

“O troço inicial da Via *Olisipo-Bracara* e o problema da localização de *Ierabriga*”.

AMÍLCAR GUERRA¹ PROFESSOR DA FACULDADE DE LETRAS DA UNIVERSIDADE DE LISBOA

RESUMO:

Um dos obstáculos que se coloca à análise do antigo sistema viário romano e dos seus vestígios reside na facilidade com que os estudos, tanto precedentes como atuais, atribuem a esse período os restos de viação antiga subsistentes na paisagem. Chama-se, por isso, mais uma vez a atenção para a necessidade de adotar uma metodologia de investigação mais rigorosa, que submeta os elementos em estudo a uma rigorosa crítica. Como contributo para esta imensa tarefa que se apresenta à investigação, reanalisa-se um dos troços mais conhecidos da via que ligava *Olisipo* a *Bracara Augusta* à luz dos dados mais recentes. Tendo em conta a recente descoberta de marcos miliários no sítio de Almoínhas (Loures), tecem-se algumas considerações sobre o percurso efetivo desse importante eixo viário, tendo em consideração as informações que dele nos transmite o *Itinerário de Antonino*. Valorizam-se igualmente os contributos fornecidos pelos marcos miliários desta região e reaprecia-se, com base no conjunto de elementos disponíveis, uma localização da estação viária de *Ierabriga* diferente daquela que a tradição mais recente consagrou.

Palavras-chave: *Ierabriga*, *Olisipo*, *Scallabis*, via romana *Olisipo-Bracara*, marcos miliários.

1.

Na perspetiva da nossa tradição historiográfica, o sistema viário constituiu um dos mais marcantes contributos que a presença romana nos legou. A posição relevante destas antigas vias tornou-se de tal modo um lugar comum na valorização dessa marca itálica que, por esse facto, se converteu num dos problemas que os arqueólogos enfrentam na sua leitura histórica das paisagens modernas. Não é fácil, por isso, no estado atual da investigação, analisar criticamente toda a informação precedente, distinguir nela o que é atribuição fiável ou mundo romano ou que constitui apenas uma conjetura pouco fundada.

Este fenómeno atinge, no essencial, duas vertentes distintas, mas ambas associadas à realidade viária. De um lado, a questão coloca-se em particular em relação aos caminhos ou, mais especificamente, às tradicionais calçadas, as quais ganham quase sistematicamente uma atribuição cronológica desse período, ainda que os seus fundamentos sejam muitas vezes discutíveis ou mesmo inconsistentes; Outra, talvez ainda mais grave, tem a ver com as pontes, condenadas quase inevitavelmente por muitos a pertencer a esse mesmo período, desde que aparentem alguma antiguidade. Por isso, a legenda que se colocava num bilhete postal, no verso de uma imagem da Ponte da Senhora do Desterro (S. Romão, Seia), “ponte romana com mais de 500 anos” e que nos faz sorrir, corresponde na realidade a uma ideia mais implantada do que julgamos, não apenas na cultura popular, o que não seria grave, mas em obras da especialidade usadas com frequência como fontes de informação, mas não suficientemente rigorosas na análise crítica da documentação.

A partir de alguns elementos de viação antiga (no essencial alguns troços de calçadas e pontes) estabeleceram-se percursos viários mais ou menos hipotéticos que passaram facilmente a seguros quando a documentação de período medieval ou moderno fornecia indicações a respeito de caminhos que coincidiam com os dessas conjeturas.

Não se nega, naturalmente, que a existência de um determinado caminho em fase anterior ao desenvolvimento das comunicações terrestres, nos sécs. XIX e XX, possa constituir um indício de uma origem anterior. Mas não deve transformar-se uma formulação deste tipo numa outra, aparentemente idêntica, mas metodologicamente bem distinta: que uma importante via atestada em fontes medievais ou modernas tenha boas possibilidades de assentar sobre um antigo traçado romano.

É muito importante ter em consideração que a Idade Média e os períodos subsequentes desenvolveram e alteraram a tradição anterior e, apesar de partirem dela, tiveram a capacidade de criar realidades novas, adaptadas as necessidades do desenvolvimento do território em cada fase.

Não negamos que, com esta metodologia se possam obter alguns pertinentes resultados. Contudo, é preciso ter em conta que entre as últimas informações das fontes latinas e as destas fases mais avançadas permeiam geralmente muitos séculos sem documentação, sendo, por isso, difícil aceitar que tudo se tenha mantido estável e inalterado ao longo de tanto tempo.

2.

A investigação histórica nesta vertente, assenta, deste modo, em dois princípios antagónicos. Por um lado, constata-se que, do ponto de vista da geografia física, as alterações são lentas e pouco profundas e, na generalidade, poder-se-ia aceitar que, excetuando as intervenções do último século, o território não se modificou substancialmente ao longo do tempo. Compreende-se, por isso, a tendência para a manutenção dos caminhos ao longo das épocas, definindo desta forma um “princípio da continuidade” que poderia subjazer aos estudos viários. Não seria difícil encontrar no Ocidente hispânico troços atuais que se sobrepõem a estruturas idênticas que remontam ao período romano. Por exemplo, o setor em análise, parte da importante via que ligava *Olisipo* a *Bracara Augusta*, tem sido tomado como um exemplo de perduração de um traçado ao longo de muitos séculos.

Não é menos verdade, contudo, que as alterações na organização do território, no desenvolvimento das cidades e, por consequência, nas comunicações terrestres dependeram necessariamente da especificidade de cada época. Por essa razão, devemos estar precavidos, admitindo transformações na viabilidade, não apenas nas últimas centúrias, em que essa tendência se acentuou de modo substancial, mas mesmo em fases mais recuadas. Poderia, desta forma, falar de um “princípio da adequação” pelo qual os sistemas viários de adaptam aos condicionalismos históricos de cada momento. A busca de novos percursos, de variantes melhores e mais vantajosas, de novas travessias, mais fáceis e seguras, adquirem a sua plena justificação em todas as épocas e devemos considerar permanentemente essa possibilidade.

3.

As questões que se colocam a esta vertente da investigação são, portanto, complexas, até porque se dispõe de informação de natureza variada, mas nem sempre fácil de interpretar. Talvez mesmo a mais problemática continue a ser a utilização abusiva de identificação como “via romana”, muitas vezes à cronologia ou à natureza dos vestígios.

Para a sua definição e integração na época romana devem confluir, de preferência, uma conjugação dos seguintes dados²:

a) O argumento arqueológico. Corresponde a determinados vestígios documentados (tipicamente vias e pontes), geralmente estruturas observáveis à superfície ou por teledeteção. Como decorre da própria natureza da disciplina, é preciso ter a consciência que a “linguagem” da arqueologia é substancialmente mais ambígua que a dos dois domínios a seguir referidos. O indicador típico e mais sugestivo deveria ser, naturalmente, o registo material da própria via. Por tradição espera-se, nestas circunstâncias, uma calçada mais ou menos característica, embora já esteja amplamente estabelecido na literatura científica moderna que em muitas circunstâncias, mesmo eixos viários de uma certa importância não assumiam em todos em toda a sua extensão essa forma que uma determinada tradição lhe atribui.

Por outro lado, não se revela fácil superar a tendência para atribuir qualquer calçada ao período romano, muitas vezes sem fundamento. Para perceber a dimensão deste problema basta percorrer a base de dados Endovélico, onde ele se revela com frequência. Quem, a título de exemplo, compilar os elementos fornecidos pelo repertório arqueológico respeitante ao concelho de Alijó, encontrará oito entradas em que o tipo de sítio é definido como “via”. A consciência de que nem todos estes antigos caminhos serão de origem romana, levou certamente os responsáveis pelas respetivas descrições e atribuições cronológicas a manifestarem alguma precaução. Assim acontece em relação ao CNS 15208 – Calçada de S. Mamede de Ribatua e ao CNS 15205 – Calçada de Vila Verde, assinalados como de cronologia indeterminada, eventualmente romana. Das restantes, uma, a que respeita o CNS 11984 – Chã, é considerada medieval, enquanto todas as outras são dadas como romanas, por via da regra sem qualquer argumento sólido. Se tivermos em conta que neste concelho não há cidades romanas conhecidas, não temos atestado qualquer marco miliário nem muito menos subsiste qualquer fonte literária clássica que aluda a um percurso viário que por aí passasse, teríamos de admitir que os 5 troços assinalados pertenceriam a vários caminhos de uma rede secundária. Se, assumindo como válida esta interpretação, estendêssemos a todos os concelhos esta análise, daria como resultado uma tão apertada rede de comunicações que naturalmente se tornaria inverosímil.

Há, por isso, que tomar com precaução estas informações. Identificar esses vestígios como da época romana é uma decisão que deve ser muito ponderada e não um resultado de uma presunção baseada apenas numa tradição, oral ou escrita, demasiado dependente da ideia de que toda a calçada é, por sua natureza, romana. Muitos troços haveria em que os elementos definidores dos caminhos romanos seriam ténues, não correspondendo necessariamente a qualquer estrutura pétreia. Por outro lado, como se encontra já consagrado no meio arqueológico, nem todas as antigas calçadas se podem atribuir ao mundo romano e à sua proverbial capacidade de lançar novos e duráveis eixos viários.

Por essa razão é fundamental que a análise da componente arqueológica se socorra de outros elementos complementares, capazes de lhe conferir maior valor probatório. Têm sido utilizados, para além disso, outros argumentos que radicam igualmente na observação de outras realidades arqueológicas, não do foro viário, mas relacionados com as próprias estratégias de ocupação do espaço. A existência de cidades ou povoados em que uma cronologia romana se encontra bem determinada constitui naturalmente um importante indicador para o traçado dos antigos caminhos. Uma parte significativa dos lugares pelos quais as mais importantes vias romanas passavam correspondia a núcleos urbanos, razão pela qual a investigação determinou facilmente a sua localização atual. Todavia, mesmo em alguns casos de núcleos de certa dimensão e uma parte de outros estabelecimentos de

menor importância, essa circunstância não se verifica. Em todos os casos, porém, a investigação tem apontado, com solidez de argumentos que varia muito, mas na maioria dos casos as propostas de identificação são, na minha perspectiva, demasiado arrojadas.

O mesmo se tem procurado dizer a respeito das *villae* ou outros indícios de habitat de dimensões ainda menores. Todavia, se tivermos em conta o facto de os antigos percursos se apresentarem com frequência como um espaço perigoso, como assinalam algumas fontes latinas, obriga a ponderar uma eventual estratégia de disposição desses sítios sobre os eixos viários.

Mais problemático ainda será identificar um determinado percurso por outro tipo de vestígios arqueológicos. Naturalmente, a descoberta das próprias estações viárias apresentar-se-iam, nestas circunstâncias, como o mais desejável. Simplesmente a definição das características que assumem estes espaços de apoio aos viajantes e ao correio imperial apresenta-se, de uma maneira geral, como uma tarefa muito difícil. São muito raros os exemplos referidos na literatura da especialidade e nem sempre as peculiaridades destes sítios conferem segurança à sua identidade. Se estas questões se colocam a respeito das estruturas escavadas, certamente que elas se ampliarão substancialmente quando nos baseamos apenas nos vestígios existentes à superfície ou nos resultados da teledeteção.

b) Argumento literário. Implica, em primeiro lugar, a existência de uma atestação toponímica numa das fontes latinas, em especial nas de natureza viária. No caso do Ocidente hispânico as obras desta natureza são bastante circunscritas, resumindo, na prática, ao *Itinerário de Antonino*, sem dúvida a de maior relevância, a que se junta a obra tardia, conhecida como o *Anónimo de Ravena*. Esta última assume claramente um menor relevo porque se limita a uma listagem ordenada de nomes de lugar, os quais, de uma maneira geral obedecem a uma determinada disposição que em boa parte corresponde a sequências de estradas romanas, em geral conhecidas também por outras vias.

A primeira das obras referidas, no entanto, conjuga outros elementos, circunstância que faz dela provavelmente a mais sólida referência em que assenta o conhecimento da rede viária fundamental na maioria das províncias romanas. Para além da identificação da via, indicando o seu início e terminus, bem como a extensão total, enunciam-se depois as sucessivas estações viárias, com a indicação da distância que medeia entre cada uma delas. Por essa razão, outra das bases em que deve assentar a localização de cada uma destas realidades, deve, por princípio, revelar uma certa verosimilhança em relação às distâncias apontadas por estas fontes.

c) Argumento epigráfico. Corresponde, tipicamente, à existência das características manifestações inscritas em suporte durável e associadas aos caminhos romanos, designadas como marcos miliários. Estes vestígios colocam uma questão de fundo que pode limitar eventualmente o valor probatório deste tipo de monumentos. Uma vez que a maioria deles se encontra seguramente fora do seu contexto original, as garantias de que o lugar de achado corresponda à sua posição primitiva encontram-se comprometidas. A prática tem demonstrado, todavia, que a parte significativa destes restos materiais não foi substancialmente deslocada e pode funcionar como um indicador, pelo menos aproximado, de um traçado viário. Os textos que ostentam, associados por regra a uma figura imperial, possibilitam igualmente uma atribuição cronológica bastante precisa, o que constitui uma informação muito útil.

Mas o dado mais interessante no caso vertente respeita à indicação da distância que a separa do município a que um território pertence, circunstância infelizmente algo rara e nem sempre inequívoca. Para além de um indicador topográfico muito relevante, uma vez que reportável, por via da regra, a lugares conhecidos, os elementos podem ser comparáveis

com a informação plasmada na literatura especializada, em particular no *Itinerário de Antonino*. Desta forma, este tipo de documentos pode considerar-se, por regra, como um dos contributos mais fiáveis quando se trata de marcar no território determinado percurso.

d) Argumento linguístico. Assenta, por definição, numa relação etimológica entre um nome antigo, próprio ou comum e um topónimo ou micro-topónimo atual ou documentado em fontes mais recentes. Os elementos mais seguros, correspondem, nesta vertente, às designações dos centros urbanos principais ou das estações viárias intermédias, cujos nomes persistiram, de forma mais ou menos encoberta, no moderno apelativo. Como norma genérica, verifica-se que, quase sempre as designações pré-romanas e romanas se conservaram de alguma forma, o que permite pelo menos delinear o traço geral dessas vias. No entanto, nem sempre são lineares as relações entre o vestígio antigo e o atual, bastando para tal recordar o casos das duplas *Conimbriga / Coimbra* ou de *Cale / Gaia*. Estes exemplos alertam-nos para o facto de ser desejável confirmar estas aproximações onomásticas de uma análise histórica, se possível documentada com atestações de diversas épocas. Esta situação revela-se, contudo, excecional, não impedindo que, por via da regra, que não houve mobilidade geográfica significativa de topónimos romanos ao longo do tempo.

Têm sido usados, a par das componentes toponomásticas, os elementos que fazem parte do léxico comum que de alguma forma se associam a caminho antigo ou a realidades conexas. Muitos deles (como “Carril”, “Carreira”, “Canada”, “Calçada”, “Vialonga”) são de natureza vaga e não ajudam muito na determinação de uma cronologia para as realidades viárias. Mas outros, entre eles “Mesão” (Mantas, 1996a, p. 267), ou “Arrefece” (Mantas, 1993, p. 221) apontam para períodos muito concretos e têm aparentemente um valor inequívoco. No entanto, estes elementos têm valores muito díspares: enquanto alguns remontam claramente a terminologia latina associada aos caminhos, reunindo por isso boas condições para definirem percursos mais antigos, muitos pertencem ao léxico comum da língua portuguesa, pelo que o seu peso pode ser muito limitado.

Importa, enfim, corroborar a ideia de que a solidez de uma proposta se revela precisamente na acumulação dos elementos probatórios enunciados em cada um dos pontos. Cada um deles tem um determinado peso e, por isso mesmo, se pode aceitar genericamente que nenhum, por si só, possa ser decisivo, mas é a associação de vários que confere maior consistência a uma qualquer proposta.

4.

Será, pois, com base nestes pressupostos que abordaremos o trajeto romano entre as duas principais cidades do *conventus Scallabitanus*, *Olisipo* e *Scallabis*. Este trabalho, contudo, não pretende replicar a extensa e sólida dissertação que Vasco Mantas (1996a) lhe dedicou, mas tão só contribuir com algumas achegas sobre dois aspetos conexos: um relativo ao seu traçado inicial e outro à localização de *Ierabriga*.

A cidade romana de *Olisipo* adquiriu uma excecional importância no contexto da Lusitânia, em boa parte devida à sua posição estratégica, no largo estuário do mais extenso rio da Península Ibérica, circunstância que esteve na origem do seu desenvolvimento económico³. Provavelmente por esta circunstância, transformou-se num eixo viário de primeiro plano, como a própria informação “literária” o sublinha. A fonte essencial para a compreensão da rede viária básica, o *Itinerário de Antonino*, permite compreender esta relevância, ao ser considerada como *caput* de cinco percursos fundamentais, que asseguram tanto as ligações norte – sul, como os contactos entre o litoral e o interior.

Dentro destas últimas se incluem três caminhos distintos entre esta urbe e *Augusta Emerita*, uma que passa por *Ebora* e duas que seguem um traçado mais setentrional (Alarcão, 1988a, p. 98-100) todas estas com um troço aparentemente comum à medida que se aproximam do destino. Os contactos por via terrestre com o sul eram assegurados por uma via que tinha como *terminus* a cidade de *Baesuris* (Castro Marim). Por fim, apresenta igualmente ligação a *Bracara Augusta*, uma das mais conhecidas e estudadas do Ocidente hispânico, aquela que será também o objeto da nossa atenção especial neste contributo.

Para além disso, encontra-se documentada, em particular através de miliários, uma outra importante estrutura viária que, partindo do território olisiponense, seguiria para norte, por um percurso mais costeiro que a anterior, passando pelas localidades de *Eburobritium* e *Collipo*. É, por isso, um lugar comum referir que *Olisipo* se transformou, a par de *Bracara Augusta*, num nó viário fundamental da fachada atlântica da Hispânia.

Apesar disso, quando se procuram os elementos materiais que permitem sustentar o efetivo percurso de cada uma destas realidades, constata-se que a informação é reduzida e muito prejudicada atualmente pela crescente densidade urbana que afeta especialmente o território envolvente dos grandes núcleos habitacionais. É o que se verifica precisamente com o troço que será objeto de análise neste trabalho, a secção comum a diversas vias, que ligava *Olisipo* a *Scallabis*.

Resumidamente, para análise desta questão contamos especialmente com algumas referências coetâneas, constituídas pelos dados dos itinerários e pelos elementos de natureza arqueológica e epigráfica. O contributo literário corresponde essencialmente a duas obras de valor informativo distinto: o chamado “Anónimo de Ravena”, uma obra tardia cujo conteúdo se resume essencialmente a uma sequência de topónimos com uma determinada ordem; e o *Itinerário de Antonino Augusto*, que fornece indicações mais precisas e fundamentais na questão vertente. Embora se discuta a cronologia a atribuir a esta informação, aceita-se que o autor deste último “roteiro” das vias principais do império não deva ser posterior ao século III da nossa era, sendo esta a centúria que mais frequentemente se lhe atribui. A obra apresenta, na perspetiva da maioria dos estudiosos, a configuração das vias numa fase já algo tardia do domínio romano, proporcionando dados que se tomam habitualmente como bastante fiáveis.

Esta fonte essencial, para além de identificar os diferentes percursos, seu início e *terminus*, e extensão total, proporciona ainda dados sobre todas as “estações viárias” intermédias e o número de milhas que separa cada uma delas, desta forma⁴:

Iter ab Olisipone Bracaram Augustam mpm CCXLIII sic:

Ierabriga	mpm XXX
Scalabin	mpm XXXII
Sellium	mpm XXXII
Conembriga	mpm XXXIII
Eminio	mpm X
Talabriga	mpm XL
Langobriga	mpm XVIII
Calem	mpm XIII
Bracara	mpm XXXV

Neste elenco de nomes de lugar chamou-se a atenção para um aspeto menos evidente: enquanto, por via da regra, os topónimos se colocam em ablativo, em alguns regista-se o acusativo. No traçado em causa esta circunstância é relativamente abundante, uma vez que tal ocorre precisamente em três estações viárias: *Scallabin*, *Sellium* e *Calem*. A interpretação mais comum dada a esta peculiaridade teria que ver com uma diferente relação entre o percurso e o lugar: se o ablativo significava que a localidade se situava na própria via, o acusativo indicaria que a contagem se fazia até ao ponto de onde saía uma ligação a esse lugar⁵. Esta interpretação é especialmente sugestiva no caso de *Scallabis*, cidade situada numa proeminência das margens do Tejo, posição em que se justificaria que o trajeto principal se fizesse pela zona mais baixa, da qual sairia um ramal de ligação àquela que foi a capital do *conuentus iuridicus*⁶.

Esta observação tem implicações na interpretação dos dados acima referidos, uma vez que, para cumprir integralmente o caminho de *Olisipo* à sede conventual haveria que percorrer não apenas as 62 milhas que o *Itinerário* aponta, mas ainda uma distância indeterminada, correspondente ao ramal de ligação. Se tivermos em conta que uma milha romana corresponderia a cerca de 1480 m, uma viagem entre estas duas cidades implicava, na antiguidade, duas jornadas e o cumprimento de uma distância algo superior a 92 km, uma vez que não se contabiliza aqui o troço de ligação à via principal. Ora a mesma deslocação implica atualmente 78 km pelo caminho mais curto, o que não deixa de causar alguma perplexidade a quem lida com a viação romana, na qual se obtinham, por via da regra, soluções viárias mais breves⁷.

Para além disso, se analisarmos o remanescente da ligação para *Bracara Augusta*, percebe-se que as 182 milhas que distavam de *Scallabis* a esta cidade no período romano, correspondentes a cerca de 270 km, se encontravam aquém dos 294 km atuais, contabilizados pelo caminho mais curto, o que configura a uma situação normal, uma vez que as vias romanas são, como regra, mais breves. Devemos questionar-nos, por isso, sobre as razões da discrepância registada no troço de *Olisipo* e *Scallabis*, em particular sobre a circunstância claramente anómala de o antigo percurso entre estas duas cidades ser tão extenso.

Uma resposta a esta questão deve encontrar-se na informação que nos é transmitida, em particular nos marcos miliários, a qual, de uma forma geral contém dados que se compaginam com os que o *Itinerário de Antonino* fornece. Infelizmente, a densidade destes monumentos epigráficos é muito reduzida na região do Baixo Tejo, nada comparável com a que se verifica, por exemplo, no entorno bracarense. Todavia, é este último caso que configura uma situação anormalmente rica de dados, mantendo-se a área de Lisboa dentro de parâmetros considerados normais. A carência de elementos foi recentemente diminuída com um excecional achado de dois miliários, que se encontram, em boa verdade, na origem deste contributo e das suas propostas. Estes vêm juntar-se a um achado similar, proveniente da Quinta do Castanheira ou de S. António, em Frielas⁸, situando-se, portanto, a cerca de uma milha dos marcos recentemente identificados.

5.

A descoberta resultou de uma importante intervenção executada pela empresa ERA-Arqueologia⁹ no lugar de Almoínhas, Loures, onde veio a identificar-se, segundo as responsáveis pelas primeiras investigações, estas ainda sob outra responsabilidade (Oliveira, 1998; 2001), uma excecional *villa* romana. Os principais resultados destes trabalhos arqueológicos, para além de outra divulgação, foi igualmente objeto de uma comunicação

a este colóquio, põem em evidência a proximidade deste sítio de um eixo fundamental de comunicação, junto do qual se identificaram dois marcos miliários. Um deles apresenta uma leitura difícil e da análise das suas particularidades não resultaria seguro tratar-se de um vestígio classificável como tal se não acompanhasse um outro de interpretação clara.

Sobre este último se iniciou um estudo, de colaboração com Artur Ribeiro¹⁰, e se apresentou já uma palestra no Museu Nacional de Arqueologia, cujas conclusões principais aqui se retomam. Entre os aspetos mais relevantes desta epígrafe viária sublinham-se dois aspetos: um que se prende com a titulatura imperial e a cronologia do monumento; outro que corresponde provavelmente à indicação da distância. Sobre o primeiro remetemos para um trabalho a publicar em breve. Incidir-se-á apenas sobre o segundo, uma vez que só ele interessa realmente na questão vertente.

A informação relevante para o assunto em análise reside na circunstância de a inscrição registar na última linha e num caractere consideravelmente mais alto, o numeral X, em manifesta posição de destaque. Ainda que a seqüência do texto permitisse considerar também a ordem do seu poder tribunício, o destaque dado o numeral pode fundamentar a sua interpretação como contagem de milhas. Não se teria levantado esta hipótese se não se desse a circunstância de a distância que separa o local de achado da sede municipal em que território se integraria, *Olisipo*, não se adequasse com bastante rigor a esta indicação. De facto esta hipótese ganha alguma consistência, uma vez que os quase quinze quilómetros que separam o lugar de Almoínhas do primitivo núcleo romano de Lisboa correspondem bem a dez milhas, considerando um percurso direto, como é habitual na tradição viária romana.

Importa, no entanto, determinar o contexto viário em que este monumento se deve integrar. Não parecem restar muitas dúvidas, tendo em consideração o que a investigação estabeleceu como relativamente seguro, que esta estrutura deveria incluir-se no início de uma ligação bem conhecida que de *Olisipo* se dirigia a *Eburobritium* e *Collipo*, atestada de forma incontestável por alguns miliários¹¹. Há alguns anos, todavia, Vasco Mantas (1996a, p. 765-768; 1999, p. 20-23) demonstrou, com dados bastante abundantes e convincentes, que o troço inicial servia, para além do citado caminho, também os viajantes que tomavam a direção de *Scallabis* e localidades seguintes. Deste modo, pouco depois de a estrada ultrapassar a atual localidade de Loures, divergia, tomando duas direções: uma seguia em frente, na direção norte; outra descrevia uma curva e contornava todo o vale do Trancão e seus subsidiários, que se estende até Vialonga, aproximando-se do curso do rio Tejo por alturas da moderna Alverca. O mesmo autor sublinha, de resto, a circunstância de esta passagem se encontrar muito bem atestada em data posterior, uma vez que correspondia a “estrada real”.

Na sua perspetiva e seguindo uma ampla tradição, este percurso respeitava a uma variante mais longa (daí o sugestivo topónimo *Vialonga*) de uma via direta que seguia mais próxima do rio Tejo e que atravessaria o rio Trancão na zona de Sacavém, onde se teria construído, já em tempos romanos, uma ponte¹². A existência desta alternativa mais curta assentava em especial no facto de Francisco de Holanda documentar esta estrutura, da qual fornece um desenho, ao mesmo tempo que lamenta encontrar-se nesse momento arruinada, impedindo a sua utilização e obrigando a utilizar precisamente a variante a que se aludiu, com o “rodeio de ir ao Tojal” (Holanda, 1984, p. 26). Apesar de referir o seu estado de destruição, a documentação gráfica não revela os vestígios de ruína, pelo que se pode depreender que se trata mais de uma reconstituição ideal que de um desenho realista da obra referida¹³.

A sua atribuição ao período romano pode muito bem assumir, nestas circunstâncias, alguns riscos, que importaria eliminar com dados mais consistentes¹⁴. Subsistem, na minha perspectiva, sérias dúvidas a respeito da correspondência entre a interpretação moderna das informações transmitidas pelo *Itinerário de Antonino* e os dados que os marcos miliários fornecem, tema que se aborda de seguida.

6.

No que especificamente respeita ao percurso em análise, a obra referida indica que, na ligação de *Olisipo* a *Bracara*, separadas por um total de 244 milhas, as primeiras estações viárias são *Ierabriga* e *Scallabis*, definindo duas jornadas de extensão idêntica. Daqui decorre que *Ierabriga* se situa aproximadamente a meio do percurso entre *Olisipo* e a capital do *conventus iuridicus* e que a distância total entre estas duas últimas corresponderia, na antiguidade a mais de 62 milhas (92 km). De certo modo esta medida tem algo de surpreendente¹⁵. Atendendo ao facto de que, como se disse, a cidade de *Scallabis* não se encontrar no eixo da via, mas ser ligada a este por um ramal, não contabilizado nesta medida, a distância que seria necessária percorrer na antiguidade ultrapassava de forma substancial a mais curtas ligações atuais, com menos 13 km de extensão. Este dado é tanto mais inesperado quanto, no total da via, de *Olisipo* até *Bracara*, se verifica que o antigo percurso era, na sua globalidade mais breve.

Importa explicar, por isso, qual seria a razão para esta circunstância aparentemente anómala. Porque razão, sendo habitualmente os caminhos romanos mais breves que os atuais se verifica neste caso o contrário e de forma tão acentuada. Ou dito, por outras palavras, por que motivo os antigos traçados, que muitas vezes se aproximam de um percurso em linha reta, neste caso se distanciam tanto desse princípio.

7.

Esta discrepância veio juntar-se a um outro dado, bem conhecido na tradição dos estudos viários desta região, habitualmente tomado como um aspeto estranho a necessitar de explicação. O único miliário tradicionalmente registado nesta área correspondia a um monumento perdido, proveniente de Alverca, no qual se inscreveria, segundo a lição consagrada¹⁶ (CIL II, 4632), a distância de XXIII ou XXVIII milhas, contadas, naturalmente a partir de *Olisipo*. Esta medida, contudo, suscitou alguma perplexidade, uma vez que se afigurava excessiva, tendo em consideração não apenas os atuais percursos, mas também os que se estabeleceram para antiga viação, subjacente à contagem do *Itinerário de Antonino*. Na realidade, as tradicionais propostas sobre os caminhos romanos desta região pressupõem um atravessamento do Trancão na área de Sacavém (Hübner, 1871, p. 18), aceitando como fiável a atribuição da ponte aí existente ao período romano, postulada por Francisco da Holanda. Compreende-se, deste modo, que uma consequência lógica desta interpretação acarretaria uma das seguintes consequências: ou o marco miliário não provinha de Alverca, mas de uma localidade bastante mais distanciada de Lisboa; ou o numeral nele registado não teria sido corretamente lido. Esta última possibilidade foi justamente a preferida de V. Mantas, 1999, p. 20) sugerindo que aí se deveria ter gravado realmente a sequência XVIII, retirando, deste modo, cinco milhas ao percurso.

Ponderados os dados atualmente disponíveis, penso que chegou o momento de considerarmos seriamente uma alternativa à visão consagrada por toda a investigação sobre este tema. Na minha perspectiva, os dados em que se baseia o *Itinerário de Antonino* impedem que se considere, tendo em conta as medidas por ele referidas, um percurso direto, pas-

sando pela ponte de Sacavém, mas, ao invés, sustentam a hipótese de se passar necessariamente pelo vale de Loures e de Vialonga. Isto é, a mais antiga viação de período romano corresponderia sensivelmente à “estrada real”, bem atestada em fase moderna.

Esta convicção resulta da confluência de uma série de fatores, à frente dos quais se encontra precisamente o referido miliário. Por razões de ordem metodológica, deve partir-se do princípio de que a leitura transmitida é correta, em especial se ela se compaginar com outros dados. Ora as XXIII milhas indicadas são perfeitamente compatíveis com a distância correspondente ao percurso alternativo a que se aludiu, que teria como ponto intermédio o sítio de Almoínhas (Loures), para o qual disporíamos da distância intermédia de X milhas. Quer isto dizer que desse lugar até à atual Alverca deveriam contar-se as restantes treze milhas. Se tivermos em conta que este caminho teria de contornar toda a zona baixa defronte a Loures e a Vialonga, respeitante ao vale do Trancão e seus afluentes, o número encontrado afigura-se perfeitamente viável e adequado.

Por outro lado, a recente ocorrência de um miliário de Licínio neste percurso faz todo o sentido. Ao longo do seu reinado levaram-se a cabo intervenções na ligação fundamental entre *Olisipo* e *Bracara*, no âmbito da qual foi igualmente colocado um outro monumento viário do mesmo imperador, encontrado na localidade da Trofa¹⁷. Talvez à mesma intervenção possa pertencer ainda um outro vestígio afim, dos arredores de Braga¹⁸. Ganha desta forma bastante solidez a hipótese de essas epígrafes corresponderem a um melhoramento desse eixo essencial da viação no Ocidente hispânico, levado a cabo no primeiro quartel do séc. III da nossa era, mais propriamente entre 308 e 324.

8.

Aceitar como correta a leitura que Gasco fez do marco de Alverca tem uma importância considerável na localização de *Ierabriga*. Vale a pena, desde logo, fazer esse exercício e considerar as suas implicações, avaliar as suas vantagens e identificar as dificuldades que coloca. Não deixa de ser surpreendente, contudo, que esse dado bastante claro e, além do mais, correspondente a uma medida proporcionada por uma fonte coetânea, não se tenha posto em paralelo, que eu saiba, com as indicações do *Itinerário de Antonino*, levando o confronto até à últimas consequências. Para tal deve ter contribuído sem dúvida uma ideia, já instalada há muito e fortemente arraigada na investigação, de que essa localidade se deveria situar em Alenquer ou nas suas proximidades.

É sintomático, todavia, que nos escólios de André de Resende, um dos mais antigos e simultaneamente dos mais atentos comentadores das fontes clássicas, Diogo Mendes de Vasconcelos (1593, p. 252, 254) tenha sugerido como sua correspondente moderna a localidade de Povos. Esta hipótese teve, de resto, bastantes seguidores até à primeira metade do século XX, ficando substancialmente reduzida a partir daí.

Não é a primeira vez que chamo a atenção para a necessidade de não votar ao abandono estes textos fundamentais da nossa cultura, uma vez que neles se recuperam informações muitas vezes ainda não influenciadas por tradições, nem sempre fundamentadas que acabaram por influenciar a investigação recente.

Convém, no entanto, analisar criticamente os fundamentos da consagrada identificação de *Ierabriga*, nas proximidades de Alenquer, em especial a que se atribui ao lugar de Sete Pedras, ao que se reportam de forma quase sistemática a maioria dos autores recentes. Jorge de Alarcão constitui sem dúvida uma referência, nesta como noutras questões, teve certamente um impacto considerável o que escreveu nos anos ‘70 a res-

peito desta estação viária. Embora hesite a respeito da forma toponímica (considerando em igualdade de circunstâncias *Ierabriga* e *Lerabriga*), assegura que o local “ficava por alturas de Alenquer” (Alarcão, 1973, p. 75), especificando que na área entre Paredes e Sete Pedras se tinha identificado um conjunto de vestígios de certa importância, correspondentes a uma necrópole, ruínas romanas e a “uma inscrição monumental de Adriano (CIL II 4633)”. Alguns anos mais tarde indica-se especificamente os lugares de Quinta do Bravo ou Paredes (Alarcão, 1988a, p. 89; 1988b, p. 117-118; TIR J-29, p. 90) como o topónimo a que respeitariam estes restos materiais. Esta mesma identidade seria confirmada por Vasco Mantas ao constatar que a fotografia vertical obtida pela Força Aérea Americana em 1958 permitia confirmar a existência de uma estação viária nessa mesma área (Mantas, 1990, p. 223).

Não resta a mínima dúvida sobre a existência de importantes vestígios arqueológicos nesta zona, alguns deles com evidente monumentalidade, mas tal facto não constitui um critério fiável para uma decisão sobre este assunto¹⁹. A existência de outros lugares com considerável número de restos materiais romanos no território por onde esta via deveria passar é hoje incontestável, bastando para isso recordar especialmente os casos do Monte dos Castelinhos (Castanheira do Ribatejo)²⁰, do lugar de Povos e da própria Vila Franca de Xira²¹, onde uma intensa ocupação recente pode esconder um habitat romano cujos indícios vieram já esporadicamente à luz do dia.

Em boa verdade, apesar da segurança com os que muitos autores apresentaram a identidade da antiga *Ierabriga*, nem sequer no plano arqueológico, aquele em que geralmente se incidiu, os argumentos foram consistentes. Mesmo a natureza das estruturas identificadas por Vasco Mantas na cobertura aerofotográfica, não são definidas na sua forma e características, sendo apenas apontada a “presença de estações viárias”, sem qualquer outro esclarecimento suplementar²². Ao classificar-se desta forma um determinado resto arqueológico, seria importante fornecer os elementos precisos, dadas as incertezas da investigação a respeito do que pode constituir um indicador tomado como seguro em tal classificação.

Para além disso, estes elementos tiveram em conta algumas considerações de natureza geográfica, baseadas no único dado que temos de tomar, por princípio, como fiável: as distâncias apontadas pelo Itinerário de Antonino. As 30 milhas que separavam esta última estação viária de *Olisipo*, as quais equivalem aproximadamente ao 45 km que separam estes dois pontos do percurso, foram naturalmente invocadas como um argumento adicional.

9.

Não deixa de ser todavia surpreendente que se verifique uma grande discrepância nas distâncias nos dois troços deste percurso inicial da via para *Bracara*. O primeiro, de XXX milhas, equivalia a uma extensão, medida em linha reta, de cerca de 39 km, enquanto que o segundo, de XXXII milhas, respeitante ao percurso até *Scallabis* representava apenas 34 km. Esta diferença é bastante mais acentuada do que aparenta à primeira vista por duas ordens de razões: desde logo porque o segundo tinha mais duas milhas; além disso, tendo em consideração a mais consagrada interpretação do acusativo *Scallabin* e a própria lógica viária, a via em causa não passaria pela própria cidade, mas pelas proximidades, sendo o total medido até ao ponto onde se encontraria o respetivo ramal de ligação, evitando certamente a subida à elevação em que se situava a capital do *conventus*. Em termos práticos,

enquanto no primeiro caso o traçado tem uma extensão que supera em cerca de 4,5 km a linha reta, essa diferença sobe para 13,5 km num percurso sensivelmente igual.

Esta relação não deixa de ser estranha, ainda mais quando se reporta a uma realidade conhecida precisamente pelas soluções técnicas, por via da regra, obtêm percurso viários mais curtos. Havia, naturalmente, uma razão simples que explica a natureza excepcional deste troço, certamente ligada com o facto de ele acompanhar em boa parte o curso inferior do rio Tejo. Esta circunstância obrigou a que se contornassem algumas das principais baixas inundáveis correspondentes aos principais afluentes da sua margem direita (Trancão, Ota-Ribeira de Alenquer e Asseca) o que afetou genericamente todo o traçado até alturas de Santarém.

Nestas circunstâncias e tendo em consideração as ideias já expendidas a respeito do miliário de Alverca, não se deve perder de vista a indicação proporcionada por este monumento, que mais não seja para verificar as questões levantadas por esta nova perspectiva. Como procurará demonstrar-se, ela responde, do ponto de vista metodológico, a mais alguns quesitos do que qualquer outra hipótese até ao momento considerada.

A primeira consequência inevitável que decorre do pressuposto enunciado consiste na deslocação obrigatória da posição de *Ierabriga*. Se em Alverca se cumprem as XXIII milhas, inevitavelmente a referida estação viária terá de encontrar-se entre Vila Franca de Xira e Povos. A primeira apresenta como vantagem o facto de se poder relacionar, do ponto de vista etimológico, com o antigo topónimo, como creio ter demonstrado com bons argumentos, em outra ocasião (Guerra, 1995-97, esp. 160-163). Mas, em contrapartida, alguns dados aparentemente menos favoráveis a esta hipótese se poderiam enunciar. Desde logo, o facto de a distância atual contada a partir de Alverca (cerca de 8 km) ser menos adequada às 7 milhas romanas (cerca de 10,5 km). Esta questão perde todavia alguma da sua relevância ao considerar-se a hipótese, igualmente viável, de em algumas versões do manuscrito de Gasco se ler o numeral XXVIII, o que faria aproximar a distância atual das 6 milhas com que se completaria a distância para *Olisipo*.

Por outro lado, menos favorável à hipótese de Vila Franca poderia ser a circunstância de os vestígios da presença romana serem mais reduzidos, apesar de consideráveis (Parreira, 1987-88, p. 103; Pimenta; Mendes, 2006a; 2006b; 2006c; 2007; Pimenta; Henriques, 2007, p. 223-225). De qualquer modo, o lugar de Povos apresenta já restos materiais romanos de considerável dimensão a respeito dos quais se poderia mesmo considerar a possibilidade de corresponderem a aglomerado de alguma importância (Parreira, 1986; Banha, 1991-92; 1995-97; Calais, 1993-94; Dias, 1995-97; Quaresma, 1995-97; Catarino, 2000; Guerra; Quaresma; Blot, 2000, p. 38-41). Na realidade, o facto de se ter proposto a sua interpretação como *villa* romana não constitui um óbice a essa possibilidade, uma vez que essa hipótese assenta em argumentos pouco consistentes, como já foi reiteradamente admitido. Não pode esquecer-se, todavia, que as circunstâncias do desenvolvimento urbano de Vila Franca não se revela nada favorável à descoberta dos restos materiais das ocupações do lugar no passado. Em certa medida, as descobertas que aí vêm sendo feitas nos últimos anos dão consistência à ideia de aí poder existir um aglomerado romano, o que, naturalmente, reforça a possibilidade de corresponder à antiga *Ierabriga*.

No momento atual não deve, pois, afastar-se nenhuma destas duas possibilidades. Como assinali num trabalho precedente sobre a questão toponímica, a configuração do nome atual, *Vila Franca de Xira*, deixa bem clara a possibilidade de o elemento *Xira* corresponder a uma outra entidade, de que aquela poderia depender ou ser vizinha. Nesta

perspetiva, assumiria especial importância a hipótese da sua identidade com Povos, lugar que reúne também bons argumentos a seu favor, em especial de natureza arqueológica. Em primeiro lugar encontra-se aí arqueologicamente atestada a passagem da via, associada a um conjunto habitacional (Pimenta; Henriques, 2007, esp. p. 221-222). Ainda que não seja possível determinar sua natureza, trata-se de uma situação excepcional no âmbito dos estudos viários que não deve ser esquecida. Para além disso, conheciam-se já achados de relevo nessa mesma localidade, geralmente associados a uma *villa* (Parreira, 1986; Calais, 1995-1997; Pimenta; Henriques, 2007, p. 222). A este argumento arqueológico se pode associar um outro, de natureza histórica, que pode de certo modo reforçar a importância do sítio. A vila de Povos encontra-se referenciada na documentação medieval como um importante porto fluvial, daí a circunstância de se ter presumido uma idêntica função em período romano (Guerra; Quaresma; Blot, 2000, p. 34-35; 38-39). A estes elementos se adiciona, como um dado fundamental, a distância contada a partir de Alverca, correspondente a cerca de 10 km (cerca de 7 milhas romanas), o que se compagina perfeitamente com o esperado, tendo em conta a perspetiva adotada.

Não pode esquecer-se, por fim, o que se disse a respeito do processo de formação do topónimo “Vila Franca de Xira”. Vale a pena recordar que, há mais de uma década, se sugeriu (Guerra, 1995-97, esp. p. 160-161) que o elemento Xira poderia ser uma derivação da primeira das componentes que entra na formação de *Ierabriga*. Ao mesmo tempo, admitiu-se a existência de casos paralelos, isto é, em que na toponímia recente se perderam os vestígios do antigo formante *-briga*, citando-se especificamente os casos de *Laccobriga* (tradicionalmente a moderna Lagos) e *Medobriga* (de localização incerta, mas verosimilmente no atual concelho da Meda).

Uma vez que o trabalho se cingiu estritamente à análise da questão da origem onomástica do atual concelho ribeirinho do Tejo, não se passaram em revista as questões relativas à localização da estação viária referida. Aceitou-se, assim, a sua localização nas proximidades de Alenquer, identidade consagrada por uma persistente tradição e corroborada por alguns nomes autorizados da investigação arqueológica mais recente.

Nesse mesmo trabalho (Guerra, 1995-97, p. 162-165) se admitiu que a própria estrutura do topónimo, na qual figura em primeiro lugar a sequência comum “Vila Franca” poderia perfeitamente pressupor a existência autónoma, nas suas proximidades, o nome de lugar “Xira”, com que se individualizaria este lugar. Neste caso, o sítio de Povos, pela sua proximidade, seria o mais sério candidato a deter um nome que se poderia ter perdido, mas fossilizando na designação de uma realidade vizinha.

Nesta perspetiva, apresentam-se, nas atuais circunstâncias, duas possibilidades de correspondência da antiga *Ierabriga*. Apesar de lhe faltarem vestígios arqueológicos de significado inequívoco, facto que se compreende pelas condições do seu desenvolvimento urbano, Vila Franca de Xira reúne especialmente a seu favor o elemento de natureza toponímica e, sob certa perspetiva, também reúne condições nos planos arqueológico e epigráfico. Apresenta-se, por isso, como a mais provável das hipóteses atuais.

10.

As considerações sobre os diferentes aspetos aqui abordados a respeito deste setor da via *Olisipo - Bracara*, chamam a atenção algumas questões mais gerais. Desde logo para as substanciais alterações da paisagem verificadas em certas áreas, particularmente no Baixo Tejo e seus afluentes. No caso vertente, sublinham-se especialmente as características da

margem direita desse rio e das condicionantes que colocaram ao sistema viário. A forte tendência para o assoreamento que se verifica nesta área pode condicionar hoje a nossa perspectiva sobre algumas zonas, em especial nas áreas de confluência de alguns rios. Mas percebe-se facilmente, pelos fenómenos cíclicos e frequentes de inundação, que as condições do vale do Trancão e seus tributários, de Olival Basto até Vialonga, obrigaram a que o sistema viário contornasse toda essa zona.

Estes condicionalismos põe em evidência os problemas que se colocam os percursos próximos dos cursos de águas, em particular aos de grandes dimensões e permitem perceber as vantagens de procurar as linhas de festo para os percursos viários. Neste caso concreto, a importância da ligação de *Olisipo* à capital do *conventus* e a partir daí à da província justificaram, de qualquer modo, o traçado desta via, mesmo tendo de enfrentar outras situações similares a esta. Provavelmente a de maior dimensão era constituída pela área de confluência do rio Ota e da Ribeira de Alenquer, que deve ter afastado o traçado das margens do rio numa extensão considerável. Deste modo se evitaria igualmente a travessia, também ela complexa, do curso baixo do rio Asseca, junto a Santarém.

É possível que, neste contexto, possa ganhar um outro significado o topónimo Tremês, no qual V. Mantas (1990, p. 224) tinha assinalado a passagem da via de ligação entre *Scallabis* e *Collipo*. Não se trata, sublinhe-se, de excluir esta possibilidade, uma vez que podem perfeitamente ser compatíveis. Todavia, considerando a eventualidade de esse nome de lugar atual remontar ao latim *trames*, um dos termos associados ao campo semântico das vias, mas aplicado a caminhos secundários, rurais ou de montanha (André, 1950, p. 111-113), mas também com o significado de “ramal, atalho, caminho secundário transversal”²³ seria tentadora a hipótese de esse apelativo advir da circunstância de ali se iniciar o *deverticulum* que, da estrada *Olisipo - Bracara*, conduzia a *Scallabis*.

Por outro lado, do exposto resulta que os elementos proporcionados pelo *Itinerário de Antonino* se compreendem e justificam melhor. Mas acima de tudo, é sobre este caminho mais longo que as referências às milhas nessa obra latina assentam. Nesse sentido converge o miliário de Alverca, atribuído a Constâncio Cloro (293-306 d. C.) e, em boa medida, também o de Almoínhas (Loures). Os dois documentos permitem sustentar a ideia de que, pelo menos até ao 1.º quartel do século IV, este continuou a ser o trajeto principal. Embora possa parecer contraditório com a sua interpretação geral desta via, a mesma posição foi já sustentada por V. Mantas²⁴, que aduz, além disso, algumas referências que comprovam o carácter prioritário deste trajeto até épocas bastante mais tardias²⁵.

Não se sabe a partir de que momento a alternativa mais breve se instituiu, mas até ao momento o único argumento invocado tem sido a existência de uma ponte romana em Sacavém. Ora, como se viu, a atribuição deste monumento ao período romano é problemático, uma vez que essa classificação depende essencialmente de Francisco de Holanda e da sua conjetural reconstituição.

Podem, naturalmente, existir, já em período romano alternativas à via principal, mas é muito provável que as suas condições implicassem inconvenientes que a tornavam menos recomendada. Como muitas vezes acontece nem sempre a ligação mais curta é a mais rápida, a mais segura e a mais transitável. E, como se viu, não foi apenas no período romano que a única verdadeira ligação era esse percurso mais longo, passado para segundo plano pela investigação, mas efetivamente o mais importante eixo viário desta região.

REFERÊNCIAS

- ALARCÃO, J. de (1973) – *Portugal romano*. Lisboa: Verbo.
- ALARCÃO, J. de (1988a) – *O domínio romano em Portugal*. Mem Martins: Europa-América.
- ALARCÃO, J. de (1988b) – *Roman Portugal. Vol. II Gazetteer*. Warminster: Aris & Phillips.
- ALARCÃO, J. (1990) – O domínio romano. In SERRÃO, J.; MARQUES, A. H. de O., eds. - *Nova História de Portugal*. Lisboa: Presença, p. 342-441.
- ALARCÃO, J. de (1994) – Lisboa romana e visigótica. In *Lisboa subterrânea*. Lisboa: Instituto Português de Museus, p. 58-63.
- ALMEIDA, F. de (1972) – Inscrições romanas e moeda visigótica no Museu Municipal de Vila Franca de Xira. In *25.º Aniversário da Biblioteca Museu Municipal Dr. Vidal Batista. Boletim Comemorativo*. Vila Franca de Xira: Câmara Municipal, p. 151-152.
- ANDRÉ, J. (1950) – Les noms latins du chemin et de la rue. *Revue des études latines*. 28, p. 104-134.
- ARIAS, G. (1987) – *Repertorio de caminos de la Hispania romana*. La Linea.
- AZEVEDO, P. de (1908) – Miscellanea. *O Archeologo Portugues*. 13, p. 10-37 (p. 20).
- BANHA, C. M. S. (1991-1992) – As ânforas da villa romana de Povos. *Boletim Cultural*. Vila Franca de Xira. 5, p. 50-90.
- BANHA, C. M. S. (1995-97) – As cerâmicas do Alto Senhor da Boa Morte (Povos): estudo preliminar. In: *Boletim Cultural*. Vila Franca de Xira. 7, p. 75-109.
- CALAIS, C. (1993-94) – Povos (Escola Velha), Vila Franca de Xira: Relatório dos trabalhos arqueológicos de campo (1990). *Cira*. 6, p. 50-62.
- CATARINO, H. (2000) – O Castelo de Povos (Apontamentos sobre o período Islâmico em Vila Franca de Xira). In *Vila Franca de Xira, tempos do rio, ecos da terra*. Vila Franca de Xira: Câmara Municipal, p. 43-51.
- DIAS, L. F. (1995-97) – *Terra sigillata* da villa romana de Povos (Vila Franca de Xira). *Cira*. Vila Franca de Xira. 7, p. 13-24.
- FARIA, A. (2001) – *Pax Iulia, Felicitas Iulia, Liberalitas Iulia*. *Revista Portuguesa de Arqueologia*. Lisboa. 4:2, p. 351-362.
- FERNANDES, L. da S. (2005) – *C. Heius Primus*, augustalis perpetuus. Teatro e encenação do poder em *Olisipo*. *Máthesis*. Viseu. 14, p. 29-40.
- GASCO, A. C. (1924) – *Primeira parte das antiguidades da muy noble cidade de Lisboa, imporio do mundo, e prin- ceza do mar oceano*. Coimbra: Imprensa da Universidade.
- GUERRA, A. (1995-97) – A respeito do nome de Vila Franca de Xira. In: *Boletim Cultural*. Vila Franca de Xira. 7, p. 155-165.
- GUERRA, A. (1998) – *Nomes pré-romanos de povos e lugares do Ocidente Peninsular*. Lisboa (Dissertação de Doutoramento apresentada à Universidade de Lisboa).
- GUERRA, A. (2006) – *Os mais recentes achados epigráficos do Castelo de S. Jorge*. *Revista Portuguesa de Arqueologia*. Lisboa. 9:2, p. 271-297
- GUERRA, A.; BLOT, M. L.; QUARESMA, J. C. (2000) – Para o enquadramento do sítio de Povos, um estabelecimento romano do curso inferior do Tejo. In: *Senhor da Boa Morte: mitos, história e devoção. Catá- logo da Exposição*. Vila Franca de Xira: Câmara Municipal, p. 29-42.
- HOLANDA, F. de (1984) – *Da fábrica que falece à cidade de Lisboa*. Lisboa: Livros Horizonte.
- HÜBNER, E. (1871) – *Noticias archeologicas de Portugal*. Lisboa: Academia Real das Sciencias de Lisboa.
- LOYANCE, M.-F. (1986) – A propos de Marcus Cassius Sempronianus *Olisiponensis, diffusor olearius*. *Revue de Études Anciennes*. Bordeaux. 88, p. 273-283
- LUCAS, M. M. (2006) – “Da fábrica que falece na cidade de Lisboa”: modelando a paisagem na pós- modernidade. In: *Teleférico: cais de embarque*. Guimarães: Laboratório das Artes. p. 21-29.
- LUCAS, M. M. (2003) – Vila Franca de Xira: história, urbanismo e identidade. In *Vila Franca de Xira, Tempos do rio, ecos da terra*. Vila Franca de Xira: Câmara Municipal, p. 99-116.
- MANTAS, V. G. (1986) – Um miliário de Adriano em Alfeizerão. *Conimbriga*. Coimbra. 25, p. 213-225.
- MANTAS, V. G. (1990) – A rede viária do Convento Escalabitano. *Simposio sobre la red viaria en la Hispania romana*. Zaragoza: Institución Fernando el Católico, p. 219-239.
- MANTAS, V. G. (1993) – A rede viária romana do território português. In MEDINA, J., ed. - *História de Portugal*. Lisboa: Ediclube. Vol. II, p. 313-230.
- MANTAS, V. G. (1994) – Olisiponenses: epigrafia e sociedade na Lisboa romana. In *Lisboa Subterrânea*. Lisboa: Instituto Português de Museus, p. 70-75.
- MANTAS, V. G. (1996a) – *A rede viária romana da faixa atlântica entre Lisboa e Braga*. Coimbra (Dissertação de Doutoramento apresentada à Universidade de Coimbra).

- MANTAS, V. G. (1996b)** – Comércio marítimo e sociedade no portos romanos do Tejo e Sado. In: FILIPE, G.; RAPOSO, J. eds. *Ocupação romana dos estuários do Tejo e Sado*. Lisboa: D. Quixote, p. 343-369.
- MANTAS, V. G. (1999)** – Vias romanas do concelho de Loures. *Da vida e da morte: os romanos em Loures*. Loures: Câmara Municipal. p. 17-28.
- MANTAS, V. G. (2000)** – A rede viária romana e medieval da região de Torres Vedras. In *Atas de História Medieval Turres Veteras I*. Torres Vedras: Câmara Municipal, p. 11-24.
- OLIVEIRA, A. C. (1998)** – A villa romana das Almoínhas (Loures) contexto da presença romana no concelho de Loures. *Da vida e da morte: os romanos em Loures*. Loures: Câmara Municipal. p. 29-41.
- OLIVEIRA, A. C. (2001)** – A villa das Almoínhas, Loures, Portugal: apresentação dos trabalhos desenvolvidos entre 1995 e 1996. *O Arqueólogo Português*. Série IV, 19, p. 65-94
- PARREIRA, R. (1986)** – Povos (Escola Velha), Vila Franca de Xira. Relatório dos trabalhos de campo realizados em 1985. *Cira*. Vila Franca de Xira. 2, p. 101-114.
- PARREIRA, R. (1987-88)** – Inventário do Património Arqueológico e construído do concelho de Vila Franca de Xira: notícia da parcela 390-6. In: *Boletim Cultural*. Vila Franca de Xira. 3, p. 96-105.
- PIMENTA, J.; MENDES, H. (2006a)** – *Travessa do Mercado, Vila Franca de Xira. Relatório dos trabalhos arqueológicos*. Município de Vila Franca de Xira, Divisão de Património e Museus.
- PIMENTA, J.; MENDES, H. (2006b)** – *Museu do Neorrealismo, Vila Franca de Xira. Relatório dos trabalhos arqueológicos*. Município de Vila Franca de Xira, Divisão de Património e Museus.
- PIMENTA, J.; MENDES, H. (2006c)** – Ocupação romana no subsolo da Travessa do Mercado (Vila Franca de Xira). *Al-madan*. Almada. 2.ª Série. 14. Adenda eletrónica, VI, p. 1-6.
- PIMENTA, J.; MENDES, H. (2007)** – *Relatório do acompanhamento e escavação arqueológica do Vale da Ribeira de Santa Sofia (Vila Franca de Xira)*. Município de Vila Franca de Xira, Divisão de Património e Museus.
- PIMENTA, J.; MENDES, H.; NORTON, J. (2008)** – O povoado tardo-republicano do Monte dos Castelinhos (Vila Franca de Xira). *Almadan*, 16, p. 26-37.
- QUARESMA, J. C. (1995-1997)** – Os almofarizes romanos de Povos (Vila Franca de Xira no contexto do território atualmente português). *Cira*. Vila Franca de Xira. 7, p. 25-45.
- RIBEIRO, J. C. (1994)** – *Felicitas Iulia Olisipo*. Algumas considerações em torno ao catálogo *Lisboa Subterrânea*. *Al-Madan*. Almada. II.ª Série, 3, p. 75-95.
- ROLDÁN HERVÁS, J. M. (1975)** – *Itineraria Hispana*. Salamanca: Universidad.
- ROLDAN HERVAS, J. M. (1967)** – Sobre los acusativos con «ad» en el Itinerario de Antonino. *Zephyrus*. Salamanca. 17, p. 109-119.
- SILVA, A. V. da (1944)** – *Epigrafia de Olisipo (subsídios para a História da Lisboa romana)*. Lisboa: Câmara Municipal.
- TIR J-29** = *Tabula Imperii Romani: Hoja J-29, Lisboa*. Madrid: CSIC / Ministerio de Cultura / Instituto Geográfico Nacional, 1995.
- VASCONCELOS, D. M. de (1593)** – *Scholia Iacobi Menoetii Vasconcelli in quatuor libros Resendi*. In RESENDE, A. de - *De antiquitatibus Lusitaniae*. Evora: Martinus Burgensis.
- VASIC, M.; MILOSEVIC, G. (2000)** – *Mansio Idimum – Roman post station near Medvedja*. Belgrad: Institute of Archaeology and National Museum.
- WICKERT, L. (1933)** – De nonnullis miliaris Bracaraensibus. *Homenagem a Martins Sarmiento*. Guimarães: Sociedade Martins Sarmiento, p. 442-448.

NOTAS

- ¹ Docente da Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa, investigador da UNIRQ, Centro de Arqueologia da Universidade de Lisboa (amilcarguerra@fl.ul.pt).
- ² As considerações a seguir expandidas, embora mais sintéticas e de natureza algo diferente tendo em conta a perspetiva deste trabalho, acabam por retomar muitas das observações que, de uma forma exaustiva, Vasco Mantas explanou em vários capítulos da sua bem documentada e rigorosa dissertação de doutoramento (Mantas, 1996a, esp. cap. III-VI).
- ³ A bibliografia sobre a cidade romana de *Olisipo*, atestando a sua importância estratégica e económica e caracterizando as realidades política e social e o seu estatuto jurídico, é já muito

extensa. Entre alguns trabalhos de referência e depois da obra de Vieira da Silva (1944) que recompila a informação mais antiga, podem citar-se os trabalhos de V. Mantas (1990; 1994; 1996a; 1996b, p.352-362), J. de Alarcão (1994), J. Cardim Ribeiro (1994), Loyance (1986), Fernandes (2005), Faria (1999, p. 36-37; 2001, p. 353-355) e Guerra (2006).

⁴ Os manuscritos relativos a este troço não apresentam variantes substanciais: no que se refere aos nomes de lugar apenas o topónimo *Ierabriga* se tem discutido, uma que está bem documentada a variante *Lerabriga*. No que respeita às medidas, apenas apresenta algumas divergências um dos mss. Florentinos, pelo que se considera a lição habitualmente apresentada pela generalidade dos manuscritos.

- ⁵ Esta “teoria del acusativo”, como a designa Gonzalo Arias, desenvolveu-a este autor a partir da análise dos diferentes casos em que se encontram alguns nomes das estações viárias no *Itinerário de Antonino* (inicialmente em *Miliário Extravagante*, n. 2, de 1963, estudo reproduzido em Arias, 1987, p. 85-103, para a questão v. esp. p. 87 e 102-103). A interpretação é retomada por outros autores, em especial Roldán, 1966, p. 110, onde se considera a hipótese de com isso se marcar simultaneamente a existência de uma *mansio* e de uma via secundária que leva ao lugar; sobre a sua eventual aplicabilidade ao caso de *Scallabis* v. Mantas, 1990, p. 224.
- ⁶ Esta interpretação subjaz já a algumas considerações antigas, como as de Hübner (1871, p. 53), confirmadas por Mantas, 1990, p. 224.
- ⁷ Toma-se como base de cálculo essa equivalência correspondente a mil passos de 1,481 m e ou 5000 pés, de 29,62 cm, embora a questão tenha sido muito discutida (uma ampla análise da questão pode encontrar-se em Mantas, 1996a, p. 429-438). Esta medida tem sido, de qualquer modo, genericamente confirmada, como procurou demonstrar V. Mantas, recorrendo a exemplos retirados das vias do Ocidente hispânico. Analisando um conjunto de 8 marcos com indicação de distância, conclui que se obtêm resultados entre os 1444 e os 1500 m, o que corroboraria a mais consagrada das propostas. Anote-se, todavia, que o número mais afastado a que chega (1444 m) se reporta precisamente ao miliário de Alverca, no qual Mantas corrige, na nossa perspectiva sem justificação (v. *infra*), o número de milhas que foi lido nessa inscrição atualmente perdida.
- ⁸ A inscrição, dada a conhecer por Pedro de Azevedo (1908, p. 20), a partir de uma informação de Leite Ribeiro, corresponde a miliário de período tardo-romano (Mantas, 1999, p. 22).
- ⁹ Sublinho o excepcional empenho desta empresa no estudo destes monumentos epigráficos descobertos e na sua preservação e divulgação, bem como o espírito de colaboração que estabeleceu para levar a cabo estas tarefas.
- ¹⁰ Em breve se pretender dar conta, com este arqueólogo da empresa ERA-Arqueologia, de uma notícia circunstanciada deste monumento e do contexto em que se recolheu.
- ¹¹ Sobre esta via v. Mantas 1986, p. 221-225; 1996a, p. 853-875. Um dos contributos decisivos para a sua identificação foi dado precisamente pela descoberta do miliário de Alfeizerão (Mantas, 1986).
- ¹² Mantas, 1999, p. 19; 1996a, p. 749-753.
- ¹³ Um dos exemplos mais sugestivos a este respeito pode encontrar-se na representação que Holanda nos legou, corresponde ao desenho, mais interpretativo que realista (Ribeiro, 2002, p. 237), dos vestígios do santuário do Sol e da Lua, junto à Praia das Maças. Nele o humanista perspectiva o antigo espaço sagrado com base nos escassos vestígios que dele ainda subsistiriam. O mesmo acontece com a arruinada ponte de Sacavém, por ele conjecturalmente restituída à sua forma originária ou à sua projeção ideal. As dúvidas a respeito da fiabilidade de Holanda a este respeito chegaram mesmo ao ponto de alguns autores terem negado a sua existência (sobre a questão v. Mantas, 1996a, p. 752-753).
- ¹⁴ Hübner (1871, p. 18), sempre cauteloso, enunciando os elementos integráveis nesta via diz: “Francisco de Olanda viu em 1670 junto a Sacavem restos de uma ponte que ele suppoz romana.”
- ¹⁵ Mantas (1996a, I p. 590) sublinha esta ideia, referindo que “A distância que o Itinerário indica existir entre *Olisipo* e *Scallabis*, no total de 62 milhas, equivalentes a 92 quilómetros, parece demasiada, sobretudo para o troço entre *Ierabriga* e *Scallabis*, cujas 32 milhas ascendem a pouco mais de 47 quilómetros.”
- ¹⁶ O texto do monumento aí fixado é o seguinte: IMP CAES / FLAVIO VALE/RIO CONSTAN/TIO NOBILISSI/MO CAES /S P F M PANN XXIII. Na edição impressa do manuscrito de António Coelho Gasco (1924, p. 272) a que se atribui uma cronologia em torno a 1630 (CIL, p. 23), indica-se todavia o numeral XXIII. Com geralmente se admite, todo o texto parece autêntico e faz sentido, exceto a sequência ANN, estranha neste contexto, razão pela qual o epigrafista alemão assinala uma interpolação na última linha.
- ¹⁷ No miliário da Trofa (CIL II, 6213) regista-se o seguinte texto: *D(omino) n(ostro) imp(eratori) Caes(ari) Flavio Valerio Licinio / Licinia[no] Aug(usto)*.
- ¹⁸ A inscrição (Wickert, 1933, n. 5) diz: *Valerio Liciniano Licinio Pio Felici Invicto Aug[usto]*.
- ¹⁹ Pouco se conhece a respeito de estruturas correspondentes a estações viárias, considerando-se habitualmente que um dos vestígios mais conhecidos seria o respeitante a *Idimum*, na Mézia Superior (Vasic; Milosevic, 2000).
- ²⁰ Este sítio, com uma excepcional posição estratégica, embora já conhecido na bibliografia arqueológica (Alarcão, 1988b, II, p. 118, 5/159) só recentemente foi objeto de um intervenção arqueológica programada, cujos resultados põem em evidência uma ocupação romana centrada especialmente em fase tardo republicana (Pimenta; Mendes; Norton, 2008).
- ²¹ Sobre a ocupação romana destes dois sítios v. *infra*.
- ²² Mantas (1990, p. 223) diz textualmente: “Por outro lado, a análise de fotografias evidencia a presença de estações viárias: é o caso das ruínas de *Ierabriga*, indiscutivelmente situada perto de Alenquer, entre Paredes e Sete Pedras (USAF 1858 n.º 3263)”.
- ²³ Isidor. *orig.* 15,16,10 define deste modo o termo: *Tramites sunt transversa in agris itinera, sive reta via, dicta quod transmittat.*
- ²⁴ Mantas (1996a, p. 251) afirma: “Pelas razões que consideramos, nomeadamente a indicação de distância do miliário de Alverca, infelizmente perdido e de leitura problemática exatamente no que refere a indicação miliária, a repartição dos testemunhos arqueológicos e as características do traçado, é muito provável que o tramo principal entre Lisboa e Alverca seja precisamente o de Loures, que para tal reúne todas as condições. O problema da ponte de Sacavém ganha, assim, nova acuidade. Embora admitamos a sua existência, eventualmente sem a monumentalidade que lhe atribui Francisco de Holanda, é possível que a sua construção e manutenção tivesse levantado problemas suscetíveis de determinar como percurso principal o do Tojal, aberto ao tráfico sem problemas durante todo o ano, como convinha ao *cursus publicus*, pois se trata, não o esqueçamos, de uma via de ligação com a capital provincial.” Este opinião, contudo, parece ter sido diminuída no resto da obra, ou pelo não foi levada às suas últimas consequências, uma vez que sustentou a correção do numeral do miliário de Alverca (Mantas, 1996a, n. 3, p. 284-286; Mantas, 1999, p. 20) e prefere usar a terminologia de *deverticulum* para este troço (Mantas, 1996a, p. 765-769). Na realidade, tendo em conta todos os dados aduzidos e como reconhece Mantas nesse passo, este traçado por Loures e Vialonga assumiu sempre o papel de eixo viário principal e estruturante.
- ²⁵ Mantas recorda especialmente o percurso do exército castelhano na sua marcha sobre Lisboa, segundo relato de Fernão Lopes, e o caminho quinhentista referido pelo monge gaulês Claude de Bronseval (Mantas, 1996a, p. 766), que confirmação a sua relevância e permanente praticabilidade.