



Revista de Guimarães

Publicação da Sociedade Martins Sarmento

SISTEMA VIÁRIO E NÚCLEOS AGRUPADOS ROMANOS NO SECTOR ORIENTAL GALEGO DO CONVENTO BRACARENSE.

PÉREZ LOSADA, Fermín

Ano: 2000 | Número: 110

Como citar este documento:

PÉREZ LOSADA, Fermín, Sistema viário e núcleos agrupados romanos no sector oriental galego do convento bracarense. *Revista de Guimarães*, 110 Jan.-Dez. 2000, p. 119-162.

Casa de Sarmento
Centro de Estudos do Património
Universidade do Minho

Largo Martins Sarmento, 51
4800-432 Guimarães
E-mail: geral@csarmento.uminho.pt
URL: www.csarmento.uminho.pt



Este trabalho está licenciado com uma Licença Creative Commons
Atribuição-NãoComercial-SemDerivações 4.0 Internacional.
<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/>

SISTEMA VIARIO E NÚCLEOS AGRUPADOS ROMANOS
NO SECTOR ORIENTAL GALEGO DO CONVENTO
BRACARENSE

Fermín Pérez Losada*

Pretendemos con este traballo achegar unha proposta xeral e integradora sobre a rede viaria romana do sector oriental galego do convento bracarense, ou sexa, *grosso modo* o territorio da actual provincia de Ourense a excepción do seu cuadrante nororiental (terras de Valdeorras e O Bolo) que xa pertence ó asturicense. Basearemos o noso estudio nos indicios disponibles de índole propiamente viaria (rutas naturais, trazado de camiños antigos, identificación de pontes e outros puntos de pasaxe segura, presenza de miliarios, referencias en fontes escritas itinerarias, etc.) pero esencialmente en argumentos de hábitat, é dicir, na identificación e categorización dos diversos núcleos agrupados romanos existentes na rexión. Esta relación entre vías e asentamentos resulta, ó noso entender, extremadamente reveladora: os núcleos agrupados romanos suficientemente importantes actuarán lóxicamente como puntos de orixe/destino, ou alomenos como lugares de pasaxe obrigada, para as vías terrestres, especialmente para as de categoría secundaria rexional ou comarcal. As conclusións finais obtidas radican así non tanto na identificación de novas vías (a meirande parte delas xa coñecidas por traballos precedentes) ou novos trazados concretos sobre o terreo (o cal esixiría un demorado

* Facultade de Humanidades de Ourense, Universidade de Vigo

traballo de campo que excede con moito o marco do presente artigo), senón mais ben na comprensión e explicación global do sistema viario romano ourensán no que respecta á súa implantación, funcionalidade, cronoloxía e, especialmente, xerarquización.

O sistema viario romano da zona que nos ocupa ten sido obxecto de especial atención polos estudiosos, xerando en consecuencia unha relativamente copiosa bibliografía ó respecto. Non en ván a provincia ourensá é sen dúbida a de meirande concentración de miliarios de toda a Península Ibérica, quizais incluso de todo o Imperio¹, e conta asemade con importantes vestixios arqueolóxicos das propias vías –ben sexan pontes (p.e. Bibeí, Ourense e Freixo) ou ben outras obras do seu trazado (“lombos”, explanacións, etc.)–, factores estes que explican doadamente o porqué deste interese dos investigadores no tema.

Deixando á parte os precedentes dos séculos dezaioito e dezanove, en especial o manuscrito do padre Sarmiento sobre a vía XVIII (publicado en DÍEZ SANJURJO 1906-08) ou ben os mapas viarios da Galicia romana editados por Eduardo Saavedra (1864) e Ramón Barros Sivelo (1875), a realidade é que os estudos viarios específicos sobre Ourense comezan a inicios do s. XX da man de Manuel Díez Sanjurjo, enxeñeiro de camiños, canais e portos. O seu traballo (DÍEZ SANJURJO 1904-06) está centrado sobre o trazado da vía XVIII pola provincia pero tamén

¹ Aproximadamente uns 134 miliarios, dos cales uns 93 pertencen á vía XVIII do Itinerario de Antonino e os 41 restantes a outras vías romanas. No territorio dos conventos lucense e bracarense (ou sexa, a metade occidental da antiga *Gallaecia*) hai contabilizados 350 (NAVEIRO 1991), cifra que actualmente podería elevarse razoablemente ata os 375. A título comparativo, abonde con dicir que en toda a metade oriental de Hispania (conventos tarraconense, cesaraugustano, cluniense e cartaginense) a penas hai rexistrados 277 (LOSTAL 1992) ou que na actual provincia de Córdoba se coñecen cerca de medio centenar (MELCHOR 1995). No resto do Imperio, segundo datos de Chevalier, habería contabilizados uns 2.300 no norte de África, 600 en Italia, 676 nas Galias e Xermanias, 100 nos Balcáns, 500 en Israel e 110 en Britania (CHEVALIER 1997, 63).

trata doutros camiños “menores” con ela relacionados, establecendo no seu conxunto un esquema viario provincial integral que practicamente, salvo contados detalles, permanece inalterado e case insuperado ata os nosos días. Sorprende aínda hoxe o acerto e rigor desta obra, máxime tendo en conta a carencia de medios da época en que foi escrita, sen dúbida derivado do seu adecuado plantexamento metodolóxico, que podemos calificar de “enxeñeril”, tomado do seu mestre E. Saavedra. Máis adiante abordaremos con meirande profundidade esta importante cuestión metodolóxica.

O pioneiro traballo emprendido por Díez Sanjurjo non será continuado, alomenos con similar nivel de amplitude e intensidade, ata practicamente a década dos 70 do século XX. No periodo previo á guerra civil española e durante os duros anos da posguerra unicamente é de sinalar unha nova aportación de A. Blázquez sobre a vía XVIII (BLÁZQUEZ 1918) –de moita menor calidade que a de Sanjurjo dada a utilización case exclusiva das fontes escritas itinerarias, dubidosamente identificadas sobre o terreo mediante procedementos pouco ou nada arqueolóxicos– e, especialmente, dous estudos locais sobre unha nova vía secundaria do sur da provincia, convencionalmente coñecida como “vía do Tamega” (FERNÁNDEZ/FUENTES 1926; TABOADA 1945).

A inicios dos 60 ve a luz un coñecidísimo estudio de conxunto das vías romanas de Galicia (ESTEFANÍA 1960), que, a pesar do seu inadecuado plantexamento metodolóxico (traballo típicamente libresco, sen calquera recoñecemento directo sobre o terreo, que plasma as fontes escritas sobre o mapa mediante unha dubidosa selección e interpretación dos vestixios arqueolóxicos e epigráficos publicados), terá unha innegable repercusión en toda a produción historiográfica posterior, convertíndose en certo modo no mapa “oficial” das vías romanas galegas ata practicamente os nosos días. Por sorte, as incorreccións de identificación e trazado son escasas no que respecta á provincia ourensá, manténdose en xeral o dito sobre a zona polos investigadores precedentes.

Desde finais dos 60 e sobre todo durante os 70 asistimos a un renovado pulo da investigación viaria provincial, agora moito máis guiada por criterios propiamente arqueolóxicos, isto é, a catalogación, publicación e estudo detallado dos múltiples marcos miliarios da zona, a identificación e análise dos xacementos romanos existentes, a consideración dos vestixios toponímicos, o uso de novas ferramentas cartográficas e fotográficas e, sobre todo, unha adecuada prospección e traballo de campo. En 1968 Xaquín Lourenzo, Álvaro D`Ors e Fermín Bouza Brey publican o volume 4º das *Inscripciones Romanas de Galicia* (IRG IV), primeiro catálogo suficientemente completo dos miliarios ourensáns –concretamente 54 pezas–, que vai acompañado dunha interesante análise, mapa incluído, do sistema viario provincial (prólogo a IRG IV, asinado por F. López Cuevillas).

Partindo desta base, será nos anos 70 cando aparezan os principais traballos sobre as vías da rexión, realizados por Juan Carlos Rivas, Antonio Colmenero e Xosé Manuel Caamaño. O primeiro achega un renovado catálogo dos miliarios provinciais (RIVAS 1974 e 1975; RIVAS/VEGA 1977) que amplía a cifra de IRG IV ata cerca das 90 pezas, constituíndo posiblemente a mellor base de datos epigráficos viarios para a zona; nos seus artigos, ademais, estudia as vías sobre o terreo, especialmente as “secundarias”, proporcionando ún dos máis certeros e razonados mapas provinciais das mesmas (RIVAS 1972). A. Colmenero, pola súa parte, tamén realiza un interesante estudio viario (COLMENERO 1976) integrado nunha obra máis global sobre a romanización da comarca (COLMENERO 1977). Parte dunha boa base epigráfica e arqueolóxica, contemplando asemade os vestixios toponímicos e de distribución de lugares de habitación (ás veces dubidosamente identificados), aspectos ós que quizais concede un excesivo protagonismo; o mapa resultante amósase así correcto no que atinxe á rede viaria principal, pero un tanto criticable respecto ás vías secundarias e terciarias que chegan a conformar unha malla demasiado densa e prolixa. Por último, a aportación de M. Caamaño está centrada na vía XVIII, ruta á

que dedica un modélico estudio (análise das fontes escritas, epigráficas e arqueolóxicas en combinación cunha boa prospección cartográfica, fotográfica e de campo) presentado como Tese de Doutoramento (CAAMAÑO 1976). Infelizmente, a Tese non foi publicada no seu momento, sendo necesario escolmar os seus resultados en multitude de obras e artigos dispersos (CAAMAÑO 1976, 1977-78, 1979 e 1984, entre outros), o cal non obsta para que o trazado proposto da vía se convirta no máis comunmente aceptado polos investigadores ata moi recentes datas.

Xa que logo, estes traballos de Rivas, Colmenero e Caamaño constitúen a base esencial de partida para calquera investigación sobre o sistema viario romano da provincia. Durante as dúas últimas décadas do s. XX, as novidades son menores pero en absoluto irrelevantes, ben sexan mapas e interpretacións xerais das vías romanas no Noroeste (TRANOY 1981, ARIAS 1987, NAVEIRO 1991, NÁRDIZ 1992, AA.VV. 1995), estudos específicos de pontes (CAAMAÑO 1989; ALVARADO/DURÁN/NÁRDIZ 1990), unha renovada e máis completa catalogación dos miliarios da zona (AFFE e AFFE²) e algúns novos artigos de Caamaño e Colmenero sobre a vía XVIII (CAAMAÑO 1995-96; COLMENERO 1995-96) que en pouco varían o que tiñan dito con anterioridade. Esta vía sen embargo sí que se beneficia moi recentemente de varios traballos monográficos (DURÁN/NÁRDIZ/FERRER/AMADO 1999; ALVARADO/RIVAS/VEGA 1992 e 2000) que, pola súa amplitude, rigor e intensidade, supoñen un novo e difícilmente superable fito na investigación desta ruta principal. Intuímos que esta nova proposta de trazado e interpretación xeral pronto será aceptada e asumida polos estudiosos, desprazando así en parte as meritorias achegas previas de Caamaño sobre a devandita vía. Nos finais dos 90 tamén son de destacar algúns novos artigos sobre vías secundarias ou comarcais dalgúns zonas da provincia (RODICIO 1997; RIVAS 2000).

Tras esta breve e condensada presentación dos estudos viarios ata agora realizados sobre o sector oriental galego do

convento bracarense, tendo en conta a dilatada traxectoria histórica das investigacións e o seu considerable nivel de amplitude e calidade, podería deducirse que o sistema viario da zona xa está de abondo estudado e que, a non ser que aparezan novos datos, pouco máis se poderá dicir sobre o asunto. Efectivamente as cousas parecen estar suficientemente claras con respecto ó eixo viario principal da provincia –a vía XVIII– pero non tanto no que atinxe ás outras vías da rexión, habitualmente calificadas de “secundarias”, onde o panorama se amosa como bastante confuso dadas as grandes variacións, diverxencias e incluso contradicións existentes entre os diferentes tratadistas. Aínda máis, na propia vía XVIII non deixa de resultar significativo que o seu trazado e interpretación teña mudado parcialmente nos últimos tempos (sobre todo entre Caamaño e a equipa de Alvarado), indicando xa que logo que calquera coñecemento histórico e arqueolóxico, por ben establecido que pareza, nunca será absoluto e inmutable.

Boa parte deste confusionismo é debido ós distintos criterios e metodoloxías empregadas polos investigadores citados. Estas varían segundo a preponderancia concedida ás fontes de información disponibles (documentos itinerarios escritos, miliarios e outros epígrafes relacionados, topónimos viarios, restos arqueolóxicos das propias vías –en especial as pontes–, topografía e rutas naturais de comunicación, distribución e identificación do hábitat romano na zona, fosilización das vías no roteiro medieval e moderno, etc.) e o nivel de traballo de campo –comprobación directa sobre o terreo– realizado. Sen en absoluto seren compartimentos estancos, quizais poidan individualizarse nos estudos máis arriba presentados as perspectivas “enxeñeril”, “escrita” e “arqueolóxica”.

A perspectiva enxeñeril caracteriza ós traballos de Díez Sanjurjo e, especialmente, os máis recentes de Alvarado, Durán ou Nárdiz. Procura introducirse na mentalidade dos enxeñeiros romanos, identificando as vías entre dous puntos fixos a longa distancia (núcleos principais que funcionan como puntos de

paso ou, mellor aínda, como lugares de orixe ou destino) de acordo coas rutas naturais e, especialmente, os criterios e características propias do trazado viario da época (liña recta, trazado en ladeira, respecto de determinadas pendentes, etc.). Os principais restos arqueolóxicos a confiar son a propia traza do camiño e as obras de fábrica; indicios doutra índole –tal como os Itinerarios, os miliarios ou a toponimia–, son secundarios e deberían encaixar e adaptarse ós trazados propostos como verificación engadida da súa certeza (NÁRDIZ 1992, 120-121).

A metodoloxía “escrita” utiliza como fontes primarias os itinerarios, especialmente o de Antonino, considerando que son documentos perfectamente fiables o pé da letra e que polo tanto poderían plasmarse directamente sobre o terreo. Os itinerarios evidentemente supoñen un excelente punto de partida, pero en absoluto deben interpretarse como se de un preciso mapa de estradas romanas se tratase; ó contrario, foron concebidos con funcionalidades diversas (polo xeral unha especie de selección interesada de posibles rutas a seguir), non recollen a totalidade das vías reais existentes e non deixan de acumular bastantes erros mensuratorios e descriptivos (CHEVALIER 1997, 56-58). Xa que logo, o problema pode ser grave cando se queren transferir á realidade sen a necesaria crítica e, sobre todo, sen a imprescindible comprobación arqueolóxica sobre o terreo, producíndose polo xeral resultados pouco certos. Traballos como o xa citado de Estefanía son unha boa mostra ó respecto.

A perspectiva arqueolóxica parte evidentemente dos vestixios materiais (restos da propia vía, obras de fábrica, miliarios, xacementos, etc.) como elementos primarios e da topografía, toponimia e referencias escritas como elementos secundarios de apoio e verificación (ABÁSULO 1990). Os estudos de Rivas, Colmenero e Caamaño insérense nesta liña e os seus resultados, malia que variables, son polo xeral bastante satisfactorios. Quizais o aspecto máis criticable sexa o desmesurado afán de Colmenero en identificar vías un tanto indiscriminadamente (sexo onde sexa, con tal de que haxa calquera topónimo, referencia ou resto dun camiño tradicional)

co que isto implica de perda do sentido xeral das comunicacións. Como ben dí Abásolo (1990, 10) “*son los yacimientos la guía para determinar el tejido rutero de una comarca y no el descubrimiento de un determinado camino lo que conduzca la investigación*”.

Esta última afirmación entronca moi ben coa nosa aportación que, como dixemos ó inicio, está baseada nos xacementos, no hábitat romano existente na rexión. Partimos non tanto dun estudio global de todo o poboamento romano (ou sexa, calquera tipo de xacementos habitacionais, especialmente os rurais –*villae*, granxas e casais aillados ou ben os múltiples castros romanizados que perviven a xeito de aldeas agropecuarias–) como dunha análise específica dos núcleos agrupados de xénese romana, isto é, dos enclaves convencionalmente coñecidos como “aglomerados secundarios” dado que en principio ocupan unha posición intermedia entre a cidade e a aldea, normalmente máis próximos da primeira que da segunda. A eles lles dedicamos non hai moito a nosa Tese de Doutoramento, extenso traballo que, lóxicamente, constitúe a nosa principal base de información². A Tese consiste, resumidamente, no estudio arqueolóxico integral de todos e cada ún dos aglomerados secundarios existentes en Galicia, abordando aspectos tales como caracterización física e material (arquitectura pública e privada, urbanismo, etc.), evolución cronolóxica (orixes, desenvolvemento e declive ou continuidade final), estudio funcional (principais cometidos que desempeñan) ou relación co entorno rexional (hábitat romano da zona, áreas productivas e sistema viario), obténdose así como principais conclusións probables identificacións con núcleos citados nas

² A Tese está disponible policopiada nas bibliotecas da Universidade de Santiago (PÉREZ LOSADA 2000) pero a súa consulta pública resulta moito mais doada en formato electrónico, incluída nun CD editado pola mesma Universidade (USC 2000). No momento actual está a piques de saír do prelo unha nova versión, revisada e considerablemente transformada e acrecida, en formato libro (PÉREZ LOSADA 2002).

fontes clásicas e, especialmente, a súa catalogación e xerarquización global.

Unha das características máis comúns e repetidas destes enclaves é que todos, en maior ou menor medida, son viarios, ou sexa, xenerados por e para os camiños; sempre están situados sobre o trazado de vías, especialmente en lugares de pasaxe obrigada (p.e. o cruzamento dun río importante), e na maioría dos casos funcionan asemade como puntos de converxencia ou cruzamento de varias rutas de distinta categoría. Por outra parte, dado que no Noroeste as cidades romanas “clásicas” son contadas e escasísimas, desempeñan un papel especialmente relevante como núcleos centrais estruturadores do territorio, actuando a xeito de proto-, para- ou vice-cidades en complemento ou substitución das primeiras. En áreas como a que nos ocupa, practicamente carente de cidades propiamente ditas, sen dúbida constituíron os principais e máis importantes, por non dicir os únicos, puntos neurálxicos da mesma.

A identificación suficientemente probada destes poboados sobre o terreo, sumada ás dúas características inherentes que acabamos de suliñar, introduce un novedoso e significativo elemento de análise que ata a data, salvo quizais algunha das perspectivas enxeñerís máis arriba citadas, non tiña sido contemplado na súa xusta medida. Dito de xeito coloquial, de haber vías e camiños, é posible saber agora coa necesaria seguridade de onde parten, a onde se dirixen ou por onde deberían inescusablemente de pasar. Tendo en conta que o sistema viario romano se caracteriza polas comunicacións a longa distancia entre dous puntos fixos, o importante é lóxicamente determinar con precisión cáles son eses lugares que pretende comunicar; esto nos axudará sobremaneira a discernir o seu percorrido xeral ou, mellor aínda, o seu sentido, ou sexa as razóns de fondo (económicas, político-administrativas, etc.) que xustifican a presenza do camiño proposto. Partindo deste presuposto, será posible establecer un mapa global das comunicacións terrestres da provincia, evidentemente tamén apoiado noutro tipo de argumentos, principalmente a

distribución de miliarios, as referencias documentais e os vestixios arqueolóxicos dos propio camiños. Insistimos non obstante na xeneralidade da proposta, que non pretende describir trazados concretos e específicos sobre o terreo; para isto sería preciso acometer un amplo e minucioso traballo de campo que, a excepción da área abranguida por cada aglomerado e o seu territorio envolvente próximo, polo de agora non temos realizado.

Unha segunda característica das comunicacións terrestres en época romana é que conforman propiamente unha rede, isto é, un conxunto concebido globalmente e internamente moi ben estruturado e xerarquizado, integrado por varias categorías de camiños perfectamente coordinadas entre sí. As fontes clásicas, de feito, son claras respecto á distinción dunha ben coñecida clasificación tríplice: *viae publicae* (construídas sobre solo público a cargo do Estado, entre elas as *consulares*, *praetoriae* ou *militares*), *viae vicinales* (en principio tamén públicas, feitas e mantidas oficialmente polas entidades rurais –*vici* ou *pagi*–) e por último *viae privatae* (establecidas polos particulares sobre terreos privados, ben sexan de acceso ás vivendas –*viae domesticae*– ou ás terras de labor –*viae agrariae* ou *rusticae*–) (CHAPOT 1969, 781-783; CHEVALIER 1997, 32-35). Esta clasificación, sendo útil, responde esencialmente a criterios xurídicos; quizais resulte moito axeitada á realidade unha categorización que, sen contradecila, utilice como criterio a categoría e nivel de importancia dos dous puntos a longa distancia (orixe e destino) que cada vía pretende comunicar. Dito noutras palabras: xerarquía de asentamentos implica directamente xerarquía de camiños.

A complexa cuestión da clasificación xeráquica dos núcleos agrupados romanos do Noroeste hispánico ten sido abordada monográficamente por Jorge de Alarcão e por nós mesmos en varios traballos recentes (ALARCÃO 1996 e 1998; PÉREZ LOSADA 1996, 1998 e 2000). Non é posible repetir aquí e agora todo o alí dito, pero sí que compre lembrar alomenos as principais conclusións. Alarcão distingue

acertadamente tres grandes categorías xenéricas: núcleos urbanos autónomos (capitais de *civitas*), aglomerados secundarios dependentes (*vici*) e aglomerados terciarios agropecuarios (aldeas). Nós ampliamos as categorías a cinco, dada a subdivisión do primeiro grupo, quizais demasiado amplo, noutros tres niveis xerárquicos: grandes capitais administrativas (cidades “clásicas” de considerable tamaño e fundación antiga que organizan e administran os grandes territorios conventuais dos que son capital), capitais rexionais (cidades medias que, sobre a súa condición de capitais de *civitas* propia, acumulan unha posición sobranceira de dominio indirecto sobre outras *civitates* menores do seu ámbito territorial) e por último sinxelas capitais de *civitas* (pequenos núcleos urbanos que exercen un dominio directo exclusivamente sobre a propia *civitas*, ou sexa, o territorio definido e restricto, agora organizado ó xeito romano, do que son capital). Na *Gallaecia*, a penas as tres capitais conventuais (Braga, Lugo e Astorga) pertencerían á primeira categoría. Chaves, Tui, Iria e Xixón constituirían a segunda, resultando máis abundantes, pero tamén bastante problemáticos, os núcleos adscribibles á terceira, exemplificados no modélico caso de *Tongobriga* (Freixo, Marco de Canaveses). O problema radica en que moitas das abundantísimas *civitates* galaicorromanas carecen de auténticas cidades como capital, sendo asumida esta función aparentemente por enclaves secundarios, sexan estes de orixe indíxena (*castella*) e especialmente romana (*vici*). Xa que logo, semella constatarse no Noroeste unha categoría híbrida intermedia entre “capitais de *civitas*” (urbanas e políticamente autónomas) e o seguinte nivel xerárquico de “aglomerados secundarios” (non necesariamente urbanos e políticamente dependentes), isto é, onde núcleos que física e formalmente son secundarios atinxen sen embargo funcións de capitais, quizais só a nivel oficioso e práctico, a xeito de auténticas vice-cidades. Unha boa parte dos aglomerados existentes na Galicia sur e occidental (p.e. Verín, Xinzo, Baños de Bande, Ourense, Caldas de Reis, etc.) ilustran ben este modelo híbrido, sendo escasos os poboados netamente

calificables como *vici* dependentes (Pontevedra, Santiago ou Baños de Molgas), moitas veces constrinxidos a reducidísimas *mansiones* ou *mutationes* viarias. A última e máis cativa categoría de asentamentos agrupados está constituído polas aldeas agropecuarias, maioritaria e case exclusivamente pequenos *castella* de raíz indíxena (a presenza de aldeas de orixe romana é dubidosa e, en todo caso, en absoluto xeneralizada polo Noroeste); estas aldeas son xa netamente rurais, dun valor xerárquico similar ó dos asentamentos individuais e dispersos típicamente romanos (*villae*, granxas e casais).

Todas estas categorías de asentamentos agrupados, especialmente as superiores, están intercomunicadas por vías e camiños, e a xerarquización de acabamos de expoñer permite, entre outras cousas, propoñer unha xerarquización correlativa do sistema viario. Individualizamos así alomenos catro niveis: vías oficiais primarias (provinciais), vías oficiais secundarias (rexionais), vías terciarias (comarcais) e camiños cuaternarios (locais).

As primeiras son obviamente *viae publicae*, construídas e mantidas por diversas instancias do Estado (en especial a militar e a administrativa provincial), balizadas mediante miliarios e dotadas de servizos oficiais (*cursus publicus*, *mansiones*). A súa entidade é provincial (rutas principais dentro de cada *provincia*) ou superior (vías interprovinciais, ás veces de ámbito auténticamente “imperial”), deseñadas cunha perspectiva enxeñeril de comunicación a longa distancia que implica importantes obras de fábrica no seu trazado. Case todas aparecen descritas nos Itinerarios (aínda que non son tódalas que están, nin están tódalas que son) e o seu sentido xeral é lóxicamente comunicar o primeiro rango de asentamentos (as grandes capitais administrativas) entre sí e con outras capitais externas. No Noroeste son as vías de acceso externo Lisboa-Braga, Mérida-Astorga (Vía da Prata) e Tarragona-Astorga e, especialmente, as interiores Braga-Astorga (XVII e XVIII),

Braga-Lugo-Astorga (XIX) e a directa Braga-Lugo, non citada polos Itinerarios.

As vías oficiais secundarias tamén son *viae publicae* (neste caso probablemente da responsabilidade directa das autoridades cidadás) e contan con miliarios, mansións e algunhas obras de fábrica. O seu ámbito é o de comunicación rexional a longa/media distancia, unindo entre sí as capitais rexionais e algunha que outra capital de *civitas* importante e enlazándoas coas grandes capitais administrativas. Amosan, xa que logo, un sentido xeral transversal e complementario coas vías primarias, ou ben se estenden por aquelas zonas conventuais que as primarias non cobren. No territorio da Galicia actual son esencialmente dúas: a controvertida vía XX Caldas-A Coruña-Lugo e maila vía Chaves-Ourense-Iria(?), totalmente ignorada polas fontes itinerarias.

As vías terciarias unen aglomerados secundarios entre sí (especialmente os que funcionan como capitais oficiosas de *civitas* pero tamén os que son simples *vici* dependentes) e establecen ligazóns directas entre éstos e as capitais urbanas anteditas. Conforman a malla viaria propiamente comarcal (o seu ámbito é claramente unha comunicación intraconventual a distancia media ou corta), correspondéndose *grosso modo* coa categoría xurídica de *viae vicinales*. Relativamente abundantes, polo xeral non son vías “oficiais”, co cal non debe extrañar que carezan de balizaxe e servicios de apoio, que amosen percorridos certamente variables ou que sexan poucas e pequenas as obras de fábrica no seu trazado; non obstante, algúns treitos da zona verinense-limiá sí que contan con miliarios.

Os camiños cuaternarios son xurídicamente *privatae* e, dado o seu ámbito de curta distancia, non merecen siquera a consideración de vías. Evidentemente, todo asentamento rural (sexa castro ou tipo *villa*), en Galicia moi numerosos e especialmente dispersos, contará cos seus correspondentes accesos e enlaces coa rede viaria oficial, conformando unha

tupida malla local que, desde unha perspectiva xenérica como a nosa, non paga a pena nin siquiera comentar.

Establecidas as categorías xerais de vías no Noroeste e explicados os presupostos que xustifican un estudio viario baseado na identificación e xerarquización dos núcleos agrupados mínimamente importantes, compre agora que apliquemos estas directrices á zona que nos interesa, o sector oriental galego do convento bracarense. O asentamento de meirande categoría é sen dúbida *Aquae Flaviae*, actual Chaves, única cidade romana propiamente dita existente na zona que, ademais, acada claramente o rango de “capital rexional” da mesma. No interior da provincia ourensá distinguimos alomenos catro “aglomerados secundarios” relevantes, todos eles de tamaño medio, configuración protourbana e probable condición oficiosa de “capital de *civitas*”, que serían Ourense (*¿civitas? Auriensis*), Baños de Bande (*Aquis Querquernis*), Xinzo de Limia (*Forum Limicorum*) e Verín (*¿civitas Tamacanorum?*). Outros núcleos moito menores, probables *vici* dependentes de contido marcadamente viario, serían Baños de Molgas, Sandiás e Baños de Riocaldo, ós cales habería que sumar as mansións *Salientibus* e *Praesidio* da vía XVIII, aínda non ben recoñecidas e identificadas a nivel arqueolóxico. Próximos pero xa fóra das lindes da nosa zona se localizan outros importantes aglomerados como Trives Vello/Mendoia (*Nemetobriga*) e A Proba de Valdeorras (*Forum Gigurrorum*) no convento asturicense e mais Castillós (*Dactonium*) no lucense, non tratados directamente neste artigo pero sí identificados como tales pola súa obvia relación co sistema viario rexional.

Non é preciso extendérmonos sobre Chaves. A súa identificación como cidade romana “clásica” está ben establecida tanto a nivel epigráfico como arqueolóxico (véxase recentemente COLMENERO/ALCORTA 1998) e a súa condición de “capital rexional” se deduce claramente da interpretación do coñecido *Padrão dos Povos* (AFFE² 587). A nivel viario, Chaves destaca por ser un punto de pasaxe obrigada (cruzamento do Támeiga por unha magnífica ponte) a medio

percorrido dunha vía provincial primaria (a XVII Braga-Astorga). É, ademais, o punto de orixe doutras varias vías –unha rexional secundaria cara a Ourense e dúas ou tres terciarias comarcais cara Xinzo, Bande ou Sanabria– que, xunto ás que se dirixen cara ó sur, autoriza a consideralo como un auténtico nó viario rexional.

Respecto ós outros aglomerados secundarios ourensáns, tampouco é cuestión aquí a agora de estudialos en profundidade, traballo que xa fixemos demoradamente en obras precedentes (PÉREZ LOSADA 2000 e 2002) ás que nos remitimos para unha meirande información. Non obstante, tamén é verdade que a análise arqueohistórica destes núcleos aínda non é ben coñecida polos investigadores e público en xeral, razón pola cal quizais sí conveña presentar un breve resume de resultados, con especial atención ós vestixios propiamente viarios.

O núcleo romano de Ourense é coñecido esencialmente gracias ós vestixios arqueolóxicos –escavacións urbanas das Burgas, Museo, Trindade, Xosefinas e Otero Pedrayo (estes últimos de recente descuberta), amáis de múltiples achados dispersos– e a unha certa concentración epigráfica –8 pezas, entre elas dous posibles miliarios–. O poboado é silenciado polas fontes escritas a excepción do Parroquial Suevo, tardío documento que nos informa da promoción do enclave á categoría de sede episcopal nos finais do s. VI e nos revela parcialmente o seu nome latino –*Auriensis*–, orixinariamente precedido dun ignoto sustantivo, posiblemente os xenéricos *civitas* ou *vicus* ou ben os máis específicos *aquis*, *portus* ou *pons*. O aglomerado é de considerable tamaño (ca. 7 has.), ubicado sobre unha pequena valgada subsidiaria do Barbaña a pouco máis de 1 km. de distancia do Miño, e presenta unha clara configuración protourbana (planimetría relativamente complexa tipo “espiña de peixe”) derivada da disposición do hábitat a carón do eixo lonxitudinal da vía principal que por alí pasa. A excepción do balneario termal das Burgas, non se teñen detectado polo momento outros edificios públicos ou elementos de infraestrutura urbana, sendo a maioría das construcións de

índole doméstica e habitacional, algunhas cun certo grao de riqueza. As funcións desempeñadas son esencialmente do sector terciario, ou sexa, prestación de servicios de índole viaria (parada e fonda de viaxeiros, control administrativo e fiscal de ponte e vía), termal (balneario terapéutico-relixioso de sona rexional), comercial (feira agropecuaria comarcal) e quizais tamén política (¿capital de *civitas*?). A nivel cronolóxico, as orixes son netamente romanas e relativamente precoces, posiblemente de época xulio-claudia, desenvolvéndose paseniñamente durante toda a romanidade ata o novo pulo acontecido na época suevovisigótica.

Dos vestixios viarios destaca especialmente a Ponte Maior sobre o Miño (ALVARADO/DURÁN/NÁRDIZ 1990, 35-54; RIVAS 1991), monumental obra que, malia as múltiples e repetidas reconstrucións medievais e modernas, aínda conserva suficientes pegadas de romanidade, ben sexan baseamentos orixinais en *opus quadratum* ou ben o uso de tallamares semicirculares, característicos e case exclusivos da construción pontificia augústea. Alvarado opina que a ponte romana foi elaborada en dúas fases sucesivas –unha antiga (posiblemente augústea ou xulio-claudia), con 6 arcos e rasante horizontal, que pronto colapsaría pola deficiente cimentación do piar central, e outra máis recente (verosímelmente de época imperial), con sete arcos e perfil ataludado, que posiblemente perdurase ata alomenos a fin da romanidade– aínda que tamén apunta que, dadas as inmensas dificultades técnicas da obra (arco central de 38 mts. de luz e 4,47 de relación vano/macizo, valores xamais acadados por ningunha ponte abovedada romana coñecida), quizais todo quedou nunha fallida tentativa, a non ser que a ponte fose provisionalmente rematada con estruturas de madeira.

En todo caso, o importante é suliñar que a monumentalidade da obra (ou polo menos do proxecto) non se xustifican se non dese servicio a unha vía estatal de primeira orde, estrada de paso que, sen dúbida, foi o principal motor xenerador do aglomerado. Amáis disto, a ponte sanciona en

certo modo o importante papel xogado pola *hoya* ourensá a nivel das rutas naturais da comarca, implicando así a confluencia de outras vías e camiños (tanto sexan secundarias como terciarias) a ámbalas dúas beiras do punto de paso obrigado que supón o sempre difícil cruzamento do Miño. Ourense é, xa que logo, tamén un importante nó viario romano a nivel comarcal e incluso rexional.

O hábitat agrupado romano existente en Baños de Bande e inmediacións idéntifícase sen dúbida co núcleo denominado *Aquis Querquernis* polas fontes xeográficas e itinerarias antigas, constituíndo xa que logo unha das mansións viarias da vía XVIII e tamén seguramente a capital *de facto* da correspondente *Civitas Querquernorum* (a capital castrexa orixinaria foi posiblemente o próximo Castro de Rubiás, mantendo esta condición a penas *de iure* durante os primeiros tempos da romanización). O xacemento é bastante coñecido polos múltiples achados de materiais e epígrafes producidos desde hai tempo pero esencialmente gracias ás extensas escavacións alí efectuadas desde mediados dos 70 ata hoxe, exhumándose o campamento dunha unidade auxiliar do exército romano e, nunha valgada próxima, un importante asentamento civil con balneario termal, construcións doméstico-artesanais-comerciais, e un grande edificio público que non dubidamos en identificar coa propia *mansio* oficial da vía. O aglomerado é de tamaño medio (unhas 5,5 has. sen incluír o campamento) e amosa en principio un moi sinxelo urbanismo, co hábitat distribuído a carón da curva que describe a vía ó seu paso pola valgada. A cronoloxía do campamento é moi limitada e restricta (do 65 ó 117 d.C.) pero non así a do aglomerado, que desde época flavia chega ata a quinta ou inicios da sexta centuria. Temos, en suma, un poboado medio posiblemente protourbano caracterizado polas compoñentes militar (campamento), viaria (*mansio* oficial), termal (balneario), política (capital oficiosa de *civitas*) e productivo-comercial (producción alfareira, mercado comarcal).

Nos contidos estrictamente viarios destaca esencialmente o paso da vía XVIII (balizada por numerosos miliarios tanto no xacemento como nas proximidades) e o establecemento aquí dunha etapa ruteira, representada na *mansio*, co que isto implica a nivel administrativo, fiscal e comercial. Non obstante, a propia importancia do aglomerado xunto con outros argumentos complementarios (algúns miliarios bastante afastados ó norte da vía XVIII), induce a pensar que de aquí precisamente parte outra vía estatal primaria en dirección a Ourense; o seu trazado concreto é difícil de precisar nas inmediacións do poboado e nós mesmos plantexamos dúas alternativas no treito ata Bande. Tamén é posible que xurda outro camiño cara o SE, neste caso de categoría terciaria ou cuaternaria, feblemente alicerzado na continuidade do hábitat romano, periurbano e marxinal, fronte ó campamento do outro lado do río. Xa que logo, o aglomerado non é só mero lugar de pasaxe dunha vía importante senón tamén punto de orixe ou bifurcación doutras vías e camiños.

O núcleo romano de Xinzo de Limia é bastante máis descoñecido e novedoso, seguramente porque a principal escavación arqueolóxica na vila –Igrexa Vella– é moi recente e porque tradicionalmente sempre se ubicou a capital dos límicos –o *Forum Limicorum* tan intensamente citado polas fontes literarias e epigráficas– en Nocelo da Pena a uns 12 kms. de distancia. O enclave amosa un tamaño medio (ca. 4-5 has.) e unha característica disposición lineal de poboado-rúa, demostrando que é o paso dunha vía certamente importante o principal motor xenerador do mesmo; non obstante, a configuración interna podería ser calificada de protourbana, dada a presenza de algúns aliñamentos transversais á vía principal que denotan a converxencia ou cruzamento aquí doutros camiños terciarios da rede comarcal. Os vestixios polo de agora descubertos (Regueiro, Igrexa Vella) son de índole doméstica e habitacional, pero tamén hai algúns indicios que revelan a posibilidade dun centro ou edificio de carácter público e monumental. O núcleo como tal é de xénese romana e fundación *ex novo*, xurdindo en época flavia, desenvolvéndose

en época imperial e perdurando probablemente ata mediados do s. V d.C. A nivel funcional, destaca sobremaneira a compoñente viaria (paso dunha vía oficial balizada con miliarios, pequeno nó viario comarcal, proximidade da vía XVIII), refrendada por un inmillorable posicionamento xeostratéxico en pleno centro da terra limiá que tamén autoriza a considerar unha probable funcionalidade política, cívica e comercial. Non dubidamos, xa que logo, que aquí estivo ubicada a capital real e efectiva da *civitas Limicorum*, ou sexa, o denominado *Forum Limicorum*. Os coñecidos epígrafes de Nocelo da Pena, base da súa identificación coa capital da *civitas*, explicaríanse por un modelo dual onde a capitalidade política *de iure* é retida polo poboado castrexo, mentras que a socioeconómica (ou sexa, a capital real *de facto*) é ocupada polo aglomerado romano xinzense.

Por último, o aglomerado romano de Verín tampouco resulta adecuadamente recoñecido como tal malia ós múltiples achados dispersos referenciados por Taboada Chivite e ás reveladoras escavacións urbanas recentemente efectuadas na vila (Rúa Maior). Aмосa non obstante un tamaño considerable (ca. 7-8 has.) e unha configuración protourbana establecida sobre un evidente cruzamento interno de rúas. A nivel arquitectónico coñecemos varias construcións de índole doméstica/habitacional (Avda. Luis Espada), unha extensa necrópole (barrio de San Lázaro do outro lado do río) e máis un interesantísimo edificio –privado pero de uso público– consistente en tres *tabernae* dispostas sobre a rúa (Rúa Maior). A nivel viario, destaca unha certa concentración de miliarios (tanto no propio aglomerado como nas proximidades) que, sumado a un inmillorable posicionamento en pleno centro xeográfico da “Terra de Monterrei”, á obrigada pasaxe do Támeга por unha desaparecida ponte e ó cruzamento de rúas antes citado, autorizan a considerar o aglomerado como auténtico nó viario comarcal. A cronoloxía xeral de ocupación vai desde finais do s. I ata finais do IV d.C. e as funcións principais desempeñadas serían de índole viaria e comercial,

resultando probable que tamén teña actuado, quizais só oficiosamente, como capital política da *Civitas Tamacanorum*.

Tras esta breve definición e caracterización dos núcleos agrupados ourensáns, estaremos en boas condicións de presentar, debidamente razonado e xerarquizado, un mapa viario romano xeral da parte galega oriental do convento bracarense. Pola zona discorren dúas vías estatais primarias de ámbito provincial: a coñecidísima *Via Nova* –nº 18 do Itinerario de Antonino– entre Braga e Astorga, ruta alternativa á precedente vía XVII que fai idéntica ligazón por Chaves e o norte de Portugal, e a que convimos en denominar “vía directa Braga-Lugo” por Ourense, ruta alternativa á vía XIX que tamén une ambas capitais pola rexión costeira occidental.

Sobre a vía XVIII non temos practicamente nada novo que aportar sobre o xa dito con anterioridade por Sanjurjo, Rivas, Colmenero, Caamaño, Nárdiz ou Alvarado. A vía, como é sabido, data de época flavia –periodo de obras durante a década dos 70 (reinado de Vespasiano), sendo inaugurada e posta en servizo baixo Tito/Domiciano contra inicios dos 80–, de aí o seu calificativo de *nova* en relación coa agora *vetera* vía XVII, de fundación augústea ou xulio-claudia. As razóns da súa construción son sen dúbida de orde administrativa e sobre todo económica, supoñendo en efecto unha unión entre Astorga e Braga moito máis rectilínea e curta que a que se produce pola XVII e que, ademais, ten a virtude de comunicar adecuadamente os importantísimos distritos auríferos de Valdeorras e As Médulas. É a vía que conta con máis miliarios de toda Galicia (no treito bracarense nos atreveríamos a dicir que incluso de todo o Imperio) e amosa un deseño caracteristicamente enxeñeril con abundantes traballos de explanación (p.e. os famosos “lombos” da Limia, hoxe en día infelizmente xa case desaparecidos) e non menos importantes obras de fábrica (p.e. as pontes de Ponte Pedriña, Ponte Návea e Bibeí). Foi concibida ademais, alomenos no treito do Gêres-Limia Baixa, cun programa paralelo de dotación de edificios oficiais de apoio e servizo, todos eles de estandarizada tipoloxía, tal como

demonstran a *mansio* escavada en Baños de Bande ou a *mutatio* exhumada en Ribeira da Mó. Tendo en conta todos estes factores, o seu percorrido xeral pola provincia ourensá é relativamente doado de restituír e resulta bastante coñecido, remitíndonos ás recentes publicacións de Caamaño (1995-96) e Alvarado/Rivas/Vega (1992 e 2000) sobre o particular. As principais novidades achegadas por estes dous últimos traballos radican nun interesante e razonado estudio mensuratorio – distinguindo tres sectores con tres diferentes valores de milla: tramo Braga-Bande (milla de 1.660 mts.), tramo Bande-Cacabelos (milla de 1.808 mts.) e tramo Cacabelos-Astorga (milla de 1.480 mts.)– que, sumado a un non menos interesante estudio das posibilidades de trazado concreto, implican algunhas reubicacións de *mansiones*. Sen entrar agora en pormenores, sí nos interesa destacar que a vía non pasaba directamente por Baños de Molgas senón polas proximidades, co cal este pequeno aglomerado e a súa ponte romana, independentemente de que funcione ou non como a mansión *Salientibus*, estaría revelando a presenza dun camiño transversal á vía XVIII.

O único núcleo importante polo que pasa esta vía na zona que nos ocupa é *Aquis Querquernis* (Baños de Bande), posto que os outros lugares citados polas fontes e suficientemente recoñecidos a nivel arqueolóxico –*Aquis Originis* en Os Cobelos de Riocaldo, *Geminas* en Sandiás– ou ben aínda con dúbidas de localización –*Salientibus* en Baños de Molgas ou proximidades (Tioira, Parada, Xinzo da Costa), *Praesidio* algures na terra de Caldelas (Medorra, O Burgo, Vilamaior)– son en principio moi pequenos enclaves estrictamente viarios (seguramente só un aillado edificio con funcións de *mansio* e pouco máis) que entrarían na categoría de *vici* dependentes. Os Cobelos de Riocaldo, o único escavado en área, exemplifica ben o modelo, consistente nun edificio privado e doméstico tipo *villa* que, non obstante, tamén prestou servizos viarios de índole pública para funcionarios e viaxeiros. Quizais sorprenda esta relativa ausencia de núcleos importantes, xustificable, en parte, porque se atopan moi próximos á vía (caso de Xinzo de Limia –*Forum*

Limicorum–,) ou ben sobre a mesma pero xa na área limítrofe do veciño convento asturicense (casos de Trives Vello – *Nemetobriga*– e A Proba de Valdeorras –*Forum Gigurrorum*–). A relevancia de Baños de Bande debe aducirse á instalación dunha unidade militar auxiliar (que, por cronoloxía e ubicación, seguramente tivo moito que ver no deseño e construción da vía) e máis á súa condición de capital comarcal a nivel xeográfico, económico e sociopolítico. Resulta ben significativo que sexa precisamente aquí o único punto de toda a provincia onde a vía XVIII bifurca ou enlaza con outra vía primaria como é a directa Braga-Lugo.

A vía que nós denominamos “vía directa Braga-Lugo” é recoñecida por practicamente tódolos tratadistas pero sempre, indefectiblemente, se lle asigna un valor secundario, seguramente debido a que non aparece citada como tal en ningunha fonte escrita ou ben porque se considera que o seu sentido é a penas o dunha unión comarcal dos aglomerados de Bande e Ourense. Non obstante, son moitos e evidentes os argumentos que avalan que a súa razón de ser é a unión directa de Braga e Lugo e que, polo tanto, debe ser considerada como unha vía primaria de ámbito provincial. Por unha banda, se observamos o seu percorrido xeral advertiremos que se trata da ruta máis curta e axeitada posible para enlazar ambas capitais conventuais, moi próxima por certo da liña recta ideal, e que a existencia desta comunicación directa resulta totalmente lóxica e necesaria porque, caso contrario, Braga e Lugo soamente ficarían unidas oficialmente polo inmenso rodeo que supón a vía XIX, feito totalmente inadmisibile dado o rango capital de ambas cidades. Por outra parte, a vía en cuestión está ben marcada sobre o terreo por nada menos que 17 miliarios (treito Bande-Lugo) e dúas importantes obras de fábrica como son as pontes romanas do Freixo e Ourense; a propia importancia atinxida polo aglomerado ourensán e, en especial, a monumentalidade da súa ponte, resultarían totalmente incomprensibles e inxustificables se por alí non pasase unha vía principal.

A nivel cronolóxico, esta ruta de Bande a Ourense ten sido normalmente calificada de tardía en atención a que os miliarios máis antigos conservados son de Caracalla e a que, dado que enlaza coa flavia vía XVIII en Bande, debería ser posterior a ésta. Nós consideramos que a ruta xa debería estar trazada e en funcionamento desde época xulio-claudia, baseándonos tanto na data da primitiva ponte ourensá (vía e ponte, máxime sendo esta tan costosa e monumental, necesariamente han ser coetáneas, polo menos no treito Braga-Ourense) como na suposición lóxica de que as capitais que une, de fundación augústea, tamén deberon estar intercomunicadas desde data temperá. Isto implica cometer a herexía de que o treito Braga-Bande xa era operativo antes da construción da *Via Nova*, feito indirectamente testemuñado gracias ó miliario de Tiberio aparecido en Borrageiro-Cabril (ca. 10 kms. ó leste da *geira*, en plena Serra do Gerês, único vestixio remanente dunha ligazón transversal intermedia entre a augústea/xulio-claudia vía XVII e a flavia vía XVIII) e máis no uso de varias mensuracións na propia vía XVIII (lembrems que ún dos sectores diferenciados, con millas de ca. 1.600 mts., é xusto o de Braga-Bande) que ben puideran ter valor cronolóxico a xeito de fases de construción.

Non pretendemos agora describí-lo seu trazado con precisión, pero sí indicar o seu percorrido xeral. De Braga a Bande obviamente debe coincidir coa posterior vía XVIII. De Baños de Bande a Ourense segue unha dirección similar á da actual estrada N-540, pasando así polas terras de Bande, Celanova, A Merca e San Cibrao das Viñas, balizada polos miliarios de Ponte Cadós (AFFE² 573), Cañón (CIL II 4852=IRG IV 37=AFFE² 571), Vilanova das Infantas (RIVAS 8=AFFE² 568; AFFE² 574), Barxiña (CIL II 4876=IRG IV 17=RIVAS 9=AFFE² 567), Faramontaos (RIVAS 30=AFFE² 575), S. Cibrao das Viñas (RIVAS 14=AFFE² 569) e A Farixa (RIVAS 46=AFFE² 570) e, especialmente, pola magnífica ponte romana do Freixo (ALVARADO/DURÁN/NÁRDIZ 1990, 65-71). Pasado Ourense (onde hai outros dous posibles miliarios) e a súa ponte, a vía continuaría por Amoeiro e Vilamarín –

miliarios en Bóveda (RIVAS 16=AFFE² 552), Tamallancos (RIVAS 16= AFFE² 538) e Orbán (RIVAS 44=AFFE² 550; RIVAS 45=AFFE² 551; AFFE² 576)– seguindo xa en territorio lucense por Chantada e Guntín –miliarios de Seteigrexas (IRPL 95) e Entrambasaguas (IRPL 96)– ata Lugo. Como dixemos máis arriba, esta vía carece do necesario estudio pormenorizado sobre o terreo e, xa que logo, polo de agora non son poucos os problemas de trazado concreto. Colmenero e Rivas, por exemplo, consideran que non parte do propio Baños de Bande senón da Ponte Pedriña, ou ben que a ponte do Freixo pertence a unha hipotética vía transversal Xinzo-Celanova polo val do Arnoia ata o Miño en vez de á vía directa Braga-Lugo. Respecto ó primeiro, nos parece bastante extraño que unha ruta tan importante eluda deliberadamente, como si quixera evitalo, o aglomerado romano de Baños de Bande; respecto ó segundo, efectivamente semella haber unha certa discrepancia entre o trazado pola ponte e o que marcan os miliarios de Barxiña e Faramontaos pero, aínda así, o lóxico é pensar que unha obra pontificia tan destacada pertenza a unha vía primaria e non a unha vía secundaria ou terciaria, camiño que, por outra parte e con base nas razóns que máis adiante expoñeremos, non deixa de ser de dubidosa existencia real.

Estas dúas vías primarias –a XVIII e a directa Braga-Lugo– marcarían dous grandes eixos ruteiros SO-NE e S-N ó seu paso pola provincia ourensá. Sobre deles se distingue outro grande eixo transversal SE-NO manifestado na ruta Chaves-Ourense, unha vía secundaria de ámbito rexional. A razón de ser desta vía é, en primeiro lugar, comunicar a longa distancia unha capital rexional (Chaves) coa capital conventual (Lugo) e posiblemente tamén con outra capital rexional occidental (Iria); en segundo lugar, tamén ten o interese de ligar directamente, a media distancia, os principais aglomerados (Verín, Xinzo e Ourense) sobre os que Chaves precisamente actúa como capital rexional. Evidentemente se trata dunha vía pública e oficial, balizada por numerosos miliarios, malia que non se coñezan grandes obras de fábrica no seu trazado.

Como en casos anteriores, esta unión viaria entre Chaves e Ourense non é inédita, recoñecida xa hai moito tempo por Taboada Chivite –quén a bautizou como “vía do Támea”– e, máis recentemente, por Rivas, Colmenero ou Nárdiz. Non obstante, as propostas de trazado son bastante variadas, dependendo esencialmente de se se fai pasar ou non polos aglomerados de Xinzo e Verín. A distribución un tanto espallada e dispersa dos múltiples miliarios da zona, aparentemente presentes por doquier, xustifican aínda máis esta grande cantidade de variantes e combinacións.

A nosa proposta de percorrido principal conxuga o obxectivo xeral (ligazón Chaves-Ourense) co obxectivo específico de interligar os aglomerados intermedios de Xinzo e Verín, coincidindo ademais cunha significativa concentración lineal de nada menos que 20 miliarios. Ascendería de Chaves a Verín pola marxe leste do Támea –miliarios de Sta. Marta (CIL II 4795=AFFE² 560), San Cibrao (AFFE² 541), Tamaguelos (AFFE² 531) e barrio de O Perú (TABOADA 1945, 126)–, atinxindo o aglomerado verinés –miliarios AFFE² 532 e 534– onde inflexionaría cara ó oeste para cruza-lo Támea por unha desaparecida ponte. Xusto do outro lado do río hai varios miliarios, tanto no barrio de San Lázaro (IRG IV 48=AFFE² 533) como en diversos puntos da veciña parroquia de Pazos (AFFE² 542 e 543). Continuaría ata Xinzo seguindo *grosso modo* a actual estrada N-525, balizada polos marcos de Lamas (AFFE² 546 e 547), Rebordondo (IRG IV 42=AFFE² 540; IRG IV 50=AFFE² 545), As Estivadas (RIVAS/VEGA 1977, 73), Sta. Baia (AFFE² 544), Pardieiros (AFFE² 548) e Pidre (AFFE² 549). Atravesa linealmente Xinzo pola rúa principal do aglomerado –miliarios AFFE² 539 e IRG IV 32=AFFE² 536– e se dirixe a salvar a lagoa de Antela probablemente pola desaparecida Ponte das Poldras –miliario ALVARADO/RIVAS/VEGA 13)–, cruzándose coa vía XVIII á altura de Sandiás (mansión *Geminas*). Desde aquí ata Ourense non se coñecen miliarios, pero o lóxico é pensar que segue por Allariz, Taboadela e San Cibrao das Viñas, ruta ben

testemuñada en época medieval (FERREIRA 1988, 177) e onde se coñece unha ara ós *Lares Viales* (AFFE² 137), converxendo coa vía primaria Braga-Lugo pouco antes da súa entrada no aglomerado ourensán.

Unha vez en Ourense e pasada a ponte sería doado para os aquiflavienses atinxir Lugo seguindo a “vía directa Braga-Lugo”, pero tamén resulta verosímil que a vía Chaves-Ourense que nos ocupa tivese continuidade en idéntica dirección NO para enlazar coa vía XIX á altura de Santiago (*Asseconia*) ou, moito mellor, de Iria, capital rexional desta zona occidental. Este enlace conta con moi bó testemuño medieval (FERREIRA 1988, 121-123, 162-163 e 183-184) pero moi febles argumentos arqueolóxicos –a penas o miliario de Tamallancos (Rivas 16=AFFE² 538), pola súa proximidade quizais pertencente aínda á vía Braga-Lugo, e a ara ós *Lares Viales* de Grava en Silleda (IRG III 24)–, de aí que por prudencia prefiramos mantelo de momento na categoría de camiño comarcal. En todo caso, está claro que ten que existir algunha unión terrestre entre este romanizado sector interior galego e a costa occidental, sendo esta opción a máis verosímil e probable; se así fose, a vía rexional Chaves-Ourense-Iria serviría de magnífico enlace transversal entre todas as vías primarias do Noroeste (XVII, XVIII, Braga-Lugo e XIX).

A nivel cronolóxico, esta vía é catalogada habitualmente de tardía con base en que o miliario máis antigo conservado é o de Maximino e Máximo (mediados do s. III d.C.) aparecido en Xinzo. Quizais efectivamente foi oficializada a partir desta data, pero se facemos caso da cronoloxía de ocupación dos núcleos que comunica (Chaves, Verín, Xinzo e Ourense), lóxicamente deberemos concluír que xa existía desde moito antes, alomenos desde finais do s. I d.C.

O feito de que o trazado proposto constituía a ruta digamos “oficial” entre Chaves e Ourense non quere dicir que sexa obrigatoriamente a única posibilidade de comunicación entre ambos núcleos urbanos. A presenza dalgúns outros miliarios espallados pola zona semella en efecto suxerí-la existencia

doutras ligazóns alternativas que, en principio, malia teren algúns aillados miliarios, catalogamos na categoría de vías terciarias ou comarcais. Entre Chaves e Xinzo, o principal problema radica en que o paso por Verín implica un considerable e innecesario rodeo, de aí que, co paso do tempo, especialmente en época baixoimperial, se fosen establecendo outros camiños máis rápidos e directos a xeito de “atallos” complementarios e/ou alternativos á ruta principal. Estes “atallos” serían esencialmente dous: un camiño complementario e parcial desde Chaves pola banda occidental do Támega – miliarios de San Cibrao (AFFE² 541) e Vilaza (AFFE² 537)– ata enlazar coa vía principal á altura de Albarellos, ou ben unha ruta alternativa e completa Chaves-Xinzo bastante máis ó oeste, balizada polos miliarios de Calvão (AFFE² 581), Sta. Marta de Lucenza (AFFE² 558) e Seoane de Oleiros (AFFE² 556). Esta emerxencia e consolidación de atallos que evitan Verín seguramente tivo moito que ver no relativamente cedo esmorecemento do núcleo agrupado como tal, non sobrevivindo máis alá dos finais da cuarta centuria. Entre Verín e Ourense tamén se constata outra posible ruta alternativa que, neste caso, evita o paso por Xinzo: trátase da metade septentrional da chamada “vía do Támega” –miliario de Vilela ó norte de Verín (IRG IV 40=AFFE² 530)– con continuidade polo alto val do Arnoia –miliarios de Alberguería en Vilar de Barrio (AFFE² 535 e 583)– ata cruzarse coa vía XVIII. Esta vía proseguiría por Baños de Molgas, xustificando así a existencia aquí dun pequeno aglomerado, unha ponte dun único arco e máis un miliario (AFFE² 529), enlazando posteriormente con Ourense. Xa dixemos que o obxectivo esencial deste camiño comarcal sería comunicar Verín con Ourense por unha ruta diferente, de moitísima menor importancia, que a que se produce por Xinzo, pero tamén permitiría unha ligazón norteña de Chaves e Verín coa vía XVIII (e por ela a Astorga) e, especialmente, un enlace alternativo de ambas poboacións con Lugo a través do empalme indirecto con outras vías terciarias (cruzamento do Sil algures a partir da vía XVIII e continuidade ata Lugo vía Monforte e

Sarria). En todo caso, esta unión indirecta Chaves-Lugo en absoluto acadaría a relevancia da ruta principal por Ourense.

Con estes atallos e alternativas á vía oficial Chaves-Ourense entramos xa na categoría de vías terciarias, a rede de camiños propiamente comarcal. Quizais sexa bó describila de acordo cos aglomerados que intercomunica, isto é, Chaves, Verín, Xinzo e Ourense.

A presenza de varios miliarios na área fronteiriza entre Ourense e Zamora –Esculqueira (AFFE² 562 e 563), Tameirón (AFFE² 561), Lubián (AFFE² 565 e 566) e o dubidoso de Barxa (AFFE² 564)–, xunto co evidente cruzamento que se advirte no aglomerado verinés en dirección leste, semellan indicar un camiño nesta dirección aparentemente dirixido cada Puebla de Sanabria, interpretable como unha ruta paralela e intermedia entre as vías XVIII e XVII que enlazaría con esta última algures na provincia zamorana (*Veniatia?*, *Petavonium?*). O asunto complícase, sen embargo, xusto na área de achado dos miliarios (especialmente os de A Gudiña e A Mezquita), porque posiblemente por aquí cruzase outro camiño comarcal N-S pola terra do Bolo, alicerzado no aillado e dubidoso miliario de Alberguería (IRG IV 59=AFFE² 577). Este camiño parece totalmente lóxico para comunicar Valdeorras (ou sexa, tanto a vía XVIII como especialmente o aglomerado capital de A Proba) co importante distrito aurífero de Viana do Bolo, ignorándose cal sería o seu destino meridional a partir de A Gudiña, quizais Chaves sen pasar por Verín (tal como pensan Colmenero ou Nárdiz) ou ben simplemente enlazar algures coa vía XVII seguindo polo interfluvio dos ríos Rabaçal e Tuela. Xa que logo, o panorama viario deste sector interior ourensán aínda non está suficientemente claro e merece posterior investigación.

As vías comarcais con orixe en Chaves xa foron citadas case todas –“atallos” Chaves-Xinzo, hipotética vía Chaves-Valdeorras– a excepción doutro posible camiño Chaves-Baños de Bande, baseado no dubidoso miliario de Calvos de Randín (AFFE² 584) e máis na continuidade do hábitat romano do outro lado do Limia fronte ó aglomerado de Baños. Os argumentos

que avalan a súa existencia son moi febles e, ademáis, o seu trazado implicaría cruzar polo medio a imponente Serra de Larouco, razóns polas que o consideramos de momento como moi dubidoso.

Xinzo é lugar de paso da vía oficial Chaves-Ourense, converxencia do atallo Chaves-Xinzo e tamén cruzamento doutro camiño comarcal N-S, balizado polos miliarios de Ganade (AFFE² 557) e Lamas (AFFE² 559) e testemuñado na documentación medieval (FERREIRA 1988, 181-182). O camiño parte da vía XVIII en Feira Nova, cruza o Limia pola desaparecida Ponte Liñares e atinxe Xinzo por Porqueira, Ganade e Lamas; continúa por Morgade, Pena e Cortegada ata Vilar de Barrio, desde donde enlazaría novamente coa vía XVIII a través dun pequeno treito pola vía terciaria Verín-Baños de Molgas. O seu ámbito é, xa que logo, nidiamente comarcal, e a súa función resulta clara para comunicar Xinzo coas terras da banda sur da Lagoa de Antela, supoñendo así un axeitado complemento á vía XVIII que fai o propio pola banda norte. Ignorada por bastantes estudiosos, comprácenos a súa recente identificación como tal vía comarcal (RIVAS 2000).

Ourense é, xunto con Chaves, o principal núcleo viario da zona que nos ocupa, tamén a nivel comarcal. Xa insistimos no seu papel de nó natural de comunicacións que converxen na pasaxe obrigada do Miño, sendo necesario distinguir, amáis das vías primaria Braga-Lugo e secundaria Chaves-Iria, outras vías terciarias de servizo comarcal ó propio aglomerado auriense, apoiadas esencialmente na lóxica e nos testemuños medievais (FERREIRA 1988, 155-167). En dirección leste parten dous camiños, ún xa mentado e certamente dubidoso cara Baños de Molgas (vía alternativa a Chaves polos vales de Arnoia e Támega) e outro bastante máis claro e mellor estudado (RODICIO 1997) que, polo *castellum Litoriae*, enlazaría coa vía XVIII algures antes da terra de Caldelas. A función deste último camiño é clara: proporcionar a Ourense unha adecuada e necesaria comunicación directa con Astorga. Cara ó noreste, resulta obrigado supoñer unha ruta que enlace Ourense con

Castillós (*Dactonium*), importante aglomerado capital da *civitas Lemavorum*. Trazámola, sen demasiadas seguridades, pola marxe leste do Miño, cruzando o Sil polas inmediacións dos Peares e subindo posteriormente por Atán á penichaira onde se atopa Castillós. Por último, cara o suroeste, tamén semella lóxica unha ruta que comunique Ourense cos distritos mineiros de Barbantes e O Carballiño, ben sexa fluvial ou ben terrestre pola marxe norte do río, apoiada no hipotético miliario de Liais en Punxín (AFFE² 585). Este camiño, así como o propio río, tamén serviría para enlazar con *Tude* e a costa atlántica, supoñendo así, xunto coa vía Ourense-Iria, as dúas liñas de comunicación do interior ourensán coa rexión costeira occidental.

Por último, xa para finalizar, queremos facer un breve comentario sobre outra hipotética vía, establecida nos traballos de Rivas (1972 e 2000) e Colmenero (1977, 65-69; AFFE², pp. 306-307), consistente nunha ruta transversal Xinzo-Celanova-Miño que, unha vez franqueado o río á altura de Ribadavia, posteriormente continuaría ata Iria. Os argumentos que a avalan son escasos –a penas o miliario de Castelaus en Vilar de Santos (AFFE² 555) e especialmente a ponte do Freixo sobre o Arnoia– e bastante discutibles en sí mesmos (o miliario ben puidera ter sido desloado desde a próxima vía XVIII e a ponte ter pertencido á vía directa Braga-Lugo) pero, aínda así, resulta lícito defendela. O principal inconveniente radica, ó noso entender, en que o camiño contradice en certo modo o principio xeral de comunicación xerarquizada entre asentamentos agrupados mínimamente importantes (orixe, destino ou pasaxe obrigada), ou sexa, non coñecemos pola terra de Celanova e menos aínda na bacía do curso medio do Miño ningún aglomerado romano que xustifique a súa existencia. Supoñer que a vía vai ata Iria parécenos, por outra parte, inadecuado e pretencioso, máxime tendo en conta que para isto sería necesario atravesar polo medio as grandes serras do Suido ou Faro de Avión, aínda hoxe practicamente exentas de calquera comunicación transversal. A única hipótese que se nos ocorre é

que o camiño servise para enlazar coa vía terciaria que vai polo Miño e de aí, indirectamente, permitise unha ligazón de Chaves/Verín/Xinzo coa capital rexional tudense. A vía, en suma, resulta moi dubidosa e preferimos de momento non considerala como tal.

Concluimos finalmente que a rede viaria do sector oriental galego do convento bracarense depende directamente dos aglomerados romanos existentes na zona e que, para proceder á súa identificación, resulta esencial unha razonada xerarquización de camiños. Anceiamos que a nosa proposta xeral resulte clarificadora e abra novas perspectivas de investigación viaria.

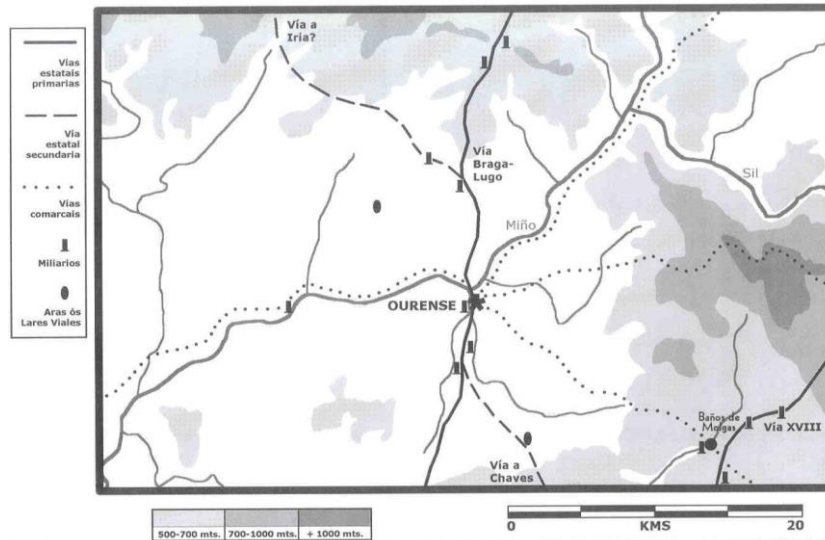


Fig. 1.- Vías romanas e epígrafes viarias no territorio de Ourense (*Auria*).

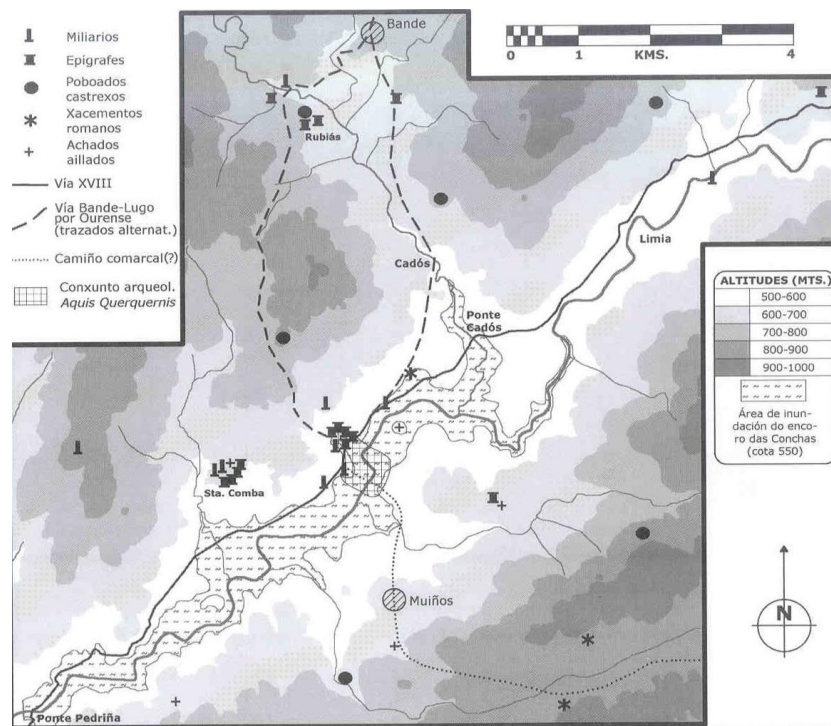


Fig. 2.- Vías romanas, epígrafes e xacementos nas proximidades de Baños de Bande (*Aquis Querquernis*).

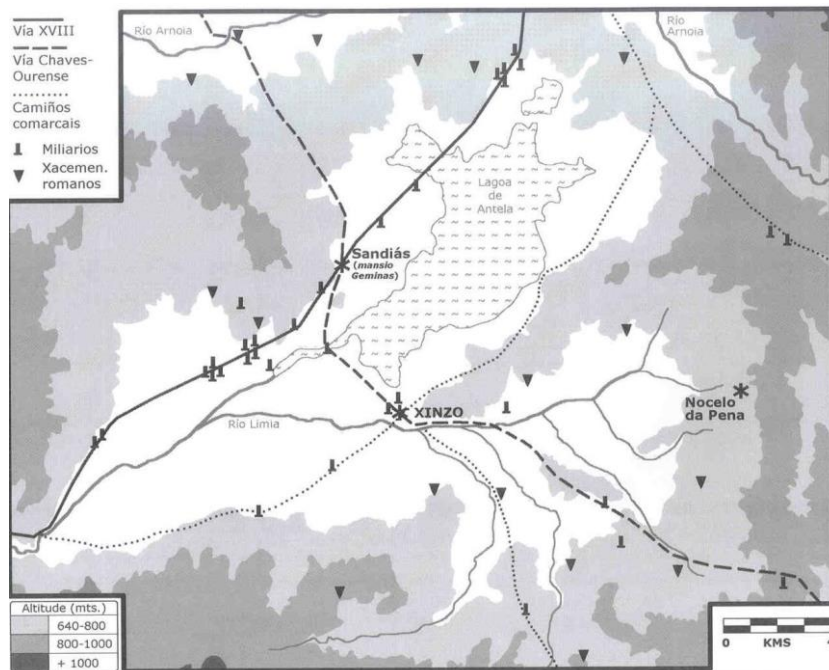


Fig. 3.- Vías romanas, miliarios e xacementos no territorio de Xinzo de Limia (*Forum Limicorum*).

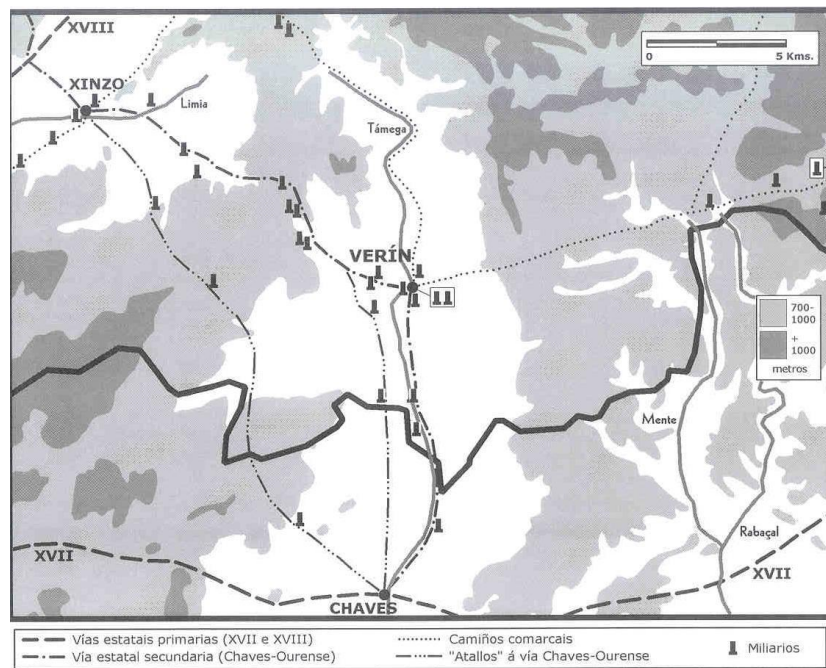


Fig. 4.- Vías romanas e miliarios no val do Tâmega (territorios de Chaves e Verín).

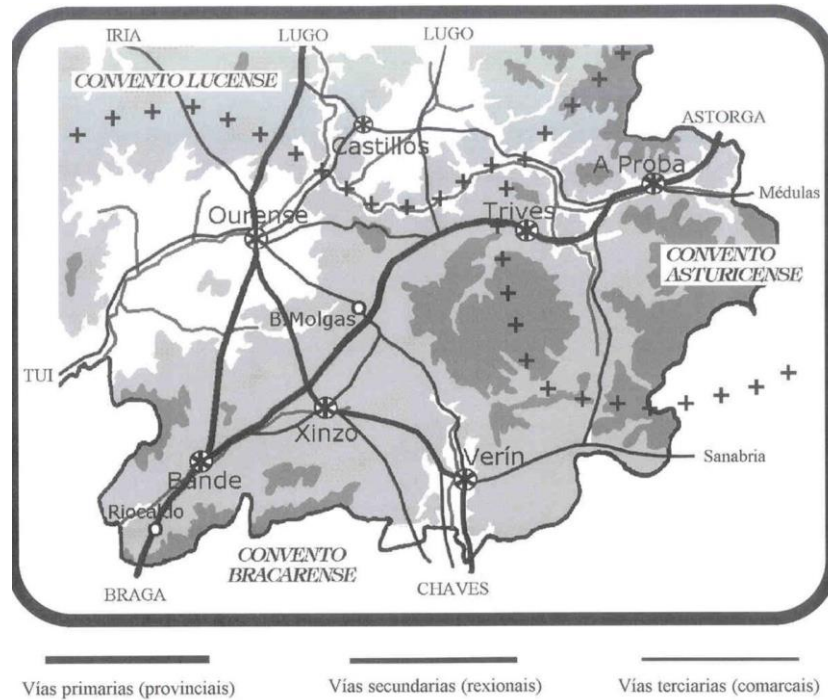


Fig. 5.- Mapa de síntese do sistema viario romano do sector oriental galego do convento bracarense.

BIBLIOGRAFÍA

AA.VV. 1995 – RODRÍGUEZ COLMENERO, Antonio; CARREÑO GASCÓN, Covadonga; GONZÁLEZ FERNÁNDEZ, Enrique; HERVES REIGOSO, Francisco; FERRER SIERRA, Santiago; ALCORTA IRASTORZA, Enrique; CASAL GARCÍA, Raquel; NAVEIRO LÓPEZ, Juan: *Lucus Augusti, Urbs Romana. As orixes da cidade de Lugo*, Concello de Lugo, Lugo.

ABÁSOLO 1990 – ABÁSOLO ÁLVAREZ, Jose Antonio: “El conocimiento de las vías romanas: un problema arqueológico”, en *Simposio sobre la red viaria en la Hispania romana* (Institución Fernando el Católico, Zaragoza), pp. 7-20.

AFFE [1987] – RODRÍGUEZ COLMENERO, Antonio: *Aquae Flaviae I. Fontes epigráficas*, 2 vols., Cámara Municipal de Chaves, Chaves, 1987.

AFFE² [1997] – RODRÍGUEZ COLMENERO, Antonio: *Aquae Flaviae I. Fontes epigráficas da Gallaecia meridional interior*, Cámara Municipal de Chaves, Chaves, 1997.

ALARCÃO 1996 – ALARCÃO, Jorge de: “Aglomerados urbanos secundários romanos de Entre-Douro-e-Minho”, en REBOREDA MORILLO, S.; LÓPEZ BARJA, P. (Eds.): *A Cidade e o Mundo. Romanización e cambio social* (Concello de Xinzo, Xinzo), pp. 167-179.

ALARCÃO 1998 – ALARCÃO, Jorge de: “Três niveis de aglomerados populacionais romanos”, *OAP*, Série IV, nº 16, pp. 175-186.

ALVARADO/DURÁN/NÁRDIZ 1990 – ALVARADO BLANCO, Segundo; DURÁN FUENTES, Manuel; NÁRDIZ ORTIZ, Carlos: *Pontes históricas de Galicia*, Colexio Oficial de Enxeñeiros de Camiños, Canais e Portos / Xunta de Galicia, 2ª ed., A Coruña.

ALVARADO/RIVAS/VEGA 1992 – ALVARADO BLANCO, Segundo; RIVAS FERNÁNDEZ, Juan Carlos; VEGA PATO, Tomás: *La Via Nova en A Limia. Sus restos, trazado, mensuración y procedimiento constructivo*, Museo Arqueolóxico Provincial (Boletín Auriense Anexo 16), Ourense.

ALVARADO/RIVAS/VEGA 2000 – ALVARADO BLANCO, Segundo; RIVAS FERNÁNDEZ, Juan Carlos; VEGA PATO, Tomás: *La vía romana XVIII (Via Nova). Revisión de su trazado y mensuración. II: de los Limici a los Gigurri*, Museo Arqueolóxico Provincial (Boletín Auriense Anexo 25), Ourense.

BARROS 1875 – BARROS SIVELÓ, Ramón: *Antigüedades de Galicia*, Imp. de Domingo Puga, A Coruña.

BLÁZQUEZ 1918 – BLÁZQUEZ Y DELGADO-AGUILERA, Antonio: “Vía romana de Braga a Astorga por la provincia de Orense”, *BRAH*, vol. LXXII, pp. 5-23 e 129-155 [Idem. en *BCPMO*, VI, 1918, nº 121, pp. 26-32; nº 122, pp. 45-48; nº 123, pp. 56-68].

CAAMAÑO 1976 – CAAMAÑO GESTO, Xose Manuel: *La vía nº 18 del Itinerario de Antonino a su paso por la actual Provincia de Orense*, Tese de Doutoramento mecanografiada, Univ. Santiago, Santiago.

CAAMAÑO 1976 – CAAMAÑO GESTO, Xose Manuel: “Aportaciones al estudio de los miliarios del tramo orensano de la vía XVIII”, *BAur*, VI, pp. 121-130

CAAMAÑO 1977-78 – CAAMAÑO GESTO, Xosé Manuel: “Las mansiones de la vía XVIII en su tramo orensano”, *Gallaecia*, 3-4, pp.109-135.

CAAMAÑO 1979 – CAAMAÑO GESTO, Xose Manuel: “Aportaciones al estudio de la Vía XVIII: los codos de Larouco y el puente romano sobre el río Bibey”, *BSAA*, XLV, pp. 203-227

CAAMAÑO 1984 – CAAMAÑO GESTO, Xosé Manuel: *As vías romanas*, Museo do Pobo Galego, Santiago.

CAAMAÑO 1989 – CAAMAÑO GESTO, Xose Manuel: “Pontes antigas do tramo ourensán da Vía Nova”, en *As pontes: a inxeñería histórica como patrimonio monumental* (Xunta de Galicia, Santiago), pp. 47-88.

CAAMAÑO 1995-96 – CAAMAÑO GESTO, Xosé Manuel: "El trazado de la Vía 18 del Itinerario de Antonino en Galicia", *CArq*, 12-13, pp. 45-88

CHAPOT 1969 – CHAPOT, Víctor: s.v. “via (Rome)”, en DAREMBERG, Ch.; SAGLIO, E. (Eds.): *Dictionnaire des Antiquités Grecques et Romaines* (Akademische Druck, Graz), vol. V, pp. 781-817.

CHEVALIER 1997 – CHEVALIER, Raymond: *Les Voies Romaines*, Picard, París.

CIL II [1869] – HÜBNER, Aemilius: *Corpus Inscriptionum Latinarum II. Inscriptiones Hispaniae Latinae*, Berlín, 1869; *Supplementum*, Berlín, 1892.

COLMENERO 1976 – RODRÍGUEZ COLMENERO, Antonio: *La red viaria romana del sudeste de Galicia*, Anejos de Hispania Antiqua, Valladolid [Idem. en *HispAnt.*, IV, 1974, pp. 225-314]

COLMENERO 1977 – RODRÍGUEZ COLMENERO, Antonio: *Galicia Meridional Romana*, Univ. Deusto, Bilbao.

COLMENERO 1995-96 – RODRÍGUEZ COLMENERO, Antonio: "Mansiones y mutationes en la Via Nova (XVIII del Itinerario de Antonino)", *CArq*, 12-13, pp. 89-112

COLMENERO/ALCORTA 1998 – RODRÍGUEZ COLMENERO, Antonio; ALCORTA IRASTORZA, Enrique: "Aquae Flaviae, cidade romana: balance e posibilidades", en *Los orígenes de la ciudad en el Noroeste Hispánico. Actas del Congreso Internacional* (Diputación Provincial, Lugo), pp. 779-806.

DÍEZ SANJURJO 1904-06 – DÍEZ SANJURJO, Manuel: "Los caminos antiguos y el Itinerario nº 18 de Antonino en la provincia de Orense", *BCPMO*, vol. II (1902-1905), nº 37 (1904), pp. 221-228; nº 39 (1904), pp. 269-275; nº 42 (1905), pp. 319-324; nº 43 (1905), pp. 338-342; nº 44 (1905), pp. 350-353; nº 45 (1905), pp. 366-371; vol. III (1906-1909), nº 48 (1906), pp. 3-12; nº 51 (1906), pp. 49-53; nº 52 (1906), pp. 65-75.

DIEZ SANJURJO 1906-08 – DIEZ SANJURJO, Manuel: "Los caminos antiguos y el Itinerario nº 18 de Antonino en la provincia de Orense. Apéndice: El manuscrito del Padre Sarmiento. Vía 3ª militar romana desde Braga a Astorga por los pueblos Quarquernos", *BCPMO*, vol. III (1906-1909), nº 53 (1906), pp. 94-95, nº 54 (1907), pp. 107-111, nº 56 (1907), pp. 139-144, nº 57 (1907), pp. 152-156, nº 58 (1907), pp. 170-174, nº 59 (1907), pp. 187-192, nº 60 (1908), pp. 202-208, nº 62 (1908), pp. 236-240, nº 63 (1908), pp. 247-252.

DURÁN/NÁRDIZ/FERRER/AMADO 1999 – DURÁN FUENTES, Manuel; NÁRDIZ ORTIZ, Carlos; FERRER SIERRA, Santiago; AMADO, Nieves: *La Via Nova en la Serra do Xurés. La rehabilitación de la Via Nova entre Portela do Home y Baños de Riocaldo. Ourense*, Xunta de Galicia (Arqueoloxía/Investigación 7), Santiago.

ESTEFANÍA 1960 – ESTEFANÍA ÁLVAREZ, María del Dulce Nombre: "Vías romanas de Galicia", *Zephyrus*, XI, pp. 5-103.

FERNÁNDEZ/FUENTES 1926 – FERNÁNDEZ COSTAS, Manuel; FUENTES CANAL, M.: "Unha nova vía romana", *Nós*, II, nº 35, pp. 4-5

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

IRG IV [1968] – LORENZO FERNÁNDEZ, Joaquín; D`ORS, Álvaro; BOUZA BREY, Fermín: *Inscripciones Romanas de Galicia IV. Provincia de Orense*, Instituto P. Sarmiento de Estudios Gallegos, Santiago, 1968.

IRPL [1979] – ARIAS VILAS, Felipe; LE ROUX, Patrick; TRANOY, Alain: *Inscriptiones romaines de la province de Lugo*, Boccard (Centre Pierre Paris 3), París, 1979.

LOSTAL 1992 – LOSTAL PROST, Joaquín: *Los miliarios en la Provincia Tarraconense*, Institución Fernando el Católico, Zaragoza.

MELCHOR 1995 – MELCHOR GIL, Enrique: *Vías romanas de la provincia de Córdoba*, Cajasur, Córdoba.

NÁRDIZ 1992 – NÁRDIZ ORTIZ, Carlos: *El territorio y los caminos en Galicia. Planos históricos de la red viaria*, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos-COTOP (Xunta de Galicia), A Coruña.

NAVEIRO 1991 – NAVEIRO LÓPEZ, Juan Luis: *El comercio antiguo en el NW. Peninsular*, Museu Arqueológico da Coruña (Monografías Urxentes 5), A Coruña.

PÉREZ LOSADA 1996 – PÉREZ LOSADA, Fermín: "Hacia una definición de los asentamientos rurales en la *Gallaecia*: poblados (*vici*) y casas de campo (*villae*)", en FERNÁNDEZ OCHOA, C. (Coord.): *Los Finisterres Atlánticos en la Antigüedad. Época prerromana y romana* (Electa, Gijón), pp. 189-197.

PÉREZ LOSADA 1998 – PÉREZ LOSADA, Fermín: “Cidades e aldeias na Galiza romana: uma proposta de classificação hierárquica do habitat galaico-romano”, *OAP*, Série IV, nº 16, pp. 157-174.

PÉREZ LOSADA 2000 – PÉREZ LOSADA, Fermín: *Poboamento e ocupación rural romana no Noroeste Peninsular (Núcleos agrupados romanos secundarios en Galicia)*, Tese de Doutoramento, Universidade de Santiago.

PÉREZ LOSADA 2002 – PÉREZ LOSADA, Fermín: *Entre a cidade e a aldea. Estudio arqueohistórico dos “aglomerados secundarios” romanos en Galicia*, Museo Arqueolóxico e Histórico da Coruña (Brigantium 13), A Coruña.

RIVAS 1972 – RIVAS FERNÁNDEZ, Juan Carlos: "La vía romana por Tamallancos (Orense)", *BAur*, II, pp. 152-166

RIVAS 1974 – RIVAS FERNÁNDEZ, Juan Carlos: "Addenda al catálogo y al estudio de los miliarios orensanos", *BAur*, IV, pp. 91-146

RIVAS 1975 – RIVAS FERNÁNDEZ, Juan Carlos: "Adenda al catálogo y al estudio de los miliarios orensanos II. Los miliarios de Portela do Home y otros dos en el tramo intermansional Geminas-Salientibus", *BAur*, V, pp. 127-142

RIVAS 1991 – RIVAS FERNÁNDEZ, Juan Carlos: *A Ponte Maior*, Excmo. Concello de Ourense, Ourense.

RIVAS 2000 – RIVAS FERNÁNDEZ, Juan Carlos: “O foro dos límicos, Xinzo, epicentro de camiños en época romana”, *Lethes*, 2, pp. 63-73.

RIVAS/VEGA 1977 – RIVAS FERNÁNDEZ, Juan Carlos; VEGA PATO, Tomás: "Hallazgo de miliarios romanos documentados en el s. X como mojones de demarcación de las tierras de San Rosendo en el valle de Monterrey (Verín) y de otro mas en Acibeiro (Cerdeira)", *BAur*, VII, pp. 63-78

RODICIO 1997 – RODICIO, Antonio G.: “Vía romana de Astorga a Orense por el Castro Litoria”, *BAur*, XXV, pp. 119-157

SAAVEDRA 1863 – SAAVEDRA, Eduardo: *Discursos leídos ante la Real Academia de la Historia. La recepción pública de Don Eduardo Saavedra el día 28 de diciembre de 1862*, Madrid [Reedición en 1914].

TABOADA 1945 – TABOADA CHIVITE, Jesús: "Vía romana del valle del Támega", *RGuim*, LV, pp. 122-131

USC 2000 – SERVICIO DE PUBLICACIONES E INTERCAMBIO CIENTÍFICO (UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA): *Teses de Doutoramento 2000. Humanidades e Ciencias Sociais*, edición en CD, Univ. Santiago.



Da esquerda para a direita:
Dr. António Ribeiro, vice-presidente da SMS e
Prof. Doutores Vasco Mantas e
Fermín Pérez Losada este a fazer a sua comunicação.