, Cúa y Burbia. El tramo de calzada que iba entre Villadepalos y Ponferrada se aprecia bien en los fotogramas aéreos: una recta que atraviesa tierras de labor. Hoy día está borrada por el arado y sólo se conserva un poco de realce del *agger* en algunos puntos. Esta es la misma calzada cuyos restos aparecieron cuando se construyó el puente sobre el ferrocarril a la salida de Ponferrada. Una vez abandonada una calzada, la acción del arado no tarda en borrar todo vestigio de ella. Otra causa de la desaparición de una calzada es la superposición sobre ella de una carretera moderna. Recientemente se están borrando los pocos vestigios que aún quedaban de la calzada al hacer el ensanchamiento de las carreteras.

A partir de la Plaza de Laruztegui, la calzada (hoy día la Calle Real) sigue hasta el puente sobre el Sil (Puente Ferrado). Este puente es de un solo arco, con una luz de 39 metros, que se ensanchó con hormigón armado hace unos 40 años, pero su fábrica primitiva, que es de piedra, debe su existencia a un tiempo no muy remoto.⁽³⁾ La primera noticia que tenemos de él es de su construcción a instancias de Osmundo, el obispo de Astorga en el siglo XI, cuando se estaba repoblando esa región. El puente original, romano, debió ser destruido durante la invasión árabe, pues es un sitio idóneo para el puente, ya que el río tiene allí su menor estrechez y en ambas márgenes sobresale la peña verticalmente en cada ladera. Prueba de que el puente debió estar allí es la confluencia de las calzadas hacia ese lugar desde los dos lados del río.

A la salida del puente sobre la margen izquierda, la calzada sube por la derecha haciendo un recodo, cuyo primer brazo se llama Calle de la Calzada.⁽⁴⁾ Una vez remontada la cuesta, por el segundo brazo del recodo, que el siglo pasado también se llamaba Calle de la Calzada, y ya en la Plaza del Ayuntamiento, la calzada se bifurca: una calzada va por la derecha, hacia el río Boeza, con dirección a Molinaseca (la A20), y otra marcha por la izquierda (las A18 y A19). Esta pasa luego al lado de la iglesia de San Antonio del Campo, que ocupa el solar de la antigua ermita del Cristo de la Vera Cruz. Pocos metros más adelante, la vía gira a la derecha, debajo de la antigua carretera de Madrid, pasando por delante del parque, y poco después, cuando la carretera inicia su ascenso a Montearenas, la calzada se desvía por la derecha y, manteniéndose al mismo nivel, rodea la ladera de Montearenas, serpenteando unos 4 kilómetros por la estrechez que da paso al río Boeza, mientras la N-VI va por arriba y el ferrocarril por abajo, cerca del río. Primero la calzada cruza un pinar que cubre toda la ladera, y después sale a unos prados, detrás de algunas naves. En el pinar, la calzada está bien conservada con una capa de arena, posiblemente restaurada para servir de pista forestal o de acceso al afloramiento de granito que se extiende a los dos lados de la calzada, y donde aparecen numerosos pozos y zanjas hechos en los años de la Segunda Guerra Mundial para extraer el wolframio.

En la entrada de San Román de Bembibre la calzada cruza el río Noceda por un puente que conserva parte de su fábrica romana. El puente tiene tres arcos de medio punto y fue restaurado cuando se construyó la carretera en el siglo XVIII⁽⁶⁾, que



venía de Cacabelos por Cabañas Raras, Cubillos y Congosto, y pasaba cerca de Cobrana.

La mansión de Interamnio debió estar en San Román, por cumplir las distancias del Itinerario, como se indicó arriba, y tener concordancia con el significado de su topónimo, "entre ríos".

La calzada continúa a Bembibre, parcialmente cubierta por la carretera. Dentro de Bembibre cruza la población por una de sus calles, y sale por el Este a la derecha de la carretera, pasando luego por un lado del cementerio, que está de cara a la carretera, conservada en forma de rodera hasta confluir con la carretera antigua poco antes de Ventas de Albares. En Ventas cruza el río Boeza con un puente que conserva una gran parte de su fábrica romana⁽⁷⁾ y que fue restaurado para la carretera del siglo XVIII por Carlos Lemaury (un ingeniero francés que estuvo a cargo de las obras de esta carretera en la época de Carlos III).

La calzada continúa a Torre del Bierzo, por debajo de la carretera antigua. En Torre cruza el río Tremor sobre un puente de origen romano.⁽⁸⁾ Después continúa por debajo de la carretera, que serpentea al fondo del valle estrecho por donde baja el Arroyo de La Silva, rodeado de montañas. A pocos metros la calzada cruza el arroyo por la derecha y sigue por la margen opuesta por una pista de piedras sueltas con tierra y polvo del carbón de las minas, que allí abundan, hasta las ruinas de la iglesia románica de San Juan de Montealegre (antiguamente se llamaba de San Martín de Montes), que perteneció a un monasterio adosado a la iglesia y que ha desaparecido: uno de esos numerosos monasterios que se fundaron por esas tierras en el siglo X. Delante de la iglesia gira por la derecha y sube al pueblo de Montealegre, haciendo dos recodos, donde sólo se conservan sus extremos porque forman parte de las pistas que usan los camiones de las minas de carbón. Los dos tramos intermedios de los recodos están muy borrados y se siguen con dificultad; su empedrado está deshecho y muy erosionado, y cubierto de urces.

Hace muchos años aparecieron algunos miliarios de esta calzada entre Torre y Astorga. Uno de ellos fue descubierto por Carlos Lemaury durante las obras de esta carretera, con las millas XXI en su inscripción incompleta, que según Mañanes debía tener XXII millas a Astorga⁽⁹⁾. Otro miliario, que fue llevado a San Justo de Cabanillas, tiene las millas XXIII⁽¹⁰⁾. En la iglesia de San Juan, donde la calzada comienza la subida a Montealegre, aparecieron dos miliarios, uno anepígrafo y uno con las millas XXI⁽¹¹⁾. Este está colocado al revés apostando un año para un pilón, en el pueblo de Montealegre y al lado de la calzada, que atraviesa el pueblo. Otro miliario apareció cerca de Astorga en un lugar desconocido, éste indicaba las millas II⁽¹²⁾. Poco después del pilón con el miliario estaba la Ermita del Cristo de la Calzada atestiguado por los ancianos del pueblo y el mismo madoz en su *Diccionario Geográfico de León* del que no queda ni rastro.

A la salida de Montealegre hacia el Este la calzada debe estar superpuesta por la carretera que conecta el pueblo con la N-VI, pero a pocos kilómetros aparece como continuación de la carretera a partir de una curva que hace ésta hacia la izquierda después de cruzar un regato. Un poco más adelante el camino conserva aún su empedrado romano de cantos rodados, muy denso, pero ha perdido un poco de su anchura debido al arado en las tierras contiguas. Este tramo de calzada va directamente a Manzanal del Puerto, haciendo su entrada por la parte alta del pueblo. Sale del pueblo superpuesta por la carretera antigua pero poco después se separa por la izquierda y baja hacia la N-VI en forma de rodera de tierra y piedras sueltas; cruza la N-VI y tuerce por la derecha. Continúa paralela y a la izquierda de la N-VI, separándose un poco para rodear la ladera detrás de la estación de servicio, y continúa hacia el puerto de Manzanal, convergiendo con la carretera, pero poco antes conserva aún un trozo corto del *agger*, cubierto de urces y con un pino en el centro. En el puerto se pierde, porque se ha rebajado y se modificó un poco el trazado de la N-VI. En la bajada del puerto aparece otra vez, a la derecha de la N-VI, como una pista forestal que se aleja por la derecha y rodea el valle, acercándose a Vellido, que queda a la derecha y más abajo, en el otro valle.

Después gira a la izquierda y poco después tuerce por la derecha a una llanura con dirección Sur, donde se conserva un trozo de *agger* empedrado. Poco después gira a la izquierda y sigue por el camino de "Llama del Vallejo a Valdegildos" hacia el Este, dejando Quintanilla de Combarros a su derecha, al fondo del valle. La calzada tuerce hacia el Sur antes de llegar a Combarros y después de cruzar el río Combarros, ahora con puente más nuevo, cruza el pueblo y continúa por debajo de la carretera antigua hasta la Venta de la Fuente Arenosa, que ha desaparecido, sustituida por un hotel y bar modernos al lado de la N-VI. La fuente se ha transformado en un depósito para abastecer agua al pueblo de Pradorrey, que está un poco más adelante. La calzada sigue hasta dicho pueblo y baja por la cuesta en línea recta que conserva muchos restos del *agger* hasta entrar en él, pasando al lado de la Ermita del Cristo de la Vera Cruz, recientemente restaurada. Luego cruza el pueblo y el río Arganoso, cuyo puente ha desaparecido. Hoy día hay un puente pequeño de hormigón aguas abajo. Después sube por la ladera hacia el collado, por detrás de unas casas viejas que se han derrumbado, hasta llegar a la carretera antigua, que zigzaguea también hacia el collado. En esta cuesta la calzada mantiene su empedrado, pero a partir del cruce con la carretera antigua se pierde, debido a las edificaciones que cubren la ladera en esa zona: viviendas, bar, naves industriales y depósito de carbón al aire libre. Después de pasar al otro lado del collado, la calzada aparece de nuevo a la derecha de la N-VI, y se puede seguir fácilmente un largo trecho, siempre con Astorga a la vista y apuntando hacia ella. Este trecho conserva algunos trozos muy desgastados del *agger* y cruza dos o

tres regatos. Poco antes de llegar al arroyo de Villaseca, delante del polígono industrial, se pierde, y vuelve a aparecer a la izquierda de la carretera N-VI y continúa por el camino del Mayuelo por el barrio de Peñicas, hasta juntarse a la carretera delante del cuartel de Santocildes. De allí sigue por la calle de Rectivía (topónimo elocuente) hasta entrar en el recinto amurallado de Astorga, por Puerta Obispo.

La A19 ¿Via Augusta?

Como ya se indicó arriba, esta calzada coincide con la A18 (*Via Nova*) entre El Foyo (mansión de Bérvido) y poco después de Ventas de Albares, donde se separa por la derecha y cruza el río Tremor sobre un puente cuyos arranques parecen haberse conservado con algunas transformaciones. Los arranques antiguos se conservan en ambas márgenes al lado del puente moderno de hormigón armado. Ellos consisten de pilastras de piedra con paramentos verticales. En sus caras frontales de cara al río, y muy cerca de la base, hay cuatro huecos en fila que debieron acomodar las vigas que soportaron las cimbras que aguantaban las dovelas del arco de piedra, de medio punto, durante la construcción del puente romano, como se acostumbraba hacer entonces. Pero del supuesto arco no queda absolutamente nada. Cabe la posibilidad que se extrajeran todos los restos del arco o se cayeran al derrumbarse el arco, y se modificaran los arranques para colocar la estructura superior de madera del puente posterior. Los arranques tienen huecos en su parte superior que acomodaban las vigas del vano de madera, como el que tenía antes de construirse el puente moderno.

La calzada sigue por la margen izquierda del Arroyo del Rial (antiguamente se llamaba Argutorio) hacia San Andrés de las Puentes. Este arroyo se une al río Tremor aguas arriba de su puente. La calzada está tapada por la carretera que sube al pueblo. A su derecha y poco antes del pueblo hay un castro y terreno removido de unas explotaciones auríferas de la época romana. Cerca de Las Bodegas, antes de llegar a San Andrés, la calzada gira a la izquierda y cruza el Argutorio; después sube una larga cuesta con algunas vueltas y un largo tramo con pendiente moderada, seguida por unos recodos, hasta llegar a la cota 1.300 mts sobre el nivel del mar. La calzada sigue por esta cota unos 12 kilómetros y pasa por Fonfría, un pueblo despoblado recientemente. Poco antes de Viforcós empieza a bajar a menor nivel, pasa por este pueblo y sigue bajando al valle del Argañoso. En la subida después de cruzar el Arroyo del Rial la calzada es aún visible, aunque está muy gastada y erosionada, quedando bastante hundida. Al lado se ha hecho una pista hace pocos años, hasta remontar los recodos. Todo su recorrido a la cota 1.300 está orientado al mediodía y respaldado de los vientos del Norte por la elevada montaña en cuya ladera Sur discurre la calzada. Esta calzada está picada sobre la ladera de pizarra,

formándose un banco ancho que permite el paso a dos carros con holgura. Este camino no es típico en esta zona, pues tiene un ancho considerable y su paso ha requerido cortes profundos en el costado de la montaña (que no llegan a tener tanta profundidad como en algunas carreteras pero llegan a los dos o tres metros en grandes trozos, y para esa época representa un trabajo manual de consideración).

La calzada sigue por el valle del Argañoso después de bajar desde Viforcós hasta la espadaña de la antigua iglesia que está al lado de la carretera. Sigue, por debajo de la carretera, hasta Brazuelo, donde hay un castro, y de allí hasta Pradorrey, donde hay otro castro. En este pueblo cruza la A18 en la margen derecha del Argañoso y continúa a Requejo. Allí pasa delante de la iglesia y sube la ladera del cerro alargado que encierra el valle por la derecha. Una vez remontada la cuesta, gira a la derecha y cruza una hondonada, donde conserva un pedazo del *agger*. Después tuerce un poco a la derecha y baja por una vaguada, donde se conserva un trozo bastante largo del *agger*, y a continuación marcha por la izquierda, por la ladera del Sierro, bajando gradualmente hacia Astorga, ya a la vista. Después se une con la vía A18 en el Camino del Mayuelo en Peñicas. En la Figura 2 está ilustrada esta calzada desde su cruce con la A18 en Pradorrey hasta Astorga, y también las A18 y A20, en sus últimos kilómetros hasta Astorga.

La A20 (*per loca maritima*)

Esta calzada viene por Villafranca del Bierzo unida a la A19 pero en El Foyo se desvía hacia Toral de los Vados por la A18. En Toral tuerce a la izquierda y marcha a Villadepalos, a través del río Cúa, cuyo puente ya no existe. Continúa a Ponferrada en una recta que aún se distingue en los fotogramas aéreos, como se indicó arriba. Después de cruzar el Sil en Ponferrada unida a las A18 y A19 se desvía delante del ayuntamiento y toma la dirección de Molinaseca. Cruza el río Boeza a la salida de Ponferrada, por el Puente del Mascarón. Este puente es asimétrico, por tener dos arcos de distinto tamaño, el más pequeño sobre la orilla izquierda y con un espigón sobre la orilla derecha, donde podría haber otro arco de igual tamaño. Este puente data del siglo XVIII⁽¹³⁾, pero en su fábrica inferior hay sillares que me parecen romanos, por ser regulares y de mayor tamaño que los superiores. A poca distancia, la calzada cruza el Arroyo de la Franca con un puente pequeño de un solo arco de medio punto de construcción inequívocamente romana⁽¹⁴⁾. El puentecito está restaurado y tiene un pretil del siglo XVIII.

Poco después la calzada pasa por Campo de Ponferrada, un pueblo con claras muestras de antigüedad y donde hay otra ermita del Cristo. Poco más de un kilómetro más adelante la calzada converge con la carretera de Molinaseca y sigue por debajo de ella hasta poco antes de entrar en esta población. Se desvía por la

derecha y sigue por la calle larga que atraviesa el pueblo y acaba en el puente sobre el río Meruelo. Este puente tiene ahora siete ojos, pero los tres primeros eran del puente romano y están ahora fuera del cauce actual, que se fue desplazando hacia la margen derecha, necesitando otros cuatro ojos para completar el cruce, que se añadieron muy posteriormente.

A la salida del puente la calzada inicia la subida hacia el Puerto de Foncebadón, superpuesta por la carretera hasta el primer arroyo que baja de la izquierda. Antes de cruzar dicho arroyo, la calzada se desvía por la izquierda y sube por la margen derecha del arroyo: ahora es el camino de Santiago, hasta poco antes de Riego de Ambrós, donde se une otra vez a la carretera. Continúa, superpuesta por la carretera, con cortos intervalos de separación, por los pueblos de Acebo y Manjarín, hasta llegar a la Cruz de Hierro, en el Puerto de Foncebadón. En el Puerto se desvía de la carretera y baja directamente al pueblo de Foncebadón, atravesándolo siguiendo su calle larga. El pueblo está abandonado y sólo tiene uno o dos vecinos. En la salida del pueblo, cruza la carretera y marcha por su izquierda unos kilómetros, siguiendo por una cota más alta que la carretera pero en sentido paralelo. Después pasa a la derecha de la carretera y sigue por una cota más baja unos dos kilómetros. Vuelve a cruzar la carretera y marcha por la izquierda directamente al pueblo de Rabanal del Camino, cruzando el pueblo por una de sus calles, por un costado de la iglesia. La calzada sale del pueblo por un camino que converge con la carretera poco antes de bifurcarse ésta. En la bifurcación, entre las dos carreteras, hay otra ermita del Cristo de la Vera Cruz. La calzada sigue por la carretera que parte por la izquierda y va por ella hasta El Ganso y Santa Catalina con algunas desviaciones a un lado u otro. Sale de Santa Catalina a la derecha de la carretera hasta llegar al cruce con la carretera de Pedredo, y continúa hacia delante por el Camino Francés o de Santiago hasta Murias de Rechivaldo y pasa entre el pueblo y su cementerio. Poco después cruza el río Gerga sobre un puente que había a la izquierda de la carretera y continúa paralela y a la izquierda de la carretera hasta la ermita de Ecce Homo, dejando a su izquierda Valdeviejas, y llega a la calle de Rectivía donde se une con la A18 y A19. En todo su recorrido desde Riego de Ambrós apenas se pueden distinguir los restos del empedrado, pero hace unos veinte años la calle de Santa Catalina por donde pasaba conservaba un enlosado antiguo. Salvo donde coincide con la carretera, todo su recorrido consiste en surcos en la tierra con mucha piedra suelta de distintos tamaños. La distancia entre Astorga y El Foyo (la mansión de Bérvido) mide 75 km., uno más que los 74 km que da el Itinerario (50 millas a 1,48 km por milla). Posiblemente se podría acortar la ruta corrigiendo algún tramo de difícil identificación, pero la ruta que se ha marcado parece aceptable y la considero muy probable.

Una posibilidad de acortar esta distancia a 74 km es pasar la calzada más directamente desde Ponferrada hasta la carretera de Molinaseca. En el siglo XIII dejó de existir un puente sobre el Boeza. Este puente estaba en el mismo lugar donde está hoy el puente moderno sobre el Boeza camino de Molinaseca, que se llama el Puente de la Barca, porque se cruzaba el río sobre una barca después de derrumbarse el puente antiguo, posiblemente romano. Para llegar allí desde Ponferrada, había una bifurcación poco después de la iglesia de San Antonio del Campo (antes la Ermita del Cristo de la Vera Cruz), que seguía el Camino de los Frailes cuesta abajo hasta llegar directamente a este puente. Esta ruta ahorra un poco más de un kilómetro. El puente se llamaba Pombueza, y al otro lado del puente había una iglesia, un convento, una hospedería y varias casas, hoy todas desaparecidas. Entonces, el camino por el puente del Mascarón servía para ir a otros lugares, como las Médulas, los Barrios, etc.

Una carretera del siglo XVIII

Algunos creen que un tramo de carretera del siglo XVIII que ha quedado abandonada, entre San Román de Bembibre y Cacabelos, pasando por Congosto, el Sur de Cubillos y Cabañas Raras, era originalmente una calzada romana⁽¹⁵⁾. Sin embargo los fotogramas aéreos demuestran que no lo era. En éstos se ve que cuando se construyó en el siglo XVIII se cortaron varias parcelas de labor, cuyos lindes tienen continuidad en ambos lados de la carretera. Como estos lindes no existían en la antigüedad, no pudieron ser interrumpidos por una calzada romana. Tampoco se puede ver por allí cerca ningún camino antiguo en sentido paralelo a la carretera. Aun en el caso de no haberse detectado parcelas cortadas por la carretera, se puede ver que esta carretera no está superpuesta sobre una calzada romana. Siempre hay algún desvío de una u otra cuando se interpone un desnivel que en el caso de la carretera se salva por medio de unas curvas pero que una calzada suele hacer con una recta o más directamente. Pero es posible que parte de la carretera abandonada, en el tramo entre San Román de Bembibre y el río Sil, al Oeste de Congosto, coincidiera con calzadas secundarias que unían San Román con Cobrana, Congosto y la calzada que marchaba por Columbrianos hacia Vega de Espinareda, con un puente o vado en el río Sil en el mismo lugar donde cruzaba la carretera abandonada.

Conclusiones

Estas tres calzadas, las A18, A19 y A20, están indicadas en el mapa adjunto, Figura 1, donde se incluyen también las mansiones, pueblos, y la carretera abandonada. El trazado que se le ha dado a la A18 (*Via Nova*) es más cierto que los que se atribuyeron a la A19 y A20, siendo menos probable la ruta que pasa por Fonfría, Viforcós, Brazuelo, etc., simplemente porque en este

recorrido no se ven restos del empedrado u objetos de la época romana, y en la ruta atribuida a la A20 por Toral de los Vados, Ponferrada, Molinaseca, Foncebadón, etc. hay un rodeo que parece artificioso, aunque toda la ruta conserva muchos restos romanos (puentes y empedrado).

En la Figura 2 se detallan los últimos kilómetros de las tres rutas próximas a Astorga, para ilustrar la ruta distinta que lleva la A18 desde Pradorrey y que no coincide con la A19, que pasa por Requejõ primero. Creo que la A19, por ser más antigua, posiblemente de la época de Augusto (Octaviano), salvaba el desnivel entre

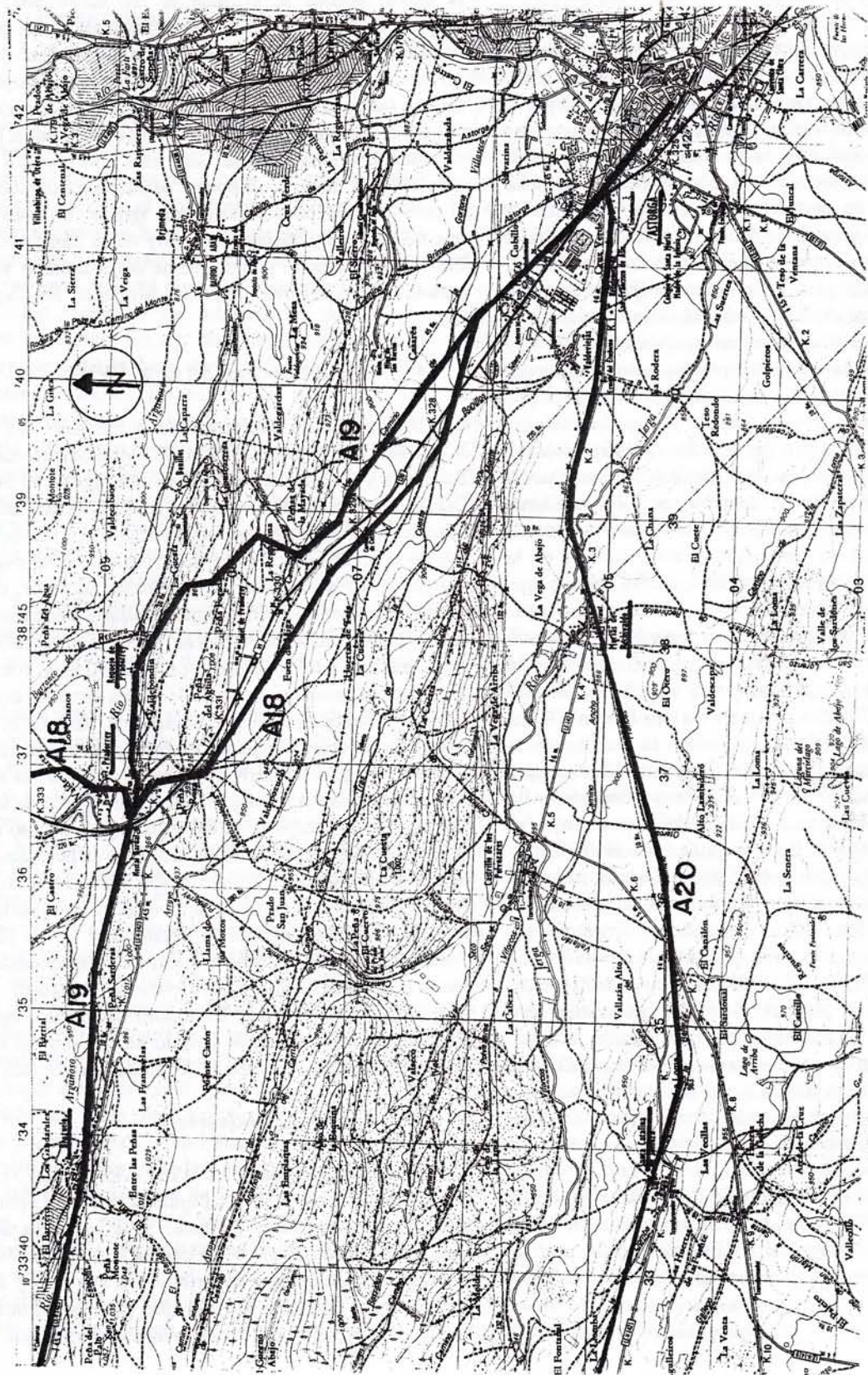


FIG.2 CALZADAS A18, A19, Y A20 - ASTORGA

el valle del Argañoso y Astorga, y a través del cerro que se interpone, con un recorrido sobre terreno cuyas pendientes son aceptables para carros, y esto les obligaba a hacer un rodeo por Requejo. Sin embargo, la A18 fue hecha posteriormente, quizás un siglo más tarde, y la técnica que se empleó en ella era probablemente más sofisticada que en la A19, y por eso la A18 tiene recodos muy cerrados en pendientes muy acusadas, como en los Codos de Larouco⁽¹⁶⁾, Ponferrada y Montealegre. En la A19 hay un lugar con unos recodos parecidos, hacia Fonfría, pero no son tan cerrados como en la A18, y tienen aspecto más natural.

Es curioso que a lo largo de la *Via Nova* existan tantas ermitas dedicadas al Cristo de la Vera Cruz, o simplemente al Cristo, y en un caso al Cristo de la Calzada, y aunque no se encuentran cerca de la calzada exclusivamente —hay muchos pueblos lejos de la calzada que ostentan ermitas similares— es fácil pensar que esta calzada estaba en uso en la edad media y que duró hasta cerca de nuestros días. Existe lo mismo con otras calzadas del Itinerario.

1. MAÑANES, Tomás: *El Bierzo prerromano y romano*, Colección Fuentes y Estudios de Historia Leonesa, 1981, pp 284-294. La identificación de esta calzada como la *Via Nova* (A18) se desprende de la epigrafi de los miliarios que la jalonan, especialmente los que aparecieron entre Torre del Bierzo y Astorga. Me limitaré a citar a este autor casi exclusivamente porque su obra reúne la totalidad bibliográfica antigua y reciente referente a estas calzadas por el Bierzo.

2. MAÑANES, op.cit. p 281.
3. FERNÁNDEZ, ABAD y CHÍAS: *Catálogo de puentes anteriores a 1936 - León*, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Madrid, 1988, pp 142-146.
4. BLANCO LAREDO, Julio: *Datos para el estudio médico-geográfico de Ponferrada*, 1899.
5. MAÑANES, op.cit. pp 286-287.
6. FERNÁNDEZ, ABAD y CHÍAS, op.cit. pp 125-127.
7. FERNÁNDEZ, ABAD y CHÍAS, op.cit. pp 120-122.
8. FERNÁNDEZ, ABAD y CHÍAS, op.cit. pp 117-119.
9. MAÑANES, op.cit. p 290.
10. MAÑANES, op.cit. pp 289-291.
11. MAÑANES, op.cit. p 292.
12. ESTEFANÍA ÁLVAREZ, María del Dulce Nombre, "Vías romanas en Galicia", *Zephyrus*, 1960, p 66.
13. FERNÁNDEZ, ABAD y CHÍAS, op.cit. pp 110-114.
14. FERNÁNDEZ, ABAD y CHÍAS, op.cit. pp 107-109.
15. MAÑANES, op.cit. pp 282-283.
16. CAAMAÑO GESTO, J.M. "Aportaciones al estudio de la vía 18: Los Codos del Larouco y el puente romano sobre el río Bibey", *BSAA XLV*, 1979, pp 203-227.

APOSTILLAS DEL DIRECTOR

Este concienzudo estudio nos obliga a tomar nota de las siguientes modificaciones necesarias en nuestro Mapa-Índice:

- Excluir la G52, supuesta vía romana que es en realidad una carretera del siglo XVIII.

- Incluir una vía de Toral de los Vados a Ponferrada por Villadepalos (parte de la A20 según Loewinsohn).

- Modificar el trazado propuesto en ME 31,7 para la vía de Fonfría (A19 según Loewinsohn) para hacerla pasar cerca de San Andrés de las Puentes.

- Incluir la discutida vía por Manzanal y el puerto del mismo nombre (A18 según Loewinsohn), que al parecer es la única que ha dado miliarios entre las que comunicaban Astorga con Galicia, y que sería la más moderna de las tres consideradas.

Dos observaciones respecto a esta última vía:

1) Un estudio de Mañanes no mencionado por Loewinsohn ("Inscripciones romanas del Bierzo en un documento del siglo XVIII", *BSAA XL-XLI*, 1975) da cuenta de que un documento guardado en Simancas sobre la construcción del camino real de Madrid a La Coruña en tiempo de Carlos III se refiere a los fragmentos de tres

miliarios hallados a 1.397 metros del puente de Torre del Bierzo, en dirección a Manzanal, "cavando el camino nuevo sobre la dirección de la antigua vía militar". Estos miliarios datados a fines del s. III o principios del IV, parecen ser los recogidos por Hübner en CIL 4861 a 4864, y uno de ellos llevaba la cifra XXI, que Mañanes supone XXI[I].

2) Estos datos parecen contradecir la observación de Jovellanos que distingue entre el trazado de la carretera nueva (más al Norte, y más larga) y la vía romana (más al Sur, y "de grande atajo") (ME31,7b). Habrá que pensar que Jovellanos aludía a la vía de Fonfría.

Debo formular, con todo, algunas reservas a las conclusiones de Loewinsohn.

La primera se refiere al empeño en asignar a cada ruta antoniniana una vía distinta, pese a que en el tramo estudiado las tres rutas dan exactamente el mismo número de millas, y dos de ellas mencionan la misma mansión intermedia. Admitamos como probable la hipótesis de que la llamada *Via Nova* en varios miliarios gallegos (pero no en los del Bierzo) coincida con la ruta

A18, y que ésta sea la vía de Manzanal, ya que sus miliarios (excepto uno de Nerón) son de época tardía. Pero ¿por qué no habrían de seguir también esta vía las rutas A19 y A20, ya que la distancia total Bérigido-Astúrica es idéntica? El argumento de que una de ellas no cita *Interamnio* no demuestra nada; hay múltiples ejemplos en el Itinerario de Antonino de descripciones repetidas de una misma ruta, con omisión en un caso de alguna mansión.

Mi siguiente reserva se refiere al tramo Ponferrada-San Román de Bembibre, en el cual se nos describe la calzada "sepenteando unos 4 kilómetros por la estrechez que da paso al río Boeza". Me resisto siempre a esta simbiosis río-calzada, aunque sea posible en raros casos. Sugiero más bien, hasta cerca de San Miguel de

las Dueñas (IG 158), el camino que va por la divisoria de aguas entre el Sil y el Boeza; y después (IG 159) el "Camino de la Moriela", por la divisoria entre el Boeza y el Arroyo de la Reguera, que pasa sin duda junto al castro de Murielas. En ese castro apareció el miliario de Nerón, según CIL 6236. El miliario de la ermita de Almázcara, no lejos de allí pero en el valle, fue indudablemente desplazado.

Por último, de nuevo me deja perplejo el total ceñimiento a las curvas del río Tremor y del Arroyo de la Silva, antes y después de Torre del Bierzo. Una parte al menos de este tramo podría quizá evitarse escogiendo el camino por Albares y por el lugar de "Las Llastras", topónimo tal vez alusivo a un empedrado.

(G.A.)

Senimure y Ocelodurum

(Carta abierta)

Por Luciano Pérez Vilatela

Estimado colega y amigo: Vayan ahora unas contrapostillas sobre las suyas acerca de mi trabajo "Investigación viaria sobre las ciudades vacceas de Arbukale-Albocela y Amallóbriga", del ME n° 42 p. 2-12 y 12 (las apostillas).

Permítame citar las palabras de uno de los mejores conocedores del sistema viario romano hispánico y en general del Itinerario de Antonino:

"Existen en el Itinerario de Antonino por lo menos tres segmentos viarios que yo no consigo explicar según la milla romana, pero que parecen explicables con la milla olímpica. Se trata de tres casos en que la identificación de las mansiones no ofrece dudas, la vía las unía siguiendo una trayectoria excepcionalmente recta por un terreno llano y... la distancia a vuelo de pájaro es ligeramente mayor que la señalada en el Itinerario (en millas romanas). Creo que la mejor manera de explicar esto será con un cuadro:"

Prosigue este autor con un cuadro en el que figuran: 1) el segmento que recorrer, 2) la distancia a vuelo de pájaro, 3) las millas según el Itinerario de Antonino, 4) equivalencia del trayecto en base a la milla romana (1.480 m.) y 5) equivalencia en base a la milla olímpica (1.538 m.). Los tramos escogidos son Ilerda-Osca con 2) 103 km. 3) 69 millas 4) 102 km. 5) 106 km.; el siguiente tramo ejemplificado es el de Caesaraugusta-Cascantum con 2) 77 km. 3) 50 millas 4) 74 km. 5) 76,9 km.; y el tercer ejemplo Cauca-Segovia con 2) 44,1 km. 3) 29 millas 4) 42,9 km. y 5) 44,6 km.

Pues bien, este autor es precisamente D. Gonzalo Arias Bonet, quien señala que en estos tramos de excepcional rectitud la distancia marcada por lo itinerarios es menor que la existente en la realidad (ME 14, 1968; Repertorio de caminos de la Hispania Romana, Madrid 1987, p. 455). A continuación señala otros casos en que

"si bien la milla de 1.480 metros puede bastar para cubrir la distancia requerida en línea recta, no basta ciertamente en cuanto se consideran las irregularidades del terreno. He aquí algunos (...) Osca-Caesaraugusta, 46 millas (vía 1); Cascanto-Calagurris, 29 millas (id.); Dertosa-Valentia, 113 millas (vía 2); Ilice-Karthagine, 52 millas (id.)"

Así que, contra su propia opinión, las constataciones de mi estimado colega y amigo G. Arias vienen a apoyar una constante observada por él en otras calzadas hispano-romanas: que la distancia a vuelo de pájaro real es mayor que la que resulta de las millas romanas consignadas en el Itinerario de Antonino. Y si encima utilizásemos un curvímetro, las distancias "reales" aún serían mayores.

El hecho de que el camino de "La Toresana" pase a 1 km. de distancia de Tiedra y el de "La Zamorana" a unos 2,5 de Montealegre no aparta significativamente estas poblaciones de la posibilidad de buscar en ellas o en sus alrededores los restos de las ciudades vacceo-romanas de Albocela y Amallobriga. En el primer caso, la distancia es casi despreciable; en el segundo, téngase en cuenta sin ir más lejos las constataciones del propio Arias antecitadas.

Hemos de tener en cuenta, por otra parte, que los cascos urbanos actuales de muchos pueblos están separados varios kilómetros de las ruinas de su antiguo emplazamiento romano o medieval. En efecto, todo el territorio español está lleno de "Castillejos", "Castros", "Castejones", "Villaviejas", en el término de actuales municipios, pero completamente desiertos o arruinados. Con ello quiero decir que, más que forzar la coincidencia kilométrica entre actuales ciudades, sería más procedente partir de yacimientos romanos bien localizados e identificados, so pena de que las millas del Itinerario, que

ya nos son esquivas de por sí, aumenten improcedentemente (o al revés amengüen) las distancias itinerarias entre ciudades romanas. Sin embargo, dado el nivel de expolio al que hemos conseguido alcanzar —pese a memoranda, peticiones, ruegos al Ministerio de Cultura y sus equivalentes regionales o taifales— los arqueólogos españoles (al menos algunos de ellos ¡restriccionistas!) no hemos logrado que se prohíba, se vede, o comoquiera que quiera denominarse una acción ejecutiva obligatoria por parte de los poderes públicos, la venta, alquiler, uso o préstamo de detectores de metales a particulares, instrumentos mucho más peligrosos que toda la panoplia y fantasía de Indiana Jones. Con todo ello quiero decir que, en caso de que no vaya a ser excavado a fondo e intensamente en un breve espacio de tiempo, no es deontológico en la España de los 90 publicar o difundir entre profanos la posición de ningún yacimiento arqueológico. Con ello tampoco estoy diciendo que tenga noticia cierta del yacimiento en que apareció el bronce de Montealegre: lo que sí sé, es que no proviene del propio casco urbano actual de la población.

El asunto de Zamora es a la vez más simple y más complicado: Zamora es conocida desde el siglo VI d.C. con un nombre, probablemente céltico, el de *Senimure*, parroquia adscrita a la diócesis de Asturica Augusta. El texto que contiene esta información no ha sido muy difundido en España, pese a su indudable interés: se trata del *Parrochiale Suevum*, el documento episcopal por parroquias más antiguo de todo el Occidente latino. Es también conocido, según el código, por los nombres de *divisio Theodomiri* y *Concilium Lucense anno DLXIX*, pese a que la existencia de este tal "concilio" no sea segura.⁽¹⁾

La numismática confirma la versión tardoantigua de este topónimo, como *Semure* (monedas de Sisebuto, 612-621), *Simure*, *Simure*, *Senuer*, *Senu(i)re* (monedas de Suintila, 621-631) tras la ocupación visigótica.⁽²⁾

Toponímicos con el primer elemento igual al de *Senimure* sobreabundan en la Hispania antigua, comenzando por el más famoso, con toda justicia *Seneca*, con todos sus derivados y afines, *Senecianus*, *Senecio*, *Senicio*, *Senario*, *Senacianus*, de cuyo origen celta ya se ocupó el maestro Tovar⁽³⁾. El origen celta de estos onomásticos está fuera de toda duda y se extienden tanto por la llamada *Hispania* indoeuropea como por la "iberófona".⁽⁴⁾

"*Seneca*" es un nombre indoeuropeo, celta concretamente, no latino, como lo demuestra el mantenimiento de la segunda sílaba con su vocalismo inicial, no alterado por la metafonía latina. La forma latina correspondiente sería *senica*, que contiene un matiz despectivo en una formación de tipo popular: *senica nunquam*, *senica non rescunciae* (Pomponius fr. 111 y 131, Ribbeck). Me parece ocioso, a estas alturas, si debe considerarse más bien "iliria" que celta esta forma, pues como solía decir Almagro Basch, los textos clásicos hablan de "celtas" en España, nunca de "ilirios". Por lo demás el celtibérico

se ha revelado como la más fecunda de las lenguas celtas continentales en los años que median entre este planteamiento de Tovar, puramente tentativo, y nosotros.

Todos estos onomásticos, como los galos *Senognatus*, *Senovirus*, *Senobena*, etc. proceden del radical indogermánico **sen(e)*, de la misma forma que el antiguo irlandés *sen*, así como el bretón, galés y cónico antiguos *hen* "viejo"⁽⁵⁾. Ello nos da idea del extraordinario merecimiento que tenía la vejez para nuestros antepasados celtas, de suerte que resultaba auspicioso ponerle de "patronímico a una criatura "Viejo...". Hoy día los ancianos sirven principalmente para ser amedrentados, sobre todo en vísperas de elecciones. ¡Cuán lejos estamos de nuestros antepasados!

El segundo étimo está también ampliamente documentado y también en ambas "áreas lingüísticas" de la Hispania prerromana: es la forma *-mure*, en la cual, lo más extraño que hallo, la terminación en *-e*, no parece haberlo sido en absoluto en las ciudades vacceas, como por ejemplo *Sentice* (Ptol. II,6,49), de la que nos ocuparemos en otra ocasión. *Mure* debe relacionarse con *Murrus*, *Murus*, etc., bien atestiguados tanto en Aquitania como en la Germania superior, Galia Cisalpina, región alpino-iliria, etc.⁽⁶⁾

Esta dirección nos llevaría nuevamente al mundo celta; sin embargo A. Carnoy⁽⁷⁾ piensa en un forma protoindoeuropea **murro* "hocico, punta de roca", que ha subsistido en el español "morro" en sus dos acepciones, como "labios gruesos" y como "peñasco redondeado"⁽⁸⁾, forma que, a su vez, según Carnoy derivaría de una forma anterior, **meu-*, de origen onomatopéyico en relación con **mu-*, el sonido que sale al emitir voz con los labios cerrados. De ahí habría pasado a este **meu-*, que significaría "labios cerrados". Todavía en castellano conservamos la expresión "no decir ni mu". Albertos, ante la *-rr-*, dudaba entre un origen protoindoeuropeo y otro "mediterráneo", que en el caso presente no tiene alternativa, pues se trata de *mure*, no de *murre* (forma esta última que suele ser la más corriente en España, vid. ALBERTOS, o.c., p. 162, s.v.).

En consecuencia, creo que la forma *mure* es completamente celta (o protoindoeuropea conservada por el celta hispánico) y que efectivamente se refiere a una población sobre un peñasco. De tal forma que *Senimure* > Zamora sería "la vieja (ciudad) del morro", literalmente traducida.

Como habrán comprobado los lectores en anteriores trabajos míos, yo nunca he hipotecado la actual Zamora a la antigua *Ocelodurum*. Bien, sabemos que esta última forma estaba plenamente viva no sólo en la época de redacción del Itinerario de Antonino (siglo IV d.C.) —434.6 y 439.10—, sino en época del anónimo de Ravena (siglo VI, como pronto) netamente posterior (Rav. IV,45 = 319,4). Por lo tanto contemporánea de la documentación sueva y visigótica sobre *Senimure*: quiere ello decir que se trata evidentemente de dos ciudades distintas, aunque en la misma zona de los vacceos orientales.

No ignoro que la mayoría de los estudiosos vienen dando por buena la reducción *Ocelodurum* = Zamora.⁽⁹⁾ Pero entonces ¿Qué hacemos con *Senimure*, cuya reducción no ofrece el menor asomo de duda a los estudiosos del período suevo-visigótico y cuya derivación del latín al romance no ofrece la menor duda, anomalía o alteridad?

Evidentemente que *Ocelodurum* estuvo por aquí, pero no en Zamora. Para complementar nuestra información ofrecemos seguidamente el texto del *Parrochiale Suevum* traducido por Torres Rodríguez, o.c., p. 280-281, para el trozo que nos interesa:

- en primer lugar enumera las parroquias (que aquí equivaldrían casi mejor a nuestros actuales arciprestazgos cristianos, como en todo el texto del *Parrochiale*) de la *cathedra Bracarenensis*, la archidiócesis: 17 parroquias y 7 *pagi*.

- a continuación, hace lo propio con la sede *Portugalense* (Oporto), con otras 17 parroquias próximas y 7 *pagi*.

- en tercer lugar *Lamecum*, Lamego, con 9 parroquias, incluyendo la propia sede.

- en cuarto lugar *Aeminium*, Coimbra, con 7 parroquias, incluyendo la sede.

- en quinto *Veseo*, Viseu, con 9 parroquias, incluyendo la propia sede.

- menciona a continuación el monasterio de *Dumio* "con sus siervos".

- en séptimo a *Egitania*, Idaña, con *Municipio* ¿la propia Idaña? y Francos (que deben ser los pobladores de la actual Sierra de la Peña de Francia), quienes parecen una intrusión de una fracción de este numeroso pueblo germano del Rin.

- en octavo lugar, la sede *Lucense* con cuatro parroquias, incluyendo la propia sede episcopal.

- a la sede *Auriense*, 10 parroquias, excluyendo la sede; entre sus parroquias, nos interesan *Sanabria* (Sanabria) y *Calapacios Maiores* (Calabor).

- en décimo lugar, la sede *Asturicense* a la que pertenecen "la misma *Asturica*, *Legio*, *Bergido* (Bierzo), *Petra Speranti* (?), *Comancia* (Trives), *Ventosa* (Caldelas), *Maurelos superiores et inferiores* (Muroais), *Senimure* (Zamora), *Francelos*, *Pesicos*.

Se observará que además del territorio leonés, el dominio asturicense en lo episcopal —y posiblemente en lo político— se extendía por el Norte hasta el Mar Cantábrico, donde son nombrados, todavía como etnónimo, los *Paesici* (Plin. *NH* III,28; IV,111; Ptol. II,6,5, *Paisikoi*), en la costa del Mar Cantábrico, a quienes pertenecía *Flavionavia*. Por el Oeste, la diócesis de Astorga alcanzaba territorio hoy portugués, como los *Maurelos*, citados aún como étnico, no como ciudad. Es igualmente interesante un asentamiento de francos precisamente, como el que vimos en la sede de *Egitania*, es decir, en las fronteras entre suevos y visigodos. Estos *Francelos* asturicenses quedarían en el área zamorano-salmantina o en sus inmediaciones portuguesas.⁽¹⁰⁾

- Sigue la sede *Iriense*, 7 parroquias, incluyendo la propia *Iria Flavia*.

- A la sede *Tudense* pertenecen 10 iglesias y 6 territorios.

- A la sede de los *Britones*, las iglesias que están dentro de su territorio, además del monasterio de San Máximo, así como las (iglesias) que están en Asturias.

Esta última diócesis tiene mucho de prelatura "personal", pues abarcaba como fieles a los celtas britones astúricos, llegados entre el siglo V y el VI a Asturias y Galicia, aunque estuviesen diseminados por el Norte de Galicia y Asturias. Andando el tiempo, se convirtió en la diócesis de Santa María de Britoña, que más adelante se trasladó a Mondoñedo. No ha habido demasiado interés historiográfico por esta última, definitiva migración celta, ya cristiana, a *Gallaecia*; en cambio, en lo que a literatura se refiere, de ellos desciende y sobre sus tales antepasados y sus mitos literarios y folclóricos ha descrito ese mago que atisbaba sobre el "Faro de Vigo", ese desbordado fabulador que fue Alvaro Cunqueiro.

Volviendo a las tierras occidentales vacceas, siempre me ha extrañado que sus ciudades, o mejor dicho, que las ciudades localizadas en este extremo de su geografía estuviesen siempre muy cercanas al Duero, sin apenas mención de las situadas en el inmenso espacio que se da entre las Montañas Cantábricas y el Duero mismo y los cursos bajos de sus afluentes. Mi propuesta de ubicación contribuye a repartir más proporcionalmente las ciudades vacceas por su enorme territorio.

Le envío mi más cordial saludo.

NOTAS

(1) Bibliografía:

- CORPUS CHRISTIANORUM. CXLXXV. *Itineraria et alia Geographica. Parrochiale Suevum*, Turnholt, 1965 p. 413-428.

- DAVID Pierre, *Etudes historiques sur la Galice et le Portugal du VIe, siècle*, París 1947, p. 67 s.

- ALONSO AVILA, Angeles, "Suevos y visigodos en el territorio de la actual provincia de Zamora", *Studia Zamorensia* n° 6, 1985, p. 51-60.

- DIAZ MARTINEZ, Pablo de la Cruz, "La modalidad de asentamiento suevo y sus consecuencias", *Studia Zamorensia* n° 7, 1986, p. 353-365.

- ID. "Estructuras de gobierno local en la antigüedad tardía. Un estudio regional: el N.O. de la Península Ibérica en el siglo V", *Studia Zamorensia* n° 8, 1987, p. 233-250.

- TORRES RODRIGUEZ, Casimiro, *Galicia sueva*, La Coruña, 1977, p. 277 s.

(2) Bibliografía:

- MATEU Y LLOPIS, Felipe, "Los nombres de lugar en el numerario suevo y visigodo de Gallaecia y Lusitania. Notas para su estudio". *Analecta Sacra Tarraconensis*, XIV, 1942 p. 23-42.

- REINHARDT, Wilhelm, "Los sueldos 'galleganos', monedas gallegas", *Cuadernos de Estudios Gallegos*, 1944, p. 177-184.

- (3) TOVAR, Antonio, "Sobre la estirpe de Séneca", *Humanitas* II, p. 249 s. = *Estudios sobre las primitivas lenguas hispánicas*, Buenos Aires 1949, p. 148-153.

(4) Bibliografía:

- HOLDER, Alfred, *Alt-celtisches Sprachschatz*, Leipzig 1907 s., vol. II, col. 1467 s.
- WALDE A., POKORNY J., *Vergleichendes Wörterbuch der indogermanischen Sprachen*, Berlín, 1927-1931, vol. II p. 494.

(5) Vid. POKORNY, Julius, *Indogermanisches etymologisches Wörterbuch*, Berna-Munich, 1959 p. 907 s.

(6) WHATMOUGH, Joshua, *Dialects of ancient Gaul*, Ann-Arbor (Michigan) 1949-50, 322, 969, 1289, 2219 etc., sobre todo bajo su derivado *Murranus*; vid. tb. HOLDER, o.c. vol II, s. v.

(7) CARNOY A., *Dictionnaire étymologique du protoindoeuropéen*, Lovaina 1955 p. 132.

(8) ALBERTOS, M^a.L., *La onomástica personal primitiva de Hispania Tarraconense y Bética*, Salamanca 1965 p. 162 s.

(9) - ARIAS BONET G., "El secreto de Antonino", *ME* n° 2, Sept. 1963 = *Repertorio de caminos de la Hispania romana*, o.c., p. 92.
- ROLDAN J.M., *Iter ab Emerita Asturicam. El camino de la Plata*, Salamanca 1971 p. 99s.

- ID., *Itineraria Hispana*, Valladolid-Granada 1975 p. 254.
- ARIAS BONET G., "Apostillas" a Pérez Vilatela, o.c. *ME* n° 42, abril de 1993 p. 12.

(10) El tema fue estudiado por BROENS, M. "Los francos en el poblamiento de la península ibérica en los siglos VI y VII", *Ampurias* XVII-XVIII (1955-56) p. 59-77, en base a topónimos, razas vacunas, etc., aunque las consideraciones aquí expuestas son más.

SEGUNDAS APOSTILLAS DEL DIRECTOR

a) Gracias por citarme tan largamente, pero ¿de veras estoy "contra mi propia opinión"? No me parece que haya contradicción entre la constatación de que a menudo las millas del I.A. parecen medir 1.538 m. más bien que 1.480 y la negativa a aceptar una milla que tendría que medir 1.611 m. para el trayecto *Albocela-Amallóbriga* según las ubicaciones de LPV (cociente de 43,5/XXVII, cf. punto 3 de mis Apostillas primeras).

b) Mi observación de que Tiedra y Montealegre están algo apartadas de La Toresana y La Zamorana respectivamente (punto 2) no pretendía ser, en sí misma, un argumento concluyente contra las ubicaciones propuestas por LPV, sino una introducción a los puntos 3 y 4, que es donde está el argumento.

c) Nos dice LPV que la significación etimológica probable de *Senimure* (Zamora) es "la vieja (ciudad) del

morro". Si esto es cierto, el nombre sería más "nuevo" que la ciudad misma, pues no es concebible que se llame "vieja" a una ciudad en el momento de fundarla. Entonces, antes de este nombre tendría otro. ¿Por qué no *Oceloduri*?

d) Porque el nombre *Ocelodorum*, responde el propio LPV, está atestiguado por el Ravenate en época "contemporánea de la documentación sueva y visigótica sobre *Senimure*", de lo que se deduciría que se trata de dos ciudades distintas. A lo cual hay que objetar que los nombres que el Anónimo de Ravena nos ha conservado "están transcritos a partir de la fuente original de inspiración más antigua", y que esta fuente "hay que buscarla seguramente en un mapa romano del siglo III" (J.M. ROLDAN, *Itineraria Hispana*, p 112).

(G.A.)

COLETILLAS, PARCHES Y PEGOTES A LOS MAPAS HISTÓRICOS

Mapa 41: Los rótulos de Avila y Segovia están trastocados. También lo están, en el transparente, las fechas situadas bajo "Sancho V Ramírez": 1063 debe corresponder a Aragón, y 1076 a Navarra. Más grave defecto es tal vez poner en el Ebro el límite castellano-navarro. Según Reilly, el dominio castellano en la baja Navarra podría haberse prolongado hasta unas cuatro décadas desde 1076.

PUENTE EN GALVE DE SORBE (Guadalajara)

IG 432-433, dado como romano por algún autor (Abascal Palazón pág. 104). Atraviesa el Sorbe y comunicaba el valle del Bornova con Segovia.

(Comunicación de José Antonio Cezón)



Dibujo de G.A. sobre foto de J.A.C.

Cuatro estelas romanas

¿Una prolongación de la GL30? Y una apostilla final

Por Jesús Rodríguez Lorenzo

I

A decir verdad, nunca había sentido ningún interés ante la hipotética herencia dejada por la historia en el pueblo natal de mi padre, Pino del Oro, población zamorana situada en la comarca conocida como Aliste, que como única atracción turística posee un bello puente de hierro situado en los arriotes del Duero.

De la mano del Sr. Arias conocí sus "Miliarios Extravagantes" y con ellos consiguió picarme el gusanillo por el gusto de las cosas añejas. Tanto es así, que durante mi última visita a Pino del Oro descubrí cuatro estelas: creo que su pasado romano es evidente, entre otras cosas por la similitud que poseen con las aparecidas en Moral.

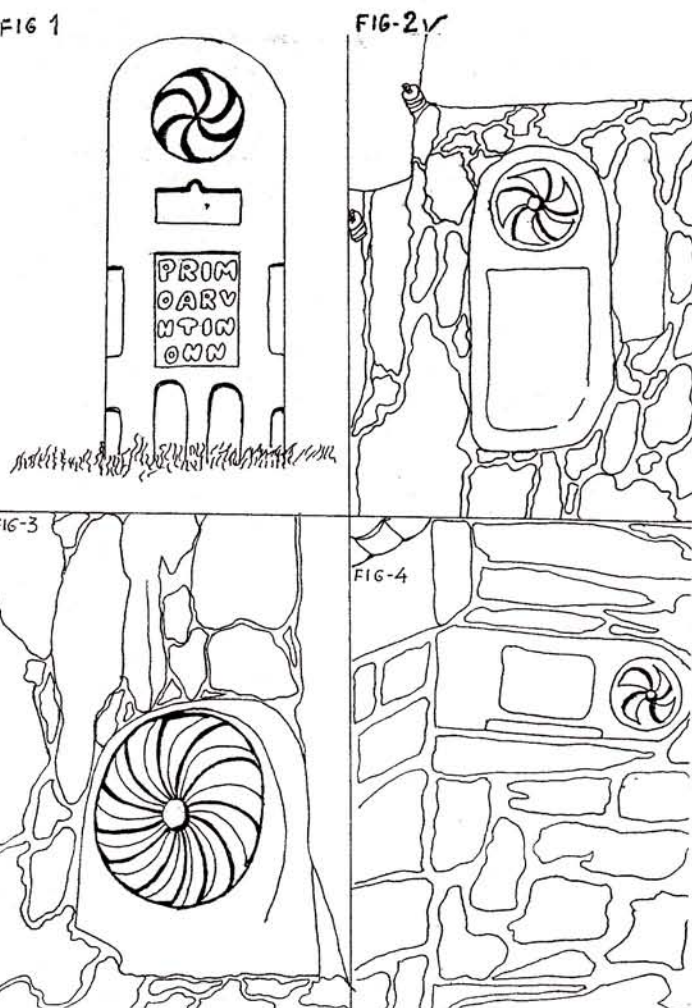
Sólo pude centrar mi estudio en una de ellas, al autorizarme su propietario a sacar un molde y establecer sus medidas, puesto que gracias al destino aún no le ha dado un mal enclavamiento, como por desgracia así ocurrió con el resto.

Dos están incrustadas en sendos edificios viejos del pueblo con motivo ornamental. Su estudio no fue posible dada la dificultad en acceder a ellas, pues aparte de encontrarse a una altura considerable, su deterioro las hace invisibles a los ojos de un observador a no ser por sus estrellas y trabajadas formas (figuras 2 y 4). El material utilizado para su composición es el granito gris. Sus posibles medidas (a ojo de buen cubero) no rebasan los 50 cms. de largo por los 20 cms. de ancho. Sus bases están perdidas, al igual que la tercera estela de la que hoy sólo queda su gran estrella de doce radios. Al igual que las dos anteriores se encuentra formando parte de la fachada de una casa, siendo su material de construcción el granito gris y su estado de conservación es mediocre (figura 3).

He dejado para el final la estela que pude estudiar con más detenimiento (figura 1). Su estado de conservación es excelente, ha estado enterrada hasta que unas obras de alcantarillado la descubrieron. Está construida en granito rojo, sus medidas son de 88 cms. de largo por un ancho de 32 cms. Las letras de estilo capital tienen 3 cms. de altura y su estrella central 20 cms., con seis radios. Posee un total de cuatro líneas de texto, siendo su transcripción la siguiente:

PRIM
OARY
NTIN
ONN

Quiero advertir que debido a mi poca experiencia en este campo, unida a la dificultad en el acceso a textos importantes como el C.I.L., no es fiable mi transcripción; utilicé como molde la plastilina y de momento no he sido capaz de traducir con coherencia el texto, por lo que estoy dispuesto a aceptar todo tipo de conjeturas. Las referencias anteriores que pudieran tener las estelas son para mí una incógnita.



II

Conocemos por la obra de Virgilio Sevillano Carbajal *Testimonio arqueológico de la provincia de Zamora* la calzada romana que partía de Ledesma y finalizaba en Pino del Oro, catalogada en el Mapa-Índice de la Hispania Romana como la vía GL30. Nos cuenta en el libro entre otras cosas:

A lo largo de los años hemos ido acariciando una opinión en cuanto a ese nombre, y es la de que los romanos que explotaban oficialmente las minas de oro de las Médulas en la provincia de León guardaron siempre secreto respecto de esta lucrativa explotación, a la cual, viniendo del Sur por la Vía de la Plata, se llegaba más pronto dejando esa ruta en Salamanca y tomando ésta que salía hacia el Oeste por Almeida para cruzar el Duero por cualquiera de estos dos pasos que hemos señalado, y más corto les resultaba éste más occidental...

¿Por qué razón concluye la vía en Pino del Oro? ¿Existía un posible interés de los ingenieros militares romanos en que acabara la calzada en dicha localidad? Son preguntas que me he hecho muchas veces, hasta que leí un artículo publicado en el *Repertorio*, escrito por E. Loewinsohn, titulado "Dos curiosos caminos moriscos internacionales"**, del que me permito transcribir unas pocas palabras de opinión que del mismo da el Sr. Arias:

Yo quise poner en claro eso de los dos caminos "del Morisco". Uno que como queda dicho sale de Moveros hacia el N.E. (IG, hojas 367 y 338). En la hoja 339 parece prolongarse en un llamado "Camino de Moveros

o del contrabando" con inclinación ya hacia el E. (...) Evidentemente este "Camino del Ladrón" es también el de "los Contrabandistas" y el "del Morisco" que va a Moveros.

Fue entonces cuando me di cuenta y recordé haber visto en el mapa del I.G. n.º 368 un camino que parte de Pino del Oro con dirección a Moveros denominado primero C. de la Plata para posteriormente convertirse en el llamado "Camino del Ladrón".

¿No le parece demasiada coincidencia, Sr. Arias? ¿Puede ser este Camino del Ladrón la continuación de la vía GL30 y tener una posible analogía con el Camino Morisco estudiado por Loewinsohn? No he tenido oportunidad de reconocerlo sobre el terreno, pero mi padre sí lo recuerda como un camino sumamente pedregoso.

III

Y por último quisiera dar a conocer lo que se dice textualmente en la obra *Episcopologio Asturicense* en su página 41, respecto a varios enclaves romanos concordantes con la A17, algunos de ellos de incierta localización.

La Sabaria perteneció al Convento jurídico de Astúrica Augusta, y su límite boreal se dilataba por el Sur de Pinheiro Velho (Pinetum), Cádabos (Cambetum), Calabor (Calapa), en territorio bracarense los tres, y por la Sierra de la Culebra y del río Aliste. La linde oriental y meridional corrían, desde Muga, por la derecha del Duero. Y la frontera occidental subía desde este río a Portelho, Cabeza de Mouro, Candoza, Mirandella, Mascarenhas, Barca, Possacos y Vinhaes hasta unirse con la línea septentrional.

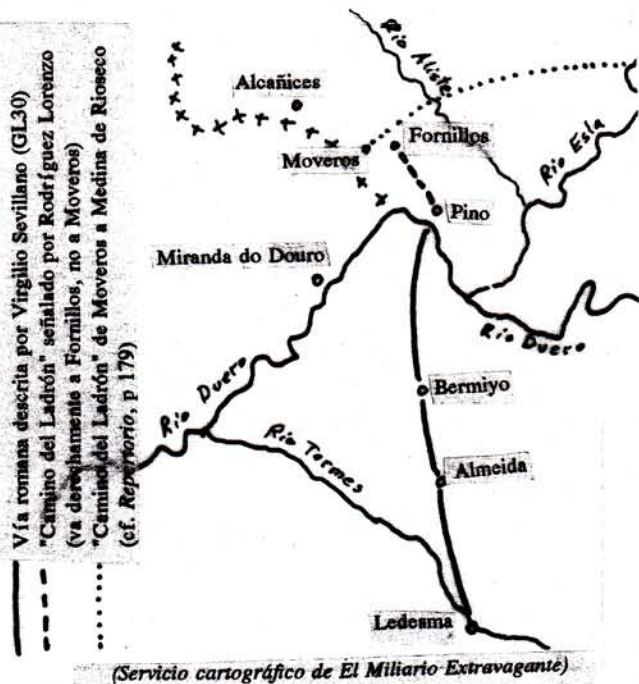
Veíanse enclavadas allí la mansión de Veniatia, hoy Peña del Castillo, S.O. de Boia y S.E. de San Pedro; Bragantia (Braganza), el Foro de los Zoelas, en Castro de Avellas; y Trana, en San Mamede, junto a la confluencia del Sabor y el Villariza.

Es posible que todo ello, en tiempo de Plinio, fuese jurisdicción de los Zoelas; y que luego por el río Sabor tomase el nombre de Sabaria.

De momento eso es todo, que para mí, dados mis limitados recursos, no es poco. Como le dije, Sr. Arias, aceptaré todo tipo de conjeturas. Reciba desde Avila un caluroso abrazo tanto de mi esposa, que ha tenido la gentileza de dibujar las estelas, como mío.

* ME19,20.

** Publicado originalmente bajo el título "Otras exploraciones de E. Loewinsohn" en ME, núm. 13 (mayo 1967).



Extremadura historiada con epigrafías

Por Valentín Soria Sánchez

Licenciado en Filosofía y Letras, Jarandilla de la Vera (Cáceres)

Adjunto envío unas notas brevísimas de inscripciones recientes, algunas inéditas y otras poco conocidas. Se trata de ir escribiendo en el *El Miliario* una Geografía historiada con epigrafías. Un folio mensual de epigrafías. Queda prometido. De esta manera pretendo sustituir las notas de José Bueno Rocha (fallecido en primavera), que escribía con frecuencia en *El Miliario*. Así habrá que citar *El Miliario*, porque pienso dar inéditas epigrafías que vaya consiguiendo.

7 julio 1993

Trujillo 1:

GENIO/TVRG(ALENSI)O/L(VCIVS)CRVSI/
NVSPR/IMIGEN/IVS/V(OTVM)S(OLVIT)

Trujillo 2:

M(ARCO)MVN/ATIOMV/NTIA(NO)/
AN(NORVM)

Robledillo de Trujillo 1:

AN(NORVM)LV/H(IC)S(ITVEST)S(IT)T(ABI)
T(ERRA)L(EVIS)

Robledillo de Trujillo 2:

LVBACV/SBV(TI)/F(ILIVS)A(NNORVM)H/
H(IC)S(ITVS)

Robledillo de Trujillo 3:

EQVALIVA/PECVNI(AE)CI/PVMCABV/
R(E)NIF(ILIVS)(FECIT)

Valencia Ventoso 1:

D(IS)M(ANIBVS)S(ACRVM)/CAMVLLIA/
M(ARCI)L(IBERTA)VENERIA/ANN(ORVM)
LXXIII/S(IT)T(ABI)T(ERRA)L(EVIS)/
CAMVLLIAPRIMVLA/MATERD(E)S(VO)
F(ECIT)

Plasenzuela 1:

C(A)IVS(SEVEVS)((I)OVIVOTV/MSOLVIT/
LIBENSA(NIMO)

Talavera 1:

SATVRA/BAIVSAN/SILON

Talavera 2:

DM/MAROLV/PERCFOANXXXIII/MARIVS/
CASTRENSES/FRATRESDSVO

Talaverilla 1:

CACOTVRI(FILI())YANCINVSLIB(ERTVS)
PAT(RONO)/P(ONENDVM)C(VRAVIT)

Arroyomolinos Montánchez 1:

NAS(ANN(ORVM/XVIIIH(IC)S(ITVS)E(ST)
S(IT)/T(ABI)T(ERRA)L(EVIS)MATER/
ETPATER/DESVOF(ACIENDVM)
C(VRAVERVNT)

Salamanca 1:

BOVTIA/BOVTIF/ANNXL/HSSTL

Olivenza 1:

C.CIVLIVS/FRONTO/VITVLAE/BMDSP

Brozas 1:

CILIVS/CAENONIS/F(ILIVS)APVLVS/EAECO/
V(OTVM)S(OLVIT)L(IBENS)M(ERITO)

Brozas 2:

TONGETA/BOVTIF(ILIA)T(ERRA)MAT/
RIL(IBENS)A(NIMO)V(OTVM)S(OLVIT)

Brozas 3:

APOLLVSEA(E)/COSALA(EI)/VSR(VFI)
F(ILIVS)/A(RAM)P(OSVIT)

Tejeda 1:

VOTVM/FECITLIB(ENTER)SELAISDVIL(LI)/
DVLIVS/IVLIVS

Abertura 1:

ELEATAN/NCINIF(ILIA)H(IC)S(ITA)E(ST)
S(IT)T(ABI)T(ERRA)L(EVIS)

Abertura 2:

D(IS)M(ANIBVS)S(ACRVM)/OSCIA

Abertura 3:

L(VCIVS)POMON(I)VSMODE(S)/
TVSAN(NORVM)XX/XVICS(ITVS)ES(T)/
S(IT)T(ABI)T(ERRA)L(EVIS)/FI(LIVS)
FA(CIENDVM)QV(RAVIT)

Villar Pedroso 1:

EST.BAVX.ET.FA.

Villamiel 1:

(A)LBINVS/NT

Villamiel 2:

AVYM/(ET)LIVIV/VINIACAM/PEGIEN/
SISETVAL/SENI

Villamiel 3:

MATERN/VSTAN(CI)NIF(ILIVS)AN(N)(O)/
R(VM)XXVH(IC)/SITVSEST

Orellana 1:

CERERI/L(VCIVS)IVLIVS

Fregenal 1:

MART/SACHE/XHES

Mérida 1:

D(IS)M(ANIBVS)S(ACRVM)/MARTIALI
SOCLATIF(ILIVS)/COBLELCVSANN(ORVM)
XXXVI/H(IC)S(ITVS)(EST)S(IT)T(ABI)T(ERRA)
L(EVIS)/PETREIAMARCELLAVXOR/FECIT

Mérida 2:

D(IS)M(ANIBVS)S(ACRVM)/FLAVIAE/
ELPIDV/BENEMERENTI/MAR(ITAE)
C(ORNELIVS)VRBICVS

San Vicente Alcántara 1:

LVCIVS/IVLIVS/AFER

Las exploraciones de E. Suja y la posible vía Miacco-Titultia

Desde Valdemorillo, Enrique Suja nos ha enviado de nuevo fotos, planos y hasta un gran dibujo panorámico en el que, con ojo de artista, se propone "recrear" el paisaje cercano a Titultia tal como debería poder contemplarlo desde el actual monte Cabeza Aguda un campesino de época imperial. Por razones técnicas y de espacio, *El Miliario Extravagante* no puede publicar todo ese material. Sobre la base de los mapas de Suja y añadiendo algunos datos de nuestra cosecha, nuestro Servicio Cartográfico ofrece el adjunto resumen gráfico (complemento y ampliación del croquis de ME 38,8) de los conocimientos e hipótesis en esta materia.

(1) Vía romana Cartagena-Salamanca, coincidente en este tramo con la A24. según G.A.

(2) Tramos de vías romanas reconocidos por Suja, de los que quedan vestigios convincentes según las fotografías que nos ha enviado. Su ancho es estable: 5 metros. "Todos estos parajes —dice nuestro corresponsal— se encuentran dentro de las grandes fincas de la zona, lo que ha permitido la conservación de los restos existentes, pero ahora se está deteriorando rápidamente y al unísono a causa de la creciente proximidad del hombre; ciertos restos ya se han perdido y algunos otros podrían tener las horas contadas..."

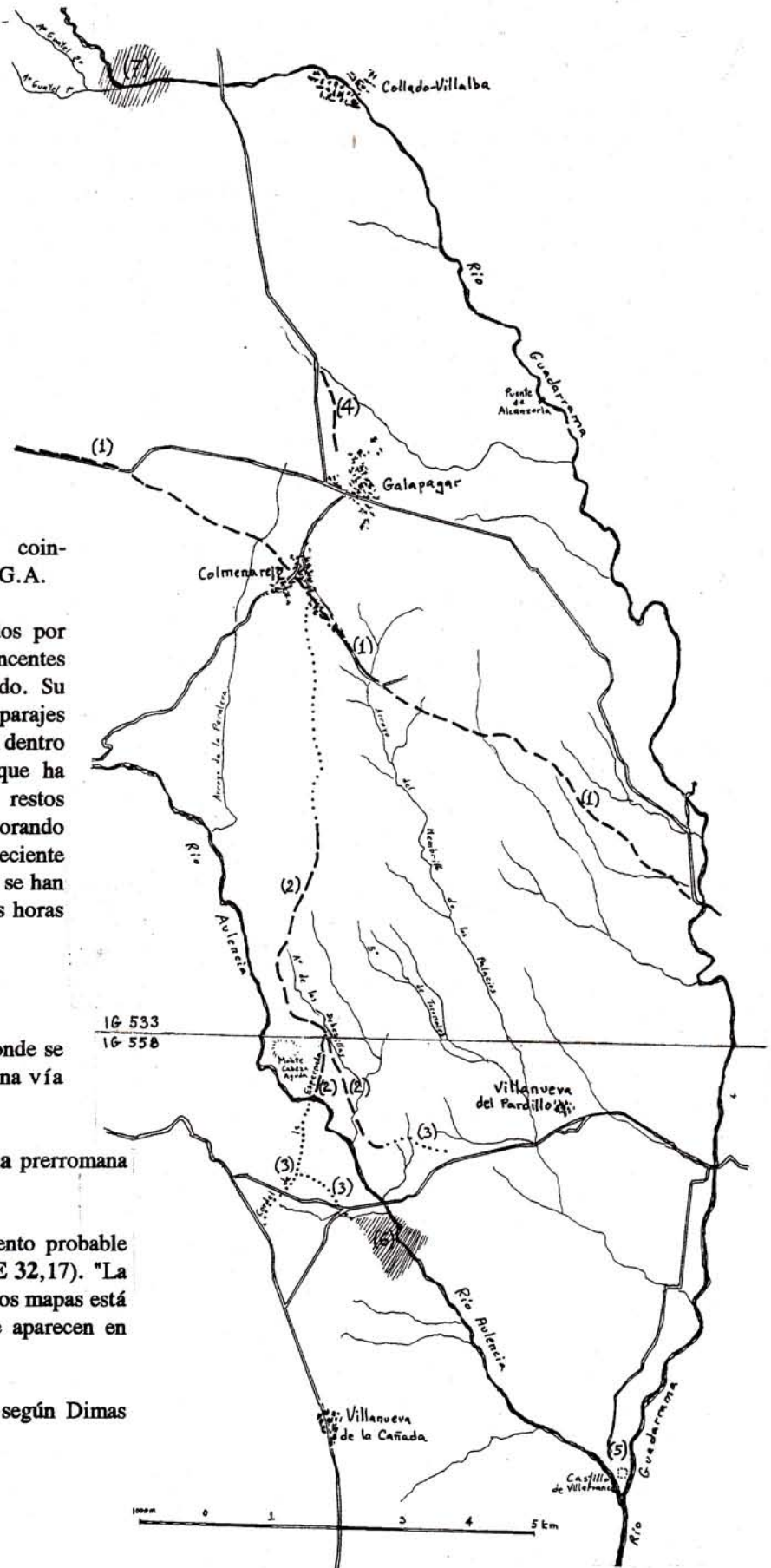
(3) Otros tramos supuestos por Suja.

(4) Vía romana C17 (ver ME 18,22s, donde se aventuró la hipótesis de que se trate de una vía Miacco-Titultia).

(5) Emplazamiento presunto de la Titultia prerromana (Repertorio p 384 y ME 21,16, n° 10)

(6) Despoblado de Villarejo, emplazamiento probable de la Titultia romana según Suja (ver ME 32,17). "La zona rayada para la ciudad que marco en los mapas está en base a los fragmentos cerámicos que aparecen en superficie."

(7) Emplazamiento probable de Miacco según Dimas Fernández Galiano (ME 21,11bs).



La Vía del Cid y la A27

A veces tengo la impresión de que los tanteos, vacilaciones, rectificaciones y contradicciones entre los que componemos el gremio de buscadores de caminos romanos no pueden por menos de suscitar cierto escepticismo entre los posibles curiosos que, sin considerarse miembros de nuestro "club", se acerquen a nuestros trabajos con ánimo de reconocer alguna de las calzadas cuya tan ensalzada técnica constructiva ha permitido que lleguen a nosotros tras dos milenios. En nuestras publicaciones se habla de grandes vías que surcaban la Península, cuyo trazado y orientación general no ofrece dudas para nosotros a lo largo de cientos de millas, cuyos vestigios—cada vez más escasos y confusos, pero aún visibles—señalamos en nuestros mapas, y cuyo recuerdo queda a veces en designaciones populares como "Camino de la Plata", "Camino de los Cartagineses", "Carretera de los Moros", o más propiamente "Calzada de los Romanos". Y sin embargo...

Ocurre más de una vez que una calzada perfectamente identificada en un tramo, y cuyo origen y punto de destino se encuentran según la generalidad de los autores en ciudades romanas de ubicación segura, se desvanecen misteriosamente y escapan al rastreo de los investigadores en otros tramos que, con arreglo a los datos disponibles, no parece que debieran plantear problemas, pues son precisamente los tramos más cercanos a las ciudades de origen y destino. Vienen entonces las vacilaciones y contradicciones de que hablaba al principio, y la consiguiente merma de nuestra autoridad ante los escépticos.

Viene esto a cuento de la que muchos autores llaman "Vía de Úxama a Clunia", segmento de la ruta antoniniana a la que Saavedra asignó el número 27 (es decir, nuestra A27), y segmento también de la C5 de mi *Mapa-Índice* (que llamaremos "Vía del Cid"⁽¹⁾). Pese a que varios autores han estudiado este tramo, subsisten dudas que me atrevo a calificar de desconcertantes. Y he de confesar que no soy ajeno a la confusión creada en torno a esta vía. De mis propias vacilaciones y rectificaciones ha quedado constancia en *Repertorio* p 93-97, ME 22,12-14 y ME 43,18. En este último lugar anunciaba la probabilidad de una nueva revisión de mis conclusiones. En ello estamos ahora.

Una vía de la que se cree saber el punto de partida y el punto de llegada; una vía que no tropieza en su recorrido de unas 24 millas con grandes montañas ni obstáculos importantes; una vía cuyos restos han sido comprobados sobre el terreno en varios puntos por los investigadores; una vía cuya antigüedad y continuidad se refleja en la denominación popular de "Carretera de los Moros" o "Camino de los Moros": ¿cómo es posible que una vía así dé lugar a discrepancias tan notables en su proyección sobre el mapa? Porque, sin hablar de la muy

diversa interpretación —a la que renuncié más tarde— que di en el *Repertorio* a la A27, disociándola por completo de la C5, sigue sin haber claridad ni unanimidad entre quienes nos hemos ocupado de esta vía.

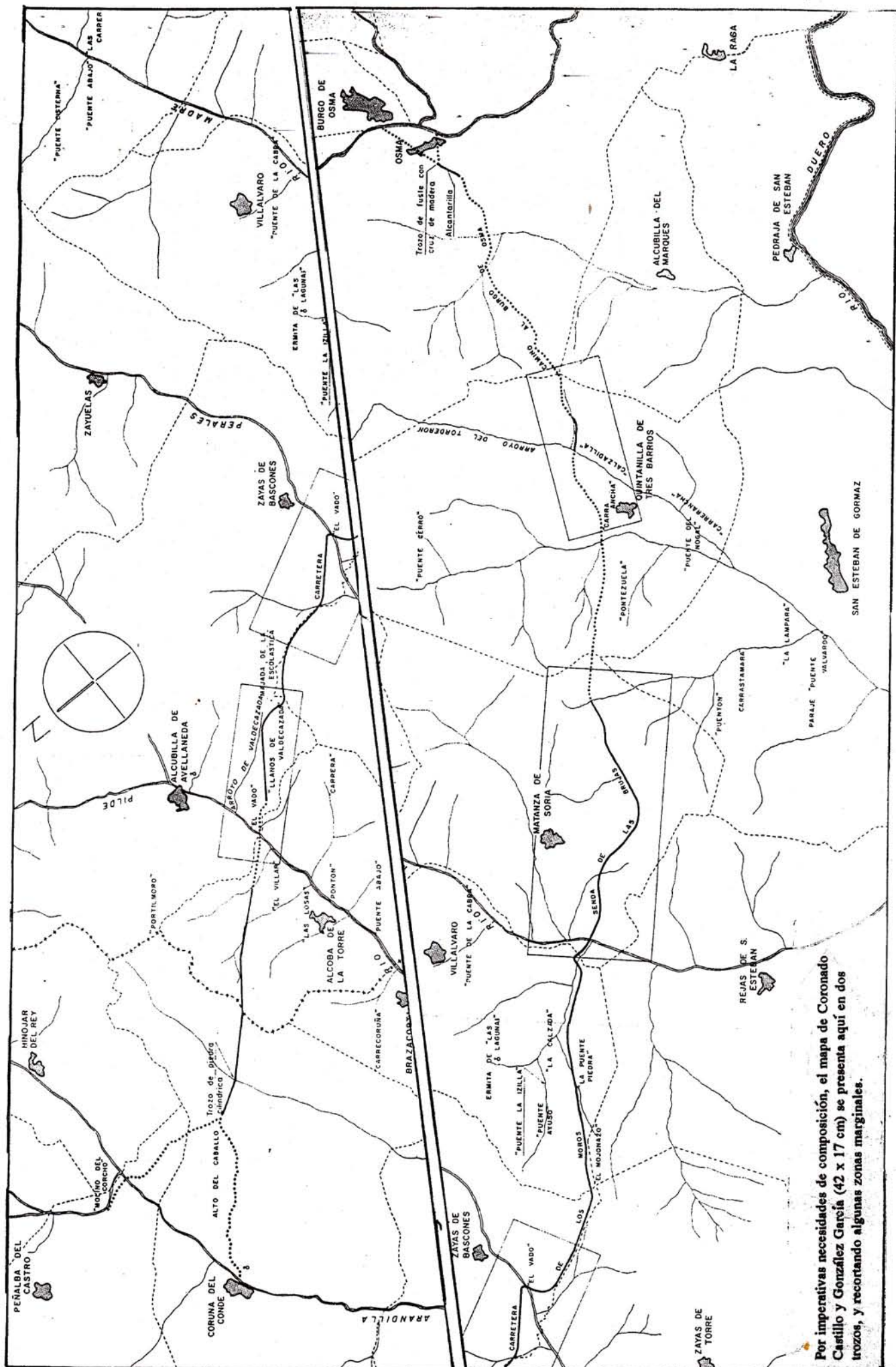
Abásolo la estudió con algún detenimiento en 1978⁽²⁾, pero las indicaciones dadas en su texto no concordaban del todo con el mapa que las acompañaba. Yo hube de ocuparme de este tramo de vía en mi estudio "La A27 de Augustóbriga a Rauda" (ME 22, 10s), y opté por un trazado bastante recto, cercano al dibujo de Abásolo, y descartando como supuestos errores algunas indicaciones de su texto. No conocía entonces el mucho más preciso estudio hecho en 1982 por Coronado Castillo y González García⁽³⁾ (en adelante, CC-GG), que parece confirmar que nuestra vía se aparta notablemente de la línea recta Clunia-Úxama.

Sería temeridad por mi parte, no habiendo hecho reconocimiento alguno de este tramo de vía sobre el terreno, desechar las precisas y preciosas informaciones de CC-GG. Al contrario, me propongo aprovecharlas aquí, junto con otras informaciones de autores que también han pateado aquellas tierras, para hacer un nuevo retoque en mi *Mapa-Índice* con la pretensión de acercarlo más a la realidad de hace dos milenios. Fiel a su vocación, *El Miliario Extravagante* tratará una vez más de alcanzar una perspectiva más amplia apoyándose en las visiones de los conocedores del terreno, topográficamente exactas pero a menudo parciales, y siempre demasiado propensas a ver en el *Itinerario de Antonino* una descripción "lineal" de caminos.

Reproduzco en la página siguiente el mapa general de la vía según CC-GG. Este mapa es suficiente para nuestro objeto, aunque conviene notar que el estudio de estos autores está ilustrado con otros mapas instructivos, en especial sobre las estructuras parcelarias en cuanto perpetuadoras de viejos caminos.

Como podrá ver quien se moleste en compararlo con mi mapa de ME 22,13, la coincidencia se limita al trazado del "Camino de los Moros" entre Coruña del Conde y el Alto del Caballo (aunque CC-GG lo señalen como "no identificado") y entre este último lugar y Valdecazada. Más al Este, el trazado rastreado se aparta bastante de la recta ideal hacia Úxama, pasando al Sur de Zayas de Báscones y de Matanza de Soria. Desde ahora me declaro convencido de mi error en ME 22 respecto al segmento Valdecazada-El Burgo de Osma, con la agravante de que ya Abásolo había dado a entender un trazado más meridional y no quise hacerle caso. Pero se observará también que en la última parte del trayecto, desde un punto unos 2 km al SE de Matanza de Soria, CC-GG señalan casi todo el tramo como "no identificado".

Ya en la Introducción de su trabajo, CC-GG



Por imperativas necesidades de composición, el mapa de Coronado Castillo y González García (42 x 17 cm) se presenta aquí en dos trozos, y recortando algunas zonas marginales.

anuncian que la vía por ellos estudiada "se perfila como directo y exclusivo enlace entre Uxama y Clunia". Y en las conclusiones remachan: "Esta vía se establece efectivamente de la mejor manera para unir Uxama con Clunia a lo largo de 25,5 millas de 1.485 metro cada una, que por otra parte coincide muy sensiblemente con el número de éstas que separa las mansiones de Uxama y Clunia en la vía 27 de la edición de Saavedra del Itinerario de Antonino. Según esto, no cabe otra posibilidad de interpretación que la de considerar la vía que describimos como el tramo correspondiente del citado Itinerario."

Sin embargo, los autores citados han de reconocer que "a pesar de todo, existen indeterminaciones", en especial respecto al tramo de vía Voluce-Uxama, en el que, pese a los trabajos de Saavedra "no existe... ninguna prueba concluyente de seguro trazado." Yo diría que subsisten, además de esa, otras indeterminaciones o dudas:

- el hecho de que una vía que se supone "directa" entre dos ciudades romanas describa un evidente arco, sin que la geografía del terreno parezca imponerlo;

- el hecho de que CC-GG cuenten sus 25,5 millas (que de todos modos son demasiadas, pues el IA dice XXIII) desde las afueras de Osma hasta "el puente sobre el río Arandilla, en Coruña del Conde" (es decir, a unas 2 millas de Clunia);

- el hecho de que sea precisamente en las proximidades de las ciudades de salida y de llegada donde no se haya podido identificar la vía.

Opino que CC-GG no han podido sustraerse, como la mayoría de los autores, al peso de la interpretación lineal del Itinerario de Antonino, y ello a pesar de que dedican una benévola atención a comentar mi estudio de 1963 "El secreto de Antonino"⁽⁴⁾. Y por otro lado no parecen conocer las conclusiones de Van Berchem sobre la índole del Itinerario de Antonino, no guía de caminos sino recopilación aleatoria de hojas de ruta con frecuencia coyunturales y al margen de las grandes vías.

La "Carretera de los Moros" fue indudablemente una vía de primera magnitud, y no simplemente una vía de unión de dos ciudades, independientemente de que fuese o no aprovechada en parte para una ruta antoniniana. Recordemos que Abásolo constató la aplicación del topónimo "Camino de los Moros" a un camino entre las inmediaciones de Clunia y el valle del Arlanza (cf. ME 22,12a), o sea muy lejos de la A27.

Propongo, pues, olvidarnos de momento de Clunia, de Uxama y del Itinerario de Antonino para tratar de ver cómo pueden engarzarse las informaciones de que disponemos sobre el "Camino de los Moros", por otro nombre C5, o si se prefiere "Vía del Cid".

Nada añadiré sobre los orígenes a orillas del Arlanza, del Arlanzón, o quizá más lejos. Insisto en que me parece evidente la continuidad con el camino que por Coruña del Conde, Alto del Caballo, etc. es identificado por CC-GG, y nada tengo que objetar a su prolongación

por la "Senda de las Brujas". Pero después viene el largo tramo "no identificado" hasta Osma, y aquí son lícitas otras cábalas. (No creo significativos los dos pequeñísimos segmentos señalados con línea continua al E. de Quintanilla y cerca de Osma, que podrían atribuirse a algún ramal secundario de enlace.)

Recordemos que Abásolo hablaba del paso de la calzada por Alcubilla del Marqués, mención que yo deseché ligeramente en ME 22,11b como supuesto error; pero ocurre que Alcubilla está precisamente en el rumbo que lleva el camino.

Si observamos ahora el mapa de ME 17,21, basado en el estudio de Mario Huete *et al.* que considera nuestra vía como itinerario musulmán, veremos que Alcubilla del Marqués queda en la bisectriz del ángulo que forman los dos ramales con vértice en El Enebral: el musulmán que vendría de San Esteban y Pedraja y la supuesta vía romana que vendría de Osma. De manera que más allá de El Enebral, el itinerario musulmán y el romano coincidentes resultan estar en perfecta continuación de la línea Coruña del Conde-Alcubilla del Marqués.

Todo esto nos llevaría a trazar la C5 no por Osma ni por Burgo de Osma, sino por La Olmeda, 4 ó 5 km más al Sur.

Otra notable ayuda nos viene a aportar Guillermo García Pérez, cuya obra *Las rutas del Cid* comenté en ME 27,10s. Al propósito de Alcoceva, lugar citado en el *Cantar de Myo Cid* en la ruta de El Enebral a Berlanga de Duero, realiza una aguda investigación que le permite no sólo identificar el lugar con el despoblado de Torrevides (término de Gormaz), sino concluir que hubo aquí un importante cruce de calzadas romanas. Copio de sus páginas 237-238:

"Torrevides está a unos 3/4 de legua al Norte de Gormaz, sobre el Barranco del Arroyo del Pino, y en los aledaños del cruce de dos calzadas romanas, más o menos importantes: la de Uxama (Osma) hacia Bilbilis (Calatayud), Ocilis (Medinaceli), Titia (Atienza), Segontia (Sigüenza) por Valeriánica (Berlanga), y un ramal que une Gormaz (y quizá Tiermes) con Boos ("El Carrilejo", Camino de Carretas). La calzada Rauda (Roa), Uxama (Osma), Augustobriga (Muro de Agreda), Cesaraugusta (Zaragoza), estudiada a fondo con todo lujo de detalles por el ingeniero y arabista E. Saavedra (1879), pasa por Boos."

Este párrafo da a entender:

- Que una de las calzadas que se cruzaban en Torrevides era la de Uxama a Bilbilis, Ocilis, etc.; a lo que hay que objetar que de Uxama se llegaría en todo caso por un ramal de empalme, y que la vía hacia Ocilis por Berlanga (nuestra C5) no debe confundirse con la CT1, Uxama-Bilbilis, a la que parece pertenecer el miliario hallado junto al puente de La Tejada en el río Avión (nº 154 de Lostal).

- Que la otra calzada constitutiva del cruce sería

sólo un "ramal" que en Boos empalmaría con la A27 estudiada por Saavedra. Hay aquí un pequeño error, pues Saavedra excluía expresamente el paso de la A27 por Boós. Pero, como dije en ME 27,11, no hay que echar en saco roto la identificación del "Cº de Carretas" y del "Camino del Carrilejo" (IG 377) como calzada romana.

De la romanidad del tramo Berlanga-Barahona-Romanillos-Medinaceli (después de cruzar el Duero por el despoblado de Vadorrey, al N. de Morales) responde también Guillermo García Pérez.

En cuanto al enlace desde Alcubilla del Marqués, por La Olmeda, hasta El Enebral, ya puede suponerse que a nadie se le ha ocurrido hasta ahora buscar por allí una vía romana, a causa de la errónea creencia de que las vías de esta zona tenían que irradiar necesariamente de Úxama. Por otra parte, es muy verosímil que desde los siglos medios la atracción de Osma por un lado y de San Esteban de Gormaz por otro tendiesen a desviar a los viajeros. Lo que puedo decir es que, a la vista de IG 377, no hay dificultad topográfica para este enlace directo.

Dibujada así en el mapa la Vía del Cid (C5) entre el Arlanza y el Duero, podemos preguntarnos cómo fue utilizada para la ruta antoniniana 27, tratando de mejorar el estudio "La A27 de Augustóbriga a Rauda" (páginas centrales de los números 20 y 22 de *El Miliario Extravagante*).

No me desdigo del trazado que entonces consideré suficientemente seguro por Soria, Golmayo y Villabuena. También el paso por Las Fraguas me parece probable. Pero en lugar de derivar hacia Nódalo preferiría ahora explorar (¡si pudiera!) el "Camino Alto de Nafría La Llana a Las Fraguas (IG 349, año 1954). Por allí, no lejos de Nódalo, habría que buscar Voluce, cuya ubicación sigue siendo un enigma⁽⁵⁾. Viene después el "Cº de Escobosa de Calatañazor a Nafría La Llana" (IG 378, año 1954), desde donde es muy fácil, sin cambiar de rumbo, conectar con el "Camino del Carrilejo" antes de que éste tuerza hacia Boós, y por lo tanto con la calzada romana que según Guillermo García se cruza con la C5 en el despoblado de Torrevides.

Llega el momento de las medidas:

- Desde la presunta Voluce (¿o Volucem-empalme?) al SW de Las Fraguas, por Nafría, Escobosa y Torrevides, XXV millas de 1480 m (37 km) nos llevarían a La Olmeda, buen lugar junto a la confluencia de dos ríos para establecer una *mansio* (Uxamam-empalme), con sus graneros guardados por un destacamento militar, donde los habitantes de Uxama pagarían en especie el impuesto de la *annonna* (cf. Van Berchem en ME 15).

- Desde La Olmeda por la Vía del Cid, XXIII millas de 1480 m (35,5 km) nos llevan al Alto del Caballo. Buen sitio también para Cluniam-empalme, seguramente mejor que el que propuse antes a orillas del Arandilla (ver mapa en ME 22, págs. centrales).

Queda un problema que no debo escamotear. Las

XXVI millas entre Rauda (incluso suponiendo un Raudam-empalme en La Horra) y Cluniam-empalme, que con muchos apuros me esforcé en encajar en el mapa de ME 22, son ahora imposibles de estirar hasta el Alto del Caballo. Ello me lleva a una nueva rectificación y a un nuevo intento de explicación de los aparentes errores numéricos en el IA.

La rectificación: al no valerme ya ninguno de los dos trazados alternativos propuestos en ME 22 para el tramo Rauda-Cluniam de la A27, y si de todos modos hay que resignarse a admitir la posibilidad de un error numérico, lo prudente y lo honrado es plegarse a las conclusiones de Abásolo, buen conocedor de estos parajes, es decir el trazado por Gumiel de Hizán, Baños de Valdearados y cercanías de Arauzo de Torre.

El intento de explicación: ¿habrá aquí una errónea identificación, por parte del recopilador del IA, entre dos "Cluniam-empalme" diferentes, es decir entre dos mansiones diferentes, ambas próximas a Clunia? Se habrían omitido así las millas entre Arauzo de Torre y el Alto del Caballo. El fenómeno sería idéntico al que he sugerido en ME 37,8 respecto a la posible confusión entre dos "Hispalim-empalme".

No se me ocurre nada mejor para no dejar malparados a mis amigos los monjes-copistas medievales.

G.A.

1. "Ruta del Cid" la llamé en ME 41,20s; pero debería haber dicho "vía", para ser consecuente con la distinción entre vías romanas (concebidas por los ingenieros constructores con una orientación constante) y rutas antoninianas (seguidas ocasionalmente por una unidad militar, con cambios de rumbo debidos a necesidades coyunturales). Al decir "Vía del Cid" lo que se pretende es dar un nombre a una vía romana de primer orden, no sugerir que el guerrero castellano la siguiese exactamente en sus desplazamientos.

2. José Antonio ABÁSULO, *Las vías romanas de Clunia*. Burgos 1978.

3. Ángel CORONADO CASTILLO y Carlos GONZÁLEZ GARCÍA: "Vías y caminos como elementos de estructura territorial. Análisis aplicado a la vía romana entre Uxama y Clunia". *Revista de Investigación Colegio Universitario de Soria*, tomo VI, nº 1-2, 1982, p 7-32. Fotocopia obtenida por gentileza de D. Julio Gómez Santa Cruz, Director del C.U. de Soria, a quien agradezco también el envío de otros trabajos suyos relacionados con la red viaria y el poblamiento hispano-romano en el Alto Duero.

4. Por supuesto tienen razón CC y GG en rechazar mi primera hipótesis de paso de la A27 por Calatañazor y Ucero. Es lástima, sin embargo, que aquella ligereza mía les haya llevado a prescindir de otras posibles aplicaciones, menos radicales, de la teoría de los empalmes o interpretación gramatical del IA.

5. Julio GÓMEZ SANTA CRUZ, en su minucioso trabajo "El poblamiento hispano-romano del área de Calatañazor y la equívoca ubicación de Veluca/Voluce en Los Castellones (Soria)" (*Hispania Antiqua* XV, 1991) llega a la conclusión de que hubo en época romana "un notorio fenómeno de ocupación rural en torno a las vegas de los ríos Avión, Avioncillo y Sequillo", pero no encuentra núcleo urbano alguno importante, de lo que deduce que Voluce hubo de ser un núcleo de poca entidad. Se inclina a descartar la ubicación tradicional en Los

Castejones de Calatañazor. Más interesante parece la existencia, atestiguada desde el s. XVIII, de un despoblado llamado "Veluca" en Blacos. Por mi parte, debo insistir en que no es imperativo buscar las

ciudades antoninianas en la contigüidad de las rutas, ya puede darse por segura la pérdida de muchas desinencias de acusativo.

LO QUE DICEN NUESTROS CORRESPONSALES

Escribe Urbano Domínguez Garrido
desde Béjar

EN DEFENSA DE LAS VIAS ANTIGUAS: LA VIA ANTIGUA Y LA AUTOVIA MODERNA DE LA PLATA

Las nuevas infraestructuras viarias, las urbanizaciones y el continuado crecimiento de las grandes ciudades están haciendo desaparecer día a día parte de lo que aún queda de nuestro patrimonio histórico y artístico y, más concretamente, de la red de caminos de la Península Ibérica.

Las máquinas no se paran ante las muestras de lo que fue nuestro pasado, a pesar de que aún conservan un indudable valor y son susceptibles de prestar servicios para el ocio y para el disfrute de la naturaleza y aunque todavía permiten el caminar pausadamente de un pueblo a otro.

Ni siquiera se respetan las vías importantes, como la Calzada Romana de La Plata, de la que fue declarado Monumento Nacional en 1931 el tramo que discurre por la provincia de Salamanca, y cuyo recorrido, perfectamente documentado, puede seguirse todavía hoy. En 1982 la Real Academia de la Historia se dirigió al Gobierno de la Nación para, tras señalar la importancia histórica de esa vía y el valor singular de los restos que de ella se conservan, reclamar su protección frente a desmanes y atentados.

A pesar de ello, la invocación de las "necesidades" del progreso y del desarrollo abre el camino para ir acabando poco a poco con el patrimonio cultural que nos legaron nuestros antepasados.

Conviene que estudiosos e interesados en las vías antiguas, así como grupos ecologistas y asociaciones culturales, trabajen conjuntamente cuando se plantee una nueva obra de infraestructuras viarias para conseguir, al menos:

- Que pueda continuarse el recorrido por la vía antigua sin necesidad de dar grandes rodeos para retomar el camino.
- Que se haga una prospección arqueológica suficiente de los restos antiguos, trasladando los que sean susceptibles de ello y señalizando su primitivo emplazamiento.
- Que se publiquen los resultados y documentos de los trabajos arqueológicos, incluyendo este coste en el de ejecución de la obra.

- Que se señalicen adecuadamente las vías antiguas y los nuevos tramos de enlace, distinguiendo claramente unos de otros.

Esta intervención debe iniciarse en el momento en que el proyecto salga a información pública, alegando lo que sea pertinente en relación a su impacto sobre los antiguos caminos y vías, y ha de continuarse con una vigilancia en la ejecución de las obras, para comprobar que la empresa constructora respeta las previsiones medioambientales que se hubiesen determinado.

Nuestra Asociación se ha personado en el expediente de la Autovía de la Plata, tramo Puerto de Béjar a Aldeanueva del Camino, cuyo trazado interfiere con el recorrido de la Vía de la Plata en varios puntos y la ocupa donde existe una alcantarilla romana todavía en servicio.

Puesto que otros tramos de la Autovía de la Plata irán saliendo a información pública, para completar próximamente el trayecto Gijón-Sevilla, se hace desde aquí un llamamiento a todos los interesados en este asunto para que se personen en el trámite de información pública, a fin de que se tenga el necesario respeto por los restos históricos y se mantenga la posibilidad de seguir el recorrido de la calzada romana a pie, en bici o en caballería en condiciones análogas a las que hoy se tienen.

Aprovechamos estas líneas para ofrecer nuestro apoyo a aquéllos que piensen que pueden necesitar información sobre el procedimiento de alegación, para lo que están invitados a ponerse en contacto con nuestra Asociación.

Urbano Domínguez Garrido
Asoc. Amigos Vía de la Plata
Colón, 6 - 2D
37700 Béjar (Salamanca)

Escribe José Raúl Vega de la Torre desde Santander

¿CASTRO O POBLADO MEDIEVAL EN SOMAHÓZ?

Por cierto, en el último número del ME [el 43] se habla de la vía que pasaba por el collado de Somahoz y que hace tiempo se considera de época romana. La existencia de un castro en esta zona me parece aventurada, pudiendo quizá hablarse, si acaso, de un emplazamiento

medieval temprano, relacionado quizá con el próximo horno cerámico y con una explotación de la roca de la zona, con vistas a la consecución, no de presuntas estelas, sino de ruedas de molino. Como nadie ha llevado a cabo excavaciones, me guío por los mismos criterios que todo aquel que conoce la zona: inspección visual de superficie.

Ultimamente se está repitiendo la historia de los años 30, cuando la prosapia se fijaba en la condición céltica de las cosas... y personas. (...)

Bueno, espero escribirle en la próxima ocasión sobre algunas de las reflexiones que se ha venido haciendo sobre las vías cántabras.

(2.8.93)

El Director se escribe a sí mismo

¿FALSA PISTA DE SALDAÑA A SANTANDER?

Anticipándome a la posible reflexión o reconvención que podría venir del corresponsal anterior o de cualquier lector cántabro, debo dar cuenta de una información que desvirtúa la conclusión principal de mi artículo de ME 39,4-6. Una brevísima vacación en Cantabria me ha dado recientemente la oportunidad de interrogar a un anciano de Selores, y su respuesta fue terminante y sin sombra de duda: el "Camino de la Valsemana", de Selores a Sarceda, es una simple senda sólo transitable a pie o a caballo, y nunca ha sido camino real, ni ha sido de calzada.

(G.A.)

Publicaciones recibidas

• MELCHOR GIL Enrique. "La red viaria de la provincia de Córdoba: administración, construcción y mantenimiento". *Actas del I Coloquio de Hist. Antigua de Andalucía*, 1988, Córdoba 1993, p 125-136.

Incluye un cuadro de los miliarios de la provincia. El autor me hace notar que, debido a la tardanza en la publicación (5 años), algunos aspectos sobre administración y mantenimiento ya han sido dados a conocer en otros trabajos. Se estudia el proceso histórico evolutivo de la red de caminos romanos.

• GÓMEZ-PANTOJA Joaquín. "Notas históricas sobre la zona del alto Henares en época romana". *La celtización del Tajo Superior, Memorias del Seminario de Hist. Antigua de Alcalá III*, Alcalá 1992, p 107-122.

Destaquemos de este trabajo la lúcida exposición de las dificultades de interpretación de la ruta antoniniana del Henares y el Jalón (A24, A25), sin preconizar una solución determinada. Se ignora nuestra propia interpretación, así como las exploraciones de Cezón (cf. ME 17,2s, ME 28,21 y ME 29,18).

• GÓMEZ-PANTOJA Joaquín. "La estación de Segisamo". *Gerión*, 10, Madrid 1992, p 259-273.

Examina y ofrece algunas correcciones a la lectura de CIL II 2915, inscripción en la que se menciona una *statio* de "beneficiarios consulares" (soldados con funciones especiales), el único establecimiento de esta clase conocido por ahora en Hispania. Una de las posibles misiones de esta tropa sería, según la idea de Van Berchem, la recaudación y el almacenaje de la *annona militaris*.

• GÓMEZ-PANTOJA Joaquín. "Una nota de topografía antigua aragonesa". *Kalathos* 9-10, Teruel 1989-90, p 255-258.

En la búsqueda de la *Leonica* citada por Plinio, Ptolomeo y el Ravenate, se trae a colación una *Mahallat L.nqa* citada por Ibn Hayyān junto a Calamocha, a propósito de una campaña de Abdarrahmān III. Se recuerda que en esa comarca, junto al Poyo del Cid, hay un importante yacimiento arqueológico.

• GÓMEZ SANTA CRUZ Julio. "La intervención antonina en la red viaria de la Meseta Superior en el siglo II d.C. *Hispania Antiqua XVI*, Valladolid 1992, p 189-200.

Del análisis de los miliarios de los emperadores Antoninos documentados en la Meseta se desprende que en los primeros decenios del s. II se desarrolló una intensísima política edilicia de mejora de las comunicaciones.

• ARASA I GIL Ferrán. "Un nou mil·lari de la Via Augusta trobat a la Vilanova d'Alcolea (El Baix Maestrat)". *Cuadernos de Prehist. y Arq. Castellonenses* 15, Castellón 1990/1991, p 447-456.

Descubierto en 1992, el miliario es de Caracalla y lleva la cifra CCLXXXIII, distancia que sin duda hay que contar desde *Summo Pyrinaeo*.

• PASCUAL MAYORAL Pilar. "Abastecimiento de agua a Calagurris". *Miscelánea Arqueológica de Calahorra*, 1988?, p 55-104.

Exhaustivo estudio del tema, con un mapa, dibujos y fotos en color y en blanco y negro. Una melancólica conclusión: "Hemos de confesar la tristeza que nos produce constatar que, en la práctica totalidad de los puntos en que hemos detectado el canal, las evidencias han sido sacadas a superficie cuando el hombre ha destruido la venerable obra romana."

• CASAS I GENOVER Josep y SANMARTÍ I GREGO Enric. "En camí d'Empúries. Aproximació a la xarxa viària del Baix Empordà". *Informació Arqueològica* 33-34, Barcelona 1980, p 59-63.

Este artículo, cuya fotocopia me ha mandado Juan Ribas desde Girona junto con otras informaciones en respuesta a una sugerencia mía sobre la posibilidad de que en época republicana empezaran a contarse en Ampurias las millas de la que más tarde sería *Via Augusta* (cf. ME 42,21b), merece más amplio comentario. Quede para nuestro próximo número.

José Bueno Rocha

colaborador asiduo de *El Miliario Extravagante* en su segunda época, ya no podrá escribir más en nuestras columnas. Con pesar nos enteramos de su fallecimiento, ocurrido en la primavera pasada. Vaya desde aquí un conmovido recuerdo y un saludo lleno de nostalgia a este fiel corresponsal y buen amigo con quien no nos fue dado mantener otra relación que la epistolar.

G.A.