

Revista de Guimarães

Publicação da Sociedade Martins Sarmento

A VIA ROMANA BRACARA AUGUSTA-CALE: TRAÇADO, FUNÇÕES E INFLUÊNCIA NO POVOAMENTO REGIONAL.

MANTAS, Vasco Gil

Ano: 2000 | Número: 110

Como citar este documento:

MANTAS, Vasco Gil, A via romana Bracara Augusta-Cale: traçado, funções e influência no povoamento regional. *Revista de Guimarães*, 110 Jan.-Dez. 2000, p. 53-87.

Casa de Sarmento
Centro de Estudos do Património
Universidade do Minho

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



Este trabalho está licenciado com uma Licença Creative Commons
Atribuição-NãoComercial-SemDerivações 4.0 Internacional.

<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/>

A VIA ROMANA BRACARA AUGUSTA-CALE: TRAÇADO, FUNÇÕES E INFLUÊNCIA NO POVOAMENTO REGIONAL

Vasco Gil Mantas

A importância das vias na Civilização Romana é bem evidenciada em termos culturais por Tito Lívio ao considerá-las tão significativas como a existência de leis escritas e de cidades quando se trata de estabelecer distinção entre barbárie e civilização: *Um povo sem estrada é um povo bárbaro*¹. Esta afirmação de Lívio sugere que a estrada romana não se limita a servir os objectivos estratégicos e administrativos, comuns à rede viária de todos os grandes impérios, mas que é, ela própria, um factor de civilização². Na nossa comunicação procuramos evocar as diversas funções que couberam à via *Bracara Augusta-Cale* e as inter-relações envolvendo a estrada, o território e o povoamento, de acordo com o pensamento do historiador romano.

A construção de uma estrada, sobretudo quando se trata de um grande eixo de comunicação, pode influenciar fortemente o povoamento fixando-o, ou, pelo contrário, facilitando a sua rarefacção, em parte devido ao fenómeno de atracção desenvolvido pelos centros urbanos mais próximos. Em muitos

¹ Tito Lívio, *H. R.*, XXXIV, 20, 2.

² A primeira estrada imperial parece ter sido a que os Aqueménidas construíram entre Susa e Sardes: Heródoto, V, 52; VIII, 98; Seton Lloyd, *Povos antigos da Anatólia*, Lisboa, 1967, p. 130, fig. 138.

casos a estrada romana não tinha em conta o padrão de povoamento anterior, condicionada por finalidades para as quais aquele não tinha interesse significativo.

A presença de uma estrada implicava aspectos positivos, independentemente da finalidade da sua construção, não faltando também inconvenientes para as populações das áreas que atravessava, em particular nos sectores sujeitos a movimento regular de tropas e de funcionários administrativos. Ignorando as apreciações em torno de meras questões de incomodidades ou de facilidades oferecidas pela estrada, recordamos apenas a retórica conservadora de Plínio-o-Moço quanto ao seu impacte cultural perturbador, brilhantemente contrariada por Élio Aristides num discurso em que a rede viária representa um dos elementos fundamentais da unidade do Império e do desenvolvimento da *Pax Romana* no sentido total do conceito³.

A ausência de vias de comunicação surge, assim, como sintoma de atraso e de exclusão, ainda que em épocas posteriores ela se deva quer ao desaparecimento do poder político centralizado, quer a preocupações de ordem militar. Que não era assim na época romana provam-no a facilidade com que os invasores bárbaros se deslocaram das fronteiras do Império para o interior ou a preocupação de Átila em criar, entre os seus domínios e a área controlada pelo Império do Oriente, uma faixa de terra queimada, desertificada, correspondente a cinco dias de marcha⁴. Compreende-se, pois, o lugar que a estrada ocupa como elemento de civilização e seu fator no mundo romano,

³ Plínio, o Moço, *Epist.*, XXXVI, 5; Élio Aristides, *Or. Rom.*, 94-98. Sobre as funções das vias, em geral: R. Chevallier, *Les voies romaines*, Paris, 1972, p. 233-239 (= Chevallier, *Voies*).

⁴ Idácio, *Chronique* (Ed., tradução e comentário de A. Tranoy), I-II, Paris, 1974; Anónimo de Autun, *Paneg. Lat.*, VIII, 7, 2-3: numerosas informações sobre a movimentação dos invasores bárbaros. Acerca da estratégia de Átila: F. Altheim, *A Ásia a caminho da Europa*, Lisboa, s/d, p. 61-63.

atravessado da Escócia ao Iraque por uma infinidade de grandes vias, estradas secundárias e caminhos vicinais⁵.

Trataremos aqui do traçado da via *Bracara Augusta-Cale* no contexto mais alargado das suas funções e relações com a região atravessada, como dissemos, matérias que se revelam mais difíceis de desenvolver que qualquer tentativa de reconstituição do percurso da estrada, razoavelmente conhecido neste caso (Fig. 1), em grande parte devido ao trabalho de notáveis investigadores⁶. É um lugar comum considerar a área a norte do Tejo e particularmente a região que se estende para além do Douro, como um território menos romanizado, ou seja, uma zona onde os Romanos não conseguiram introduzir plenamente os seus modelos. Esta visão merece todas as reservas e a análise deve começar exactamente pela reapreciação do conceito de romanização. Na realidade, o que a administração imperial romana fez no Noroeste peninsular, como noutras regiões, foi desenvolver uma estrutura organizativa do território e das suas gentes adaptada às condições sociais, económicas e políticas distintivas da Calécia⁷. Realidades como a via *Bracara Augusta-Cale* seriam suficientes para questionar a interpretação tradicional desta zona como um

⁵ Esta enorme rede viária, calculada em cerca de 85000 quilómetros de estradas principais, permitia uma notável mobilidade à sociedade romana: R. Chevallier, *Voyages et déplacements dans l'Empire romain*, Paris, 1988, p. 33-81 (= Chevallier, *Voyages*); *Voies*, p. 148-202.

⁶ M. Martins Capela, *Miliários do Conventus Bracaraugustanus em Portugal*, Porto, 1895; António Cruz, *Novos vestígios da ocupação do termo do Porto pelos Romanos*, “Boletim Cultural da Câmara Municipal do Porto”, III, 1940, p. 203-215; Carlos Alberto Ferreira de Almeida, *Vias medievais de Entre Douro e Minho*, Porto, 1968, p. 22-55 (dissertação de licenciatura policopiada) (= Ferreira de Almeida, *Vias*).

⁷ A. Tranoy, *La Galice romaine*, Paris, 1981, p. 449-453 (= Tranoy, *Galice*); Jorge de Alarcão, *O domínio romano em Portugal*, Mem Martins, 1988, p. 53-58 (= Alarcão, *Domínio*).

finisterra longínquo, cujo único interesse seria a exploração mineira, interpretação que confunde aculturação e colonização⁸.

Começaremos por analisar rapidamente as características da região entre o Douro e o Cávado atravessada pela via. O factor atlântico é aqui preponderante, contribuindo para a definição de particularidades que influenciaram as iniciativas romanas na região. Domínio da policultura, com sobrevivência de traços de uma economia pastoril, certamente dominante na Antiguidade, é uma terra granítica de vales largos entre montanhas e colinas recortadas. Aberturas perpendiculares à costa facilitam o caminho para o interior e a penetração dos ventos marítimos que condensam a humidade sobre as serras vizinhas. A perto de 50 quilómetros da costa encontram-se elevações que atingem 1000 metros, mas o traçado da via entre *Bracara* e *Cale* desenvolve-se numa área quase sempre abaixo dos 200 metros, na qual se situa também a cidade de Braga, não muito longe dos contrafortes da Falperra. A vinha adaptou-se bem à humidade da região, substituindo a cerveja e a sidra, ao contrário do sucedido com a oliveira⁹.

Apesar de se tratar de uma região de clima atlântico, o regime dos rios é marcado por invernos muito chuvosos e por verões de limitada precipitação, de tipo mediterrânico. Esta circunstância determina grandes flutuações no caudal dos rios, dificultando o lançamento de pontes. O caudal do Douro, por

⁸ J. Sanchez Palência/Almudena Orejas, *La minería del oro en el Noroeste peninsular. Tecnología, organización y poblamiento*, “Minería y Metalurgia en la España Prerromana y Romana”, Córdoba, 1994, p. 147-233; Tranoy, *Galice*, p. 220-233. Sobre a questão, fundamental, da aculturação e dos objectivos da administração imperial: W. S. Hanson, *Administration, urbanisation and acculturation in the roman West*, “The Administration of the Roman Empire. 241 BC-AD 193”, Exeter, 1988, p. 53-68; J. C. Barrett, *Romanization: a critical comment*, “Dialogues in Roman Imperialism”, Portsmouth, 1997, p. 51-64.

⁹ Orlando Ribeiro, *Portugal, o Mediterrâneo e o Atlântico*, Lisboa, 1967³, p. 111-113 (= Ribeiro, *Portugal*); Rui Morais, *Sobre a hegemonia do vinho e a escassez do azeite no Noroeste Peninsular nos inícios da romanização*, “Cadernos de Arqueologia”, 14-15, 1997-1998, p. 175-182.

exemplo, atinge um valor 700 vezes superior ao que tem no estio, durante o mês de Janeiro, período das maiores cheias¹⁰. Nos rios navegáveis a violência dos caudais invernais constituía, independentemente do problema da sua transposição, uma dificuldade acrescida, limitando ou obrigando a suspender o movimento fluvial. As diferenças no volume dos caudais explica a existência de sistemas de transposição associando a um vau uma ponte, como sucedeu no rio Ave.

A região que a estrada atravessava, através do Maciço Antigo e aproveitando os vales entre colinas suaves que facilitavam a comunicação com o curso do Ave, era muito povoada na II Idade do Ferro, o que a abundância de ruínas castrejas coroando as elevações que a balizam comprova de forma incontestável. A elevada densidade populacional da zona ocupada pelos *Callaeci*, etnónimo que utilizamos de forma abrangente, como parece ter acontecido também com a administração romana¹¹, é confirmada por Plínio, o Velho, que indica para o convento Bracaraugustano, com toda a probabilidade a partir do censo de 73-74, uma população livre de 285000 pessoas, verdadeiramente notável para a época¹².

Estamos perante um povoamento relativamente disperso, que recorda o que se conhece em determinadas regiões de população céltica ou celtizada, destacando-se alguns grandes centros proto-urbanos que exerceram funções de tipo político-militar e eventualmente económico¹³, denominados por muitos arqueólogos como lugares centrais, ainda que esta designação,

¹⁰ Orlando Ribeiro, *Portugal*, “Geografía de España y Portugal”, V, Barcelona, 1954, p. 56-59.

¹¹ Tranoy, *Galice*, p. 148-150; Jorge de Alarcão, *O reordenamento territorial*, “Nova História de Portugal”, I, Lisboa, 1990, p. 353-357 (= Alarcão, *Reordenamento*).

¹² Plínio, o Velho, *N. H.*, III, 28; Amílcar Guerra, *Plínio, o Velho e a Lusitânia*, Lisboa, 1995, p. 64-65.

¹³ Armando Coelho Ferreira da Silva, *Portuguese Castros: The evolution of the habitat and the proto-urbanisation process*, “Social Complexity and the Development of Towns in Iberia”, Oxford, 1995, p. 263-289.

em termos estritamente espaciais, seja questionável em muitos casos.

Uma das grandes questões que o padrão de povoamento pré-romano suscita é a de determinar a forma como evoluiu e que ritmos conheceu na fase que sucedeu à estabilização do domínio romano na região. A ideia, longamente aceite, de que Augusto, no seguimento de uma prática de César, obrigou ao abandono sistemático dos castros e ao reordenamento das populações indígenas em zonas facilmente controláveis está hoje posta de parte¹⁴. É certo que houve castros destruídos ou abandonados nos finais do século I a. C., mas parece seguro que muitos continuaram ocupados, mesmo quando entraram em decadência por razões resultantes das grandes modificações sociais e económicas introduzidas pela conquista romana.

Desta forma, a tese do abandono, defendida por Alberto Sampaio, deve ceder à da continuidade de ocupação, que não se limita a zonas menos influenciadas pela nova situação, durante todo o período do domínio romano. Assim sucedeu na bacia média do Cávado, onde 63% dos castros identificados sobreviveram à romanização¹⁵, circunstância que não impediu o aparecimento de estabelecimentos romanos nas cercanias, *villae* e *vici*, implicando a descida de parte dos habitantes. Muitos dos castros (*castella*) vão conhecer na Alta Idade Média um novo desenvolvimento ou, quando abandonados anteriormente, situações de reocupação, por razões defensivas¹⁶. A continuação dos estudos sobre a Antiguidade Tardia e o incremento das escavações e de acções de prospecção sistemática não deixarão

¹⁴ Carlos Alberto Ferreira de Almeida, *O castrejo sob o domínio romano: a sua transformação*, “Estudos de Cultura Castrexa e de Historia Antiga de Galicia”, Santiago de Compostela, 1983, p. 187-198; Jorge de Alarcão, *A produção e a circulação dos produtos*, “Nova História de Portugal”, I, Lisboa, 1990, p. 411-413 (= Alarcão, *Produção*).

¹⁵ Alberto Sampaio, *As villas do Norte de Portugal*, “Estudos Históricos e Económicos”, I, Porto, 1923; Manuela Martins *in*: Alarcão, *Produção*, p. 412.

¹⁶ Jorge de Alarcão, *A paisagem rural romana e alto-medieval em Portugal*, “Conimbriga”, XXXVII, 1998, p. 89-119.

de contribuir para o melhor conhecimento do que realmente se passou na região meridional da Calécia.

Resumimos, até agora, alguns dos factores naturais e humanos com que os construtores da via se depararam e que tiveram em conta, de forma mais evidente nuns casos que noutros, ao estabelecerem a ligação entre *Bracara* e *Cale*, definindo então um eixo cuja importância se revela através da sua permanência ao longo dos séculos. Esta circunstância reflecte quer a continuidade de Braga e do Porto como grandes centros urbanos, quer um traçado particularmente cuidado e bem adaptado à região que atravessava. Por isso mesmo julgamos conveniente prestar aqui alguma atenção ao que se entende por via romana, estrutura na maioria dos casos bem diferente do que os manuais costumam divulgar, apoiando ilusões nascidas de alguns casos excepcionais de conservação e da admiração pela obra romana por eles suscitada.

Não é fácil definir um modelo de via romana uma vez que esta designação corresponde a uma grande variedade de situações técnicas, faltando nas fontes literárias contemporâneas textos sobre a construção de estradas¹⁷, ainda que se conheçam classificações de tipo jurídico relacionadas com aspectos técnicos, caso da divisão das vias em *viae lapidae stratae*, *viae glareae stratae* e *viae terrenae*, enquanto em termos de direito se distribuem por *viae publicae*, *viae vicinales* e *viae privatae*¹⁸. A via *Bracara Augusta-Cale* pertencia à categoria das *viae publicae* e, pelo menos em parte do traçado, à das *viae glareae stratae*, ou seja, revestida de gravilha ou, eventualmente, de pequenas lajes¹⁹.

¹⁷ Chevallier, *Voies*, p. 89-90; P. M. Duval, *Construction d'une voie romaine d'après les textes antiques*, "Bulletin de la Société Nationale des Antiquaires de France", 1959, p. 176-186.

¹⁸ Tito Lívio, *H. R.*, XLI, 32; Sículo Flaco, *De Conditionibus Agrorum* (Ed. C. Thulin), I, Lípsia, 1913, p. 110, 1; Ulpiano, *Dig.*, XLIII, 8, 2; 11.

¹⁹ O tipo de construção de uma via romana podia variar ao longo do traçado. Mais cuidado junto a povoações importantes, pontes ou zonas de difícil travessia, era no restante menos elaborado, chegando a utilizar os

Em torno das vias romanas desenvolveram-se pertinazes lugares comuns, quase mitos, um dos quais se relaciona exactamente com a questão do revestimento da superfície da estrada, vulgarizando o pavimento lajeado contínuo, na verdade muito raro, sobretudo nas províncias. Esta ideia resulta da famigerada teoria das quatro camadas difundida por Nicolas Bergier nos finais do século XVII e de tão incompreensível aceitação por parte dos arqueólogos²⁰. Contra a interpretação de qualquer velha calçada como romana se pronunciou abertamente o saudoso Carlos Alberto Ferreira de Almeida, numa lúcida observação raramente considerada²¹.

Outro lugar comum, tão errado como o primeiro, é o da perenidade das estradas romanas, consideradas quase indestrutíveis. Se é verdade que certos troços se conservaram muito bem, devido à qualidade da construção ou a um abandono precoce, a verdade é que as vias romanas se degradavam com alguma rapidez, exigindo trabalhos frequentes de manutenção ou de reconstrução, testemunhados epigraficamente. O custo dos trabalhos viários era de tal ordem que, com muita frequência, a reconstrução se tornava inevitável, como demonstra a menção *refecit* presente em miliários das estradas principais, as únicas que recebiam uma balizagem sistemática desse tipo²². Na via

afloramentos rochosos, como aconteceu perto da Ponte de Lagoncinha, e as margens de ribeiros, sobretudo no Sul da Península Ibérica. Sobre esta problemática: P. Sillières, *Les voies de communication de l'Hispanie méridionale*, Paris, 1990, p. 616-617, 639-652.

²⁰ N. Bergier, *Histoire des grands chemins de l'Empire romain*, I, Bruxelas, 1728², p. 151; Chevallier, *Voies*, p. 93-94.

²¹ Ferreira de Almeida, *Vias*, p. 16-17. A mesma observação foi retomada por Brochado de Almeida num importante artigo: Carlos Alberto Brochado de Almeida, *A rede viária do Conventus Bracaraugustanus. Via Bracara Asturicam Quarta*, "Minia", 2ª série, 2(3), 1979, p. 61-163.

²² Sobre esta fundamental questão: E. Melchor Gil, *Sistemas de financiación y medios de construcción de la red viária hispana*, "Habis", 23, 1992, p. 121-137; Vasco Mantas, *Cidades e história económica na área de influência da estrada Olisipo-Bracara*, "Rutas, Ciudades y Moneda en Hispania", Madrid, 1999, p. 288-290.

Bracara Augusta-Cale não se conhece nenhum miliário com a indicação *fecit* ou *refecit*, sugerindo várias interpretações que analisaremos a seu tempo. Assim, muito mais que a estrutura física das estradas, o que se conservou foram os traçados, sobre os quais tantas vezes se marcaram limites administrativos ou divisões de campos e de culturas e se lançaram novos caminhos durante dois milénios.

A via *Bracara Augusta-Cale* é incluída no *Itinerário de Antonino*, famoso roteiro viário romano do século III²³, como parte da grande estrada *Olisipo-Bracara* (*It.*, 420, 8-422, 1). Esta estrada não contava com um traçado homogéneo, pelo que a designação romana de *itinerarium*, no sentido de caminho a percorrer entre dois pontos, é muito mais correcta que a identificação moderna de *via XVI*, vulgarizada a partir de finais do século XIX e que apenas corresponde à posição relativa que a estrada ocupa no conjunto de trinta e quatro itinerários hispânicos recolhidos no roteiro, tal como ocorrem na edição Wesseling²⁴. Na realidade, a designação de uma estrada como *via* apenas deve ser utilizada quando se trata de um percurso unitário entre dois pontos importantes e no qual a contagem das distâncias se faz a partir apenas de um deles, *caput viae* do traçado. É o caso, por exemplo, da via *Emerita Augusta-Salmantica* (Salamanca), a célebre *Via de la Plata*, cujas distâncias eram sempre contadas a partir capital lusitana²⁵. Esta circunstância verifica-se também na estrada *Bracara-Cale*, destacando-se a sua importância entre os quatro segmentos

²³ W. Kubitschek, *Itinerarien*, “Realencyclopädie der Classischen Altertumswissenschaft”, IX, 2, Estugarda, 1965², col. 2236-2237; Chevallier, *Voies*, p. 30-33.

²⁴ *Itinerarium Antonini Augusti* (Ed. P. Wesseling), “Vetera Romanorum Itineraria”, Amesterdão, 1735, p. 420-422; J. M. Roldán Hervás, *Itineraria Hispana. Fuentes antiguas para el estudio de las vías romanas en la Península Ibérica*, Madrid, 1975, p. 34-37 (= Roldán Hervás, *Itineraria*).

²⁵ J. M. Roldán Hervás, *Iter ab Emerita Asturicam. El camino de la Plata*, Salamanca, 1971, p. 15-21, 169-182.

principais em que se divide o itinerário *Olisipo-Bracara*²⁶, o que permite a sua classificação como via (*It.*, 421, 8-422, 1).

A extensão da via não levanta quaisquer problemas. Um miliário de Adriano que na primeira metade do século XVII se encontrava na cerca do Colégio de S. Paulo (*CIL* II 4748) continha a indicação da distância entre *Bracara* e *Cale*. Eis o texto da epígrafe, infelizmente perdida: *Imp(eratori). Caesari/ Traiano. [H]adriano/ Aug(usto)/ Pontif(ici). Max(imo)/ Trib(unicia). Potest(ate). XIX/ Co(n)s(uli). III. P(atri). P(atriciae)/ A Bracara. Aug(usta)/ [a]d [C]ale[m]. M(illia). P(assuum). XXXV*. A distância mencionada corresponde exactamente à que o *Itinerário de Antonino* indica para o percurso de *Cale* a *Bracara* (*It.*, 422, 1), equivalente aos 53 quilómetros da EN 14, com o que concorda o traçado reconhecido no terreno e alguns miliários que conservaram a indicação da distância.

Houve algumas dúvidas quanto à autenticidade deste miliário ou, pelo menos, quanto à referência à extensão da via, atendendo à raridade da indicação de *termini viarum* na Hispânia. Não há, porém, razões para tal, uma vez que *Bracara Augusta* é *caput viarum* das estradas da região e que outro miliário de Adriano, também de Braga, conservado no Museu D. Diogo de Sousa²⁷, ostenta a indicação da distância entre a cidade minhota e *Asturica Augusta* (Astorga), pela *Via Nova* (*CIL* II 4747). A referência ao ponto terminal da estrada é mais um factor que permite situá-la entre as grandes estradas do Noroeste, elemento fundamental da estrutura administrativa estabelecido por Augusto a norte do Douro, na qual as cidades de Lugo, Astorga e Braga eram pólos fulcrais²⁸.

²⁶ Vasco Mantas, *A rede viária romana da faixa atlântica entre Lisboa e Braga*, Coimbra, 1996, p. 743-746 (dissertação de doutoramento policopiada) (= Mantas, *Rede viária*).

²⁷ Russel Cortez, *Roteiro do Museu D. Diogo de Sousa*, Braga, 1958, s/p, miliário n.º 5 (atribuído a Carino).

²⁸ Tranoy, *Galice*, p. 190-205; A. Rodríguez Colmenero (Coord.), *Los Orígenes de la Ciudad en el Noroeste Hispánico*, II, Lugo, 1999 (diversos contributos apresentados ao Congresso de Lugo em 1996).

Que dizer dos pontos extremos da via? *Bracara Augusta* surge desde a sua fundação, no limite do século I a. C.²⁹, como o centro urbano ordenador de uma vasta região que só conhecerá outro aglomerado urbano privilegiado equivalente, *Aquae Flaviae* (Chaves), bastante mais tarde, no âmbito da acção flaviana a norte do Douro³⁰. Muito bem localizada, a cidade de Braga desenvolveu-se rapidamente, ao que não foi estranho o envolvimento da administração imperial, interessada em criar um centro que desempenhasse nas melhores condições as funções próprias de uma cidade capital romana, inclusive as de tipo simbólico. Quanto a *Cale*, cuja localização no Porto, depois de arrastadas discussões, merece geral e justificada aceitação, afirma-se como povoação bem mais importante do que era possível imaginar³¹. Embora a questão do seu estatuto continue obscura, por falta de testemunhos escritos que o refiram, a verdade é que *Cale* reunia, na época romana, todas as condições para ascender na hierarquia urbana, bastando para isso a sua excelente posição perto da foz do Douro, na fronteira de duas províncias imperiais, associando funções de *mansio*, *traiectus* e *portus*, o que lhe conferia invulgar importância no sistema de comunicações terrestres, fluviais e marítimas³².

A cronologia da construção da via suscita algumas interrogações, apesar do elevado número de miliários que se lhe conhecem, superior a duas dezenas, valor que corresponde a 50% dos marcos do itinerário *Olisipo - Bracara Augusta*, circunstância que, mais uma vez, realça a importância da via a

²⁹ Manuela Martins, *Bracara Augusta: a memória de uma cidade*, “Cadernos de Arqueologia”, 8-9, 1991-1992, p. 177-197; Jorge de Alarcão, *As cidades capitais do Norte de Portugal na época romana*, “Los Orígenes de la Ciudad en el Noroeste Hispánico”, I, Lugo, 1999, p. 429-431 (= Alarcão, *Cidades*).

³⁰ Tranoy, *Galice*, p. 199-202; A. Rodríguez Colmenero, *Aquae Flaviae*, I-II, Chaves, 1997.

³¹ Armando Coelho Ferreira da Silva, *A cultura castreja no Noroeste de Portugal*, Paços de Ferreira, 1986, p. 277 (= Ferreira da Silva, *Cultura*); Alarcão, *Cidades*, p. 433.

³² Tranoy, *Galice*, p. 221-222; Orlando Ribeiro, *Introduções geográficas à história de Portugal*, Lisboa, 1977, p. 105.

norte do Douro, cujas 35 milhas representam apenas 14% da extensão total do percurso entre Lisboa e Braga³³. Os miliários mais antigos da via *Bracara-Cale* são todos de Adriano (117-138 d.C.), imperador que conta com não menos de sete miliários seguros, quase todos já destruídos ou desaparecidos³⁴.

A quase totalidade destes fundamentais documentos epigráficos pertence a uma balizagem sistemática de Adriano, pois são todos idênticos, com excepção de dois deles (*CIL* II 4737 = 4739, 4748), atribuíveis, de acordo com a referência ao décimo oitavo exercício do poder tribunicio, ao período entre 10 de Dezembro de 133 e 9 de Dezembro de 134. A este período hão-de corresponder os trabalhos de balizagem da via³⁵. Mas o facto dos miliários mais antigos pertencerem a Adriano não significa que tenha sido este imperador a construir a estrada, pois entre *Olisipo* e *Scallabis* também não se conhecem miliários anteriores a Adriano e é indubitável que a estrada já existia, como demonstra a indicação *refecit* no marco de Adriano achado junto a *Ierabriga* (Paredes, Alenquer), quase certamente do ano 135 (*CIL* II 4633).

Os miliários de Adriano da via *Bracara Augusta-Cale* não indicam, como já dissemos, nenhuma reconstrução ou restauro da estrada. Esta circunstância comprova indirectamente a sua existência anterior a estes miliários. Uma vez que o miliário da Quinta do Bravo, nas cercanias de *Ierabriga*, menciona o nome imperial em nominativo podemos considerar que os trabalhos viários efectuados no sector referido, parte da estrada entre *Olisipo* e *Emerita Augusta*, foram sustentados pelo imperador. Ora os miliários da via entre *Bracara* e *Cale* indicam o nome de Adriano no dativo (*ao imperador César Trajano Adriano Augusto*), o que, sem necessidade de recorrer à teoria de Pierre Salama a propósito dos miliários honoríficos, permite considerá-los como um testemunho de respeito pelo governante e uma

³³ Roldán Hervás, *Itineraria*, p. 67-68; Mantas, *Rede viária*, p. 840-851.

³⁴ Martins Capela, p. 122-133; Mantas, *Rede viária*, p. 343-414.

³⁵ R. Cagnat, *Cours d'épigraphie latine*, Paris, 1914, p. 196.

garantia de que os trabalhos foram financiados pelas populações locais, ainda que a iniciativa tenha partido, quase certamente, da administração provincial³⁶. Trata-se de um procedimento muito semelhante ao que se conhece noutras grandes obras viárias peninsulares, como a ponte de Alcântara, no Tejo, e a ponte de Chaves³⁷.

A titulatura do miliário de Braga (*CIL* II 4748), com indicação do décimo nono poder tribunício de Adriano, sugere que a concretização da balizagem se fez do Douro para Braga, uma vez que os restantes miliários indicam sempre, salvo um de Vila Nova de Famalicão em que foi omitido o numeral (*CIL* II 4737 = 4739), o décimo oitavo poder tribunício, elemento que parece situar o fim dos trabalhos em 135, com a colocação do último miliário em Braga, com referência à extensão total da via e ao seu ponto de destino. A renovação da estrada, pois certamente disso se trata, não se limitou à implantação dos miliários, embora os vestígios arqueológicos que permitem sustentar esta ideia sejam poucos. É o caso das pontes, infelizmente muito alteradas e reconstruídas.

A estrada pode ser anterior à fundação de *Bracara Augusta*, mas a sua construção deve ser considerada no cenário da política augustana de organização do Noroeste hispânico. A existência de uma outra estrada, com um traçado paralelo e muito próximo ao da via *Bracara-Cale*, desde o Porto até à travessia do Leça, pode significar que uma delas antecedeu a outra. Assim sendo, inclinamo-nos para considerar mais antiga a estrada que por Bagunte se dirigia à foz do Cávado, com um percurso quase paralelo ao litoral³⁸. É muito possível que se trate

³⁶ T. Pekary, *Untersuchungen zu den römischen Reichsstrassen*, Bona, 1968, p. 113-115; P. Salama, *La colonie de Rusguniae d'après les inscriptions*, "Revue Africaine", XCIX, 1955, p. 22.

³⁷ A. Blanco Freijeiro, *El puente de Alcántara en su contexto histórico*, Madrid, 1977, p. 30-37; Tranoy, *Galice*, p. 60-61, 164.

³⁸ Carlos Alberto Brochado de Almeida, *Via Veteris. Antiga via romana?*, "Actas do Seminário de Arqueologia do Noroeste Peninsular", III, Guimarães, 1980, p. 151-170.

de uma duplicação do que seria inicialmente um troço único, até ao Leça, hipótese que os vestígios romanos na Ponte da Barreira não contrariam. A rectificação da via entre *Bracara* e *Cale* no seu traçado a sul da Maia, pode coincidir com os trabalhos realizados sob Adriano.

O desenvolvimento da região litoral da Calécia, então parte da Tarraconense, no decurso do século II, conta com indiscutíveis testemunhos. A renovação da rede viária, pela qual Adriano mostrou bastante interesse na Península Ibérica, enquadra-se perfeitamente num quadro de valorização de um espaço em pleno desenvolvimento, ao qual não foram alheias as actividades marítimas, como a ara consagrada em *Cale* aos *Lares Marini* por um *Q. Ulpius Flaus* ou o monumental farol da Corunha (*Brigantium*), construído pelo eminiense *G. Sevius Lupus*³⁹, demonstram. Uma via de cuidada construção, unindo uma capital conventual a um bom porto, reflecte bem a dinâmica que a região conheceu no século dos Antoninos.

A via parece ter recebido uma segunda balizagem sistemática, pelo menos entre Braga e o rio Ave, sob o governo de Caracala, com toda a probabilidade nos finais de 213. Eram miliários de grandes dimensões, dos quais o que se conserva na Quinta de Santa Catarina (Cabeçudos, Vila Nova de Famalicão), com 2,67 metros de altura, representa um impressionante testemunho⁴⁰. A concentração dos miliários de Caracala na secção da estrada que se aproxima do Ave pode, todavia, reflectir apenas trabalhos viários nessa zona, a relacionar eventualmente com a renovação de pontes. Dado que a última grande intervenção na via *Bracara-Cale* remontava a Adriano é possível que se tenha efectuado uma renovação da estrada sob Caracala, pelo que não aceitamos a hipótese de se tratar de

³⁹ A. Mendes Corrêa, *Fontes Antiquitatum Portucalensium*, “Boletim Cultural da Câmara Municipal do Porto”, III, 1940, p. 187-189; P. Le Roux, *Le phare, l'architecte et le soldat. L'inscription rupestre de La Corogne (CIL II 2559)*, “Miscellanea Greca e Romana”, XV, 1990, p. 135-145.

⁴⁰ Martins Capela, p. 151-152; Mantas, *Rede viária*, p. 378-383.

meros miliários propagandísticos, tanto mais que são raros no território lusitano⁴¹.

O traçado da via conhece-se melhor que o da maioria das estradas incluídas no *Itinerário de Antonino* cujo percurso se desenvolve em território português. Martins Capela foi um dos primeiros investigadores a chamar a atenção para o facto da estrada se desenvolver de Braga para o Porto e que, por isso mesmo, não devia ser considerada como o troço final de uma estrada do sul para o norte, unindo Lisboa a Braga, mas como uma via independente⁴².

O grande número de miliários que se conservam ou foram registados desde o século XVI por diversos autores contribuiu para delinear em grandes linhas o traçado da estrada, ainda que a maior parte destes monumentos tenha sido encontrada fora do local de implantação original, problema que não é exclusivo desta via. Em termos cronológicos os miliários concentram-se nos séculos II e III, com miliários de Adriano e de Caracala, respectivamente, com um grupo apreciável do Baixo Império. Se um ou outro destes miliários pode corresponder a fins de propaganda imperial cremos, todavia, que a maior parte corresponde a trabalhos de reparação da via, ainda que em pequena escala, com excepção dos já referidos de Adriano e de Caracala, o primeiro com sete e o segundo com quatro monumentos. Alguns deles conservaram a indicação da distância e noutros ela pode ser reconstituída com bastante probabilidade. São particularmente importantes quanto a este aspecto o miliário de Adriano de Braga (*CIL* II 4748), com a indicação de XXXV milhas até *Cale* (52 quilómetros), o de Caracala da Portela de Baixo (*CIL* II 4740), com indicação da milha XIII, e o de Constante (*CIL* II 6209), na ponte da ribeira de Sedões⁴³, com indicação da milha XXI. Estes valores

⁴¹ Tranoy, *Galice*, p. 378; J. Vives, *Inscripciones Latinas de la España Romana*, I, Barcelona, 1971, p. 213-240.

⁴² Martins Capela, p. 58-59.

⁴³ C. Faya Santarém, *Inscrições romanas do concelho de Santo Tirso*, “O Concelho de Santo Tirso”, V, 1, 1956, p. 71-72.

permitem atribuir à milha romana, em cada um dos casos referidos, a longitude média de 1485, 1482 e 1476 metros, o que confirma a utilização da milha romana normal, cujo valor métrico é de 1481,5 metros. A milha ibérica, seja qual for o valor que se lhe atribua, não passa de um equívoco, como os estudos viários vão demonstrando progressivamente⁴⁴.

Referiremos em seguida o traçado da via, de forma resumida e procurando destacar os aspectos que nos parecem mais interessantes. Considerando a densidade populacional da zona, muito elevada, é quase certo que parte do traçado da estrada tenha aproveitado caminhos indígenas, de características locais ou regionais, integrando-os num grande eixo unindo o Cávado ao Douro. Esta possibilidade conta com o apoio do que se tem confirmado com frequência em relação a outras estradas⁴⁵. A proximidade da via a que se encontram alguns importantes sítios castrejos e a existência de caminhos secundários entroncando na estrada ao longo do seu trajecto entre *Bracara* e *Cale* sugerem tal hipótese (Fig. 2), perfeitamente normal, tal como a construção da estrada entre Porto e Braga, no século XIX, retomou os traçados medievais e romanos, com uma ou outra rectificação limitada⁴⁶.

A via iniciava o seu percurso em *Bracara* na extremidade oriental do *decumanus* urbano, a que corresponde hoje a Rua de S. Sebastião, descendo para passar junto à antiga igreja de S. Pedro de Maximinos pela outrora Rua Direita da Cruz da Pedra. Uma vasta necrópole acompanhava aqui a estrada, que em

⁴⁴ Roldán Hervás, *Itineraria*, p. 32-34; Tranoy, *Galice*, p. 206; Mantas, *Rede viária*, p. 429-438.

⁴⁵ José da Silva Ruivo, *O conflito sertoriano no Ocidente hispânico: o testemunho dos tesouros monetários*, “*Archivo Español de Arqueología*”, 70, 1997, p. 91-100; Raquel Vilaça *et alii*, *Lugares e caminhos no mundo pré-romano da Beira Interior*, “*Cadernos de Geografia*”, 17, 1998, p. 35-42.

⁴⁶ A principal estrada de ligação entre o Porto e Braga tinha já no século XVI, pelo menos entre o Ave e Braga, um traçado algo diferente do seguido pela via romana: Ferreira de Almeida, *Vias*, p. 187; A. Teodoro de Matos, *Transportes e comunicações em Portugal, Açores e Madeira (1750-1850)*, Ponta Delgada, 1980, p. 44-46, 188-190.

seguida vencia o rio Este na Ponte Pedrinha, topónimo derivado de *ponte petrinea*⁴⁷. Infelizmente nada resta da ponte romana que existiu neste local.

A via continuava por Lomar e Esporões, acompanhando o sopé da serra de Santa Marta, em direcção à Portela, onde atravessava uma zona com cotas superiores a 250 metros, num troço que permitia a transposição do vale do Rio da Veiga para o vale do rio Pelhe. Prosseguia por Carreiras, perto da igreja de Santa Marinha da Portela, atravessando entre duas elevações com altitudes superiores a 400 metros, o Penedo das Letras e o do Moinho de Vento. Vencida esta zona de relevo mais vigoroso, a estrada continuava com um traçado não muito distante da EN 309, em direcção a S. Cosme do Vale e S. Martinho do Vale, pela margem esquerda do rio Pelhe, em direcção a Santiago de Antas.

Esta zona é muito interessante, pois daqui partia um caminho alternativo que conduzia ao vau situado junto a Santiago de Bougado, no Ave, e um outro, provavelmente por Vila Nova de Famalicão e Gondifelos, em direcção a poente, ganhando a margem direita do Ave e alcançando a costa perto de Vila do Conde. Ao longo deste caminho não faltam vestígios romanos, confirmando-se a sua continuidade na Idade Média⁴⁸. A sua antiguidade pode, todavia, remontar à Idade do Ferro, como se deduz da repartição dos castros na região por ele atravessada⁴⁹. O primeiro caminho referido parece mais um trabalho romano, para facilitar a travessia do Ave a vau, podendo considerar-se como um *deverticulum* da via principal, ainda que de construção aparentemente pouco cuidada.

De Santiago de Antas a via buscava o rio Ave, que atravessava na Ponte de Lagoncinha. Até ao Ave, a estrada

⁴⁷ Vasco Mantas, *Teledeteccção e urbanismo romano: o caso de Beja*, “Geociências. Revista da Universidade de Aveiro”, V, 1, 1990, p. 86-87, est. 6; *Rede viária*, p. 849-850; *FAP* 1965 n.º 46054.

⁴⁸ Jorge de Alarcão, *Roman Portugal*, II, 1, Warminster, 1988, p. 1618 (= Alarcão, *Portugal*); Ferreira de Almeida, *Vias*, p. 194-195.

⁴⁹ Ferreira da Silva, *Cultura*, p. 80-85, mapa *in fine*.

percorria uma zona onde se conhecem diversos miliários, coincidindo *grosso modo* com o traçado da EN 509-1 e da EN 508-2, desenvolvendo-se pela cumeada que separa os rios Péle e Pelhe. Miliários em Santiago de Antas (*CIL* II 4740, 4741, 4752), o primeiro dos quais, da capela de Santo Estêvão, na Portela de Baixo, indicava a milha XIII, e o último talvez a milha XIII, assim como outros na Quinta de Pereira, em Cabeçudos, na Quinta de Santa Catarina e em Lousado, garantem com outros vestígios, o traçado da estrada⁵⁰.

A passagem do Ave fazia-se na ponte que antecedeu a medieval Ponte de Lagoncinha, imponente estrutura com 130 metros de comprimento e de tabuleiro arqueado, com seis arcos e contrafortes reforçando os pegões. O nome da ponte resulta de uma corruptela do nome da sua construtora ou reconstrutora, D. Gontina Eriz, no século XII. Em 1185 a obra não estava ainda completa, como se deduz de um legado do bispo do Porto, D. Fernando Martinho. Todavia, um documento de 1097, a doação de Santo Tirso a Soeiro Mendes, testemunha a existência de uma ponte mais antiga, muito provavelmente romana: *ponte antiqua de flumine Avie*⁵¹. O primeiro arco do lado sul da ponte mostra características construtivas diferentes das que se observam nos restantes, não sendo difícil atribuir-lhe origem romana, tanto mais que a sua posição o protegia da corrente, facilitando a conservação.

Embora António Cruz considerasse que a via cruzava o Ave a jusante da ponte, junto a Santiago de Bougado, onde existiam, no lugar do Vau, vestígios de um vau pavimentado⁵², cremos que esta era uma passagem alternativa, como já referimos acima. Os miliários a norte do rio, definindo uma directriz que conduz à Ponte de Lagoncinha e os trilhos que até

⁵⁰ Mantas, *Rede viária*, p. 375-387.

⁵¹ A. de Magalhães Bastos, *A Ponte de Lagoncinha*, “Boletim da Direcção Geral dos Edifícios e Monumentos Nacionais”, 87, Lisboa, 1957; Rui de Azevedo, *Documentos Medievais Portugueses. Documentos Particulares*, II, Lisboa 1940, p. 16.

⁵² António Cruz, p. 210-211.

há poucos anos eram visíveis entre a ponte e o Bougado, perto do lugar de Esprela⁵³, confirmam o traçado ao longo da margem esquerda do Ave como percurso principal da via (Fig. 3). Um desvio mais a ocidente, fazendo passar o rio na Barca da Trofa, ainda que possa ter sido utilizado anteriormente, concorda melhor com um eixo viário medieval⁵⁴.

A estrada passava depois por Vale de Eirigo, correndo à direita da EN 14, como a análise de fotografias aéreas da zona mostra (USAF 1958 n.º 6641), em direcção a Trofa Velha. Na ponte da ribeira de Covelas ou Sedões, demolida no século XIX, foram achados os miliários que depois de várias andanças acabaram por ser colocados na ponte actual da EN 14, ao quilómetro 17,2 com um terceiro, também da Trofa Velha. Esta iniciativa, louvável na época, representou um perigo grave para os monumentos, quer devido à poluição produzida pelas viaturas, quer pela intensidade do trânsito, susceptível de provocar embates nos miliários, como aconteceu. É particularmente importante, e deve ser urgentemente recolhido num museu, o miliário de Constante com indicação da milha XXI, o único que permanece no local. A ponte romana não ficaria, seguramente, muito afastada da ponte demolida no século XIX⁵⁵.

A via dirigia-se depois para Peça Má, passando junto ao Monte da Formiga, coincidindo quase com a EN 14. Um pouco à frente a estrada atingia o lugar do Muro, uma notável estrela de caminhos. A importância do povoamento pré-romano e medieval nesta zona dificulta a interpretação da rede viária romana, ainda que, como defendia António Cruz, a velha estrada

⁵³ Flávio Ribeiro, *Marcos da via romana Cale-Bracara Augusta no lugar de Cidreira*, "Jornal da Trofa", 7.5.1988, p. 16. Agradecemos cordialmente ao Dr. Flávio Ribeiro a informação e os elementos que gentilmente nos cedeu sobre estes importantes vestígios.

⁵⁴ Ferreira de Almeida, *Vias*, p. 171, 187.

⁵⁵ Teodoro de Matos, p. 44-46, 188-190. O miliário de Licínio encontra-se presentemente na Junta de Freguesia de Santiago de Bougado e o de Magnêncio no Museu Abade Pedrosa, em Santo Tirso.

Porto-Braga corresponda em larga medida à via romana⁵⁶. Distinguiam-se as estradas que partiam para a costa, por Alvarelos e Mosteiró, atingindo o litoral junto a Lavra, estrada que do Muro continuava para o interior, para o rio Leça, passando pelo Castro de S. Miguel. Há vários documentos medievais com referências a esta estrada como *via vetera* e *strata vetere*⁵⁷. Outra estrada seguia para norte, em direcção a Maganha, na margem esquerda do Ave, continuando para lá do rio em direcção ao Castro de Penices, junto a Gondifelos. A sul do Ave, esta estrada deixava à direita a serra de Bougado e a capela de S. Gens (*USAF* 1958 n.º 387) sendo referida nas *Inquirições* de 1258 como *carrarium veterum, qui venit de Bagania*⁵⁸. Em S. Cristovão do Muro achou-se um miliário com indicação da milha XXIII (*CIL* II 4743), infelizmente desaparecido. Deste troço da via conserva-se na Quinta do Paço, em Alvarelos, um miliário de Adriano, deslocado da estrada e no qual é impossível ler a distância (*CIL* II 4736).

A via descia para Carriça, prosseguindo para Ferronho e S. Pedro de Avioso. O traçado daqui até ao lugar da Pinta suscita algumas dificuldades. O desvio por Guilhabreu, proposto por Carlos Alberto Ferreira de Almeida⁵⁹, pode corresponder apenas a um *deverticulum* da via ou relacionar-se com um traçado anterior à renovação da estrada por Adriano, tanto mais que na zona da Maia a via *Bracara Augusta-Cale* quase se encontra com a que vem de Mosteiró para a Ponte da Barreira. Seja como for, a directriz mais conveniente para a travessia do Ave é a que corresponde à estrada Porto-Braga, pelo que a via romana não se afastaria muito, entre a Pinta e a Ponte da Pedra, do traçado da EN 14.

⁵⁶ António Cruz, p. 208.

⁵⁷ Mantas, *Rede viária*, p. 848, 907-908; *Portugaliae Monumenta Historica. Inquisitiones*, II, Lisboa, 1888, n.º 492; *Corpus Codicum*, I, Porto, 1881, p. 253.

⁵⁸ P. M. H., *Inquisitiones*, II, n.º 492.

⁵⁹ Ferreira de Almeida, *Vias*, p. 27.

A Ponte da Pedra, também denominada Ponte de Santa Ana, é uma ponte de arco único sobre o rio Leça, reconstrução medieval de uma ponte romana de que restam numerosos blocos reutilizados e o que ficou dos paredões defensivos dos encostos contra a corrente do rio, muito vulgares em pontes romanas dos séculos II e III, o que permitiria atribuir a ponte a Adriano ou a Caracala⁶⁰. Esta ponte surge referida em diplomas de 1021 e de 1034: *in ponte petrinea de Leza; per illum carrariam antiquam que vadit pro ad illum pontem petrinum*⁶¹.

A estrada ascendia para S. Mamede de Infesta, um significativo topónimo viário de origem latina⁶², passando a nascente da povoação do século XIX, onde foi encontrado o último miliário conhecido da via, pertencente a Adriano (*CIL* II 4735), destruído por uma reutilização como cruzeiro no cemitério local. Daqui até *Cale* a via mantinha-se em cotas dominantes, seguindo pelo que são actualmente as ruas do Amial, de S. Brás e do Almada, entrando na zona limitada pela muralha fernandina no local do postigo de Santo Elói⁶³. Para atingir o morro de Pena Ventosa a estrada, que estaria já em zona urbanizada, tomaria o caminho das actuais ruas do Souto e Escura. O acesso da zona da Ribeira ao *oppidum* fazia-se, provavelmente, por um caminho que corresponde, em traços gerais, às ruas dos Mercadores e da Banharia, no final da qual entroncava na via de *Bracara Augusta*.

A reconstituição do traçado desta estrada resulta de uma diversidade de testemunhos que vão desde as descrições antigas

⁶⁰ P. T. Bidwell/N. Holbrook, *Hadrian's Wall Bridges*, Londres, 1989, p. 1-49, 138-140.

⁶¹ *Portugaliae Monumenta Historica. Diplomata et Chartae*, I, Lisboa, 1867, nº 258, 287.

⁶² A. Forcelini, *Lexicon Totius Latinitatis*, II, Pavia, 1940, p. 825.

⁶³ O postigo de Santo Elói era fronteiro à Rua do Almada, cuja directriz corresponde perfeitamente à da estrada vinda de Braga. As plantas antigas do Porto mostram três grandes eixos viários, um orientado em direcção a Vila do Conde, outro para norte, para Braga, e um terceiro para nordeste, conduzindo a Guimarães: A. Monteiro de Andrade, *Plantas antigas da cidade. (Século XVIII e primeira metade do século XIX)*, Porto, 1943, p. 63-76, fig. XI.

da região até aos vestígios arqueológicos que dela ainda subsistem. Gostaríamos de ter dado um maior colorido à descrição do traçado da via, onde houvesse alguma coisa do ambiente de Entre Douro e Minho do tempo em que os rios não estavam poluídos nem o avanço incontrolado do que se designa como urbanização tivesse produzido uma paisagem depressiva em tantos locais outrora belos e onde pairava a inefável presença da História.

O que dissemos é suficiente para demonstrar a importância da via entre *Bracara* e *Cale*. Veremos agora alguma coisa sobre a forma como foi utilizada ao longo de quase meio milénio de domínio romano ou, talvez melhor, de convivência calaico-romana. As funções exercidas pela via e a sua influência na região que atravessava constituem um fenómeno histórico de longa duração, tanto mais que parte de uma situação existente na II Idade do Ferro e se prolonga até ao século V. Assim, a dinâmica que o caracterizou na época romana conheceu certamente alterações, quase ignoradas. Esta questão, a da história da rede viária para além da definição dos traçados, é uma das mais complicadas e aquela em que os progressos da investigação se têm revelado mais lentos⁶⁴.

Por estas razões, a análise das funções da estrada deve ser conduzida tendo em conta a evolução da região que serve e os objectivos da administração romana para essa mesma região, sem esquecer as condições gerais do Império e os sucessos que marcaram este ou aquele período. O desenvolvimento sócio-político da região transduriense teve uma influência directa nas funções da via. No período das campanhas que conduziram à conquista definitiva do Noroeste hispânico o exército abriu estradas ou melhorou caminhos já existentes com fins meramente estratégicos. Estas preocupações de ordem militar persistiram na região durante as primeiras décadas do Império mas a via *Bracara Augusta-Cale*, ainda que possa ter sido utilizada para facilitar o movimento de tropas ou de

⁶⁴ P. Petit, *La paix romaine*, Paris, 1967, p. 288-289; Sillières, p. 9-15.

abastecimentos entre a costa e os centros castrenses do interior, não parece ter conhecido grande actividade de tipo militar, sobretudo se admitirmos que *Bracara* não só não terá resultado de um campo romano como não conheceu, enquanto centro urbano, uma função militar significativa. A própria estrada, como já dissemos, não deve ser anterior à fundação de *Bracara*, provavelmente em 4/3 a.C., quando P. Fábio Máximo procedeu à reorganização do Noroeste⁶⁵.

Um aspecto militar em que a via teve intervenção foi o do recrutamento local, muito importante no Noroeste e bem representado nas fontes, nomeadamente quanto à região de *Bracara*. Nos *castella* próximos da estrada, e eram muitos, não faltariam voluntários para integrar as fileiras dos auxiliares, caminho duro para ascender à cidadania⁶⁶. A concentração e a deslocação dos novos recrutas era muito facilitada pela estrada, assim como a reunião de contingentes de trabalhadores quando se tornava necessário efectuar trabalhos públicos de envergadura, como a própria manutenção da via, orientados por militares. Infelizmente ainda faltam testemunhos epigráficos que permitam relacionar militares com este tipo de trabalhos, como parece ser o caso da inscrição funerária de *L. Lavius Tuscus*, militar da Legião X Gémea, achada em Gaia⁶⁷.

Em Santo Tirso a presença militar está recordada por uma inscrição votiva ao deus indígena *Turicus*, feita por um elemento da Legião VI Vencedora, *L. Valerius Silvanus* (*CIL* II 2374, 5551), sem que possamos determinar as circunstâncias da

⁶⁵ P. Le Roux, *Aux origines de Braga (Bracara Augusta)*, “*Bracara Augusta*”, XXIX, 1977, p. 145-153.

⁶⁶ P. Le Roux, *Les auxilia romains recrutés chez les Bracari et l'organisation politique du Nord-Ouest hispanique*, “*Actas do Seminário de Arqueologia do Noroeste*”, III, Guimarães, 1980, p. 43-65.

⁶⁷ Armando de Matos, *Estradas romanas no concelho de Gaia*, “*Brotéria*”, XXIV(6), 1937, p. 670-673; P. Le Roux, *L'armée romaine et l'organisation des provinces ibériques d'Auguste à l'invasion de 409*, Paris, 1982, p. 119 (= Le Roux., *Armée*). Consideramos o monumento anterior a Cláudio, talvez mesmo ainda augustano, como francamente sugerem a rudeza do suporte e diversos elementos da inscrição (tribo, denominação de Lisboa).

presença deste militar. Pode tratar-se do reflexo de uma colonização por parte de elementos militares, dispersa, facilitada pela proximidade da via e de outras estradas e pela segurança gradualmente estabelecida, colonização talvez também representada pela *domus* do castro de Monte Padrão⁶⁸. A via representa um factor de segurança fundamental nos primeiros tempos do Império, mesmo que a actividade estritamente militar fosse reduzida.

A evolução administrativa do que inicialmente foi a *Provincia Transduriana* teve influência na utilização militar da via, ainda que excluindo grandes movimentações de tropas. Policiamento e apoio administrativo constituíram seguramente a maior parte dessas actividades. A iniciativa de Caracala de criar a *Provincia Citerior Antoniniana*, aliás de limitada duração, poderá relacionar-se com os trabalhos viários testemunhados pelos seus pomposos miliários, enquanto a acção de Diocleciano, numa época em que os problemas militares voltam a dominar o mundo romano, estabelecendo a capital provincial da Calécia em *Bracara Augusta*, não deixou de estimular as funções militares da estrada, ainda que muito ligadas a aspectos administrativos⁶⁹.

Foram, realmente, as funções administrativas as de maior importância conferidas à via durante a maior parte do domínio romano, resultado lógico da importância que a cidade de Braga teve desde a fundação, primeiro como centro fulcral da região, actuando como autêntica capital de diversos *populi* e não como uma simples *civitas*, e depois como cidade de direito latino, independentemente do seu estatuto, capital de convento jurídico e, por fim, capital provincial. São ainda muitos os problemas que se levantam quanto à municipalização de *Bracara* e quanto à data da criação dos conventos jurídicos, que pode ser bastante

⁶⁸ Alarcão, *Domínio*, p. 82, 190-191.

⁶⁹ Tranoy, *Galice*, p. 389-408.

anterior a Vespasiano⁷⁰. Todavia, bastam estes títulos para justificar o valor das funções administrativas da via *Bracara-Cale*. Como capital conventual e depois como capital provincial, as vias que serviam a cidade conheceram intenso movimento oficial, nomeadamente do correio estatal, o *cursus publicus*, o que permite classificar a estrada para *Cale* como uma *via militaris*, designação que tem levantado alguma polémica entre os investigadores mas cuja relação com fins administrativos é apoiada por testemunhos literários e epigráficos⁷¹. Mais que uma utilização de tipo militar o termo reflecte o facto das *viae militares* servirem de esteio ao exercício do *imperium*, o que justifica por outro lado, a sua vigilância e conservação por parte das autoridades militares. Esta circunstância explica a quantidade de miliários existente a norte do Douro, região de permanente presença militar e de uma peculiar estrutura administrativa.

Como todas as estradas, a via *Bracara-Cale* também exerceu funções económicas. Este aspecto da utilização da rede viária é particularmente importante no Noroeste, tal como noutras regiões da Europa pouco urbanizadas. A função de mercado, que já existiria em determinados centros indígenas da II Idade do Ferro⁷², levou a que os Romanos fundassem pequenos núcleos populacionais cuja actividade principal era de tipo económico, caso das *ventae*, na Britânia ou dos *fora* no Noroeste peninsular⁷³. Estes aglomerados eram dotados de um equipamento urbano de tipo rudimentar e, por razões óbvias, estabelecidos em zonas de fácil acesso por estrada.

⁷⁰ Jorge de Alarcão, *O Estado e o governo local*, “Nova História de Portugal”, I, 1990, p. 383-384; P. Le Roux, *Bracara Augusta, ville latine*, “Trabalhos de Antropologia e de Etnologia”, 34(3-4), 1994, p. 229-241.

⁷¹ Suetónio, *Aug.*, 49; Pekary, p. 11; Sillières, p. 783-790.

⁷² S. Piggott, *A Europa antiga*, Lisboa, 1981, p. 274-282.

⁷³ Muitos destes povoados assumiram posteriormente funções de capitalidade: J. Bennett, *Towns in Roman Britain*, 2001, Princes Risborough, p. 7-16, 38-46; A. García y Bellido, *Urbanística de las grandes ciudades del mundo antiguo*, Madrid, 1985², p. 225-227.

Bracara Augusta exerceu uma função económica muito importante, função que tem sido posta em relevo pelos investigadores e que se repartia por actividades comerciais, artesanais e administrativas. Era um centro mercantil, dotado de um *macellum* (CIL II 2413), suficientemente valioso para que na época de Cláudio existisse na cidade uma colónia de comerciantes romanos, como testemunha uma inscrição de 42/44: *cives Romani qui negotiantur Bracaraugusta* (CIL II 2423). As actividades produtivas de tipo industrial estão bem representadas em Braga, onde se conhecem vestígios seguros de fabrico de vidro e de cerâmica e indícios epigráficos de outras actividades artesanais⁷⁴. A localização em Braga de diversos serviços, relacionados com a exploração das minas e com a administração local e provincial, neste caso sobretudo a partir dos finais do século III, contribuiu também para o desenvolvimento económico da cidade.

No extremo da estrada, *Cale* era um activo centro económico, com uma excelente posição, ponto de passagem obrigatório do Douro sobre um itinerário de primeira importância e porto flúvio-marítimo. A exportação de minérios, transportados por terra ou pelo rio, terá sido uma das suas actividades principais, sem que seja possível, todavia, fazê-la depender apenas da exploração do ouro⁷⁵. A crer nos testemunhos arqueológicos que se multiplicam, *Cale* estava em pleno desenvolvimento no século IV, acompanhando e contribuindo para o grande dinamismo que a *Callaecia* atinge nesse período.

⁷⁴ Sonia Martínez, *Los diferentes artes y oficios en el Noroeste Hispanorromano*, “Conimbriga”, XXXIV, 1995, p. 157-158; Alarcão, *Domínio*, p. 142-147.

⁷⁵ O teor de ouro na Corta das Covas e na Corta da Ribeirinha, em Três Minas, que oscila entre 0,4 e 14 gramas por tonelada de minério, sugere uma produção total de cerca de 30 toneladas de ouro. Embora na faixa entre Valongo e Castelo de Paiva o teor atinja 40 gramas por tonelada, estamos perante movimentos de transporte bastante limitados quantitativamente.

As funções económicas de uma via unindo dois centros como *Cale* e *Bracara* foram, como tudo leva a crer e os vestígios arqueológicos sugerem, significativas, estimulando o movimento de pessoas e bens. E porque na estrada se deslocam pessoas esta tem também uma função cultural, como espaço privilegiado da difusão de ideias. Existe mesmo uma paisagem viária constituída por elementos característicos como as pontes, naturalmente, os miliários, as estações viárias, de difícil localização, e outros monumentos, caso das necrópoles. Na via *Bracara-Cale* são os miliários que hoje melhor testemunham as funções culturais da estrada, parte das quais são impossíveis de identificar em termos arqueológicos, mesmo pós-modernistas.

Uma das funções mais importantes dos miliários era a da informação e propaganda em torno da ideologia imperial e da figura do governante, assim como divulgavam o Latim, sob a forma do que Gian Carlo Susini definiu como uma *literatura de rua*⁷⁶. Na via *Bracara Augusta-Cale* é particularmente interessante o miliário de Adriano registado em Vila Nova de Famalicão (*CIL* II 4737 = 4739), o qual difere no texto e na paginação de todos os restantes de Adriano e que, cremos, terá sido levantado num ponto de bastante movimento para anunciar a segunda aclamação imperial de Adriano, aliás indicada por lapso como *Imp. V*, circunstância que se repete noutros monumentos hispânicos⁷⁷. Bons exemplos de propaganda imperial são os miliários de Caracala, cujo texto demonstra uma nítida preocupação em legitimar o poder da época através de uma fictícia ligação aos Antoninos.

A estrada foi um meio determinante, sobretudo em ambientes rurais, na difusão do estilo de vida romano, quer através do acesso fácil a determinados produtos ou objectos

⁷⁶ G. C. Susini, *Compitare per via. Antropologia del lettore antico. Meglio, del lettore romano*, "Alma Mater Studiorum", I, 1, Bolonha, 1988, p. 105-124.

⁷⁷ Cagnat, p. 196.

(Fig. 4), de que não faltam exemplos ao longo da via⁷⁸. Outro elemento da paisagem viária são as necrópoles, frequentemente estabelecidas junto à estrada, indicando a presença de uma estação viária ou de uma *villa* não muito afastada do caminho. No traçado que nos interessa conhecem-se algumas necrópoles, para além da bracarense da Rua do Caires. É o caso da necrópole de Rorigo Velho, perto da Trofa Velha, situada a cerca de 300 metros da estrada romana e datada do século III, assim como das de Agra e Gueifães, nas proximidades da Maia⁷⁹.

Do que aqui dissemos podemos concluir que as funções da estrada evoluíram e contemplaram uma série de aspectos que se tornaram tão importantes como aquelas que ditaram a sua construção, exactamente da mesma forma que o exército provincial acabou por se transformar numa instituição com funções múltiplas entre as quais, por fim, as actividades puramente militares eram limitadas e pouco significativas⁸⁰.

Reutilizando ou integrando no traçado caminhos pré-romanos, a via manteve relações com o povoamento da Idade do Ferro, parte do qual, como vimos, sobreviveu à conquista romana. Todavia, se o impacte da construção da estrada foi limitado em relação aos *castella*, por não se tratar de uma área de colonização de tipo mediterrâneo, a verdade é que o povoamento romano ou muito romanizado se concentra nitidamente ao longo do eixo da via⁸¹, como provam os vestígios arqueológicos (Fig. 5). O *Itinerário de Antonino* e o *Anónimo de Ravena* não referem nenhum povoado entre *Bracara* e *Cale* e a arqueologia ainda não permitiu avançar muito no que toca à localização de aglomerações secundárias e de estações viárias

⁷⁸ Caso dos pequenos bronzes artísticos: A. Nunes Pinto, *Bronzes figurativos romanos de Portugal*, II, Santiago de Compostela, 1996, p. 381-382, 412-413 (dissertação de doutoramento policopiada).

⁷⁹ António Cruz, p. 211-215; Carlos Alberto Ferreira de Almeida, *Romanização das Terras da Maia*, Porto, 1969, p. 41-45.

⁸⁰ Le Roux, *Armée*, p. 406-410.

⁸¹ Alarcão, *Portugal*, p. 10-26, mapa 1b.

no referido percurso. A necrópole de Rorigo Velho pode, pelas suas dimensões, pertencer a um *vicus* ainda desconhecido, como o que seguramente existiu em Sobre Sá, junto ao grande Castro de Alvarelos⁸². A identificação de *Avobriga* com o Castro de Alvarelos, no monte de S. Marçal, não tem hoje viabilidade. Este importante povoado castrejo conheceu rápida e intensa romanização, contando com várias inscrições, que constituem um significativo índice cultural, e com dois tesouros monetários, um republicano, outro contemporâneo de Carísio⁸³. Era, provavelmente, o maior aglomerado populacional entre *Bracara* e *Cale*, nele se situando a capital dos *Madequisenses*, como sugere francamente uma epígrafe encontrada em Sobre Sá⁸⁴.

A distância a que se situa em relação a *Cale*, cerca de 12 milhas, e em relação a *Bracara*, 23 milhas de acordo com o miliário encontrado no Muro, elege o Castro de Alvarelos para localização de uma estação viária nas proximidades, da categoria das *mansiones*, a procurar na zona do Muro ou da Quinta do Paço. A presença de estradas secundárias nesta zona tornam esta hipótese muito viável. Outra estação viária situar-se-ia não muito longe de Vila Nova de Famalicão. Pertenceria também à categoria das *mansiones*, para quem se deslocava para *Bracara*, funcionando como *mutatio* para os que viajavam para sul.

Albergues e estações de muda desempenharam, com as *villae*, uma acção muito relevante na romanização de uma área pouco urbanizada como esta de que tratamos. Actuavam de forma indirecta mas eficiente, influenciando o meio indígena

⁸² Jorge de Alarcão, *Aglomerados urbanos secundários romanos de Entre Douro e Minho*, “Biblos”, LXXI, 1995, p. 398-401; Ferreira da Silva, *Cultura*, p. 25-27, 83; A. Brito Moreira, *Elementos para a carta arqueológica do concelho de Santo Tirso. A estação arqueológica de Alvarelos*, “Santo Tirso Arqueológica”, 2, 1992, p. 34-47.

⁸³ Rui Centeno, *Circulação monetária no Noroeste da Hispânia até 192*, Porto, 1987, p. 35-41, 212-217.

⁸⁴ Armando Coelho Ferreira da Silva, *Organizações gentilícias entre Leça e Ave*, “Portugália”, Nova Série, 1, 1980, p. 84-86; *Cultura*, p. 278, est. X.

pelo simples facto da presença de uma estação viária constituir um elemento estável da paisagem e, ao mesmo tempo, um meio de ligação com outras realidades, tal como as antigas estações de caminho de ferro⁸⁵. Nesta região, o castro romanizado representa a componente fundamental do padrão de povoamento, pelo que podemos considerar as *mansiones* como núcleos romanizadores essenciais⁸⁶. Infelizmente a sua identificação no terreno é particularmente difícil, em parte devido às características construtivas, em parte por terem dado origem a povoações que encobrem os seus restos.

Que sucedeu à via depois do ocaso romano? *Bracara* continuará a exercer a capitalidade de uma região que verá surgir o reino suévico, enquanto *Cale* ganha nova importância, posta em relevo no relato de Idácio e, de forma ambígua e geradora de interpretações que levaram a considerar *Portucale Castrum Novum* como uma fundação recente, no *Parochiale*⁸⁷. O traçado da estrada, através de uma zona que permanece densamente ocupada, não sofreu grandes transformações, sobretudo a sul do Ave. Naturalmente, o abandono de povoações e o aparecimento de outros centros, por razões de ordem defensiva ou religiosa, contribuiu, tanto como a degradação da via e a queda ou destruição das pontes para as mudanças que se podem identificar.

A continuidade do traçado entre *Bracara* e *Portucale* conta com testemunhos significativos. O caso dos miliários da Ponte de Sedões prova que, no essencial, o percurso da estrada

⁸⁵ Um romance recente evoca a via férrea e o telégrafo, instalado na estação, como os únicos elementos capazes de quebrar o isolamento e o imobilismo das pequenas povoações de província nos inícios do século XX: Mário Ventura, *O segredo de Miguel Zuzarte*, Lisboa, 2001.

⁸⁶ Mantas, *Rede viária*, p. 545-568; Chevallier, *Voies*, p. 207-220; *Voyages*, p. 63-78.

⁸⁷ Idácio refere *Portucale* três vezes: Idácio, *Chron.*, 175, 187, 195 (*Portucale Castrum*). Foi a referência no manuscrito E do *Parochiale* (IV, 7) que causou as dificuldades de localização e as dúvidas quanto à cronologia de *Cale*: P. David, *Études historiques sur la Galice et le Portugal du VI au XII siècle*, Coimbra, 1947, p. 34, 37, 79.

não se alterou, como a reconstrução medieval das pontes principais, como a do Ave e a do Leça, garante. Outros aspectos da continuidade residem, por exemplo, na cristianização de numerosos locais ao longo da estrada, confirmada pelo facto de grande parte dos miliários referenciados na via *Bracara Augusta-Cale* terem sido encontrados junto a igrejas ou capelas, por vezes reutilizados. A circunstância comprovada do traçado da estrada corresponder por diversas vezes aos limites de freguesias⁸⁸, garante a persistência da *via publica* como referência permanente e inquestionada e, simultaneamente, a continuidade do povoamento nos tempos que antecedem a formação da Nacionalidade.

Terminaremos agora esta viagem⁸⁹, através do espaço e do tempo, iniciada em *Bracara Augusta* e concluída em *Portucale*. Com esta palavra acabamos. Com ela queremos continuar no século XXI.

⁸⁸ Ferreira de Almeida, *Vias*, p. 54-55; Mantas, *Rede viária*, p. 840-851.

⁸⁹ Fontes epigráficas abreviadas no texto: *Corpus Inscriptionum Latinarum*, Berlim (= *CIL*). Os mapas foram redesenhados pelo Dr. Luís Madeira, a quem agradecemos.

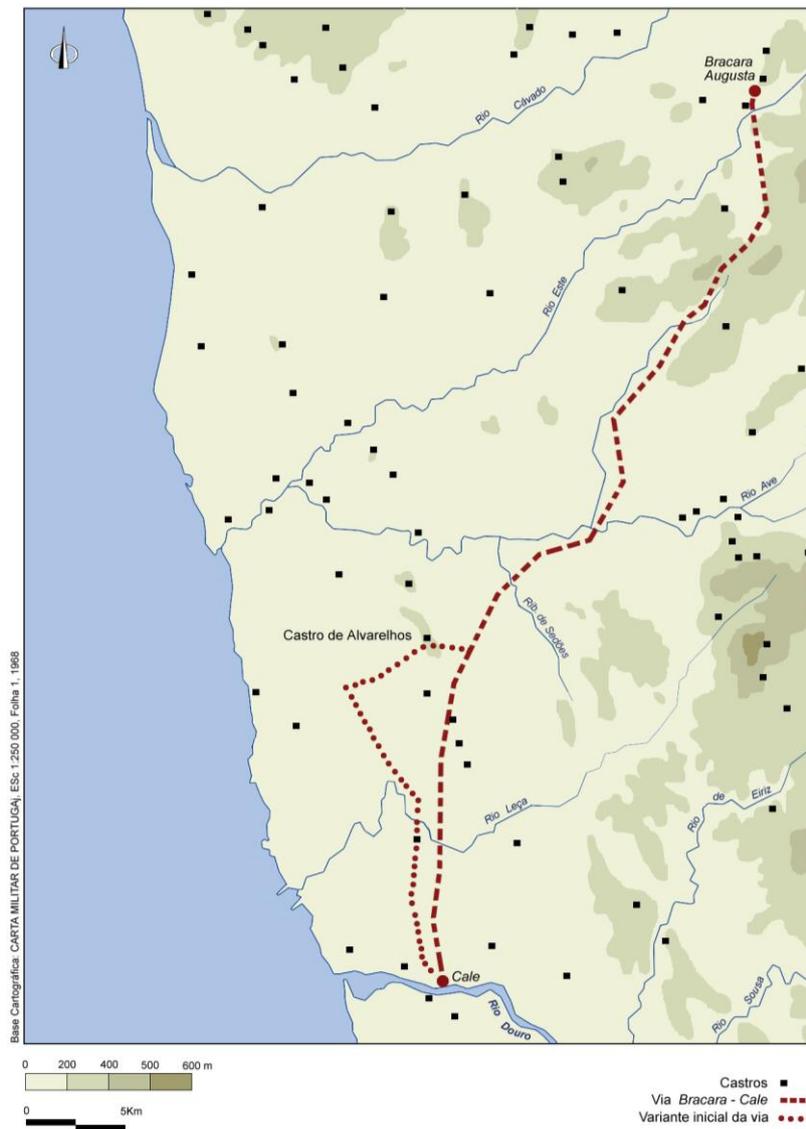


Fig. 1 - Traçado da via *Bracara-Cale* e estradas secundárias.



Fig. 2 - Traçado da via *Bracara-Cale* e o povoamento castrejo.



Fig. 3 - Vestígios da via *Bracara-Cale* perto do lugar de Esprela.



Fig. 4 - Nereida em bronze do castro de Alvarelhos.



Fig. 5 - Traçado da via *Bracara-Cale* e os vestígios romanos.