

VÍA ROMANA
DE ASTORGA A BRAGA POR EL SIL
LA VÍA NOVA
112 KM



Unión Europea
Fondo Europeo de Desarrollo
Regional



Invertimos en su futuro



PROGRAMA
COOPERACIÓN TRANSFRONTERIZA
ESPAÑA ~ PORTUGAL
COOPERAÇÃO TRANSFRONTEIRIÇA
2007 - 2013

VÍAS ROMANAS EN CASTILLA Y LEÓN

ISBN: 978-84-695-8150-6

WWW.VIASROMANAS.NET



IDENTIFICACIÓN Y DESCRIPCIÓN DE LA
VÍA DE ASTORGA A BRAGA POR EL SIL (VÍA NOVA)
De Astvrica a Foro Gigvrorvm
112 km

IDENTIFICACIÓN GENERAL:

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

Vía de Braga a Astorga por Valdehorras:

Wess.

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

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

Vía de Braga a Astorga por Lugo:

Wess.

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

3 *Asturica* m.p. XXX Astorga

Vía de Braga a Astorga, con un tramo por la costa:

Wess.

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

Sobre su trazado entre Astorga y Cacabelos se han escrito muchas teorías, pero ninguna demostrada con vestigios materiales de la vía romana encontrados sobre el terreno. Las hipótesis planteadas hasta hoy no han acertado con el recorrido real de la vía romana.

La dispersión de los miliarios que sirvieron a esta calzada por zonas aledañas, ha despistado a muchos autores y ha sido frecuente que se trazasen tres caminos diferentes entre *Asturica* y *Bergido* (Cacabelos), atribuyendo uno de ellos a cada itinerario de los descritos más arriba¹. El desconocimiento y la marginación de los condicionantes técnicos, en los estudios hasta hoy realizados, han inducido a pensar en hipótesis poco razonables de pésimos trazados de carreteras que convenían a la presencia de miliarios en lugares concretos, a las distancias recogidas en el Itinerario, etc., pero carentes de vestigios constructivos de la propia vía romana.

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

Desgraciadamente Lemaury no nos describió los detalles que vio de la estructura de la vía romana y que le hicieron afirmar taxativamente que había descubierto la vía romana, pero

¹ A modo de resumen ver los trazados propuestos en: RODRÍGUEZ COLMENERO, A., FERRER, S. y ÁLVAREZ, R. D. 2004: *Miliarios e outras inscripcions romanas do noroeste hispánico (conventos bracarense, lucense y asturicense)*, [Callaeciae et Asturiae itinera romana].

hoy hemos averiguado claramente que la vio, que la vio bien y hasta intuimos el motivo por el que no dio demasiados detalles de lo que vio.

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

Nosotros, con paciencia, a partir del análisis constructivo de la carretera que hemos hecho y de la documentación que hemos encontrado relacionada con su construcción, hemos averiguado los detalles definitivos que nos han permitido identificar el trazado de la vía romana.

Para comenzar, entre Astorga y el Manzanal, Lemaury no construyó la carretera en nueva planta:

Dando principio desde la Ciudad de Astorga prosigue el Camino Viejo pasando por los lugares de Pradorrey, Combarros, hasta llegar al de Manzanal de la Sierra cuyo tránsito es de cuatro leguas.

Saliendo del lugar de Manzanal continúa el Camino Viejo hasta la distancia de 2.400 varas en donde empieza el Camino Nuevo en el arroyo llamado de la Retuerta...²

Es decir, el Camino Viejo era en tiempos de Lemaury la vía romana en este tramo y la carretera construida, con posterioridad a Lemaury, sigue siendo la vía romana en su mayor parte, aunque presenta pequeñas variaciones. Y en ella precisamente hemos encontrado restos de la infraestructura de la vía romana. Gruesas capas de afirmado de zahorra natural, allí donde el terreno era inconsistente, o piedras gruesas cimentando el firme allí donde hacían falta.

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

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

Otra Real Orden de 19 de mayo de 1769, ordena reconocer todo lo ejecutado por Lemaury entre 1766 y 1769. Ricaud elabora un informe con fecha 28 de julio de 1769³.

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

... no titubearé en decir que cuanto ha sido ejecutado en la obra indica claramente ha sido aparentar más de lo que es efectivamente, por mucho que con aquél espíritu resuelto y absoluto y gobierno despótico diga el I. Don Carlos Lemaury...⁴.

Atendiendo la responsabilidad en que me constituye la Real Orden por la dirección del Camino Real de este Reyno con que su Mgd se ha dignado honrrarme, me es indispensable hacer presente a Vs, por mucho que repugne a mi conocida moderación, que reconozco

² AGS. SSH. 912. Informe de Baltasar Ricaud. 1ª parte. Villafranca del Bierzo. 28 de julio de 1769.

³ AGS. SSH. 912.

⁴ AGS. SSH. 912. Nº 2. De Baltasar Ricaud al Sr. Conde Lacroix. Menvibre 19 de junio de 1769.

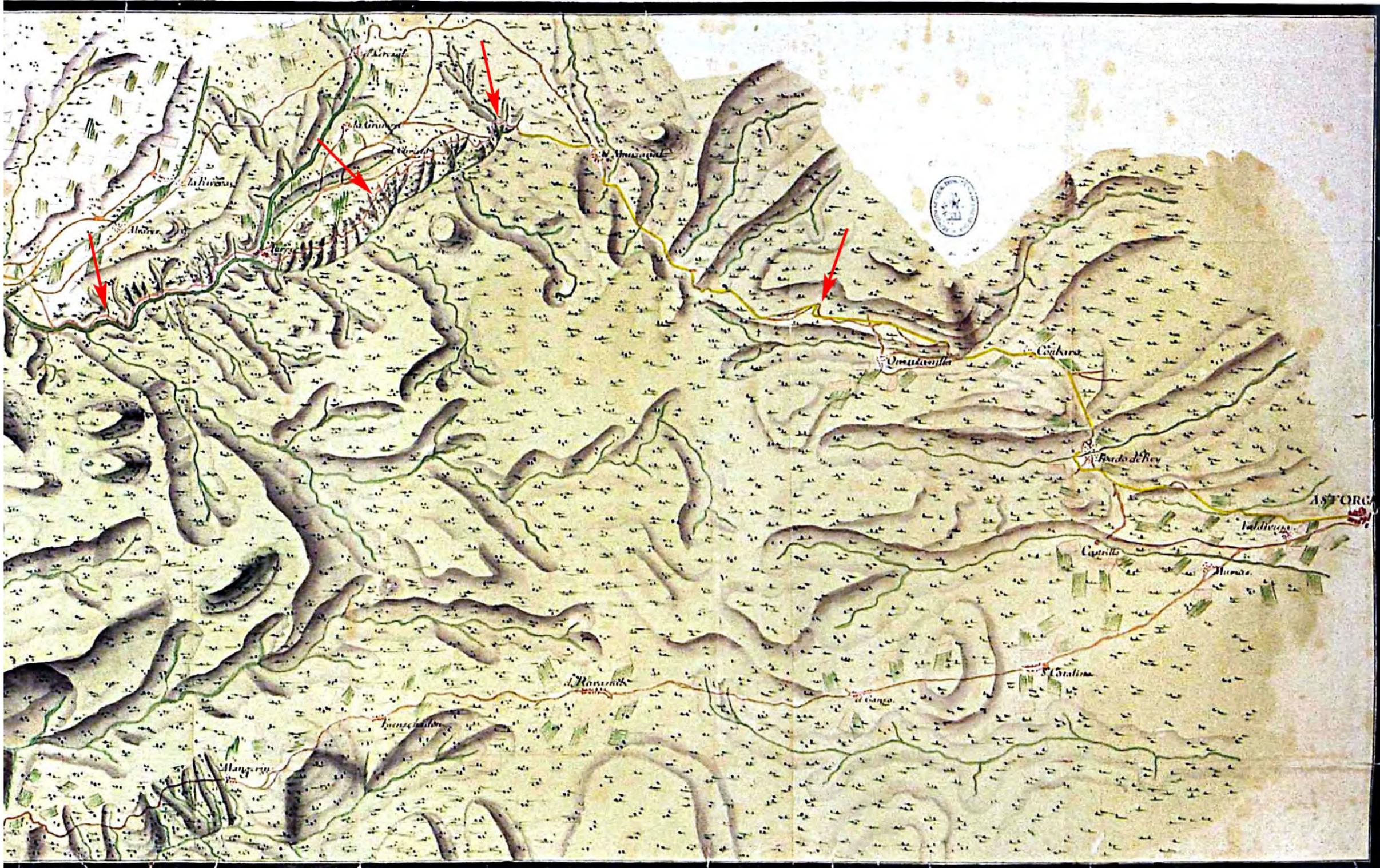
evidente que las obras ejecutadas por el Teniente Coronel de Ingenieros Don Carlos Lemaury han carecido de las debidas precauciones en su construcción y de la regular Dirección y cuidado para su estabilidad y desatendido en algún modo al fin e importancia de un objeto que tanto interesa al Real Servicio y bien del Público además del infructuoso empleo de una porción de 1.030.309 rrs a que ascendió el gasto total de esta porción de Camino que se dio por concluida...

Por todas esas consideraciones fundadas en la realidad suplico a Vs se sirva hazer presente a la superioridad que no puedo hazerme responsable de esta Dirección del Camino Real de Galicia (conforme previene la Real Orden) sino en quanto confío de la Real Piedad se digne separar totalmente de esta Comisión al Teniente Coronel Don Carlos Lemaury, substituyendo en su lugar por Comandante de estas obras al Capitán Ingeniero Don Pedro Jardín en quien puedo tener entera satisfacción, haviendole actualmente encargado el detalle de estas mismas obras.⁵

Fue precisamente a raíz de este informe cuando Croix decidió enviar a Lemaury a Tuy y acusarle de malversación⁶.

⁵ AGS. SSH. 912. Nº 3. De Baltasar Ricaud al Sr Conde de Croix. Villafranca del Bierzo. 28 de julio de 1769.

⁶ LÓPEZ LAMBAS, M. A., 2002, pp. 319-320: *El camino real de Galicia...* ob. cit.



Trozo primero del mapa de Lemaur: Mapa del Pays y del Camino Projectado y Construido entre Villafranca y Astorga, de 1769. En amarillo se ve el camino proyectado entre Astorga y el puerto del Manzanal (que Lemaur no llegó a construir) y en rojo los caminos existentes. Sorprendentemente, la bajada desde la Retuerta hasta Torre del Bierzo que presenta los entalles romanos, la pinta en rojo como camino ya existente.



Leguario del Camino Real de Lemaure en Bembibre.



Pontón llamado de Abajo en Cobrana construido en época de Carlos III, aunque atribuido a los romanos en algunas publicaciones.

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

... Don Carlos Lemaure siempre ha sido despótico en el uso de los intereses y efectos de la obra aplicándolos a fines muy distintos y utilizándose con ellos en tanto grado que, siendo cuando entró en dicho encargo de ningunas conveniencias y criado de un particular, se le reputa oy por hombre acaudalado en más de diez mil y quinientos pesos, sin que este dinero se lo haya podido producir la cortedad del salario de ocho reales diarios que goza...⁷

Y en otro escrito:

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

También manda SM que el Ingeniero en Jefe Ricaud se informe a quien pertenecen las herrerías de que trata en la primera parte de su reconocimiento y quando se han construido. Si la represa o zapa que se ha hecho sobre el río Torres es únicamente para beneficio de las mismas herrerías y perjudicial al nuevo camino y con qué fondos se ha suplido el coste, con lo demás que se le ofreciere y pareciere sobre este particular.⁸

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

*... la misma evidencia, conforme el Ingeniero Pedro Jardín a podido verlo por sí mismo desde el Manzanal a Menvibre que es lo mejor y la parte que se ha podido ejecutar con más brevedad y menos dispendio por **averse seguido en la mayor parte la antigua vía militar de los Romanos** que solo a exigido ensanchar y restablecer la degradación de las tierras; pues la otra porción de camino que empieza a nueve leguas de esta azia la Coruña y comprende cerca de dos leguas avierto de nuevo está en un estado deplorable...⁹*

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

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

La traza de toda esta porción de Camino ha dirigida por la antigua vía militar de los romanos, la que se ha ensanchado y rehavilitado barias porciones que con el transcurso del tiempo quedaron enteramente arruinadas...¹⁰

Es decir, Lemaure utilizó la vía romana en todo este tramo para construir la nueva carretera. Sobrexavó los desmontes en algunos sitios, dejando en la roca las huellas de algunos de los barrenos de los que se dotó en gran cantidad, probablemente mayor de la que realmente tuvo que utilizar en la carretera¹¹.

⁷ AGS. SSH. 912 Escrito del Conde de Croix a Ilmo Sr D. Miguel de Muzquiz (Ministro de Hacienda). La Coruña 5 de agosto de 1769.

⁸ AGS. SSH. 912. Carta del Conde de Croix. 17 de agosto de 1769.

⁹ AGS. SSH. 912. Nº2. De Balthasar Ricaud al Sr Conde Lacroix. Menvibre 19 de junio de 1769

¹⁰ AGS. SSH. 912. Informe de Balthasar Ricaud. 1ª parte. Villafranca del Bierzo. 28 de julio de 1769.

¹¹ Por ejemplo, en 1775, existían en las obras del Camino Real de acceso a Galicia hasta 448 barrenos de varias clases y longitudes. GARCÍA-FUENTES DE LA FUENTE, M. J., 1999, p. 69: *Galicia incomunicada por red viaria en el siglo XVIII*.

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

Pero para nosotros es de mayor interés el examen constructivo de los trabajos de formación de la carretera, de las diferencias entre el repicado romano y de las huellas de los barrenos modernos. Todos ellos pueden contemplarse aún hoy en muchos sitios, en el trayecto entre el arroyo de la Retuerta y Bemibre.

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

En el mismo Torre del Bierzo hay uno de los mayores entalles y después del pueblo varios más, pero, después del río Boeza, ya no hay entalles romanos, ya que la roca desaparece del trayecto. Existen sin embargo vestigios de caminos antiguos y menciones en la documentación que conviene examinar.

*Desde la Puente sobre el río Boeza se prosigue por el Camino Viejo pasando por Bemibre y Villafranca del Bierzo...*¹²

Por tanto, en época de Lemaur, ningún camino se había trazado nuevo entre el río Boeza y Cacabelos. Los vestigios de la carretera abandonada entre Bemibre y Cacabelos por Cubillos del Sil, corresponden a una época posterior, al igual que todas sus estructuras conservadas¹³, tratándose de un camino nuevo y de nueva planta, tal y como delatan sus características geométricas, de trazado y de conservación actual.

En San Román de Bemibre, se conocían aún como Camino de la Calzada algunos trozos, al margen de la carretera abandonada, que han sucumbido por las nuevas urbanizaciones. El rosario de yacimientos romanos de mucha entidad en la zona de Santa Eulalia, que probablemente forman parte de un solo núcleo que constituyó la *mansio* de *Interamnio Flavio*, delatan la importancia de este sitio al pie de la vía¹⁴.

Entre *Interamnio* y *Bergido*, esto es entre San Román y Cacabelos, no creemos en la hipótesis planteada para este tramo por nosotros mismos en 2006¹⁵. El análisis detallado del terreno y de su orografía, el estudio del mejor trazado posible entre ambos puntos con la consecución de las menores pendientes y algunos indicios que explicaremos luego, nos llevan a creer que el Camino Viejo existente por Ponferrada es realmente la vía romana y no el de Cubillos, cuyo peor trazado no sobrevivió ni siquiera a su intento en conversión en carretera en tiempo inmediatamente después a Lemaur.

¹² AGS. SSH. 912. Informe de Balthasar Ricaud. 2ª parte. Villafranca del Bierzo. 28 de julio de 1769

¹³ A pesar de que algunas publicaciones han catalogado como romanas las estructuras de esta zona, que nunca tuvieron relación con esa civilización.

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

¹⁴ Informaciones facilitadas por D. Manuel Olano, del Museo de Bemibre y buen conocedor del terreno.

¹⁵ MORENO GALLO, I. 2006. *Vías Romanas de Astorga*. Nuevos Elementos de Ingeniería Romana. III Congreso Europeo Obras Públicas Romanas. Astorga, octubre de 2006. Libro de Ponencias. Junta de Castilla y León.

En esta alternativa planteada por Cubillos del Sil, en el corredor cercano a la carretera de principios del siglo XIX, existía un camino anterior a la carretera abandonada que pasaba por el mismo Cobrana. Es un camino medieval de peor perfil longitudinal que el de Ponferrada. Presenta el indudable problema de atravesar un sinfín de escorrentías que forman los barrancos en la zona de Cobrana, además del impresionante Cañón del Sil en Congosto, factores que nos hacen desistir de su trazado como buena carretera y por tanto como vía romana.

A partir del Sil, la carretera moderna abandonada sigue cercana a los caminos antiguos, aunque no hemos encontrado una continuidad para estos que los identificase como un camino único.

No obstante, como decíamos, existe un camino de mejor trazado, al que creemos que Ricaud llama el "Camino Viejo", en cuyas cercanías se han encontrado varios miliarios, circunstancia que no se ha producido en el otro corredor norteño.

Este camino continúa desde San Román de Bemibre a Almázcara. Desde aquí, asciende a los altos de la divisoria del río Boeza y del Sil, para salvar por el mejor terreno el cañón del río Boeza, que en esta zona impide el paso a todo tipo de caminos y finalmente, por terreno cómodo, progresa hacia Ponferrada descendiendo suavemente por Santo Tomás de las Ollas.

Cruza el río Sil en Ponferrada y sigue por la colada de Foncebadón a Cacabelos, por la que se desarrolla también el Camino de Santiago. A partir del río Sil, este camino es totalmente llano y recto.

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

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

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

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

El collado de Pena Tallada conserva el nombre de lo que realmente fue y en el Camino de los Romanos de la Ruterta, en el Porto, vuelven a verse entalles idénticos a los que aún existen en Torre del Bierzo y en la Retuerta del Manzanal, prueba de la uniformidad constructiva de esta Vía Nova. Todas estas retuertas (retorcidas) se refieren a las curvas que en estos lugares describía la carretera romana.



Firmes de todas las épocas en el trazado del Camino Viejo de Astorga al Manzanal. Abajo bolos de cimentación gruesos, que podrían ser romanos.



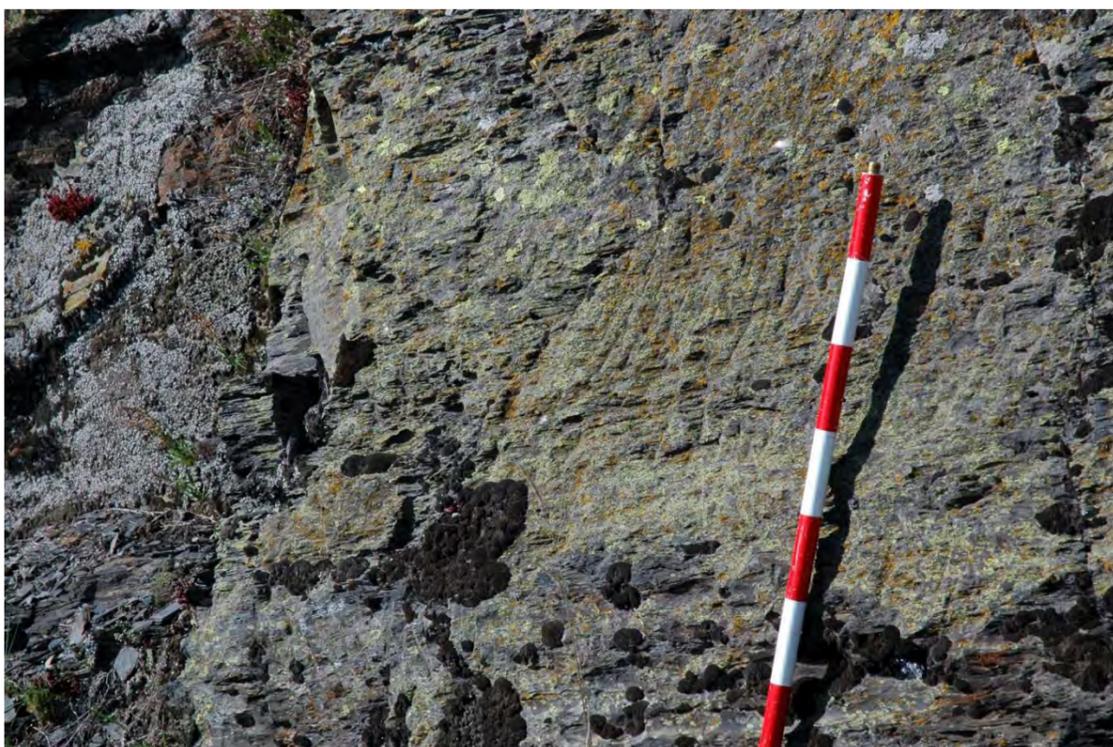
Yacimiento romano junto a los entalles a golpe de pico en la carretera vieja en Manzanal del Puerto.



Paquete de zahorra natural del Camino Antiguo, la vía romana, al final de la travesía de Combarros. Sobre él la carretera antigua también seccionada



Entalles a golpe de pico en la carretera vieja, en Villagatón-Brañuelas-Manzanal del Puerto, antes del arroyo de la Retuerta, junto al yacimiento romano.



Entalles a golpe de pico en la carretera vieja, en Villagatón-Brañuelas-Manzanal del Puerto.



Entalles a golpe de pico en la carretera vieja, en Villagatón-Brañuelas. Pasado el arroyo de la Retuerta.

EL RECORRIDO DE LA VÍA ROMANA

Sale de Astorga por donde lo hace la carretera actual hacia el puerto del Manzanal. Pasa por Pradorrey, que atraviesa por el Camino Viejo y por Combarros.

Sigue por la carretera hacia Rodrigatos de la Obispalía y por la carretera más antigua hasta el puerto del Manzanal y hasta Manzanal del Puerto.

Desde aquí, baja hasta Torre del Bierzo por la misma carretera que hizo Lemaur y cuyas estructuras romanas aprovechó en gran medida.

Desde Torre sigue por la carretera antigua atravesando Bembibre hasta San Román de Bembibre, en cuyo entorno se desarrolla *Interamnio Flavio*. Pasa luego por Santa Eulalia, Almázcara y asciende a la divisoria del Boeza y del Sil para llegar a Ponferrada.

Desde Ponferrada sigue por la Colada de Foncebadón hasta Camponaraya y luego a Cacabelos, donde está el *Bergido* romano.

Al norte de este corredor se encuentra la Carretera Vieja de Madrid, construida a finales del siglo XVIII, en época posterior a Lemaur.

Desde Cacabelos, una vez pasado el río Cúa, gira 90º hacia el sur, para dirigirse con asombrosa rectitud a Toral de los Vados. Hoy el camino está seccionado por las nuevas infraestructuras.

El camino histórico se conserva pavimentado ya, entre Toral, Paradela y Requejo. Menos conservado está en el Carril y en Cancela, por donde discurría. Luego sigue desde Cancela a Aguiar y a Portela de Aguiar, donde continúa por la carretera actual hacia Cabarcos. Atraviesa el casco antiguo de Cabarcos y San Tirso y llega a la frontera de Galicia en Pena Tallada, a partir de cuyo lugar los mapas antiguos la identifican perfectamente como Calzada Romana.

IDENTIFICACIÓN DE LA VÍA ROMANA

En el puerto del Manzanal, llamado en otro tiempo la Cruz de la Braña, se indica en los mapas antiguos que existía al sur del camino una Venta de la Braña¹⁶.

Desde Manzanal del Puerto, la obra de Lemaur se superpuso sobre la vía romana como ya hemos indicado que dejó escrito Ricaud. Al pie del lugar de la Retuerta, se encuentran los primeros entalles en la roca con golpes de pico. En el mismo punto se encuentra un yacimiento con abundante teja romana que no está en los inventarios y que por su situación, a pie de vía, solo puede ser un *hospitium* de puerto de los que vienen encontrándose en los collados por donde pasan las vías romanas.

Nuevos entalles se encuentran más abajo, junto al arroyo de la Retuerta, al margen de la carretera de Lemaur, de los muchos que él mismo vio y aprovechó para trazar la nueva carretera del momento.

Siguen encontrándose cortes en la roca con las huellas de los golpes de pico en varios sitios antes de Torre del Bierzo. Los más significativos frente a la entrada de la carretera de Santa

¹⁶ Planimetría del Instituto Geográfico de 1925, de Brazuelo zona NO, nº 240045 y la de 1925, de Villagatón, nº 240410.

Cruz de Montes, donde persisten huellas de los golpes de pico, de los barrenos de Lemaury de barrenos de la ampliación de los años sesenta del siglo XX, todos en el mismo escarpe rocoso, los más antiguos arriba y los más modernos abajo.

En la misma entrada de Torre se encuentra uno de los mayores conservados, de gran extensión y con buena geometría. En los confines de Galicia, en la bajada a Robledo de Lastra y a Porto, donde los mapas identifican el Camino Romano con este mismo nombre, se conservan muchos entalles con golpe de pido de idéntica factura a estos.

Nuevos y más extensos entalles siguen viéndose de continuo, en toda la Vega del río Tremor, hasta salir a las Ventas de Albares.

En todo este tramo entre Manzanal y Bembibre, la técnica constructiva de la vía romana y los cortes en la roca al estilo romano identifican toda la vía romana y su trazado con absoluta precisión, mejor que ningún otro factor de los hasta ahora barajados.

Antes de llegar a Torre el propio Lemaury nos dejó noticia del hallazgo de unos miliarios que se molestó en documentar y dibujar. Conocemos otros que aparecieron en las ruinas de la ermita de San Juan de Montealegre¹⁷. Unos fueron transportados al propio pueblo de Montealegre, sirviendo de fuente el más pequeño, otros han ido desapareciendo. En las fotografías que acompañan este documento damos cuenta de ellos.

Del entorno entre Torre y Bembibre proceden otros miliarios desplazados al norte del corredor viario desde tiempos remotos. Algunos de estos ejemplares presentan magníficas epigrafías que aluden directamente a la *Vía Nova*, como se llamó a este camino en su momento y al momento de su construcción¹⁸.

Los encontrados por Lemaury están hoy desaparecidos¹⁹. El hallazgo de este grupo de miliarios por Lemaury es del año 1764. Exactamente en el margen de la carretera que construía sobre la plataforma de la vía romana, a unos 450 metros del límite del término municipal con Villagatón-Brañuelas y a unos 1400 m (720 toesas) del puente de Torre del Bierzo sobre el río Tremor.

Lemaury representó cinco de los seis pedazos que encontró y en uno de estos pedazos, el más pequeño de ellos, él pudo leer MP XXI, que serían XXII según los autores especializados²⁰. Recordemos que el que hace la milla XXI lo hemos encontrado en la fuente de Montealegre.

Hemos medido la distancia sobre el trazado de la vía desde Astorga y este lugar y está situado a 32,7 kilómetro de Astorga. Aquí nos coincide con la MP XXII, con la medida canónica de 1485 m. Si adjudicásemos una milla de 1650 metros, constatada en esta misma

vía en la zona galaicoportuguesa²¹, el lugar sería el de las XIX o XX millas. Si lo hubiéramos hecho con la de 1800 m, constatada también en esta vía en la región de la Limia²², no sobrepasaría las XVIII millas. Es seguro por tanto que, en esta zona, se mida con la milla clásica de cinco mil pasos.

Otros miliarios más se encuentran dispersos por la comarca, en la franja que discurre entre Bembibre y Cubillos del Sil²³.

Como yacimientos de entidad que jalonan la vía romana, encontramos en este recorrido de Torre del Bierzo el de Tuécara-los Castillos²⁴. Castro en el que aparecieron entre otros materiales, un ara votiva de granito de 0,61 m. de alto por 0,40 m. de ancho y 0,33 m. de grueso. En ella un tal GAIUS OCTAVI se la dedica a JUPITER OPTIMO MAXIMO CAPITOLINO (IOVI.OP.M.CAP.GAIVS.OC.TAVI.EX.POSVIT).

Otros castros romanizados que jalonan sucesivamente la vía y colindan con ella son: el de los Fuellos en Santa Marina²⁵, el de la Corona de Castropodame²⁶, el lugar de Santa Eulaya en Torre²⁷ y el Parral de San Roman de Bembibre²⁸.

¹⁷ R. COLMENERO, A., FERRER, S. y ÁLVAREZ, R. D. 2004: *Miliarios e outras inscripcóns romanas do noroeste hispánico... ob. cit.*

¹⁸ Se conoce directamente este nombre de la vía por epigrafías que la llaman así, como la llamada "dos povos" del puente de Chaves (CIL, II, 2477) y en no menos de 11 miliarios que hacen referencia directa a esta denominación como los números 267, 269, 312, 330, 331, 402, 498, 503, 513, 516, 517, de la obra de R. Colmenero, Ferrer y Álvarez:

RODRÍGUEZ COLMENERO, A., FERRER, S. y ÁLVAREZ, R. D. 2004: *Miliarios e outras inscripcóns... ob. cit.*

¹⁹ RODRÍGUEZ COLMENERO, A., FERRER, S. y ÁLVAREZ, R. D. 2004, nºs 231, 232 y 233: *Miliarios e outras inscripcóns... ob. cit.*

²⁰ RODRÍGUEZ COLMENERO, A., FERRER, S. y ÁLVAREZ, R. D. 2004, p. 349: *Miliarios e outras inscripcóns... ob. cit.*

²¹ DURÁN, M.; NÁRDIZ, C.; FERRER, S. Y AMADO, N. 1999. *La Vía Nova en la Serra do Xurés, Ourense.*

²² ALVARADO BLANCO, S., RIVAS FERNÁNDEZ, J.C., VEGA PATO, T. 2000. *La vía romana XVIII (Vía Nova). Revisión de su trazado y mensuración, II: de los limici a los gigurri*, Boletín Auriense, Anexo 25, Ourense

²³ Ídem. Nºs 222 a 230 y los de Tito y Domiciano de San Justo de Cabanillas, nºs 513 y 514 y de Ribera de Folgoso, nº 516.

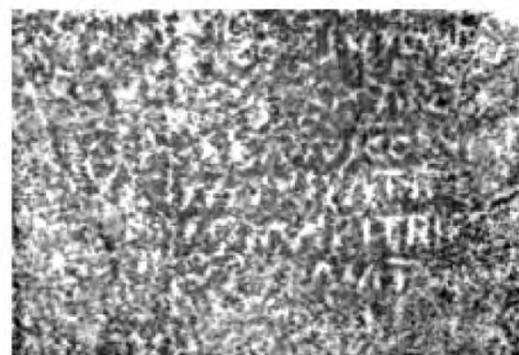
²⁴ IACyL. Nº: 24-170-0011-06.

²⁵ IACyL. Nº: 24-170-0009-03.

²⁶ IACyL. Nº: 24-049-0006-16.

²⁷ IACyL. Nº: 24-170-0001-02.

²⁸ IACyL. Nº: 24-014-0007-06.

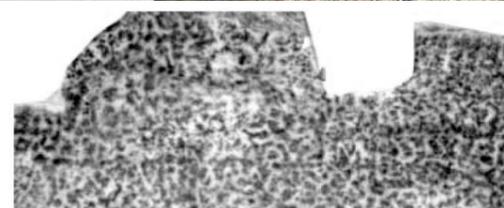
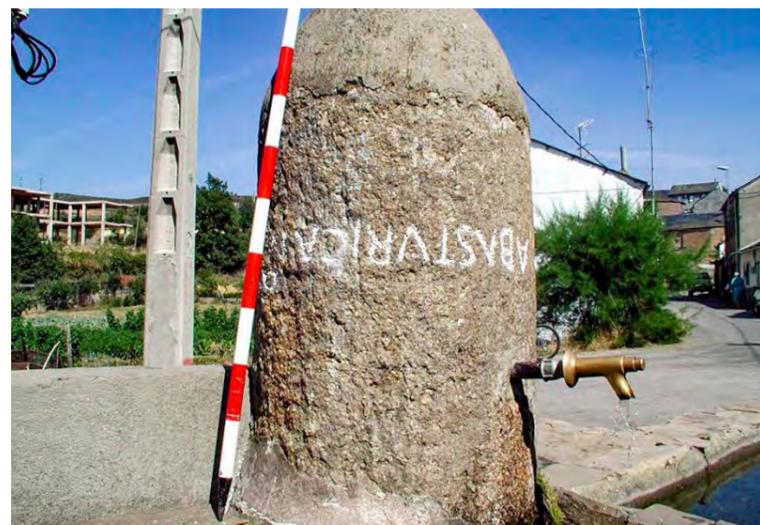


IUM P
ARC
ANICO
ATRIPATR
VS IMPITRIF
OREINATO

0 30 cm.

[D(omino) n(ostro) victori
ac tr]iump[hatori semper
aug(usto) M(arco) Aur(elio) C]aro
[germ]anico [maximo
p]atri patr[iae]
[a]ug(usto) imp(eratori) I trib(unicia) [potestate]
[bon]o rei (publicae) nato

Miliario de Marco Aurelio Caro (283 d. C.), procedente de la ermita de San Juan de Montealegre y subido al pueblo. Calco e interpretación de R. COLMENERO, A., FERRER, S. y ÁLVAREZ.



ACEN VRIONIOVCIMPDEX
ABASTVRICA MP XXI

0 30 cm.

.....cura]
agen(te) T(it)o? Turonio v(iro) c(larissimo) imp(ensa) dexter(itate)
[refecit] ab Asturica · m(ilia) p(assuum) XXI

Miliario procedente de la ermita de San Juan, con la milla XXI. Hoy colocado en Montealegre como fuente. Foto de 2001. Calco e interpretación de R. COLMENERO, A., FERRER, S. y ÁLVAREZ.



Miliarios encontrados y dibujados por Lemaur cerca de Torre del Bierzo (Archivo de Simancas).



[co(n)s(uli)] II p(atri) p(atriae) p(ro)co(n)s(uli) m(illia) [p(assuum)] XXI [I]

...sendo cónsul por segunda vez, pai da patria e procónsul. 22 millas dende Asturica.



D[omi]no [n(ostro) im]p(eratori) Valerio Licinio Liciniano invicto a[ug(usto)] pont(ifici) max(im)o trib(unicia) potest(ate) [V]II co(n)s(uli) III pro co(n)s(uli)

Dedicado ó noso señor o emperador, Valerio Licinio Liciniano, invicto, augusto, pontífice máximo, coa sétima potestade tribunicia, o cuarto consulado e o proconsulado.



Nobilissima caesari Caio Galerio Maximiano [invicto] augusto cons(uli) bono rei public[ae] nato

Dedicado ó nobilísimo César, Caio Galerio Maximiano, invicto, augusto, cónsul, nado para o ben da república.

Recomposición de los miliarios de Lamur. Calco e interpretación de R. COLMENERO, A., FERRER, S. y ÁLVAREZ.



IMP TITO CAES DIVI VESPAS
 F VESPAS AVG P M TR POT
 VIII IMP XV P P COS VIII
 CAES DIVI VESPAS F DOMI
 VIA NOVA
 FACTA AB ASTURICA BRACAR
 C CALP RANT Q VIR VALERIO
 M P XXIII

*Imp(eratore) Tito caes(are) Vespas(iani)
 f(ilio) Vespas(iano) aug(usto) p(ontifice) m(aximo) tr(ibunicia) pot(estate)
 VIII imp(eratore) XV p(atre) p(atriciae) co(n)s(ule) VIII
 caes(are) divi Vespas(iani) f(ilio) Domi
 [tiano co(n)s(ule) VII] via nova
 facta ab Asturica Bracar(am)
 C(aio) Calp(etano) Rant(io) Quir(inale) Valerio
 [Festo leg(ato) aug(usti) pr(o)pr(ae)to]r
 m(ilia) p(assuum) XXIII*

Sendo emperador César Augusto Tito Vespasiano, fillo do divino Vespasiano, ademais de pontífice máximo, co poder tribunicio por novena vez, emperador pola décimo quinta, pai da patria, cónsul pola oitava vez, e Domiciano, fillo do divino Vespasiano, César e cónsul por sétima vez, fíxose, a *via nova*, construída dende Astorga ata Braga, baixo os cuidados do legado propretor de Augusto, Caio Calpetano Rantio Quirinal Valerio Festo, a milla 23.

Miliario desplazado hasta San Justo de Cabanillas, con alusión a la VIA NOVA, que marca la milla XXIII. Está dedicado a Tito y Domiciano y es del momento de la construcción de la vía. En el momento de esplendor de la familia Flavia, *Interamnium flavium* y *Bergidum flavium* eran comunicados por esta vía. Calco e interpretación de R. COLMENERO, A., FERRER, S. y ÁLVAREZ.



Otro miliario aparecido en la ermita de San Juan.



Probable miliario anepigráfico, sirviendo de apoyo a la pila bautismal de Cabanillas de San Justo.



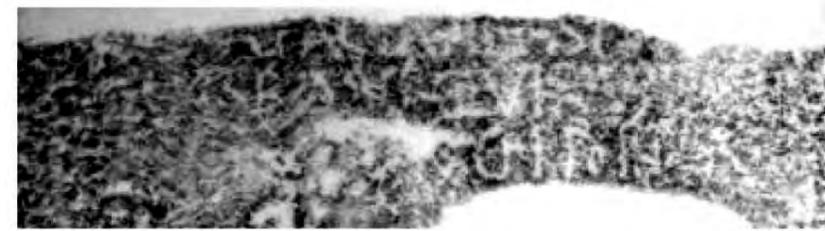
RANTQ VIRVAL
 TO LEG AVG PRPR
 ABASTVRICAM PXXII

0 ————— 30 cm

.....
 ...Rant(io) Quir(inale) Val(erio)
 [Fes]to leg(ato) aug(usti) pr(o)pr(aetore)
 ab Asturica m(ilia) p(assuum) XXII

...sendo legado propretor de augusto Caio Calpetano Rantio
 Quirinal Valerio Festo. Milla 22 dende Astorga.

Miliario haciendo de base del crucero de la ermita del Cristo, cercana a Santibáñez del Toral. Calco e interpretación de R. COLMENERO, A., FERRER, S. y ÁLVAREZ.



A FAC IIVBAST
 C. CAIP. RANT. QVIR. V IO
 VG. PR. PR

0 ————— 50 cm

.....
 [via nov]a facta ab Ast[urica]
 C(aio) Calp(etano) Rant(io) Quir(inale) V[aler]io
 [Festo leg(ato) a]ug(usti) pr(o)pr(aetore)

Miliario de Tito y Domiciano y por tanto fundacional de la vía, en Bembibre. Calco e interpretación de R. COLMENERO, A., FERRER, S. y ÁLVAREZ.



Miliario anepigráfico cercano a la ermita del Cristo, en el pueblo de Almazcara.

Entre San Román de Bembibre, donde se encuentra otro lugar de Santa Olaya, y el terreno que ahora ocupa el polígono industrial del Bierzo Alto, se distribuyen numerosos yacimientos, que en realidad es uno mismo, el *Interamnio Flavium* del Itinerario, que cumple aquí las distancias perfectamente. Como ejemplo de ellos, se encuentra catalogado únicamente el llamado del Fresno²⁹.

El mapa que Lemaur pintó llamado "*Mapa del Pays y del Camino Proyectoado y Construido entre Villafranca y Astorga*" de 1769, nos sirve de ayuda para conocer los caminos históricos anteriores a la moderna carretera que entonces estaba proyectada. El Camino por Bembibre, Almazcara y Ponferrada se ve reflejado perfectamente en él.

Se ve perfectamente como asciende por un camino anterior a la actual carretera N-VI, que ocupa el mismo trazado y que puede identificarse en las planimetrías antiguas como Camino de la Cuesta Vieja³⁰.

Llega así a la zona alta de la divisoria de los ríos Sil y Boeza para poder salvar el cañón inaccesible del río Boeza en este punto.

Entre tanto, algunos yacimientos jalonan el camino, como el gran asentamiento de las Murielas de más de diez hectáreas³¹, lugar donde apareció el miliario de Nerón que hoy está depositado en Cubillos del Sil³². En Almazcara, hay también otros miliarios.

²⁹ IACyL. Nº: 24-014-0007-01.

³⁰ Planimetría del Instituto Geográfico de 1922, de Congosto, nº 240112.

³¹ IACyL. Nº: 24-057-0001-01

El yacimiento mejor asociado a la vía romana, por estar al pie de este castro de las Murielas y junto al camino antiguo, es el yacimiento de la Viña del Convento³³.

Una vez en Ponferrada, debemos suponer que el puente sobre el Sil no sobrevivió mucho tiempo, ya que la fundación del nuevo en el siglo XI, el que dio nombre a esta ciudad, fue una necesidad impuesta por estas circunstancias.

A partir de aquí, la colada de Fuencebado a Cacabelos se identifica perfectamente en todos los mapas antiguos. Se le identifica como la Senda del Camino Viejo, en las planimetrías antiguas³⁴. Hoy es el trazado del Camino de Santiago por Camponeraya.

Y ya llegando a Cacabelos, se identifica el yacimiento romano de San Bartolo³⁵, al pie del camino que traemos.

Desde el yacimiento de *Bergidum Flavium*³⁶, de más de 31 hectáreas, lugar donde se bifurca la vía romana hacia Lugo y hacia Braga, la geometría del trazado de la vía no deja lugar a dudas. Las dos únicas alineaciones rectas que la vía describe para llegar hasta Toral de los Vados, por el mejor y más llano de los terrenos, caracterizan el inmejorable trazado carretero de la vía romana.

Yacimientos a pie de vía hay en Carracedelo, el de los Buracos³⁷ y el del propio Toral³⁸. Por el valle del Sil, hasta Cancela, están los de la Mezquita³⁹, el de Requejo⁴⁰ con 14 hectáreas de extensión, las Berreiras⁴¹, con doce hectáreas, las Barcas⁴² y La Sufreira⁴³, de más de diez hectáreas.

Como vemos, un importante y extenso poblamiento romano, en un estrecho valle cuyo único recurso fue el comercio derivado del tránsito viario.

Desde Cancela a Cabarcos, el último pueblo de la provincia de León, el camino recorre el fondo del valle, ascendiendo lentamente junto al arroyo de la Callejeira, topónimo viario indudable, hasta Portela de Aguiar. Desde aquí, la carretera ha ocupado en gran parte la vía romana, desviándose luego por el Camino de Cabarcos, en cuya población se efectuaba la ascensión en doble curva hasta San Tirso. En este lugar encontró un miliario Barros Sibelo, en el siglo XIX, que hoy está desaparecido.

Después sigue por la carretera hasta Pena Tallada, característico nombre en cuyo trayecto se descubren de nuevo los entalles en la roca a golpe de pico, característicos de la obra romana.

³² RODRÍGUEZ COLMENERO, A., FERRER, S. y ÁLVAREZ, R. D. 2004, nº 222: *Miliarios e outras inscripcions...* ob. cit

³³ IACyL. Nº: 24-057-0001-04.

³⁴ Planimetrías del Instituto Geográfico de 1919, de Ponferrada nº 240247 y la de 1919, de su anejo de Columbrianos, nº 240236.

³⁵ IACyL. Nº: 24-030-0002-18.

³⁶ IACyL. Nº: 24-030-0002-17.

³⁷ IACyL. Nº: 24-038-0005-02.

³⁸ IACyL. Nº: 24-206-0301-04.

³⁹ IACyL. Nº: 24-165-0006-10.

⁴⁰ IACyL. Nº: 24-165-0006-13.

⁴¹ IACyL. Nº: 24-165-0004-12.

⁴² IACyL. Nº: 24-165-0004-11.

⁴³ IACyL. Nº: 24-041-0003-03.

En Cabarcos, el pequeño yacimiento de Las Forcadas⁴⁴ podría haber sido el lugar de descanso de *Gemestario*, nombrado en el Itinerario. Sin duda un nuevo *hospitium* en el collado de Pena Tallada, para auxilio del Viajero.

La vía romana, sigue su discurso en terreno de Galicia por lugares de identificación muy evidente y llenos de vestigios constructivos. A no muchos kilómetros de aquí aparecen puentes romanos de esta vía romana conservados. Estructuras de muy rara conservación, que en Galicia son mucho más frecuentes que en el resto de España.

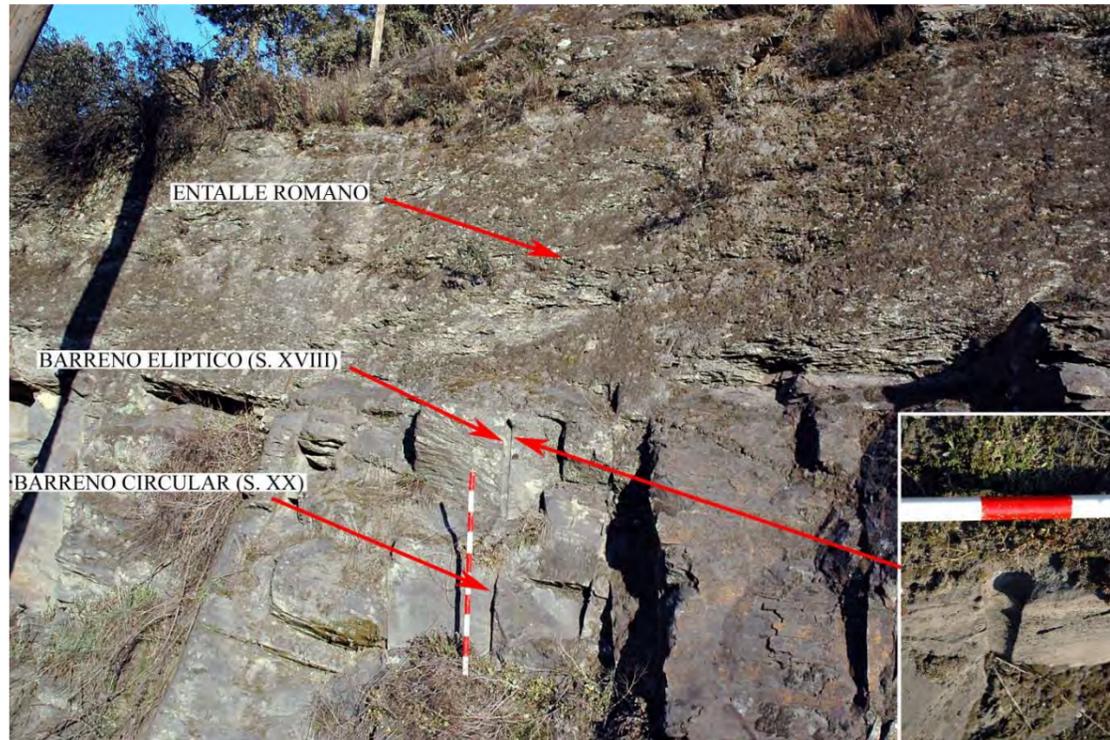


Tramo frente al cruce de la carretera de Santa Cruz de Montes con el desmorte romano a golpe de pico y las huellas de barrenos.

⁴⁴ IACyL. Nº: 24-165-0001-01



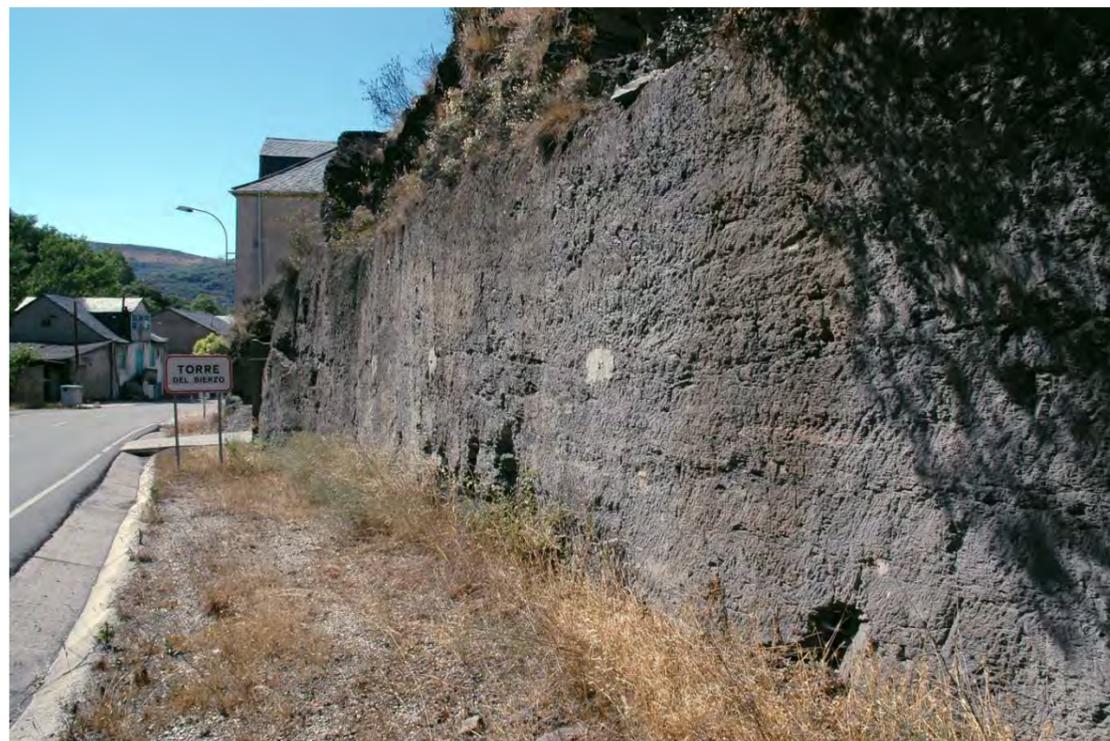
Detalle del barreno irregular con forma elíptica de la época de la construcción del Camino Real (S. XVIII).



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



Talud rocoso con entalladura romana antes de Torre del Bierzo.



Desmonte a pico con buena geometría a la entrada de Torre del Bierzo.



Talud rocoso con entalladura romana, entre Torre del Bierzo y Bembibre.



Detalle de talud rocoso con entalladura romana, entre Torre del Bierzo y Bembibre.



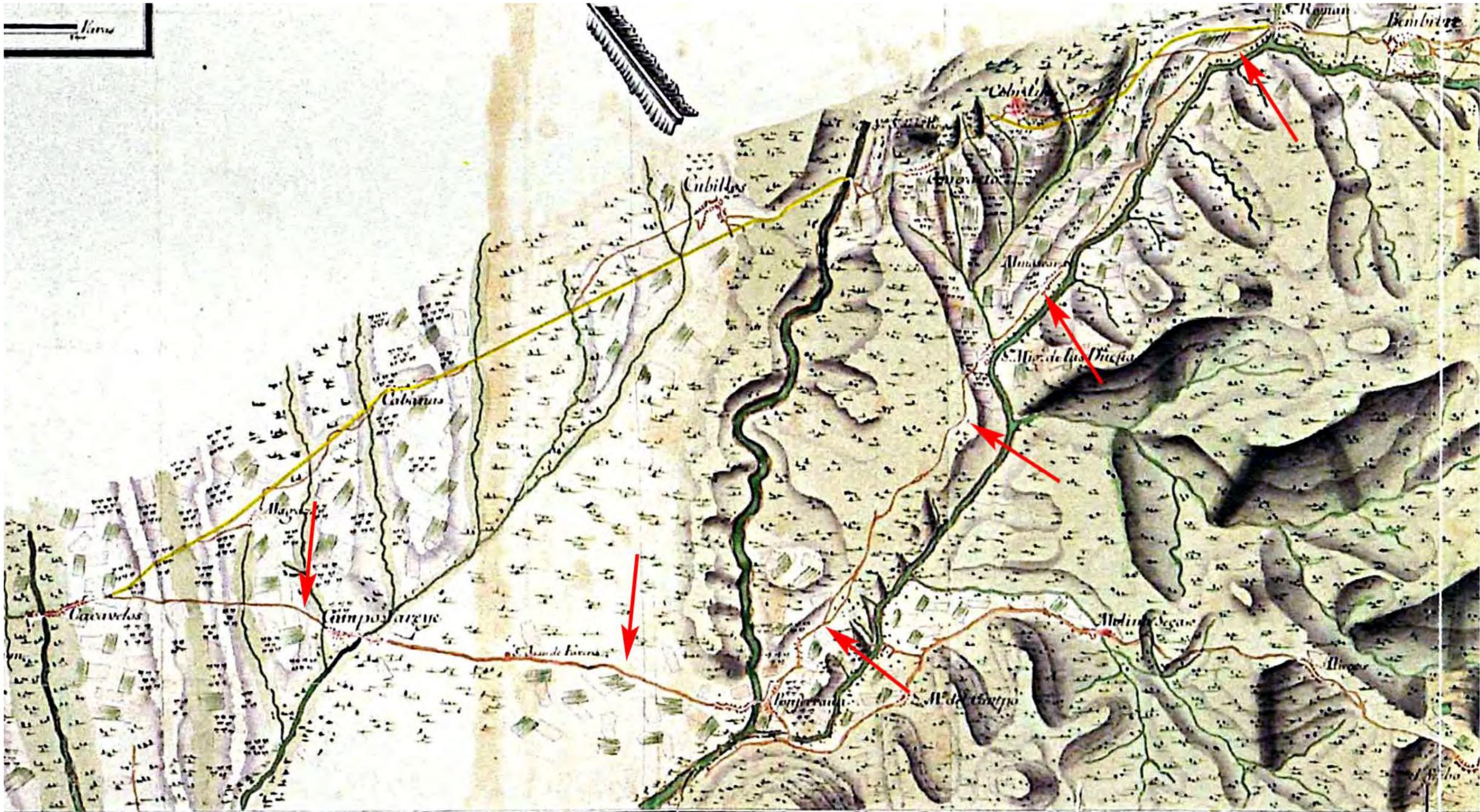
Detalle de talud rocoso con entalladura romana, entre Torre del Bierzo y Bembibre.



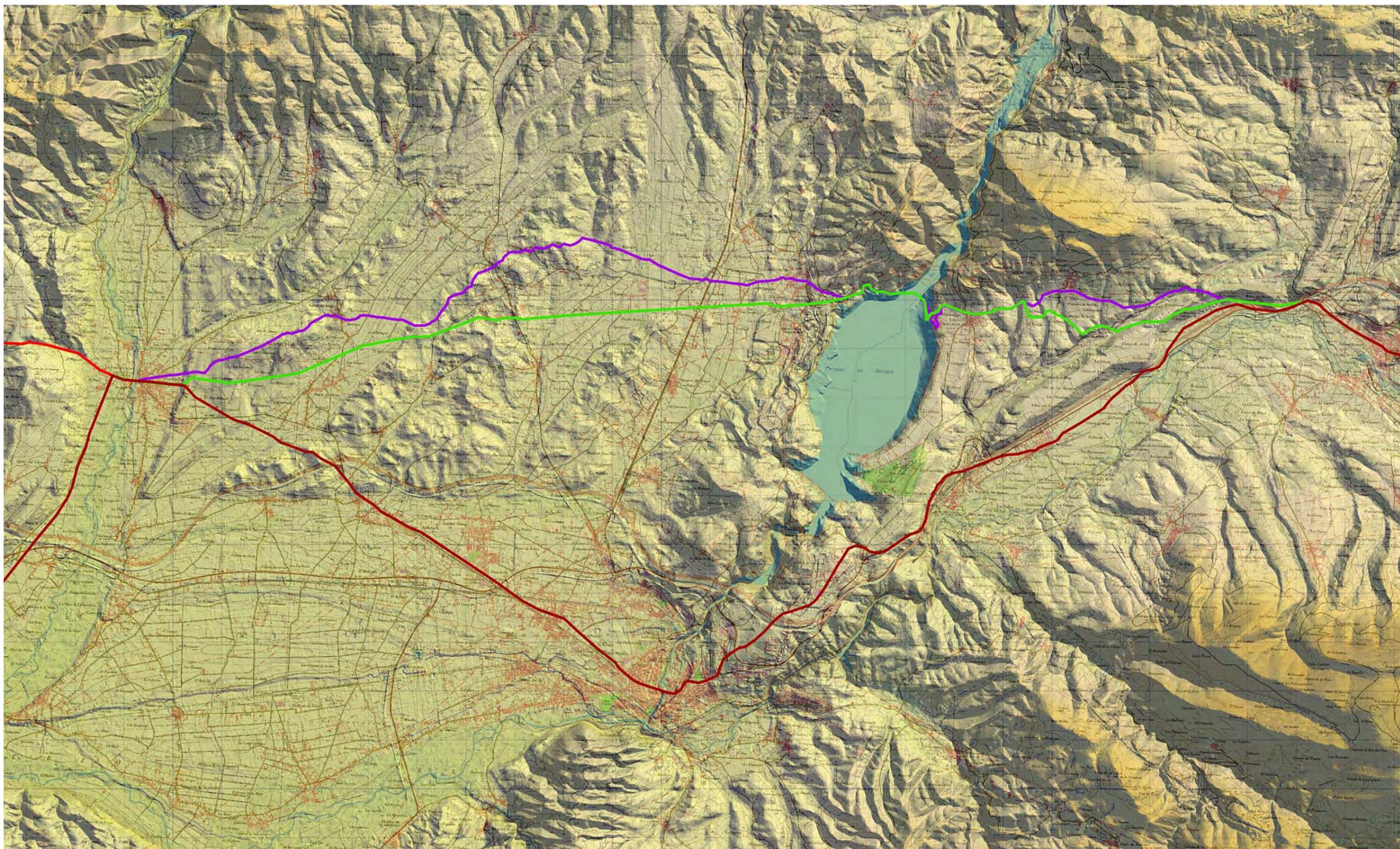
Talud rocoso con entalladura romana, entre Torre del Bierzo y Bembibre.



El camino de la Calzada en Santa Eulalia.



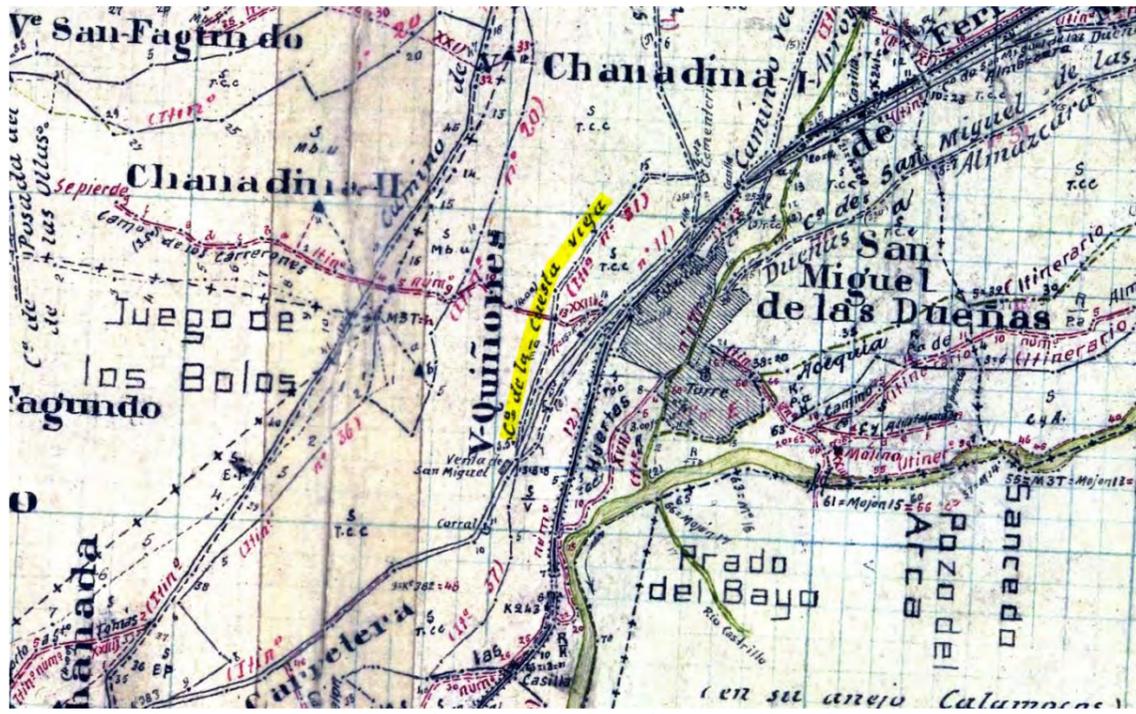
Trozo segundo del mapa de Lemaur: *Mapa del Pays y del Camino Projectado y Construido entre Villafranca y Astorga*, de 1769. Se observa la carretera proyectada por Cubillos en amarillo y el camino existente por San Miguel de Dueñas y Ponferrada, la vía romana que discurre por mejor orografía que la carretera proyectada.



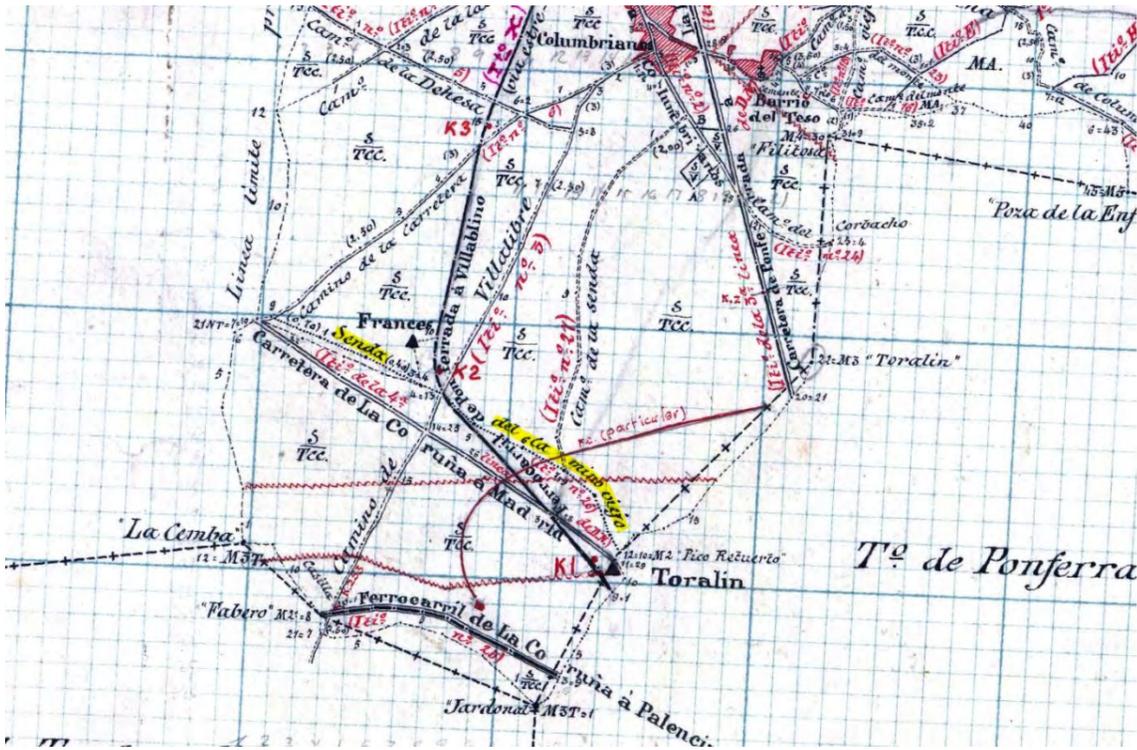
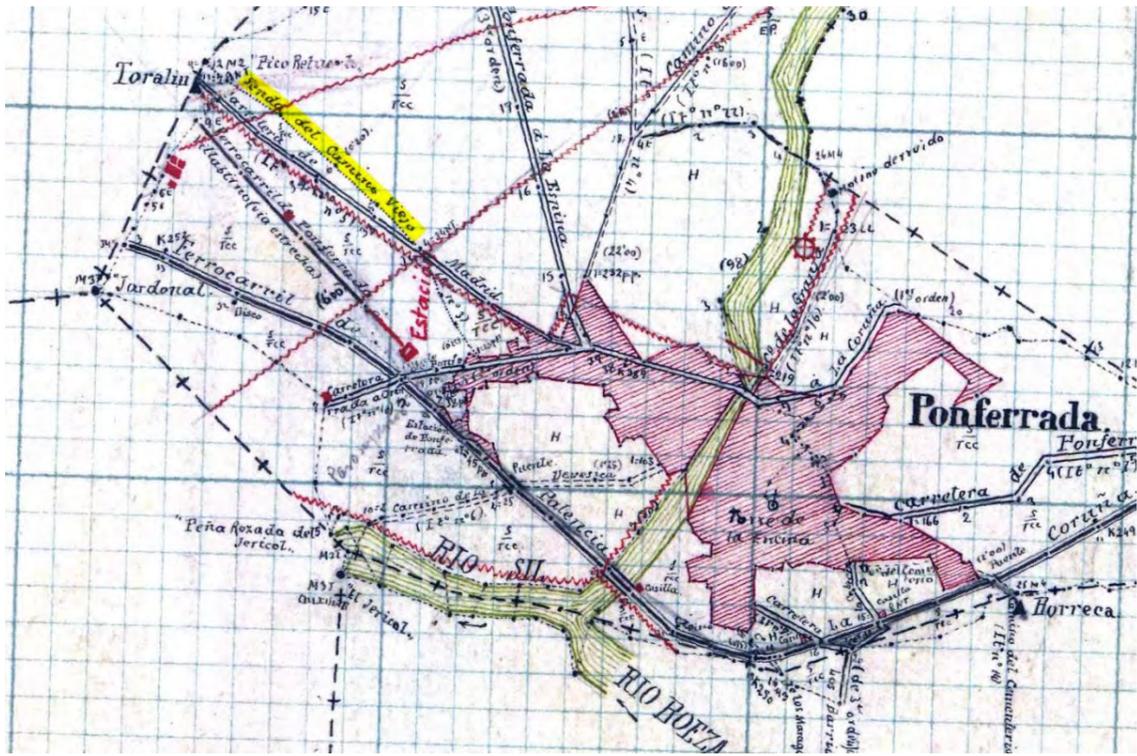
Mapa con los tres caminos históricos entre Bemibre y Cacabelos. Al Norte, el camino medieval por Cubillos del Sil y Cabañas Raras, que se ve obligado a superar obstáculos orográficos complicados, como los barrancos de Cobrana, el cañón del río Sil y las colinas de Cabañas Raras. En verde la Carretera del Siglo XVIII-XIX. Al sur, el camino de mejor trazado con menores pendientes y menores dificultades de acceso, el camino viejo por Ponferrada.



Vista aérea del castro de las Morielas. A la derecha, el corredor llano de la vía romana por el pueblo de Almacara. Al fondo, el polígono industrial en la zona de *Interamnio Flavio*. A la izquierda, la ladera de Congosto.



Camino de la Cuesta Vieja en la planimetría del Instituto Geográfico de 1922, de Congosto, nº 240112



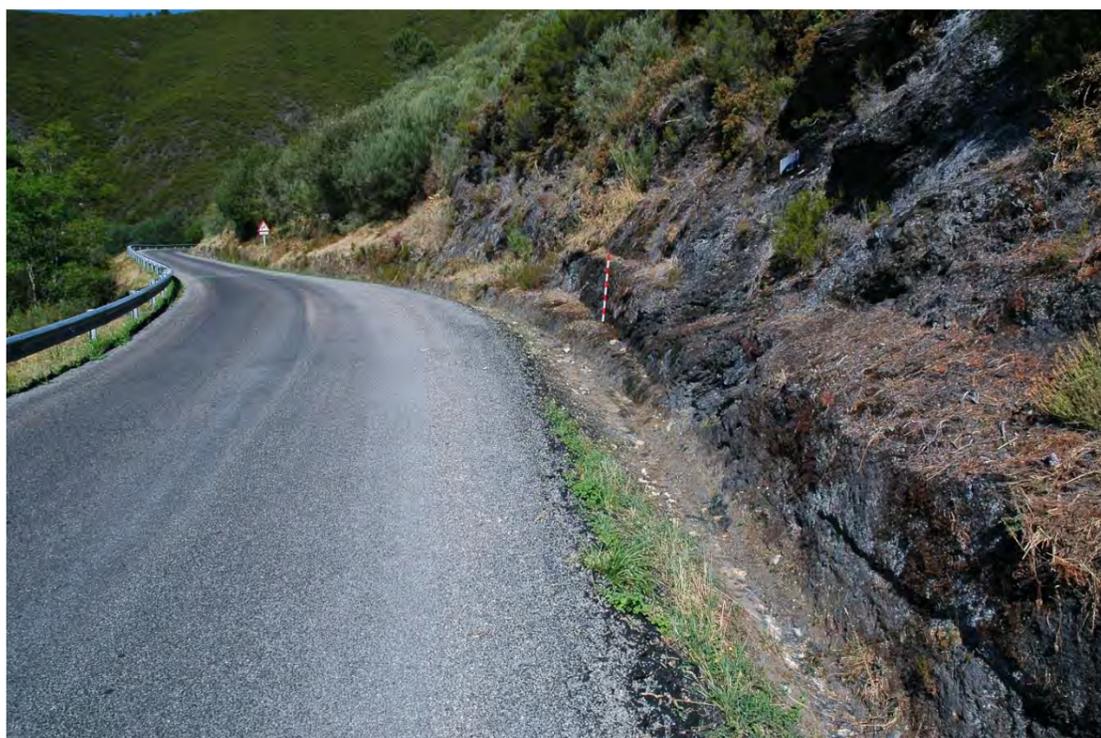
La Senda del Camino Viejo en las planimetrías del Instituto Geográfico de 1919, de Ponferrada nº 240247 y la de 1919, de su anejo de Columbrianos, nº 240236.



La vía como camino de huertas entre Villamartín de la Abadía y Toral de los Vados.



Entalles romanos a doble escalón, en el Concello de Rubiá-Oulego (Orense).



Entalles romanos a doble escalón, en la roca esquistosa del Concello de Rubiá-Oulego (Orense), cerca del lugar de Pena Tallada y de Cabarcos (León).



Detalle de los entalles a doble escalón, en el Concello de Rubiá-Oulego (Orense).



Entalles con golpes de pico en la Calzada Romana del Concello de Rubiá-Oulego (Orense).



Murete de contención de la Calzada Romana del Concello de Rubiá-Oulego (Orense).



Plataforma de la Calzada Romana del Concello de Rubiá-Oulego (Orense). Rodadas de carros de los últimos siglos de uso.



Entalles con golpes de pico en la Calzada Romana del Concello de Rubiá-Oulego (Orense).



Entalles con golpes de pico en la Calzada Romana del Concello de Rubiá-Oulego (Orense).

242000

243000

244000

245000

246000

247000

248000

249000

250000

4710000

4709000

4708000

4707000

4706000

4705000

4704000

4710000

4709000

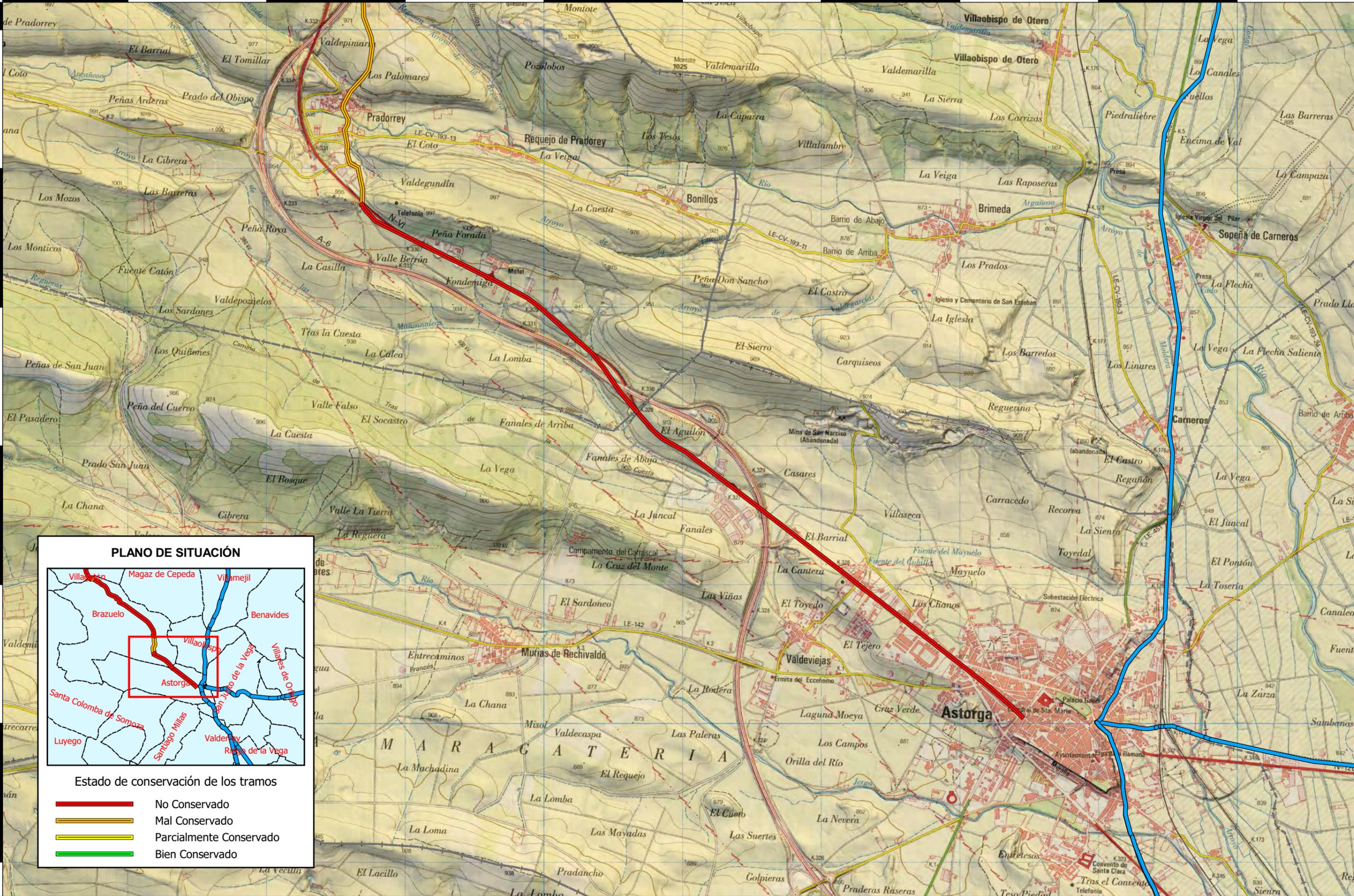
4708000

4707000

4706000

4705000

4704000



PLANO DE SITUACIÓN

Estado de conservación de los tramos

- No Conservado
- Mal Conservado
- Parcialmente Conservado
- Bien Conservado

242000

243000

244000

245000

246000

247000

248000

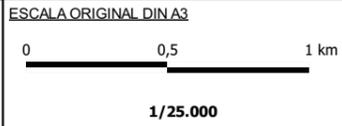
249000

250000



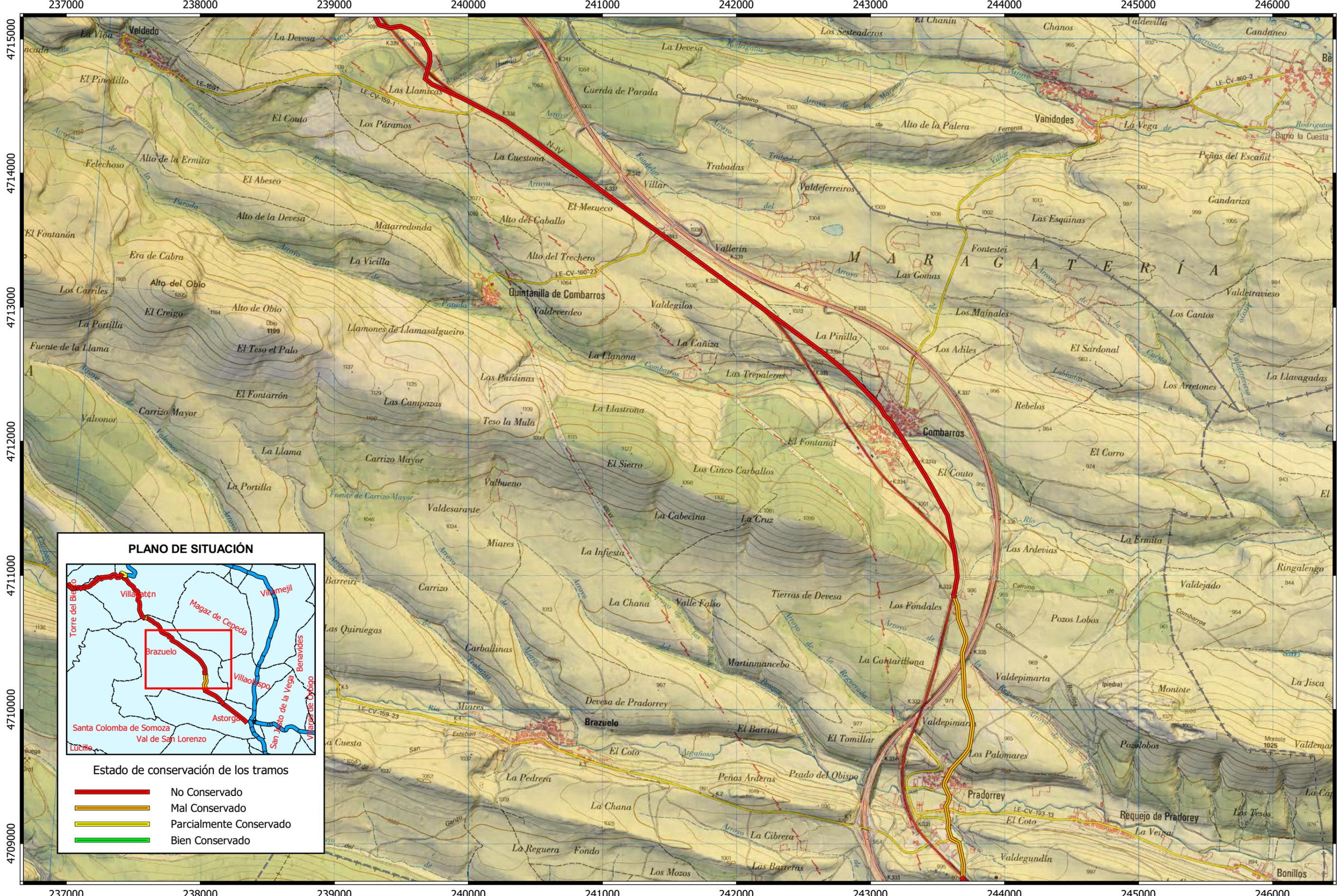
IDENTIFICACIÓN, DIAGNÓSTICO Y ANÁLISIS TÉCNICO CONSTRUCTIVO DE VÍAS ROMANAS EN CASTILLA Y LEÓN

ISBN: 978-84-695-8150-6
ISAAC MORENO GALLO



TÍTULO DE PLANO
DIAGNÓSTICO Y TRAMIFICACIÓN
VÍA ROMANA DE ASTORGA A BRAGA POR EL SIL
MTN 1/25.000 (IGN)

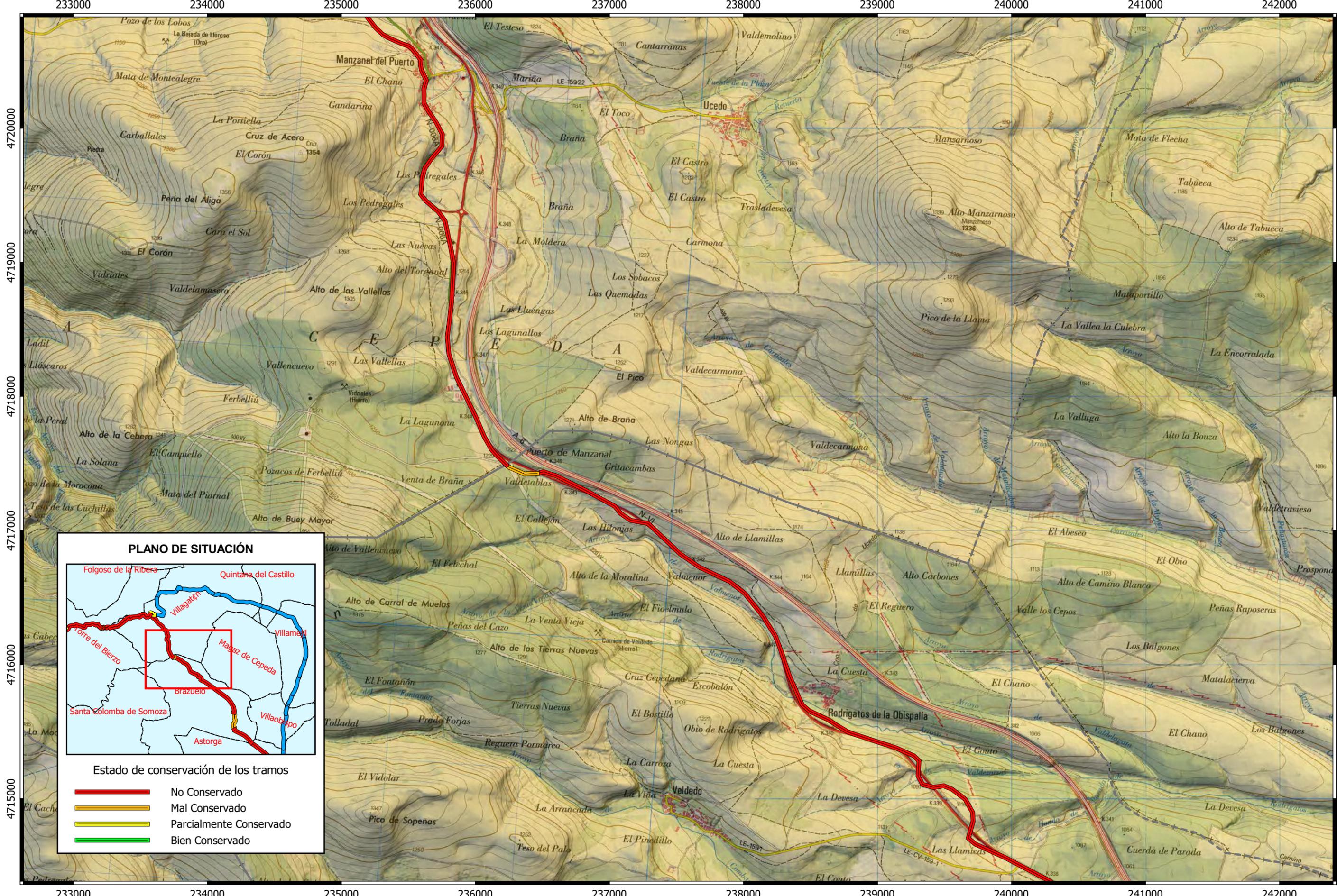
Nº DE PLANO
01



PLANO DE SITUACIÓN

Estado de conservación de los tramos

- No Conservado
- Mal Conservado
- Parcialmente Conservado
- Bien Conservado



PLANO DE SITUACIÓN

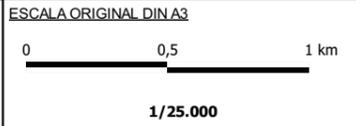
Estado de conservación de los tramos

- No Conservado
- Mal Conservado
- Parcialmente Conservado
- Bien Conservado



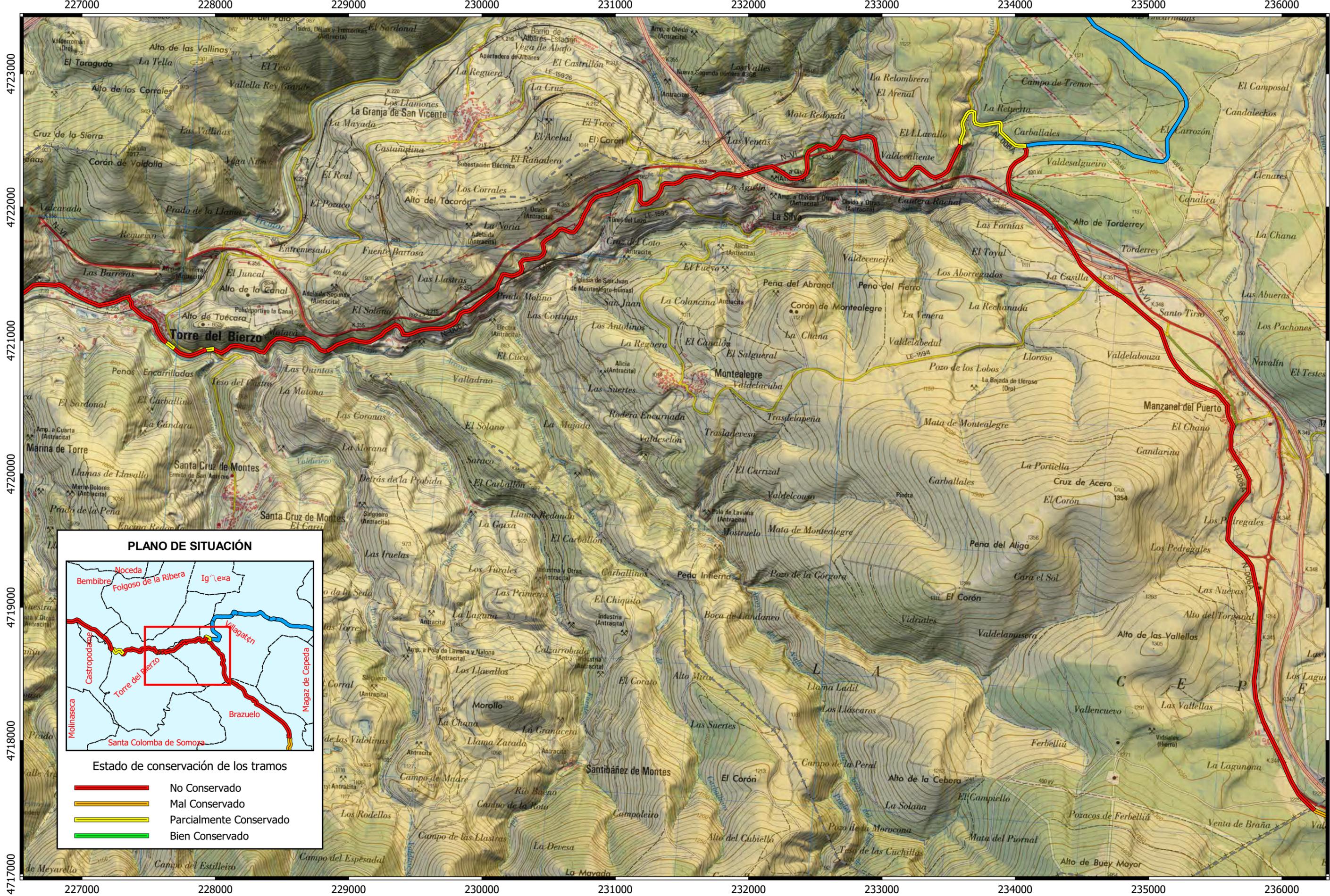
IDENTIFICACIÓN, DIAGNÓSTICO Y ANÁLISIS TÉCNICO CONSTRUCTIVO DE VÍAS ROMANAS EN CASTILLA Y LEÓN

ISBN: 978-84-695-8150-6
ISAAC MORENO GALLO



TÍTULO DE PLANO
DIAGNÓSTICO Y TRAMIFICACIÓN
VÍA ROMANA DE ASTORGA A BRAGA POR EL SIL
MTN 1/25.000 (IGN)

Nº DE PLANO
03



PLANO DE SITUACIÓN

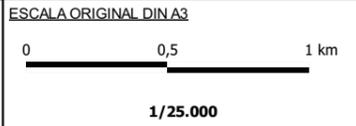
Estado de conservación de los tramos

- No Conservado
- Mal Conservado
- Parcialmente Conservado
- Bien Conservado



IDENTIFICACIÓN, DIAGNÓSTICO Y ANÁLISIS TÉCNICO CONSTRUCTIVO DE VÍAS ROMANAS EN CASTILLA Y LEÓN

ISBN: 978-84-695-8150-6
ISAAC MORENO GALLO



TÍTULO DE PLANO
DIAGNÓSTICO Y TRAMIFICACIÓN
VÍA ROMANA DE ASTORGA A BRAGA POR EL SIL
MTN 1/25.000 (IGN)

Nº DE PLANO
04

219000

220000

221000

222000

223000

224000

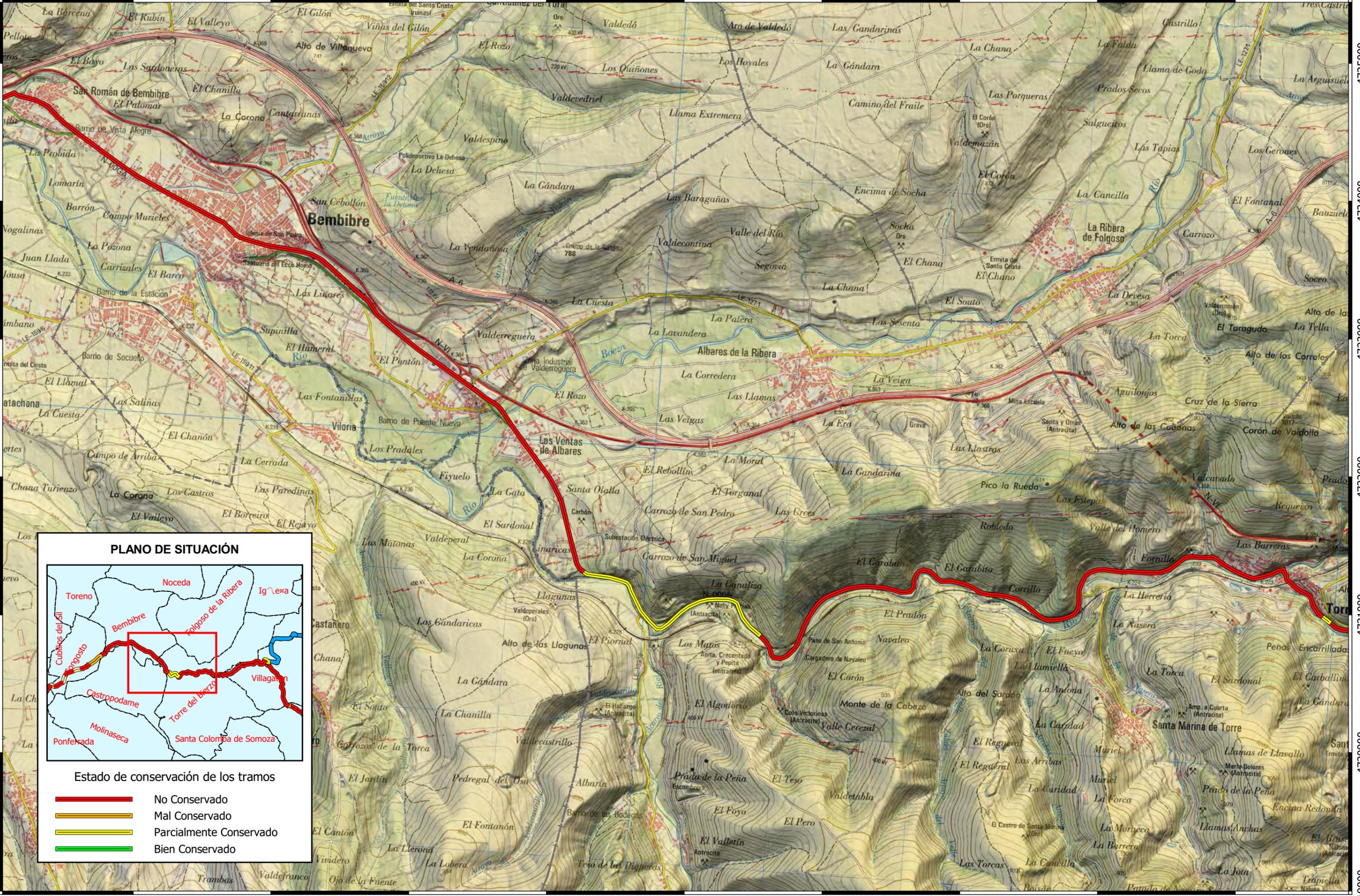
225000

226000

227000

4725000
4724000
4723000
4722000
4721000
4720000
4719000

4725000
4724000
4723000
4722000
4721000
4720000
4719000



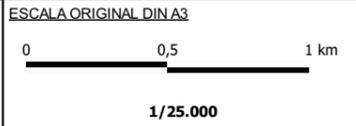
PLANO DE SITUACIÓN

Estado de conservación de los tramos

- No Conservado
- Mal Conservado
- Parcialmente Conservado
- Bien Conservado

IDENTIFICACIÓN, DIAGNÓSTICO Y ANÁLISIS TÉCNICO CONSTRUCTIVO DE VÍAS ROMANAS EN CASTILLA Y LEÓN

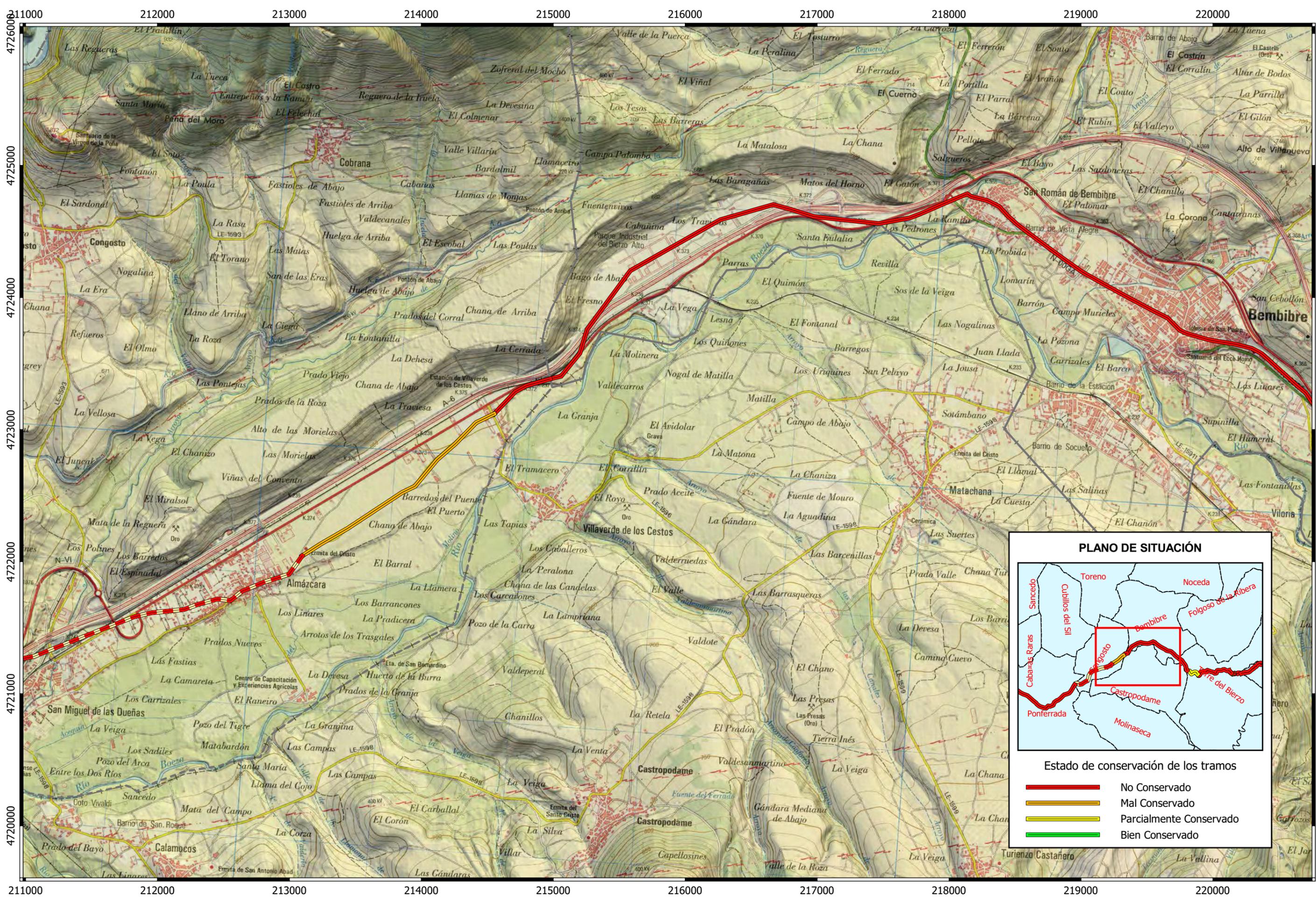
ISBN: 978-84-695-8150-6
ISAAC MORENO GALLO



TÍTULO DE PLANO
DIAGNÓSTICO Y TRAMIFICACIÓN
VÍA ROMANA DE ASTORGA A BRAGA POR EL SIL
MTN 1/25.000 (IGN)

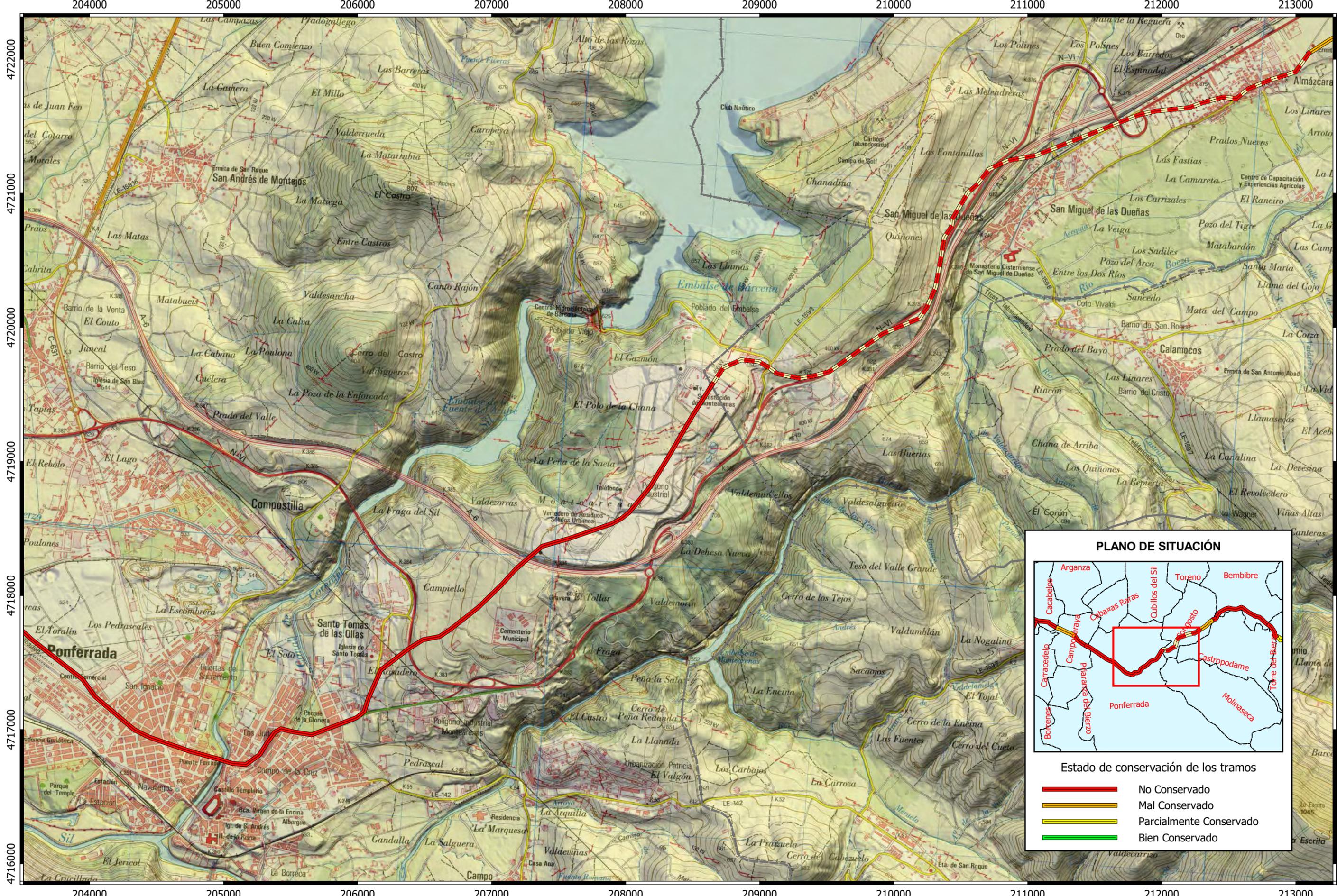
Nº DE PLANO
05





Estado de conservación de los tramos

	No Conservado
	Mal Conservado
	Parcialmente Conservado
	Bien Conservado



PLANO DE SITUACIÓN

Estado de conservación de los tramos

	No Conservado
	Mal Conservado
	Parcialmente Conservado
	Bien Conservado

197000

198000

199000

200000

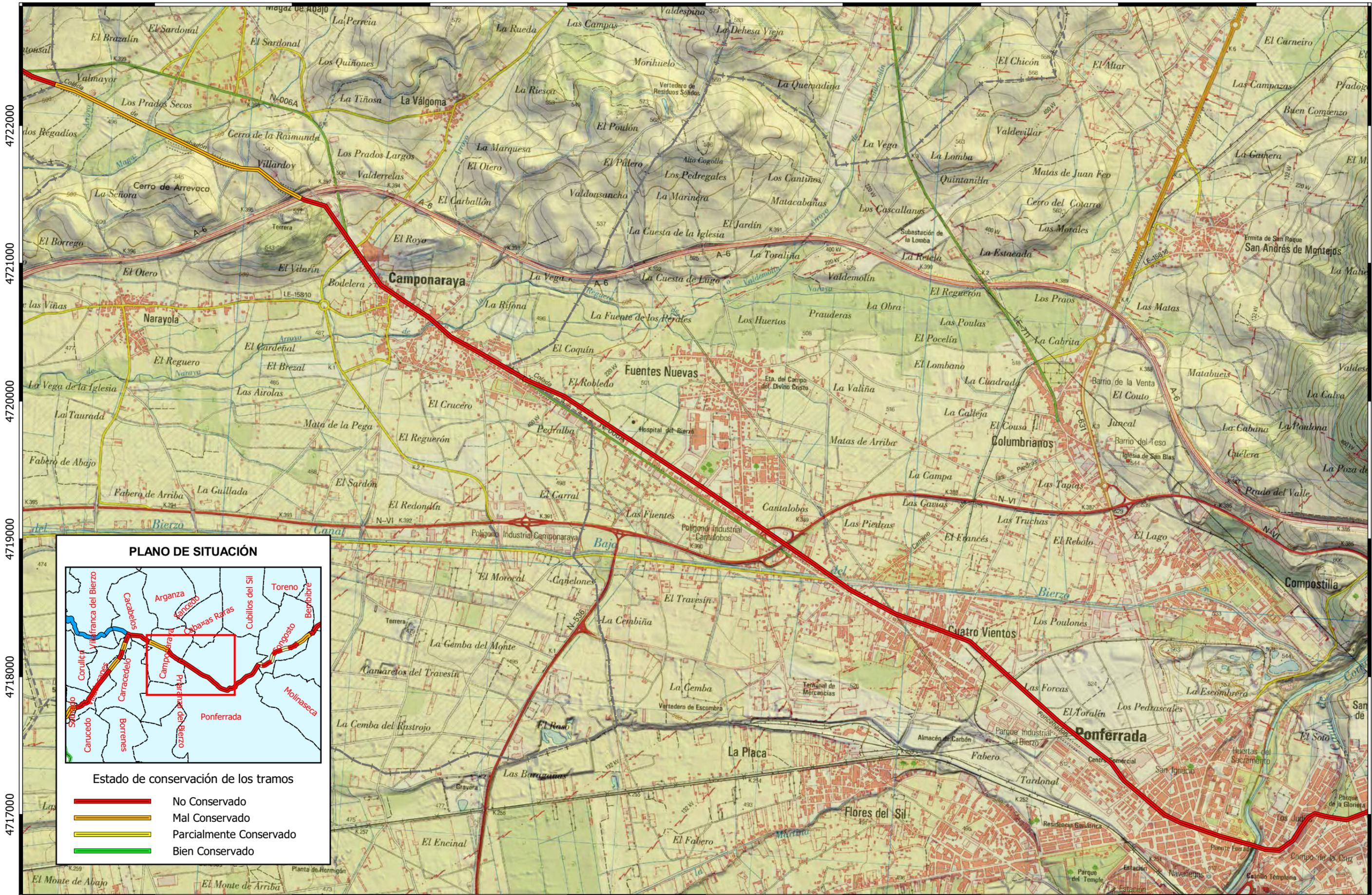
201000

202000

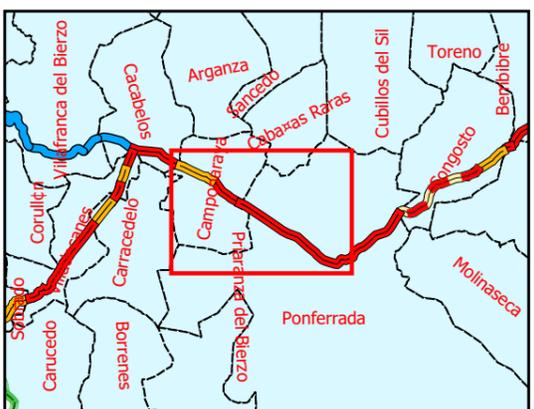
203000

204000

205000



PLANO DE SITUACIÓN



- Estado de conservación de los tramos
- No Conservado
 - Mal Conservado
 - Parcialmente Conservado
 - Bien Conservado

197000

198000

199000

200000

201000

202000

203000

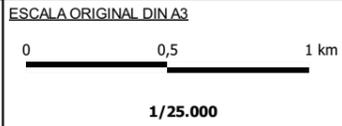
204000

205000



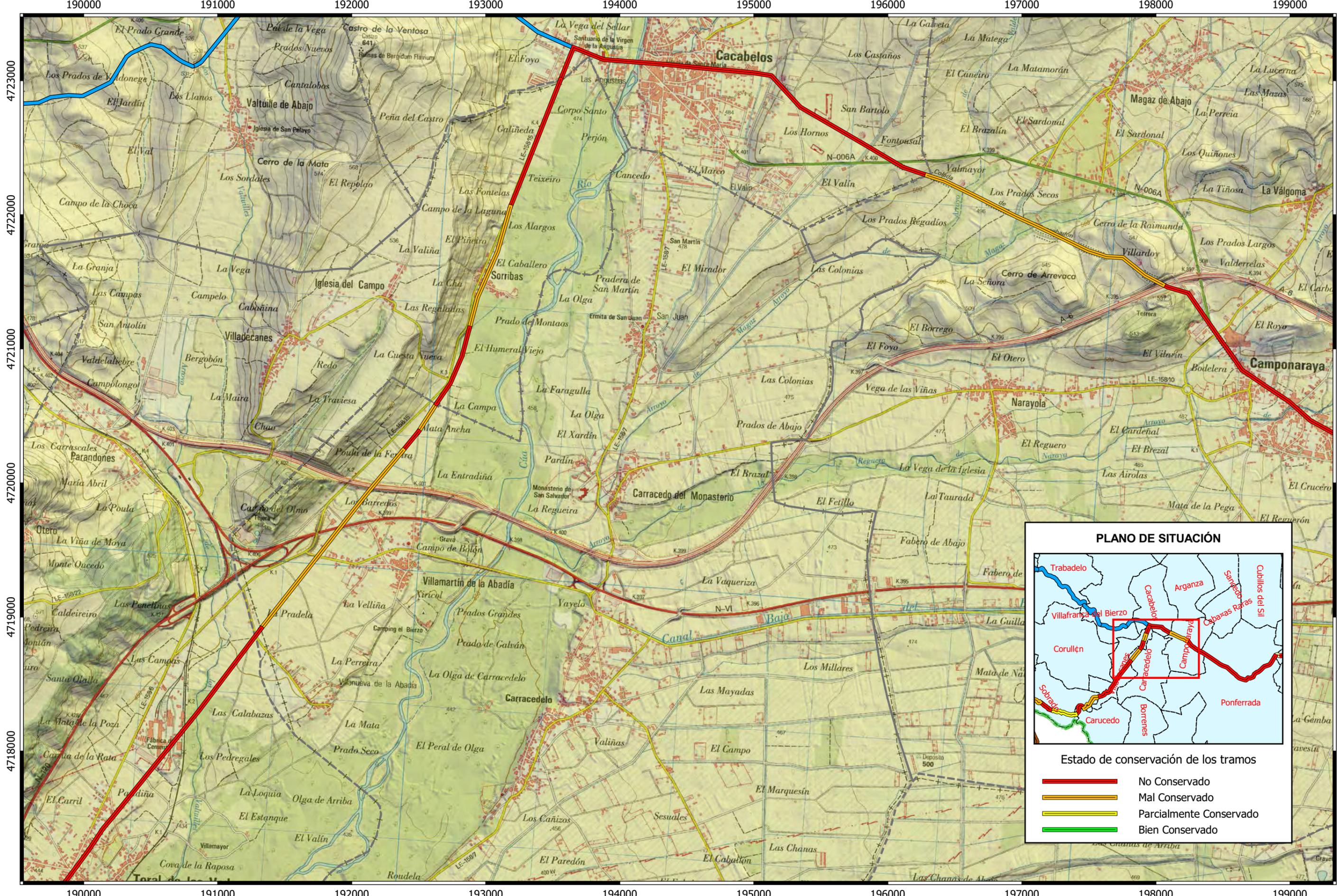
IDENTIFICACIÓN, DIAGNÓSTICO Y ANÁLISIS TÉCNICO CONSTRUCTIVO DE VÍAS ROMANAS EN CASTILLA Y LEÓN

ISBN: 978-84-695-8150-6
ISAAC MORENO GALLO



TÍTULO DE PLANO
DIAGNÓSTICO Y TRAMIFICACIÓN
VÍA ROMANA DE ASTORGA A BRAGA POR EL SIL
MTN 1/25.000 (IGN)

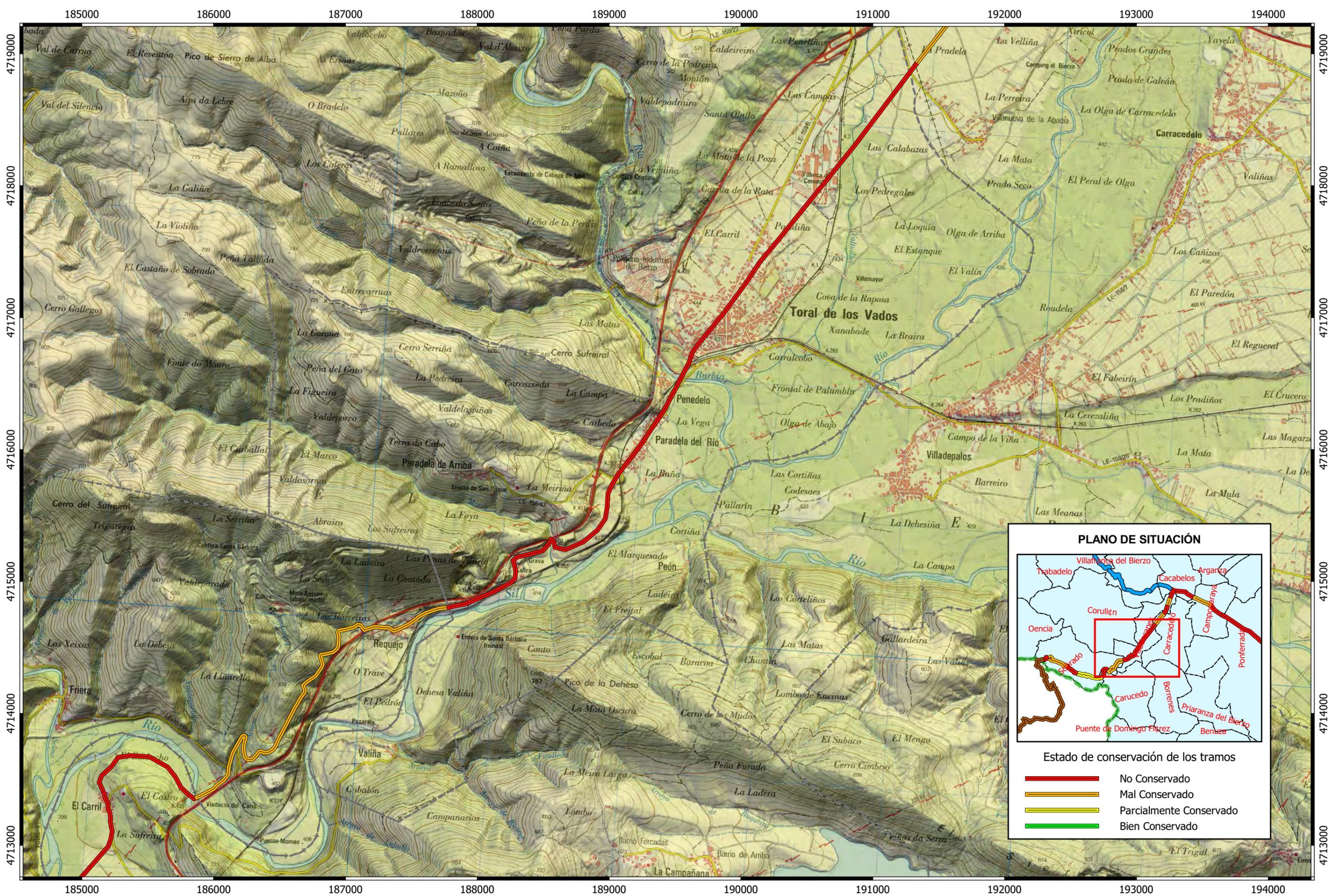
Nº DE PLANO
08



PLANO DE SITUACIÓN

Estado de conservación de los tramos

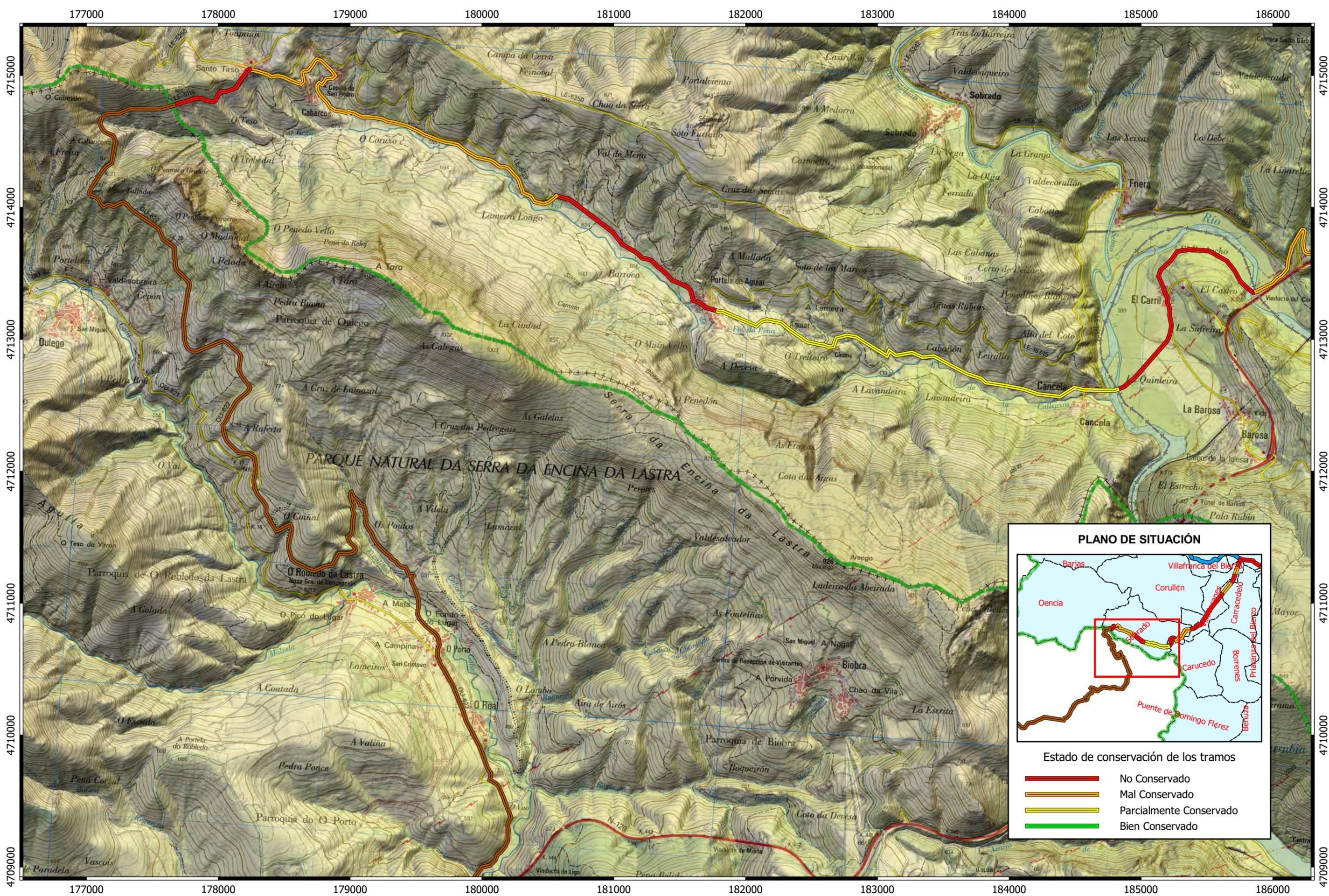
	No Conservado
	Mal Conservado
	Parcialmente Conservado
	Bien Conservado



PLANO DE SITUACIÓN

Estado de conservación de los tramos

	No Conservado
	Mal Conservado
	Parcialmente Conservado
	Bien Conservado



VÍAS
ROMANAS
DE CASTILLA Y LEÓN
WWW.VIASROMANAS.NET

