



VIGO Y PONTEVEDRA. DOS CIUDADES DESCENDIENTES DE AQUELLAS MANSIONES ROMANAS: *VICO SPACORUM* Y *AD DUOS PONTES* MENCIONADAS EN EL ITINERARIO DE ANTONINO A COMIENZOS DEL SIGLO III D.C.

Raúl Villanueva González

A mis niños: María, Lena, Martín y Aroa

1. Trazas de las VIAS 19 y 20 e interpretación del miliario de Adriano encontrado en las proximidades del puente de "El Burgo" (Pontevedra)



Fig. 1. Trazas vías antoninianas 19 y 20 (VILLANUEVA GONZALEZ, Raúl. 2006 a).

En el mapa se puede observar que las vías 19 y 20 salen y transcurren por lugares distintos y se encuentran, no se cruzan, en la mansión *Aquis Celenis*, mansión que es común a ambas vías. Se llega por la costa (*Per loca maritima*) a través de la vía 20 después de recorrer las 244 millas por la costa (Fig.7) que constan en el itinerario y con mediciones

muy rigurosas que cualquier curioso podrá comprobar. Asimismo, llegamos también a *Aquis Celenis* de la mano de la 19 desde *Tude* a *Burbida* (24 millas), *Burbida* a *Turoqua* (16 millas) y desde *Turoqua* a *Aquis Celenis* (24 millas) cumpliéndose las distancias, escrupulosamente y muy comprobadas, con diferencias de más menos una milla que es la unidad de medida fijada en el Itinerario.

Comentaba Peña Santos (PEÑA SANTOS, Antonio.1990) que el descubrimiento del miliario del Burgo fijando distancias a Lugo de LXXXXVI m.p (96 millas) era muy importante ya que fijaba la mansión *Turoqua* en Pontevedra (sic) sin explicar muy bien el porqué, o yo no logré interpretarle, que pudiera ser. Desde Pontevedra pasando por *Iria Flavia*, al otro lado del Ulla, no llegan, en mi opinión, esas 96 millas que indica el miliario, luego... algo no ha ido bien; en todo caso vamos a dejar ese asunto para no complicar más el tema. Bien, intentemos ver que es lo que en realidad nos puede hacer ver el miliario del Emperador Adriano independientemente de esa distancia de 96 millas a Lugo que es realmente la existente entre las citadas mansiones.

Vamos a ver si logramos hacernos entender. Fijémonos en el mapa de las trazas de las vías 19 y 20 que tenemos en la Fig. 1. Supongamos que un soldado romano sale de *Ad Duos Pontes* (Pontevedra) y tiene necesidad de ir a *Luco Augusti*. ¿Qué camino lógico debe elegir?, ¿alguien piensa que pasaría antes por *Brigantium* si no tiene necesidad de ello y pudiendo realizar el viaje por un camino lo más directo posible que una ambas poblaciones?. Sería un

absurdo, obviamente. Lo mismo que hoy vamos por Caldas, Silleda... Lugo, lo haríamos "antesdeayer"... exactamente igual. ¿Y ello qué nos indica?. Lo vemos a continuación.

Pues que el miliario de Adriano indicando distancia a Lugo con 96 millas se cumple esa distancia ESCRUPULOSAMENTE (de *scrupuli*... al milímetro). No tiene sentido alguno pensar que saliendo por una vía a un destino fijado, Lugo, tenga que llegar al final del mismo por la misma vía aun a costa de que el rodeo y la pérdida de tiempo sea considerable, máxime cuando ambas vías tienen un punto común, *Aquis Celenis*, pudiendo realizarlo más rápido y por camino, atajo diríamos hoy, más corto tomando la otra vía que se encuentra con la de salida y nos acerque al destino más rápidamente. Vamos... por el primer *compendium* tal como nos lo recuerda el Itinerario de Antonino para otros itinerarios.

Veamos un pequeño cálculo analítico [para distancias del IA ver Fig. 3]:

a) ¿Cuántas millas tenemos entre *Ad Duos Pontes* y *Aquis Celenis*? (ver 5.2-5.3 y 5.4 la interpretación de las "stadias" en el Itinerario Antonino). Sigamos lo indicado en la vía 20.

Si desde *Bracara* (origen) a *Aquis Celenis* el itinerario (vía 20) nos indica CLXV m.p.

Si desde *Bracara* (origen) a *Ad Duos Pontes* el itinerario (vía 20) nos indica CL m.p.

¿Cuántas millas tendría que haber entre *Aquis Celenis* y *Ad Duos Pontes*?... pues la diferencia (ver Fig. 7) es decir $165 - 150 = 15$ m. p. que a 1,48 km/milla tenemos 21,20 kms, que son las que separan ambas poblaciones actualmente, igual que ayer. Es decir: Caldas - Pontevedra = XV millia passum o 21,20 kms.

b) ¿Cuántas millas tenemos entre *Aquis Celenis* y *Luco Augusti*?:

Esto es lo que nos dice el Itinerario para la vía 19.

De *Aquis Celenis* a *Pria*: XII m.p.

Pria a *Asseconia*: XXIII m.p. (manuscrito C *Parisiensis* del s. XII. Variante, Fig.3)

<i>Asseconia</i> a <i>Brevis</i>	XII m.p.
<i>Brevis</i> a <i>Martiae</i>	XX m.p.
<i>Martiae</i> a <i>Luco Aug.</i>	XIII m.p.
Total	LXXXI m.p.

Es decir que desde *Ad Duos Pontes* a *Luco Augusti* utilizando ambas vías, hay:

Ad Duos Pontes – *Aquis Celenis* = XV m.p.

Aquis Celenis – *Luco Augusti* = LXXXI m.p.

Total LXXXXVI millia passum.

¡Caramba!, el miliario de Adriano indicando distancia a *Luco* de LXXXXVI m.p. acierta exactamente, y de forma pasmosa, si sumamos los dos tramos de ambas vías utilizando la mansión *Aquis Celenis* punto común de ambas. ¡Asombroso!.

Por lo tanto, sí queda suficientemente clara la importancia del miliario de Adriano ya que nos aclara las dos vías 19 y 20 completamente bien definidas, y diferenciadas, a lo largo de tierras pontevedresas y no una sola como pretendía Peña Santos en su trabajo ya citado. El Itinerario tenía razón y Peña Santos sufrió un pequeño despiste.

2. Las necrópolis de Braga en apoyo arqueológico del I. de A.

Estas son las cuatro vías que nos dejó el Itinerario de Antonino en la provincia de la Gallaecia siguiendo numeración de Saavedra¹.

17 Item a Bracara Asturicam

18 Item alio itinere a Bracara Asturicam

19 Item a Bracara Asturicam

20 Item per loca maritima a Bracara Asturicam

Debería ser suficiente esta relación antoniniana documentada de las vías gallegas para justificar que son cuatro y no tres como pretendió Peña Santos en su estudio. A mayores tenemos un buen apoyo, y muy importante, que las justifican, fruto de las excavaciones arqueológicas que han (continúan) realizado en Braga el equipo arqueológico de la Universidade do Minho dirigidos por la profesora catedrática del Departamento de Historia, Manuela Martins² donde se han puesto al descubierto las necrópolis de la antigua *Bracara Augusta* situadas en las inmediaciones de las distintas calzadas que salían de la ciudad, tal y como era tradición se cumpliera en todas las ciudades romanas, justificando de esta manera esas cuatro vías del Itinerario como se nos indica en el plano (Fig. 2) de: *Trazado ortogonal de Bracara Augusta con localizaciones de las vías romanas*³. Por lo tanto no tres como pretendía Peña Santos y sí cuatro como indicaba el Itinerario y la arqueología de Braga lo certifica.

Las vías de Bracara Augusti y sus necrópolis.

La vía 17 saliendo por la necrópolis de la avenida de La Libertad; la 18 por las de la Rúa dos Chaos; la 19 igualmente lo hacía por las de Campo de Viñas y finalmente la 20 ó *per loca marítima* lo hacía por la puerta de salida de la ciudad mediante su decumanus atravesando el Foro de la misma, para, bordeando

el anfiteatro (en estudio) se encaminaba cara a Esposende, posible puerto romano de Braga⁴ por la más importante necrópolis de Los Maximinos.



Fig. 2. Bracara Augusta, malla urbana, localización de las necrópolis y salida de las principales vías romanas. (Martins et alii 2012).

3. El Itinerario de Antonino y una aproximación que intente dar solución al término "stadia" de la vía 20.

El Itinerario de Antonino es un documento donde se encuentran relacionadas las principales calzadas del Imperio Romano. Hay consenso en que lo mandó redactar el emperador Marco Aurelio Antonino (Caracalla) (en el manuscrito *scorialensis* del siglo VII u VIII se puede leer con alguna dificultad: *IMPERATORIS ANTONINI AG ITINERARIUM*). En mi opinión, las Provincias remitirían a las oficinas centrales de Roma las vías que entendían como más importantes de sus territorios. Para Hispania se relacionan 34 vías y para la Gallaeciae 4, la 17-18-19 y 20 según numeración de Saavedra (SAAVEDRA, Eduardo. 1862).

1 SAAVEDRA, Eduardo. 1862

2 MARTINS, Manuela. 2015 - 2016

3 MARTINS, Manuela. 2015 - 2016; PAULA CARVALHO, Elena. 2008: 240-251 - 2012:151-153; RIBEIRO, M^a do Carmo. 2012: 39; SANDE LEMOS, Francisco de. 2002: 102-105.

4 MORAIS, Rui. 2004: 87-109.

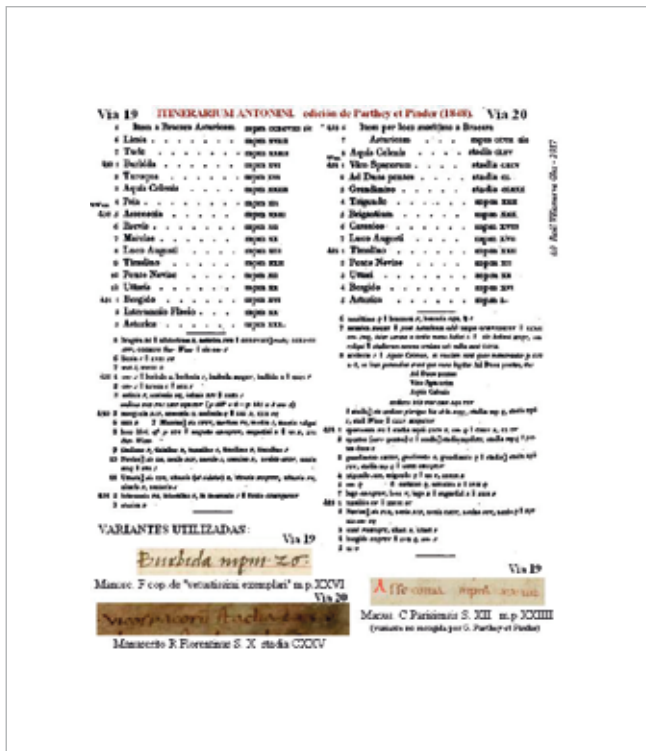


Fig. 3. Itinerario de Antonino según Parthey et Pinder con las variantes necesarias.

En mi opinión es prácticamente imposible dar solución a la vía 20 si previamente no somos capaces de entender hubo confusión en el Itinerario y donde figuran *stadias* debieran corresponderse con las millas habituales que siempre allí se emplearon, salvo en algunos tramos de la Galia que lo hacen en leguas y cuando atraviesan el mar para ir de un lugar a otro nos lo recuerdan, normalmente, con la palabra *traiectus* lo hacen en *stadias* y no en millas. Pondré dos o tres ejemplos de esto último para su aclaración.

Aquis Celenis no hay duda en colocarla en Caldas de Reis. En *Celenis* hubo un Concilio y el *Parrochiale suevorum* lo distingue muy bien de los *Continos*. Los *Celenes* se encontraban en un amplio territorio interfluvial río Ulla y Verdugo. Una ciudad puede tener el mismo nombre que otra pero lo que no pueden tener es el mismo "nombre" (*Aquis*) y "apellido" (*Celenis*). Por lo tanto dos *Aquis Celenis* en mi opinión

no es posible. Podrá haber una *Celenis* y otra *Aquis Celenis* pero nunca dos *Aquis Celenis*. Es decir, tratar de ubicar un *Aquis Celenis* a orillas del Miño es, en mi opinión, incorrecto, por dos motivos: uno por lo que estamos a exponer y dos, supongo, es no haber llegado a interpretar el Itinerario de Antonino en el asunto este de las "stadias". En todo caso los *Celeni* al norte del río Verdugo (Ría de Vigo).

El Itinerario utiliza las *stadias* cuando tiene necesidad de embarcarse (*traiectus*):

Los tres ejemplos que mencionamos a continuación han sido retirados del texto de PARTHEY et PINDER (1848): "Itinerarium Antonini Avgusti et Hierosolymitanvm". Berlin.

Ejemplo 1º.- Cuando se atraviesa el canal de La Mancha entre la Galia y Britannia se indica en el Itinerario un valor de CCCCL estadios que son exactamente los existentes entre la mansión gala de Gessoriacio y la britanica de Ritupis. Distancia: $450 \times 185 = 83,25$ Kms que son realmente los que hay entre ambas mansiones mar de por medio.

3 Iter Britanniarum.
 4 A Gessoriacio de Gallis Ritupis in portu Bri-
 5 tanniarum . stadia numero ccccl

Ejemplo 2º.- Lo mismo sucede cuando se atraviesa el Adriático entre Hydrunto y Aulona se mide también en estadios y no en millas.

329 1 Item recto itinere ab Hydrunto Aulo-
 2 nam . . . stadia mille

Ejemplo 3º.- Exactamente igual también en el Adriático con Brundisio y Dyrrachium.

Wess.
 317 5 A Brundisio traiectus Dyrrachium us-
 6 que . . stadia num. ī cccc

Habría que considerar que los manuscritos O (s. XIV o XV) – Q (s. XV) – T (s. XV) – U (s. XVI) – “Longoliano” y “Neapolitano” dan las medidas para esta vía 20 respecto a esas cuatro primeras mansiones tal cual figuran y podemos ver en este pormenor del manuscrito O *Matritensis* del S. XIV o XV, donde se puede ver: *stadia m.p.*, es decir las dan tanto en *stadias* como en *millia passum* confusión que en principio es complicado ya que no se decantan ni por *stadias* ni por *millia passum*. Supongo es cosa de los amanuenses de turno que intentarían solucionar el problema indicando los *millia passum* como medida propia del Itinerario terrestre y no marítimo, sin eliminar la voz *stadias* que arrastran. No vamos a insistir en esta línea para no crear mayor confusión.

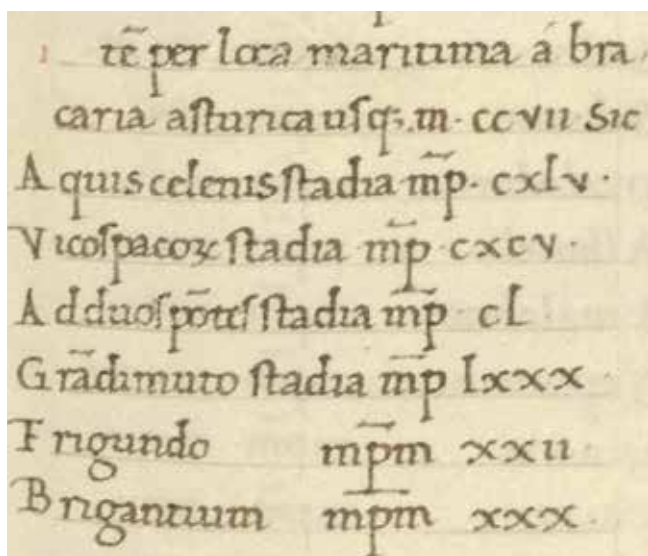


Fig. 4. (Manuscrito O del s. XIV o XV, *Matritensis*).

Estas primeras cuatro mansiones de la vía 20 que erróneamente van en estadias y no en millas lo que indican es que son distancias siempre desde el origen en *Bracara Augusti* a la mansión correspondiente (ver Fig. 7). Por ejemplo: *Vico Spacorum stadia CXXV m.p.* (siguiendo al manuscrito C *Parisienses* del S. XII) nos dice que desde Braga a Vigo POR LA COSTA (*per loca maritima*) hay 185 Kms ($125 \times 1,48 = 185$ Kms) que son exactamente los que hay desde y por Braga - Esposende - Viana - Camiña - Valença - Tui - A Guardia - Baiona y Vigo, que son los que en realidad hay con

no más variaciones de una milla. Para el resto el mismo criterio con precisiones asombrosas.

No es normal esta forma de relacionar las mansiones en esta ruta 20 pero tampoco es anómala. Veamos lo acontecido en otro lugar del Itinerario: “*Iter ab Urbe Mediolano m.p. DXXVIII*” (Fig. 5) donde también toman la fórmula de indicar distancias desde el origen (la *Vrbs*, Roma) a distintos lugares (*Inde*, “desde aquí”). No es usual pero sí se tiene utilizado este orden en lugar de las esperadas distancias intermansionarias acostumbradas una tras otra. Las complicaciones que presentaban esas cuatro mansiones estamos viendo que con un poco de sentido común no debiera seguir siéndolo; fijan siempre su posición no quedando dislocadas. El caso de Denia - Cartagena lo deja bien claro (Fig. 6) al nombrar *stadia* en lugar de las correctas *millia passum*.

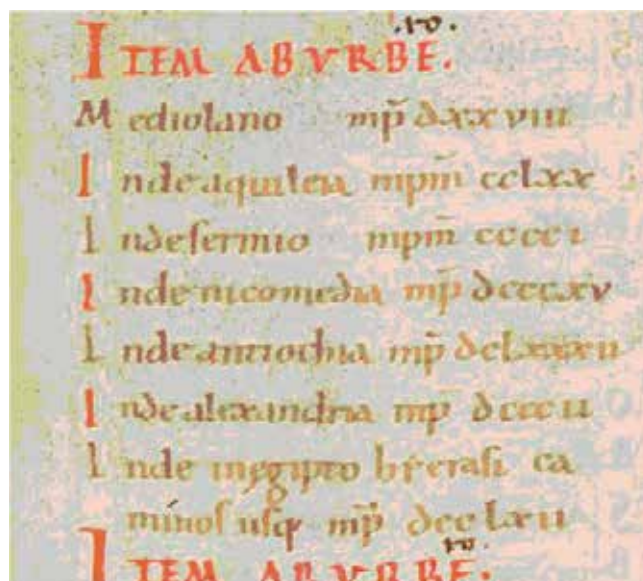


Fig. 5. (Manuscrito C, *Parisienses* del s. XII).

3.1. La voz “stadia”.

El estadio tiene su origen en *La Carrera*, una prueba atlética helénica que se celebraba ya en los primeros juegos griegos de Olimpia. El que la ganaba tenía el honor de encender la llama olímpica que permanecería encendida los días que durasen las

competiciones atléticas. A ese primer espacio donde los *stadiodromos* (corredores del estadio) corrían lo que llamaban *La Carrera* se le llamó: ESTADIO. El estadio se moduló y los más antiguos griegos tenían, en mi opinión después de leer, y estudiar, los trabajos de campo de Perseus y Ernst Cartius⁵ que les dan 191,78 m. y 192,27 m respectivamente de longitud entre *balbis* (líneas de salida y llegada) casi coincidente con el teórico de 192 m. [estudiando a Cartius], es decir 600 pies griegos de 32 cm, que a su vez fue dividido en seis partes iguales de 100 pies que llamaron *pletros*. Llega Roma y con el paso del tiempo "fabrica" su propio "estadio" pero ya con métrica romana. El estadio romano tendría ya una medida de 625 pies (Plinio, II-23) y como cada pie se encuentra muy próximo a 29,6 cm en función de los hallados en Pompeya (una barra en bronce modulada con divisiones correspondientes a los submúltiples de pie) hoy en el museo de Nápoles, y otros como el que se expone en el Museo Nacional de Roma hacen sus ajustes en función de los 5000 pies por milla y concluyen que la milla tiene ocho estadios de 185 m/estadio. Es decir, la medida de los estadios romanos se realizaron en función de estos 185 m, distancia que pasó a formar parte ya de la métrica romana.

La palabra estadio viene del latín *stadium* y, éste del griego *stadión*. *Stadia*, que es de lo que tratamos, es el nominativo plural en ambos idiomas.

Enseguida, ya en aquellos primeros tiempos, la voz *stadia* fue tomada como medida marítima y de hecho de tal manera se fijan las distancias que figuran en los periplos antiguos, tales como: *Stadiasmós* que significa: medido en estadios, "Periplos de *Euxini Ponti*". "Periplo de *Scylax de Caryande*", etc, etc (FORTIA D'URBAN, 1845, en *Recueil des Itinéraires Anciens*).

Simplemente estos pocos datos para, en general, tener una visión de esa medida terrestre que fue usada, también, en medios marinos conocida como *stadia* ("estadio") que sí consta en el Itinerario de Antonino en trayectos por mar y no por tierra. Este en realidad es el quid de la cuestión de lo que tratamos: que por el motivo que fuese, error de los amanuenses, o producido en las mismas oficinas centrales donde se confeccionó el Itinerario. Vamos a ver si logramos

aclarar el asunto, ya que si seguimos dándoles valores a las distancias de esas primeras mansiones (Vía 20) en *stadias* y no en millas no habrá manera alguna de solucionar ese trazado, ni empezando por abajo (Bracara) ni haciéndolo desde arriba desde la mansión que se quiera. De una medida terrestre ha pasado a usarse también en medios marinos. En realidad el "estadio" no es otra cosa que una medida de 185 m.

Recuerdo unas palabras de nuestro apreciado Gonzalo Arias Bonet (D.E.P) director de la revista *El Miliario Extravagante* especializada en estudios sobre las vías de la Hispania romana, cuando salía a relucir esta vía 20: *se encuentra esta vía dentro de lo que llamamos rutas polémicas*. Es decir, el asunto no es nuevo. Se han escrito muchas teorías tratando de solucionar la ya mítica *per loca marítima* y he de reconocer, por lo que he leído de diferentes autores, que nadie le da a las *stadias* que tantos problemas nos dan, el valor de "millas" por un asunto, posiblemente, de error cometido por los amanuenses que realizaron las distintas copias o quizás ya de origen en las oficinas centrales de Caracalla. Me inclino por esto último. Si sustituimos *stadia* por m.p. (*millia passum*) todo coincide, y al metro, como veremos a continuación. Está claro que en estos asuntos no existe la verdad absoluta, lo mío no es sino una opinión más, como otras muchas, que intento razonar lo mejor que puedo y solo el tiempo dirá.

En los errores de los manuscritos hay uno que se comete con alguna frecuencia en el l. de A. y es la figura del *homeoteleuton*. Recordemos a Arias Bonet lo que decía al respecto: "*Homeoteleuton o homioteleuton ("saut du même," dicen los franceses) es la laguna que se produce en un texto cuando dos pasajes vecinos contienen una misma palabra o frase, o palabras o frases análogas, y el ojo del copista salta del primero al segundo pasaje, omitiendo inadvertidamente todo lo que se encuentra en medio*" (ME 25, 1990).

Umberto Eco en el *Nombre de la Rosa* nos lo describe muy bien en el capítulo del *scriptorium*, aquel monje que con una regla perforada linealmente encima del manuscrito que estaba copiando con el afán de no equivocarse o saltar de línea. Los errores los cometían igual, el cansancio a altas horas de la madrugada pasaba factura.

5 Ernst Cartius (1892): *Olimpia*," Berlin. The Perseus Project.

Saco esto a relucir porque esta figura muy usada en los estudiosos del I. de A. la usan frecuentemente para dar solución a las mansiones omitidas. Yo mismo lo he utilizado para poder dar solución al tramo *Brigantium-Luco Augusti* para la mansión *Flavium Brigantium* (Betanzos).

3.2. Equívocos en el Itinerario de Antonino. No siempre hay que leer "stadias" aunque se mencionen en él.



Fig. 6. Periplo costero del I de A. *Maritimum* donde constan stadias pero hay que medir m.p.

Aquí tenemos un muy claro ejemplo en el *Itinerarium Maritimum* donde se nos indica distancias entre Denia (*Diana*) y Cartagena (*Carthagine Spartaria*) en un periplo por la isla de Ibiza (*Lesbus Ebusus*) que se fija una distancia de 400 estadios que es imposible se pueda cumplir ya que solamente la distancia entre Denia y el punto más cercano a Ibiza, si la medimos como quiere

el itinerario en *stadias* no llegarían para cubrir ese espacio entre Denia y la isla ya que los 94 Kms reales que separan una de la otra no se podría realizar con esos 400 estadios o 74 Kms (400 x 185 = 74 Kms). Si por el contrario nos olvidamos de esas *stadias* que constan en el itinerario y en su lugar ponemos m.p. (*millia passum*) llegaremos a Cartagena como podemos observar en el mapa anterior con una exactitud pasmosa al cumplirse esos 592 Kms. Ver Fig 6.

Con esto intentamos manifestar claro error en el Itinerario también para la vía 20 que en lugar de medir en estadios donde no hay manera de ubicar nada, por el contrario si se cumplen muy bien las distancias si empleamos la milla de 1,48 m/milla.

En el siguiente croquis quizás se pueda "entender" mejor ese recorrido de la vía 20 cambiando *stadias* por millas. Las distancias funcionan al metro y la toponimia acompaña al menos en Vigo y en parte Pontevedra. En Vigo no hay duda y para Pontevedra se mantiene romanceado unos cuantos siglos como veremos a continuación.



Fig. 7. Croquis de la vía 20 para un mejor entendimiento "visual" de las *stadias*⁶.

6 La vía 20 croquizada para una mejor comprensión visual de las *stadias* distancia desde el origen, en este caso, (*Bracara*) a cada mansión (*Vico Spacorum*, *Ad Duos Pontes*, *Aquis Celenis* y *Grandimiro*) pero medidas en millas. Las medidas tanto desde el origen a cada mansión así como las intermansionarias se cumplen con una precisión asombrosa. El I. de A. (terrestre) cuenta en millas y no en estadios. Es un error que no sabemos si es del amanuense de turno o error en la(s) copia(s) de origen.

4. Mapas antiguos y documentos medievales que recuerdan la mansión *Ad Duos Pontes* respecto a los dos puentes.

4.1. Dos mapas del siglo XVI.

Estos dos mapas que exponemos son de los documentos gráficos quizás más antiguos que se conozcan de Pontevedra y su autoría corresponde al teniente Pedro Rodríguez Muñiz realizados en 1595. El Museo de Pontevedra publicó en 1965 un trabajo de Sebastián González García-Paz, *Pontevedra a fines del siglo XVI tres dibujos desconocidos*. Uno de estos tres dibujos que se conservan en el Archivo General de Simancas y que fueron dados a conocer por primera vez en la citada publicación es el que corresponde a la Fig. 8⁷.



Fig. 8. Pormenor de la *Planta de la villa aRaval y ría de Ponte Bedra / Tomada con diligencia y puntualidad 1595*. (La sobreimpresión es nuestra: nombres y círculos).

Son puentes muy antiguos, el que se encuentra sobre el Lerez (Puente de *O Burgo*) es del siglo XII según recientes estudios arqueológicos realizados en la zona; el más pequeño que cubre al río Tomeza o Taboada, se desconoce su fecha de construcción pero no creo sea de momentos distintos al del Lerez en base al siguiente detalle. En el lateral inferior del mapa, al completo, hay una leyenda con todos los detalles más significativos del mismo, y hay uno con la letra D,

que se refiere a la otra D que vemos en el interior del círculo del puente pequeño del pormenor. Se puede leer: *D. Es una pontezuela Antigua y llamada Nueva*. Es costumbre muy antigua en Galicia arrastrada ya de momentos romanos que cuando utilizamos el vocablo *novo/a*, según que, es para dejar sentado que antiguamente en su mismo lugar había otro, en este caso un viejo puente, una *vetula ponte* o un *ponte veteris* como el del Lerez en antigüedad. En todo caso ya nos lo está diciendo la misma leyenda del mapa: *pontezuela Antigua*.

Hay otro mapa histórico⁸, Fig. 9, conservado igualmente en el Archivo General de Simancas con la referencia del archivo en la parte inferior derecha del mismo, también es de la autoría del teniente Pedro Rodríguez Muñiz y de igual fecha ya que parece corresponder a un preparatorio para la *la planta de la villa* (JUEGA PUIG, Juan. 1995: 87). Se puede leer la siguiente leyenda: *sube la marea mas arriba de la puente con ella llegan los navios a la puente*. Nos está indicando las dificultades de navegabilidad para ciertos barcos al sobrepasar este puente río arriba. Observamos la cerca de la villa, el barrio del Arrabal [de la "Moureira", buen topónimo "castreño"], el convento de Sto. Domingo y los dos puentes enfrentados, villa por medio, prácticamente iguales, topográficamente hablando, a los del mapa de la foto anterior del pormenor a la *planta de la Villa...*

El río Tomeza al presente casi se encuentra canalizado al completo al paso por la ciudad y como que no "se ve" ese "entre los dos puentes" que nos indica el nombre de la mansión romana *Ad Duos Pontes* correspondiente a la vía 20 antoniniana que tratamos. Pero en el siglo XVI... sí, aún se podía intuir algo... junto a los dos puentes.

7 "Planta de la villa aRaval y Ría de Ponte Vedra / Tomada con diligencia y puntualidad [rubrica] 1595". A.G. de Simancas, G.A. leg. 431, M.P. y D. VI – 101.

8 "Diseño del emplazamiento de la villa de Puente Vedra". 29x41 MPD, 16, 013. A.G. Simancas.

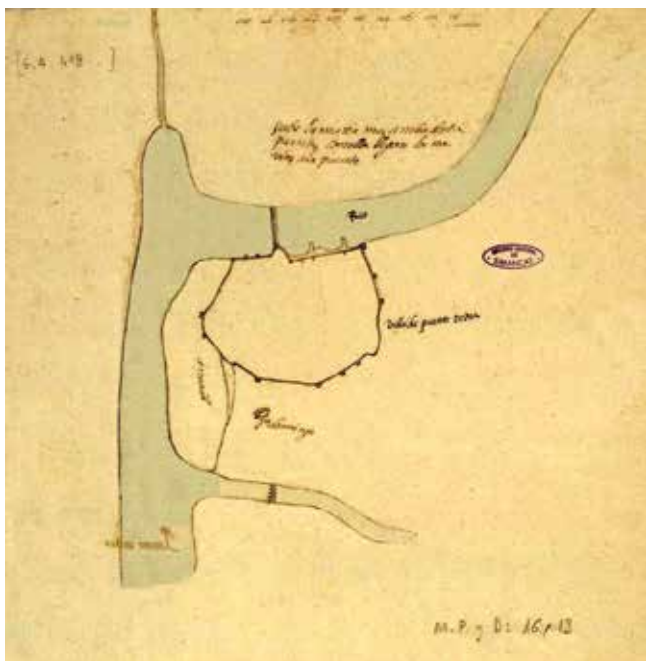


Fig. 9. Dibujo del teniente Pedro Rodríguez Muñiz. 1595. Archivo G. de Simancas.

Suponiendo que ambos puentes son continuadores de otros mucho más antiguos y de momentos romanos, construidos bien en cantería, bien en madera con sus pies derechos y cruces de san Andrés y entablado encima para dar rigidez a los mismos; no nos recuerda, a mí desde luego sí, al nombre de *Ad Duos Pontes*?. “Ad Duos Pontes”... “junto a los dos puentes”; y no hay nada que se encuentre más “junto a” que encontrarse “entre”; y aquí sería el caso: entrambos puentes. Da esa sensación.

La arqueología, de momento, nada nos puede aportar sobre los materiales empleados en la construcción de ambos puentes, e, incluso, pudo haber sido un paso de barcas adosadas y en paralelo aunque este caso en concreto se podría descartar por las características de los ríos al menos para el más estrecho Tomeza. Se supone de cantería.

La *per loca marítima* no utilizaría ambos puentes, utilizaría uno anterior al Puente del Couto actual donde se encontró un miliario, entraría en la mansión

y a continuación continuaría hacia el norte por el hoy Puente del Burgo. El otro puente, sobre el Tomeza, sería para unir las villas costeras del sur de la Ría de Pontevedra por una vía bordeando el litoral. Se estudian para la Gallaeciae cuatro vías antoninianas, quizás las más importantes, pero ello no priva de que tuvieron que haber existido unas cuantas más, bien romanas, romanizadas o bien prerromanas, para enlazar los muchos lugares marineros existentes en aquellos momentos.

4.2. Referencias tardías a *Ad Duos Pontes* entre los siglos X y XVI.

En otro orden de cosas y respecto al topónimo *Ad Duos Pontes* del Itinerario de Antonino, encontramos, en documentos medievales, referencias tardías que nos lo recuerdan, ya romanceados con ligeras variantes unos de otros.

Dos pontevedreses ilustres (y de peso en estos asuntos de la Historia Antigua) también se hacen eco de estos documentos medievales, el Padre Martín Sarmiento y el fundador y Presidente del Museo Arqueológico de Pontevedra D. Casto Sampedro.

El benedictino Martín Sarmiento en: *Glosario de voces de la lengua gallega* depositado en la Biblioteca Penzol de Vigo, donde dice haberse criado en Pontevedra y cuando le dedica unas palabras a la Villa nos recuerda que... *Después en el Itinerario de Antonino, y en los Instrumentos antiguos se llama Duos Pontes.*

Posteriormente D. Casto Sampedro escribe personalmente una *colección de documentos para la historia de Pontevedra* (1896-1899) y en el tomo II pag. 4 dice: *y en los instrumentos antiguos se llama Duos Pontes.*

Es decir que tanto Sarmiento como Casto Sampedro se tienen que estar refiriendo a estos documentos medievales que traemos y recuerdan el viejo topónimo romano *Ad Duos Pontes* con ligeras variantes algunos de ellos. Nombre que tardó años en desaparecer incluso después de recibir en los Foros RRSS el de Pontevedra de un latín *pons veteris* en clara alusión a uno de los dos puentes de la mansión.

1ª Referencia y más antigua. *AMBAS PONTES*

Se trata de un privilegio de Ordoño II del siglo X, que recogemos en distintos autores entre ellos el del Padre Fr. Martín Sarmiento en su libro: "Viaxe a Galicia (1745), pág 189 -edición de J.L. Pensado 2001- en donde el benedictino dejaba escrito una alusión a esta primera referencia. Con estas palabras se expresaba: *De xeito que a primeira noticia que achei de pontisveteris mesmo non pasa do ano 1103. Pero sendo xa entón ponte vella cómpre retroceder moito e supoñela fabricada; e é crible que Pontevedra sexa o Ad Duos Pontes do Itinerario de Antonino, e a Ambas Pontes das doazons a Santiago e da Pertiguería do Conde de Lemos. Na doazón de Don Ordoño chámase Lérez San Salvador de Spinedelo...*"⁹.

2ª Referencia. *INTER DUOS PONTES*

Lo recogemos del CODOLGA¹⁰ y se encuentra en el Tumbo A de la Catedral de Santiago de Compostela. Año 1107.

3ª Referencia. *INTER AMBOS PONTES*

Se encuentra en "La Compostelana" en el Tomo XX de *España Sagrada* del Padre Florez. Año: entre 1110 y 1140.

4ª Referencia. *INTER AMBOS PONTES*

Lo retiramos del Tumbo B de la Catedral de Santiago de Compostela. (CODOLGA). Igual que en "La Compostelana". Año 1178.

5ª Referencia. *juez de ENTRAMBAS PONTES*

Se puede encontrar en: *Catálogo de voces y frases de la lengua gallega* del Padre Fray Martín Sarmiento. Se trata de un *Título a Gonzalvo Eanes de...* Año 1288.

6ª Referencia. *ENTRAMBAS LAS PUENTES*

Podemos comprobar esta cita en *Cuadernos de*

Estudios Gallegos, tomo XLVII fascículo 112. Santiago de Compostela 2000. Se trata de una *confirmación a Pero Álvarez de Valladares*. Año 1407.

7ª Referencia. *juzdado de ENTRAMAS LAS PUENTES*

Se encuentra esta referencia en el Archivo Municipal de Pontevedra, Doc. de 1463. Se trata de un *Título a Tristán de Montenegro de...* Año 1463.

8ª Referencia. *juzdado de ENTRAMBAS PUENTES*

Se encuentra esta cita en *Cuadernos de Estudios Gallegos*, tomo XLVII, fascículo 112. Santiago de Compostela 2000. Se trata de un *Título a Pedro Fiel de...* Año 1533.

El historiador pontevedrés Xosé Fortes Bouzán en una muy buena y completa Historia de la ciudad de Pontevedra" (1993) relata en el capítulo II: *El largo túnel altomedieval: de Ad Duos Pontes a Pontevedra*, también nos recuerda algunas de esas referencias tardías que hemos relacionado. Él, sí cree en que Pontevedra fue llamada en momentos romanos: *Ad Duos Pontes*, la ciudad que se encontraba, no junto, que también, sino "entre los dos puentes" sobre los *veteris* ríos Lérez y Tomeza o Taboada. *Se non é vero, é ben trovato*.

Es decir que desde finales de la Alta Edad Media (s. V-X) hasta la totalidad de la Baja Edad Media (s. XI-XV) y algo más, se encuentra documentación suficiente que nos recuerda a la antigua *Ad Duos Pontes* del Itinerario de Antonino con variantes romanceadas muy semejantes entre ellas. Me pregunto: ¿tanta fuerza tuvo el nombre romano que después de ese período oscuro de la Alta Edad Media fue capaz de perdurar, y convivir, conjuntamente con el *Ponte Veteris* y después Pontevedra consecuencia del foro otorgado por el Rey Fernando II en 1169 y la confirmación de Alfonso VIII a la Iglesia compostelana el 4 de mayo de 1188, ya como Pontevedra?.

Es muy difícil que Pontevedra fuese la antigua mansión *Turoqua* y sí, como estamos viendo, sería *la Ad Duos Pontes* del Itinerario de Antonino indicando desde *Bracara Augusta* la distancia de *150 millia passum* o 222 kms que son los existentes entre la actual Braga a Pontevedra si hacemos caso al Itinerario

9 Méndez Martínez, Gonzalo. 2012: 253. Fortes Bouzán, Xosé. 1993: 41.

10 CODOLGA (Corpus Documentale Latinum Gallaeciae). <http://corpus.cirp.es/codolga>

y vamos por la costa. Igualmente esas 25 millas entre *Vico Spacorum* (Vigo) y *Ad Duos Pontes* (Pontevedra) [150 m.p. – 125 m.p = 25 m.p.] es decir 37 kms que son los existentes entre ellas si vamos por el antiguo camino Real. O los 22,2 kms entre Pontevedra y Caldas de Reis por el camino de peregrinos por Alba, coincidente con las 15 m.p. resultantes al diferenciar la 165 m.p. de *Aquís Celenis* y las 150 de *Ad Duos Pontes*. Pues claro que es muy difícil que Pontevedra sea la *Turoqua* romana, en mi opinión es un imposible fruto de distintos errores cometidos, y está claro lo sea *Ad Duos Pontes*.

5. Comentarios a la "introducción" de Peña Santos en su "revisión".

Relación de aquellos argumentos que el autor utiliza en el estudio de las vías 19 y 20 de Antonino siguiendo la numeración de Saavedra que dejó en el texto de sus *Discursos leídos ante la Real Academia de la Historia* (SAAVEDRA, Eduardo. 1862: 70-71).

1.- *Las Fuentes principales que hacen referencias a las vías romanas de Galicia son el conocido Itinerario de Antonino, La Tabla de Peutinger o Mapa de Castorius y el Anónimo de Ravena, también conocido como Ravennate. De todas ellas, la más completa y fiable, y la única que marca distancias es la primera.* [Castrelos, III-IV (1990-91), 218].

Totalmente de acuerdo en que el Itinerario de Antonino es el documento imprescindible para tratar de representar las vías antoninianas gallegas.

La Tabla de Peutinger también es una buena referencia para el estudio de aquellas vías del Itinerario pero NO así para las calzadas de la Hispania romana ya que de los aproximados diez metros de largo que la forman se ha perdido, "justamente", el primer tramo donde se supone figuraba la parte hispánica. Lo que tenemos hoy de aquel primer tramo es una "reconstrucción" de Konrad Miller de finales del siglo XIX donde interpreta, con datos del "Anónimo de Ravena", lo que para él pudiese acercarse al primer tramo perdido. Por lo tanto, se confunde Peña Santos, y no tiene valor alguno. No puede ser Fuente principal para el estudio de las vías romanas.

Respecto al Anónimo de Ravena, se puede decir que tampoco, o muy poco, tiene valor como fuente a tener en cuenta, ya que su contenido es el de una larga relación de ciudades sin ningún tipo de distancias entre ellas y que en ocasiones van mezcladas con otras ciudades que nada que ver con el Itinerario de Antonino. En el Ravena consta la población romana de *Iria Flavia* que Miller hace constar en su restitución de la Tabla, y por lo tanto me supongo que Santos aprovecha y la da como mansión del Itinerario, que no es cierto.

2.- *El recorrido de estas vías, [19 y 20] según el Itinerario, sería el siguiente*": [Castrelos, III-IV (1990-91) 218-219]

Vía XIX

429,4 ITEM A BRACARA ASTURICAM m.p. CCXCVIII, SIC:

6	LIMIA	m.p. XVIII
7	TUDE	m.p. XXIII
430,1	BURBIDA	m.p. XVI
2	TUROQUA	m.p. XVI
3	AQUIS CELENIS	m.p. XXIII
4	IRIA	m.p. XII
5	ASSEGONIA	m.p. XIII (o XXIII)
6	BREVIS	m.p. XXII (o XII)
7	MARCIE	m.p. XX
8	LUCO AUGUSTI	m.p. XIII
9	TIMALINO	m.p. XXII
10	PONTE NEVIAE	m.p. XII
11	UTTARIS	m.p. XX
431,1	BERGIDO	m.p. XVI
2	INTERAMNIO FLAVIO	m.p. XX
3	ASTURICA	m.p. XXX

Vía XX

423,6 ITEM PER LOCA MARITIMA A BRACARA

- 7 ASTURICAM usque:
8 AQUIS CELENIS m.p. CLXV (o st. CCVII)

424,1 VICO SPACORUM stadia CXCXV (o CXXV)

- 2 AD DUOS PONTES stadia CL
3 **GLANDIMIRO** stadia CLXXX
4 ATRICONDO m.p. XXII
5 BRIGANTIUM m.p. XXX
6 CARANICO m.p. XVIII
7 LUCO AUGUSTI m.p. XVII

425,1 TIMALINO m.p. XII

- 2 PONTE NEVIAE m.p. XII
3 UTTARIS m.p. XX
4 BERGIDO m.p. XVI
5 ASTURICA m.p. L

IRIA. Mal final tiene lo que no comienza bien. Peña Santos nos presenta la relación de mansiones correspondientes a las vías 19 y 20. *según el Itinerario de Antonino*. Yo creo que Peña Santos desconoce esas numeraciones que preceden a los distintos nombres de las mansiones, digo que lo desconoce ya que caso contrario las omitiría, o no pondría Iria y sí Pria. Esas numeraciones no son otras que la paginación del texto de Petro Wesselingio (*Vetera Romanorum Itineraria*, 1735) en su edición del Itinerario de Antonino y que sirvieron de base a latinistas como Parthey et Pinder, Otto Cuntz y otros que las han utilizado en sus ediciones como referencia del Itinerario y ninguno de ellos ha colocado a *Iria* como mansión romana en nuestra vía 19. Es más, no existe, en ninguno de los veinte manuscritos que analizan y estudian

Parthey et Pinder (*ITINERARIUM ANTONINI AVGVSTI ET HIEROSOLIMITANVM*, 1848) el nombre de la mansión Iria para esa vía y sí, siempre, el de Pria. Yo mismo tengo en mi colección particular catorce copias digitalizadas de esos veinte manuscritos y del orden de unas cien ediciones que les han seguido hasta la fecha, y nada de nada, siempre Pria. Creo que Santos tiene fijación en Iria.

Tiene preconcebido, el autor, que Iria al encontrarse en la Depresión Meridiana (desde Santiago a Tuy es coincidente con la actual carretera N-550) tiene y debe corresponderse con la *Pria* del Itinerario. Respecto a los Itinerarios de Antonino no utiliza más que la edición de Cuntz (1929), y da la impresión de no haber consultado ni a Wesseling (1735), Parthey et Pinder (1848), ediciones que con otras anteriores, y manuscritos, se conserva siempre el nombre de Pria. Decíamos que solo utiliza la edición de Cuntz, en la creencia de que éste (Cuntz) reconoce en sus conjeturas (en sus "conjeturas") la lectura de Iria, sin embargo en la relación de las mansiones nombra a *Tria* y *Pria* como variante. Cuntz dice: *nomina non correxi nisi ea quae gravius corrupta sunt*; que, si no estoy confundido, reconoce que cambió nombres que encontró corrompidos. No encontré en ninguna de las ediciones y manuscritos consultados, juntamente con las ya mencionadas de Wesseling y Parthey et Pinder otra mansión que no fuera de nombre *Pria*. Tanto *Pria* como *Iria* son ciudades totalmente distintas, lo quiso el Itinerario y hay ejemplos que lo justifican; como: Prianes (Asturias), Pria (Llanes, Asturias), Priaranza (El Bierzo), Prio (Cantabria), Priabona (Italia), Iria Flavia (Galicia), Iria (Italia), Iria (Portugal).

Tampoco es correcto el nombre de la mansión de la vía 20 *Glandimiro*. Cuntz, entiendo, ha corregido nombres y fió en Tolomeo. No es nada nuevo decir que muchos de los nombres que figuran en su geografía se encuentren deturpados por la figura de los amanuenses; es el caso de *Glandimiro* que no consta en ningún manuscrito (Parthey et Pinder, 1848) y sí figura el de *Grandimiro* mayoritariamente.

3.- *En nuestra opinión, el confusionismo actual con respecto a la ubicación correcta de las mansiones reseñadas en el Itinerario y, como consecuencia, a la*

descripción del trazado seguido por ambas calzadas, parte de la inercia en que han caído casi todos los autores al dar por supuesto, sin la menor crítica, que dos de las mansiones de la vía XX -VICO SPACORUM y AD DUOS PONTES- se corresponderían con las actuales ciudades de Vigo y Pontevedra respectivamente. Aceptando como presupuesto básico que la vía XX Per Loca Marítima discurría por ambos lugares, forzosamente la XIX habría de seguir un trazado diferente por el interior, por más que de esta forma se encontrase en flagrante contradicción con la lógica más elemental y el sentido común. Este error de planteamiento trajo como consecuencias más evidentes una marcada diversidad de criterios entre los autores –de hecho cada uno lleva las vías por donde mejor le place, como se verá– y, lo que es todavía más grave, una notabilísima carencia de rigor en muchos de los planteamientos, alguno peligrosamente cercano a la especulación gratuita. Únicamente López Ferreiro (1898: 267), Carré Aldao (1935: 267-273), Bouza Brey (1987: 35) y Arias Bonet (1987: 58-59) se apartan de la creencia general.

Es que ese error de planteamiento, como comenta Peña Santos, que hace que cada autor, dice, lleve las vías por donde mejor le place con una “notabilísima” carencia de rigor en los planteamientos, alguno “peligrosamente” cercano a la especulación gratuita, se lo puede aplicar para él mismo... Vamos a ver, el Itinerario de Antonino, que es de lo que estamos a tratar, nos dice que de Braga a Astorga SALÍAN CUATRO CAMINOS DISTINTOS Y BIEN DIFERENCIADOS, los cuatro a Astorga por sitios y lugares distintos, nada más. Todo itinerario es una vía pero no toda vía es un itinerario. Del que hablamos, vía 20, nos recuerda el itinerario, que de Braga “por la costa” pasando por *Vico Spacorum* y *Ad Duos Pontes* y otros lugares, nos lleva a Astorga; dando un buen rodeo, sí, pero es que no es más que eso: un itinerario, vaya por donde vaya. No hay más, otra cosa es la logística militar, o administrativa, que cada cual pretenda interpretar en función de lo que tenga en su mente. Pero eso sería otra historia. Si pretendemos decir que las oficinas centrales de Antonino se han equivocado, que no es el caso como veremos, hay que argumentar con argumentos, valga la redundancia, mínimos sólidos, cosa que no veo por lado alguno, empezando por lo de Iria. En el capítulo 2 ya hemos visto como la Universidade do Minho cuando trata

de las necrópolis de *Bracara Augusta* da la razón al Itinerario.

5.1. Comentarios a la revisión de Santos.

Parte, el autor, de una base argumental fruto en primer lugar de la lógica y las condiciones necesarias que se deben cumplir en un terreno para el replanteo de una traza viaria. Nadie pone en duda que la Depresión Meridiana es lugar idóneo que se le pueda presentar a cualquier ingeniero de obras públicas para la ubicación de las trazas de un medio de comunicación sur-norte de las provincias de Pontevedra y Coruña. Nadie lo cuestiona. De hecho el camino romano desde *Tude* (Tuy) hasta *Brigantium* (Coruña) transita casi todo él a través de la tan socorrida Depresión Meridiana, fruto de una vía secundaria entre Tuy y Redondela certificada por unos miliarios de Adriano encontrados por la zona con posibilidad de encontrarse uno in situ. Se sabe, como norma general, que los miliarios indicaban distancia a la capital conventual correspondiente del lugar en donde éste se encontraba hincado en el punto correspondiente. Otras veces pudieran hacerlo a una mansión tal como el miliario de Adriano de la secundaria entre Redondela y Tui que indicaba distancia a *Tude* de XVII m.p., que a falta de un trabajo monográfico de los miliarios, indicaría estar en presencia de vía secundaria.

Uno de los miliarios de Adriano de esta vía secundaria indica distancia a *Tude* y no a *Bracara Augusta* que sería lo esperado. Es muy posible que al indicar distancia a una mansión y no a la capital nos quiere decir que nos encontremos en una vía secundaria. Algo hay escrito pero aún falta un buen trabajo que nos haga saber todo aquello que aún esconden los pétreos miliarios en sus inscripciones. La vía romana al pasar por la actual Redondela ya seguía por la Vía 20 hasta *Brigantium*. El que por Pazos de Borbén pase una calzada romana nada tiene que ver, y si resulta que por ella transcurre otra vía de las registradas en el Itinerario de Antonino pues tampoco nada de ir por lugares abruptos y accidentados como comenta Santos; transcurriría, ajustándose muy bien a las distancias itinerantes comprobadas varias veces y por distintos medios de medida, desde *Tude* a *Burbida* (con mucha probabilidad de ser Pazos de Borbén) a orilla de los ríos Miño, Tea

y Borbén... ¿dónde ese terreno abrupto y accidentado que comenta el autor?. No.

Defiende, Santos, que si a los dictados de la lógica (¿) y de la topografía se le suman las evidencias arqueológicas y éstas encajan, la cosa empieza a tomar cuerpo; continua diciendo que el intento de buscar tramos físicos de calzada romana están de antemano al fracaso. Pues que quiere que le diga, en Vigo en pleno centro del casco viejo y en lugar estratégico siguiendo línea costera se encuentra "in situ" musealizado un tramo de calzada de los conocidos como de "glarea stratae" de gravillas y guijaros pequeños (c/ Oliva nº 12). También se encuentra documentado en el arenal por donde iba la vía 20 otro tramo que la arqueóloga Carmela Torres de la empresa ANTA DA MOURA tuvo la gentileza de hacerme llegar con la siguiente leyenda: *Excavación arqueológica en Areal 16, Vigo. Dirección Xurxo Constenla. La fotografía se corresponde con los restos de un camino romano construido con cantos de cuarzo sobre un lecho de arcilla... sería parte de un camino que discurría en paralelo a la línea de costa. Añado que tumbada sobre este viejo camino descubrieron también una gran ara necrológica dedicada a una tal Iulia. Es así. Comentaba el autor en otra parte del trabajo que por Vigo no pasaba una calzada romana ni se le esperaba. Bueno...*

6. Restos de camino romano a su paso por la ciudad de Vigo.

Se encuentran documentados en la ciudad de Vigo, al menos, dos tramos de camino romano de los conocidos como "afirmados" y que los antiguos conocían como *glarea strata* con capa de rodadura a base de gravillas, cuarcitas, cuarzos y otras minúsculas piedras duras muy compactadas.

En la Fig 10 se observan restos de camino. Debido a que las excavaciones son recientes y a falta de los informes pertinentes, la empresa ANTA DA MOURA por mediación de una de sus arqueólogas D^a Carmela Torres, tuvo la amabilidad de facilitarnos la foto con el siguiente comentario: *Excavación arqueológica en Areal 16, Vigo. Dirección Xurxo Constenla. La fotografía se corresponde con los restos de un camino romano*

construido con cantos de cuarzo sobre un lecho de arcilla. Está en mal estado de conservación afectado por cimentaciones modernas (en foto delimitado por línea roja). Sería parte de un camino que discurría en paralelo a la línea de costa, posiblemente relacionado con el localizado en Rúa Hospital nº 5, con ramales en dirección sur (hacia el interior), según otros restos localizados en rúa Pontevedra y Areal".

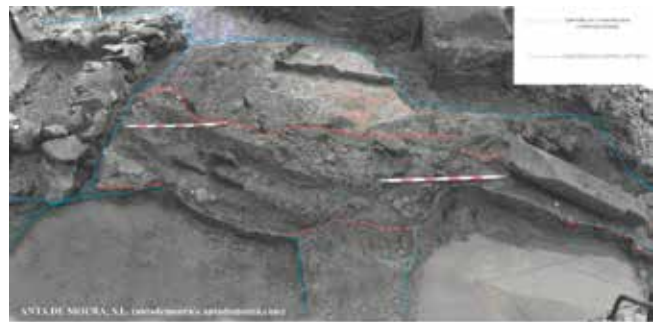


Fig. 10. Calzada romana en la rúa Areal esquina con rúa Pontevedra



Fig. 11. Calzada romana en la Rúa Areal con ara funeraria a Iulia.



Fig. 12. Calzada romana en calle Oliva 12, Vigo¹¹.

Posteriormente analiza la Vía 19 (que manía tienen algunos en numerarla con caracteres romanos... ¿intentarán de esa manera “hacerla” aún más romana?. Las numeraciones de las 34 vías antoninianas fueron fijadas por el ingeniero E. Saavedra (SAAVEDRA, Eduardo. 1862: 70-71) y hasta hoy se sigue con este criterio.) y para ello estudia un segmento de la vía 20 que él le da tratamiento de Vía 19 ya que en su traza ubica, muy equivocadamente, mansiones de ella (vía 19). De la siguiente manera.

Una vez que tiene muy claro (sic) que “IRIA” es mansión de la Vía 19 y poderse fijar físicamente, sin problema alguno, en la hoy IRIA FLAVIA, le da pie a continuar ya que una mansión difícil de ubicar como es Pria que confunde con Iria, por semejanza entre ambas palabras, de un plumazo la sitúa en Iria Flavia. La argumentación comienza a fallar.

Traza un segmento entre las mansiones IRIA (Iria Flavia) y TVDE (Tuy). Empieza a colocar distancias siguiendo la vía 19 y no le es complicado ubicar las mansiones de BVRBIDA y TVROQVA que sin grandes esfuerzos de ajustes en la hoy Pontevedra le cae

TVROQVA. Bien. El problema empieza a surgir de ahí hasta llegar a IRIA. Se le complica el asunto y empiezan los ajustes y para ello concluye que una de las distancias se encuentra errada y que una de las mansiones llevan X millas de más. No entro en sus mediciones pero en cierto momento que sí lo hice, creo recordar, no eran diez sino nueve, coincidiendo con Arias Bonet director de la revista *El Miliario Extravagante* al que le envió su trabajo y éste le hizo unos comentarios en el nº 45, 1993, ME. Es más fácil eliminar X m.p. que VIII. Y ahí se queda la cosa. TVROQVA era la antigua AD DUOS PONTES, hoy la capital de la provincia Pontevedra. En alguna parte de su trabajo o en alguna de sus publicaciones he leído que el miliario del Burgo de Adriano con esa distancia a LVCO AVGVSTI de LXXXXVI m.p. ha sido fundamental para poder ubicar la mansión Turoqva en la hoy Pontevedra. Una *inventió*.

En el capítulo 1 (pág. 3 y 4) dejamos claro que el miliario del Burgo fija y distingue muy claramente ambas vías, la 19 y la 20 que tienen un punto en común en *AQVIS CELENIS* (hoy Caldas de Reis).

A continuación se introduce en la Vía 20 que no la analiza, no puede obviamente, y recuerda palabras de Bouza Brey (en revista *El Miliario Extravagante*) donde dice que el nombre de *VICO SPACORVM* no es sino *VICOS CAPORVM* en “clara” (sic) a los Caporos de Tolomeo, tribu céltica que pululaba entre los ríos Ulla y Tambre. Con este tajante aserto borra de un plumazo, sin más, el nombre romano que hasta la fecha se le venía denominando a la ciudad de Vigo: *VICO SPACORVM*, incluso en determinados medios académicos (ACUÑA CASTROVIEJO, Fernando. 1980. *VIGO EN SU HISTORIA*. VVAA.). Pontevedra ya dejó su nombre romano, acompaña a Vigo.

Deja el balón en investigadores posteriores para que den solución al *VICVS SPACORVM* y la *AD DVOS PONTES*... y zanja la cuestión: *TVROQVAE* es Pontevedra.

¹¹ En el informe valorativo depositado en la Consellería de Cultura (Pontevedra) el arqueólogo Sr. Chao, director de la excavación, dice lo siguiente: *trátase dun empedrado formado por cantións moi miudos de cuarzo e cuarzita. Aparece disposto nun plano inclinado que vai perdendo cota... de época romana* Lugar: rúa Oliva nº 12. Vigo.

7. Principal argumento de Peña Santos para hacer nacer la vía 20 en Aqvis Celenis y así olvidarse del Vico Spacorum y la Ad Duos Pontes en tierras pontevedresas: el falso, o muy equivocado, Vicos Caporum.

Este es el principal y gran argumento de Peña Santos, basado en el "hallazgo" de Bouza Brey. El autor dice que la vía 19 y 20 transcurren juntas desde el origen en Bracara Augusta hasta (arrancarían de AQVIS CELENIS... Caldas de Reis y probablemente coincidiría hasta Cesures con la XIX, dice, habla de la vía 20) el río Ulla límite entre las provincias de Pontevedra y A Coruña y para ello se apoya en el elevado número de miliarios encontrados en las trazas que certifican paso de una vía romana, sin más, y principalmente, en "el gran acierto" de Bouza Brey cuando dice: "un hallazgo: Vico Spacorum no es sino VICOS CAPORUM, "las aldeas de los caporos de Plinio, como fácilmente se comprende" (en revista *El Miliario Extravagante*, nº5, 1964:113). En base a este aserto del jurista Bouza Brey y otros, Peña Santos dice: *De lo que sí estamos seguros es de la ubicación en tierras coruñesas de las restantes mansiones. VICO SPACORUM podría situarse en las proximidades de Rois, y su nombre en el Itinerario está equivocado (CARRÉ ALDAO, 1935:271-272; MORALEJO LASO, 1973:198; BOUZA BREY, 1978:33) pues en realidad debería decir VICOS CAPORUM, en clara referencia a los Caporos, pueblo citado por Plinio y por Ptolomeo, que se situaría aproximadamente entre el río Sar y Caldas de Reis (ROMERO MASIÁ y POSE MESURA, 1987:69).*

El Itinerario de Antonino solo contiene acusativos, ablativos y locativos.

Plinio IV, 111, no menciona a ningún CAPOROS y sí relaciona a unos COPORI, que se deben situar por encima del río Ulla,

Una mansión nunca puede ser un grupo de aldeas, con una le llega. Quiero decir con esto que un territorio nunca sería una mansión en donde se limitan las distancias intermansionarias, y, contrariamente, una mansión si se encuentra dentro de un territorio. En clara alusión a esos inexistentes VICOS CAPORVM.

En dos foros de historia <http://www.celtiberia.net/verrespuesta.asp?idp=6573> y <http://www.celtiberia.net/verrespuesta.asp?idp=4770> la Doctora D^a Alicia M^a. Canto, profesora titular de Epigrafía y Numismática de la U.A.M., comenta lo siguiente:

"Una sugerencia: Debe de ser *Copori* y no *Capori*. Los primeros están epigráficamente documentados como antropónimo varias veces (Coporus y Coporicus) y, lo que es más importante, como etnia, así lo entiendo en CIL II 5250: *Caturo / et Virius / Copori / Cel(- - -) f(i)lii et Bo / utia Meid(uniensis) / h(eredes) ex t(estamento) f(aciendum) c(uraverunt)*, de Lamego, Port. En cambio, no se documentan en epigrafía ni los Caporos como pueblo ni algún antropónimo en Capor-. Plinio lo da bien."

"Este pueblo es persistentemente mal citado como *Capori*, fiando más en Ptolomeo, o suponiendo que esa mansio del Itinerario tiene que ver con ellos. Pero ellos y su ciudad Noeta son citados por Plinio el Viejo (IV, 111) como **Copori**, y eso es lo que confirman los testimonios epigráficos, que creo deben zanjar la cuestión."

En atención personal me dice que en Ptolomeo, existen variantes según las ediciones, así en la de Nobbe consta CAPORÓN, en la de Münster de 1540 dice: CEPORÓN y en la de Stevenson de 1932: CAPORI. La diferencia de los COPORI de Plinio es sólo en una vocal.

Por nuestra parte creemos que poco hay que decir, no es correcta la lectura de *Capori* atribuida a Plinio, siendo *Copori* lo escrito por aquel, Peña Santos erró al imputarle esos *Capori* a Plinio; tampoco consultó la epigrafía existente y menos aún tuvo en cuenta las formas gramaticales que el Itinerario da a las mansiones.

Aún existe otro epígrafe (CIL II, 2585) que nos habla de un posible *PRINCEPS CO(porum)* tal como lo entienden hoy la mayoría de epigrafistas, entre ellos Arias, Le Roux, Tranoy en IRL N^o 34.

Estos *Copori* aún continuaban al uso en la Alta Edad Media y se pueden consultar en el Parrochiale Suevorum y en los repartos de Wamba, como COPOROS.

Además si fuese cierto la existencia de la etnia de los falsos CAPOROS en lugar de la muy documentada epigráfica y documentalmente *COPORI*, tendría que leerse en un correcto latín: *VICOS CAPORORVM* y no el amañado *VICOS CAPORVM*, que... ¡claro!, de un documentado *VICO SPACORVM* se “podría” hacer un apaño lingüístico... la “S” líquida de Spacorum, la absorbe y pasa a pluralizar al topónimo Vico > Vicos, y el *PACORVM* restante por medio de una metátesis simple se invierten la P por la C quedando un aparente correcto *VICOS CAPORVM*. Es evidente que lo esperado de unos *Caporos sería unos Capororum algo absurdo hacerlo llegar de un claro *Vico Spacorum*.

8. Conclusiones a las que llega Peña Santos.

En base a todo lo expuesto, Peña Santos concluye con el siguiente aserto:

Por la provincia de Pontevedra solo hay indicios claros del paso de una vía romana principal que no puede ser otra que la vía 19.

La Vía 20 respondería a una ampliación de la 19 y arrancarían desde la mansión AQVIS CELENIS.

La Tabla de Peutinger como el Ravennate muestran con bastante claridad el esquema que acabamos de proponer.

En mi humilde opinión creo se equivoca Antonio de la Peña Santos cuando dice que en la provincia de Pontevedra solo hay indicios claros de una vía romana principal, y que no puede ser otra que la vía 19. En Vigo sí hay restos (ya lo expusimos) de calzada romana a orilla de la mar como dice el Itinerario: *Per loca Maritima*. En Pastrana (VILLANUEVA GONZALEZ, Raúl. 2006 a) creemos haber dado solución al trazado de ambas vías tal como se puede observar en mi mapa, Fig. 1, de las trazas de ambas vías desde el comienzo a final de trayecto, hoy Astorga.

Las vías 19 y 20 parten de *Bracara Augusta* a *Asturica Augusta* tal como lo dice el Itinerario de Antonino y la arqueología de la Universidade do Minho lo demuestra con las necrópolis allí (Braga) encontradas. No olvidemos que las necrópolis acompañaban a las salidas de las ciudades en un corto espacio.

El Itinerario de Antonino recoge para la provincia de la *Gallaecia* CUATRO caminos, y no tres, desde la capital provincial *Bracara Augusta* a la capital conventual de *Asturica Augusta* por lugares bien diferenciados como podemos observar en el I.A. Las numeraciones de las mismas tal como lo hizo Saavedra (SAAVEDRA, Eduardo. 1862) y en números arábigos.

Las vías 17 y 18 van directamente a *Asturica* y las otras dos, 19 y 20, lo hacen igualmente pero pasando ambas por la capital de los lucenses *Luco Augusti*.

La Tabla de *Peutinger*, ya hemos comentado por arriba, que extraviada la parte hispánica, hace una reconstrucción el latinista K. Muller. No sirve para fijar mansiones romanas tratando de utilizarla como prueba documental ya que no lo es, simplemente se trata una opinión de finales del siglo XIX.

No he encontrado argumentos mínimos convincentes para seguir llamando a Pontevedra la *Turoqua* romana como pretendía el Sr. Peña Santos a raíz del descubrimiento del miliario conocido de “El Burgo” dedicado al emperador Adriano; miliario, como hemos visto, sí justifican la presencia de dos vías romanas por tierras pontevedresas. Y no una como pretendía hacernos ver el Sr. Santos.

9. Recapitulación a las millas fantasmas entre *Iria* (sic) y *Bracara Augusti*. Comentarios a Brais Currás.

Reflexiona Peña Santos¹² al finalizar los ajustes que tuvo necesidad de hacer para poder representar el tramo que estudia de la vía 19 entre *Iria* (sic) y *Tude* con estas palabras: *En nuestra opinión provisional, el error habría consistido, en la adición involuntaria de una X a la cifra que marca la distancia entre TUROQUA y AQUIS CELENIS, con lo que las XIII millas correctas se habrían convertido en las XXIII que tanta lata nos están dando. Hecha esta corrección, el Itinerario se nos muestra dotado de una asombrosa precisión, al menos para el tramo que nos ocupa.*

En base a este ajuste, consideremos error del amanuense de turno en los manuscritos, tiene

12 Peña Santos. 1990: 227.

motivos suficientes, siguiendo su tesis, en ubicar a *Turoqua* en Pontevedra. Me pregunto:... ¿y si el error en vez de estar entre *Turoqua* y *Aquis Celenis*, como nos dice, estuviese entre *Turoqua* y *Arcade*?. Entiendo que de ser así quedaría su teoría muy deteriorada y muy difícil de defender. Veamos.

Brais Currás¹³ en su tesis doctoral hace un estudio de la vía 19 siguiendo las mismas pautas a la de Peña Santos para el tramo que estudia pero entre *Tria* (= *Iria Flaviae*) y el origen de la vía 19 en *Bracara Augusti*. Parte Currás, igualmente, del convencimiento que ambos tienen de que la vía 19 transcurre por la vía romana coincidente a través de la Depresión Meridiana, excelente paso natural, que en mi opinión (VILLANUEVA GONZÁLEZ, Raúl. 2006 a y b) no es otra que la vía 20 hasta Redondela y de aquí a Tui por una secundaria (varios miliarios, entre ellos el que se trata aquí conocido como el de "Padrón" indicando la milla XVII a *Tude*) para encontrarse en esta mansión, *Tude*, con la vía 19 que procedente de Pazós de Borbén (*Burbida*) se acerca bordeando, cómodamente, los ríos Miño, Tea y Borbén y ya desde ahí camino de *Bracara Augusti*.

Antes de continuar con esto de las millas fantasmagóricas que se ajustan o no se ajustan, me gustaría hacer un pequeño y breve comentario. Se trata de la métrica romana. La unidad que maneja el Itinerario de Antonino entre mansiones es la milla romana (*millia passum*) que en función de los *pies romanos* en bronce encontrados en Pompeya y expuestos en el Museo de Nápoles, con medidas todos ellos "circa" a los 29,65cm/pie¹⁴, da un pie "teórico" de 29,6 cm corregido ya que parece excesivo aproximar hasta las décimas de mm que es lo que serían esos 0,05 cm que se eliminan. El submúltiplo más pequeño del pie, o "régula" como le llaman en Italia, es el *scrupuli* que aproximadamente equivale a nuestro milímetro. Con este pie de 29,6 cm y para un valor de milla de 5.000 pies da un módulo para la milla romana teórica de 1.480 m/milla. Medida hoy consensuada. Digo esto porque Brais Currás utiliza un valor para la milla de 1.450 m/milla valor que

se me escapa y no se bien a que puede obedecer¹⁵. Peña Santos sí da el valor de 1.480 m/milla como nos lo recuerda en su trabajo: *Utilizaremos el valor métrico propuesto por Roldán Hervás (1972) de una milla romana = 1.480*¹⁶.

Brais Currás encuentra el error de esa "X" en el tramo entre el miliario de O Burgo (*Turoqua* para Santos) y el miliario de *Arcade*. Dice Currás: *Entre ambos median 12 Kms reales según el trazado propuesto, es decir, más VIII millas. Sin embargo comprobamos que la distancia del miliario de O Burgo al miliario de Arcade según la indicación de milla recogida en ambos miliarios confrontada con las distancias del Itinerario de Antonino debería de ser XVII millas, lo que nos deja una diferencia de IX millas entre la distancia real y la esperada, que nos remite una vez más a la existencia de un error en el texto. Podemos comprobar también el error al ver que desde Lucus a Bracara según el Itinerario hay CLXXIX millas, lo que implica que el miliario de O Burgo estaría a LXXXIII millas de Bracara. Sin embargo esta no es la distancia real que obtenemos de la medición sobre la propuesta de reconstrucción del trazado, que es de LXXIV millas. Una vez más la diferencia es de casi X millas*¹⁷.

En base a los datos que se manejan hemos realizado algunas comprobaciones, coincidiendo con Brais Currás en que esa diferencia de X millas que Santos utilizó en su teoría, pueden ser también IX millas y para tramo bien distinto como sería entre la **Turoqua* y *Arcade*, y no el tramo utilizado por aquél entre **Turoqua* y *Aquis Celenis*. He aquí las comprobaciones, y para ello utilizaremos los mismos datos: el miliario de O Burgo, el miliario de *Arcade* y el Itinerario de Antonino para la vía 19.

13 Brais Currás. 2014: 858-87.

14 HOMO FABER. 1999: 307.

15 Brais Currás. 2014: 861.

16 Peña Santos. 1990: 225.

17 Brais Currás. 2014: 869.

Primer cálculo:

Tramo *Turoqua* – *Luco* = 96 m.p.

“ *Luco* – *Bracara* = 179 m.p.

De aquí deducimos que de *Turoqua* a *Bracara* hay 83 m.p. (179-96)

Pero sabemos que, siguiendo al Itinerario, de **Turoqua* a *Bracara* hay 75 m.p. (19+24+16+16=75).

Por lo tanto según este sencillo cálculo obtenemos aquí un **desfase de VIII m.p.** (83-75= 8).

Segundo cálculo:

Que viene siendo más menos el que hace Currás.

De **Turoqua* a *Bracara* = 83 m.p. (179-96=83)

“ “ “ *Arcade* = 17 m.p. [179-(96+66)=17]

Estas 17 m.p. (25,16 kms) me parece una distancia excesiva entre Pontevedra y *Arcade* que según Brais: *entre ambos* (miliarios de O Burgo y *Arcade*) *median 12 kms reales* (correcto) *según el trazado propuesto, es decir VIII millas* (11,84 kms).

Por lo tanto aquí sería el desfase de **IX** millas (17-8) como bien apunta Brais Currás.

Es decir, estamos viendo que con los mismos datos que utiliza Peña Santos se puede argumentar un triple error en las distancias del Itinerario para el tramo que se estudia en **X m.p.; VIII m.p** u **VIII m.p.** Esto lo único que demuestra, en nuestra opinión, es que el haber mezclado, y utilizado, distancias miliarias de una vía (para mí la vía 20) con mansiones de otra (para mí de la vía 19) se produce este desbarajuste, por otro lado muy lógico, que no hay manera de dar solución. Si los miliarios y mansiones utilizados correspondiesen ambos a la misma vía nunca tendríamos estos tres desajustes que hemos visto porque sería un imposible, matemáticamente hablando. Habría en el mejor de los casos uno si es que efectivamente hubiese un error en una de las distancias que se trata de justificar, y eso para uno de los tramos estudiados.

Esto argumenta que las vías no podrían ir juntas en el tramo que se pretende *Tude-Iria*.

El tramo de la vía 19 entre *Bracara Augusti* y *Tude* es un tramo en el que mayoritariamente hay consenso y coincidimos tanto con Peña Santos como con Brais Currás. Este tramo sí pertenece a la vía antoniniana 19. Brais Currás se puede decir es fiel continuador de la teoría de Peña Santos, lleva la vía 19 por la Depresión Meridiana.

En el siguiente tramo *Tude Iria*, Brais Currás es prácticamente fiel seguidor de Peña Santos y coloca la mansión *Burbida*: *En un punto indeterminado de este recorrido comprendido entre la milla XLVIII y la XLIX se encuentra la mansio de Burbida, que no se ha relacionado con ningún tipo de vestigio material.*¹⁸

Comete aquí un pequeño error de redacción ya que se tiene que estar refiriendo a las millas LVIII y LIX siguiendo su fig. 7.26, donde también se ve error en la numeración entre las millas L y LX que les va reduciendo en cada una en X millas. Sitúa la mansión de *Burbida* donde Peña Santos.

Analiza, Brais Currás, a distintos autores que hacen llevar la vía por otro lado situando a *Burbida* en Pazos de Borben y reflexiona de la siguiente manera: *Creo que esta propuesta no es sostenible dado que no es congruente con las distancias miliarias, ya que entre Tude y Burbida el itinerario marca XVI millas, pero entre Tui y Pazos de Borben hay aproximadamente 34 kms, ó 23 millas y medio, 7 más de lo indicado en el Itinerario.*¹⁹

Desconozco el camino que de Tui le lleva a Pazos de Borben. Para no tener que ir por “lugares extremadamente dificultosos” e ir acompañando las riberas de los ríos, se sale de Tui, bordeando el Miño, Tea y Borben sin ningún tipo de “pendientes excesivas” como es obvio, y para ello necesitamos la variante de la distancia para *Burbida* que nos dejó el Manuscrito F copia. de “vetustissimi” exemplari que indica de *Tude* a *Burbida* 26 m.p.m. (millia passum)²⁰.

18 Brais Currás. 2014: 866.

19 “ “ “ : 867.

20 Parthey et Pinder: 262.

Los 38 kms de camino se cumplen muy bien y la propuesta por Pazos de Borbén sí es sostenible.

A continuación Brais Currás analiza la posible ubicación de la mansión Burbida en la ciudad de Vigo según teoría de M. Santos (2012) y en parte la de Gonzalo Arias Bonet (1989). No le convencen ambas teorías y concluye descartando a Burbida en la ciudad de Vigo con esto: *El problema más grave al que se enfrente la propuesta de G. Arias Bonet y M. Santos es la incongruencia entre la distancia que se deriva del nuevo trazado para la vía XIX y la que recogen los miliarios de Padrón (Miliario CBM-02) y Arcade (IRG III 4; MiNoH 194). Éste último, marca LXVI millas a Bracara (es decir, XXIII a Tude) mientras que el de Padrón indica XVII millas a Tude, distancias que coinciden perfectamente con la reconstrucción del trazado propuesta por la mayoría de los autores y que también he seguido. Ambas indicaciones miliarias son totalmente incompatibles con el paso de la vía por Vigo.*²¹ En esto coincidimos con los planteamientos de Brais Currás, Vigo no fue *Burbida*.

El Tramo de *Burbida* en adelante no lo estudia. Hace referencias a *Turoqua* cuando habla de la vía 20 pero no tiene clara su ubicación cuando dice: *Turoqua, si es que se encuentra en Pontevedra*.

Brais Currás y la vía 20:

Me asombra que después de ser un fiel seguidor de Peña Santos con relación a la vía 19, no lo sea igualmente con la vía 20 siguiendo con la idea de ir juntas ambas desde Braga hasta Cesures como pretendía Santos. Y la verdad me alegra.

Hace un repaso, Brais Currás, de los distintos autores que han tratado esta vía y dice: *El mayor problema que suscita la reconstrucción del trazado de la vía XX del Itinerario de Antonino es la aparentemente incomprensible distancia que separa Bracara de Aquis Celenis: CLXV millas o estadios según la edición*²².

Desde el 2006²³ ya llevamos luchando con esto de que las primeras cuatro mansiones de la vía 20 hay que medirlas en millas y no estadios (de esto va prácticamente todo este artículo). Reconoce hay un tramo costero que representa mediante su Fig. 7.29 de su trabajo. Esas 165 millas o 244,2 kms [165x1,48=244,2] son las que EXACTAMENTE hay entre *Bracara Augusta* y *Aquis Celenis* (Caldas de Reis) si es que queremos hacerle caso al itinerario y las medimos por la costa (per loca maritima).

Brais Currás²⁴ nos soluciona esta distancia con una traza algo parecida a la nuestra, y nos alegra y más nos alegraría hubiese consultado nuestra revisión de Pastrana, y busca un ajuste para llegar a Caldas de Reis con esas 165 millas que al no darle le descuenta 3 millas y dice que la distancia es "asombrosa". ¿Qué puedo decir?. Hace el siguiente recorrido para unir por la costa Braga con Caldas de Reis que es el siguiente: sale de Braga y derecho al mar por Esposende, continúa todo por la costa... Viana, Camiña y atraviesa el Miño por A Guardia para seguir costeando a Baiona, Vigo y en Rande atraviesa el estrecho (sic), retrocede pasa por Moaña, Cangas, Bueu, Pontevedra y vuelve a retroceder ya por tierras del Salnés dando un gran rodeo por Villagarcía y desde un punto se dirige por el interior hasta Caldas de Reis. Este recorrido lo pudo ajustar, sin retirarle esa tres millas que comenta y le salía igual. Hace un recorrido costero que en nuestra opinión nada que ver con la ya mítica vía 20.

Asimismo hace un apunte sobre lo de ir las vías 19 y 20 juntas desde el origen hasta Cesures, veamos: *Los autores que apuestan por una plena equivalencia entre las vías XIX y XX, excepto en el tramo comprendido entre Aquis Celenis y Lucus, obvian la incongruencia que existe en la primera parte del Itinerario y lo dejan fuera del análisis como un error del texto*²⁵.

Observo que su solución a ese hipotético problema lo resuelve con el trazado alternativo al itinerario que hemos descrito. Evidentemente no lo podemos compartir por motivos obvios que nos llevaron a escribir este artículo.

21 CURRÁS REFOJOS, Brais. 2014: 870.

22 CURRÁS REFOJOS, Brais. 2014: 879.

23 VILLANUEVA GONZALEZ, Raúl. 2006 a y b.

24 CURRÁS REFOJOS, Brais. 2014: 882.

25 CURRÁS REFOJOS, Brais. 2014: 880.

10. Conclusiones.

Por todos estos motivos que hemos relacionado, y creemos haber razonado según nuestro mejor entender, fruto de las discrepancias con Peña Santos fue la presentación de nuestro trabajo consistente en una revisión al suyo, en el VIII CONGRESO INTERNACIONAL DE CAMINERÍA HISPÁNICA, celebrado en Pastrana (Guadalajara) en junio/julio de 2006. Hoy, por motivos obvios, volvemos a traer como recordatorio y con el fin expuesto en nuestro resumen inicial del presente artículo.

La Tabla de Peutinger, ya hemos comentado por arriba, que extraviada la parte hispánica, hace una reconstrucción el latinista K. Muller. No sirve para fijar mansiones romanas, y mucho menos tratar de utilizarla como prueba documental ya que no lo es, simplemente se trata una opinión de finales del siglo XIX sin otra trascendencia.

La fijación en *Iria*, por parecido fonético con la mansión *Pria*, y la gran "inventió" de "*Vicos Caporum*" que creemos haber razonado con algo más de meridiana claridad, y por lo tanto, creemos, dieron, o deberían darlo, el resultado final de dejar de seguir llamando a Pontevedra con el nombre de la vieja mansión romana antoniniana *Turoqua* de la vía 19, en mi opinión un error considerable. La hoy ciudad de Pontevedra fue conocida en tiempos de Roma por la "*Ad Duos Pontes*" que refleja el Itinerario de Antonino en la vía 20 si estamos acertados en nuestros planteamientos.

No he encontrado argumentos mínimos convincentes para seguir llamando a Pontevedra la *Turoqua* romana como pretendía Peña Santos a raíz del descubrimiento del miliario conocido de "El Burgo" dedicado al emperador Adriano y, también, al ajuste métrico que emplea en las distancias intermansionarias que no encajan, ni pueden, al tratarse de dos vías distintas y no una como pretendía. El miliario, como hemos analizado sí justifica la presencia de las dos vías romanas por tierras pontevedresas y no una como pretendía hacernos ver el Sr. Santos. Por la provincia de Pontevedra sí pasan esas dos vías antoninianas conocidas coloquialmente como "19 y 20" tal como se ha visto. La 20 pasa por la ciudad de Vigo y por su capital Pontevedra.

Por "La Depresión Meridiana" sí pasa una vía importante, administrativamente hablando, jalonada con algunos miliarios, lares viales y otros asuntos viarios. Esta vía no es otra que un sumatorio entre una secundaria (ver Fig. 1) y parte de la 20 o *per loca marítima*.

La vía 20, posiblemente ya prerromana, atendía la industria salinera y de salazón, (procedentes del *Vico Spacorum*, Mougás, Panxón...) entre otros asuntos propios de los pueblos marineros que había por toda la costa entre Esposende (posible puerto romano de *Bracara Augusta* como ya hemos comentado al hablar de las necrópolis de *Bracara Augusta*) y el río Verdugo, toda ella, la costa, sembrada de tégulas y restos romanos con sus pequeños lugares marineros, algunos mayores, y con distintos tipos de villae. Vigo, al día de hoy, es posible que después de *Luco Augusti* sea la mayor ciudad de Galicia en hallazgos y restos arqueológicos romanos en general. [Ver por ejemplo aunque ya es atrasado, el capítulo: "EL VICUS ROMANO" de Fermín Pérez Losada, pp. 25-36 en una *Historia de Vigo*, por fascículos, publicada por el diario *Faro de Vigo* en 2007. Hoy habría ya algunas cosas más que añadir reflejado en la exposición: "EMPORIVM" que se puede ver en esta página de Internet http://www.vigocultura.org/sites/default/files/events/catalogo_exposicion_emporium.pdf].

Pues... sí, resulta que por Vigo pasaba la mítica Vía 20 o *per loca marítima*.

No quiero cerrar este artículo sin agradecer a los señores José Manuel Roldán Hervás²⁶ y a Carlos Caballero²⁷ que fueron los que, indirectamente, me dieron ánimo (a escribir éste artículo) al leer el contenido que ambos me dedican en el libro: *Itinera Hispana* (Revista *El Nuevo Miliario*, nº 17, agosto de 2014) en donde, los autores, después de hacer un recorrido/estudio por todas las vías antoninianas de la Hispania Romana, observo con atención, que cuando

26 José Manuel Roldán Hervás es profesor, catedrático emérito de la Universidad Complutense de Madrid. Experto en vías romanas hispánicas y autor de varios textos relacionados con ellas, entre ellos un libro que todo estudioso en vías antoninianas mantenía encima de la mesilla de noche como libro de consulta, su título: *Itineraria Hispana* (ROLDAN, J.M. 1975).

27 Carlos Caballero Casado, arqueólogo. Experto en vías romanas y Director de la revista *El Nuevo Miliario*.

comentan las vías 19 y 20, hacen, prácticamente, una reproducción literal de nuestros trazados de las vías tal cual presentamos en el Congreso; con el resultado de *trazado seguro o bastante probable* y con relación a las mansiones: *Mansio de localización segura o bastante probable*.²⁸ Algo que me alegró ya que en realidad estaban dando razón, o al menos apoyan, mis planteamientos comunicados en el VIII Congreso Internacional de Caminería Hispánica de Pastrana (Guadalajara) 2006.

Asimismo, mi agradecimiento, también, a la arqueóloga y profesora en Epigrafía y Numismática de la Universidad Autónoma de Madrid y Académica de la Real Academia de la Historia, Doctora D^a. Alicia M^a Canto de Gregorio por la atención que tuvo en enviarme respecto a unas referencias sobre el tema de los Coporos de Plinio y el haberme apoyado con sus sabias lecciones (también sobre los Copori) vertidas por ella en aquellos foros, que nos unían como foristas, en la web *Celtiberia.net* en la que tan buenos momentos hemos pasado y algunas cosas aprendido. (página web ya mencionada en el apartado 3 de este artículo). A los tres, muchas gracias²⁸.

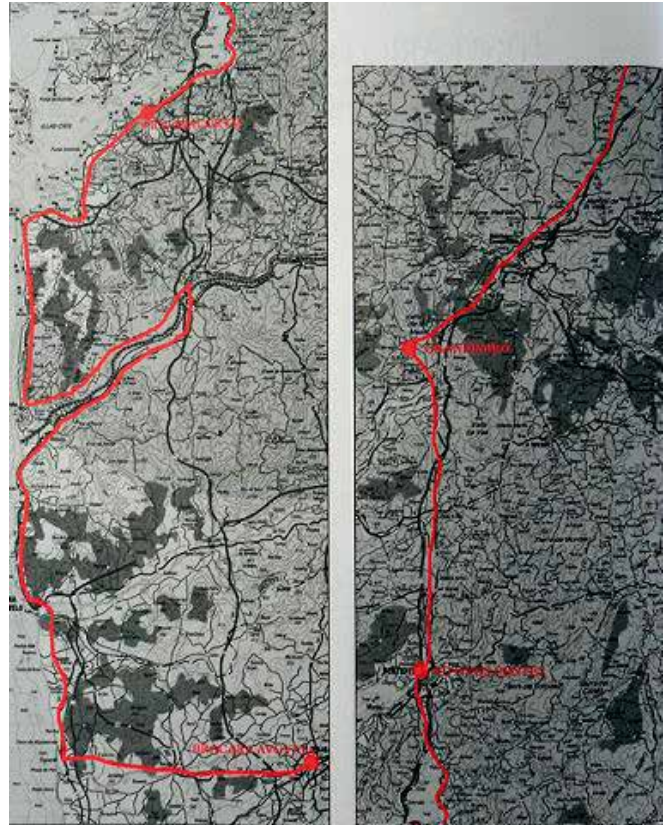


Fig. 13. Parte de mi trazado de la vía 20 utilizado por José Manuel Roldán Hervás en su libro: *Itinera Hispana (El Nuevo Miliario, 17, 2014)*.

En Vigo, a 15 de abril de 2018.

²⁸ Haría falta, en mi opinión, un Congreso Regional que retome, en lo esencial, y trate de consensuar las vías romanas gallegas, especialmente las pontevedresas que evite asuntos como el de "Las Vías Atlánticas", en mi opinión muy fuera de lugar.

BIBLIOGRAFÍA

(2011): *A vía per Loca Marítima ao seu paso polo territorio Mariñas – Betanzos*, IDEGA, Universidad de Santiago de Compostela.

ALVAREZ LIMESSES, G. (1936): "Pontevedra", en *Geografía general del Reino de Galicia*. Barcelona.

ARIAS BONET, G. (1963): "El secreto de Antonino", *ME*, nº 2.

ARIAS BONET, G. (1966): "El Itinerario de Antonino y los grandes ríos", *ME*, nº 11.

ARIAS BONET, G. (1987): *Repertorio de Caminos de la Hispania Romana*. Madrid.

ARIAS BONET, G. (1989): "La vía A 19 a la luz del miliario de O Burgo", *ME*, nº 20.

BERCHEM, Denis van. (2002): "La annona y el Itinerario Antonino", en *Anexos EME*, nº 4.

BLAZQUEZ, Antonio y BLAZQUEZ, Ángel. (1923): "Vías de Sigüenza a Zaragoza, de Alambra a Zaragoza, del Vierzo a Lugo, de Lugo a Betanzos, de Betanzos a Padrón, de Tuy a Padrón y de Padrón a Lugo", en *Memorias de la Junta Superior de Excavaciones y Antigüedades*, nº 52. Madrid.

BOUZA BREY, Fermín. (1964): "Carta a Gonzalo Arias Bonet". *ME*, nº 6.

BOUZA BREY, Fermín. (1966): "La vila de Aixón en los itinerarios de la Galicia Romana". *ME*, nº 12.

BROCHADO DE ALMEIDA, Carlos A. (1990): *Proto-Historia e romanizaçao da Bacia inferior do Lima*. Centro de Estudios Regionales. Viana do Castelo.

CAAMAÑO GESTO, José Manuel. (1984): *As Vías Romanas*. Santiago de Compostela.

CAAMAÑO GESTO, José Manuel. (1992): "Aportaciones al estudio de la red viaria romana de la provincia de La Coruña", VVAA en *Finis Terrae*, Facultade de Xeografía e Historia, Departamento de Historia I. Santiago de Compostela.

CARRÉ ALDAO, Eugenio. (1935): "Provincia de Coruña", en *Geografía General del Reino de Galicia*, Barcelona.

CARVALHO, Helena Paula. (2008): *O povoamento romano na fachada occidental do convento bracarense*, Universidad do Minho.

CARVALHO, Helena Paula. (2012): "Marcadores de paisaje e intervención catastral en el territorio próximo a Bracara Augusta (Hispania Citerior Tarraconenses)", *Archivo Español de Arqueología*, 85, pp. 149-166.

CUNTZ, Otto. (1929): *Itineraria Romana*. Berlin.

CURRÁS REFOJOS, Brais X. (2014): *Transformaciones sociales y territoriales en el Baixo Miño entre la Edad del Hierro y la integración en el Imperio Romano*, Santiago de Compostela.

CHEVALIER, Raymond. (1972): *Les voies romaines*, Paris.

ESTEFANIA ALVAREZ, M^a. (1960): "Vías romanas de Galicia", *Zephyrus*, 9. Salamanca.

FERNANDEZ MALDE, Antón. (2013): "A vía per loca marítima ao seu paso polo territorio Mariñas-Betanzos". Asociación de desenvolvemento rural Mariñas-Betanzos.

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

FITA, Fidel y FERNANDEZ GUERRA, Aureliano. (1880): *Recuerdos de un viaje a Santiago de Galicia*. Madrid.

FORTES BOUZA, Xosé.. (1993): "El largo túnel altomedieval: de Ad Duos Pontes a Pontevedra", en *Historia de la ciudad de Pontevedra*.

FRANCO MASIDE, Rosa. (2000): "La vía per loca marítima: un estudio sobre vías romanas en la mitad noroccidental de Galicia". *Gallaecia*, nº 19.

FORTIA D'URBAN. (1845): *Recueil des itinéraires anciens*. Paris.

- GARCIA Y BELLIDO, Antonio. (1977): *La España del siglo primero de nuestra era* (según Pomponio Mela y Cayo Plinio Segundo en *Chorographia* e *Naturalis Historia* respectivamente). Colección Austral, Espasa Calpe, S.A.
- GARCIA DE LA RIEGA, Celso. (1904): *Galicia Antigua*. Pontevedra.
- GODOFREDUS TORINUS. (1512): *Itinerarium provinciarum omnium Antonini Augusti*. Paris [edición Príncipe].
- GONZÁLEZ CRESPIÁN, César M. (2016): "Nueva interpretación de la vía romana nº XX Per loca maritima", *Glaucoptis. Boletín do Instituto de Estudos Vigueiros*, nº 21.
- ITINERARIUM PROVINCIIARUM ANTONINI AVGVSTI. "Manuscritos A - B - C - D - E - F - G - H - O - P - Q - R - T - U". [colección particular].
- LOPEZ FERREIRO, Antonio. (1898): *Historia de la Santa A.M. Iglesia de Santiago de Compostela*, Tomo I, Santiago de Compostela.
- MARTINS, Manuela. (2015): "Bracara Augusta: Rituais e espaços funerarios", *Férvedes*, nº 8, Villalba- Lugo.
- MARTINS, Manuela. (2016): *The funerary topography of the via XVII necropolis in late antiquity (Braga)*, Universidad do Minho.
- MORAIS, Rui. (2004): *Autarcía e comércio en Bracara Augusta no período Alto-Imperial: contribuição para o estudo económico da cidade*, Braga.
- MORALEJO LASO, Abelardo. (1977): *Toponimia Gallega y Leonesa*. Pico Sacro. Santiago de Compostela.
- MORALEJO ALVAREZ, Juan José. (2009): "Toponimia de las Vías Romanas de Galicia", *Palaeohispánica*, nº 9.
- MORENO GALLO, Isaac. (2004): "Ingeniería romana en los Caminos de Santiago". *Anexos de ME*, 9
- NÁRDIZ ORTIZ, Carlos. (1992): *El territorio y los caminos en Galicia. Planos históricos de la red viaria*. Madrid.
- ORGE QUINTEIRO, José Antonio. (2001): "Os miliarios romanos de Redondela, apuntamentos para unha historia de Redondela", *El Museo de Pontevedra*, nº 55.
- PARTHEY et PINDER. (1848): *ITINERARIUM ANTONINI AVGVSTI et HIEROSOLYMITANVM*, Berlin
- PARTHEY et PINDER. (1860): *Ravennatis Anonymi Cosmographia*, Berlin.
- PEÑA SANTOS, Antonio. (1991): "Ponte do Burgo (Pontevedra)". *Informes 2 Campaña 1988*. Consellería de Cultura. Santiago.
- PEÑA SANTOS, Antonio. (1988): "Los Orígenes", en *Pontevedra Planteamiento Histórico y Urbanístico*, Diputación Provincial de Pontevedra.
- PEÑA SANTOS, Antonio. (1990): "Turoqua o los orígenes de la ciudad de Pontevedra", *Pontevedra, Revista de Estudos Provinciales*, nº 8-9.
- PEÑA SANTOS, Antonio. (1990): "Consideraciones sobre las vías romanas de la Provincia de Pontevedra", *Castrelos*, III-IV pp. 217-243.
- PEÑA SANTOS, Antonio. (1995): "La excavación de 1988 en el Puente del Burgo (Pontevedra): Crónica de una frustración", *Pontevedra, Revista de Estudos Provinciales*, nº 11.
- PEÑA SANTOS, Antonio. (1995): "El Primer Asentamiento Humano", en *Pontevedra villa amurallada*, Diputación Provincial de Pontevedra.
- PEÑA SANTOS, Antonio. (1996): "As orixes: visión tradicional", En *Historia de Pontevedra*.
- PIÑEIRO GROBA, Mariano. (1941): "Vías romanas o caminos militares de los romanos", en *Historia de Puenteareas*.

-
- RIBEIRO, M^a do Carmo. (2012): *Evolução da paisagem urbana sociedade e economía*, CITCEM.
- RODRIGUEZ, Pedro. (1883): "Grandimirum", *Galicia Diplomática*, Tomo II, nº 18-23, Santiago de Compostela.
- RODRIGUEZ COLMENERO, Antonio. (1976): *La red viaria romana del sudeste de Galicia*, Universidad de Valladolid.
- RODRIGUEZ COLMENERO, A., FERRER SIERRA, S., ÁLVAREZ ASOREY, R.D. (2004): "*Miliarios e outras inscricións viarias romanas do Noroeste Hispánico*", Consello da Cultura Galega, Santiago de Compostela.
- RODRIGUEZ MORALES, Jesús. *Imagen y realidad de las calzadas romanas*
- ROLDAN HERVÁS, José Manuel. (1972): "Sobre el valor métrico de la milla romana", *Congreso Nacional de Arqueología*, Zaragoza.
- ROLDAN HERVÁS, José Manuel. (1975): *Itineraria Hispana, Fuentes antiguas para el estudio de las vías romanas en la Península Ibérica*, Madrid.
- ROLDAN HERVÁS, José Manuel. (2014): "Itinera Hispana", *El Nuevo Miliario*, nº 17.
- ROMERO MASIA, Ana María. (1987): *Galicia nos textos clásicos*.
- SA BRAVO, Hipólito. (1984): "Caldas de Reis en el Itinerario de Antonino", *El Museo de Pontevedra*, XXXVIII.
- SA BRAVO, Hipólito. (1989): "Trayectoria de la vía XIX", en *ME*, nº 22
- SAAVEDRA, Eduardo. (1863): *Discursos leídos ante la Real Academia de la Historia el 28 de diciembre de 1862*, Madrid.
- SAEZ TABOADA, Benito. (2001 a): "El tramo marítimo de la vía 20 del Itinerario de Antonino", *Gallaecia*, pp. 249-267.
- SAEZ TABOADA, Benito. (2001 b): *Las Comunicaciones romanas en la provincia de A Coruña*, Laverde, Santiago de Compostela.
- SAEZ TABOADA, Benito. (2002): "Aportaciones al trazado de la vía 19 del Itinerario de Antonino", *SPAL. Revista de Prehistoria y Arq. de la Univ. Sevilla*, nº 11.
- SANDE LEMOS, Francisco de. (2002): "Bracara Augusta-a grande plataforma viaria do noroeste da Hispania", *Forum*, 31, Unidade de Arqueología, Braga.
- SANTOS ESTEVEZ, Manuel. (2012): "Arqueoloxía dun topónimo", *Gallaecia*, nº 31, pp. 121-138.
- SOTO LOPEZ, Antonio, VIDAL VILLAVERDE, Manuel. (1983): "Encol do miliario de Vilar (Pontevedra)", *Boletín Avriense*, 13.
- TAMUJE, J.M (1975): *La vía romana per loca maritima por el bajo Miño y Costa Atlántica*, Museo de Pontevedra.
- TRANOY, Alain. (1981): *La Galice romaine*, Paris.
- VAZQUEZ GÓMEZ, Xoan Luis. (1991): "La Coruña en época romana", *Ciudad y torre. Roma y la ilustración en La Coruña*.
- VILLANUEVA GONZALEZ, Raúl. (2006 a): "Revisión de las vías 19 y 20 del Itinerario de Antonino correspondientes a la antigua Gallaecia". *Actas VIII Congreso Internacional de Caminería Hispánica*, Madrid/Pastrana.
- VILLANUEVA GONZALEZ, Raúl (2006 b): "Las vías romanas 19 y 20 del Itinerario de Antonino", *El Nuevo Miliario*, nº 3.
- VITRUVIO. *Manuscrito P parisinus Lt 10277*.
- VITRUVIO. M. (1582): Miguel Vvrea. Alcala de Henares.
- WESSELINGIO, Petro (1735): *Vetera romanorum itineraria*, Amstelaedami.

Nota: ME corresponde a las iniciales de revista El Miliario Extravagante.

VIGO Y PONTEVEDRA. DOS CIUDADES DESCENDIENTES DE AQUELLAS
MANSIONES ROMANAS: VICO SPACORUM Y AD DUOS PONTES
MENCIONADAS EN EL ITINERARIO DE ANTONINO
A COMIENZOS DEL SIGLO III D.C.
