

In Memoriam Gonzalo Arias Bonet

A estrada romana de *Olisipo* a *Scallabis*. Traçado e vestígios

VASCO GIL MANTAS PROFESSOR DA FACULDADE DE LETRAS DA UNIVERSIDADE DE COIMBRA

➤ As viagens pelo vale do Tejo, entre Lisboa e Santarém, contam com numerosa bibliografia, da qual nos permite distinguir a narrativa romântica saída da pena de Almeida Garrett (1). A viagem descrita pelo escritor chama a atenção para algumas características das deslocamentos anteriores ao caminho de ferro, combinando trajeto fluvial e terrestre, sem esquecer a incomodidade e a insegurança de que todas, ou quase todas, se revestiam antes do triunfo da Revolução Industrial e do Estado Moderno, terminado o longo período que sucedeu ao colapso da ordem romana. Esta abundância de escritos, literários ou mais prosaicamente ligados às realidades e às necessidades do quotidiano, não é difícil de compreender, atendendo à importância do vale do Tejo neste troço que unia, já na Antiguidade, duas grandes cidades, *Olisipo* (Lisboa) e *Scallabis* (Santarém). Não foi certamente por acaso que Estrabão destacou, entre os raríssimos centros urbanos lusitanos que se dignou referir na sua obra, *Olisipo* e *Moron*, que cremos corresponder a *Scallabis*, sublinhando, no mesmo passo, a invulgar relevância do Tejo como via de comunicação (2).

O vale foi caminho privilegiado, terrestre e aquático, dos contactos com o Mediterrâneo, desde muito antes da chegada dos primeiros romanos, comerciantes e militares, aqui se desenvolveu uma vigorosa cultura orientalizante (3), precoce contributo para conferir, tanto como os fatores geográficos, características atlântico-mediterrâneas ao nosso território. Não é, pois, de estranhar que, após a conquista romana, a região tenha merecido rapidamente a atenção do novo poder, como demonstra a existência, antes do final do século I a.C., de duas cidades privilegiadas, quando elas eram ainda tão escassas nesse período, a colónia de *Scallabis* e o município de cidadãos romanos de *Olisipo*. Reconhecendo o valor do Tejo como via de comunicação entre estes dois centros urbanos, circunstância que perdurará durante séculos e de que o Cais de Santarém conservou memória na ribeira lisboeta, a administração romana não podia deixar de construir uma estrada unindo dois pontos fortes da sua estratégia de ocupação do território lusitano. É dessa estrada e das suas variantes que nos propomos falar nesta comunicação (FIG.1). Pode parecer redundante a problemática viária de uma zona razoavelmente conhecida e estudada por muitos e bons investigadores, pelo menos desde o Renascimento. Todavia, se consultarmos obras de síntese do último quartel do século passado, verificaremos, sem dificuldade, que existem progressos relevantes em vários aspetos relacionados com a estrada que ligava *Olisipo* a *Scallabis* (4).

É muito provável que a estrada romana, tal como a conhecemos, tenha sucedido, como em tantos outros casos, a caminhos proto-históricos, o que os tesouros do período republicano sugerem (5). Estes caminhos desempenhavam funções de ligação sobretudo a nível regional, ainda que, onde e quando tal se justificasse, como sucedia com a célebre estrada tartéssica entre o Tejo e o Guadiana ou com o famoso itinerário da *Via de la Plata* antes do período romano. Embora haja notícias e restos arqueológicos de pontes de madeira e de um ou outro arranjo nos acessos a alguns *oppida* da Idade do Ferro (6), não devemos considerar que os caminhos ao longo do Tejo tivessem conhecido quaisquer intervenções dignas de menção, aliás totalmente desconhecidas, tanto mais que a via fluvial supria com vantagem as inconveniências do roteiro terrestre. Coube à romanização transformar tais caminhos



Figura 1
Traçado da estrada
Olisipo – Ierabriga
– Scallabis e suas
variantes principais.

em autênticas estradas, sem que, naturalmente, a via fluvial fosse abandonada. O geógrafo árabe Edrisi chamou a atenção para esta característica fundamental das comunicações entre Lisboa e Santarém, que não deixou de ser tida em conta pelos romanos quando organizaram a rede viária do vale do Tejo, prolongando-se até ao século passado: *De Lisboa, seguindo as margens do rio e dirigindo-se para oriente, até Santarém, contam-se 80 milhas. Pode chegar-se aí à vontade por terra ou por água* (7). Como veremos, a presença do Tejo pesou largamente no traçado do eixo principal da estrada e no dos seus *deverticula*.

O estuário do rio e os seus sapais levam, terra adentro, a presença do mar, constituindo parte do Ribatejo uma grande concha sedimentar abandonada pelas águas por meados da Era Terciária, mostrando grande simplicidade na paisagem de largos horizontes, pouco vulgares no País. O relevo, com raras exceções, corre sempre abaixo dos 200 metros e as margens, ao longo das quais se desenvolve a Lezíria, periodicamente inundadas pelas cheias e de grande fertilidade agrícola a aptidão pecuária, facilitavam o traçado das vias de comunicação terrestres, cujo problema maior consistia no cruzamento dos cursos de água tributários do Tejo e no cuidado a ter com o respeito pelos limites da inundaçã, mantendo o traçado das estradas, sobretudo o eixo *Olisipo – Scallabis*, a cotas convenientes. O Rio Tejo, ainda que tivesse um aspeto diferente do atual, conhecia um regime semelhante, pois o clima não seria significativamente distinto (8), com grandes diferenças entre os caudais de estiagem e de invernã, podendo este atingir 700 vezes o valor do caudal estival. Em 1798 foi possível passar o rio a vau, frente a Santarém, quando, em certas ocasiões, ali se forma um lago com 600 quilómetros quadrados, com um caudal que pode atingir 11000 metros cúbicos por segundo (9). A utilização da via fluvial não podia, como é evidente, ignorar tais condicionantes. Aliás, não temos a certeza acerca do ponto até onde, na Antiguidade, os navios podiam subir regularmente o rio, limite que pode refletir-se no percurso da estrada entre *Olisipo* e *Scallabis*.

As grandes cheias do Tejo verificam-se em fevereiro, período que antecede comodamente o fim oficial do *Mare Clausum*, o que limitou a sua influência negativa no movimento fluvial, atendendo a que *Olisipo* era um porto de rutura de tráfico, centro de concentração e de distribuição de cargas, com largo excedente das exportações sobre as importações (10). A estrada iniciava o seu trajeto em direção a *Ierabriga*, ao longo do Tejo, entre o rio e as colinas que o bordejavam, afastando-se depois um pouco mais para o interior, para ganhar *Scallabis*, alcandorada no rebordo do planalto e dominando o rio e o núcleo urbano que junto a ele existiu, aglomerado disjunto na época romana como o foi Santarém, com os seus importantes arrabaldes de Alfange e da Ribeira. A modificação que o traçado da estrada acusa depois de *Ierabriga* pode resultar das condições naturais existentes, inclusive a da navegabilidade do rio, tanto como à existência de um trajeto alternativo pela margem esquerda. Não podemos esquecer, embora os problemas sejam numerosos e as conclusões, ainda longe de satisfatórias, sugeriram um uso cauteloso quando referidas a regiões diferentes, que o Baixo Tejo foi também influenciado pelos fenómenos eustásticos, os quais, no litoral lusitano, deixaram indícios de uma regressão por volta do final do século I a.C., com um pico no século V, ligeiramente acima do nível atual do mar, influenciando o ponto mais a montante atingido pela maré e, eventualmente, o próprio traçado da estrada (11).

Devemos, depois desta breve referência aos fatores orográficos e hidrográficos, fundamentais em todas as questões viárias, passar ao problema da classificação da estrada entre *Olisipo* e *Scallabis*, normalmente considerada parte da chamada *Via XVI*, segundo uma enumeração do século XIX, inspirada apenas pela ordem em que ocorre, na edição Wesseling do *Itinerário de Antonino*, a grande estrada entre *Olisipo* e *Bracara* (12). Temos de

considerar, antes de mais, três conceitos, correspondendo a realidades diferentes, ainda que surjam usados indiscriminadamente nos escritos sobre a rede viária romana. Assim, o termo estrada (*strata*) pode ser utilizado de forma genérica, referindo uma estrutura de comunicação que satisfaça o mínimo de condições funcionais, sem considerar a sua categoria administrativa ou tipologia construtiva, esta também considerada na legislação romana, aliás mais preocupada com os aspetos jurídicos dos caminhos do que com descrições de ordem técnica (13). Dito isto devemos distinguir entre *via* e *itinerarium*. Com efeito, no sentido restrito do termo, uma via corresponde a uma estrada de construção homogénea, uma vez que a balizagem com indicação das distâncias se fazia rigorosamente em função do mesmo ponto, normalmente o local onde se iniciava o trajeto, independentemente das fronteiras territoriais atravessadas entre o ponto de partida e o ponto de chegada. Excelente exemplo de uma via é a grande estrada que unia Mérida a Salamanca, continuando depois para Astorga, na qual todos os miliários indicam a distância sempre em relação à capital da Lusitânia. Um itinerário, pelo contrário, inclui normalmente várias estradas ou troços delas, consistindo na indicação do caminho a seguir entre dois pontos, como sucede com a estrada *Olisipo – Bracara*, cujo percurso é composto por várias estradas, balizadas sempre a partir da capital da *civitas* atravessada, com a notável exceção do troço *Bracara – Cale*, que pode e deve ser considerado como uma via, no sentido restrito do termo, pois até ao Douro a referência às suas 35 milhas de extensão é, em todos os miliários sobreviventes, a cidade de Braga (14).

Esta circunstância obriga-nos a considerar a classificação da estrada entre *Olisipo* e *Scallabis*, uma vez que o seu traçado atravessava dois territórios, independentemente das propostas existentes quanto à fronteira entre o município olisiponense e a colónia escalabitaniana, que continuamos a situar na zona, de difícil travessia, da Ribeira da Ota (15). Infelizmente, as indicações dos miliários não ajudam a solucionar as dúvidas que possam existir quanto aos limites territoriais, pelo que é necessário recorrer às referências à tribo em que se encontravam inscritos os cidadãos romanos das duas cidades, a Galéria em Lisboa e a Sérgia em Santarém (16). De qualquer maneira, os indícios existentes sugerem que a balizagem se fez especificamente para cada um dos territórios. Parece impossível subordinar a balizagem no interior do *agger* colonial escalabitaniano a *Olisipo*, tanto mais que no território olisiponense os miliários contam as distâncias, sem lugar para dúvidas, a partir da capital municipal. Assim, a estrada que ligava Lisboa a Santarém na época romana contava com dois tramos situados em territórios diferentes, causa frequente de diferentes tipologias construtivas, poucas vezes favoráveis aos municípios (17), tramos que se encontravam por altura da única *mansio* intermédia conhecida pelas fontes, a povoação de *Ierabriga*.

Existe, todavia, outra questão, e essa parece-nos fundamental, que é a da integração do traçado entre os dois importantes centros urbanos, *Olisipo* e *Scallabis*, numa das grandes estradas de comunicação entre o município da foz do Tejo e a capital lusitana, *Emerita Augusta*, as quais contam com alguns estudos recentes (18). Com efeito, o trajeto que nos interessa corresponde aos dois tramos iniciais do itinerário *Olisipo – Emerita* (*It.*, 419, 7 – 420, 7), repetido identicamente em relação ao itinerário *Olisipo – Bracara* (*It.*, 420, 8 – 421, 2). Quanto à estrada *Olisipo – Aritium Praetorium – Emerita* (*It.*, 418, 7 – 419, 6), embora o troço inicial pelo vale do Tejo possa corresponder ao trajeto entre Lisboa e Santarém, não é de excluir um percurso diferente, privilegiando a travessia do rio a jusante de Santarém. Não consideramos esta questão resolvida, necessitando ainda desenvolver muito trabalho de campo e, sobretudo, a localização segura de *Aritium Praetorium* (19). Em resumo, a estrada *Olisipo – Scallabis* pertence, indubitavelmente, ao sistema de comunicações entre

o principal porto da Lusitânia na época imperial e a capital da província, circunstância suficiente para a colocar entre as mais importantes da Hispânia, uma grande estrada administrativa ao serviço do *Cursus Publicus*, o que desde logo implicava uma construção cuidada e operacionalidade garantida ao longo do ano (20), circunstância que deverá relacionar-se com a existência de troços alternativos.

Ao analisarmos a rede viária romana é preciso ter em conta, o que raramente acontece, a evolução que não deixou de existir ao longo do meio milénio que durou o período imperial, ou seja, a história das estradas. Alterações de ordem administrativa ou económica, mesmo sem considerar os aspetos naturais que podem ter influenciado modificações nos traçados, ainda que pontuais, contribuíram para desenhar um complexo de caminhos cuja realidade, em determinado momento, apenas pode pressentir. A estrada entre *Olisipo* e *Scallabis* não escapa a esta dificuldade, mesmo tratando-se, como referimos, de um eixo viário de primordial importância, contando, aliás, com numerosa documentação para a sua reconstituição. Outro aspeto a ter em conta é o da durabilidade das estradas, acerca da qual se têm escrito fantasias sem número.

Os miliários, quando existem, pois apenas se encontram nos grandes eixos viários, permitem traçar uma ideia quanto à duração provável de uma estrada romana, relativamente curta quando havia pouca ou nenhuma manutenção. Em muitos casos, sobretudo quando o padrão de povoamento posterior ao domínio romano não acusa alterações significativas em relação ao que prevalecia na Antiguidade, as estradas sobrevivem, aparentemente sem mudanças substanciais em grande parte da Península Ibérica, até ao final do domínio califal, preservando os traçados e, em muito menos casos, as estruturas construídas. Estamos, pois, a tratar um documento arqueológico cujo aspeto atual reflete, quase sempre, muitas intervenções, parte das quais remonta à época romana. Entre Lisboa e Santarém, o traçado da estrada romana sobreviveu, em grande parte, até tempos recentes, fixada pelo rio e pelo povoamento. Os raros miliários da estrada *Olisipo – Scallabis*, como veremos, não permitem conjecturar sobre o ritmo das obras de grande manutenção, embora sugiram, para o conjunto da estrada *Olisipo – Scallabis – Emerita* (*It.*, 419, 7 – 420, 7), alguns trabalhos importantes por iniciativa de Adriano e uma renovação geral sob o imperador

Figura 2
Miliário de Probo
achado em Santarém.



Probo (FIG.2).

De acordo com as fontes escritas que nos chegaram, as três *mansiones* da estrada situavam-se em *Olisipo*, *Ierabriga* e *Scallabis*. É evidente que, ao contrário das *mutationes*, espaçadas de forma mais regular, as *mansiones* dependiam, frequentemente, da localização de centros populacionais alheios aos ritmos que caracterizavam as deslocções terrestres da época. Em relação ao percurso que nos interessa, a localização de *Ierabriga*, que o *Itinerário de Antonino* situa a 30 milhas de *Olisipo* e a 32 milhas de *Scallabis*, pratica-

mente a meio caminho entre as duas cidades, é muito adequada, permitindo dividir a viagem em duas jornadas bastante equilibradas. Quanto às *mutationes* estamos reduzidos a calcular a sua localização a partir das distâncias e do traçado da estrada. De uma maneira geral, num percurso com as características do que nos ocupa, as *mutationes* guardariam entre si uma distância de cerca de 10 milhas, sem esquecer, naturalmente, a influência exercida por determinados fatores, viários e naturais, na sua localização.

Mais aleatória era a presença de albergues ou *tabernae* particulares ao longo da estrada, frequentemente dependências de *villae* situadas próximo da estrada, como aconselhava Varrão: *Se, num fundus próximo de uma grande estrada, existir um local apropriado para receber viajantes far-se-à bem em construir aí um albergue* (21). A tipologia construtiva das *mutationes* e dos albergues dificulta particularmente a sua identificação, ditada, antes de mais, pela imediata proximidade da estrada, à margem da qual estes estabelecimentos se levantavam. Cozinha, dormitório, balneário e, no primeiro caso, estrebaria, eram elementos obrigatórios destes estabelecimentos, muitas vezes núcleos originais de *vici* tipo aldeia-rua. Não esqueçamos, claro, a necessidade de considerar o sentido em que se efetuava a deslocação, pois as distâncias a percorrer faziam com que certas *mansiones* funcionassem também como *mutationes*, o que nunca acontecia inversamente. No caso da estrada unindo *Olisipo* a *Scallabis*, não era relevante o sentido da marcha entre as duas cidades, considerando a localização de *Ierabriga*.

O município de *Olisipo* era, com toda a probabilidade, a segunda cidade lusitana na época imperial, em grande parte devido ao valor do seu excelente porto natural flúvio-marítimo, às suas relações com um rico *hinterland* e à sua situação geográfica, no limite da navegação mediterrânea regular (22). Por razões de ordem política acerca das quais pouco sabemos, mas que podemos deduzir com alguma probabilidade de certeza, *Olisipo* ganhou rápido ascendente sobre outros centros portuários anteriores, como *Salacia*, cuja estrutura social, dominada por libertos ou seus descendentes, reflete uma situação subalterna em relação à cidade do Tejo. Deixando de lado o problema da data em que lhe foi atribuído o estatuto municipal, seguramente por ação de Augusto, limitar-nos-emos a realçar as funções de *caput viarum* que desenvolveu, surgindo no *Itinerário de Antonino* como ponto de partida de quatro grandes estradas (23). Era uma cidade relativamente vasta, com cerca de 35 hectares de superfície no Alto Império, sem que possamos localizar a *mansio* que servia o *Cursus Publicus*. A provável existência de uma unidade militar aquartelada na cidade, a exemplo do que sucedeu noutros importantes centros económicos e administrativos situados em províncias inermes, corresponde muito bem ao valor de *Olisipo* como centro de comunicações. Ao contrário do que aconteceu com numerosas cidades luso-romanas, que decaíram e, nalguns casos, desapareceram com o eclipse da ordem romana, Lisboa sobreviveu, mantendo uma posição proeminente ao longo dos séculos, em grande parte devido à importância viária e portuária. Embora conheçamos mal os arredores de *Olisipo*, devido ao crescimento da cidade ao longo dos séculos e consequentes modificações, o trajeto das principais estradas romanas ainda é perceptível na malha urbana olisiponense.

A segunda *mansio* da estrada situava-se, de acordo com o *Itinerário de Antonino*, em *Ierabriga*, povoação cujo centro continua a carecer de localização exata, mas que os numerosos vestígios reconhecidos na área de Paredes e de Sete Pedras, nos arredores de Alenquer, permitem situar nessa área bem definida (24). A distância indicada pelo roteiro corresponde, sem problemas, à mesma localização. Ainda assim, houve investigadores que situaram esta estação noutros locais, por vezes bastante afastados, como o fez Mário Saa, que colocava *Ierabriga* em Santarém (25). Considerando os dados que as fontes escritas e arqueológicas facultam, não

encontramos outra localização que com eles concorde. O problema, todavia, é complicado, pois o próprio topónimo sugere um ponto elevado e eventualmente fortificado, típico da Idade do Ferro, o que não parece corresponder ao que se conhece em Paredes e Sete Pedras. Julgamos, porém, que o problema se pode resolver facilmente admitindo a transferência da povoação, em determinado momento da época romana, de um outro local para a área onde se registaram os restos que corresponderão à *Ierabriga* romana. O próprio traçado da estrada, que a partir daqui se afasta do rio, parece apontar nesse sentido.

Trabalhos arqueológicos recentes, da responsabilidade de João Pimenta, permitem considerar a hipótese do estabelecimento primitivo se encontrar no importante sítio arqueológico de Monte dos Castelinhos (26), com excelente comandamento sobre o eixo viário que atravessava a atual Vala do Carregado na zona da Ponte da Couraça. São evidentes os traços da presença romana, com uma ocupação clara entre o século I a.C. e I d.C., terminando com o que parece ter sido um abandono brusco. A estação arqueológica de Monte dos Castelinhos, cujo topónimo desde logo chama a atenção, ocupa uma área de perto de 10 hectares, o que é bastante significativo. Só a continuação dos trabalhos de escavação e de estudo dos materiais poderá decidir da tipologia da estação e da sua possível coincidência com a *Ierabriga* da Idade do Ferro. No estado atual da questão, porém, não nos custa admitir que os vestígios arqueológicos de Paredes e de Sete Pedras correspondam ao *vicus* resultante da transferência do povoado do Monte dos Castelinhos para essa nova localização, mais concordante com as realidades lusitanas que se desenvolveram ao longo do século I. A referência a um miliário na zona da Barradinha, o qual pertenceria a um dos imperadores flávios, a confirmar-se (27), constituiria um poderoso argumento a favor da transferência na segunda metade do século I.

A zona de ruínas onde situamos *Ierabriga* ocupa uma área de aproximadamente oito hectares, definidos *grosso modo* pelos sítios de Paredes (Vila Vedra, no século XVIII), Sete Pedras, Quinta do Bravo, onde se achou o miliário de Adriano (*CIL* II 4633) e Santa Catarina, como é possível verificar nas fotografias aéreas mais antigas desta zona (28), correspondendo as necrópoles de Paredes e Quinta do Bravo aos limites da povoação. Tudo leva a crer tratar-se de um *vicus* viário, não havendo nenhum indício de um estatuto urbano superior, ainda que a mancha dos vestígios romanos nesta área seja muito densa (29), classificação com a qual concorda sem problemas a superfície possível do estabelecimento quando comparado com outros semelhantes, caso, por exemplo, do *vicus* de Nossa Senhora de Aires, importante estação viária entre Évora e Beja, cuja superfície orça pelos nove hectares (30). Este fenómeno de deslocação de povoações da Idade do Ferro para locais mais convenientes, exageradamente atribuído a razões de ordem militar, deve relacionar-se, sobretudo, com o reordenamento territorial romano e seus padrões de ocupação do solo, nos quais economia e vias de comunicação, especialmente em regiões como o Baixo Tejo, exerciam forte determinante, estimulando deslocações voluntários e sinecismos, dando origem a novas povoações mantendo nomes anteriores.

Durante muito tempo desenvolveram-se discussões sobre a localização de *Scallabis*, resultantes quer das ambiguidades existentes nas fontes escritas, quer de uma relativa ausência de materiais romanos em Santarém, ou pelo menos do tipo de materiais que se esperava encontrar numa cidade de estatuto colonial. Este problema, com o qual nos debatemos em tempos, já não permanece entre as dúvidas dos arqueólogos, após confirmação da proposta, assente num raciocínio claro de geografia física, expresso por Orlando Ribeiro quando as dúvidas ainda pesavam sobre a situação da colónia (31). Porém, se os vestígios arqueológicos registados em Santarém nos últimos anos resolveram a questão principal,

restam ainda outras dificuldades em aberto, uma das quais reside nas 32 milhas que o *Itinerário de Antonino* concede à distância entre *Ierabriga* e *Scallabis*, o que parece demasiado.

Colónia cuja dedução julgamos dever atribuir ao Segundo Triunvirato, em cumprimento de uma decisão de César, como a atribuição dos seus cidadãos, onde avulta a *gens Antonia*, à tribo Sérgia sugere, *Scallabis* deve ter sucedido a um campo romano, circunstância perfeitamente compreensível considerando a posição ocupada pelo sítio, de inegável valor estratégico. Como em *Olisipo*, levanta-se a mesma dúvida quanto à relação entre o *Praesidium Iulium* e a povoação indígena, que Estrabão terá confundido com *Moron*. Embora as fontes escritas e epigráficas sejam lacónicas quanto à vida cidadina (32), inclusive no que se refere às suas atividades como capital conventual, *Scallabis* manteve a importância viária intacta durante todo o período romano, independentemente das flutuações sofridas por outras funções urbanas. Recordamos o texto de Estrabão, cuja comparação com outras descrições mais recentes de Santarém aconselhamos vivamente: *Esta ilha situa-se junto da cidade de Moron, que se ergue num monte próximo do rio, a 500 estádios de distância do mar no máximo, e está rodeada por uma região fértil* (33). Considerando a medida dos estádios na metrologia do geógrafo grego, parece ser claro que os 500 estádios equivalem a 92500 metros, ou seja 62 milhas romanas de oito estádios cada, valor da distância entre Lisboa e Santarém no *Itinerário de Antonino*. Quanto à ilha, a sua presença é ainda muito nítida na paisagem, entre a Vala de Alvisquer e o leito de estiagem do rio, como as fotografias aéreas e as imagens de satélite ilustram, estrutura cujo comprimento orça pelos 5500 metros que lhe atribuíra Estrabão (34).

Outra questão a ter em conta é a do urbanismo de *Scallabis*. Os achados arqueológicos dos últimos anos, parte dos quais aguardam conveniente divulgação, e a análise de fotografias aéreas da cidade demonstram inequivocamente a existência de dois núcleos, um no planalto e na colina da Alcáçova, e outro na Ribeira, circunstância que se manteve ao longo dos séculos até aos nossos dias (35). Assim, a colónia pode ter sido estabelecida na zona da Alcáçova, de difícil acesso a partir do vale e isolada do planalto de Marvila, acabando por se estender à zona ribeirinha por razões de ordem económica e facilidade de comunicações. Este aspeto não pode ser esquecido quando se procura reconstituir o traçado da estrada, que tinha em *Scallabis* um *traiectus* do Tejo de primordial importância, o que deve ter levado a estabelecer a *mansio* preferencialmente na zona ribeirinha da colónia.

Creemos que os vestígios de um planeamento integrado das duas áreas sobrevive ainda no eixo representado pela Rua João Afonso, eixo que se identifica também na Ribeira de Santarém e nos campos a ocidente da cidade e que corresponderá ao *Kardo* da centurição colonial (36). Os acessos à zona alta da cidade, a partir do vale, são também nítidos na malha urbana atual, apesar das transformações verificadas desde há alguns anos. Apesar dos progressos verificados, estamos contudo muito longe de obter uma imagem credível da cidade romana, ainda que a iluminura inserida no foral manuelino permita ter uma ideia da sua estrutura, com os diferentes núcleos, representando distintas funções, bem individualizadas.

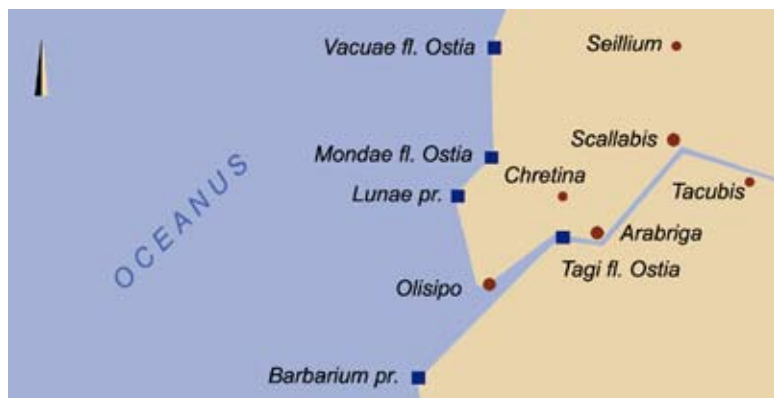
Disponemos de poucas fontes escritas para reconhecer a estrada entre *Olisipo* e *Scallabis*. Descontando Estrabão e Plínio, os documentos principais que a Antiguidade nos legou, ainda que estropiados, são o já muito referido *Itinerário de Antonino*, a *Cosmografia* do Anónimo de Ravena e a *Geografia* de Ptolomeu. Os dois primeiros são roteiros viários, elaborados respetivamente no século III e, provavelmente, no século VII, a partir de fontes que permanecem obscuras (37). O *Itinerário* tem, sobre a *Cosmografia*, a vantagem de incluir as distâncias entre *mansiones* e a somatória atribuída a cada estrada, nem sempre concordante

com o total das parcelas. A *Cosmografia* limita-se a enumerar topónimos, frequentemente deturpados e de difícil interpretação. Vejamos o caso de *Ierabriga*, tal como ocorre no *Itinerário* e na *Cosmografia*. Na primeira destas fontes, consoante os manuscritos, o topónimo ocorre com variantes como *Lerabrica*, *Gerabrica* ou *Gerabricam*, onde não é difícil reconhecer a lição normalmente respeitada, *Ierabrica* ou *Ierabriga*. Já assim não acontece com a *Cosmografia*, onde uma *Terebrica* ou *Teribrica* cuja identificação com *Ierabriga* não é absolutamente segura, tanto mais que a omissão da maior parte das estações entre o Tejo e o Douro não facilita a resolução da dúvida, pois esta *Terebriga* pode bem representar a *Talabriga* do vale do Vouga (38). Para complicar mais a questão o Anónimo refere, na estrada de Mérida para o vale do Tejo, uma *Perbrigam* cuja identificação com *Ierabriga* é possível, uma vez que antecede *Aritium Praetorium*, também presente no *Itinerário* numa das estradas para Mérida (*It.*, 418, 8), imediatamente a seguir ao Tejo. É certo que a travessia deste rio tanto se podia efetuar depois de *Ierabriga*, com toda a probabilidade no Escaroupim, como em *Scallabis*, uma vez que não é possível ignorar a existência de um ramal ao longo do rio, pela margem esquerda (39). A localização exata de *Aritium Praetorium* é, pois, fundamental nesta debatida questão.

A *Geografia* de Ptolomeu, redigida em Alexandria no século II, disponibiliza grande número de topónimos acompanhados das respetivas coordenadas, sem descrever o traçado das estradas. É evidente a impossibilidade de utilizar as coordenadas ptolomaicas sem um exercício de restituição cartográfica, considerando a pouca precisão dos mapas, aliás perdidos, em que as localizações se inseriam. O recurso por parte do geógrafo alexandrino a roteiros viários e a portulanos é garantido, pelo que, com paciência e disciplina, se podem transformar as diferenças entre coordenadas, através de um sistema de triangulação, em distâncias. Tal exercício, quando aplicado a pontos conhecidos acusa diferenças pouco significativas, com valores que reproduzem geralmente distâncias medidas em linha reta, o que autoriza o mesmo método para tentar identificar, a partir de pontos conhecidos, povoações ainda não localizadas. Também é claro o desconhecimento da orientação correta de algumas estradas, como sucede, por exemplo, na estrada *Olisipo – Bracara*, que se dirige para oriente a partir de *Seillium*, apesar da distância entre esta cidade e Braga acusar uma diferença de apenas duas milhas em relação ao valor obtido do *Itinerário* (40).

Em relação a *Ierabriga* pensamos que Ptolomeu ou algum dos muitos copistas que nos foram transmitindo a obra, confundiu a *mansio* ribatejana com a *Arabriga* capital do povo que é referido na célebre inscrição da Ponte de Alcântara (*CIL* II 760). Com efeito, se tomarmos as coordenadas de *Olisipo* e as de *Scallabis* verificamos, sem grande dificuldade, que esta *Arabriga* ocupa uma posição relativa que a situa claramente no Baixo Tejo, a 34 milhas daquelas duas cidades (FIG.3). Assim, independentemente da existência na Beira Interior, dos Arabrigenses,

Figura 3
Localização de
Arabriga segundo
Ptolomeu.



cremos que Ptolomeu se refere, na verdade, a *Ierabriga* (41). Esta povoação tem sido localizada por alguns investigadores em Vila Franca de Xira, propondo Amílcar Guerra que o topónimo Xira derive do radical *Iera* (42). Embora esta hipótese seja aliciante, continuamos a considerar uma relação do elemento Xira com um vocábulo arábico derivado do Latim, para estrada ou caminho, *al-sirat*, ainda que a interpretação dos hodónimos sugira grande prudência (43).

Teríamos, neste caso, alguma coisa como Vila Franca do Caminho, topónimo que conhece muitos outros paralelos, sobretudo em itinerários de significativa importância.

Seja como for, e para além de todas as omissões e incorreções que prejudiquem estas fontes, elas constituem, sobretudo o *Itinerário*, documentos imprescindíveis para o estudo da geografia histórica da Lusitânia romana. Todos eles são importantes para a reconstituição do percurso da estrada entre *Olisipo* e *Scallabis*, apesar das limitações que é natural encontrar em fontes sujeitas, durante séculos, quer a interpolações, quer ao trabalho de copistas, por muito meticoloso que fosse, cada vez mais afastados dos documentos originais e das realidades da época que os produziu.

Os miliários constituem, quando os há, mesmo deslocados e sem distâncias expressas, um indicador de primeira ordem para determinar a presença de uma estrada e precisar o seu traçado. Infelizmente são poucos os que sobreviveram entre Lisboa e Santarém, representando uma amostra muito reduzida dos que existiram. O primeiro deles é o que se achou em Lisboa na Casa dos Bicos. É um miliário de Probo, imperador que governou entre 276 e 282, revelando algum cuidado na execução, a relacionar com o ambiente urbano e, seguramente, com o facto de marcar o início da estrada (44). Em Chelas registou Marinho de Azevedo outra coluna viária, entretanto perdida, de difícil interpretação, muito provavelmente de Magnêncio, governante no Ocidente entre 350 e 353, miliário que também não conservou a indicação de distância (45). O terceiro miliário é o de Alverca, também perdido, e cuja lição de Coelho Gasco suscita alguns problemas. É um marco de Constâncio Cloro (*CIL* II 4632), governante como César entre 293 e 305, indicando 23 milhas contadas a partir de Lisboa (46). Este valor, todavia, é demasiado para o percurso até Alverca, tanto por Sacavém como por Loures, razão que nos leva a propor uma correção de XXIII para XVIII, que nada tem de inusitado (FIG.4).

O miliário seguinte é o da Quinta do Bravo, Paredes, hoje no museu da Associação dos Arqueólogos Portugueses. É um monumento de Adriano, datado, de acordo com a titulação, do ano 135. De excelente gravação, falta-lhe a indicação da distância, referindo uma reconstrução viária sob a forma normal dos miliários deste imperador: *Refecit*. Não vemos nenhuma razão para considerar a renovação de uma ponte, cujas epígrafes comemorativas possuem normalmente um tipo de suporte diferente. Os topónimos Trajana e Triana,

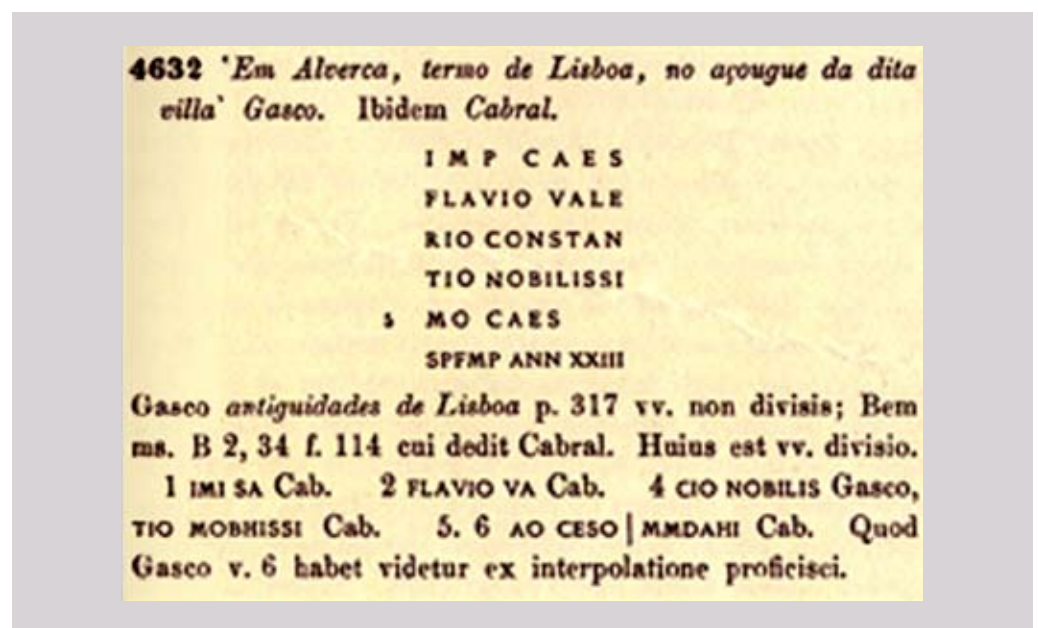


Figura 4
Miliário de Alverca
(CIL II 4632).

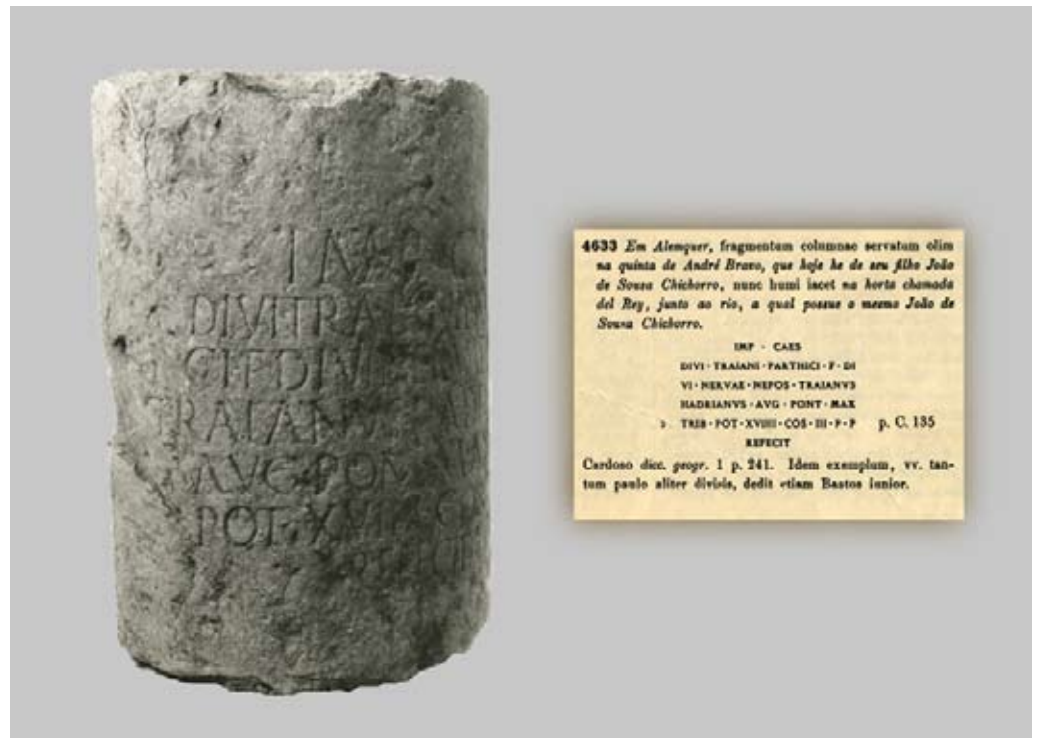


Figura 5
Miliário de Paredes
(CIL II 4633).

perto do local do achado deste miliário, podem, eventualmente, recordar trabalhos viários de *Traianus Hadrianus* neste troço da estrada (FIG.5). A colónia escalabitana conta com um miliário, novamente de Probo, achado perto das Portas do Sol, no cabouco de uma casa, hoje conservado no Museu Arqueológico de Santarém. Encontra-se em mau estado e, mais uma vez, desapareceu a indicação miliária (47). Os marcos de Probo, em Lisboa, Santarém e Ponte de Sôr, comprovam a realização de trabalhos viários importantes, precedidos por outros de Tácito, sobre este itinerário lusitano.

Durante algum tempo acreditámos que o troço da estrada por Loures e Tojal representava um simples *deverticulum*, atribuindo um tosco miliário tardio, provavelmente de Magnêncio, achado na Quinta de Santo António de Frielas, à estrada que seguia de *Olisipo* para norte, pelo litoral (48). Como o referido monumento apenas conservou uma forma laudatória usual no século IV, pouco mais havia a dizer na altura. A descoberta recente de dois miliários nas Almoínhas, junto a Loures, obriga a rever esta primeira hipótese, que havíamos entretanto abandonado (49). Um dos miliários, de Licínio, que governou como colega de Constantino entre 308 e 324, indica dez milhas a partir de Lisboa, medida correta e que coloca o miliário a uma distância conveniente do monumento de Alverca, admitindo que este indica a milha XVIII. A tanto se resumem os miliários conhecidos pertencentes à estrada *Olisipo – Scallabis*, os quais, apesar de raros, não deixam de contribuir para a definição do traçado da mesma.

A documentação medieval e moderna também faculta numerosas informações quanto à presença de vestígios da estrada. Antes de passarmos à descrição do seu trajeto entre Lisboa e Santarém, recordamos uma das referências modernas mais discutidas, a que Francisco de Holanda fez a uma ponte romana em Sacavém: *E não pudera eu crer esta coisa se quando parti de Lisboa, indo a Roma, logo em Sacavém não achara a via romana e a ponte quebrada no Rio* (50). A autenticidade da notícia de Holanda, que fez acompanhar de um desenho propondo a reconstrução da ponte (FIG.6), parece credível, tanto mais que, depois dele, Marinho de Azevedo volta a referi-la (51). A existência do miliário em Chelas também vai de encontro

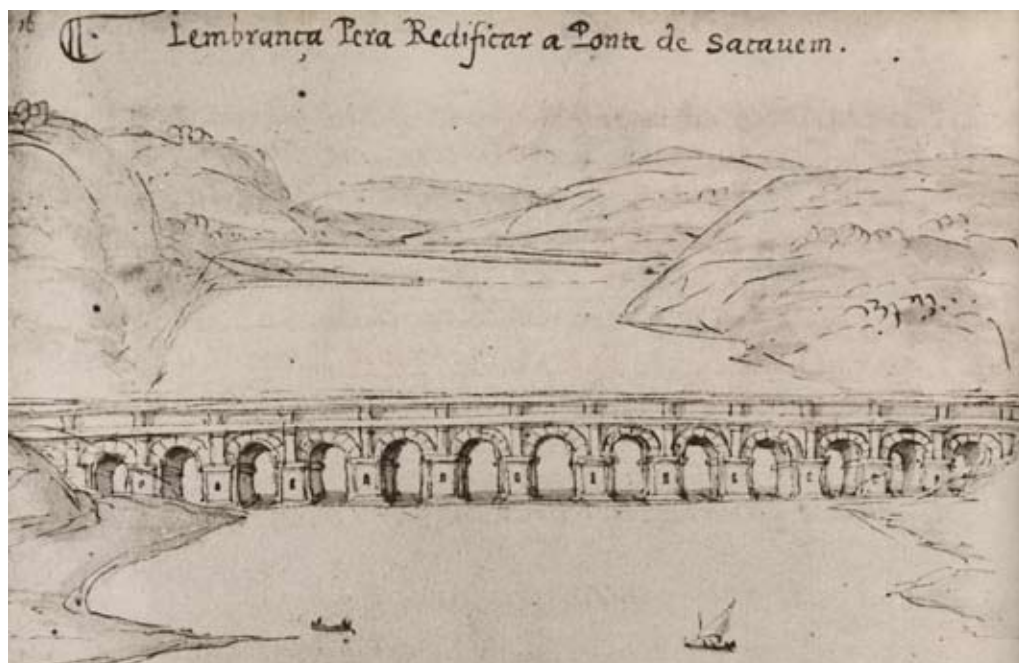


Figura 6
Proposta de Francisco de Holanda para a reconstrução da Ponte de Sacavém.

a uma travessia do Trancão em Sacavém, a menos que a estrada se desviasse em direção a Loures, para encontrar perto da Ponte de Frielas o troço que iniciava o seu percurso em Lisboa na área da antiga igreja de S. Nicolau. Este tramo seguia pela necrópole da Praça da Figueira, junto ao circo (52), procurando depois a Calçada de Carriche e, a partir daí, a zona da Ponte de Frielas e de Almoínhas.

Sacavém, onde pode ter existido um *vicus*, foi sempre o local habitual de travessia do Trancão, nem sempre fácil devido à proximidade do Tejo. As características da zona na época romana devem ter levado rapidamente a estabelecer um desvio que contornasse a área, inundável ainda hoje, do Trancão ou Rio de Loures, mesmo considerando a existência da ponte. Como os miliários conhecidos na área são todos tardios, podemos admitir que, a partir de determinado momento, a ponte deixou de garantir a passagem do rio, tornando o percurso pelo Tojal, considerado no século XVI como muito superior ao de Sacavém (53), como troço principal do início da estrada para *Scallabis*.

A reconstituição exata do traçado do itinerário entre *Olisipo* e *Scallabis* conta ainda com pontos obscuros. Na nossa tese de doutoramento abordámos essas dificuldades, que se verificam, sobretudo, no troço que se iniciava em *Ierabriga*, pois até esta estação, mesmo considerando o desvio pelo Tojal, o percurso da estrada é mais ou menos certo. Menos evidente é o traçado entre aquela *mansio* e *Scallabis*, se quisermos respeitar as 32 milhas indicadas no *Itinerário*, valor que se repete. É claro que seria possível recorrer ao códice onde se lê uma distância de 26 milhas, o que resolveria a questão (54). O recurso aos miliários, considerada a sua posição relativamente a Lisboa, também só é válido no troço até *Ierabriga*, não havendo lugar à velha tese da diferença do valor da milha, que é, seguramente, o valor normal da milha romana (55), ou seja, o equivalente a 1481 metros.

Ainda assim, se pretendermos preservar a indicação de 32 milhas para o caminho entre *Ierabriga* e *Scallabis*, equivalentes a 48 quilómetros, podemos considerar que o referido valor se deve atribuir a um trajeto pela margem esquerda do Tejo, o qual existe, correspondendo a uma prática habitual e bem documentada de itinerários duplos, nomeadamente ao longo de grandes rios (56). Esta estrada, que poderia cruzar o rio no Escaroupim, conduziria, por Muge, até um ponto frente a Santarém. Podemos considerar dois traçados possíveis, um a

partir de *Ierabriga*, pela Azambuja (Paredes Velhas), outro iniciando-se perto de Aveiras de Cima. A favor desta solução concorrem a distância indicada pelo roteiro, que assim se cumpre sem necessidade de correções, bem como a circunstância, a que pouco se tem atendido, de que a estrada se dirigia, realmente, para Mérida, pelo que não é de todo impossível que a *mansio* se situasse na margem esquerda do Tejo, o que talvez se possa deduzir das notícias sobre vestígios na zona da Torrucha. Cabe aqui recordar a teoria defendida por Gonzalo Arias sobre o significado viário dos topónimos em acusativo sem a preposição *ad* presentes no *Itinerário*, como no caso de *Scallabin* (57). Assim, o caminho principal passaria junto a Santarém, considerando a posição ocupada pela cidade e as características da estrada, cuja estação seguinte seria *Aritium Praetorium* (58). Evidentemente o facto do *Itinerário* se referir a um traçado pela margem esquerda não invalida a existência de um outro pela margem direita.

Vejam os então, em traços largos, como seria o traçado de Lisboa a Santarém pela margem norte do Tejo. O miliário da primeira milha situava-se, provavelmente, junto à Calçada da Cruz da Pedra, de onde prosseguiria para a Estrada de Chelas, tocando depois em Poço de Cortes, onde se registou uma necrópole e o que parece ser um pequeno santuário rural (59), continuando para Sacavém, talvez local de uma *mutatio*. A estrada subiria depois pela crista das elevações que dominam o Tejo e a Ribeira de Alpriate, atingindo depois Via Longa, outrora Vila Longa. Um pouco mais à frente, talvez em Alfarrobeira (60), cenário do trágico combate de 1449, terá existido uma segunda *mutatio*, perto do entroncamento com o troço vindo de Loures, cujas ruínas escavadas nas Almoínhas, onde se encontrou o miliário de Licínio, indicando a décima milha (61), possuem características que permitem, cremos, classificá-las como pertencentes a uma *mutatio* (62). Depois de Alfarrobeira o caminho seguiria mais ou menos o da estrada construída por D. Maria I em 1788, sobretudo após a travessia de Alverca.

A via aproximava-se muito do Tejo em Alhandra e em Vila Franca de Xira, onde o seu percurso, muito nítido em fotografias aéreas, foi recentemente confirmado na escavação dirigida por Henrique Mendes e João Pimenta, aquando da construção do Museu do Neo-realismo. Os restos da estrada aí identificados constituem uma das fontes de informação mais importantes para o conhecimento do tipo de estrada, cuidadosamente construída, que unia *Olisipo* a *Ierabriga* (63). Trata-se de uma estrutura pavimentada, como era normal nas estradas importantes e muito transitadas, junto de áreas húmidas, dotada de *margines* e com um tabuleiro medindo 5,20 metros de largura (FIG.7). Esta descoberta obriga a reconhecer a necessidade de um acompanhamento cuidadoso de outras obras na zona, que não deixarão de conduzir ao achado de novos troços da estrada, que seria conveniente preservar na medida do possível, uma vez que os restos viários verdadeiramente romanos são pouco frequentes. Em Vila Franca de Xira poderá ter existido um *traiectus* do rio, ponto de partida de um caminho em direção à zona de Benavente, procurando o vale do Sorraia, completando a via fluvial.

A estrada prosseguia por Povos até Castanheira do Ribatejo, de onde partia, em direção a Cadafais, um caminho secundário. Entrava em seguida numa zona de grande densidade de vestígios romanos, vencendo a atual Vala do Carregado na Ponte da Couraça, atingindo *Ierabriga* através de um traçado que passaria na Quinta Velha e Quinta das Varandas. O caminho entre Casal do Mouchão e Vila Nova da Rainha conhecido por Carril, servido pela Ponte da Marinha, já referida por Fernão Lopes, pertence, com toda a probabilidade, à medieval Estrada Coimbrã (64). Este percurso entre *Olisipo* e *Ierabriga* perfaz praticamente as 30 milhas proposta pelo *Itinerário*.

Para o traçado entre *Ierabriga* e *Scallabis*, pela margem norte do Tejo, propomos um percurso que não corresponde, como já referimos, à distância indicada pelo *Itinerário*.



Figura 7

Restos da via romana no local do Museu do Neo-realismo, Vila Franca de Xira.

A estrada seguia para nordeste, pelo sopé do Alto da Forca, contornando a zona alagadiça formada pela junção das ribeiras de Alenquer, de Alvarinho e da Ota, atravessando o extremo sul da pista da Base Aérea da Ota, onde são ainda visíveis os traços da sua passagem. Depois das pontes de S. Bartolomeu fletiria para norte, em direção a Archino e Casais de Tambor, onde se desviava para oriente, procurando Aveiras de Cima e Pontével, possível localização de uma *mutatio* (65). De um local perto de Aveiras de Cima partiria um ramal em direção ao Reguengo e ao Porto de Escaroupim, por Vale da Pedra.

Em Pontével existiu uma ponte (Ponte Velha), situada na estrada entre Santarém e Alenquer que a doação de Vila Franca a Raolino, em 1200, denomina de *Via Vetera* (66). O limite setentrional da referida doação, como já há muitos anos foi proposto por Botelho da Costa Veiga, correspondia à estrada romana, novamente afastada do rio.

A estrada continuava para os arredores de Santarém pelo Cartaxo e Vila Chã de Ourique, até Vale de Santarém. A travessia do Rio Maior fazia-se seguramente pela Ponte da Asseca, hoje muito modificada e que se encontrava em ruínas no século XVI (67). O percurso na zona da Valada é muito difícil de reconstituir, atendendo às grandes modificações sofridas pela paisagem. Julgamos que seguiria mais ou menos a atual linha férrea, passando no sopé do monte escalabitano até ao *traiectus* do Tejo. O relato tradicional sobre a descoberta do sarcófago de Santa Iria e a referência de Erich de Steblovo a uma lenda envolvendo a presença de uma calçada junto a Santarém refletem, cremos, a existência de vestígios da estrada (68).

Como é evidente, o acesso à zona da Alcáçova fazia-se através de ramais da estrada principal (FIG.8), um dos quais partia do Cartaxo por Bairro Falcão e Almoester, seguindo pela Ponte Celeiro e Calçada de S. Domingos, onde, junto da antiga praça de touros, substituída pelo edifício do Tribunal, se registou uma necrópole romana. Este *deverticulum*, uma vez mais destinado a evitar zonas inundáveis, evoca uma solução semelhante à do traçado pelo Tojal, correspondendo a um percurso invernal. Dois outros caminhos ligavam a zona urbana no topo da colina ao traçado junto ao rio, um a partir das Ónias, pela Junceira e Porta da Valada,

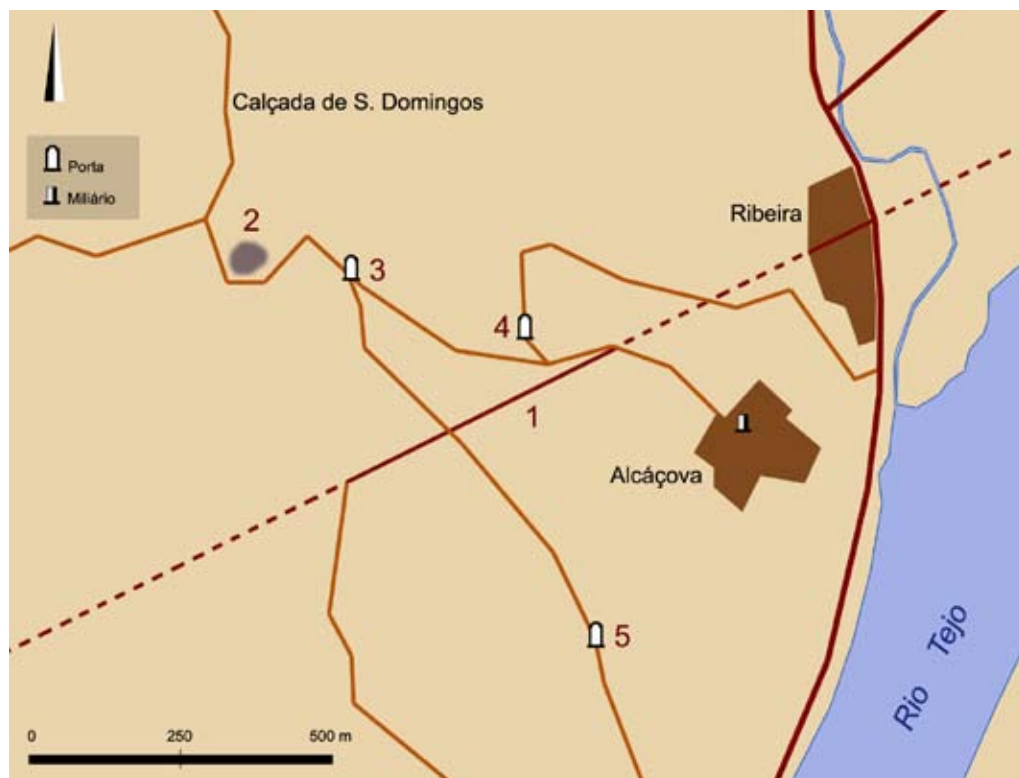


Figura 8
Esboço do sistema viário escalabitano:
1- Decumano da centuriação colonial;
2- Necrópole; 3- Porta de Leiria; 4- Porta de Atamarma; 5- Porta da Valada.

e outro pela Calçada de Atamarma. A expansão medieval não obliterou estes eixos de comunicação, mesmo que tenha provocado algumas retificações. Nenhum destes trajetos contribuiu para aproximar o percurso total dos 48 quilómetros indicados no *Itinerário*.

O estudo das vias romanas, de longa tradição na Arqueologia da Península Ibérica, reveste-se de particulares dificuldades. Essas dificuldades, atenuadas quando se investiga o traçado de estradas cuja importância antiga e atual travessia por zonas de fraca urbanização, como é o caso do *Camino de la Plata* ou da Estrada da Geira, tornam-se quase insuperáveis em situações como a da estrada entre *Olisipo* e *Scallabis*. Apesar disso, achados como os que se verificaram recentemente em Loures e em Vila Franca de Xira mostram que o nosso conhecimento da estrada está longe de atingir o limite possível. O estudo das estradas antigas, romanas ou não, dispõe atualmente de uma metodologia muito eficiente, quer do ponto de vista da investigação de tipo clássico, quer do ponto de vista da investigação de tipo tecnológico, razão que permite progressos decisivos se os arqueólogos tiverem acesso aos meios necessários e se a constituição de equipas pluridisciplinares se tornar uma realidade. Num tempo de crescentes dúvidas, temores e desvarios, pode parecer inconsequente o estudo do passado, sobretudo de um passado tão longínquo. Não é assim, pois se trata das raízes de uma grande civilização, aberta a muitos povos que souberam torná-la sua. A lei e as vias representam expressões privilegiadas da majestade romana, para a qual, à beira do fim, Sidónio Apolinário redigiu o mais belo epitáfio possível, inspirado pelos miliários de uma grande estrada: *Vetustis columnis nomen Caesareum viret* (69).

NOTAS

- ¹ Almeida Garrett, *Viagens na minha terra*, Lisboa, 1979. Referência abreviada no texto: Emil Hübner, *Corpus Inscriptionum Latinarum*, II, Berlim, 1869 (= *CIL* II); Arquivo Nacional da Torre do Tombo (= ANTT). Agradecemos cordialmente ao Dr. Luís Madeira a preparação das ilustrações deste artigo.
- ² Estrabão, III, 3, 1-4.
- ³ J. Luís Cardoso, O Bronze Final e a Idade do Ferro na região de Lisboa: um ensaio, *Conimbriga*, XXXIV, 1995, pp.193-214; Ana Arruda *et alii*, A cerâmica cinzenta da Sé de Lisboa, *Revista Portuguesa de Arqueologia*, 3, 2, 2000, pp.26-59; Raquel Vilaça / Ana Arruda, Ao longo do Tejo, do Bronze ao Ferro, *Conimbriga*, XLIII, 2004, pp.11-45.
- ⁴ J. M. Roldán Hervás, *Itineraria Hispana. Fuentes antiguas para el estudio de las vías romanas en la Península Ibérica*, Valhadolid, 1975, pp.65-68; Vasco Mantas, *A rede viária romana da faixa atlântica entre Lisboa e Braga*, I, Coimbra, 1996, pp. 572-599, 743-776 (dissertação de doutoramento policopiada) (= Mantas, *Rede*).
- ⁵ J. Silva Ruivo, O conflito sertoriano no Ocidente hispânico: o testemunho dos tesouros monetários, *Archivo Español de Arqueología*, 70, 1998, pp.91-100.
- ⁶ Christian Goudineau / V. Kruta, La ville antique, *Histoire de la France Urbaine* (dir. G. Duby), I, Paris, 1980, pp.202-203. É necessário ter em conta que muitos dos acessos mais elaborados poderão refletir a influência da romanização.
- ⁷ Edrisi, *Description de l’Afrique et de l’Espagne* (trad. R. Dozy / M. de Goeje), Leida, 1968², pp.225-226.
- ⁸ A história do clima oferece grandes dificuldades, agravadas pelas polémicas que atualmente envolvem o tema. Para uma ideia geral: Michel Magny, *Une histoire du climat. Des derniers mamouths au siècle de l’automobile*, Paris, 1995.
- ⁹ Orlando Ribeiro, *Geografía de España y Portugal*, Barcelona, 1954, pp.56-59.
- ¹⁰ Vasco Mantas, O porto romano de Lisboa, *Puertos Fluviales Antiguos: Ciudades, Desarrollo e Infraestructuras*, Valência, 2003, pp.13-29 (= Mantas, *Lisboa*).
- ¹¹ Vasco Mantas, As cidades marítimas da Lusitânia, *Les Villes de Lusitanie Romaine*, Paris, 1990, pp.154-156; A. Monge Soares, O teor em radiocarbono das conchas marinhas: um indicador paleo-oceanográfico, *Setúbal Arqueológica*, 11-12, 1997, pp.17-25; Nick Marriner / Christophe Mohrange, Geoscience of ancient Mediterranean harbours, *Earth-Science Reviews*, 80, 2007, pp.137-194.
- ¹² *Itinerarium Antonini Augusti* (ed. P. Wesseling), *Vetera Romanorum Itineraria*, Amesterdão, 1735 (= *It.*).
- ¹³ Grande parte da legislação viária encontra-se reunida no *Código de Teodósio* e no *Digesta bizantino: The Theodosian Code and Novels and the Sirmonian Constitution* (trad. C. Pharr), Princeton, 1952; *Digesta, (recognovit Th. Mommsen, retractavit P. Krüger)*, *Corpus Iuris Civilis*, I, Dublin – Zurique, 1973².
- ¹⁴ Vasco Mantas, *A via romana Bracara – Cale: traçado, funções e influência no povoamento regional*, *Revista de Guimarães*, 110, 2000, pp.53-87.
- ¹⁵ J. Cardim Ribeiro, Felicitas Iulia Olisipo. Algumas considerações em torno do catálogo *Lisboa Subterrânea, Al-Madan*, 3, 1994, pp.79-81; Jorge de Alarcão, Scallabis e o seu território, *De Scallabis a Santarém*, Lisboa, 2002, pp.44-46. Não identificamos *Arabriga* com *Ierabriga*, pois nos limitamos a sugerir, convictamente, um lapso de Ptolomeu, que teria atribuído à última o topónimo da primeira destas *mansiones*. As coordenadas não permitem outra interpretação.
- ¹⁶ Amílcar Guerra, A epigrafia de Scallabis, *De Scallabis a Santarém*, Lisboa, 2002, pp.179-184 (= Guerra, *Scallabis*); Rainer Wiegels, *Die Tribusinschriften des Römischen Hispanien*, Berlim, 1985, pp.85-86.
- ¹⁷ Esta circunstância, que em certos casos se pode relacionar com as diferentes entidades a quem competia a construção e manutenção das vias, verifica-se no troço colonial da estrada *Scallabis – Seillium* e muito claramente no traçado da estrada *Ebora – Pax Iulia*, onde a via quase desaparece no território pacense: T. Pekary, *Untersuchungen zu den römischen reichsstraßen*, Bona, 1968, pp.113-115; Pierre Sillières, Deux nouvelles bornes milliaires de la voie Ebora – Pax Iulia, *Conimbriga*, XXIII, 1984, p.63.
- ¹⁸ Jorge de Alarcão, As vias romanas de Olisipo a Augusta Emerita, *Conimbriga*, XLV, 2006, pp.211-252; Jean-Gérard Gorges / Francisco Martín, Voies romaines, propriétés et propriétés à l’Ouest de Mérida: Problèmes d’occupation du sol en moyenne vallée du Guadiana sous l’Haut-Empire, *Sociedad y Cultura en la Lusitania Romana*, Mérida, 2000, pp.101-153.
- ¹⁹ Considerando tratar-se de uma estação viária a sul de *Aritium*, a 28 milhas de *Abelterium* (Alter do Chão), levando a via pela ponte da Ribeira de Seda, *Aritium Praetorium* deve procurar-se não muito longe de Bemposta, em Tamazim ou Venda das Mestas. O vocábulo *praetorium* tem frequentemente, como decerto neste caso, um significado viário: Albert Grenier, *Manuel d’archéologie Gallo-Romaine*, II, *Les Routes*, Paris, 1934, pp.200, 204-208; Raymond Chevallier, *Les voies romaines*, Paris, 1972, pp.214, 217.
- ²⁰ Isidoro, *Orig.*, XV, 16, 7; Pierre Sillières, *Les voies de communication de l’Hispanie méridionale*, Paris, 1990, pp.783-790 (=Sillières, *Voies*).
- ²¹ Varrão, *Res Rust.*, I, 2, 23.
- ²² Vasco Mantas, Vias e portos na Lusitânia romana, *Mesa Redonda Internacional Sobre Lusitania Romana: Las Comunicaciones*, Madrid, 2005, pp.434-435, 444-445.
- ²³ Segundo o estudo de Konrad Miller das vias do Anónimo de Ravena, dois dos três itinerários principais da Península Ibérica partem de Lisboa, sendo o terceiro a *Via Augusta*, com início em Cádiz: Konrad Miller, *Die Peutingerische Tafel*, Estugarda, 1962², pp.7-8.
- ²⁴ Mantas, *Rede*, I, pp.579-584.
- ²⁵ Mário Saa, *As grandes vias da Lusitânia. O itinerário de Antonino Pio*, VI, 1967, pp.47-57. Em Alenquer situar-se-ia uma inexistente *Laqueia*.
- ²⁶ Consultar, sobre esta estação arqueológica, a comunicação inserida nestas Atas: João Pimenta / Henrique Mendes, *Sobre o povoamento romano ao longo da Via de Olisipo a Scallabis*.
- ²⁷ Tivemos conhecimento do referido miliário em meados dos anos oitenta, através do então diretor do Museu Municipal de Alenquer, João Fernandes Gomes. Infelizmente, dificuldades de vária ordem, inclusive de acesso ao local, impediram-nos o seu estudo. Lembramos que Constâncio Cloro e os imperadores da dinastia constantiniana usaram também o gentílico *Flavius*.
- ²⁸ Mantas, *Rede*, I, p.581; II, p.330 (*USAF* 1958 n° 3263).
- ²⁹ Jorge de Alarcão, *Roman Portugal*, II, 2, Warminster, 1988, pp.117-118 (= Alarcão, *Portugal*).
- ³⁰ Alarcão, *Portugal*, II, 3, p.162.
- ³¹ Orlando Ribeiro, *Introduções geográficas à história de Portugal*, Lisboa, 1977, p.81.
- ³² Guerra, *Scallabis*, p.179.
- ³³ Estrabão, III, 3, 1-4.
- ³⁴ Mantas, *Rede*, I, pp.292-293, 592.
- ³⁵ Maria José de Almeida, O planalto de Marvila e os núcleos ribeirinhos, *De Scallabis a Santarém*, Lisboa, 2002, pp.83-93.
- ³⁶ Vasco Mantas, A rede viária de Scallabis, *De Scallabis a Santarém*, Lisboa, 2002, pp.111-112.
- ³⁷ Roldán Hervás, pp.19-37, 111-115.
- ³⁸ Mantas, *Rede*, I, p.579.

- ³⁹ Independentemente do ponto de partida, o traçado da estrada não é difícil de identificar, pautado por vestígios romanos significativos: Mantas, *Rede*, I, pp.771-776.
- ⁴⁰ *Claudi Ptolomaei Geographia* (ed. C. Mueller), I, Paris, 1883, p.162.
- ⁴¹ Mantas, *Rede*, I, pp.579-580. Atribuímos um valor médio de 63 milhas por grau, correspondentes a 500 estádios alexandrinos.
- ⁴² Amílcar Guerra, A respeito do nome de Vila Franca de Xira, *Cira*, 7, 1995-1997, pp.155-167.
- ⁴³ J. Vernet Ginés, Toponímia arábica, *Enciclopedia Lingüística Hispánica*, I, Madrid, 1960, p.569.
- ⁴⁴ A. Luísa Duarte / Clementino Amaro, Casa dos Bicos. A cidade e a arqueologia, *Trabalhos de Arqueologia*, 3, 1986, pp.151-152; Mantas, *Rede*, I, pp.276-280.
- ⁴⁵ Luís Marinho de Azevedo, *Primeira parte da Fundação, Antiguidade e Grandeza da mui insigne cidade de Lisboa*, III, Lisboa, 1652, p.281; *CIL* II 4631; Mantas, *Rede*, I, pp.281-283.
- ⁴⁶ A. Coelho Gasco, *Primeira parte das Antiguidades da muy noble Cidade de Lisboa, Imporio do Mundo e Princeza do Mar Oceano*, Coimbra, 1924, p.317; Mantas, *Rede*, I, pp.284-286; João Pimenta / Henrique Mendes, A intervenção arqueológica na Casa da Câmara de Alverca do Ribatejo, *Alverca. Da Terra aos Homens*, Vila Franca de Xira, 2007, pp.57, 64-65.
- ⁴⁷ Luís Cardoso, *Diccionario Geographico*, I, Lisboa, 1747, p.241; *CIL* II 4633; Mantas, *Rede*, I, pp.288-291.
- ⁴⁸ Pedro de Azevedo, *Miscelânea, O Archeologo Português*, XIII, 1908, p.20; Vasco Mantas, Vias romanas no concelho de Loures, *Da Vida e da Morte. Os Romanos em Loures*, Loures, 1998, p.22.
- ⁴⁹ A total ausência de miliários no território olisiponense a norte de Loures na estrada que seguia para norte e a evidente boa qualidade da via entre Loures e a zona de Alverca determinaram a nossa mudança de opinião.
- ⁵⁰ Francisco de Holanda, *Da fábrica que falece à cidade de Lisboa* (introd., notas e comentários de J. da Felicidade Alves), Lisboa, 1984, p.21-23, 54.
- ⁵¹ Marinho de Azevedo, p.234.
- ⁵² Sobre o traçado da via nesta área: Mantas, *Rede*, I, pp.766-769. Consultar também a comunicação apresentada nesta Mesa-Redonda: Rodrigo Banha da Silva, *Arqueologia viária romana em Lisboa: a I.A.U. da Praça da Figueira*.
- ⁵³ Claude de Bronseval, *Peregrinatio Hispanica* (introd., trad. e notas de Dom Maur Cocheril), I, Paris, 1970, pp.326, 451.
- ⁵⁴ O códice *Florentinus Laurentianus* (*plut.*89, *sup. cod.*67), do século X.
- ⁵⁵ J. M. Roldan Hervás, Sobre el valor métrico de la milla romana, *Crónica del XI Congreso Nacional de Arqueología*, Saragoça, 1972, pp.533-539; Mantas, *Rede*, I, pp.429-438.
- ⁵⁶ Grenier, pp.142-143; Sillières, *Voies*, pp.326-328.
- ⁵⁷ G. Arias Bonet, El secreto de Antonino, *El Miliario Extravagante*, 2, 1963, pp.18-36; Portugal a la vista, *El Miliario Extravagante*, 10, 1965, p.228-238.
- ⁵⁸ Neste caso, contando as 38 milhas até *Aritium Praetorium* a partir de *Scallabis*, torna-se difícil interpretar a estação de *Perbrigam* do Anónimo de Ravena como *Ierabriga*, a menos que haja omissão de alguma *mansio* intermédia. no entanto, recordamos, Tamazim, um dos locais prováveis para situar *Aritium Praetorium* fica a uns 57 quilómetros do Porto de Escarou-pim.
- ⁵⁹ A. Vieira da Silva, Uma estação lusitano-romana no sítio de Poço de Côrtes, *Revista Municipal*, 20-21, 1944, pp.37-41; J. Cardim Ribeiro, Aponianicus Poliscinius: um falso teónimo, *Veieira*, 2-3, 1985-1986, pp.311-325.
- ⁶⁰ Saa, II, 1959, pp.53-54; Paulo Silva, A batalha de Alfarrobeira, *Alverca. Da Terra aos Homens*, Vila Franca de Xira, 2007, pp.111-121.
- ⁶¹ Consultar, sobre esta estação arqueológica, a comunicação inserida nestas Atas: Sandra Brazuna / Manuela Coelho, *A villa das Almoinhas (Loures). Trabalhos arqueológicos de diagnóstico e minimização*.
- ⁶² A distância da estação de Almoinhas desde Lisboa e até Alverca, a presença de dois miliários, a importância do armazenamento de água, a presença de escórias, a dimensão dos edifícios e sua relação com a estrada, a existência de uma necrópole, tudo sugere a localização de uma *mutatio*. A ausência de vestígios de mosaicos aponta no mesmo sentido.
- ⁶³ João Pimenta / Henrique Mendes, A escavação de um troço da via romana Olisipo – Scallabis em Vila Franca de Xira, *Revista Portuguesa de Arqueologia*, 10, 2, 2007, pp.189-228. Agradecemos cordialmente aos autores a cedência da foto da via.
- ⁶⁴ Mantas, *Rede*, I, pp.755-756; Fernão Lopes, *Primeira parte da crónica de El-Rei D. João I de Boa Memória* (ed. J. Hermano Saraiva), Lisboa, 1977, p.405.
- ⁶⁵ Mantas, *Rede*, I, pp.677-678.
- ⁶⁶ Botelho da Costa Veiga, A via romana Lisboa – Alter – Mérida, *Trabalhos da Associação dos Arqueólogos Portugueses*, 5, 1941, pp.33-44; ANTT, *Forais Antigos*, Maço 12, nº3, fls.32: *Ad orientem vallata q. francigines fecerunt usque ad viam vetrem que venit de Santarem ad Alanquer*.
- ⁶⁷ Bronseval, I, p.324; João de Almeida, *Roteiro dos monumentos militares portugueses*, II, Lisboa, 1946, pp.251-252.
- ⁶⁸ Rodrigues Cavalheiro / Eduardo Dias, *Memórias de forasteiros. Aquém e Além-Mar*, I, Lisboa, 1945, p.226; Mantas, *Rede*, I, 762-765.
- ⁶⁹ Sidónio Apolinário, *Carm.*, 24.