

APORTACIONES AL ESTUDIO DE LA VIA 18: LOS CODOS DEL LAROUCO Y EL PUENTE ROMANO SOBRE EL RIO BIBEY

Una de las vías romanas más importantes que atraviesan la actual Galicia, es la vía 18 del Itinerario de Antonino, que va de Braga a Astorga cruzando la provincia de Orense de NW. a SE. Entre los tramos más destacados por su espectacularidad, figura el de los «Codos del Larouco», en donde la calzada para salvar una fuerte pendiente, se vio obligada a realizar grandes obras de terraplenado y a describir zig-zags que causaron asombro y admiración ya en el siglo XVI. De las obras de fábrica, pertenecientes a la misma, el puente Bibey situado al final de la bajada de los citados codos, es la más importante, a pesar de lo cual prácticamente es desconocido y no existía ningún plano científico de él, de ahí nuestro interés en darlo a conocer.

DESCRIPCIÓN Y ESTUDIO DEL TRAZADO DE LA CALZADA.—La calzada a la salida de la mansión de *Nemetobriga* (Trives Vello)¹, salva el río Fiscoa y pasando a unos 200 m. al E. de Pousada sigue por las cercanías de la Granja, siendo conocida con el nombre de «Brea Vella»². Pasa al E. de Piñeiro y baja a salvar el río Cabalar. Desde aquí comienza la subida a Mendoya³ mediante una empinada cuesta en la que aún es visible en la actualidad restos de obras de terraplenado y de pavimentación. Desde esta población⁴ la calzada inicia

¹ Para lo referente a la ubicación de esta mansión y bibliografía existente, Cf. CAAMAÑO GESTO, J. M., «Las mansiones de la vía 18 en su tramo orensano», *Gallaecia*, III, 1977 (en prensa).

² Este es el nombre con que se conoce frecuentemente a la vía 18 a lo largo de su recorrido por la provincia de Orense. Según MONTENEGRO, A., «Toponimia latina», *E. L. H.*, 1960, p. 512, esta expresión «Brea», proviene del latín vulgar por corrupción de «vereda».

³ Todo el recorrido desde Trives Vello (*Nemetobriga*) hasta Mendoya se halla jalonado de restos arqueológicos. Aunque no es nuestra intención en este trabajo hacer una descripción minuciosa de la calzada ni de su entorno arqueológico en este tramo, sin embargo por estar directamente relacionado con los «Codos del Larouco», daremos cuenta de algunos de los restos. Cerca de Pousada al lado de la calzada aún existe en la actualidad una fuente soterrada que no dudamos en clasificar como perteneciente a época romana. En las cercanías de Piñeiro de Trives en una finca existente al lado de la calzada hay un lugar conocido con el significativo nombre de «a cibdá». Aquí según la leyenda existió una ciudad antigua actualmente enterrada. En superficie se pueden ver restos de *tegulae* y ladrillos romanos y en los muros derruidos de la capilla de la Magdalena se encontró un fragmento de una lápida romana de mármol que actualmente se halla depositada en el Museo Arqueológico Provincial de Orense. (Bibliografía: «Noticias». *BCMOR*, II, 1903, p. 187; ESTEFANÍA ALVAREZ, M. D. N., «Vías romanas de Galicia». *Zephyrus*, XI, 1960, p. 82, n.º 223; *IRG*. IV, n.º 138; CAAMAÑO GESTO, J. M., *La vía n.º 18 del Itinerario de Antonino a su paso por la actual provincia de Orense*, Santiago, 1976, p. 643 y 695. (Tesis doctoral mecanografiada). En Mendoya encontramos dos fustes de columnas y tenemos noticias del hallazgo de un tesoro de unos 30 pequeños y medianos bronce de Constancio y Constantino.

⁴ La hacen pasar por Mendoya: SARMIENTO, M., *Etymologia de la voz Valdeorras y de su puente Cigarrosa*, Madrid, 1758 (Manuscrito), f. 439 v.; CORNIDE, J. M. (Manuscrito sin título) referente a los caminos de Galicia. *Bibliot. Franciscanos Santiago*. Escrito

la bajada al río Bibey y para evitar la fuerte pendiente que significa el bajar desde Mendoya (620 m.) al río Bibey (350 m.), se ve en la necesidad de describir una serie de giros y zig-zags⁵ que son conocidos tradicionalmente con el nombre de los «Codos del Larouco»⁶ (lám. I). Los lugareños designan

en Coruña, 25 abril 1775, f. 74 r.; IDEM, *Mapa Chorográfico de Galicia*, 1785; CEÁN BERMÚDEZ, J. A., *Sumario de las antigüedades romanas que hay en España*, Madrid, 1832, p. 202; BARROS SIVEL, A., *Antigüedades de Galicia*, Coruña, 1875, p. 147; DÍEZ SANJURJO, M., «Los caminos antiguos y el itinerario núm. 18 de Antonino en la provincia de Orense», *BCMO*, II, 1904, p. 271; COUCEIRO FREIJOMIL, A., «Monumentos de la provincia de Orense», *BCMO*, XI, 1937, p. 389; VICETTO, B., *Historia de Galicia*, Ferrol, 1866, p. 118; RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, M., *Compendio de historia general de Galicia*, Santiago de Compostela, 1933, p. 55; MURGUÍA, M., *Historia de Galicia*, II, Coruña, 1906, T. II, 412; ESTEFANÍA, *Op. cit.*, p. 27.

⁵ Una de las normas tradicionales que se han tenido en cuenta al hacer el estudio de las vías romanas ha sido su «trazado en rectitud». Pero esta norma basada en unir dos puntos usando el camino más corto de un punto a otro, no es una característica invariable y rígida y si la vía tenía que escalar una montaña, evitar el paso de un río o de una zona pantanosa, tomaba la dirección más adecuada y la más recta posible pero alternando los tramos rectos y curvos (zigzags), debido a estos condicionantes geográficos. El desarrollo de los recorridos de montaña se realizaban (véase lámina I) trazando con la máxima exactitud los ángulos de alineación procurando que estuviesen situados de tal manera que desde uno se divisase el otro para que de un solo vistazo se pudiese seguir la calzada en largas alineaciones. Para lo referente a esta característica de trazado en línea recta, Cf. VON HAGEN, V., *Les voies romaines*, Paris, 1967, p. 34; SALAMA, P., *Les voies romaines de l'Africa du Nord*, Argel, 1951, p. 59; STERPOS, D., *La strada romana in Italia*, Roma, 1970, p. 10; MARGARY, I. D., *Roman roads in Britain*, London, 1955, p. 18; ABÁSULO ALVAREZ, I. A., *Comunicaciones de la época romana en la provincia de Burgos*, Burgos, 1975, p. 12; FUSTIER, P., *La route*, Paris, 1968, p. 128.

⁶ Existe total unanimidad entre los investigadores en hacer pasar la calzada por los «Codos del Larouco». El primero que nos da noticias del baso de la vía por estos parajes es el LICENCIADO MOLINA, *Descripción del Reyno de Galicia*, Mondoñedo 1550 (manejamos la edic. facsímil publicada en Santiago de Compostela, 1949), f. XIX. «En esta sierra del Larouco está aquella tan extraña obra que parece imposible averse podido hacer siendo esta sierra como es de Peña viva: está dende lo alto della hasta el medio labrada y tajada a pico en que se viene a hazer un camino ancho en la misma Peña: y así va la tierra de trecho en trecho dando vueltas con este camino desta misma obra que llaman los codos de Larouco: y en parte está el camino ocho y diez estados labrado de lo alto hasta venir a hazerse el mismo camino: que a quererse hazer agora solos diez pasos no avría ingenio ni multitud de gentes que bastase fue esta obra hecha por una gran hueste de romanos... era la longura deste camino mas de quatro millas»: MORALES, A., *Corónica (sic) General de España. De las antigüedades*, Vol. II, Alcalá de Henares, 1577, f. 15 r y v. «Otro camino de Romanos harto insigne es la entrada del Reyno de León en Galicia por la montaña que llaman los Codos de Ladoco, aunque vulgarmente pronuncien Laroco. Está la Peña tajada por espacio de una legua, y algunas vezes de mas de diez estados en hondo, para hacer camino llano, y poroue va dando bueltas con angulos, los llaman los Codos, y por llamarse aquel monte Ladoco, retiene el sobre nombre antiguo aunque algo corrompido... Aquel camino con obra tan sobervia mando aderecar el Emperador Adriano, como parece en piedras, que hay allí cerca de la puente del río llamado Vividei»: IDEM, *Las antigüedades de las ciudades de España*, Mns. Bibl. Acad. Historia, Madrid (9-5083-B.1), f. 26 r.; GÁNDARA Y ULLOA, F., *Nobiliario, armas y triunfos de Galicia. hechos heroicos de sus hijos y elogios de su noblera, y de la mayor de España*, Madrid, 1677, p. 35; HUERTA Y VEGA, F. X. M., *Anales del Reyno de Galicia*, Santiago, 1736, p. 139 v 144. «...de esta suerte continua hasta el monte Larouco, el cual es de Peña viva y en ella se ve una como escalera o meseta de mas de una legua, a la cual los del país llaman codos del Larouco»: SARMIENTO, *Etymología, Op. cit.*, f. 434 v.; CORNIDE, *Op. cit.*, f. 74 r.; BARROS SIVEL, *Op. cit.*, p. 151; MADDOZ, P., *Diccionario geográfico-estadístico-histórico de España y sus posesiones de Ultramar*, Madrid, 1845, t. X, p. 25. «En dirección a la feligresía del Larouco, se ve el celebre camino titulado de los Codos, abierto por los romanos en medio de peñas sin interrupción hasta

a este tramo con el nombre de «Costa de Mendoya» o también «Brea Vella». En la bajada de Mendoya cruza la N. 120 (Ponferrada-Orense) en el kilómetro 81,900 y describiendo giros llega al puente romano sobre el río Bibey. Esta bajada tan pronunciada le permite acortar cerca de tres kilómetros con relación a la N. 120 que se ve obligada a dar un mayor rodeo⁷. La calzada sale de nuevo a la carretera N. 120 a la entrada del puente y juntas salvan el río por el mismo puente.

El estado de conservación de la calzada es bueno, quizá sea uno de los tramos mejor conservados de la vía 18. A la salida de Mendoya se conserva un buen tramo perfectamente empedrado a base de losas planas y piedras puestas de canto que alternan con otras planas (lám. II, 1). En la bajada a la carretera N. 120 se conserva muy bien la calzada, siendo visibles aún las marcas de rodada⁸ sobre el pavimento y la roca. Estas rodadas tienen una profundidad de 0,15 m. y la distancia entre sí es de 1,70 m. La pavimentación se hace aprovechando la roca como un elemento activo, es decir las afloraciones rocosas sirven de pavimento natural limitándose el trabajo a rellenar los huecos entre ellas mediante piedras generalmente planas que se traban perfectamente entre sí por medio de otras piedras más pequeñas⁹. Las dimensiones más

la Hermita Vieja cuya obra debió de ser costosísima por los rodeos, calzadas y roturaciones de peñascos». Este mismo autor en el tomo XIII, vuelve a insistir en el paso de la calzada por estos parajes; RISCO, V., *Geografía General del Reino de Galicia*. Dirigida por Carreras Candí. Tomo V, Barcelona s. a., p. 209; CEÁN BERMÚDEZ, *Op. cit.*, p. 198. «Se construyó en tiempos de los emperadores Trajano y Adriano tajando una alta peña o montaña por espacio de una legua y ahondando en algunas partes mas de diez estados de hombre para igualarla. Porque va formando angulos en su dirección a fin de suavizar la subida, los naturales le llaman codos; FLÓREZ, E., *España Sagrada*, Madrid, 1763, t. XV, p. 63. «Iba un camino tajado por espacio de una legua las peñas, con profundidad a veces de diez estados para hacer llano el camino»; LÓPEZ CUEVILAS, F., «Lápidas romanas de la provincia de Orense», *CEG*, XIII, 1958, p. 345; PUIG LARRAZ, G., «Notas de metrología histórica», *BCMOR*, 1898, p. 45; COELLO, F., *Atlas de España y sus posesiones de Ultramar. Orense*, Madrid, 1856 señala en este tramo un camino con el nombre de «calzada romana»; CASTILLO, A., «Guía artística y monumental de la provincia de Orense», *BCMOR*, VIII, 1928, p. 206; RODRÍGUEZ DÍEZ, M., *Historia de la ciudad de Astorga*, Astorga, 1908, p. 69; QUINTANA PRIETO, A., *Valdeorras. El Barco y el Nazareno*, Astorga, 1969, p. 9; ESTEFANÍA ALVAREZ, *Op. cit.*, p. 27.

⁷ A pesar de los numerosos zig-zags que describe para evitar la fuerte pendiente, sin embargo ésta es grande, sobre todo si la comparamos con la de la moderna carretera, ya que los romanos y los medievales tienen preferencias por las «fuerzes pendientes». FUSTIER habla de un 15 por 100 para las romanas y de un 8 a un 25 por 100 para las medievales. Véase al respecto: BIRK, A., «La Edad Media en la construcción de los caminos», *Investigación y Progreso*, IX, 1935, p. 341; MENÉNDEZ PIDAL, G., *Los caminos en la historia de España*, Madrid, 1951, p. 89; FUSTIER, *Op. cit.*, p. 277.

⁸ La presencia de marcas de rodada en una calzada, puede deberse en terrenos difíciles (borde de precipicios) a que fueron labradas intencionalmente (Cf. CHEVALIER, R., *Les voies romaines*, Paris, 1972, p. 97; SALAMA, *Op. cit.*, p. 77). Pero en otros terrenos, como es al que nos estamos refiriendo, resulta difícil saber si fueron marcadas intencionalmente o si fueron el resultado de un largo período de rodaje (Cf. MOREL, M., PEYRE, P. «Une voie á ornieres dans les Cévennes». *Rivista di Studi Liguri*, XXXVI, 1970, p. 183). De todas formas nosotros nos inclinamos por la última hipótesis.

⁹ Dado el carácter práctico romano, éstos aprovechaban los suelos naturales propicios, en este caso la roca natural, siempre que su consistencia y disposición fuese idónea y rellenaban las concavidades o fisuras con materiales generalmente provenientes de las

corrientes de las piedras planas son de 0,20 m. de largo por 0,15 m. de ancho (lám. II, 2). La anchura de la calzada es de 3,10 m. En los lugares en que desapareció el empedrado, generalmente porque ha sido aprovechado para los muros de cierre de las fincas limítrofes¹⁰, todavía quedan marcas inequívocas de su paso como son las piedras sueltas de las mismas proporciones y características que las de los tramos empedrados y las marca de rodada en la roca.

La calzada una vez que atraviesa la N. 120 hasta el puente sobre el Bibey se conserva perfectamente empedrada¹¹ (lám. III, 1 y 2), alternando las grandes losas planas con otras más pequeñas colocadas de canto e inclinadas en el sentido de la calzada. La anchura de la calzada no es uniforme y oscila entre los 3 m., 3,70 y 3,90¹². Es de destacar que la mayor anchura se da en las curvas¹³. La calzada tuvo que excavar una trinchera en la roca que en algunos lugares alcanza los 2 m. de altura y los materiales extraídos fueron aprovechados para realizar obras de terraplenado y un muro de sustentación.

obras de terraplenado. Este hecho lo pudimos comprobar con frecuencia a lo largo de los 157 Kms. de la vía 18 en su tramo orensano.

¹⁰ Es un hecho constatado por todos los investigadores de vías romanas que una de las causas del deterioro de las calzadas, además de los originados por los elementos naturales, han sido las fiebres de roturaciones que estrecharon y absorbieron muchas vías, la apertura de nuevas carreteras, la construcción de muros y cercas en los que se aprovecharon piedras sacadas de las vías romanas, abaratando así su construcción, etc.

¹¹ SANJURJO, *Op. cit.*, p. 271, dice textualmente: «Desde Mendoya hasta el Bibey con las obras de la carretera y las plantaciones agrícolas la calzada ha desaparecido por completo y sólo por unos planos antiguos sabemos que describía unas vueltas repetidas aprovechando la ladera en especie de zig-zags». De la misma opinión es ESTEFANÍA, *Op. cit.*, p. 27. Nosotros creemos que la lám. I es un testimonio de su conservación en la actualidad.

¹² Aunque desde la antigüedad se dieron normas muy explícitas en lo referente a las dimensiones de la calzada y éstas estaban, al menos teóricamente, sometidas a un formalismo muy estricto, en la práctica no se cumplían. En realidad su anchura dependía de la naturaleza del terreno, importancia de la vía, de la región que atravesaba, de las circunstancias peculiares de la topografía (trazado en media ladera o en pendiente) de la proximidad de alguna aglomeración urbana o de la rapiña de los campesinos.

Otras veces eran las reparaciones efectuadas en una vía las que disminuían o aumentaban su anchura original, pero dentro de la norma general de carencia de uniformidad de anchura como bien pudimos comprobar al estudiar la vía 18.

Para Salama el valor medio de las grandes arterias se puede cifrar en 4 m., existiendo un principio de variabilidad desde un mínimo suficiente para el paso de un carro (1,50 m.) a un máximo de 9 o casi 10 m. Generalmente, como pudimos comprobar, en las zonas montañosas su anchura es menor que en las llanas. Para lo referente a este tema (Cf. GRIFO, G. «La legge delle XII tavole. Osservazioni e problemi», *Aufstieg und Niedergang der römischen Welt*, I, 2, Berlín, 1972, p. 116 ss.; GÓMEZ MARÍN, M., GIL Y GÓMEZ, P. *El Digesto del emperador Justiniano*, Madrid, 1872, p. 329; CHEVALIER, *Op. cit.*, p. 97; MONTEAGUDO, L., «La vía romana entre Betanzos y Guitiriz (Coruña-Lugo)», *AEArq.* XXVIII, 1955, p. 301; BARRUOL, G., MARTEL, P., «Le voie romaine de cavallón a Sisterón sous le Haut-Empire», *Rivista di Studi Liguri*, XXVIII, 1962, p. 186; SARMIENTO, M., *De caminos*, Madrid, 21 julio de 1757, f. 67 r. Mns. de la Bibl. General de la Univ. de Santiago de Compostela; SALAMA, *Op. cit.*, p. 67; FUSTIER, *Op. cit.*, p. 85; BALIL, A., «Casa y urbanismo en la España antigua», *Studia Archaeologica*, 18, 1972, p. 66; GARCÍA Y BELLIDO, A., *Urbanística de las grandes ciudades del mundo antiguo*, Madrid, 1966, p. 185; STERPOS, *Op. cit.*, p. 26.

¹³ FUSTIER, *Op. cit.*, p. 82, señala como motivo de este ensanchamiento el hecho de que los vehículos romanos de cuatro ruedas no tienen juego delantero girable.

Este muro que en algunos lugares alcanza los 2,60 m. de altura está construido a base de grandes bloques de piedra de dimensiones irregulares trabados entre sí por piedras más menudas¹⁴.

La calzada salva el río Bibey por el puente romano, muy bien conservado y se dirige, pasando a la izquierda del castro de la Hermida, al pueblo de Larouco y de allí por Freixido de Abaixo y Petín a La Cigarrosa en donde está ubicada la mansión de *Foro*.

En este tramo desde el puente Bibey a Larouco, la calzada prácticamente ha desaparecido absorbida por la carretera N. 120 (Ponferrada-Orense). Sanjurjo¹⁵, a finales del siglo pasado, aún vio las cunetas del camino antiguo abierto en la roca. En la actualidad en algún tramo, a un nivel generalmente superior al de la carretera y a su izquierda, ciñéndose al terreno, se pueden apreciar las trincheras de la calzada abiertas en la roca y se observa la presencia de una cuneta en su margen izquierda que tiene una anchura de 40 centímetros. La anchura máxima de la calzada, en los tramos conservados es de 1,90, pero ésta no es la anchura originaria, porque su margen derecha fue absorbida por la actual carretera.

Para un mejor conocimiento de la infraestructura de la calzada realizamos tres catas en el tramo que va desde que la calzada cruza la N. 120 hasta su llegada al puente romano sobre el Bibey. Los practicamos en un espacio no superior a 100 m. en donde la superestructura era distinta, es decir el enlosado diferente y en tramos rectos y curvos. Sus coordenadas geográficas son: 42° 20' 0" Lat. N. y 3° 31' 40" Long. W. de la hoja del Topográfico E. 1:50.000, n.º 189 «Puebla de Trives».

Los resultados obtenidos son los siguientes:

CATA 1.—En este lugar la calzada aparece perfectamente pavimentada, siendo su anchura de 3,20 m., de los cuales 0,70 m. de su margen izquierda corresponden a la roca natural lo que hacía innecesaria toda excavación. La trinchera abierta por la calzada en la roca alcanza una altura de 2 m. en su margen izquierda, mientras que en su margen derecha, debido al desnivel, se

¹⁴ Dado el sistema constructivo romano consistente en no preparar el terreno en forma de superficie horizontal, conservando por lo tanto su pendiente natural, se hizo necesaria la construcción de muros de sustentación que evitasen el deslizamiento de las tierras. Estos muros generalmente en provincias se construían con piedras «secas» y algunas veces en mampostería (Cf. STERPOS, *Op. cit.*, p. 75).

¹⁵ SANJURJO, *Op. cit.*, p. 272. «Desde el Bibey hasta el puente de Petín sobre el Sil coincide la vía casi exactamente con la carretera de Ponferrada-Orense, salvo dos ligeras variaciones, una frente a la iglesia del Larouco y otra cerca de Petín... Por lo demás la coincidencia es perfecta y se ven las cunetas del camino antiguo abiertas en la roca, notándose claramente que ésta se ceñía un poco más al terreno, siguiendo aún más los entrantes y salientes». Este testimonio de Sanjurjo tiene gran valor ya que él participó, como ingeniero, en la construcción de la carretera de Ponferrada-Orense.

vio en la necesidad de construir un muro de sustentación cuya altura oscila entre los 0,90 m. y 1,05 m.

Abrimos una zanja de 2,50 m. de largo por 0,50 m. de ancho y pudimos ver, debajo de una ligera capa de piedras sueltas y tierra acumuladas por los arrastres, un empedrado perfectamente conservado. Estaba formado a base de piedras colocadas de canto, de dimensiones variables, pero que en su mayoría giraban en torno a los 0,44 m. de largo por 0,15 m. de ancho. El espesor de esta capa era de 0,15 m. Las losas estaban ligeramente inclinadas en dirección de la calzada y perfectamente ensambladas entre sí, mediante pequeñas cuñas de piedra que conseguían un ajuste perfecto. Las losas utilizadas en la pavimentación son de procedencia local ya que se trata de una piedra exquisita de fácil exfoliación muy abundante en las cercanías pero que con seguridad fue reaprovechada de la apertura de la trinchera para construir la calzada. Esta primera capa nos recuerda mucho la conocida tradicionalmente con el nombre de *statumen*, si bien en este caso está en posición invertida.

A partir de los 0,15 m., comienza a aparecer una segunda capa formada por tierra y piedras menudas que servían de asiento a la primera capa. Esta no tiene una anchura uniforme sino que mientras en la margen izquierda tiene apenas 0,1 m. de grosor, en el lado derecho alcanza los 0,90 m. Esta diferencia de grosor se debe a la inclinación del suelo que fue necesario igualar mediante la utilización del material de relleno extraído en las cercanías.

Debajo de esta segunda capa ya se encuentra la roca natural.

CATA 2.—Esta segunda cata la realizamos a unos 50 m. más abajo de la anterior, en un lugar en donde la calzada describe una curva. Abrimos una zanja de 2 m. de largo por 1 m. de ancho.

En superficie prácticamente había desaparecido el empedrado, pero debajo de una delgada capa vegetal pudimos ver restos de él, formado a base de losas colocadas de canto de unos 0,10 m. de grosor. Esta primera capa llegaba hasta los 0,20 m. de profundidad.

Debajo de ella, aparece lo mismo que en la cata A, una capa de tierra y piedras menudas que se asientan directamente en la roca natural que aquí ya aflora a los 0,25 m. de profundidad.

CATA 3.—Esta tercera cata la realizamos a unos 200 m. antes del puente romano sobre el río Bibey.

Abrimos una zanja de 2 m. de largo por 1 m. de ancho y pudimos distinguir tres capas bien diferenciadas (fig. 1).

Una vez limpiada la maleza y extraída una ligera capa vegetal, nos encontramos con un pavimento formado por losas de dimensiones heterogéneas, aunque el tamaño más frecuente de las losas gira en torno a los 0,33

metros de largo por 0,20 m. de ancho. Estaban perfectamente trabadas entre sí y colocadas de canto ligeramente inclinadas en dirección de la calzada. Esta primera capa alcanza unos 0,20 m. de espesor.

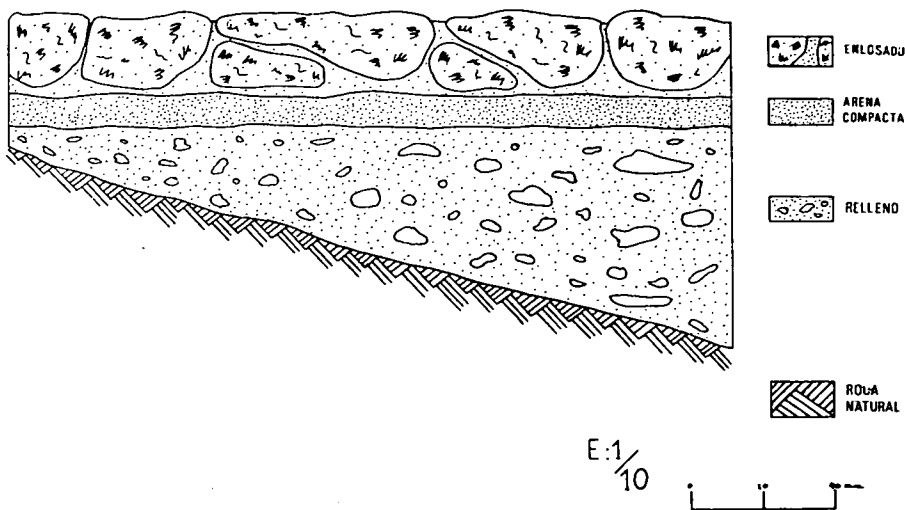


Fig. 1.—Vía 18 del Itinerario de Antonino. Cata 3.

A partir de los 0,20 m. de profundidad nos encontramos con una segunda capa de 0,10 m. de grosor formada por arena gruesa y compacta que servía de asiento a la primera dándole una gran cohesión.

La tercera capa estaba compuesta por tierra y piedras menudas, posiblemente como dijimos anteriormente, extraídas al abrir la trinchera de la calzada y cuyo grosor es irregular ya que mientras en la margen derecha tiene un grosor de sólo 0,5 m., en la izquierda debido al relleno que fue necesario realizar para obtener una superficie horizontal, alcanza los 0,50 m.

Debajo de esta capa de relleno aparece la roca natural.

Los resultados obtenidos cotejados con los que comprobamos en otros tramos de la vía 18 y unidos a los publicados por otros investigadores, nos prueban que no existe una estructura tipo, compuesta por las cuatro capas de *Statumen*, *Rudus*, *Nucleus* y *Summun dorsum*.

Esta teoría clásica defendida a comienzos del siglo XVII por Nicolás Bergier en su *Histoire des grandes chemins de l'empire romain* y que fue aceptada durante mucho tiempo por algunos investigadores, bien por falta de conocimientos o por un sentido de hipercrítica, en la actualidad, sobre todo en provincias, no es aplicable. Esta teórica sucesión de capas sólo se puede apreciar en contadas ocasiones ya que existe una variedad de estructuras aún dentro de una misma vía en función de la solidez, composición del terreno

y de los materiales disponibles así como de las reparaciones. El tipo de vía dependía del terreno y según esto se pueden distinguir distintos tipos de construcción viaria condicionados a la diversidad del suelo natural. Esto dio lugar a la existencia de distintos tipos de revestimiento que ya han sido estudiados entre otros por Fustier, Chevalier, Margary, Taracena, Saavedra y A. Blázquez y que tienen aplicación a las distintas modalidades de vías romanas ¹⁶.

RESTOS EPIGRÁFICOS.—Tradicionalmente se ha hablado de la existencia de un miliario en los Codos del Larouco. El primero en darlo a conocer fue Fray Felipe Gándara ¹⁷ en el año 1677.

Lectura:

IMP.NERV
TRAIANO

Por su transcripción incompleta de la impresión, y así lo creyeron muchos investigadores, de que se trata de un miliario del emperador Trajano, pero J. Lorenzo y A. D'Ors ¹⁸, creen que puede tratarse de un miliario de Adriano con el siguiente formulario: IMP(eratori) [CAES(ari)] / [DIVI TRAIANI PART(ici) F(ilio)] / [DIVI] NERV [AE NEP(oti)] / TRAIANO [HADRIANO...]

Nosotros compartimos esta opinión y creemos que se puede transcribir siguiendo el formulario del de Adriano, encontrando en Busteliño (*CIL*, II, 4860) y que es el miliario de Adriano más cercano perteneciente a esta vía 18. De ser de Trajano nos chocaría este hecho ya que de entre todos los miliarios de la vía 18, que sobrepasan con mucho el medio centenar ninguno aparece dedicado a Trajano.

De tratarse de un miliario, ya que tenemos nuestras dudas al respecto, y estar dedicado a Adriano seguramente señalaría las millas. Esta estaría comprendida entre la 94 y la 96, contando desde Astorga ya que el lugar

¹⁶ Para lo referente a la construcción del pavimento de las calzadas. Cf. BERGIER, N., *Histoire des grandes chemins de l'empire romain*, Paris, 1622. Esta es la edición que hemos consultado; SALAMA, *Op. cit.*, p. 69; SAAVEDRA, E., *Discurso leído ante la Real Academia de la Historia en la recepción pública de don Eduardo Saavedra el día 28 de diciembre de 1862*, Madrid, 1914, p. 27; CHEVALIER, *Op. cit.*, p. 93; FUSTIER, *Op. cit.*, p. 97 ss.; TARACENA, B., «Las vías romanas en España». *CASE*, III, 1947, p. 252; GARCÍA Y BELLIDO, A., «Exploraciones arqueológicas en la provincia de Santander», *AEArq*, XXIX, 1956, p. 174 ss.; MARGARY, I. D., *Roman ways in the Weald*, London, 1965, p. 18; ABÁSOLO, *Op. cit.*, p. 13; EVEILLARD, J. Y., *La voie romaine de Rennes à Carbaix*, Brest, 1975, p. 75; SILLIERES, P., «La via Augusta de Cordove a Cadix», *Melanges de la Casa de Velázquez*, XII, 1976 p. 65.

¹⁷ GÁNDARA. *Op. cit.*, p. 35. «Este camino i obra tan soberbia mandó azer el emperador Adriano como parece en piedras que aí allí cerca en el puente Vividei, ino pone este autor (se refiere a Morales) alguna. A mi me dieron una de esta suerte, IMP. NERV/ TRAIANO».

¹⁸ LORENZO FERNÁNDEZ, J., D'ORS, A., *Inscripciones romanas de Galicia. Provincia de Orense*, IV, Santiago de Compostela, 1968, n.º 16.

donde fue encontrado pertenece al convento Asturicense. De estar situado al lado del Ponte Bibey (como parece indicar Gándara), señalaría la milla 94, que es la que marca un miliario de Tito y Domiciano encontrado en este lugar. Si, como opinan otros investigadores el lugar del hallazgo era los Codos del Larouco, la milla que señalaría sería la 96.

Situación actual. Se desconoce su paradero. Pero creemos que en vez de un miliario se puede tratar de una inscripción honorífica dedicada a Trajano ya publicada por nosotros¹⁹ que apareció debajo del puente Bibey y que en la actualidad está colocada a la salida del mencionado puente.

Bibliografía: GÁNDARA, *Op. cit.*, p. 35; CONTADOR DE ARGOTE, H., *De antiquitibus conventus Braçaraugustanus*, Olyssipone Occidentali, 1738, p. 214; MASDEU, *Historia crítica de España*, Madrid, 1788, t. XIX, p. 83; *CIL*, II, 4855. VÁZQUEZ NÚÑEZ, A., *La epigrafía latina en la provincia de Orense*, BCMOR, I, 1898, p. 102, n.º 29; ESTEFANÍA, *Op. cit.*, p. 154; IRG, IV, n.º 16; RIVAS FERNÁNDEZ, J. C., «Addenda al catálogo de los miliarios orensanos», *Boletín Auriense*, IV, 1974, p. 136, n.º 32.

Se encontró un segundo miliario caído en las márgenes del río Bibey, aguas abajo del puente romano sobre este río. Sus coordenadas geográficas son: 42º 20' 7" Lat. n. y 3º 31' 44" Long. W. de la hoja del Topográfico E. 1: 50.000, n.º 189 «Puebla de Trives».

Lectura:

CAES.D
 VESP.AVG
 3. IMP $\overline{\text{XV}}$ P.P.COS $\overline{\text{VIII}}$
 CAES DIVI.VESP.F.DO
 COS $\overline{\text{VII}}$
 6. VIA NOVA FACTA
 C.CAL.RANT.C.VAL.FESTO
 LEG.AVG.PP
 9. AB ASTVR.M.P
 $\overline{\text{XCIV}}$

Transcripción: [IMP(eratori) TITO] / CAES(ari) D [IVI VESP(asiani) F(ilio)] / VESP(asiano) AVG(usto) / IMP(eratori) XV P(atri) P(atricae) CO(n)S(uli) VIII / CAES(ari) DIVI VESP(asiani) F(ilio) DO / [MITIANO] CO(n)S(uli) VII / VIA NOVA FACTA / C(aio) CAL(petano) RANT(io) Q(uirinale) VAL(erio) FESTO / LEG(atus) AVG(usti) P(ro) P(aetore) / AB ASTVRICA M(illia) P(assuum) / XCIV.

¹⁹ CAAMAÑO GESTO, I. M., «Los miliarios de Puente Bibey-Puebla de Trives (Orense)», *BSAAV*. XL-XLI, 1975, p. 599.

Dimensiones: Altura, 2,07 m.; diámetro, 0,48 m.; letras, 0,05 a 0,06 metros.

Es un miliario de piedra granítica de grano grueso al que le falta la parte superior en donde estaría la primera línea y el final de la segunda y de la tercera. Las letras son de buena factura, típicas del siglo I y fueron grabadas previa realización del encuadre, que aún en la actualidad, a pesar del desgaste sufrido por la erosión, es perfectamente visible.

Todas las cifras llevan un trazo horizontal en su parte superior. En la sexta línea hay *dannatio memoriae* del nombre del emperador Domitiano. En la séptima existe nexo NT en RANT(io).

Es un miliario del año 80, como se colige de los títulos que ostenta Tito (IMP.XV y COS VIII) y Domiciano (COS VII)²⁰. En este año se terminó de construir la *Via Nova* (18 del *It. de Antonino*), siendo gobernador de la Citerior Cayo Calpetano Rantio Quirinale Valerio Festo²¹ que ocupó este cargo en los años 79-80, dato que nos ayudará también a la fechación de esta inscripción. Sería anterior al 13 de septiembre del año 81 en que muere Tito y asciende al trono Domiciano, como lo indica el hecho de que Domiciano aparece con la titulación de *Caesar*, índice inequívoco de que aún vivía Tito²².

Situación actual. Está colocado en la margen izquierda de la N. 120, aproximadamente en el km. 76,500 a la salida del puente romano sobre el río Bibey.

Bibliografía: CAAMAÑO GESTO, J. M., *Los miliarios de Puente Bibey-Puebla de Trives*. (Orense), BSAAV, XL, 1974, p. 596; RIVAS FERNÁNDEZ, *Op. cit.*, p. 100, n.º 1.

También se ha dado como existente en los «Codos del Larouco» una inscripción dedicada a Júpiter Ládico. Según los diversos estudiosos que la dieron a conocer desde el siglo XVII, se hallaba grabada esta inscripción en una roca al lado de la vía 18, en el paraje conocido por los «Codos del Larouco».

Actualmente se desconoce su ubicación aunque pensamos que bien se pudiera tratar no de una inscripción grabada en la roca, sino de un ara que se conserva en casa del Marqués de Trives en Puebla de Trives²³.

²⁰ DESSAU, H., *Inscriptiones Latinae Selectae*, Berlín, 1954, vol. I, p. 71.

²¹ Su carrera desde *Legatus exercitus Africae* (79-80) a *Leg. Aug. Pro. Pr. Prov. Panoniae et Prov. Hispaniae* (79-80), se puede seguir con facilidad a través de las inscripciones recopiladas por DESSAU (n.º 254, 989, 5833 y 5927).

²² Para lo referente a las titulaciones imperiales, su redacción e importancia de cara a la ubicación de *Nemetobriga*, Cf. CAAMAÑO GESTO, *Op. cit.*, p. 596.

²³ El parecido entre las dos es grande. Ara de Puebla de Trives: IOVO ./DICO. IV/LIS.GR/ACILIS/EX VOT. Cf. CAAMAÑO GESTO, J. M., «Acotaciones en torno a una inscripción dedicada a Júpiter Ládico», *Conimbriga*, XVI, 1977, p. 40.

Lectura:

3. IOVI LA
DICO M
VLP. AVG
LIB. GR
ACILIS
EX VOTO

Transcripción: IOVI LA / DICO M(arcus) / VLP(ius) AVG(usti) / LIB(ertus) GR / ACILIS / EX VOTO.

Bibliografía: MASDEU, *Op. cit.*, t. V, p. 25, n.º 46; CEÁN BERMÚDEZ, *Op. cit.*, p. 199; FLÓREZ, *Op. cit.*, t. XV, p. 67; VERA Y AGUIAR, J., *Historia de Galicia*, Ferrol, 1838, p. 274; BARROS SIBELO, *Op. cit.*, p. 65; VÁZQUEZ-NÚÑEZ, M. - Díez SANJURJO, M., *La epigrafía latina en la provincia de Orense (Suplemento IV)*, BCMOr, III, 1906, p. 27; MURGUÍA, M., *Historia de Galicia*, t. I, Coruña, 1906, p. 551; *CIL*, II, 2525; RODRÍGUEZ Díez, *Op. cit.*, p. 69; LÓPEZ CUEVILLAS, F., RUI DE SERPA PINTOS, *Estudos sobre a edade do Ferro no NW da Península. A. Relixión*. ASEG, VI, 1933, p. 302; LÓPEZ CUEVILLAS, F., *La civilización céltica en Galicia*, Santiago de Compostela, 1953, p. 397; LEITE DE VASCONCELLOS, J., *Religões da Lusitania*, Lisboa, 1913, p. 342; ESTEFANÍA ALVAREZ, *Op. cit.*, p. 23; BLÁZQUEZ MARTÍNEZ, J. M., *Religiones primitivas de Hispania*, t. I, Madrid, 1961, p. 88; LAMBRINO, S., *Les cultes indigenes en Espagne sous Trajan et Hadrien*, Les empereurs romains d'Espagne, Paris, 1965, p. 223 y 231; TOUTAIN, J., *Les cultes paines dans l'Empire Romain*, III, Roma, 1967, p. 145; IRG, IV, p. 70, n.º 63; BLÁZQUEZ MARTÍNEZ, J. M., *Las religiones indígenas del área noroeste de la Península Ibérica en relación con Roma*, Legio VII, León, 1970, p. 69; ALBERTOS FIRMAT, L., *El culto de los montes entre los galaicos, astures y berones, y alguna deidad más significativa*, EAAlav, VI, 1974, p. 149; BLÁZQUEZ MARTÍNEZ, J. M., *Diccionario de las religiones prerromanas de Hispania*, Madrid, 1975, p. 112; LOMAS SALMONTE, F. J., *Asturia prerromana y altoimperial*, Sevilla, 1975, p. 91.

Como existente en este mismo lugar se ha dado otra inscripción:

IOVI.LADICO

Pero con seguridad se trata de la anterior con transcripción más simple.

Bibliografía: MORALES, A., *Coronica general de España*. De las Antigüedades, Vol. II, Alcalá de Henares, 1577, f. 15 v.; IDEM, *Las antigüedades de las ciudades de España*, Mns. Bibl. Acad. Hist. Madrid, f. 26 r.; GÁNDARA, *Op. cit.*, p. 35; HUERTA Y VEGA, *Op. cit.*, p. 140. A esta bibliografía habría que añadir la mayoría de los investigadores que estudiaron la anterior inscripción.

EL PUENTE BIBEY *.—Se alza este puente, en buen estado de conserva-

* Agradecemos al señor J. C. Rivas Fernández, que en la actualidad está realizando un detenido estudio de los puentes romanos de la provincia de Orense, el habernos facilitado el alzado del Puente Bibeve. También damos las gracias a las señorita María Victoria López Rodríguez por la realización del despiece, así como al señor J. L. Iglesias.

ción, en los «Codos del Larouco» en las inmediaciones de Puebla de Trives (Orense). Sus coordenadas geográficas son: 42° 20' 10" Lat. N. y 3° 31' 40" Longitud W. de la hoja del Topográfico E. 1.50.000, n.º 189 «Puebla de Trives». En la actualidad este puente sirve de paso a la N. 120 de Ponferrada-Orense (fig. 2).

Este puente era utilizado por la vía 18 para salvar el río Bibey que fluye con dirección NW. para desembocar en el río Sil aproximadamente unos ocho kilómetros aguas abajo, en las cercanías de Montefurado.

El lugar de su emplazamiento fue cuidadosamente elegido, ya que salva el río Bibey en un punto aguas abajo de la confluencia del arroyo de Manzaneda y del Jares, evitando así tener que salvar estos dos ríos. Al mismo tiempo el lugar elegido, facilitará la empinada subida de la vertiente derecha hasta el Larouco²⁴.

El encajonamiento del cauce del río que fluye por un paraje angosto y rocoso facilita la construcción de firmes asientos y apeos a la obra de fábrica, lo que favorece la construcción de un puente alto de sólo tres arcos sin aliviaderos y de calzada horizontal. Estos tres arcos son de elevadas proporciones y siendo su luz distinta entre sí, para adaptarse, en el caso de los laterales, mejor al terreno.

La construcción de un puente de arcos elevados es lógica, si tenemos en cuenta que en invierno y primavera, debido a las copiosas lluvias y al deshielo, lleva un gran caudal, aunque en la actualidad su cauce está regulado por un embalse de Saltos del Sil.

Este puente a pesar de haber servido de paso a la vía 18 y ser utilizado en la Edad Media y más tarde por el «camino real» a Castilla²⁵ y en la actualidad por la N. 120, prácticamente no sufrió reformas, ya que dada su solidez, los deterioros fueron mínimos a lo largo de los años²⁶.

Solamente se observan reparaciones en una y a veces en dos hiladas del piso del puente sobre el que pasa la carretera. También se notan cambios en las tres hiladas superiores del tajamar de la izquierda y en las ocho hiladas

²⁴ Díez SANJURJO, *Op. cit.*, p. 272.

²⁵ Para lo referente al trazado del «camino real» a Castilla que prácticamente coincidía con la vía 18 desde el Alto del Rodicio hasta el Barco de Valdeorras y que por lo tanto pasaba por el Puente Bibey. Cf. (TOMÁS LÓPEZ, *Mapa del Reyno de Galicia*, Madrid, 1816. También es de gran interés un manuscrito de este autor, conservado en la Bibl. Nacional de Madrid con el n.º 7304, titulado *Diccionario Geográfico de España. Orense y Pontevedra*; FONTÁN, D., *Carta Geométrica de Galicia*, 1845; COELLO, F., *Atlas de España y sus posesiones de Ultramar. Orense*, Madrid, 1856. A éstos hay que añadir la conocida obra de MADDOZ, *Diccionario Geográfico* al estudiar los distintos pueblos por donde pasa el mencionado camino.

²⁶ En el Archivo de Obras Públicas de Orense, figura el expediente de la construcción de la N. 120. En el leg. 156, al referirse al proyecto de la carretera, acordado por Real Orden de 15-XI-1852, se habla de las ventajas de hacer pasar la carretera en construcción por el Puente Bibey «...por la de aprovechar el magnífico puente de sillería y aprovechar los restos de la esplanación romana».

superiores del tajamar de la derecha y en sus sombreretes piramidales (lámina IV, 1 y 2). Otras reformas son perceptibles en la rosca y parte del paramento del primer arco. El pretil también es moderno y se nota la inyección de cemento hidráulico en las juntas de los sillares de los arcos.

Todas estas reformas se realizaron entre finales del siglo pasado y principios del actual, al construir la N. 120 Ponferrada-Orense ²⁷.

Hay que advertir también que hace unos años parte del arranque de los paramentos del primer arco en su cara externa, quedaron cubiertos por los escombros vertidos al río al hacer la cimentación de una central eléctrica.

Las reformas realizadas en el puente son perfectamente identificables por el cambio de sillares con almohadillado típico por otros de fabricación más reciente y que no se ajustan a la primitiva fábrica ni tienen el mismo color. En la reforma del primer arco se notan dos reparaciones. Una primera reparación, consistente en la elevación del centro primitivo romano, utilizando un dovelaje descuidado con aprovechamiento de algunos sillares romanos. La segunda reforma consiste en la realización de un antiestético segmento de arco iniciado dos metros arriba del anterior y que utiliza un dovelaje irregular y totalmente distinto del anterior. Pero a pesar de todos estos cambios, toda su estructura fundamental permanece inalterada.

El puente Bibey es de una grave y severa sencillez destacando la gran simplicidad de sus líneas. Tiene tres arcos de desigual amplitud en anchura y altura y se asienta sobre potentes pilares. Sus dimensiones son las siguientes: Longitud, 75 m.; altura desde el arco central (intradós de la clave) al río (lecho), 22,50 m.; luz del primer arco, 6,10 m.; luz del segundo arco (central), 18,50 m.; luz del tercer arco, 8,80 m.; Anchura del puente, 7 m. de los cuales 80 cm. corresponden a la anchura de los dos pretilos. Anchura de las pilas, 4,20 m.; tajamares, 3,70 m. de lado y 12 m. de alto (lám. V, 1 y 2).

Para la construcción del puente, posiblemente no hubo necesidad de resolver grandes problemas de ingeniería, ni realizar grandes obras para desviar el cauce del río, ya que los pilares no descansan sobre un basamento creado artificialmente para este fin, sino que se apoyan sobre la roca natural que aflora en el cauce del río. Los romanos prepararon una «caja» en la roca natural

²⁷ Queda constancia de estas reformas en el Archivo de Obras Públicas de Orense. Al consultar el leg. 160 en un expediente de la N. 120, fechado el 22 de octubre de 1868, en el apartado de la cubicación de las obras de fábrica dice lo siguiente: Mampostería careados para los pretilos; sillaría recta para la pila derecha; sillaría recta para la pila izquierda; sillaría recta para repasar todos los paramentos; sillaría aplanada para faja o imposta; sillaría aplanada para pilastras de pretilos; cal hidráulica para reboque de juntas de toda la obra. En este mismo legajo unas hojas más adelante se da el «cuadro de precios» que costaron estas reformas. A partir de entonces el puente no sufrió prácticamente reformas a pesar del fuerte tráfico que tiene que soportar. En Obras Públicas de Orense existe un álbum de fotografías titulado «Obras Públicas de España», que aunque no tiene fecha, creemos que debe ser de finales del siglo pasado o principios de éste. En él se ve una fotografía de J. Laurent, en la cual aparece el Puente Bibey tal como está en la actualidad.

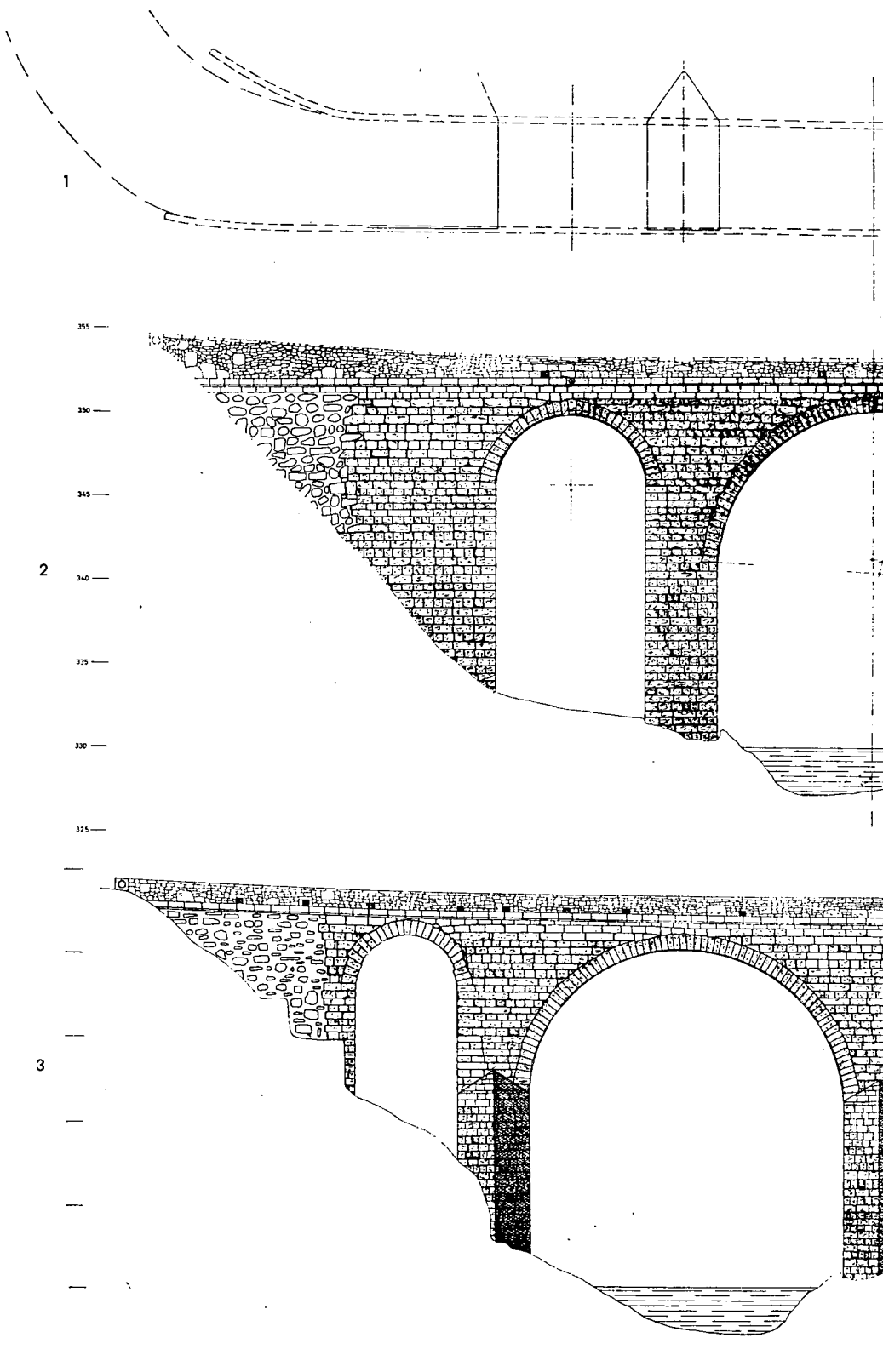
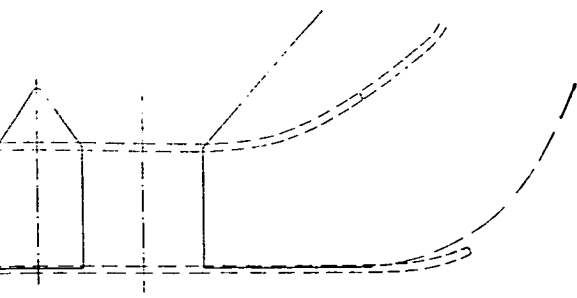
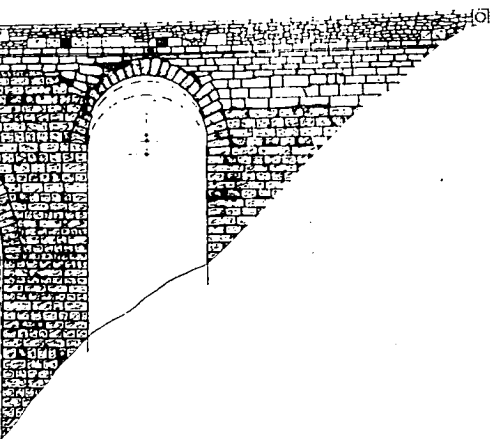


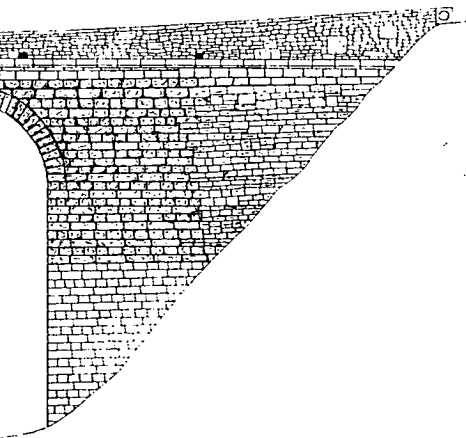
Fig. 2.—Puebla de Trives (Orense). Puente romano sobre el río Bibey: 1. Planta.—2. Alzado eg



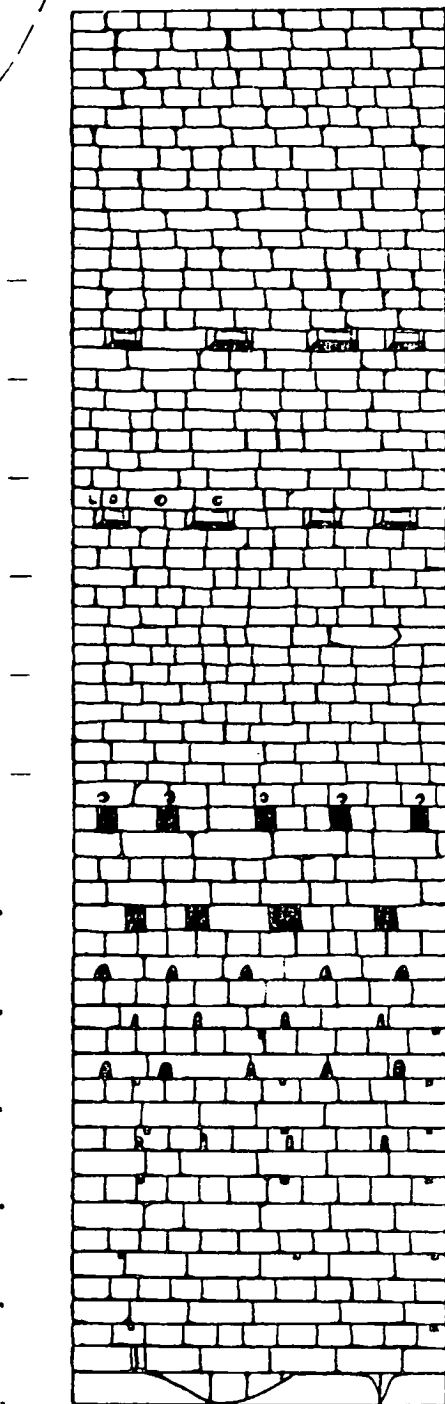
PLANTA



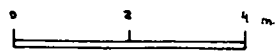
ALZADO AGUAS ABAJO



ALZADO AGUAS ARRIBA



4



Alzado aguas arriba.—4. Sección transversal de la pila derecha del arco central hasta su clave.

y a partir de ella comenzaron a levantar los pilares lo que origina que algunas hiladas queden ocultas y la roca aflore alrededor del pilar, protegiéndolo así contra la corriente de las aguas.

Para su construcción aprovecharían un período de estiaje y practicarían una draga del fondo arenoso del río que existe entre el asentamiento de los dos pilares centrales²⁸. De esta forma se encajonaría el caudal del río, quedando al descubierto la roca sobre la que se asentarían las pilas.

El material utilizado en su construcción es el granito que presenta un color parduzco, debido a la gran cantidad de hierro que tiene. Con toda seguridad fue extraído de las cercanías, posiblemente de una cantera existente a unos 300 m. aguas abajo del puente o en cualquier lugar cercano ya que en toda esta zona abunda este tipo de granito. El granito fue tallado en forma de rústicos sillares, especialmente los tizones, con su cara externa muy mal pulida, pero también hay algunos sillares con un ligero almohadillado saliente en su cara externa y algunos, debido a esta rusticidad, presentan las marcas de los picos formando retículas. Este descuido externo, contrasta con el esmero con que fueron tallados en su cara interna para de este modo poder conseguir un aparejo asentado en seco. Los sillares se asientan sin ayuda de mortero o argamasa de unión, utilizando únicamente en algunos lugares pequeñas cuñas de piedra para conseguir una mayor trabazón.

En su despiece no existe una total uniformidad ya que la altura de las hiladas y la anchura de los sillares es irregular, con excepción de las dovelas que fueron trabajadas con gran esmero. Generalmente el paramento está constituido por hiladas horizontales con alternancia de sogas y tizones. Las dimensiones más frecuentes son: $0,75 \times 0,35$ m. para las sogas y $0,55 \times 0,35$ metros para los tizones. Pero a veces entre las sogas se ven algunos tizones y viceversa y las juntas verticales son algunas veces oblicuas y las horizontales ligeramente sinuosas. A partir del arranque de los arcos, especialmente en la bóveda de los arcos, la alternancia de soga y tizón desaparece y se utilizan sillares de las mismas dimensiones y que son de tamaño inferior a los existentes en las pilas (lám. IV, 3).

La bóveda es de sillería con aparejo cuidado y dovelas regulares. Los tímpanos están limitados por una cornisa formada por una hilada en saliente. Los dos pilares centrales, que son los dos soportes fundamentales del puente, están formados por grandes sillares y aguas arriba tienen forma pentagonal debido a la yuxtaposición de un rectángulo de 7 m. de longitud por 4,20 metros de anchura a un triángulo isósceles cuya base tiene también 4,20 metros de anchura y sus lados miden 3,70 m.

Las pilas tienen, por lo tanto, una sección muy simple, formada por un

²⁸ Este mismo sistema se utilizó en el de Alcántara, Cf. CALLEJO SERRANO, C., «El puente de Alcántara en seco», *AEArq*, 43, 1970, p. 216.



LAMINA I

Via 18 del Itinerario de Antonirio. Los «Codos del Larouco».



1



2

1 y 2. Vía 18 del Itinerario de Antonino. Estado de conservación de la calzada.



1



2

1 y 2. Vía 18 del Itinerario de Antonino. Estado de conservación de la calzada.



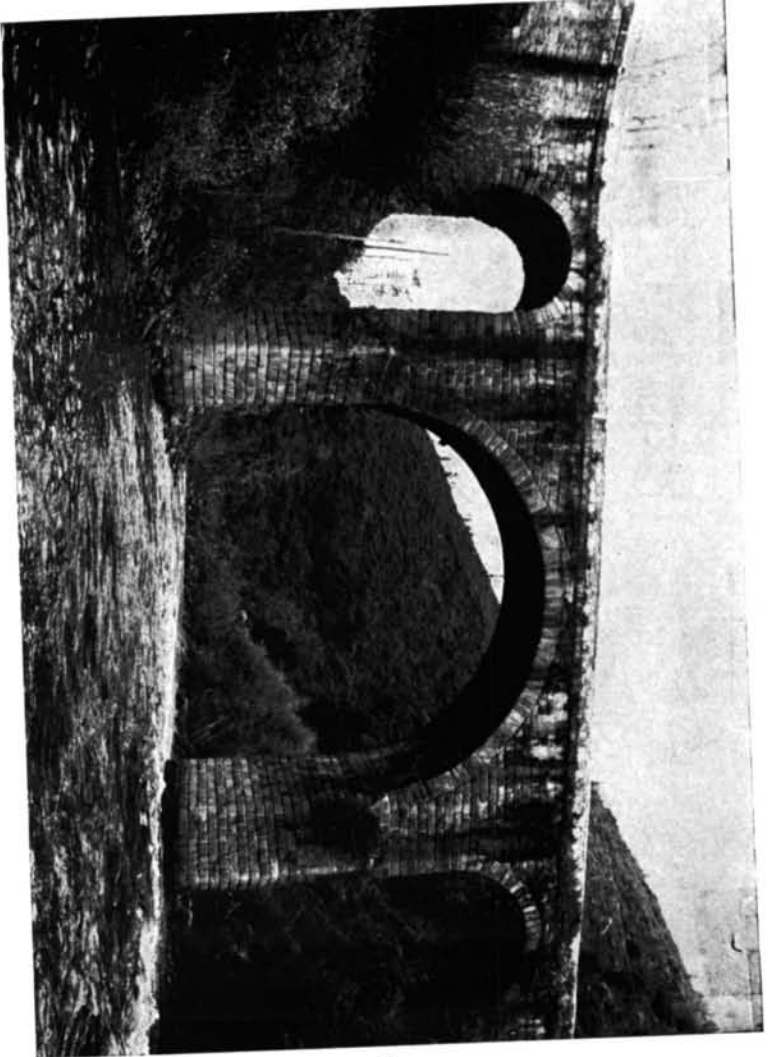
1



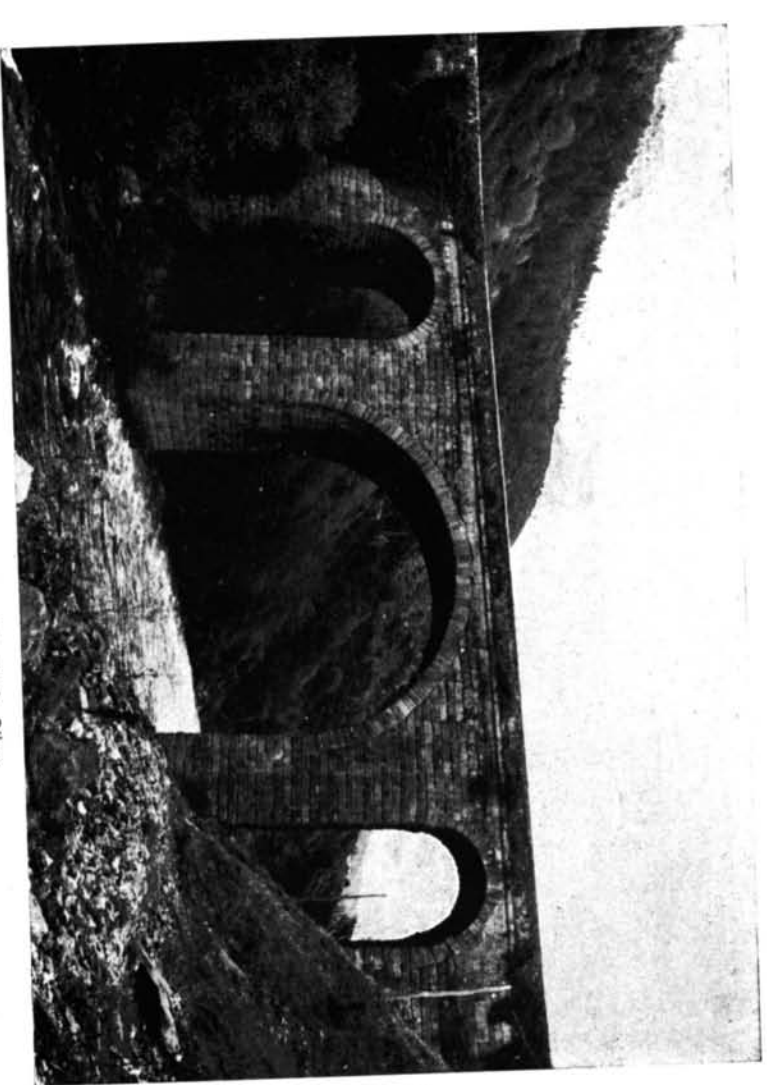
3



1 a 4. Puente romano sobre el río Bibeý.



1



2

1 y 2. Puente romano sobre el río Bilbey.

rectángulo cuya longitud es la anchura entre tímpanos al que añaden un tajamar formado por un triángulo isósceles con el vértice redondeado.

Estos triángulos isósceles sirven de tajamar a la corriente del río y suben a media altura del tímpano y se coronan de sombrerete piramidal desde el plano de arranque de la bóveda en el arco central y más abajo en las laterales, dado que la bóveda de éstos arranca de un nivel más alto que la del central.

Se ven también pequeñas cavidades de 24 cm. de profundidad y 12 centímetros de altura por 12 de anchura entre bloque y bloque y en la mitad superior de los mismos. Estas cavidades fueron hechas al construir el puente, para servir de apoyo al «pie de hierro» en la maniobra de acoplamiento del bloque superior²⁹.

No se observan señales de «grapas», ni prácticamente signos grabados, si exceptuamos la cabecera de un sillar del primer arco que presenta una X.

En los tímpanos de los arcos y en los pilares, especialmente en el central, se pueden ver filas de tacos y de mechinales de (47 × 34) que sirvieron para el asentamiento de las cimbras constructivas (fig. 2, 4, lám. IV, 4).

El puente, aguas arriba, tiene dos grandes muros de encauzamiento y protección de los estribos. El de su izquierda tiene 9 m. de longitud, pero creemos que primitivamente sería mayor, puesto que en la actualidad está oculto en gran parte por las obras de la carretera y los bancales de viñedos. El de la derecha tiene 17 m. de longitud y 5,25 m. de altura y creemos que sería de mayores dimensiones que el anterior, porque servía también de muro de sustentación a la calzada a la salida del puente.

No sabemos si en otro tiempo existió algún pequeño templo o guarnición a la entrada del puente, porque prácticamente no nos quedan restos. Solamente aparecían grandes cantidades de tégula y ladrillo, pero en la actualidad se construyó encima una central eléctrica lo que impide toda exploración.

Por lo que respecta a su datación, se puede decir que todos los investigadores que nos hablan de él, lo dan como una obra de fábrica romana, quizá a veces siguiendo la costumbre tradicional de atribuir a los romanos cualquier puente antiguo. Pero lo que no está claro es bajo el reinado de qué emperador se construyó. Para algunos, como son: Ceán³⁰, Huerta y Vega³¹, Barros³² y Rodríguez Díez³³, la fecha de la construcción de este puente habría que

²⁹ Por lo general cuando el bloque superior está colocado en sentido de la cabecera, presentan una sola cavidad, frecuentemente correspondía a la mitad de la base y cuando están colocados en sentido longitudinal las cavidades acostumbran a ser dos. Pero en el Puente Bibey sólo hay una cavidad en cada sillar, tanto que sean sogas como tizones. Para lo referente a este aspecto. Cf. LUGLI, G., *La tecnica edilicia romana*, Roma, 1957, p. 231.

³⁰ CEÁN BERMÚDEZ, *Op. cit.*, p. 202.

³¹ HUERTA Y VEGA, *Op. cit.*, p. 141.

³² BARROS SIVELLO, *Op. cit.*, p. 148.

³³ RODRÍGUEZ DÍEZ, *Op. cit.*, p. 73.

situarla en época de Vespasiano, bajo cuyo reinado se comenzó la construcción de esta vía y sería restaurado por los Aquiflavienses³⁴ en época del emperador Trajano. Para otros como son: Couceiro Freijomil³⁵, Estefanía³⁶ y Monteagudo³⁷, este puente sería construido en tiempos de Trajano.

Aunque es difícil dar una cronología exacta para este puente, lo mismo pasa con los demás puentes romanos de la Península (excepto el de Alcántara), y a pesar de que a veces los rasgos estilísticos no son suficientes, pensamos que se trata de una obra de época «Imperial». Siguiendo la clasificación dada por Casado³⁸, morfológicamente pertenecería al segundo tipo de puentes de época «Imperial», constituido por puentes de gran altura, con pilas esbeltas y número reducido de arcos.

Todas las características dadas en su descripción como son: que los tímpanos no necesitan de aligeramiento para hacerlos racionales, que el contorno de los pilares termina angular aguas arriba y plano aguas abajo, su rasante horizontal, la coronación por tajamares con sombrero piramidal que arranca desde el plano de la bóveda y que los planos de los tímpanos coincidan con los de las boquillas de los arcos que tienen una archivolta sencilla, nos lleva a pensar que estamos ante una obra de fábrica de época «Imperial» cuyo modelo más destacado es el puente de Alcántara, construido por Trajano. Por lo tanto, creemos que el puente Bibey, es de época Trajana, no sólo por el testimonio de una inscripción encontrada al pie del puente y que está dedicada a este emperador³⁹, sino también porque su fábrica tanto en paramentos como en boquillas y tajamares siguen el modelo de Alcántara, si bien reduciendo detalles y simplificando dimensiones⁴⁰.

³⁴ La atribución de la restauración de este puente a los Aquiflavienses, viene de la confusión de situar en el puente Bibey la inscripción existente en Portugal, en el puente de Chaves: IMP.CAES.NERVAE / TRAIANO AVG GER / DACICO PONT.MAX/ TRIB POT.COS.V P.P / AQVI FLAVIENSES / PONTEM LAPIDEVM / DE SVO F.C (CIL, II, 2478). El error arranca de Huerta y Vega. *Op. cit.*, p. 141. que por confusión dio esta lápida como perteneciente al puente Bibey. Este error fue seguido por otros investigadores, exceptuando J. Lorenzo y A. D'Ors, que en el IRG, IV, p. 144. ya la incluyen en su repertorio de inscripciones de la provincia de Orense, entre las «falsas». Tampoco sería esta inscripción una que estaba en el lecho del río al pie del puente y que fue publicada hace unos años (Cf. CAAMAÑO GESTO, *Los miliarios de Fuente Bibey*, p. 599). Además es ilógico que participaran en la construcción de este puente los aquiflavienses, cuyo asentamiento queda muy alejado de esta zona. De tener algún pueblo interés en su construcción, serían los Tíburos y los Gigurros, que son los pueblos que habitaban a ambas márgenes del Bibey.

³⁵ COUCEIRO FREIJOMIL, *Op. cit.*, p. 389.

³⁶ ESTEFANÍA ALVAREZ, *Op. cit.*, p. 79.

³⁷ MONTEAGUDO, *Op. cit.*, p. 12.

³⁸ FERNÁNDEZ CASADO, C., «Puentes romanos de España». *Informes de la construcción*, n.º 142, Madrid, 1962.

³⁹ La lectura de la inscripción es: ...AR DIVI / ...E FILI / ...ATR / ...OPTI / ...AN. Transcripción: [IMP(eratori) CAES] AR [I] DIVI / [NERVA]E FILI[VS] / [NERV]A(e) TR[AIANO] / AVG(usto) OPTI[MO] / GERM]AN [ICO]... (Cf. CAAMAÑO GESTO, *Los miliarios de Fuente Bibey*, p. 599).

⁴⁰ No creemos en la posibilidad de la construcción del puente en época de Tito

Entre los paralelos más destacados, están, además del puente de Alcántara ⁴¹, el puente de Segura sobre el río Eljas ⁴² y el puente del Salor, entre Membrío y Alcántara ⁴³, fechados en época Trajana.—JOSÉ MANUEL CAAMAÑO GESTO.

BIBLIOGRAFIA

- HUERTA Y VEGA, F. X. M., *Anales del Reyno de Galicia*, Santiago, 1736, p. 139. «Es de raro artificio esta puente, al parecer sin cal ni otro betún alguno, y trabajada al modo de la celebrada Puente Segoviana».
- IDEM, *Op. cit.*, p. 141. «En tiempo de Trajano se reparó el puente Bibidey que se había hecho en tiempo de Vespasiano».
- SARMIENTO, Fr. Martín, *De caminos*, Madrid, 21 de julio de 1757. Mans, 263 de la Bibl. Gral. de la Univ. de Santiago, f. 29 r. «Bibeí es un puente romano».
- IDEM, *Ethymología de la voz Valdeorras y de su Puente Cigarrosa*, Mans. Bibl. Nacional de Madrid, Madrid, 1759, f. 439 v. «Famoso Puente Bibey obra de romanos».
- CEÁN BERMÚDEZ, J. A., *Sumario de las antigüedades romanas que hay en España*, Madrid, 1832, p. 202. «Allí cerca (se refiere a Mendoya) está el puente de Bibey, construído en el imperio de Vespasiano, y reparado en el de Trajano». En la p. 217. «Sobre él se construyó durante el imperio de Nerva un famoso puente, que todavía existe en el camino antiguo que iba de Astorga a Orense; pero tan descarnada su sillería que no se ve la cal ni el betún en las juntas. Se reedificó en tiempo de Trajano por los Aquilavienses».
- MADOZ, P., *Diccionario geográfico-estadístico-histórico de España y sus posesiones de Ultramar*, Madrid, 1845-1850, 16 vol. Vol. 13, p. 249, «Famoso puente que se cree obra de los romanos, y es hermoso, elegante y con tres arcos».
- BARROS SIVEL, R., *Antigüedades de Galicia*, Coruña, 1875, p. 148, «Pasado el Bibey (se refiere a la vía 18) por el magnífico puente construído en tiempos de Vespasiano».
- DÍEZ SANJURJO, M., *Los caminos antiguos y el itinerario número 18 de Antonino en la provincia de Orense*, BCMOr, II, 1904, p. 272, «Es la obra más importante que tenía la vía. El asentamiento de esta notable obra está cuidadosamente elegido, pues habiéndose de cruzar el río forzosamente, se ha tomado un punto aguas abajo de la confluencia del arroyo del Jares y del Manzaneda evitándose con esto el tener que cruzarlos».
- RODRÍGUEZ DÍEZ, M., *Historia de la ciudad de Astorga*, Astorga, 1908, p. 73, «Cerca de Mendoya está el puente Bibey construído por Vespasiano y reparado por Trajano».
- CASTILLO, A., *Guía monumental y artística de la provincia de Orense*, BCMOr, VIII,

y Domiciano y la posterior restauración con Trajano, ya que pensamos que en tan poco tiempo es difícil que un puente se deteriore hasta el punto que haya necesidad de una importante reparación. Además, la obra de fábrica actual, presenta una total uniformidad y las únicas reparaciones que se observan datan de la construcción de la actual carretera. El problema que queda sin resolver es el sistema que utilizarían los romanos para salvar el río antes de la construcción de este puente, puesto que la vía data de la época de Tito y Domiciano, como se desprende de la lectura de los miliarios de estos emperadores, en que aparece designada con el nombre de *Vía Nova*.

⁴¹ Para el conocimiento del puente de Alcántara, existe abundante bibliografía, destacamos por razón de brevedad: MÉLIDA, J. R., *Catálogo monumental de España. Provincia de Cáceres*, I, Madrid, 1924, p. 129 ss.; FERNÁNDEZ CASADO, C., «Puentes romanos de España», *Informes de la construcción*, n.º 142, Madrid, 1962; BLANCO FREIJEIRO, A., *El puente de Alcántara en su contexto histórico*, Madrid, 1977.

⁴² Cf. FERNÁNDEZ CASADO, *Op. cit.*, n.º 142.

⁴³ Cf. BLANCO FREIJEIRO, *Op. cit.*, lám. III B.

- 1928, p. 300, «Puente romano sobre el Bibey, de tres arcos, hermoso y bien conservado».
- RISCO, V., *Geografía general del Reino de Galicia. Orense*, T. V. Dirigida por Carreras Candi, Barcelona, s. a., p. 576, «Puente Bibey hermosa obra romana que se conserva íntegro».
- COUCEIRO FREIJOMIL, A., *Monumentos de la provincia de Orense*, BCMOr, XI, 1937, p. 389, «En la parroquia de Mendoya hay un hermoso puente romano, del tiempo de Trajano, sobre el Bibey, de tres arcos, el central de más luz que los otros, sin que haya experimentado modificaciones, utilizado en la carretera de Orense a Ponferrada».
- LÓPEZ CUEVILLAS, F., *Lápidas romanas de la provincia de Orense*, CEG, XIII, 1959, p. 245, «Bajaba hasta el Bibey (se entiende la vía 18) que atravesaba por un puente que aún se conserva si bien desfigurado por obras posteriores».
- ESTEFANÍA ALVAREZ, M. D. N., *Vías romanas de Galicia*, Zephyrus XI, 1960, p. 79, «Puente romano sobre el Bibey, con tres arcos de sillerías, más grande el central. Por la lápida dedicada a Trajano, sabemos que contribuyeron a su construcción los Aquiflavienses».
- GAZZOLA, P., *Ponti romani*, Firenze, 1962, Vol. II, p. 141, «El río Bibey conserva su puente. Es de construcción excelente y se debe a los Aquiflavienses. Consta de tres arcos realizados en bloques de granito».
- MONTEAGUDO, L., *Monumentos romanos en España*, Madrid, 1966, p. 12. «Es la obra más importante de la vía 18. Tiene tres arcos, mayor el central, pero también algo distintos entre sí los laterales, para adaptarse mejor al terreno. Por su estructura esbelta y diáfana, por su calzada completamente horizontal y por su gran altura da la impresión de ser un puente de Alcántara acortado. Su paramento muestra una continuada alternancia de hileras de sogas y de tizones, excepto en el arranque del arco central en que se superponen dos hileras de sogas. En el intradós del arco central se aprecian dos filas de machinales y otras dos de tacos para asentar las cimbras constructivas de madera».

ESCULTURAS ROMANAS DE LA PENINSULA IBERICA (III) *

35. AFRODITA.—Hallada en la comarca de Carmona en fecha desconocida. Mármol blanco. El cuerpo, al igual que los pies, ha desaparecido prácticamente. Lo conservado se limita a las piernas y región glútea que aparece envueltas en un hymation anudado en la parte delantera. Altura 1,05 m. Se conserva en Carmona (1977) en la casa de don Pedro Solís en la «plaza de los Lassos»¹.

Bibliografía.—COLLANTES DE TERÁN, *Catálogo Monumental de la Provincia de Sevilla*, II, 116, fig. 117; BALIL, *Zephyrus*, XII, 1961, 203 s.

Se trata de un tipo bien estudiado. Ya lo definió BERNOULLI² y, más re-

* El fascículo segundo de esta serie corresponde a STUDIA ARCHAEOLOGICA n.º 54.

¹ Agradezco al profesor don José Ramón López Rodríguez el haber efectuado, y cedido para esta publicación, las fotografías de esta pieza que resuelven algunas de las dudas que planteaba la publicada en el *Catálogo Monumental de la Provincia de Sevilla*.

² *Aphrodite*, 259 s.