

VASCO GIL MANTAS

Universidade de Coimbra, Faculdade de Letras | Academia Portuguesa da História

vsmantas@gmail.com

<https://orcid.org/0000-0002-6109-4958>

NOTAS SOBRE O EIXO VIÁRIO *OLISIPO – BRACARA*
E A SUA EPIGRAFIA¹

NOTES ABOUT THE OLISIPO – BRACARA ROAD AXIS
AND ITS EPIGRAPHY

“Conimbriga” LXI (2022) p. 209-257

http://doi.org/10.14195/1647-8657_61_6

Texto recebido em / Text submitted on: 30/09/2021

Texto aprovado em / Text approved on: 30/03/2022

RESUMO: Os testemunhos epigráficos, sobretudo os miliários, são essenciais para a reconstituição do traçado de estradas romanas e para esboçar a sua história, em particular naqueles casos em que os vestígios materiais das mesmas escasseiam.

O longo itinerário que ligava *Olisipo* a *Bracara* encontra-se nessa situação, contando com meia centena de miliários, com desigual repartição, alguns achados recentemente, justificando uma nova apreciação deste razoável *corpus* e de alguns dos problemas ainda em aberto.

PALAVRAS-CHAVE: Miliários; Estradas Romanas; Epigrafia; Lusitânia; Galécia.

¹ Artigo escrito no âmbito do Projeto Rome our Home: (Auto)biographical Tradition and the Shaping of Identity(ies) (PTDC/LLT-OUT/28431/2017). Agradecemos cordialmente ao Dr. Luís Madeira a preparação das figuras que o ilustram.

ABSTRACT: The epigraphic testimonies, especially milestones, are essential for reconstructing the layout of Roman roads and outlining its history, particularly in those cases where material remains are scarce.

The long itinerary that linked Olisipo to Bracara finds itself in this situation, with fifty milestones, with unequal distribution, some only recently found, justifying a new appreciation of this reasonable corpus and some of the problems still open.

KEYWORDS: Milestones; Roman Roads; Epigraphy; Lusitania; Gallaecia.

ALGUMAS NOTAS SOBRE O EIXO VIÁRIO *OLISIPO – BRACARA* E A SUA EPIGRAFIA

A rede viária construída pelos Romanos através do Império, calculada segundo os dados contidos no *Itinerário de Antonino*, que não são exaustivos, atingiu qualquer coisa como 53638 milhas, divididas por 372 grandes itinerários, 34 dos quais hispânicos, elevando este trabalho colossal à categoria das maiores realizações da civilização romana. Talvez a melhor homenagem à grandeza pragmática desta obra resida no manifesto entusiasmo de Plínio-o-Moço ao felicitar o poeta Canínio por este pretender escrever um poema sobre a conquista da Dácia, origem da resiliente latinidade romena (BRĂTIANU, 1988), sublinhando com veemência o carácter civilizacional de um acontecimento bélico: *Tu celebrarás novas pontes lançadas sobre os rios* (Plínio-o-Moço, *Epist.* 8.4). Os restos da formidável ponte sobre o Danúbio em Turnu Severin, projetada por Apolodoro de Damasco (BARCACILA, 1966: 645-663; TUDOR, 1974: 47-134), garantem ainda hoje a verdade contida no entusiasmo pliniano, reflexo evidente da importância atribuída na sociedade romana aos construtores de obras viárias, de reconhecida inspiração populista republicana (GALINSKY, 1996: 366-369).

As pontes ainda por aí estão, autênticas algumas, ou apenas assim consideradas, muitas, sinal seguro do impacte cultural deste especial e eminentemente prático aspeto da romanidade. Mais difíceis de identificar, por razões que nos parecem evidentes, embora nem sempre tidas em conta, são os restos das calçadas, designação que aqui usamos de forma alargada, pois só raramente as estradas possuíam um lajeado, limitando-se a um revestimento simples da superfície de rolamento, mesmo quando se trata de vias de particular valor (SILLIÈRES 1990: 639-652). Séculos de utilização e mudanças nos padrões de povoamento tiveram consequências negativas, sobretudo no território europeu, sobre a preservação dos vestígios materiais das estradas, dificultando a definição rigorosa dos seus percursos. Esta circunstância faz depender

em larga medida dos miliários o estabelecimento do traçado desta ou daquela estrada, quando os possuíam e considerando não terem sofrido deslocamentos significativas. Ainda assim, são fontes primárias fundamentais para o estudo das estradas romanas e da sua história, tanto mais que exprimem, a par da utilidade prosaica que se lhes reconhece, a vertente política da romanização, como sublinhou Robert Étienne no prefácio do magnífico trabalho de Pierre Sillières: *Il faut considérer la route romaine dans sa globalité: elle est aussi un instrument politique véhiculant l'autorité, assurant le maintien de l'ordre et transmettant les instructions du pouvoir central* (SILLIÈRES, 1990: 6). Os miliários projetam de forma evidente esta realidade ordenadora, tão própria da civilização romana.

O estudo da rede viária romana em Portugal tem sólida tradição e remonta, ainda que de forma incipiente, aos nossos humanistas, desde logo André de Resende, Bernardo de Brito, Gaspar Barreiros e Francisco de Holanda (FIG. 1), ainda que alguns dos seus textos sejam, nem sempre com razão, postos em causa (MANTAS 2019b: 197-231). Ao interesse despertado pelas vias romanas e à sua integração no imaginário dos últimos quinze séculos nem sempre correspondem, todavia, restos suficientemente numerosos e equilibradamente repartidos para que o conhecimento da rede viária atinja um nível equivalente ao da curiosidade que lhe anda associada. Com efeito, a reconstituição rigorosa das estradas romanas escapa muitas vezes ao investigador, ciente da impossibilidade de tudo vir a conhecer, aconselhando uma atitude cautelosa, aberta à necessidade de reanalisar as múltiplas questões obscuras decorrentes das fontes disponíveis, com a consequente retificação de anteriores propostas, sobretudo quando se trata de lançar no mapa este ou aquele percurso, o que justifica a prudente posição de Leite de Vasconcelos, arqueólogo que quase nada escreveu sobre o assunto (VASCONCELOS, 1913: 181-184).

Tivemos oportunidade, décadas atrás, na proteção de frentes de trabalho no norte de Angola, de contactar com o quotidiano da construção de estradas, experiência cuja utilidade no tocante ao estudo das vias romanas, embora possa parecer anacrónica, se revelou importante pela observação de problemas técnicos semelhantes aos suscitados pela construção de vias na Antiguidade. De qualquer forma, o interesse pela

problemática das comunicações no mundo romano levou-nos a aceitar, já lá vão quatro décadas, a proposta no sentido de elaborar a dissertação de doutoramento tendo como tema a rede viária romana, abandonado, por motivos alheios, o projeto inicial em torno das ânforas romanas em Portugal, estudo que outros colegas desenvolveriam auspiciosamente.

A nova temática, embora sacrificando o nosso interesse pelas atividades marítimas no litoral lusitano, na época considerado um tema sem grande futuro, agradou-nos, porque nos permitiu desenvolver uma investigação em que os aspetos históricos e arqueológicos se combinaram harmoniosamente e porque, simultaneamente, pudemos desenvolver uma análise em parte mais esclarecida pela experiência e onde a teledeteção aérea constituiu um instrumento essencial. Foi assim que se desenvolveu o nosso estudo sobre a rede viária romana da faixa atlântica entre Lisboa e Braga, cujo eixo principal era constituído pelo longo caminho unindo *Felicitas Iulia Olisipo a Bracara Augusta*. Um dos capítulos deste trabalho, não publicado por algumas das variadíssimas razões que dificultavam – e ainda dificultam – a edição de trabalhos académicos de grande extensão e numerosas ilustrações, trata precisamente das inscrições viárias da referida estrada, maioritariamente constituídas por marcos miliários (MANTAS, 1996: 261-406). Considerando a dificuldade de acesso à dissertação, em relação à qual não se verificam alterações substanciais quanto ao traçado da referida estrada (ALARCÃO, 2018: 230-232), optamos por citá-la neste artigo o menos possível, existindo a possibilidade de vir a ser disponibilizada sob forma digital, o que depende de circunstâncias que nos ultrapassam.

Embora tenhamos voltado a tratar pontualmente deste material não tivemos ainda oportunidade de retomar em bloco os monumentos epigráficos, entre existentes e desaparecidos, que integraram o referido capítulo, totalizando no presente cerca de meia centena. Passados mais de trinta anos sobre o fim dessa investigação pareceu-nos interessante rever e atualizar o que então escrevemos, sem todavia nos determinar a preocupação de estabelecer um exaustivo catálogo comentado para o conjunto de miliários desta estrada, ao invés do que fizemos na dissertação de doutoramento.

Este ponto leva-nos a refletir sobre outra questão importante para o progresso da investigação sobre a rede viária romana no nosso território, que é o da necessidade urgente de ver publicada em conjunto a totalidade dos miliários do território hoje português, uma vez que o projeto de edição do volume XVII do *Corpus Inscriptionum Latinarum*

se vai arrastando, para além de corresponder a um conceito herdado do modelo gizado pela prestigiosa Academia Prussiana no século XIX, naturalmente tão rigoroso como de complicada utilização. Note-se que não aludimos ao estudo dos traçados viários propriamente ditos, tarefa difícil e progressivamente de mais penosa execução, apesar dos novos instrumentos metodológicos, dada a enorme e irreversível alteração da paisagem nas últimas décadas, instrumentos que nem sempre facilitam dados verdadeiramente novos.

Para evitar dividir entidades políticas antigas de acordo com fronteiras atuais, o que sempre complica qualquer estudo, o ideal seria publicar os miliários de acordo com o esquema provincial romano. Como para o território português a norte do Douro já existe um exaustivo trabalho de levantamento dos muito numerosos monumentos dessa região, aliás com objetivos mais amplos (RODRÍGUEZ COLMENERO, FERRER SIERRA e ÁLVAREZ ASOREY, 2004), uma boa solução seria elaborar um catálogo dos monumentos viários da Lusitânia, província que conta com um bom trabalho de recolha para a muito estudada *Via de la Plata* (ROLDÁN HERVÁS, 1971; PUERTA TORRES, 1995), faltando todavia um catálogo integrado, apesar da existência de obras gerais onde é possível encontrar muitos dos monumentos lusitanos (SOLANA e SAGREDO, 1998; 2008; SOLANA e HERNANDEZ, 2002). Seja como for, uma recolha sistemática dos miliários do território português a sul do Douro seria de inestimável valor para os investigadores, uma vez que, quando publicados, se encontram dispersos por numerosos estudos, com frequência de difícil consulta e desigual qualidade. Por estas razões é urgente publicar este *Corpus* de miliários, ousando recomendar à Universidade de Coimbra e à Academia Portuguesa da História a tutela deste trabalho, a todos os títulos necessário e à altura da missão e prestígio destas entidades nacionais.

Como o assunto desta comunicação se situa por completo em território português, o eixo Lisboa – Braga, simplificando, não defrontamos as dificuldades inerentes ao estudo de estradas repartidas por países vizinhos, ainda que atravessando duas províncias romanas, o que não deixa de implicar diferenças evidentes, nomeadamente no que se refere ao número de miliários conhecidos e sua repartição, indiscutível consequência de diferentes políticas viárias e não apenas dos acasos da arqueologia. Trataremos, portanto, não de uma via homogénea, com contagem a partir de um ponto único e permanente, como a *Via de la Plata*, unindo *Emerita Augusta* a *Asturica Augusta* (ROLDÁN HERVÁS,

2005: 11-27), mas de um itinerário constituído por várias estradas ou troços de estradas, umas mais importantes que outras. Por isso mesmo nos parece errado utilizar a vulgar denominação de Via XVI para o que é, na verdade, um itinerário compósito (MANTAS, 2012: 174-179, 184-202), como costumam ser os itinerários, circunstância já sublinhada a propósito de outras estradas, como verificou há muitos anos o coronel Jean Baradez (BARADEZ, 1959: 19-33).

A referida denominação, sistematicamente utilizada para indicar as diferentes estradas do *Itinerário de Antonino* depois que, no século XIX, o engenheiro Eduardo Saavedra introduziu essa prática (SAAVEDRA, 1862: 67-69), nada tem de antigo, pois as estradas não foram numeradas, limitando-se a reproduzir a ordem pela qual surgem as vias hispânicas na edição do *Itinerário de Antonino* organizada por Peter Wesseling no século XVIII (WESSELING, 1735: 387-456), circunstância que, por vezes, parece ser esquecida. Na verdade, nunca existiu uma via XVI, mas apenas o itinerário correspondente a este número de ordem na enumeração viária de cada região, como na Hispânia (ROLDÁN HERVÁS, 1975: 35-36). É claro que o recurso a este tipo de nomenclatura facilita as referências às estradas, sem que por isso se torne mais correta a sua utilização.

O itinerário *Olisipo – Bracara* constitui um bom exemplo de um traçado compósito, envolvendo várias estradas de importância desigual e, inclusive, um troço correspondente a uma autêntica via, no sentido restrito do termo, ligando *Bracara* a *Cale* (FIG. 2). A enumeração das estações da estrada parece ignorar as *mutationes*, circunstância que logo dificulta a análise correta da distribuição dos miliários, tanto mais que a maioria deles perdeu a indicação de distância que permitiria controlar o traçado considerando as jornadas indicadas entre estações. Ainda assim, a distância indicada na somatória das etapas parciais, de 244 milhas, equivalentes a 361 quilómetros, não se afasta muito da distância atual entre Lisboa e Braga, considerando um percurso próximo ao que era seguido pela estrada romana, pelo que, no caso deste itinerário, é possível tentar restituir o que os documentos não oferecem diretamente.

A versão estabelecida a partir dos melhores códices do *Itinerário de Antonino*, mantendo a toponímia das estações presente nos códices geralmente aceite (ROLDÁN HERVÁS, 1975: 27-32, 67-68), é a seguinte:

420.8: Item ab Olisipone Bracaram Augus-
420.9: tam M. P. CCXLIII

- 421.1: Ierabriga M. P. XXX
- 421.2: Scallabin M. P. XXXII
- 421.3: Sellium M. P. XXXII
- 421.4: Conembrica M. P. XXXVIII
- 421.5: Aeminio M. P. X
- 421.6: Talabriga M. P. XL
- 421.7: Langobriga M. P. XVIII
- 421.8: Calem M. P. XIII
- 422.1: Bragara M. P. XXXV

A localização exata de duas delas, *Ierabriga* e *Talabriga*, levanta ainda algumas questões (ALARCÃO, 2004: 325-330; GUERRA, 2012: 24-40; MANTAS, 2012: 176-177, 195-197), permanecendo aberta a sua discussão enquanto se aguarda a descoberta de novos testemunhos, arqueológicos ou epigráficos. Como o *Itinerário de Antonino* não explicita a categoria das diversas estações as diferenças verificadas entre a extensão das etapas a percorrer não impedem que as consideremos como *mansiones*, o que é indiscutível para aquelas em que a capitalidade não suscita dúvidas. Não esqueçamos que, embora a enumeração das estações desta estrada no *Itinerário de Antonino* se faça de sul para norte, a condição de *mansio* ou *mutatio* depende também do sentido da marcha, o que em parte explica a proximidade de algumas delas. Estações como *Conimbriga* ou *Aeminium* podiam assim associar as duas funções. A indicação de distâncias quando conservada nos miliários contribui para esclarecer algumas destas situações, ainda que resulte muito limitada pela sua escassez em determinados troços.

Não deixa de ser interessante verificar que os dois topónimos que ocorrem seguramente em dativo neste itinerário coincidem com locais em que se transpõem rios importantes, o Tejo e o Douro, por corresponderem a travessias essenciais ao movimento viário (MANTAS, 2012: 68, 112, 198), sugerindo prudente atenção à velha teoria dos acusativos sem a preposição *ad*, proposta por Gonzalo Arias (ARIAS, 1963: 18-36), mesmo que lhe atribuamos apenas valor para percursos locais, reduzidos. Não consideramos nesta situação o topónimo *Sellium* = *Seillium*, uma vez que nominativo e acusativo são idênticos. Ao mesmo tempo devemos reconhecer que as duas estações referidas, *Scallabis* e *Cale*, correspondem aos limites dos grandes segmentos de que o itinerário *Olisipo – Bracara* se compõe: *Olisipo – Scallabis* / *Scallabis – Cale* / *Cale – Bracara*. A análise dos documentos epigráficos da estrada deve

ter em conta esta característica da mesma e tentar harmonizar os poucos dados miliários sobreviventes com as distâncias indicadas para o espaçamento entre as *mansiones*, o que, reconheçamos já, nem sempre é fácil.

Como interpretar o conjunto deste itinerário, atendendo aos seus vários tramos, diferentes nas suas funções e, provavelmente, também na tipologia? O primeiro tramo é particularmente interessante pois serve três estradas coincidentes até *Scallabis* (FIG. 3), duas para *Emerita Augusta*, uma das quais, por *Abelterium* (Alter do Chão), representava o que continuamos a considerar o principal eixo de ligação marítima com a capital lusitana, e a terceira para norte, em direção à fronteira provincial e a *Bracara Augusta* (MANTAS, 2018: 40-41). A segunda secção unia *Scallabis* a *Cale*, atravessando o território de várias cidades. Atendendo à cronologia dos miliários deste troço podemos dividi-lo, sem problemas, em dois, um entre *Scallabis* e *Aeminium* e outro entre esta cidade e *Cale*.

Finalmente, como referimos, o último tramo do itinerário, com 35 milhas de extensão, corresponde à via *Bracara – Cale*. Neste último caso a balizagem fez-se ao longo de todo o percurso a partir de Braga, conferindo-lhe uma unidade que os restantes tramos não possuem, uma vez que a balizagem se faz sempre a partir da capital do território atravessado, alterando-se a ordem logo que se atinge a fronteira vizinha. Temos, portanto, um itinerário composto por estradas com características muito diferenciadas entre si, no qual se evidenciam portos flúvio-marítimos de indiscutível influência na organização do sistema de comunicações da região atlântica, sublinhando mais uma vez a ligação entre as vias aquáticas e as vias terrestres.

Esta circunstância contribui para dificultar a interpretação dos traçados quando os miliários são raros e muito espaçados. Ou seja, o facto de o *Itinerário de Antonino* indicar entre duas *mansiones*, por exemplo, 30 milhas, não significa que os miliários indiquem obrigatoriamente esse valor até ao final do troço, pois assim que a estrada muda de território administrativo a contagem pode indicar um valor desfasado do que se conta no último miliário do território que o viajante abandonou, uma vez que o sentido da contagem é diferente, indo um contra o outro, iniciando-se um valor decrescente a partir da fronteira.

O segundo roteiro viário disponível para a Hispânia, a *Cosmografia* do Anónimo de Ravena (ROLDÁN HERVÁS, 1975: 111-116; SCHNETZ, 1990²), é uma compilação de topónimos e hidrónimos, sem indicação de distâncias, o que limita muito o valor de um documento

bastante confuso e que remontará, talvez, ao século VII. Para o itinerário que nos interessa não apresenta novidades significativas, tanto mais que está incompleto, acrescentando, por outro lado, uma estação nova *Ceno Opido* (Castelo Velho de Gaia), desconhecida no *Itinerário de Antonino* (SILVA, 2015: 68-74). Reproduzimos o que nos interessa neste discutido e medíocre documento da Antiguidade Tardia, de acordo com a enumeração de G. Parthey e M. Pinder:

- PP 307.1 *Olisipona*
- PP 307.2 *Terebrica*
- PP 307.3 *Langobrica*
- PP 307.4 *Ceno Opido*
- PP 307.5 *Calo*
- PP 307.6 *Augusta Bracaria*

Não nos ocupamos da célebre *Tábua de Peutinger*, cópia medieval de um mapa viário romano, conservado em Viena de Áustria na *Österreichische Nationalbibliothek*, uma vez que o pouco que nela sobreviveu da Hispânia não representa nada que nos interesse, ainda que a sua reconstituição por Konrad Miller ocorra com muita frequência, criando uma imagem ilusória assente no lançamento num espaço cartográfico imaginado dos dados já conhecidos nos roteiros (MILLER, 1962²; ROLDÁN HERVÁS, 1975: 108-110, lám. X), sem que nem sempre tal facto seja devidamente realçado.

Que testemunhos epigráficos se relacionam diretamente com a estrada *Olisipo – Bracara*? Antes de mais, naturalmente, os miliários, cerca de meia centena para todo o percurso, entre certos e discutíveis, aos quais devemos acrescentar um número muito reduzido de monumentos votivos específicos e um único marco demarcatório de povos. Poderemos considerar pobre, para um percurso de 244 milhas, este *corpus* epigráfico? Embora se trate de um catálogo relativamente modesto, do ponto de vista quantitativo, não podemos esquecer que estes miliários pertencem a um único itinerário, enquanto, por exemplo, o conjunto das grandes vias da Hispânia meridional possuía, alguns anos atrás, apenas 101 miliários conhecidos para uma região substancialmente mais vasta e urbanizada, 56 dos quais pertencentes à *Via Augusta* (SILLIÈRES, 1990: 44).

A repartição dos miliários registados está longe de ser regular, circunstância que, embora ilustrando o que existe de aleatório nos

achados epigráficos, não deixa de refletir circunstâncias de outra natureza, decorrentes das características próprias dos vários troços do itinerário, concorrendo a via *Bracara – Cale* com 45% do total dos miliários conhecidos em todo o percurso. Ou seja, num troço de 35 milhas encontram-se quase tantos miliários como nas restantes 209 milhas. A classificação deste troço do itinerário como via, com uma permanente atenção por parte do governo provincial, resulta fortalecida por esta evidência.

O troço intermédio, entre o Douro e o Tejo, é interessante, pois os miliários sobreviventes, muito concentrados em *Conimbriga* e *Seilium*, sugerem uma fase júlio-cláudia de valorização da estrada de *Cale* até *Aeminium*, mostrando daqui até *Scallabis* cronologia bastante posterior, talvez porque durante algum tempo o eixo principal a partir de *Conimbriga* seguiria a ocidente, como se deduz da lacónica descrição pliniana da Lusitânia litoral entre o Mondego e o Tejo (PLÍNIO-O-VELHO, *NH*. 4.113). É certo que devemos reconhecer que o número de miliários registados nesta estrada é extremamente limitado e relativamente tardio (MANTAS, 2012: 252-254), o que não elimina o facto de os miliários datáveis entre *Aeminium* e *Scallabis* pertencerem na totalidade a imperadores do século III.

A mais antiga referência à colocação de miliários numa via de interesse para a Hispânia foi-nos transmitida por Políbio, que alude à implantação de marcos na *Via Domitia*, distanciados oito estádios uns dos outros: *Os Romanos arranjarão esta estrada e marcarão-na cuidadosamente com marcos de oito em oito estádios, quer dizer, de milha em milha* (POLÍBIO, 3.39.8). Todavia, os padrões viários só se vulgarizaram a partir de Augusto (MANTAS, 2019: 190-221), passando a constituir uma das características das vias romanas e um dos documentos essenciais do seu estudo. No itinerário entre Lisboa e Braga são quase sempre de forma cilíndrica, apenas com algumas exceções prismáticas, tipo cipo, todas tardias. A titulação imperial citada no texto, mais ou menos estereotipado, é fundamental para estabelecer a cronologia de trabalhos viários, sem que esqueçamos o facto de algumas estradas serem anteriores à marcação ou terem recebido uma nova balizagem que levou ao desaparecimento da anterior, como parece ter acontecido na via *Bracara – Cale* do itinerário que consideramos (MANTAS, 2015: 231-248).

Os anos que passaram sobre a redação da nossa dissertação de doutoramento não trouxeram grandes novidades sobre o traçado da estrada propriamente dito e quase o mesmo em relação ao catálogo

dos miliários da mesma. Por razões que resultam da continuação da investigação transferimos para a estrada *Olisipo – Bracara* o miliário de Frielas, admitindo que o era, inicialmente atribuído a uma estrada dirigida a *Eburobrittium*, *Colippo* e *Conimbriga*, a qual conta com alguns miliários muito espaçados no tempo e no espaço. Resolvemos não inserir na lista que segue alguns possíveis marcos, desaparecidos sem leitura transmitida e sem certeza do local do achado, situações que já discutimos a propósito de alguns destes fantasmas na nossa dissertação de doutoramento

Não nos preocupamos aqui com o problema de considerar os miliários honoríficos, sem indicação miliária, vulgares no Baixo-Imério, como indicadores de trabalhos viários. Na verdade, o texto dos miliários tornou-se progressivamente idêntico ao das inscrições honoríficas imperiais, suplantando-as quantitativamente no século IV, quando os miliários sem indicação de distância quase se tornam regra. Porém, como normalmente os miliários anteriores permaneciam junto às estradas e como os encargos da manutenção das vias recaíam cada vez mais sobre os particulares e sobre as cidades (PHARR *et al.*, 2008: 423-431), podemos considerar os trabalhos viários em si mesmos como uma forma de homenagear o imperador, nas mesmas condições da oferta do ouro coronário e de outras corveias impostas pelo poder central (LOT, 1968: 103), pelo que estes padrões viários, desde que encontrados junto de uma estrada, devem ser contados entre os verdadeiros miliários.

Por outro lado, sempre que os miliários adquiriram em tempos mais recentes características de monumentos públicos, mais ou menos decorativos, há que ter em conta a possibilidade da renovação dos letreiros, com muita frequência de forma bastante descuidada, destruindo dados ou corrompendo o texto. A constituição de coleções de miliários, ainda que com a louvável finalidade de os preservar, como sucedeu em Braga entre os séculos XVI e XVIII, levanta problemas complicados, pois muitas vezes não é possível identificar o local de proveniência dos monumentos (RODRÍGUEZ COLMENERO, FERRER SIERRA e ÁLVAREZ ASOREY, 2004: 59-62). Todavia, não podemos deixar de recordar que, em muitos casos, a alternativa seria a destruição. Os escritos de Martins Capela sobre os miliários do território português do convento bracaraugustano existentes em finais do século XIX comprovam-no exemplarmente também em relação à via *Bracara – Cale* (CAPELA, 1895: 58, 263).

No quadro que se segue registámos os miliários conhecidos, ainda que desaparecidos, ilegíveis ou anepígrafos. Seria possível acrescentar mais algumas referências, apesar de sustentadas em vagas informações, mas como tal opção não contribuiria para esclarecer problemas, limitando-se a um pormenor quantitativo, decidimos não o fazer. Nos marcos anepígrafos nada se consegue ler, nos ilegíveis há traços de escrita sem que permitam interpretação aceitável, embora o recurso ao Modelo Residual Micromorfológico (MRM) permita agora recuperar alguma coisa. O miliário nº 8, da Quinta de Santa Teresa, em Alenquer, levanta questões complicadas, que analisaremos adiante, o mesmo acontecendo com o nº 28, um fragmento achado em Tartomil, Vila Nova de Gaia, optando por uma atitude aberta a revisões, quando justificadas, que deveria ser a regra comum da prática arqueológica.

No catálogo de miliários da nossa dissertação de doutoramento tratámos de forma desenvolvida dos problemas de leitura e localização dos monumentos, com indicação da principal bibliografia então existente (MANTAS, 1996: 273-404). Na altura não conseguimos localizar o miliário nº 33, da Peça Má, reencontrado por Rodríguez Colmenero há uma vintena de anos no jardim de uma casa particular (RODRÍGUEZ COLMENERO, FERRER SIERRA e ÁLVAREZ ASOREY, 2004: 629). Recordamos de novo um aspeto muito importante, que é o do local do achado, na maior parte dos casos, não corresponder à implantação original do miliário, uma vez que, devido às reutilizações, muitos dos marcos foram deslocados, com frequência para locais afastados, como por exemplo sucedeu com o miliário de Calígula reutilizado em Coimbra e cuja indicação de quatro milhas permite atribuí-lo a um local a seis quilómetros da cidade, muito provavelmente na Adémia.

Resumindo o quadro em questão verifica-se, como já dissemos, uma evidente desproporção entre os monumentos a sul e a norte do Douro, não tanto do ponto de vista quantitativo, pois se equilibram, contando-se 28 a sul e 23 a norte. Todavia, atendendo à extensão dos respetivos traçados verifica-se que a média de marcos meridionais é de um para 7,4 milhas, enquanto a norte do rio, a média na via *Bracara – Cale* é de um para 1,5 milhas. É certo que trabalhamos, como sempre acontece em epigrafia, com uma amostra reduzida, mas a diferença é suficiente para identificar uma situação distinta no que toca à prática do balizamento das estradas. Também se verifica que destes miliários nada menos de 22,4 % pertence a ambientes urbanos, neste caso maioritariamente a sul do Douro, com particular destaque para *Conimbriga*, o que

se compreende considerando o padrão de organização administrativa da região, com várias *civitates* ao longo do percurso da estrada. No conjunto temos nove miliários no percurso da estrada pertencente ao itinerário *Olisipo – Emerita*, 19 no troço *Scallabis – Cale* e 23 na via *Bracara – Cale*.

Os imperadores do Alto-Império estão representados por Tibério, Calígula e Adriano, este com notável representação a norte do Douro, com seis ou sete testemunhos a atribuir a trabalhos de grande manutenção da via, entre 133 e 135, com provável retificação parcial de traçado e nova balizagem. Segue-se-lhe na mesma via, Caracala, com miliários de imponentes dimensões, datáveis de 213/214, enquanto ao longo de todo o traçado da estrada se reparte um numeroso grupo representando imperadores do Baixo-Império, como é habitual. O miliário mais antigo registado até hoje nas 244 milhas do itinerário é o de Tibério, em Ul, de 23/24 (FIG. 4), o que permite supor que a estrada lhe é anterior, dado que também em Ul se achou um marco demarcatório de povos, do imperador Augusto, levantado em 4/5, circunstância que permite considerar o começo dos trabalhos entre o Douro e o Mondego por esta época, ainda que provavelmente sob a forma de um estradão militar aperfeiçoado pelos júlio-cláudios. Os miliários mais recentes são, por ora, os de Magnêncio, a situar entre 350 e 353.

Este breve sumário não se afasta significativamente do cenário habitual na Hispânia (SILLIÈRES, 1990: 168-170; PUERTA TORRES, 1995: 144-160; RODRÍGUEZ COLMENERO, FERRER SIERRA e ÁLVAREZ ASOREY, 2004: 808-809), destacando-se os júlio-cláudios, na fase de estruturação da rede viária inicial, em parte herdada de estradas militares do período augustano, as importantes iniciativas de Adriano e, finalmente, os trabalhos da Tetrarquia e da dinastia constantiniana, nem sempre fáceis de separar de simples expressões propagandísticas ou de adesão política, o que na prática pouco difere. Seja como for, a cronologia dos miliários prova que a estrada *Olisipo – Bracara* permaneceu ativa e mereceu a atenção das autoridades durante a maior parte do período entre o século I e meados do século IV, sem que, baseados apenas no testemunho dos miliários, consideremos o governo de Magnêncio como um limite assegurado para os trabalhos de manutenção dos caminhos que a constituíam.

O indiscutível desenvolvimento, no Baixo-Império, de algumas das cidades que servia, desde logo os centros terminais do itinerário, *Olisipo* e *Bracara*, este último agora com estatuto de capitalidade

provincial, justifica a continuidade de reparações, quando possível, pois os tempos mudaram, sobretudo a partir dos finais do século IV. Aparentemente o itinerário ganhou importância, como um todo, exatamente no Baixo-Império, a crer no testemunho dos miliários, no mínimo representando 33% do total, com distribuição ao longo de todo o trajeto, para um período um pouco superior a meio século.

De qualquer forma, independentemente do que se possa ter passado, cabe-nos perguntar o que levou a conservarem-se tantos miliários tardios, um pouco por todo o lado, enquanto outros anteriores quase desapareceram. Não estaremos, afinal, perante uma prova de que, a partir de um certo momento, as estradas deixaram de ser reparadas, facilitando a sobrevivência de muitos dos últimos marcos levantados? Não é impossível, todavia, que esta abundância miliária se possa atribuir ao fortalecimento da intervenção estatal e à conseqüente valorização das atividades do *cursus publicus*, pelo menos sobre certos itinerários provinciais (LEMCKE, 2016).

Antes de nos ocuparmos de alguns marcos miliários que, por uma ou outra razão, merecem atenção especial, referiremos outros monumentos relacionados com a estrada, muito poucos, na verdade, para um percurso tão extenso. Referimo-nos, naturalmente, aos *Termini Augustales* e aos monumentos votivos, em especial as aras consagradas aos *Lares Viales*. As inscrições viárias contribuíram para a difusão de ideias básicas relacionadas com aspetos políticos e administrativos da civilização romana, constituindo os miliários, em alguns meios rurais do Império, a mais antiga forma de alfabetização e comunicação escrita (SUSINI, 1982: 29-30, 125-126), circunstância que, por si só, justifica o maior respeito por estes fundamentais testemunhos da presença romana. Por outro lado, o fenómeno da *interpretatio* incluiu na cultura religiosa dos caminhos entidades indígenas (BERMEJO BARRERA, 1986: 192-230; FERNANDES, 2002: 179-188), facilitando a adesão a ideias e formas culturais do mundo romano, como autêntica ponte de aculturação comum, protegendo as estradas enquanto espaço organizado e artificial, nas mesmas condições que um edifício, privado ou público (CIL II 2413).

A estrada conta apenas com um marco demarcatório, de Augusto, achado na Igreja de Ul, onde se conserva (PINHO LEAL, 1882: 8; ALMEIDA, 1953: 209-212). Apesar de infelizmente truncado, não é difícil uma reconstituição do texto a partir do que se conhece da geografia antiga da região. Eis o letreiro: [IMP(eratore). CAES]ARE. AVGVSTO.

TRIBVNI/[CIA. POT(*estate*).] XXVII. CO(n)S(ule). XIII. PATER (*sic*) / [PATRIAE TE]RMINVS. AVGVSTALIS / [INTER/ TVRDVLI VETERES / INTER / TALABRIGENSES].

O marco de Ul, identificado como tal por Fernando de Almeida, ainda que incompleto, constitui um testemunho importante da atividade administrativa levada a efeito após a criação da província da Lusitânia, quando foi estabilizado o quadro territorial das *civitates* e estabelecidos ou renovados os grandes eixos viários, indissociáveis do cenário administrativo. No caso da estrada *Olisipo – Bracara* o testemunho deste marco demarcatório permite deduzir a cronologia dos trabalhos, uma vez que na zona de Ul a balizagem da estrada foi concretizada sob o principado de Tibério, circunstância que sugere colocar em primeiro lugar as operações de demarcação territorial.

Também são escassos, no percurso da estrada, os testemunhos do culto dos Lares Viais, particularmente escassos na Lusitânia quando comparados com a sua abundância no Noroeste peninsular (PORTELA FILGUEIRAS, 1984: 153-181). Distribuídos por *Conimbriga* e *Bracara*, respetivamente com um e três monumentos, as aras de Braga, com exceção de uma delas, podem ser alheias à cidade, como veremos. Dado que o culto de Mercúrio tem fraca representação no território português e, na maior parte dos casos, difícil de relacionar com viagens (BARATTA, 2001: 16-68, 93-126), não o consideramos aqui. Vejamos então os Lares Viais.

A árula de *Conimbriga* foi encontrada em 1967 durante as escavações luso-francesas nas ruínas do criptopórtico do fórum (ÉTIENNE *et al.*, 1976: 32-33). O seu estado de conservação é medíocre, com grave prejuízo para a epígrafe, reduzida às duas primeiras linhas (FIG. 5). Todavia, este pequeno monumento evidencia um modelo perfeitamente clássico, bem integrado entre os seus congéneres de *Conimbriga*. Eis o texto: LARIBV[S] / [V]IALIB(us) / [...]. Encontrada num local muito próximo da saída das vias que conduziam a *Aeminium* e a *Collipo*, perto da possível estalagem ou *mansio* urbana (MANTAS, 2010: 13-34), confirma amplamente a importância da cidade como centro viário, com destaque para a sua posição sobre o itinerário *Olisipo – Bracara* e como ponto de partida de estradas que levavam a Lisboa pelo litoral, por *Collipo* e *Eburobrittium* e ao eixo interior *Emerita – Bracara*, por Bobadela.

São três as aras consagradas aos *Lares viales* atribuídas a Braga, duas das quais por simples suposição (*CIL* II 2417=*ILER* 590; *AE* 197

310). Com efeito, tal resulta do facto de ambas terem sido recolhidas no Paço Arquiepiscopal Bracarense, ignorando-se qual a sua proveniência. Como, a exemplo dos miliários reunidos em Braga e dos quais hoje é difícil conhecer a origem, tanto mais que por vezes foram regravados (RODRÍGUEZ COLMENERO, FERRER SIERRA e ÁLVAREZ ASOREY, 2004: 59-62, 751-752), não é impossível que as aras viessem de fora da cidade, de uma das várias vias que dela partiam. Não são necessárias para provar a importância de Braga como centro viário, pois para tal basta o texto do *Itinerário de Antonino*. Quando não há certezas e a dúvida é razoável, como neste caso, é preferível manter o problema *sub judice*.

A primeira das aras indicadas encontrava-se no século XVII no jardim do Paço Arquiepiscopal, desaparecendo posteriormente (*CIL* II 2417): LARIB(us). VIALI/BVS. FL(avius). SA/BINVS. V(otum)/S(olvit). L(ibens). M(erito). Dada a raridade do cognome *Sabinus* na região, julgamos poder identificar o dedicante com *M. Flavius Sabinus*, sacerdote conventual e flâmine provincial da *Hispania Citerior*, referenciado em Tarragona (*CIL* II 4215), oriundo da *Civitas Limicorum*. A confirmar-se tal identificação é provável que o local de achado se situe algures no vale do Lima, sem excluir a possibilidade da ara ter sido consagrada na capital conventual. A falta do prenome na denominação de *Flavius Sabinus* permite situar o monumento na segunda metade do século II, datação que concorda com a da inscrição de Tarragona.

A segunda ara incluída nas inscrições de Braga pertence ao espólio epigráfico do Museu D. Diogo de Sousa. É um monumento de regulares dimensões com a epígrafe bem conservada: LARIBVS / VIALIBVS / MATER/NVS RVFI / L(ibens). A(nimo). P(osuit). Sabe-se que a ara pertenceu ao grupo de epígrafes recolhidas em diversas épocas a partir do século XVI no Paço Arquiepiscopal, o que levou a atribuí-la à cidade de Braga (*AE* 1973 310). A denominação do dedicante não deixa dúvidas quanto ao ambiente cultural em que se integra este testemunho do culto dos *Lares viales*. A terceira ara foi achada em Braga (CUNHA, ENCARNAÇÃO e LEMOS, 2005: 147-155; REDENTOR, 2017, 1: 569-572; 2: 85-87), perto do local de saída de uma via romana, que não é a via *Bracara – Cale*. Ainda assim não queremos deixar de a referir: LARIBVS / VIALIBV[S] / SACR[VM] / [M(arcus) LV]CIVS [C]ATV[R(us)]. Seja como for, este achado não permite a atribuição automática de uma origem bracarense para as duas outras aras, naturalmente possível.

Como dissemos, os monumentos mais importantes da estrada são os miliários, mesmo quando estropiados ou deslocados do seu local de origem. Como o nosso artigo não pretende examinar de forma exaustiva a totalidade dos marcos do itinerário entre Lisboa e Braga, limitando-nos apenas a acrescentar algumas notas sobre um grupo escolhido pelos problemas que envolvem ou dados que fornecem. Dividimos a análise de acordo com os três tramos principais da estrada, *Olisipo – Scallabis – Cale – Bracara*, seguindo a ordem do *Itinerário de Antonino*.

Alguns dos miliários levantam problemas de atribuição a este itinerário, como sucede com o miliário da Quinta de Santa Teresa, a relacionar com um problema ainda não totalmente resolvido, que é o da localização de *Ierabriga*, por sua vez também dependente da leitura do miliário de Alverca. O fragmento de miliário de Tartomil, que os achadores atribuem a uma via secundária pelo litoral, pode apenas ter sido deslocado da estrada entre *Langobriga* e *Cale*. Na via *Bracara – Cale* não faltam também problemas de localização original de miliários, agravados pela regravação e perda de muitos deles. Como em todos os aspetos da arqueologia viária, é preciso paciente persistência, disciplina e, por vezes, um pouco de imaginação e sorte. Vejamos a lista da repartição dos miliários do itinerário de que nos ocupamos neste artigo (FIG. 6), com indicação dos imperadores e das distâncias, quando sobreviveram.

Nº	Local do achado	Imperador	Distância
1	Casa dos Bicos, Santa Maria Maior, Lisboa	Probo	---
2	Mosteiro de Chelas, Marvila, Lisboa	Magnêncio	---
3	Quinta de Santo António, Frielas, Loures	Magnêncio?	---
4	Almoínhas, Loures	Licínio	X
5	Almoínhas, Loures	Constantino	---
6	Alverca, Vila Franca de Xira	Constâncio	XVIII
7	Quinta do Bravo, Alenquer	Adriano	---
8	Quinta de Santa Teresa, Alenquer	---	[XX]XV
9	Alcáçova, Santarém	Probo	---
10	Fonte do Bom Amor, Torres Novas	---	---
11	Santos Mártires, Madalena, Tomar	Ilegível	---
12	Tomar	Tácito	---

Nº	Local do achado	Imperador	Distância
13	Tomar	Maximiano	---
14	Ceras, Alviobeira, Tomar	Anepígrafo	---
15	Quinta da Ribeira, Rabaçal, Penela	Décio	VIII
16	Conímbriga	Tácito	I
17	Conímbriga	Tácito?	---
18	Conímbriga	Galério	---
19	Conímbriga	Constâncio	---
20	Conímbriga	Constâncio	---
21	Conímbriga	Anepígrafo	---
22	Conímbriga	Ilegível	---
23	Arco da Traição, Sé Nova, Coimbra	Calígula	III
24	Quinta de S. Miguel, Casal Comba, Mealhada	Calígula	XII
25	S. Gião, Souto da Branca, Albergaria-a-Velha	---	XII
26	Igreja de Ul, Oliveira de Azeméis	Tibério	XII
27	Adães, Ul, Oliveira de Azeméis	Ilegível	---
28	Tartomil, Valadares, Vila Nova de Gaia	Caracala	---
29	Quinta do Dourado, S. Mamede de Infesta, Matosinhos	Adriano	---
30	Espinhosa, S. Pedro de Avioso, Maia	Caro	---
31	Barca, Maia	Adriano?	XXVII
32	S. Cristóvão do Muro, Muro, Santo Tirso	Maximiano	XXIII
33	Quinta do Paço, Alvarelhos, Santo Tirso	Adriano	[XX]III
34	Peça Má, Alvarelhos, Santo Tirso	Constâncio?	---
35	Peça Má, Alvarelhos, Santo Tirso	Carino	---
36	Trofa Velha, Santiago do Bougado, Santo Tirso	Magnêncio	---
37	Ponte de Sedões, Santiago de Bougado, Santo Tirso	Licínio	---

Nº	Local do achado	Imperador	Distância
38	Ponte de Sedões, Santiago de Bougado, Santo Tirso	Constante	XXI
39	Ponte de Sedões, Santiago de Bougado, Santo Tirso	Tácito	---
40	Igreja de Lousado, Vila Nova de Famalicão	Magnêncio	---
41	Quinta de Santa Catarina, Cabeçudos, Vila Nova de Famalicão	Caracala	X[VI]
42	Igreja de Cabeçudos, Vila Nova de Famalicão	Anepígrafo	---
43	Devesa Alta, Antas, Vila Nova de Famalicão	---	---
44	Capela de Santo Estêvão, Santiago de Antas, Vila Nova de Famalicão	Caracala	XVIII
45	Igreja de Santiago de Antas, Vila Nova de Famalicão	Caracala	---
46	Vila Nova de Famalicão	Adriano	XIII
47	Vila Nova de Famalicão	Adriano	XII
48	S. Cosme do Vale, Vila Nova de Famalicão	Adriano	---
49	Carreiras, Santa Marinha de Portela, Vila Nova de Famalicão	Constantino II	---
50	Igreja de Lomar, Braga	Crispo	---
51	Colégio de S. Paulo, Cívidade, Braga	Adriano	XXXV

O primeiro marco que consideramos é o que se encontrou em 1982 nas escavações da Casa dos Bicos, em Lisboa, pertencente ao imperador Probo, que governou entre 276 e 282. Este miliário lisboeta devia encontrar-se no ponto de partida da via *Olisipo – Emerita*, por *Scallabis* e *Abelterium* (It. 418,7 – 419,4). A existência de outros miliários deste imperador nesta estrada, inclusive em Santarém e Ponte de Sor, sugere esta atribuição e comprova a realização de trabalhos ao longo da estrada (MANTAS, 2020: 39-61). Recordamos que o troço até *Scallabis* era comum a duas outras estradas, uma das quais a que se dirigia a *Bracara* (It. 420,8 – 422,1).

Tendo em conta o seu local de achado, na zona marginal da cidade, junto à colina pela base da qual corria o caminho para a discutida ponte de Sacavém, tanto podia relacionar-se com esta como com a estrada em direção à *mutatio* de Almoínhas, pela Praça da Figueira. Não cremos, como propôs Cardim Ribeiro, que o miliário indicasse o ponto de travessia do Tejo para a margem sul (RIBEIRO, 1982-1983: 431-438). A feitura do marco mostra uma qualidade superior à dos outros que referimos, mais própria de um monumento urbano. Embora inicialmente atribuído a Marco Aurélio, a leitura do letreiro não deixa subsistir qualquer dúvida quanto ao imperador celebrado no miliário: Marco Aurélio Probo. Eis o texto: IMP(eratori) / CAESARI / M(arco) (hedera) AVRELI/O PROBO / PIO FE(ici) / [NVICTO] [...].

Bastante mais complicada é a problemática em torno do marco de Chelas, cuja qualidade de miliário é posta em causa por alguns investigadores (GUERRA, 2018: 55). Registado na igreja de Chelas no século XVII, não temos qualquer informação sobre as dimensões da pedra ou da sua forma, talvez prismática como o miliário de Frielas, que poderá igualmente pertencer a Magnêncio. Embora invulgares, os miliários prismáticos encontram-se presentes no território ora português logo no principado de Augusto, pelo que não encontramos nenhuma razão para os desclassificar como miliários (2019a: 203-208). As várias propostas de leitura não são concordes, mas permitem a reconstituição seguinte: [D(omino) N(ostro)] / MAG[NO] / [MAG]NE[N]TI/O. IMP[ERATOR] AVG[VSTO] [...]. Esta interpretação é próxima do texto do miliário de Magnêncio da capela de S. Bartolomeu das Antas, em Rubiães, Paredes de Coura (CIL II 4744 = 6225). A localização deste miliário, admitindo que o é, favorece o traçado em direção a Sacavém, independentemente da existência do caminho por Loures, que no século IV parece ser importante. Aqui nos defrontamos novamente com o problema da ponte de Sacavém, de cuja existência não duvidamos, mas sobre cuja cronologia não podemos adiantar nada, apesar do imaginativo desenho de Holanda (HOLANDA, 1984: 26-27 [f.22v]; AZEVEDO, 1652: 234). Uma última observação sobre os miliários de Magnêncio: extremamente raros na Lusitânia, o que obriga a considerar *Olisipo* como um possível ponto de apoio deste governante, voltamos a encontrar na via *Bracara – Cale* mais dois monumentos de Magnêncio, em Trofa Velha e Lousado.

Em Almoínhas, perto de Loures, foram achados dois miliários (FIG. 7), um de Constantino, de difícil leitura, outro de Licínio indicando

a milha X, contada a partir de Lisboa (GUERRA, 2018: 56; PIMENTA e MENDES, 2019: 46). Este dado é particularmente importante, uma vez que coloca o ponto de partida da estrada a 15 quilómetros, exatamente na zona marginal da Baixa lisboeta, não havendo razão para duvidar da indicação miliária como tal. Estamos convencidos que as ruínas escavadas nas Almoínhas, embora tenham sido interpretadas como *villa* (BRAZUNA e COELHO, 2012: 103-114), representam uma estação viária, a primeira depois de *Olisipo*, o que a incluiria na categoria das *mutationes*. O traçado da estrada por Loures e S. Julião do Tojal justifica-se perfeitamente pela necessidade de evitar a zona inundável do rio Trancão, garantindo a operacionalidade da estrada todo o ano, pelo que não hesitamos em considerá-lo o traçado principal. A partir de Loures continuava também a estrada para norte, por *Eburobrittium*, estrada da qual partia um ramal conduzindo, a partir de Dois Portos, à zona de *Ierabriga*.

A inscrição do miliário de Licínio, no Museu de Loures, diz o seguinte: IMP(*eratori*) CAES(*ari*) / DOMINO / NOSTRO / CA[I]O AV/RELIO LICI/NIANO LI/CINIO PIO / FELICI IN/VICTO SEM/PER AV[GV]ST/U (*sic*) PONTIFICI / MAX[I]MO TR/IBONICIAE (*sic*) / POTESSTATE / X. A epígrafe distingue-se pelo número de linhas em que se desenvolve, o que resulta das características do suporte, assim como pelos erros, de ortografia e na denominação do imperador, cujo nome era *Valerius Licinianus Licinius*. É interessante verificar que no marco da ponte de Sedões o antropónimo imperial volta a estar errado, agora como *Flavius Valerius Licinianus Licinius*. Estes erros podem resultar do facto de Licínio não governar esta região do Império, pelo que os seus miliários têm uma função prioritariamente política, procurando transmitir uma ideia de solidariedade e de unidade institucional.

Outro miliário merecedor de atenção, pelo problema que a leitura da indicação de distância suscita, é o de Alverca, pertencente a Constância Cloro, governante entre 293 e 303. A notícia dele foi-nos dada por Coelho Gasco, no século XVII, com uma transcrição pouco clara e que Hübner (*CIL* II 4632) não interpretou da melhor forma, abrindo caminho para propostas pouco convincentes. O problema, mais uma vez, reside na indicação miliária da última linha. Propomos a leitura seguinte: IMP(*eratori*) CAES(*ari*) / FLAVIO VALE/RIO CONSTAN/TIO NOBILISSI/MO CAES(*ari*) P(*io*). F(*elici*) / M(*illia*). P(*assuum*). XVIII.

Se respeitássemos o numeral XXIII como indicação de distância até onde nos levaria? Pecando por excesso em relação ao ponto inicial

da estrada, *Olisipo*, as 23 milhas conduziam bastante para lá de Alverca, deixando apenas sete milhas para se cumprir a distância indicada pelo *Itinerário de Antonino* até *Ierabriga*, que coloca entre Paredes e Monte dos Castelinhos (PIMENTA *et al.*, 2015). Como entre Lisboa e Paredes a distância segundo o *Googlemaps* é, a pé, de 44,6 quilómetros temos assim o equivalente a XXX milhas, concordando com o roteiro. É certo que este percurso se refere ao traçado por Sacavém e Alverca, pois se considerarmos o traçado por Almoínhas e Alverca teremos um percurso total de 52,5 quilómetros, umas 35 milhas, coincidentes com o miliário da Quinta de Santa Teresa.

Como o percurso entre Almoínhas e Alverca monta a 17 quilómetros, o que equivale a cerca de 11 milhas, verifica-se que a leitura XVIII é menos problemática que a leitura XXIII. Se às 18 milhas contadas em Alverca acrescentarmos os 19,8 quilómetros que medeiam até Paredes, ou seja, 13 milhas, obtemos um valor de 31 milhas, o que permite situar *Ierabriga* na referida zona. Na verdade rodamos em torno de dois problemas, o da distância entre o miliário de Almoínhas e o de Alverca, cuja colocação primitiva desconhecemos, e a localização exata de *Ierabriga*, que permanece discutível e que temos admitido situar-se em Paredes / Sete Pedras, Alenquer, resultando muito difícil a sua localização em Vila Franca de Xira (GUERRA, 1995-1997: 155-167; VERNET GINÉS, 1960: 569), topónimo que relacionamos com o vocábulo árabe *al Sirat* (estrada), sem dificuldade resultante da presença do caminho romano, testemunhado através da fotografia aérea (USAF 1958 3409) e por vestígios arqueológicos que confirmaram o traçado proposto (MENDES e PIMENTA, 2008: 163-169).

Um miliário achado na mesma na área de Alenquer, na Quinta de Santa Teresa (MANTAS, 2017: 76-85), contribui com dados novos para esta questão, apesar de a indicação de distância aparecer truncada (FIG. 8). Trata-se, provavelmente, de um marco dos finais do século III, no qual apenas se lê o seguinte: [...] / [PONT(*ifex*)] MAX(*imus*) [...] / [TRIB(*unicia*)] POTE[ST(*ate*)] [...] / [P]AT(*er*). PATR(*iae*) / [...] [PROC]ONS(*ul*) [...] / [XX]XV. Como a distância que reconstituímos ultrapassa em cinco milhas a distância a percorrer entre *Olisipo* e *Ierabriga* considerámos que o marco poderia pertencer a um ramal saído de Dois Portos para *Ierabriga*, embora não estivéssemos completamente convencidos, pois assim obrigaria a considerar uma balizagem contínua desde *Olisipo*, identificando uma estrada alternativa ao caminho pelo vale do Tejo.

Na verdade, e Amílcar Guerra tem razão na sua crítica (GUERRA, 2018: 57-58), o percurso Almoínhas – Alverca – Quinta de Santa Teresa, coaduna-se com a distância reconstituída, 35 milhas. Como temos notícia de um miliário desaparecido registado na mesma zona, com a indicação de 32 milhas (GARCÊS e SOUSA, 1927-1928: 22), devemos procurar a estação de *Ierabriga* mais a sul, o que reforça a sua identificação com a povoação de Monte dos Castelinhos, mesmo que não coincida exatamente, por razões topográficas, com este sítio. Não é impossível tratar-se da localização de uma *mansio* estabelecida nas proximidades do antigo povoado, como noutros casos conhecidos, circunstância que provavelmente se repete em *Talabriga*. Lembramos que a contagem das distâncias nos miliários ia normalmente até à fronteira do território da respetiva *caput viae*, neste caso *Olisipo*, o que levava a um ponto para lá das 30 milhas indicadas no roteiro. Reconstituímos o que ficou do letreiro do miliário em nominativo, de acordo com o texto do marco de Maximiano encontrado em Tomar (CIL II 4960 = 6198), provavelmente do mesmo período.

Avançando para norte, agora já no tramo da estrada entre *Scallabis* e *Cale*, o miliário da Quinta da Ribeira, topónimo relacionado com a proximidade da Ribeira de Alcalamouque, Rabaçal, merece alguma atenção (MANTAS, 1996: 305-309). Trata-se de um marco de Décio, que apesar do mau estado em que se encontrou e das dificuldades de interpretação da epígrafe, constitui um dos testemunhos mais interessantes da estrada *Olisipo – Bracara*, pois foi achado *in situ* numa zona onde os vestígios da estrada romana se associam a traços conservados de centurição (USAF 1958, nº 228, 229), apesar de contestados recentemente recorrendo a métodos que não nos garantem mais certezas que as metodologias de há quarenta anos (FREITAS, 2017: 115-121). O que nos interessa neste momento é o miliário, cujo texto é o seguinte: [IMP(eratori) C]AES(ari) G(aio) MESS(io) / [Q(uinto) TRAI]NO DEC(io) P(io) F(elici) AV[G(usto)] / [P(ontifici) M(aximo)] T(ribunicia) P(otes-tate) III P(atri) P(atriciae) P(io) F(elici) [P]ROC[O(n)S(uli)] / Q(uintus) HERENNIVS / [ETR]VSC(us) MESS(ius) DECI[VS] / [N]OBILIS-SIMVS CAE[S(ar)] / [ET G(aius) VAL]JEN[S HOSTILIANVS] / [MES]S(ius) QVINTVS N[O/BILISSI]MVS CAES(ar) / M(illia) VIII.

Quanto à indicação de distância, VIII milhas, não duvidamos de que o ponto inicial de contagem seja a cidade de *Conimbriga*, que dista doze quilómetros do local do achado deste miliário, datável de 250. Verifica-se, assim, que a iniciativa da colocação de miliários pertencia,

neste troço da estrada *Olisipo – Bracara*, às autoridades locais, o que ajuda a explicar as anomalias do texto. Este miliário é também importante a propósito da polémica em torno da obscura *milha ibérica*, pois confirma o valor métrico normal da milha romana: 1481,50 metros, presente em todo o itinerário *Olisipo – Bracara*. Apesar de tentativas de diversos investigadores no sentido de lhe comprovar outros valores, nada permite supor na Hispânia uma medida diferente daquela que o miliário de Décio comprova. Interessa ainda referir que na Lusitânia apenas se registou mais um miliário de Décio, na via *Emerita – Asturica*, vulgo *Via de la Plata*, em San Medel, Bejar (PUERTA TORRES, 1996: 218-220). Esta circunstância obriga a refletir sobre a razão deste raro marco surgir isolado, a 12 quilómetros de *Conimbriga*, o que nos leva a admitir considerar possível a proximidade de uma estação viária situada a 30 milhas de *Seilium* e a 22 milhas de *Aeminium*.

O monumento que referimos a seguir constitui um bom exemplo das vicissitudes sofridas pelos miliários e de como é difícil em certas circunstâncias, identificar o seu local de origem (*CIL* II 4639). É um marco de Calígula, encontrado em 1774 numa demolição na Couraça de Lisboa, junto do Arco da Traição da muralha coimbrã (FIG. 9). Passou depois a uma parede do Pátio da Universidade, onde foi visto por Hübner, transitando em seguida para o Museu do Instituto de Coimbra e finalmente para o Museu Machado de Castro, também em Coimbra, onde permanece (MANTAS, 1996: 320-324).

O troço conservado corresponde à parte superior do miliário, cuja inscrição pouco sofreu: [C(aius)] CAESAR (*hedera*) DIVI / AVG(*usti*) (*hedera*) PRON(*epos*) (*hedera*) AVG(*ustus*) / [P]ONT(*ifex*) (*hedera*) MAX(*imus*) (*hedera*) TRIB(*unicia*) / [PO]T(*estate*). III (*hedera*) CO(n) S(*ul*) (*hedera*) DESIG(*natus*) / P(*ater*) (*hedera*) P(*atriae*) M(*illia passuum*) IIII. Se não conhecêssemos o miliário de Calígula da milha XII, achado perto da Mealhada (*CIL* II 4640), seria difícil precisar a localização inicial deste marco, em Eiras, pois as quatro milhas indicadas poderiam corresponder a vários locais em torno de Coimbra, ponto inicial da contagem das milhas da estrada na travessia do território eminiense, cujo troço a norte da cidade terá recebido a primeira balizagem no principado de Calígula, concluindo trabalhos iniciados anteriormente a partir da fronteira setentrional lusitana.

O trajeto até ao Douro inclui ainda dois casos a exigir análise cuidadosa. O primeiro é o desacreditado miliário do Castro de S. Gião, Souto da Branca, dado a conhecer por Frei Bernardo de Brito e, talvez

só por essa razão, considerado falso (*CIL* II 442*). Publicámos recentemente um artigo onde julgamos demonstrar a fiabilidade da informação do monge de Alcobaça (MANTAS, 2019b: 224-227), apesar das dificuldades que a epígrafe, perdida, suscita: [...] CO(n)S(uli). VI. / T(ribunicia) P(otestate). IX. P(ater). P(atriciae) / [...] VAC(ua). XII. M(illia). P(assuum). A titulatura não representa problema de maior, pois se não encontramos nenhum imperador que tenha sido cônsul pela sexta vez ao mesmo tempo que revestido do poder tribunicio pela nona vez, podemos atribuir esta discordância a dificuldades de leitura ou à falta de letras. Se tomarmos como bom o ordinal IX, a inscrição poderá referir Vespasiano ou Tito (CAGNAT, 1914: 189).

Todavia há um pormenor na epígrafe que sugere uma datação júlio-cláudio, mais de acordo com os miliários vizinhos conhecidos. Na verdade, a menção do consulado antes do poder tribunicio encontra-se com frequência e exclusivamente em miliários hispânicos de Augusto, Tibério, Calígula e Cláudio. Muito menos vulgar é a menção do ponto de partida ou chegada do troço da via em que se integrava o miliário. Se a leitura correta corresponde a VAC(ua), então o número de milhas referido, XII, equivalentes a pouco menos de 18 quilómetros, leva-nos a considerar tratar-se do rio Vouga, como pensava Frei Bernardo, ou o *Oppidum Vacca*, que julgamos situado no Cabeço de Vouga e local de uma importante estação viária, o que justificaria esta inusitada indicação miliária (MANTAS, 1996: 611-617). Finalmente, ao indicar a existência de um miliário no Monte de S. Julião, numa época em que se não conhecia nenhum monumento deste tipo para a estrada *Olisipo – Bracara* a sul do Douro, Bernardo de Brito contrariava a sua proposta de localizar *Talabriga* em Aveiro, dado que o local indicado define um traçado viário alheio à pretendida localização, antes pertencente a um bem conhecido troço da estrada *Olisipo – Bracara*, não muito distante dos miliários de Ul e de Adães (ALMEIDA, 1956: 111-116).

Antes da travessia do Douro encontramos outro miliário, pertencente a Caracala, ou melhor, um fragmento que Martins Capela incluiria nas suas *migalhas de epigrafia*, ainda assim merecedor de atenção. É um troço reutilizado, achado em Tartomil, Valadares, para onde foi transportado como material de construção. De pequenas dimensões o que sobreviveu do texto é pouco, mas claro: [...] / [DIV]I. ANTONINI. PI[I PRONEPOTI] / [DIVI H]ADRIANI . ABN(E)P[OTI] [...]. Não se trata, seguramente, de um monumento honorífico, tanto mais que os marcos deste imperador indicam sistematicamente as distâncias.

Até aqui, tudo bem (LEITE, BEITES e COELHO, 2012-2013: 49-60). Mais complicada nos parece a atribuição do marco a uma estrada secundária, pelo litoral, de norte para sul, sem objetivo definido. A existência deste caminho em si mesmo não levanta problema de maior, mas atribuir o marco a uma estrada secundária que não conduz a nenhum centro populacional significativo parece muito difícil. Dado tratar-se de um fragmento deslocado de local desconhecido, talvez mais do que uma vez, parece-nos preferível atribuí-lo à estrada *Olisipo – Bracara*, cujo traçado corre uns cinco quilómetros a nascente de Tartomil e a menos de dois de Valadares. A repartição dos marcos de Caracala, nitidamente marcados por ditames de ordem política, como os seus textos comprovam, não ocorre normalmente sobre *viae vicinales*.

Entramos agora, em sentido inverso, na via *Bracara – Cale*, percurso que conta quase, em média, com um miliário por cada milha. Seleccionamos quatro miliários, pelo seu valor informativo e pelos problemas que envolvem. O primeiro destes monumentos é o marco de Constante, não de Constantino, achado juntamente com o padrão viário de Licínio (*CIL* II 6213) na demolição da velha ponte da ribeira de Sedões, lugar da Trofa Velha, freguesia de Santiago de Bougado, Santo Tirso, entre 1844 e 1846. É um miliário de má qualidade, por vezes atribuído a Constantino, com erros ortográficos e que sofreu várias andanças (MANTAS, 1996: 360-364) Procurado em vão em 1861 por Hübner na Barca da Trofa, foi levado para a aldeia de Antomil (Lantemil), não muito afastada da ponte de Sedões, onde se encontrava em 1882, regressando à nova ponte entre esta data e 1884. Encontra-se agora na Casa da Cultura da Trofa, finalmente a salvo dos perigos da EN 14.

O texto é o seguinte: IMPERATORI CAESARI / DOMINO NOSTRO / [FLA]VIO IVNIO CONS/TANTI MAXIMO / VICTORII ACTRIUM/FATORI AVGVSTO / DIVI CONSTANTINI / ET VALE-RI(i) MAX[I]/MIANI NEPOTI / DIVI CLAVDI(i) / PRONEPOTI / A BRAC(ara) / M(illia) P(assuum) XXI. Os miliários de Constante são raros na Hispânia, registando-se um em Braga, de proveniência desconhecida e texto muito diferente. A sua colocação, cerca de 340, junto a um local de passagem obrigatório, compreende-se facilmente. Quanto à leitura da distância, o numeral XXI é ainda visível e corresponde, melhor que a leitura XI proposta por Soromenho a Hübner à implantação original do miliário, a 31 quilómetros de Braga, possivelmente junto ao rio Ave. Trata-se de uma informação importante para a reconstituição do traçado.

O segundo miliário escolhido neste troço da estrada é o grande marco (267x74 cm) conservado como pilar de varanda no pátio da casa da Quinta de Santa Catarina, freguesia de Cabeçudos, concelho de Vila Nova de Famalicão (*EE VIII 206*). Não é possível determinar o local de origem deste notável monumento viário do imperador Caracala, certamente não muito afastado da casa onde foi reutilizado e onde permanece como um dos testemunhos mais impressionantes da estrada (FIG. 10). A paginação é má, mas a translineação respeitou cuidadosamente a integridade das palavras. Um elemento interessante encontra-se na inusitada denominação do gentílico de Adriano: DIVI EL HADRIANI ABNEP, utilizando o gentílico de nascimento de Adriano, neste caso AEL(ii).

Vejamos o texto, bom exemplo da minuta dos miliários deste imperador preocupado com a legitimação: IMP(eratori). [CAES(ari). D]IVI SEVERI FI[L(io)] / DIVI M[ARCI] ANTONINI N[EP(oti)] / DIVI [ANTON]INI PI (sic) PRONEP(oti) / DIVI EL(ii) [HADRIA] NI ABNEP(oti) / DIVI TR[AIANI PA]RT(hici) ET / DIVI N[ERVAE] ADNEP(oti) / M(arco). AVR[ELIO] ANTONINO PIO FEL(ici) AVG(usto) / PART(hico) [MAX(imo)] / BRITA[N(nico) M]AX(imo) / GERM[ANICO] MAX(imo) / PONTI[fici] MA]X(imo) / TRIBVNI[CIA P]JOT(estate) XVII / IMP(eratori) III [CO(n)S(uli) / III]I. PTOCO(n) S(uli) (sic) / A BRA[CARA] AVG(usta) / M(illia) P(assuum) X[VI]. A titulatura permite datá-lo de 213 e a indicação miliária, que reconstituímos como XVI milhas, por observação direta do marco (MANTAS, 1996: 371-375; RODRÍGUEZ COLMENERO, FERRER SIERRA e ÁLVAREZ AZOREY, 2004: 623-624), concorda com o trajeto da estrada até Braga, bem como com a posição relativa de outros miliários com indicação de distância conhecida.

Dos vários miliários de Adriano conhecidos nesta via, alguns apresentam problemas intricados. É o caso do miliário que, no século XVI, se encontrava, segundo o Doutor João de Barros, na aldeia chamada Villanova de Famalicão, em huma casa do duque de Barcellos (BARROS 1549). Pensamos, como Martins Sarmiento, que este monumento (*CIL II 4737*) é o mesmo que Serra Craesbeck viu, em 1724, já praticamente destruído, na adega de uma casa de Vila Nova de Famalicão (*CIL II 4739*), duplicações que se verificarão também em relação a outros marcos de Adriano na mesma zona (*CIL II 4738 = 4752*). Os miliários de Vila Nova de Famalicão revestem-se de bastante importância por contarem com um exemplar da série de Adriano com epígrafe ligeiramente dife-

rente das restantes e por referirem a milha XII e, como julgamos, a milha XIII, ambos situados na zona de Santiago de Antas, do último dos quais (*CIL* II 4737 = 4739) reconstituímos o texto provável: IMP(*eratori*). CAESARI. TRAIANO. HA/DRIANO. AVG(*usto*). PONT(*ifici*). MAX(*imo*) / TRIB(*unicia*). POT(*estate*). CO(*n*)S(*uli*). III. IMP(*eratori*). II. A / BRACA[R]A [AV]G(*usta*) m(*illia*). P(*assuum*). XIII.

A falta de referência ao número de vezes que o imperador revestiu o poder tribunício e a ausência das siglas P.P., indicativas do epíteto honorífico Pai da Pátria, presentes nos restantes miliários da série, sugerem claramente que não se trata de um problema de transcrição. A indicação IMP. V resulta seguramente de um lapso, que não é inédito (*CIL* II 2014) ou de um problema de leitura de Barros. O esquema de paginação, cuidadosamente repetido em todos os outros marcos da série, alternando a extensão das linhas com fins estéticos, oferece, neste caso, uma paginação tipo caixa. Assim, temos uma epígrafe diferente, num marco que pode anteceder os demais de Adriano ou, pelo contrário, lhes é ligeiramente posterior, destinado a divulgar a segunda aclamação imperial de Adriano, em 135, como cremos.

Um problema que nos parece mais grave é o da indicação da distância neste miliário, tradicionalmente considerada como de VIII milhas. Com efeito, ainda que alguns miliários tenham sido afastados dos locais em que foram levantados, não nos parece viável tal hipótese neste caso, dado que os restantes marcos achados na zona não se encontravam muito longe da estrada, como prova o miliário da milha XII (*CIL* II 4738), também registado em Vila Nova de Famalicão, cuja indicação de distância terá sido alterada para XIII, por regravação em Braga (FIG. 11), como cremos, e o marco da milha XIII na Portela de Baixo (*CIL* II 4740). Assim, julgamos perfeitamente aceitável corrigir a leitura de Barros de VIII para XIII, o que coloca este miliário muito perto de Santiago de Antas e de outros padrões de Adriano deste troço da estrada (MANTAS 2015: 238-239; RODRÍGUEZ COLMENERO, FERRER SIERRA e ÁLVAREZ AZOREY, 2004: 619).

A análise de outros marcos permitiria abordar novas questões epigráficas mas, como dissemos, esta comunicação não pretende ser um catálogo exaustivo dos monumentos das várias estradas do itinerário *Olisipo – Bracara*. Todavia, por ser pouco vulgar na Hispânia a indicação do término da estrada, incluiremos ainda o miliário de Adriano que marcava o início da via *Bracara – Cale*: IMP(*eratori*). CAESARI / TRAIANO. [H]ADRIANO / AVG(*usto*) / PONTIF(*ici*). MAX(*imo*) /

TRIB(*unicia*). POTEST(*ate*). XIX / CO(*n*)S(*uli*). III . P(*atri*). P(*atriae*) / A BRACARA. AVG(*usta*) / [A]D [C]ALE[M]. M(*illia*). P(*assuum*). XXXV.

Na falta do monumento, dado a conhecer por D. Rodrigo da Cunha (*CIL* II 4748) temos que restringir os nossos comentários. A paginação repete a que se encontra nos restantes miliários de Adriano pertencentes a esta série, da qual será o mais recente. O texto distribui-se, como nos outros miliários, por oito linhas, seguramente de acordo com o eixo de simetria e alternando a extensão das linhas. É provável que os padrões fossem colocados à medida que a frente de trabalho avançava, neste caso de *Cale* para *Bracara*, correspondendo a fase final da balizagem já ao décimo nono poder tribunício de Adriano, o qual se situou entre 10 de dezembro de 134 e 9 de dezembro de 135. O miliário marcava a saída da estrada para *Cale*, muito provavelmente na extremidade da antiga Rua da Cruz da Pedra, perto da atual Rua do Caires.

Hübner sugeriu, sem razão, que a indicação do final da via seria uma interpolação. Na realidade, não vemos qualquer interesse por parte de D. Rodrigo da Cunha em inventar esta referência. O melhor argumento a favor da veracidade desta informação é oferecido por outra inscrição viária, também de Braga e de Adriano (FIG. 12), felizmente conservada, com menção da distância até Astorga (*CIL* II 4747). Ambos os limites indicados nos miliários de Braga correspondem a locais importantes do ponto de vista administrativo: a fronteira da província Tarraconense, no caso de *Cale*, e uma capital conventual, *Asturica*, no caso do miliário da *Via Nova*. Esta circunstância comprova a importância de Braga como grande centro viário, evidente no texto do *Itinerário de Antonino*, e destaca o cuidado posto pela administração, na época de Adriano, imperador a quem devemos atribuir também o recente miliário truncado de Barca (RIBEIRO, 2016: 9-22), na manutenção e aperfeiçoamento da rede viária hispânica.

Do que vimos conclui-se facilmente que a rede viária oferece um ambiente complexo, onde convergem diversos fatores, ambiente dotado de uma dinâmica muito ativa e que acompanhou e refletiu as mudanças sofridas pelo Império, simultaneamente como fator e sujeito da romanização. Basta atentar à qualidade dos miliários do Alto Império, de Tibério, Calígula e Adriano para, comparando-os com os que representam governantes, uns mais legais que outros, do Baixo-Império,

nos apercebermos de mudanças essenciais, campeando nos últimos, de uma maneira geral, uma estética e ortografia brutescas, sinal de tempos novos. Um simples gráfico dos miliários permite verificar que os governos de Adriano e de Caracala correspondem, seguramente, a uma época de trabalhos viários significativos, provavelmente continuados ao longo do século III, para no século IV depararmos com testemunhos que parecem mais relacionados com preocupações políticas, com uma ou outra exceção (FIG. 13).

Infelizmente são numerosos os miliários aos quais não se pode ligar um nome, uma dezena, o mesmo se estendendo à transmissão das milhas, que apenas ocorre, completa ou em parte, em 17 miliários, o que corresponde a 33% do total. A localização dos miliários, quando oferece alguma certeza quanto ao seu local de origem, permite esboçar um quadro da geografia política das *civitates*, mais que as indicações do *Itinerário de Antonino* quanto à localização das *mansiones*, pois as milhas indicadas ultrapassam as fronteiras sem as indicarem.

Tomemos o caso do troço *Olisipo – Scallabis*, que soma 62 milhas, correspondendo bem à distância entre Lisboa e Santarém. Onde situar a fronteira? Decerto não em *Ierabriga*, cuja localização exata se apresenta como um *dossier* ainda aberto à investigação (COSTA, 2010; GUERRA, 2018: 57-58), o mesmo para a obscura *Talabriga* (ALARCÃO, 1988: 45; MANTAS, 2012: 193-197), para a qual a combinação dos dados do *Itinerário de Antonino* e dos miliários não se acomoda a uma localização no Cabeço do Vouga, apesar de algumas tentativas pouco satisfatórias no sentido de provar essa localização (LOPES, 2000: 191-258), que certamente resolveria alguns problemas deixando outros em aberto. Só a descoberta de novos miliários permitirá, um dia, resolver satisfatoriamente estas e outras questões. Os achados de Almoínhas, Quinta de Santa Teresa, Conímbriga (*FE* 202 737), Tartomil e Barca mostram que tais descobertas continuam possíveis e que o conhecimento se adquire acumulando informação. Assim os monumentos se encontrem razoavelmente conservados, de preferência com indicação de distâncias!

Todavia, apesar dos progressos verificados no estudo das vias romanas nas últimas décadas, devemos aceitar que o historiador, que não podemos dissociar do arqueólogo, nem sempre se revela o *profeta ao invés* evocado por Friedrich von Schlegel, uma vez que se encontra limitado pelos dados disponíveis e a sua visão, mesmo quando totalmente isenta e rigorosa, dificilmente poderá atingir o conhecimento

completo do passado, o que contraria, naturalmente, os facilitismos cultivados por certa divulgação atual. Este aspeto, com que nos defrontámos várias vezes, honestamente sublinhado numa recensão de Christian Cloppet acerca de uma obra nossa sobre as vias da Lusitânia (CLOPPET, 2016: 251-254), dificulta especialmente as sínteses, necessárias mas sempre sujeitas a omissões, o que aconselha estudos centrados numa determinada estrada, desde que as fontes e a investigação no terreno o permitam.

Mesmo a definição do local original dos miliários deslocados é por vezes muito difícil, ou simplesmente impossível, agravando o estudo dos traçados viários, tão dependentes dos contributos epigráficos quando os vestígios materiais da estrada faltam ou se revelam obscuros, justificando uma investigação contínua no sentido de colmatar lacunas, por vezes dissimuladas nos mapas que se vão traçando desta ou daquela estrada. Com efeito, raramente se pode considerar definitivo qualquer estudo sobre vias romanas, mesmo em regiões onde os seus vestígios são numerosos, evidentes e inquestionáveis, o que nem sempre é o caso do itinerário *Olisipo – Bracara*, salvaguardando a relativa abundância dos seus miliários e o contributo facultado pela fotografia aérea, especialmente através do voo americano de 1958. Recordamos que, logo em 1959, Bandeira Ferreira sublinhou o valor da fotointerpretação no estudo das vias romanas (FERREIRA, 1959: 168-195), metodologia que infelizmente teve fraca adesão em Portugal até pelo menos aos anos 80 do século passado, perdendo-se muitas oportunidades de obter progressos significativos na arqueologia da paisagem, antes do reinado da arqueogeografia, onde não faltam textos *ad hominem*, que nos parecem refletir querelas de além Pirenéus.

Iniciámos este artigo com uma referência à função civilizadora da Romanidade, hoje tão absurdamente criticada por revisionistas de limitada e retorcida visão. Melhor fariam se tivessem em conta a ubiquidade da presença de elementos culturais da Antiguidade Clássica dispersos um pouco por toda a literatura, testemunhos do seu valor e intemporalidade, mesmo em contextos inesperados, como num conto de Jack London em que se descreve a luta pela sobrevivência de um homem no inferno gelado do Grande Norte, desprovido de estradas e de abrigos: *Parecia-lhe que deslizava sobre a superfície, sem ligação com a terra. Uma vez vira algures a imagem de um Mercúrio alado e perguntou-se se o deus mitológico teria a mesma sensação de deslizar sobre o chão* (LONDON, 2020: 218).

É exatamente o valor humanista da Romanidade, pois encontramos o homem como motivo da ação e congregado numa grande comunidade de destino, que foi sublinhado de forma concisa e insuspeita por um monge francês perambulando por terras lusitanas quinze séculos depois, aludindo aos miliários que viu em terras transtaganas: *Diz-se que foi Júlio César Augusto quem ordenou a colocação destas colunas quando percorreu as Hispânicas, pensando nos perigos que correriam aqueles que no futuro por lá passassem* (BRONSEVAL, 1970: 501-503).

BIBLIOGRAFIA

- AE = *Année Épigraphique*. Paris.
- ALARCÃO, Jorge de (1988) – *O domínio romano em Portugal*, Mem Martins: Publicações Europa-América.
- ALARCÃO, Jorge de (2004) – Notas de arqueologia, epigrafia e toponímia, *Revista Portuguesa de Arqueologia* 7 (1), pp. 325-330.
- ALARCÃO, Jorge de (2018) – *A Lusitânia e a Galécia. Do Séc. II a.C. até ao Séc. VI d.C.*, Coimbra: Imprensa da Universidade.
- ALMEIDA, Fernando de (1953) – Terminus augustalis entre Talabriga e Langobriga, *O Arqueólogo Português* 2ª série 2, pp. 209-212.
- ALMEIDA, Fernando de (1956) – Marcos miliários da via romana Aeminium-Cale, *O Arqueólogo Português* 2ª série 3, pp. 111-116.
- ARIAS, G. (1963) – El secreto de Antonino, *El Miliario Extravagante* 2, pp. 18-36.
- AZEVEDO, L. Marinho de (1652) – *Primeira parte da fundação, antiguidade e grandeza da mui insigne cidade de Lisboa*, 3, Lisboa: Officina Craesbeckiana.
- BARADEZ, Jean (1959) – Réseau routier de commandement, d'administration et d'exploitation de la zone arrière du limes de Numidie, in *Limes-Studien*, Basilea: Verlag des Institutes für Ur-und Frühgeschichte der Schweiz, pp. 19-33.
- BARATTA, Giulia (2001) – *Il culto di Mercurio nella Penisola Iberica*, Barcelona: Universitat de Barcelona.
- BARCACILA, A. (1966) – Les piliers du pont de Trajan sur la rive gauche du Danube et la scène CI de la Colonne Trajan, *Studii si Cervetari de Istorie Veche* 17, pp. 645-663.
- BARROS, João de (1549) – *Livro das antiguidades e cousas notáveis de Entre Douro e Minho e de outras muitas de Hespanha e Portugal*, Ms. B.N., A4, 27.
- BERMEJO BARRERA, J. C. (1986) – Los dioses de los caminos, in *Mitología y mitos de la Hispania Prerromana* 2, Madrid: Akal.
- BRĂȚIANU, G. I. (1988) – *Une énigme et un miracle historique: le Peuple Roumain (édition soigné, préface, étude et notes par Stelian Brezeanu)*, Bucarest: Editura Stiintifica si Enciclopedica.

- BRAZUNA, Sandra e COELHO, Manuela (2012) – A villa das Almoínhas (Loures). Trabalhos arqueológicos de diagnóstico e minimização, *Cira Arqueológica* 1, pp. 103-114.
- BRONSEVAL, Claude de (1970) – *Peregrinatio Hispanica* (introdução, tradução e notas de Dom Maur Cocheril) 2, Paris: Presses Universitaires de France.
- CAGNAT, René (1914) – *Cours d'épigraphie latine*, Paris: Fontemoing.
- CAPELA, M. Martins (1895) – *Miliários do Conventus Bracaraugustanus em Portugal*, Porto: Artur José de Sousa & Irmão.
- CIL= *Corpus Inscriptionum Latinarum*. Berlim.
- CLOPPET, Christian (2016) – Comptes Rendus [As vias romanas da Lusitânia], *Latomus* 75 (1), pp. 251-254.
- COSTA, M. Esteves (2010) – *Redes viárias de Alenquer e as suas dinâmicas: um estudo de arqueogeografia*, Coimbra: Faculdade de Letras.
- CUNHA, Armandino; d'ENCARNAÇÃO José; SANDE LEMOS, F. (2005) – Ara aos Lares Viales, de Bracara Augusta, *Forum* 37, pp. 147-155.
- EE = *Ephemeris Epigraphica*. Berlim.
- ÉTIENNE, Robert *et al.* (1976) – *Fouilles de Conimbriga. Épigraphie et sculpture* 2, Paris: De Boccard.
- FERNANDES, Luís (2002) – Genii, Lares e Tutela na província da Lusitânia, in RIBEIRO, J. C., coord. – *Religiões da Lusitânia. Loquuntur Saxa*, Lisboa: Museu Nacional de Arqueologia, pp. 179-188.
- FERREIRA, F. Bandeira (1959) – Ab Olisipone Salaciam, *Revista da Faculdade de Letras de Lisboa* 3ª série 3, pp. 168-195.
- FE = *Ficheiro Epigráfico*. Coimbra.
- FILGUEIRAS, M. Portela (1984) – Los dioses Lares en la Hispania romana, *Lucentum* 3, pp. 153-181.
- FREITAS, R. Bairrão de (2017) – Reavaliação das centuriacões propostas para o território de Conimbriga: uma abordagem arqueogeográfica, *Al-madan* 2ª série 21 (3), pp. 115-121.
- GALINSKY, K. (1996) – *Augustan culture: an interpretive introduction*, Princeton (NJ): Princeton University Press.
- GARCÊS, F.; TEIXEIRA E SOUSA, J. M. Cordeiro de (1927-1928) – Inscrições romanas do Museu do Carmo, *Arqueologia e História* 6, pp. 16-24.
- GUERRA, Amílcar (1995-1997) – A respeito do nome de Vila Franca de Xira, *Cira* 7, pp. 155-167.
- GUERRA, Amílcar (2012) – O troço inicial da Via Olisipo-Bracara e o problema da localização de Ierabriga, *Cira Arqueologia* 1, pp. 24-40.
- GUERRA, Amílcar (2018) – O contributo da epigrafia de Olisipo e do seu território para estudo da mobilidade no período romano, *Fragmentos de Arqueologia de Lisboa* 2, pp. 50-61.
- HOLANDA, Francisco de (1984) – *Da fábrica que falece à cidade de Lisboa* (introdução, notas e comentários de J. Felicidade Alves), Lisboa: Livros Horizonte.

- LEAL, Pinho (1882) – *Portugal Antigo e Moderno*, 10, Lisboa: Editora de Matos Moreira & Cardosos.
- LEITE, Joana; BEITES, Alexandre; COELHO, Armando (2012-2013) – Um marco miliário de Caracalla, em Vila Nova de Gaia, no contexto do noroeste peninsular, *Oppidum* 6, pp. 49-60.
- LEMCKE, Lukas (2016) – *Imperial Transportation and Communication from the Third to the Late Fourth Century: The Golden Age of the cursus publicus*. Bruxelas: Éditions Latomus.
- LONDON, Jack (2020) – *A fogueira e outros contos*, Lisboa: Antígona.
- LOPES, L. Seabra (2000) – A estrada Eminio-Talábriga-Cale. Relações com a geografia e o povoamento de Entre Douro e Mondego, *Conimbriga* 39, pp. 191-258.
- LOT, Ferdinand (1968) – *La fin du monde antique et le début du moyen âge*, Paris: Albin Michel.
- MANTAS, Vasco (1996) – *A rede viária romana da faixa atlântica entre Lisboa e Braga*, 1-2, Coimbra, Faculdade de Letras (dissertação de doutoramento policopiada).
- MANTAS, Vasco (2010) – Os Lares Viales na Lusitânia, *Vialibus* 2, pp. 13-34.
- MANTAS, Vasco (2012) – *As vias romanas da Lusitânia*, Mérida: Museo Nacional de Arte Romano.
- MANTAS, Vasco (2015) – Os miliários de Adriano da via Bracara-Cale, *Portugália* 36, pp. 231-248.
- MANTAS, Vasco (2017) – O miliário da Quinta de Santa Teresa (Alenquer) e outros problemas viários associados, *Cira Arqueológica* 5, pp. 76-85.
- MANTAS, Vasco (2018) – O município de Felicitas Iulia Olisipo e as viagens por terra e por mar, *Fragmentos de Arqueologia de Lisboa* 2, pp. 37-51.
- MANTAS, Vasco (2019a) – A política viária de Augusto na Lusitânia, in NOGALES BASARRATE, Trinidad; BARRERO MARTÍN, Nova, eds., *La fundación de Augusta Emerita y los orígenes de Lusitania*, Monografías Emeritenses 11, pp. 190-221.
- MANTAS, Vasco (2019b) – Eruditos, falsificações e miliários, *Biblos* 3ª série 5, pp. 197-231.
- MANTAS, Vasco (2020) – Notas acerca de um miliário de Probo em Santarém, *Mátria Digital* 7, pp. 39-61.
- MENDES, Henrique; PIMENTA, João (2008) – A escavação de um troço da Estrada romana Olisipo – Scallabis em Vila Franca de Xira, in *Conhecer o Património. Perspectivas de Gestão de Bens Culturais*, Vila Franca de Xira: Câmara Municipal de Vila Franca de Xira, pp. 163-169.
- MILLER, K. (1962²) – *Die Peutingersche Tafel*, Estugarda, Brockhaus.
- PHARR, Clyde; et al. (2008¹⁰) – *The Theodosian Code and Novels and the Sirmondian Constitution. Translation, commentary and bibliography*, Clark: The Lawbook Exchange.
- PIMENTA, João et al. (2015) – *O sítio arqueológico do Monte dos Castelinhos. Vila Franca de Xira. Em busca de Ierabriga*, Vila Franca de Xira: Câmara Municipal de Vila Franca de Xira.

- PIMENTA, João; MENDES, Henrique (2019) – De Olisipo a Scallabis, in CARDOSO, Guilherme; NOZES, Cristina, coords. – *Lisboa Romana Felicitas Iulia Olisipo. O Ager Olisiponensis e as estruturas de povoamento*, Lisboa: Câmara Municipal de Lisboa, pp. 42-54.
- PLÍNIO-O-MOÇO (1915) – *Epistulae* 2 (W. L. Hutchison, ed.), Cambridge (MA): Harvard University Press.
- PLÍNIO-O-VELHO (1967) – *C. Plinii Secundi Naturalis Historiae Libri XXXVII* (L. Jan e C. Mayhoff, eds.), Estugarda: Teubner.
- POLÍBIO (1977) – *Histoires* (R. Weil e Cl. Nicolet, trads.), Paris: Les Belles Lettres.
- PUERTA TORRES, Carmen (1995) – *Los miliarios de la Vía de la Plata*, 1-2, Madrid: Universidad Complutense.
- REDENTOR, Armando (2017) – *A cultura epigráfica no Conventus Bracaraugustanus. Percursos pela sociedade brácaro na época romana*, 1-2, Coimbra: Imprensa da Universidade.
- RIBEIRO, J. Cardim (1982-1983) – Estudos histórico-epigráficos em torno da figura de L. Iulius Maelus Caudicus, *Sintria* 1-2, pp. 151-476.
- RIBEIRO, André (2016) – O marco miliário de Barca, concelho da Maia. Contributo para o estudo da rede viária de época romana, *Revista da Maia* 1, pp. 9-22.
- RODRÍGUEZ COLMENERO, A.; FERRER SIERRA, S.; ÁLVAREZ ASOREY, R. (2004) – *Miliarios e outras inscrições viárias romanas do Noroeste Hispánico*, Santiago de Compostela: Consello da Cultura Galega.
- ROLDÁN HERVÁS, J. M. (1971) – *Iter ab Emerita Asturicam. El camino de la Plata*, Salamanca: Universidad de Salamanca.
- ROLDÁN HERVÁS, J. (1975) – *Itineraria Hispanica. Fuentes antiguas para el estudio de las vías romanas en la Península Ibérica*, Madrid, Anejos de Hispania Antiqua.
- ROLDÁN HERVÁS, J. M. (2005) – El camino de la Plata. Estado de la cuestión, *Anas* 18, pp. 11-27.
- SAAVEDRA, Eduardo (1862) – *Discursos leídos ante la Real Academia de la Historia en la recepción pública de Don Eduardo Saavedra el día 28 de Diciembre de 1862*, Madrid: Imprenta de Manuel Galiano.
- SCHNETZ, Joseph (1990²) – *Ravennatis Anonymi Cosmographia et Guidonis Geographica*, Itineraria Romana 2, Estugarda: B. G. Teubner
- SILLIÈRES, Pierre (1990) – *Les voies de communication de l'Hispanie méridionale*, Paris: De Boccard.
- SILVA, A. C. Ferreira da (2015) – As origens de Gaia e questões de identidade. Arqueologia e epigrafia dos Turduli Veteres, *Estudos do Quaternário* 13, pp. 68-74.
- SOLANA SAINZ, J. M.; SAGREDO SAN EUSTAQUIO, L. (1998) – *La política viária en Hispania. Siglos I-II d.C.*, Valladolid: Ediciones Universidad de Valladolid.
- SOLANA SAINZ, J. M.; HERNANDEZ GUERRA, L. (2002) – *La política viária en Hispania. Siglo III d. C.*, Valladolid: Ediciones Universidad de Valladolid.
- SOLANA SAINZ, J. M.; SAGREDO SAN EUSTAQUIO, L. (2008) – *La política viária en Hispania. Siglos IV d.C.*, Valladolid: Ediciones Universidad de Valladolid.
- SUSINI, G. C. (1982) – *Epigrafia romana*, Roma: Editoriale Jouvence.

TUDOR, D. (1974) – *Les ponts romains du Bas-Danube*, Bucareste: Editura Academiei Republicii Socialiste Romania.

USAF = *United States Air Force*.

VASCONCELOS, J. Leite de (1913) – *Religiões da Lusitânia* 3, Lisboa: Imprensa Nacional.

VERNET GINÉS, J. (1960) – Toponimia arábica, in *Enciclopedia Lingüística Hispánica* 1, Madrid: CSIC.

WESSELING, Peter (1735) – *Vetera Romanorum Itineraria sive Itinerarium Antonini Augusti*, Amesterdão: J. Wetstein & G. Smith.

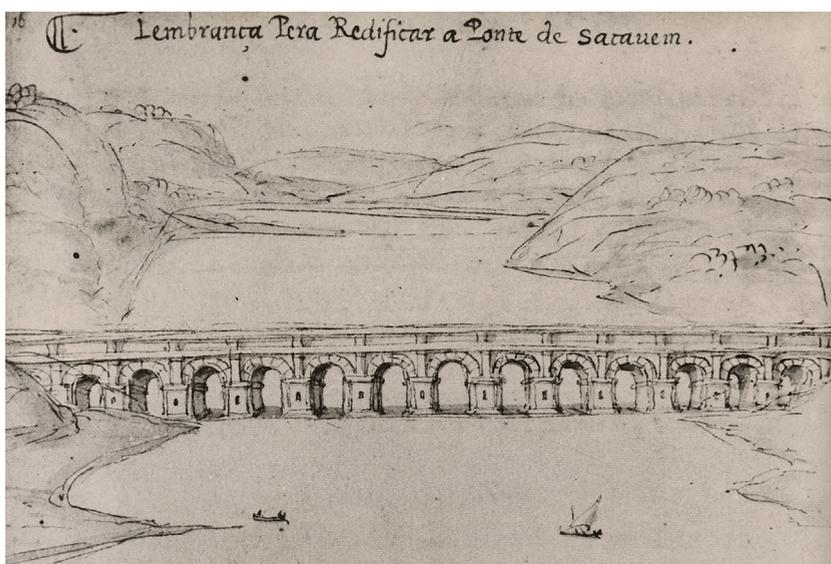


FIG. 1 – Reconstituição imaginária da ponte de Sacavém por Francisco de Holanda (f.22v).

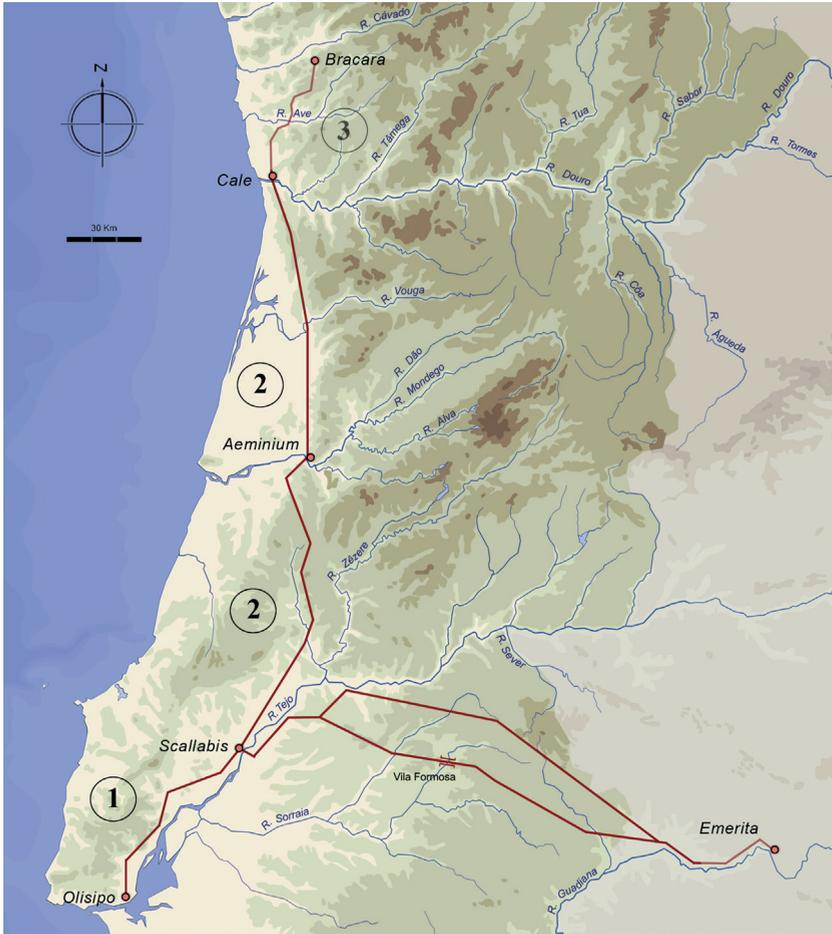


FIG. 2 – As três secções principais do grande itinerário composto Olisipo – Bracara.

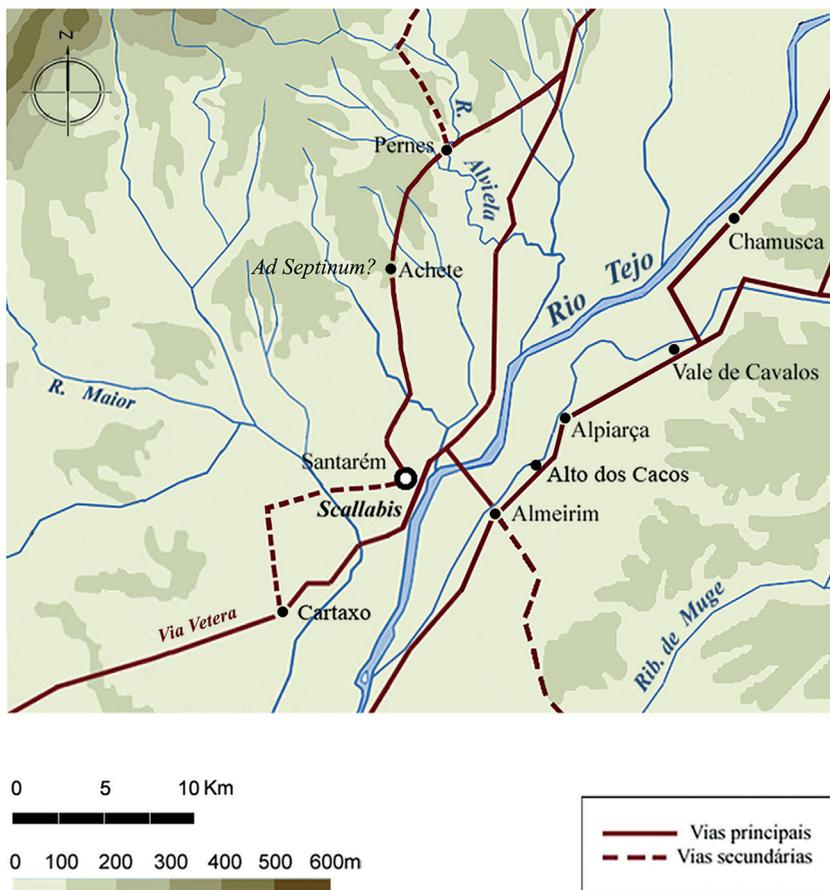


FIG. 3 – A rede viária centrada em Scallabis, onde o itinerário para Bracara se separava das estradas para Emerita.



FIG. 4 – O marco miliário de Ul, em Oliveira de Azeméis (fotos Delfim Ferreira e Câmara Municipal).



FIG. 5 – A árula dos Lares Viais achada no fórum de Conimbriga
(foto Delfim Ferreira).



FIG. 6 – Mapa geral da repartição dos miliários conhecidos no itinerário Olisipo – Bracara.



FIG. 7 – Os miliários de Almoínhas no momento da sua descoberta
(foto Museu Municipal de Loures).

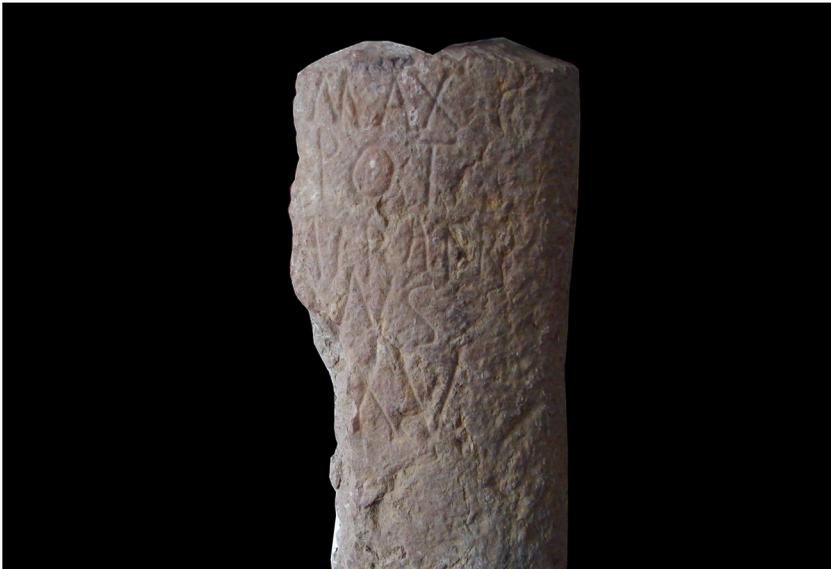


FIG. 8 – O miliário da Quinta de Santa Teresa, Alenquer (foto João Pimenta).

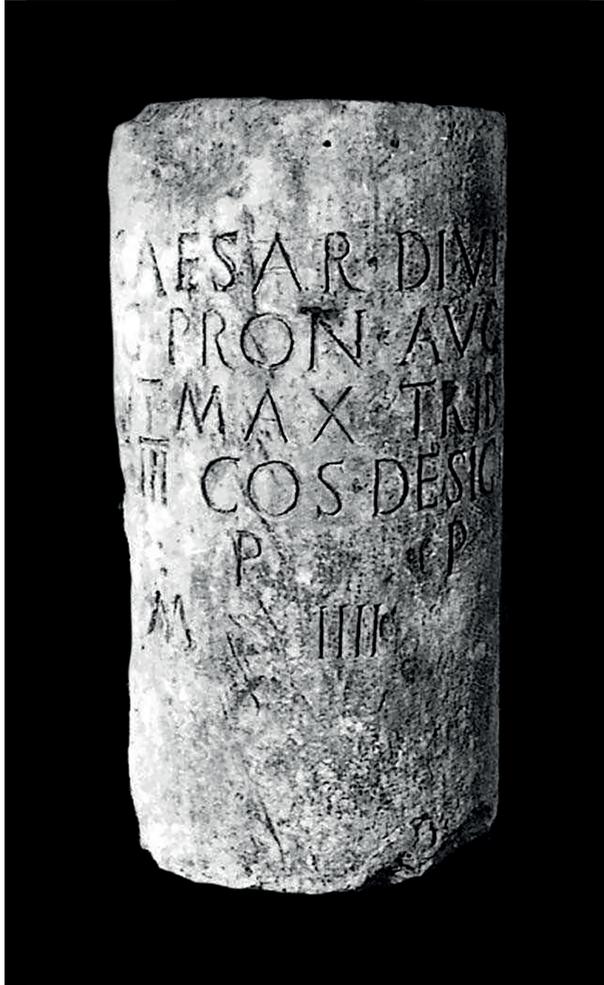


FIG. 9 – O miliário de Calígula achado em reutilização em Coimbra
(foto Vasco Mantas).



FIG. 10 – O grande miliário de Caracala,
reutilizado na Quinta de Santa Catarina (foto Vasco Mantas).

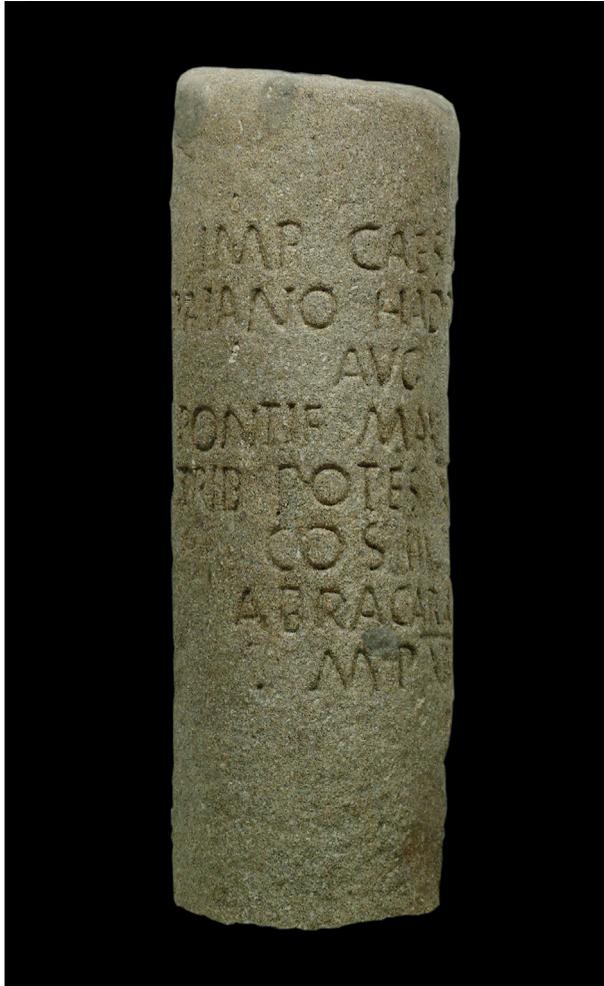


FIG. 11 – *Miliário de Adriano, regravado, no Museu D. Diogo de Sousa, em Braga (foto Vasco Mantas).*



FIG. 12 – Miliário de Adriano, com indicação da distância até Asturica
(foto Museu D. Diogo de Sousa).

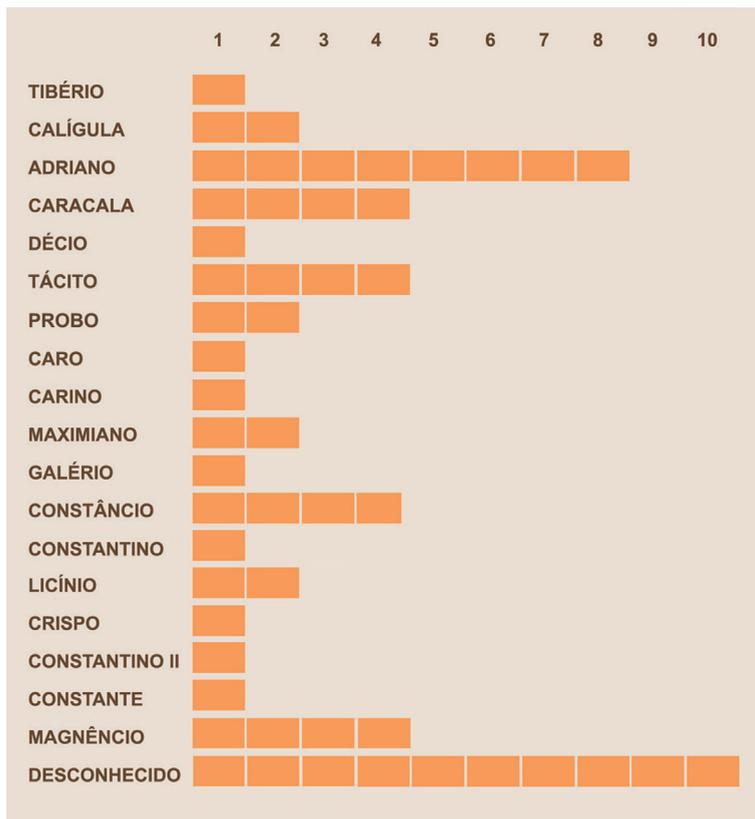


FIG. 13 – Gráfico dos miliários do itinerário Olisipo – Bracara, por imperadores.