

Revista de Guimarães

Publicação da Sociedade Martins Sarmento

VIAS ROMANAS DAS REGIÕES DE CHAVES A BRAGANÇA.

BARRADAS, Lerenó A.

Ano: 1956 | Número: 66

Como citar este documento:

BARRADAS, Lerenó A., Vias romanas das regiões de Chaves a Bragança. *Revista de Guimarães*, 66 (1-2) Jan.-Jun. 1956, p. 159-239.

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/>

Vias romanas das regiões de Chaves e Bragança

PELO ENG.º AGRÓNOMO LERENO A. BARRADAS
Sócio da Associação dos Arqueólogos Portugueses

Numa rápida passagem por Chaves, nos fins de 1938, tivemos a sorte de tomar conhecimento de um miliário de Augusto, inédito, abandonado na Serra da Pastoria, publicando acerca dele na boa revista «Brotéria», de Maio de 1939, e por amabilidade especial do saudoso P.º Eugénio Jalhay, um artigo intitulado: «Um marco miliário da via romana de Braga a Chaves».

Voltando novamente à região, na passagem de 1954 para 1955, com mais demora, procuramos esclarecer certas dúvidas que então se nos depararam sobre o que escrevemos, por meio de mais pormenorizada visita aos sítios por onde se supõe que tenha passado a via romana a que esse padrão deveria pertencer. Infelizmente o tempo foi bem mais escasso do que prevíamos, e por outro lado, insensivelmente, fomos alargando o campo estudado a outras vias romanas das regiões de Chaves e Bragança. Por estas razões, num trabalho que saiu de muito maior envergadura do que esperávamos, vários pontos obscuros tivemos que deixar por esclarecer.

Sendo este trabalho baseado especialmente nas observações de campo, muitos locais visitamos de grande interesse, como pontes, calçadas, padrões, ou apenas com vestígios da ocupação romana, que procuramos deixar registados pela fotografia, e outros ainda, depois de muitas canseiras, que de interesse arqueológico nada mostravam.

Vimos também padrões destas vias em vários museus, e procuramos tomar conhecimento com o que de mais importante diversos autores deixaram escrito a este respeito, o que só pôde ser por meio de rápida consulta num modesto número de obras, quase todas nas bibliotecas de Lisboa.

Como um trabalho desta natureza é sempre demorado, tanto no campo, em vastas áreas com falta de caminhos para o trânsito moderno, como no gabinete, e por motivo de termos de regressar mais depressa do que era de supor, por força das circunstâncias, aonde é nossa ocupação na Província de Moçambique, é aqui que temos de o preparar, apenas à vista de ligeiros apontamentos, longe dos locais a estudar e dos livros que nos poderiam esclarecer. Tem assim forçosamente que haver neste trabalho muitas deficiências, e até mesmo possíveis incorrecções, difíceis de evitar.

Se Deus nos der vida, saúde e meios, daqui a poucos anos voltaremos a ocuparmo-nos mais circunstanciadamente, no campo, museus e bibliotecas, destes mesmos problemas, de si bastante interessantes e que, porventura, algumas contribuições poderão dar para melhor compreensão das primeiras páginas da história portuguesa.

Queremos aqui prestar os nossos agradecimentos ao Sr. P.^e João Vaz d'Amorim, Dig.^{mo} pároco de Vilarinho das Paranheiras, e aos Snrs. Dr. António Júlio Gomes, de Chaves, e Dr. António Quintela, director do Museu Regional «Abade de Baçal», de Bragança, pelos úteis esclarecimentos e facilidades que nos deram, relativos à arqueologia regional.

Não devemos ainda deixar de dizer, da melhor boa vontade, que este trabalho é feito por estímulo e encorajamento do Ex.^{mo} Sr. Coronel Mário Cardozo, muito competente e consciencioso investigador da nossa riqueza arqueológica, director do Museu «Martins Sarmento», que amavelmente nos concedeu a oportunidade de assim colaborarmos na consagrada «Revista de Guimarães», o que muito agradecemos e nos honra.

I

Vias romanas

Muito se tem escrito sobre estradas romanas, e por isso não interessa para aqui o que sejam generalidades, mas simplesmente o que de particular se

observa através dos raros vestígios dos seus antigos traçados pelas regiões de Chaves e Bragança.

As vias romanas não foram, como se pode depreender de algumas descrições, calçadas contínuas esmeradamente construídas, com várias camadas de argamassas cobertas por grandes lajes. Esta regra deveria apenas ser aplicada às vias de elevada categoria nos arredores das cidades importantes, de muito trânsito, e frequentemente percorridas pelos altos magistrados. Se assim fosse, nenhuma dificuldade haveria em demarcar hoje os seus antigos traçados, que em extensos percursos não deixaram, à simples vista, vestígios da sua existência, ou apenas de identificação duvidosa, e deste modo é possível explicar as grandes descontinuidades que neles se notam.

As estradas romanas tinham, acima de tudo, carácter prático, facilitando a rapidez das comunicações e permitindo que sobre elas transitassem os pesados carros de carga então em uso, mas sem obras de arte onde estas não fossem necessárias. Nos terrenos planos, ou não muito inclinados, de terra consistente, onde não se formassem lamaçais, bastava uma simples preparação superficial, a derruba das árvores e pequenas obras das que não resistem ao tempo.

Nas encostas declivosas, onde houvesse o perigo da erosão pelas águas das chuvas (calçada de S. Lourenço, estrada velha de Montalegre, vertentes do Calvo e Rabagão) ou nos locais muito expostos ao encharcamento (terrenos marginais do Rabagão), os pavimentos eram consolidados então com as bem conhecidas calçadas dessa época. Empregavam, como se sabe, lajes grandes deitadas, mas com o assentamento bem feito. Desta maneira podiam suportar a passagem de pesados veículos, por diminuição de pressão por unidade de superfície, o que não sucede com a chamada calçada portuguesa de pedras bem mais pequenas, que precisa de renovação constante, ao passo que muitos troços de calçadas romanas chegaram em bom estado até aos nossos dias, com perto de vinte séculos de existência, resistindo ao tráfego, aos agentes naturais e ao abandono pelos homens, sendo alguns ainda hoje, caminhos em serventia.

A técnica da construção parece determinar troços nestes casos rectos, mas nem sempre, com as extremas laterais bem alinhadas com pedras facetadas, que não podem ser muito extensos, como é natural, nos terrenos de encosta; tinham drenos superficiais, rectos e oblíquos para escoamento das águas das chuvas, e grande largura nas curvas, o que permite confirmar a utilização na região de veículos pesados puxados a várias juntas de bois ou parelhas de muires e de cavalos.

Vem a propósito a seguinte transcrição de Plutarco, conforme Martins Capela: (1) «No lançamento dos traçados das vias de primeira ordem parecem ter a princípio optado pelo trajecto mais curto, para rápida marcha das legiões e transportes de leves recovagens.

Predomina por então a linha recta, bem que acidentada por violentas rampas de 10, 12 e 15 e mesmo 20 por cento, mormente no acesso às pontes encaixadas em vales profundos, cortados mais ou menos obliquamente. Porém, depois que aumentou o tráfico com as províncias e se empregaram grosseiros e ponderosos carroções, «rhedae», tirados a custo por 4 ou 5 parelhas, todo o empenho parece voltado para evitar na construção tão fortes desnivelamentos».

As maiores dificuldades no seu lançamento deveriam ser as passagens dos cursos de água, e certamente que a grandeza das obras para esse efeito teria de variar com as circunstâncias locais, a categoria das vias, e ainda consoante a época da construção.

De começo deve ter sucedido aqui, o que paralelamente sucede nos nossos dias com a ocupação dos territórios insuficientemente desenvolvidos. As primeiras travessias dos cursos de água, que não fossem facilmente vadeáveis, seriam feitas pelos processos simples, de carácter mais ou menos expedito, como jangadas movimentadas à vara, a remos, ou a cabos,

(1) M. Martins Capela, *Miliários do Conventus Bracaraugustanus em Portugal*, Porto, 1895.

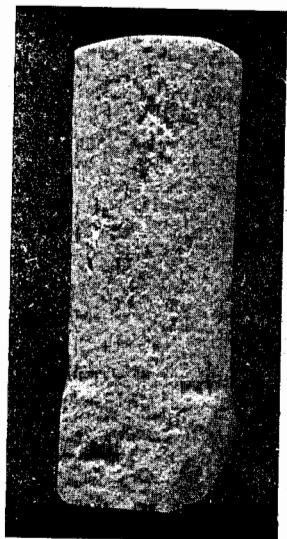


Fig. 1 — Padrão A-11

Alt. 1,ª 54

Padrões

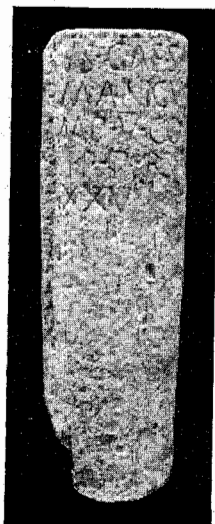


Fig. 2 — Padrão A-14

(Cláudio)

Alt. 1,ª 76

Sangunhedo

barcos, e sobretudo pontes de madeira ⁽¹⁾. Como estas são de curta duração, pela pouca resistência às cheias, e sujeitas às queimadas e à deterioração do material, foram substituídas a pouco e pouco, por poldrados, pontões e pontes de alvenaria.

O padrão dos «Aquiflavienses», que comemora a construção da ponte de Chaves, adiante referido, hoje deslocado do seu primitivo lugar, explica que essa ponte é feita de pedra, pormenor que seria escusado, se por ventura ao lado dela não houvesse outra, certamente mais antiga, feita de madeira ⁽²⁾.

Os romanos passando à ocupação definitiva do território, esmeraram-se na construção das suas pontes de alvenaria, a que deram boa solidez, e desta maneira em maior ou menor escala, muitas delas, tendo resistido às grandes cheias e ao desgastamento pelo tempo, ficaram integradas no actual esquema viário, em estradas de primeira ordem, como a ponte de Chaves sobre o Tâmega, a da Pedra sobre o Tuela, a de Valtelhas sobre o Rabaçal, e outras mais, por exemplo, nas proximidades de Bragança.

Os seus arcos de volta redonda com robustas aduelas, com os seus talha-mares e com o pavimento em corcova ou com as extremidades rampea-

(1) Nos países em ocupação, as pontes de madeira são frequentíssimas, desde as mais simples, ou mais toscas, até aquelas tècnicamente bem construídas e de grandes proporções. Serve de exemplo a extensa e alta ponte provisória sobre o curso inferior do Limpopo, rio que tem bacia hidrográfrica de área quase igual à da península ibérica, por vezes muito torrencial, em que passam sobre ela combóios de via ordinária, com grandes locomotivas, incomparavelmente bem mais pesadas do que os carroções dos exércitos romanos.

(2) A importância que tiveram as pontes de madeira nos primeiros tempos de Roma, é comprovada através da palavra «pontífice», cujo primitivo significado se perdeu, passando a designar os sacerdotes, mais tarde do Colégio dos Pontífices, cuja iniciação, segundo é tradicional ou lenda, era a construção de pontes deste material sem o emprego de metais.

A evolução do significado desta palavra mostra também a importância que nesse tempo era dada ao corpo de engenheiros que se ocupava na construção das vias romanas.

das, o que permite diminuir a resistência à impetuosidade das águas torrenciais, por menor superfície de exposição, formando dois descarregadores para o caso das cheias de grande amplitude, a solidez geral da obra, frequentemente com paredes de cantaria e o emprego da «forfex» (nem sempre usada) no içamento das pedras aparelhadas, tudo isto denuncia uma técnica de planeamento e de construção com engenheiros competentes.

Pelo que se observa no campo, percebe-se que as estradas romanas não foram produto de eventualidades, de âmbito restrito, ou obras de improvisação, mas obedeceram a regras de delineamento dentro de traçados previamente estabelecidos.

As primeiras comunicações, por analogia com casos semelhantes, até mesmo entre localidades bastante distanciadas, devem ter sido por caminhos sinuosos, evitando-se, tanto quanto possível, os acidentes naturais, como montanhas e passagens difíceis de água, porém, mais ou menos em alinhamento recto. É o que interessa aos peões e ao uso dos animais de carga transformando-se os atalhos em caminhos normais (1). A adaptação a pesados veículos viria depois com a rectificação dos troços e a construção de obras de arte.

A concepção geral dos traçados obedecia à estratégia viária romana ligando as povoações notáveis desse tempo, embora muito afastadas, por meio de uma desenvolvida rede de estradas em que se tinha sempre em vista o encurtamento das distâncias e por consequência a rapidez das comunicações, o que também estava de acordo com a tática de guerra de Roma, quer nas lutas externas quer nas sublevações partidárias, tanto umas como outras mais ou menos permanentes, de lançar com a máxima prontidão, para os pontos críticos, embora afastados do seu vasto império, as suas bem adestradas legiões, ou simples destacamentos, acompanhados de nume-

(1) Hoje, com o uso geral do automóvel, não há a preocupação do encurtamento das distâncias, mas procura-se sobretudo a boa pavimentação. Dantes não era assim.

rosa e indispensável «impedimenta», o que tudo exigia facilidades de transportes.

Para efeito da elaboração do grande esquema viário, ou seja o plano de conjunto, os problemas de interesse local estavam em lugar de inferioridade, ao contrário do que hoje muitas vezes sucede nos traçados de estradas e caminhos de ferro, aceitando-se imposições particulares e políticas que determinam desvios de utilização restrita, com sacrifício do benefício geral, predominando o problema da boa ocupação militar e económica de toda a Península. Se alguns castros se encontram nas proximidades das vias deve-se supor, como regra, que houve apenas a coincidência de ficarem situados na linha dos traçados; e se aí houver vestígios romanos, talvez sejam consequência da proximidade da via, e não o inverso.

É inteiramente aplicável a esta região, a seguinte passagem de Duruy: «... *la domination de Rome se reconnaît a ces routes, que vont droit devant elles, comme sa volonté, sans se détourner pour éviter un obstacle*» (1).

Não há assim estradas de Chaves ou de Bragança, salvo as de menor categoria, mas estradas que passavam por estas localidades ou suas proximidades e que conduziam, mais ou menos directamente, a centros importantes distanciados, mas integradas num esquema viário que cobria não só esta região, mas toda a Península, e até o próprio império romano (2).

Eram as vias romanas ornadas de milha a milha com os seus típicos padrões, quase sempre monólitos cilíndricos, acima da terra da altura de um homem, ou mesmo mais, e grossos. São por vezes perfeitos no talhe e na epigrafia, mas vêem-se alguns grosseiramente talhados, mal acabados e mal insculpidos, ou relativamente delgados ou baixos, e outros ainda, tão imperfeitos que se tornam de autenticidade duvidosa.

(1) Através de J. H. Pinheiro, *Estudo da estrada militar romana de Braga a Astorga*, Porto, 1896.

(2) E daí, talvez, o adágio popular que diz: «Todos os caminhos vão dar a Roma».

É natural que antes do uso dos miliários típicos, com a indicação das distâncias, o que seria de grande utilidade para o viajante em percursos tão longos, as milhas fossem anunciadas nos caminhos por simples marcos de qualquer natureza, que foram evolucionando para colunas estreitas anepígrafas, que às vezes aparecem por estes sítios, destoando da arquitectura regional, mas que pela sua simplicidade não têm a necessária autenticidade para serem individualmente mencionadas (Fig. 17). Viriam em seguida, por evolução, aqueles padrões que apenas mencionam o número de milhas (A-11 e A-17, figs. 1 e 3) ⁽¹⁾, e só depois os que indicam a era pela nomeação dos imperadores e seus períodos de governo.

É bom exemplo o padrão da Serra da Pastoria, A-22, que menciona apenas o nome de Augusto, a que se segue «Bracara» como origem das milhas, e o número destas (Fig. 5).

Com o decorrer do tempo o verdadeiro significado desses padrões vai sendo alterado, e em seu lugar aparece, por vaidade dos imperadores ou por bajulação dos seus inferiores, a nomeação de títulos honoríficos, por vezes ridículos e cada vez mais extensos, até se chegar à eliminação da distância ou qualquer indicação topográfica que deveria ser o seu principal objectivo. Escreve assim Martins Capela referindo-se a estes padrões, muitos dos quais, no verdadeiro sentido da palavra, nem miliários são: «... denunciam de longe o século de Augusto na correcção e sobriedade dos epítetos, na regularidade e aticismo da construção (*da epigrafe*)... parecem mesmo atingirem algo de mor elegância com Adriano. As linhas são geralmente simétricas como os versos de uma estrofe.... O bom gosto

(1) A referência, no decurso deste trabalho, aos diversos miliários das vias romanas aqui estudadas, é feita por meio de uma letra maiúscula, conforme a via a que pertenciam, seguida de um número de ordem (A-1, A-2.... B-1, B-2.... C-1, C-2.... etc.), notação esta remissiva para os respectivos Quadros apresentados no final do artigo e para as gravuras intercaladas no texto.

transforma-se em bom tom Daqui a 100 anos a epígrafe miliária é uma tirada indigesta, emperdigada, falsa, ridícula. É Caracala, o fraticida, e talvez parricida, que se arreia na pedra com o nome bem soante de Marco Aurélio Antonino Pio, e uma lista de avós todos divinos, que não foram nem uma coisa nem outra, seguida de títulos triunfais sobre os Partos, Bretões e Germânicos Maximino, soldado da fortuna, filho de bárbaros não se deu a superfetações heráldicas, bastaram-lhe os máximos do estilo.

Daqui resultou que transformando-se os miliários em simples padrões honoríficos, se acumulavam em certos pontos das vias. Diz ainda a este respeito Martins Capela: «Daí vem com o andar dos tempos a ser cada milha uma estação de cinco, dez, doze e mais colunas miliárias». Nestes casos nem todas marcavam milhas, ou qualquer indicação topográfica, quando no mesmo local, o que aliás seria supérfluo.

São também bastante frequentes os padrões anepígrafos, ou porque não lhes chegaram a gravar as inscrições, ou porque estas foram propositadamente apagadas em épocas posteriores, ou ainda porque se desvaneceram com o tempo por a pedra ser de má qualidade.

Outro ponto importante a apreciar nas vias romanas que vêm mencionadas no «Itinerário» de Antonino, é o que se refere às «mansiones», como se sabe, estações de descanso e aprovisionamento para o tráfego, onde havia alojamentos, víveres e mudas de gado para serviço.

Talvez se tenha dado valor exagerado a estes locais, que na maioria dos casos não deixaram vestígios que os assinalem com a necessária segurança, e, muito menos, originando povoações importantes. Na via de Braga a Astorga, passando por Chaves, até à fronteira, são mencionadas seis mansões, mas de nenhuma delas se sabe com exactidão qual a sua localização, nem nas proximidades dos locais prováveis há hoje povoações que não sejam aldeias de pouca categoria. É assim natural que não fossem mais do que simples acampamentos de recurso, com construções à maneira regional, de pedra seca, rebocadas a barro por dentro, com cobertura de colmo,

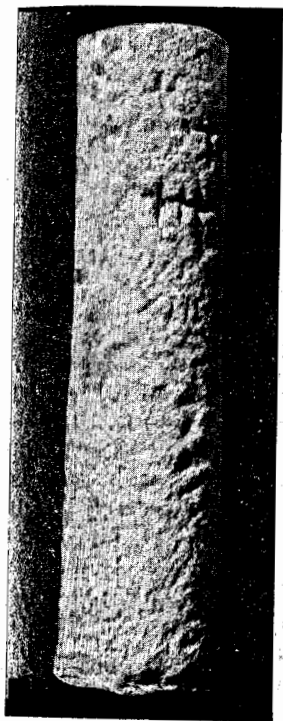


Fig. 3 — Padrão A-17

Alt. 2,^m30
Venda Nova



Fig. 4 — Padrão A-20
(*Trajano*)

Alt. 2,^m00
Codeçoso do Arco

como ainda se usa em muitos destes sítios. Nesta conformidade, perdendo as estradas com o tempo a sua importância, essas construções nada deixaram atrás de si que perpetuasse a sua existência. Mais importantes do que essas mansões deveriam ser os acampamentos dos campos mineiros, onde trabalhariam milhares de escravos e pessoas livres, e haveria muito pessoal dirigente e aquartelamento de tropas, como por exemplo, nas minas do Poço das Freitas, junto da via de Braga a Chaves, com enormes remoções de terra, e aqui nada se percebe, pelo menos manifestamente, onde fossem esses locais. Possivelmente, a ajuizar pelas grandes distâncias entre algumas das mansões conhecidas, a mais de um dia de viagem para peões e veículos, é natural que houvesse outras ainda que ficaram omissas.

Podemos considerar também, a autenticar a passagem das vias romanas, a tradição e a toponímia. Temos assim o troço chamado *estrada velha de Braga*, no termo da Pastoria, e topónimos, como *Campo da Via*, nas imediações de Soutelo, *Esculca*, nos arredores de Boticas de Barroso, e perto da ponte arruinada de Picões, no Rabaçal; *Padrões*, povoação assim chamada no Rabagão, ou *Padrão* próximo da Pastoria; *Arco* ou *Arcos*, com referência a pontões, alguns em ruínas, ou restos de pontes, e, talvez outros mais.

Certamente as vias romanas, com as suas boas pontes que seriam de admiração justificada para a época, e troços calçados, com os seus longos percursos ligando cidades bem afastadas, transitando por elas os grandes carroções, as formações militares, ou os notáveis magistrados, deveriam impressionar os povos das regiões dominadas, onde possivelmente dantes apenas se caminhava por veredas próprias para percursos a pé ou a cavalo. É o que sucede ainda hoje nos países novos, ou atrasados, com o caminho de ferro, ou estradas próprias para viação mecânica.

Ao mesmo tempo, os seus impressionantes padrões, com os sugestivos títulos honoríficos dos imperadores, impondo uma nova língua aos povos dominados, como assim sucedeu, bem deveriam mostrar o arrogante poderio de Roma.

II

O tempo e as vias romanas

As vias romanas, como muito neste mundo, sofreram com o decurso do tempo, com os acontecimentos históricos e com o desleixo dos homens. Os raros vestígios que hoje atestam a sua existência não são suficientes para demarcarem com segurança o seu traçado, como pontes e pontões, que em muitos casos já perderam a sua feição primitiva, troços calçados, com enormes descontinuidades, e miliários, muitas vezes, ou quase sempre, de localização duvidosa, muitos dos quais apenas se conhecem por tradição.

A solidez usada nas construções das calçadas e pontes pelos romanos não foi completamente suficiente para evitar a destruição de muitas delas, mas permite que hoje se possa avaliar no seu conjunto a eficácia dos processos seguidos por um povo que edificou para o futuro. As vicissitudes várias que têm sofrido estas vias devem ter começado logo após a queda do império romano e daí até aos nossos tempos.

É muito natural que no domínio dos povos bárbaros que invadiram a Península, na sua curta e devastadora passagem, as vias romanas não melhorassem, antes pelo contrário decaíssem e sofressem propositados estragos. É táctica muito em uso pelos exércitos invasores deixar, tanto na invasão como na retirada, tudo arrasado e destruído, a ferro e fogo.

Quanto à ocupação dos visigodos e dos mouros, embora já com mais relativa estabilidade, não parece haver seguros indícios, nestas regiões, de grandes obras de fomento, entre as quais, as vias de comunicação. Pouco mais se deve ter feito do que manter o que já existia.

Por outro lado a destruição e o empobrecimento de muitas povoações, e o aparecimento de novos centros urbanos de importância, determinaram outros traçados de estradas e caminhos, talvez a jeito das circunstâncias, sem planos concebidos, com abandono

dos troços deixados pelos romanos. Durante todo esse tempo da Idade Média, e posteriormente, a vida dos povos destas regiões ressentiu-se de grande isolamento e de nível económico bastante baixo, como ainda hoje bem se percebe nas suas modestas povoações rurais, e por consequência, com diminuto movimento por estradas, salvo nas de interesse local, com transportes de mercadorias feitos a dorso, pelo que simples veredas chegavam, ou com carretas de bois próprias para maus caminhos. Nas passagens dos cursos de água, os poldrados, à maneira regional, eram suficientes para o tráfego local. Assim as vias romanas, sem o necessário interesse oficial, foram sendo abandonadas, e outros caminhos de utilização mais restrita foram aparecendo em seu lugar.

Embora as construções romanas marquem pela sua grandiosidade e robustez, as pontes sofreram muito nestes períodos de instabilidade política e de depressão económica. Durante as guerras muitas devem ter sido propositadamente destruídas. Foi o que sucedeu, ainda há relativamente pouco tempo, durante a invasão dos franceses, à ponte romana de Soeira. Outras foram levadas pelas cheias, como uma ponte de 3 olhais no Rabagão, de que fala Argote, presumivelmente romana, e as de Picões no Rabaçal, que não chegaram a ser reedificadas. Outras ainda, e estas devem ser em número elevado, por qualquer causa destruídas, ou danificadas foram depois reconstruídas, renovadas ou até adaptadas ao trânsito moderno, mas de tal modo que perderam muito da sua primitiva feição, tornando-se suspeita a sua autenticidade. É por isso difícil emitir-se opinião segura quanto à verdadeira origem de muitas pontes, cujas honras de autoria em numerosos casos vão para os vários povos sucessores dos romanos, que nem sempre conseguiram manter a herança que receberam.

Como regra, devemos considerar suspeitas de origem romana todas as pontes que estão no alinhamento dos traçados das vias desse tempo. Os arcos redondos, o tabuleiro em corcova, o pavimento com lajes grandes, as guardas de pedra e o aparelhamento

de cantaria, podem ser em certos casos elementos aproveitáveis para a identificação das pontes. Por outro lado, os orifícios da « forfex », cujo uso denota bom processo de construção, embora identifiquem a autoria romana, não indicam, pela sua ausência, que certas pontes devam deixar de assim serem consideradas, como é caso vulgar; quando as pedras tinham que ser levantadas a pequena altura, como nos pontões, ou nos pilares das encostas declivosas, em que elas eram arreadas e não içadas, e em outros casos mais, este processo nem sempre foi usado. Nas próprias ruínas de Mérida, autenticamente romanas, há muitos arcos em que estes orifícios não existem. É assim difícil nesses casos poder negar-se a autoria romana, quando elas estão nos traçados das antigas vias dessa época, devendo, possivelmente, tratar-se de pontes que sofreram profundas remodelações posteriores. Algumas conservam ainda um certo cunho de autenticidade, de acordo com uma época de culminante florescimento. Supomos estar nestes casos a ponte de Vila da Ponte, com reconstrução já muita antiga, e bem assim algumas dos arredores de Bragança.

Os troços calçados das vias romanas, sem o necessário serviço de reparações, com o decorrer do tempo têm sofrido estragos idênticos, que em muitos casos os fizeram desaparecer totalmente, ou os deixaram confundidos, por consertos posteriores, com os caminhos de construção mais recente, que por toda a parte recortam a província de Trás-os-Montes, o que causa muita perturbação na identificação de uns e outros. Nestes últimos, feitos ao estilo regional, as pedras de tamanho diferente, são colocadas muito descuidadamente, frequentes vezes de cutelo, não havendo esmero de fazerem a delimitação regular. Consertos desta natureza se observam frequentemente em certos troços calçados das vias romanas. Sucede também, quando estas são abandonadas pelo trânsito, que as suas lajes vão sendo aproveitadas para construções nesta região em que a pedra é quase exclusivamente o material utilizado, ou então para fazerem os muros que dividem as numerosas e pequenas propriedades rurais.

Desta maneira são poucos aqueles troços verdadeiramente autênticos que aparecem em descontinuidade a atestarem a passagem das antigas vias desses tempos.

Idênticas vicissitudes têm sofrido os padrões viais. É muito natural que os bárbaros, ao invadirem as regiões dominadas pelos romanos, destruindo quase tudo na sua passagem, até mesmo construções robustas, não poupassem também estes padrões que, pelas suas epígrafes, se deviam mostrar irritantes, derrubando-os ou maltratando-os, como ainda hoje fazem outros invasores aos monumentos de glória dos povos invadidos. Por outro lado, as populações locais, na passagem do paganismo ao cristianismo, deveriam também destruir muitos daqueles que comemorassem os nomes dos imperadores que promoveram as perseguições aos cristãos, ou simplesmente picar-lhes as suas epígrafes. É caso análogo ao do Senado Romano que mandou apagar o nome de Domiciano nos monumentos em que estava insculpido.

Posteriormente, deixadas ao abandono as vias romanas, estes padrões, perdido o seu significado, iam sendo retirados para diversos fins dos primitivos lugares.

No tempo dos visigodos e em grande parte da Idade Média, muitos deles, nestas regiões, foram convertidos em sarcófagos, depois de cortados longitudinalmente e abertas neles as cavidades para o corpo humano, algumas vezes antropomórficas. O de Augusto, da Serra da Pastoria, quase todos da região de Bragança, A-22, C-3, D-3, D-4 e D-6, D-7 e E-2, e, pelo menos, um de Braga (1), estão vazados na sua parte posterior para este efeito. Felizmente que nestes casos as inscrições foram quase sempre mais ou menos poupadas, embora por vezes prejudicadas pelos orifícios, conforme diz o Abade de Baçal, para escoamento das fezes cadavéricas. É assim natural que haja ainda hoje muitos outros padrões nos cemitérios.

(1) Martins Capela, *Obra citada*, n.º 32.

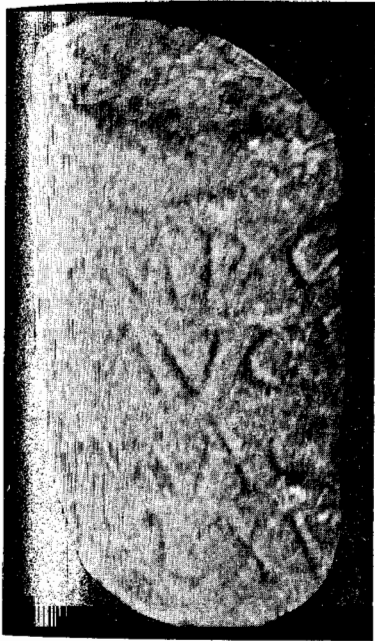


Fig. 5 — Padrão A-22
(*Augusto*)
Fragmento
Serra da Pastoria

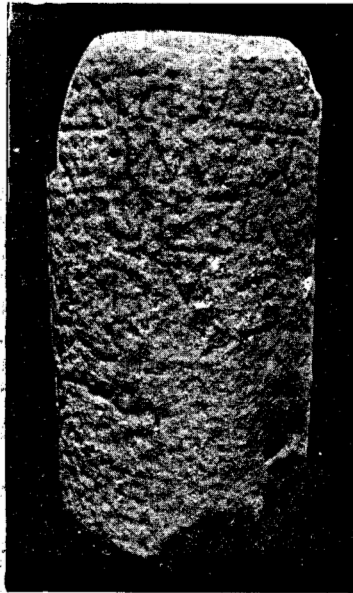


Fig. 6 — Padrão A-23
(*Traiano*)
Alt. 1.^o 10
Termo da Pastoria

térios que circundam as primitivas capelas e igrejas, algumas das quais em ruínas e abandonadas, situadas ao longo das antigas vias romanas.

Certos padrões foram aproveitados para esteios de varandas, ombreiras de portados ou suportes vários, com mutilações (figs. 2, 14, 25 e 30), pesos, bebedouros de animais (fig. 29), demarcações de propriedades ou de termos de povoações e concelhos, e possivelmente, depois de completamente transformados, para outras serventias mais. Alguns têm sido poupados, por terem servido para cruzeiros e alminhas, (B-2, B-3 e B-4, fig. 11 e 12). É interessante notar que a proveniência conhecida de grande número de padrões é de capelas e igrejas. Parece assim que houve uma certa noção do valor dessas pedras, ou um certo respeito, bem como de outras com inscrições, que foram recolhidas, como local mais apropriado, nos tempos em que não havia museus, ao redor desses edifícios, ou até mesmo fazendo parte deles, incrustados nas suas paredes. Nas regiões em estudo encontram-se ou encontraram-se assim padrões vias nas capelas e igrejas de S. Martinho, no Zebral, de Valdanta, do Anjo, em Chaves, S.^{ta} Marta em Vila Frade, S. Sebastião em Soeira, S. Pedro em Babe, S. Cláudio em Gustei e S. João em Lamalonga. Ainda há poucos anos foram levados, como é tradição um para próximo da igreja de Vilarandelo, e outro para a de Valtelhas. É pena que nestes casos, em que se olhou sobretudo ao valor intrínseco das suas epígrafes, se tenha perdido a indicação do local exacto onde foram primitivamente colocados, pelo que alguns causam mais perturbação do que elucidação. Outros terão sido destruídos pelos crentes de S. Cipriano, cujo livro é bastante conhecido na região, à procura dos tesouros que julgam conter. Muito recentemente os habitantes de Pondras, Codeçoso do Arco, destruíram um bom miliário de Cláudio, para se apoderarem do «tesouro» que estaria lá dentro. Além disso, numerosos padrões têm desaparecido nos últimos tempos, mas felizmente as suas inscrições foram recolhidas por estudiosos de então, muito principalmente D. Jerónimo Contador de Argote, no século XVIII. No presente

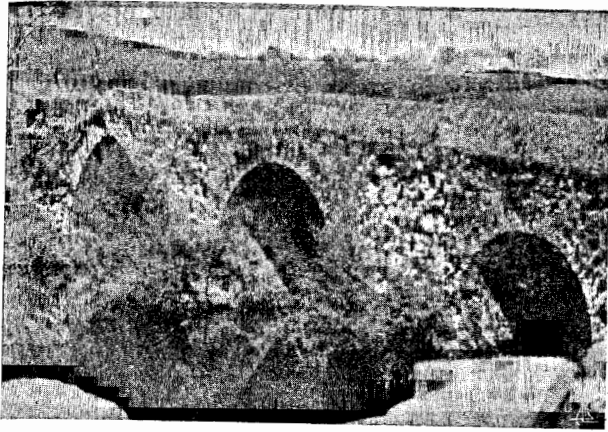


Fig. 7 — Ponte de Vila da Ponte, sobre o Rabagão.
(vista de jusante)

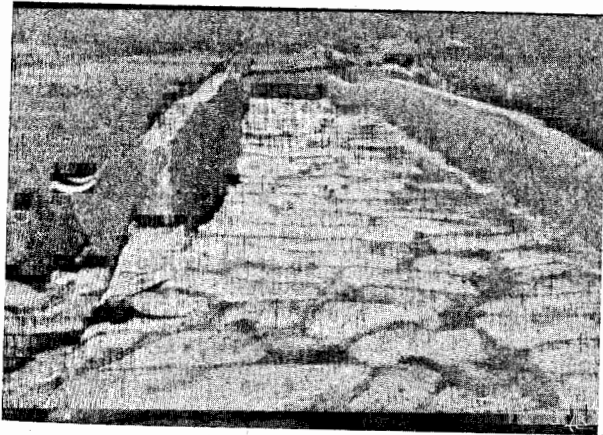


Fig. 8 — Ponte de Vila da Ponte.
(tabuleiro)

estudo referimo-nos a 29, cujo paradeiro se desconhece. Nesta conformidade bem poucos têm permanecido nos seus primitivos lugares, a atestarem o traçado das vias a que pertenciam, e as distâncias que marcavam aos pontos de origem.

Há assim grandes troços de via em que são desconhecidos estes padrões, mas isto não é razão para se duvidar da sua existência. Está neste caso, por exemplo, o troço da via das proximidades de Braga a Ruivães, em que não se conhecem miliários, nem os autores antigos a eles se referem. Nos arredores de Bragança, só nos últimos tempos se encontraram estes marcos, mas como resultado de se constituir nessa cidade um grupo de bons arqueólogos, como Abade de Baçal, Albino Lopo, Celestino Beça, J. H. Pinheiro e certamente outros, que em investigações cuidadosamente dirigidas, conseguiram pôr a descoberto um bom número deles. Isto mesmo pode suceder em outras regiões logo que se façam aí criteriosas pesquisas e escavações.

Em contraste com estes troços desprovidos de marcos, há outros onde eles são numerosos, como o que passava pelas imediações do sítio chamado Padrões, nome bem significativo, nas margens do Rabagão, e o de Poçacos a Valtelhas, nas margens do Rabaçal.

Expostos estes padrões ao tempo, iam-se-lhes apagando as suas epígrafes, que hoje em muitos casos mal se percebem, chegando mesmo a desaparecerem quase completamente. Outras vezes foram as suas inscrições maltratadas por renovadores com pouca consciência, o que causa agora certas perturbações na sua decifração, ou a desconfiança da sua autenticidade.

Desta maneira o tempo, os acontecimentos históricos e os homens por si, pelo abandono ou por acção directa, muito têm contribuído para o desaparecimento de numerosos vestígios que marcariam hoje a passagem das vias romanas.

III

Esquema viário
das regiões de Chaves e Bragança

É difícil, se não impossível em muitos casos, estabelecer hoje com o necessário rigor os traçados das vias romanas em que há largos percursos, às vezes com dezenas de milhas de extensão, sem vestígios suficientemente idóneos. Desta grande descontinuidade de pontos seguros da passagem das vias, como pontes, calçadas e padrões, que às vezes aparecem bastante isolados, resulta não ser fácil estabelecer a correcta ligação entre eles, fazendo-se conjecturas de traçados em que os pontos de apoio são autênticos, mas não é verdadeira a ligação entre eles, por pertencerem a vias diferentes.

Pelo que se pode observar no campo, e pelo que é de presumir, de acordo com as realidades da ocupação militar e económica, como já atrás se disse, tomamos como base para reconstituição dos traçados das vias romanas, supondo um esquema criteriosamente estabelecido, o possível encurtamento dos percursos entre as localidades importantes que foram extremos das vias, por vezes muito distanciadas.

É natural que de Chaves, a antiga «*Aquae Flaviae*», localidade de nomeada na época da ocupação romana, com categoria de «*municipium*», atendendo também à sua posição estratégica, no meio de férteis veigas das margens do Tâmega, e ainda pelas suas notáveis nascentes de águas quentes e medicinais, irradiassem grandes vias militares e comerciais em ligação com outras localidades, constituindo assim um centro de comunicações de relativa importância.

Já o mesmo não sucedeu com Bragança onde nas suas imediações, segundo os actuais conhecimentos, somente se cruzavam duas estradas, mas de boa categoria.

Apesar, porém, de haver nestas regiões, como se verifica no campo, uma boa e vasta rede de vias de comunicação, em ligação com importantes localidades da Península, o «Itinerário» de Antonino, a este respeito, apenas se refere à via militar de primeira classe, que passando por Chaves ia de Braga a Astorga.

Este valioso e elucidativo documento, que muito tem contribuído para esclarecer a corografia de então, fazendo chegar até nós informações preciosas sobre os percursos das estradas militares de mais categoria da rede viária do vasto império romano, mencionando localidades e indicando suas distâncias a determinadas origens, tem dado lugar também, em contra-partida, para o nosso caso, a grandes perturbações na concepção dos traçados, por omissão das outras vias, levando a considerar-se, quase que exclusivamente, como pertencendo a essa única mencionada, várias pontes, calçadas e padrões, que não são dela, mas daquelas que ficaram omissas. É o que tem sucedido quase que geralmente desde o tempo de Argote, ou mesmo um pouco antes, até aos nossos dias.

Por esses tempos outros miliários eram então desconhecidos, como os já mencionados de Bragança, por exemplo, descobertos no fim do século passado e princípios do actual, e bem assim certos troços de calçadas; as pontes, em grande parte, não estavam devidamente identificadas, como ainda hoje muitas delas também não estão.

Com os sucessivos descobrimentos arqueológicos, a interpretação dos traçados nem sempre se aclarou, antes pelo contrário, em alguns casos se complicou, igualmente pela mesma razão de se atender quase que exclusivamente às informações do «Itinerário».

Outra causa houve que também tem contribuído para a má compreensão dos traçados na estrada de Braga-Chaves, que foi ter-se servido Argote, e por consequência muitos dos seus seguidores, de uma versão errada do «Itinerário» que indica 26 milhas entre as mansões de Presídio e Caladuno, em vez de 16. Embora aquele escritor tivesse feito reparo

no erro, porque a soma das distâncias parcelares não acertava com a distância total entre Braga e Astorga, mas na impossibilidade de o localizar, teve que alargar o percurso entre aquelas duas mansões em cerca de 15 quilómetros, imaginando voltas escusadas com passagem por pontos afastados do verdadeiro caminho.

Esses supostos traçados não se ajustam, em muitos dos seus troços, como é natural, ao que se observa no campo, e às próprias indicações do «Itinerário», em especial no que se refere a distâncias, apresentando voltas escusadas, com percursos extensísimos, sem finalidade objectiva, à margem da economia dos transportes de pessoas e mercadorias, com perdas de tempo e de comodidades, e por conseguinte sem interesse prático, sobretudo sob o ponto de vista militar, que exige rapidez de comunicações.

Por estas razões não julgamos aceitáveis as hipóteses apresentadas por quase todos os autores que particularmente se têm ocupado destes estudos. Assim, por exemplo, entre outros, estão neste caso o percurso suposto por Argote, de Travassos da Chã a Chaves, passando por Ciada, Soutelinho e Pastoria, e desta cidade por diante até Astorga, indo por Valtelhas e Vinhais; o de Hübner, ligando Chaves a Astorga, por Bragança, e cortando a fronteira a oriente desta cidade; os do Abade de Baçal, Albino Lopo, Celestino Beça e J. H. Pinheiro, com diversas variantes no distrito de Bragança, mas todas muito sinuosas.

Todos eles mencionam locais, que a este respeito devem merecer confiança, mas fazendo parte de troços de vias diferentes que ainda não foram suficientemente destrinçadas, sem ligação entre si.

Admitindo, porém, a estratégia viária dos grandes percursos, com trajectos directos e o possível encurtamento de distâncias, entre os grandes centros populacionais, ou de importância por qualquer outro motivo (acampamentos, minas, etc.), e sabendo-se que o «Itinerário» apenas se refere a estradas consideradas de primeira ordem, especialmente sob o ponto de vista militar, não incluindo todas estas,

e deixando de fora não só as de menos categoria, ou de interesse restrito, mas também algumas bastante importantes, a ajuizar pelo valor das suas pontes, podemos compreender um novo arranjo da rede de comunicações deste vasto território do N. E. português. Temos assim que imaginar traçados para os troços descontínuos das estradas que passavam por estas regiões, dirigidas mais ou menos directamente a localidades importantes por vezes como se disse, bem distanciadas.

Conforme o critério exposto e de harmonia com o que ainda hoje se pode observar no campo e se lê nos vários autores que se têm ocupado destes problemas, supomos, como se segue, o esquema viário de toda esta extensa região (Gráfico 1).

Três importantes vias se cruzavam em Chaves.

A primeira, e a única descrita por «Antonino», era a de «Bracara Augusta» (Braga), sede do *Conventus Bracaraugustanus* — «Asturicam Augustam» (Astorga), sede do *Conventus Asturum*, passando por «Aquae Flaviae» (Chaves) (Gráficos II e III). Das quatro vias mencionadas no «Itinerário», ligando aquelas duas localidades, parece ser esta a de maior categoria, embora não fosse a mais curta, que era a que passava pelo Gerez (247 milhas contra 212).

É interessante e conveniente dizer que «Asturica Augusta» era, nesse tempo, não só grande centro de comunicações, mas também importante cidade onde se fazia o comércio do ouro recolhido das várias minas de grande parte do N. O. da Península, sabendo-se que ao longo desta via e em vários locais com caminhos afluentes, havia bastantes minas desse metal, e bem assim de outros (1).

Temos também a considerar que no prolongamento desta via para N. E., passando Astorga, ficava o aquartelamento da «Legio VII Gemina Pia Felix», hoje Leão, mencionada na inscrição do padrão dos «Povos» da ponte de Chaves, de muita influência nestas regiões, não só sob o ponto de vista militar

(1) Antóniò Garcia y Bellido, *La «Legio VII Gemina Pia Felix» y los origines de la Ciudad de León*, Madrid, 1950.



Fig. 9 — Troço calçado, próximo da ponte sobre o Rabagão, da estrada actual de Braga a Chaves.

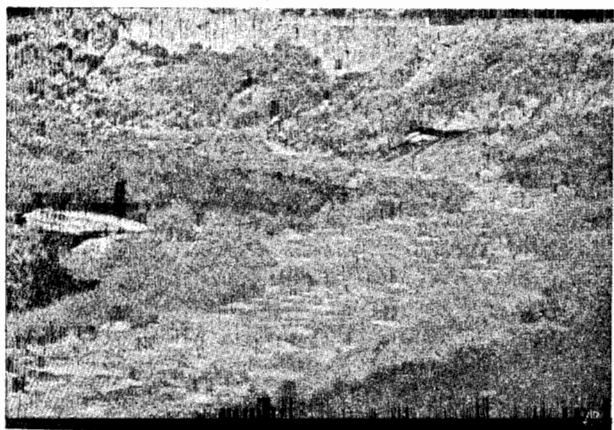


Fig. 10 — Troço calçado, junto ao Rio Rabagão, pelo km. 116 da estrada de Braga a Chaves.

como no administrativo, e até no próprio fomento regional, como exploração e fiscalização de minas e construção de estradas.

Por estas circunstâncias, além do tráfego próprio entre as duas antigas cidades de Braga e Astorga, pode-se avaliar o intenso movimento que nesse tempo teria a via, como consequência das explorações mineiras.

Por comodidade de estudo podemos dividir esta via em dois grandes troços, aliás de características bem diferentes, separados por Chaves e de que mais adiante em particular nos ocuparemos.

A segunda das importantes vias da região flaviense, mas não tanto como a anterior, atravessava Chaves no sentido sensivelmente N. O. - S. E. (Gráfico VI).

Autores espanhóis e também portugueses, admitem a existência de uma via romana saindo de «Iria Flavia», El Padrón, na Galiza, passando por Cusanca, Orense, Verin e Chaves, e terminando no Douro entre a foz do Tua e a do Sabor. Esta suposta estrada poria assim em ligação o N. O. da Península, com as regiões para além do Douro, particularmente pela importante via «Augusta Emerita» - «Bracaram Augustam», que partia, como se vê, da sede da Lusitânia, e que muitos vestígios deixou nas nossas províncias da Beira Baixa e Beira Alta (1).

Julgamos, porém, que o traçado da via «Iria Flavia» - «Aguas Flavias» fosse diferente daquele que geralmente é aceite, tendendo mais para o alinhamento recto, evitando a inflexão para norte, por Verin. A saída de Chaves, na direcção N. O., existe um comprido e típico troço calçado, conhecido pela estrada velha de Montalegre, entre Sanjurge e Bustelo que, conforme supomos, é por aí que passava a via romana de «Aquae Flaviae» a «Iria Flavia», sem necessidade da grande volta por Verin.

(1) P.º E. Jalhay, «Inscrições romanas do Museu Regional da Guarda» - *Brotéria*, Maio de 1950.



Fig. 11 — Padrão B-4
Cruz de Leiranque



Fig. 12 — Padrão B-5
Proximidades de Travassos

A terceira, a de mais difícil identificação, pelo menos dentro do território português, tinha, segundo supomos, o sentido N.-S., e em parte do seu percurso coincidia com o troço já mencionado de Chaves a Verin (Gráfico VII).

Forçosamente teria de haver ligação entre «Lucus Augusti», hoje Lugo, sede do Conventus Lucensis, com Chaves, e daqui por diante com as regiões a sul, até mesmo além do Douro. Estabeleceria assim ligação com localidades importantes, como «Aeminiunium» (Coimbra), «Scalabis» (Santarém) e «Olisipo» (Lisboa).

Estas três estradas, que não deveriam ter apenas interesse local, cruzando-se na antiga Chaves, faziam dessa cidade um grande centro de comunicações, como dissemos (1).

Por Bragança e suas proximidades passavam também duas importantes vias, ambas ramificações da já mencionada de «Bracara-Asturica».

Uma, vinha de «Aquae Flaviae» até «Roboretum», mansão, ao que se supõe, não longe de Vinhais, em Soutelo, onde se ramificaria, dirigindo-se o novo ramal para oriente, na direcção de «Pallantia» (Palência) ou de «Septimancas» (Simancas) (Gráfico IV).

A outra, ligava «Asturica Augusta» ao Campo mineiro de Jales, deixando aquela mesma estrada em «Compleutica», próximo da Cova da Lua (Gráfico V). Fazia também, como se vê pelo Gráfico I, boa ligação entre Chaves e Astorga.

Temos pelo exposto e em resumo que por estas regiões de Chaves e Bragança passavam outrora pelo menos cinco importantes vias romanas, e não apenas uma, ou duas, como geralmente assim tem sido considerado até agora, e só uma delas mencionada no «Itinerário» de Antonino.

É facto que a hipótese apresentada desta rede de traçados das vias romanas tem pontos duvidosos, difíceis de esclarecer nos seus pormenores, sobre-

(1) É de supor ainda a existência de uma outra via que descesse o Tâmega, passando por Amarante.

tudo pelas grandes discontinuidades, consequência da falta de boa prospecção no campo, pelo que só o futuro poderá resolver capazmente este interessante problema. Todavia certos troços das vias indicadas devidamente comprovados podem dar garantia a outros com eles directamente relacionados, por enquanto apenas conjecturais, mas que fatalmente existiram.

IV

Via BRACARA AVGVSTA — AQVAS FLAVIAS

Esta via tem já sido bastante estudada, chegando até o bispo de Uranópolis, Dom Luís Álvares de Figueiredo, a mandar fazer um reconhecimento à sua custa, conforme referiu Argote, em parte como consequência dos numerosos padrões que nela se encontravam, de muito interesse epigráfico (Gráfico II). Todavia não se tem chegado a uniformidade de opiniões, apesar destes vestígios bastante seguros em muitos casos, e da existência de alguns troços calçados e pontes, o que em parte é devido à perturbação causada por diversos desvios que ela tem, ou presumíveis ramais para vários pontos, ou de ligação a outras vias. As verdadeiras soluções devem vir só depois de bons reconhecimentos feitos no campo, para identificação das pontes e calçadas, com novos descobrimentos arqueológicos.

É das mais antigas, já existente nos primeiros tempos de Augusto, ou anteriormente, conforme alguns miliários deste imperador, em especial o da serra da Pastoria, A-22, ainda completamente desprovido de títulos honoríficos.

De Braga a Ruivães, numa extensão de quase trinta milhas, fora da região de Chaves, não há referências seguras, pelo que vimos, às suas pontes e calçadas, ou talvez estas não tenham sido devidamente identificadas, e bem assim são desconhecidos padrões, excepto alguns (A-1 a A-4) ao pé

daquela cidade, mas de proveniência um pouco duvidosa quanto à via a que pertenciam. São um de Aurélio, dois de Elagábalo e um de imperador desconhecido.

Das várias opiniões acerca do traçado da via, fica aqui indicada, para o primeiro troço, a de Martins Capela, por ser das mais recentes e por este autor ter percorrido a região em estudo dos seus miliários. O trajecto seria, como ele diz, «pela serra do Carvalho, Chapadas da Igreja Nova e Pousadouro nas alturas de Vieira, flanqueando as vertentes da Cabreira sobre a margem esquerda do Cávado, penetrando no país barrosão por Ruivães».

Desta localidade ao castro de Codeçoso, na margem esquerda do Rabagão, também têm sido indicados alguns traçados, mas próximos, possivelmente um só, com os desvios que são próprios em caminhos desta natureza. Deve ter passado por St.^a Leocádia, ponte do Arco, Padrões (1), Venda Nova (2), Codeçoso do Arco e Castro de Codeçoso.

A ponte do Arco, romana, sobre a ribeira da Borralha, está hoje submersa pelas águas da albufeira da Venda Nova, pelo que não conseguimos vê-la e muito menos fotografá-la.

O lugar dos Padrões, em parte também hoje submerso, deve o seu nome, como já atrás se referiu, aos miliários romanos que por aí existiam, alguns dos quais chegaram até aos nossos dias.

O castro de Codeçoso é um local interessante numa volta estrangulada do Rabagão, separada do terreno da encosta por um fosso fundo e aberto em rocha, que parece trincheira de defesa do castro, neste caso feito pelos romanos, ficando assim o local, um pouco declivoso sobre o rio, facilmente defensável. Talvez fosse um «oppidum» do tempo das

(1) Alguns autores chamam-lhe Vilarinho dos Padrões, hoje em desuso.

(2) Corresponde ao lugar conhecido antigamente por Venda dos Padrões.

guerras da ocupação, ou para segurança do trânsito pela via com a qual parece que estaria ligado por um caminho, ligeiramente elevado sobre o terreno. Pode esse fosso ter sido também uma escavação, aliás grande de mais, de prospecção mineira. É de notar que por esses tempos não havia apenas necessidade da boa defesa contra os salteadores, mas também contra os lobos, ainda hoje vivendo na região, que nestas serranias agrestes, sobretudo no tempo invernos, deveriam ser verdadeiramente perigosos, pela audácia e persistência no ataque quando formassem grandes alcateias, como é de supor, nessa época em que as armas de arremesso pouca eficácia tinham. O castro de Codeçoso seria então um lugar seguro para este efeito, e para defesa dos salteadores.

Têm-se encontrado neste curto troço 17 padrões, de proveniência pouco exacta, pois certamente alguns foram deslocados, e bastantes de localização hoje ignorada (A-5 a A-21, figs. 1 a 4). São dois de Augusto, dois de Tibério, três de Cláudio, um de Trajano, um de Adriano, seis com inscrição mas sem significação, ou apenas com a indicação da distância e dois anepígrafos. Dez destes padrões marcam milhas, sendo por isso verdadeiros miliários.

A montante do castro de Codeçoso, talvez logo a seguir, houve uma ponte de três olhais sobre o Rabagão, de que fala Argote, mas já então muito destruída, e se os seus vestígios ainda hoje existirem devem estar submersos pelas águas da já referida albufeira. As informações a este respeito, obtidas nesses sítios, vagas e confusas, não merecem confiança.

Daqui por diante há dúvidas quanto ao seu traçado, tudo levando a crer, como assim é opinião geral, que existissem dois ramais, ou desvios, nem sempre bem perceptíveis, subindo cada um a sua margem do Rabagão, reunindo-se depois nas proximidades de Chaves, ou talvez até só nessa cidade. É possível que a mencionada ponte de três olhais fosse romana, fazendo-se então aí próximo a bifurcação da via nos dois ramais indicados.

O ramal sul é o mais curto, e talvez o mais antigo, segundo o referido miliário da serra da Pastoria, A-22.

Seguiria pela margem esquerda do Rabagão, atravessaria a Ribeira de Ormeche por uma ponte cujas ruínas ainda hoje existem ⁽¹⁾, passando depois por Alturas do Barroso, pelas proximidades de uma elevação denominada Esculca, que é topónimo ligado à segurança do tráfego pela via Boticas, Sapiãos, entre Sapelos e Poço das Freitas (minas de ouro romanas, atrás referidas), serra da Pastoria, castro e povoação deste nome, pela hoje chamada «estrada velha de Braga», com troços calçados, suspeitos de origem romana mas já muito alterados, sítio do Padrão, onde esteve o padrão A-23, (fig. 6), parecendo provável que entrasse em Chaves pelo pontão do Rivelas, suposto romano, o que está de acordo com alguns autores que fazem passar este ramal por Curalha.

Entre o ribeiro de Ormeche e a serra da Pastoria o traçado mencionado é pouco seguro, embora desde muitos anos geralmente aceite, com diversas variantes.

Pertencem a este ramal, apenas os dois miliários mencionados da Pastoria ⁽²⁾.

O ramal norte, também muito antigo, com miliários de Tibério e Cláudio, atravessando o Rabagão, presumivelmente na desaparecida ponte dos três olhais, seguindo pelo Borrageiro, Currais, Cruz, ou Cantina de Leiranque, proximidades de Travassos, talvez Gralhós, Antigo de Arcos, Ardãos, Seara Velha, Campo da Via, Valdanta e Chaves.

Em frente da Vila da Ponte, na margem direita do Rabagão, passa a meia-encosta um caminho que por tradição (talvez de origem erudita) fazia parte

(1) Por amável informação do Sr. Carlos Machado, que outros mais esclarecimentos nos prestou, o que agradecemos. Não chegamos a ver este local.

(2) Em Sapelos, no sopé ocidental da serra da Pastoria, por onde, ou perto, deveria passar este ramal, há uma grossa e alta coluna, servindo de suporte a uma varanda, em perfeito desacordo com a modesta arquitectura regional, cuja melhor explicação parece ter sido um padrão ligeiramente modificado. À vista não se percebem letras.

duma antiga via romana que atravessava o Gerez, seguindo para montante, o que pode ser apenas o citado ramal vindo da ponte dos três olhais.

Julgamos também admissível que esta ponte tivesse sido destruída por uma cheia, ainda no tempo dos romanos, e edificada em sua substituição, em lugar mais apropriado, ou mais estratégico, a da Vila da Ponte (figs. 7 e 8), ainda hoje em serventia e que dá acesso ao referido ramal. Esta ponte, porém, não tem sido considerada romana, embora mostre muita antiguidade, e tanto que foi ela que deu o nome a esta antiga povoação, e não o inverso, como geralmente assim sucede. Julgamos aceitável que fosse construída por esse tempo, destruída mais tarde, em parte, por uma cheia e reconstruída com feição diferente, como bem se percebe à simples vista. É de supor que a ponte, cujo arco maior é o da direita, tivesse na sua primeira construção três arcos como hoje, mas com o do centro maior e mais elevado, como é normal em pontes romanas análogas. O primitivo arco da direita, depois de destruído, segundo se presume, foi substituído pelo actual, ligeiramente em ogiva, mais alteado e mais largo, certamente porque se reconheceu necessidade de aumentar a secção de vazão da ponte. Na sua fotografia percebe-se o primitivo abaulamento, dando clara impressão da grande reparação que sofreu. É facto que esta ponte não tem paramentos de cantaria, apenas as aduelas, mas talvez a pedra da região não se prestasse para esse efeito, além de que este pormenor de construção não deve ser tomado como regra basilar. Por outro lado não se compreende uma ponte como esta em região relativamente pobre e isolada embora no alinhamento entre Braga e Montalegre, pois que um simples poldrado, à maneira regional, podia servir bem para as necessidades da população.

Sendo assim, a bifurcação da estrada nos seus dois ramos poderia ter sido por aqui.

Este ramal norte é facilmente identificado em certos sítios por troços calçados como o que está próximo da ponte da actual estrada nacional sobre o Rabagão, na margem direita (fig. 9), e que se

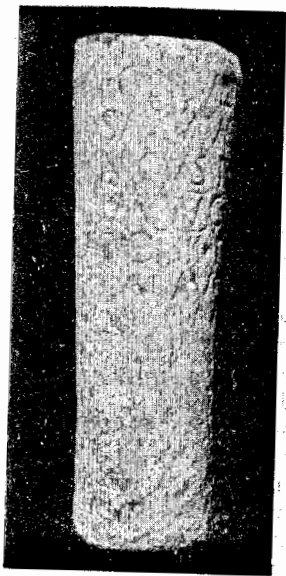


Fig. 13 — Padrão B-6
(*Cláudio*)
Alt. 1,™ 70
Arcos

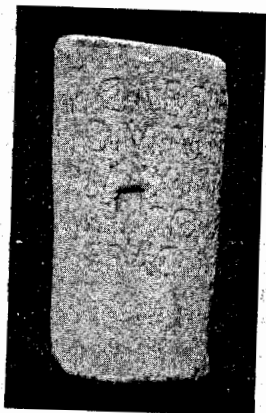


Fig. 14 — Padrão B-7
(*Tibério*)
Alt. 1,™ 15
Antigo de Arcos

prolonga para montante até entrar na mesma estrada e outro ainda, mais ou menos, ao quilómetro 116, não longe de Pisões, junto ao rio (fig. 10).

Neste sítio há um poldrado sobre o mesmo rio Rabagão, que dá nas vistas por ser de grandes proporções e muito bem construído, que consideramos suspeito de origem romana, e que estabeleceria a ligação entre este troço calçado e Alturas do Barroso, por onde passaria o ramal sul, ou talvez, como alguns querem, uma via de Braga a Chaves, por Guimarães.

Dos locais da passagem deste troço, atrás mencionados, merece atenção, pela sua toponímia, Antigo de Arcos não só pelo termo Antigo, como ainda, e talvez com mais razão, pelo termo Arcos. Este último pode ser alusão a alguma ponte da via, ou apenas a alguns dos seus arcos, se ela caiu em ruínas que por aí houvesse, pois que não longe passa o rio Bessa importante afluente do Rabagão.

Os padrões deste ramal são um de Tibério, B-1, no Borrageiro; quatro anepígrafos, B-2-3-4-5 respectivamente dois em Currais, um dos quais já no tempo de Argote desaparecido; um em Cruz, ou Cantina de Leiranque, ao quilómetro 119 da estrada, como se vê pela fotografia (fig. 11), e outro nas proximidades de Travassos (fig. 12); um de Cláudio, B-6, em Arcos (fig. 13); outro de Tibério, B-7, em Antigo de Arcos (fig. 14); um de Galo, B-8, em Valdanta; e outro anepígrafo, A-9, nesta povoação.

A qual dos dois ramais se terá referido o «Itinerário» de Antonino? Quer-nos parecer, a avaliar pelas distâncias, que deve ser o ramal norte, talvez uma substituição do ramal sul, que embora mais curto, poderia ter sido de mais difícil escalamento nas regiões montanhosas do Barroso. Isto está de acordo com o que atrás se disse, a respeito de alguns troços dos primitivos traçados, curtos por estratégia militar, mas difíceis de caminhar por íngremes rampas, que foram substituídos por outros mais apropriados ao trânsito normal.

Segundo a medição na carta o ramal norte tem um desenvolvimento de cerca de 120 km., que se ajusta muito bem às LXXX milhas do «Itinerário».

e ainda com as marcações de alguns dos seus miliários (1). O ramal sul marca apenas 112 km., o que está de acordo com as LXXV milhas, indicadas pelos miliários da Pastoria.

Tanto para este, como para outros casos, regra geral, é difícil de harmonizar as marcações dos miliários, com as distâncias dos locais onde foram encontrados, e as indicações do «Itinerário». As causas principais destas discordâncias são as seguintes:

a) — Leitura errada do número de milhas devido ao desgaste da pedra, ou a erros de interpretação. Sabe-se como é frequente as epígrafes estarem muito sumidas, o que no caso da milhagem é de difícil ou impossível reconstituição, e também como os erros de transcrição são vulgares. Martins Capela, em alguns casos nem menciona o número de milhas.

b) — Origem omissa da contagem das milhas, que nem sempre será B. A. ou A. F.

c) — Descrição corográfica do sítio do descobrimento dos padrões deficiente ou até errada. Casos desta natureza são vulgares em quase todas as vias aqui estudadas.

d) — Deslocações, por vezes importantes, que os padrões têm sofrido em todos os tempos até hoje.

e) — Para o caso particular desta via, em que há pelo menos dois ramais com extensões diferentes, ambos, igualmente importantes e guarnecidos de padrões, e tratando-se dos que tinham a origem da distância referida a A. F., ou sem referência, não se saber, quando no troço comum, a qual desses dois ramais eles pertenceriam.

Resulta deste conjunto de circunstâncias, nem sempre ser possível fazer o ajustamento das distâncias indicadas nos padrões, com os locais supostos primitivos.

(1) Na conversão das distâncias fazemos a milha romana igual a 1,5 quilómetro. Como se sabe, têm sido encontrados vários valores para esta milha, tomando a razão indicada posição entre eles, e por isso se esta não for verdadeira, o erro daí resultante, para mais ou para menos, pouco ou nada influirá na avaliação geral das distâncias.

Apresentamos, entretanto, alguns exemplos em que as distâncias marcadas pelos miliários podem comprovar o desenvolvimento dos percursos, ou das indicações para a localização das mansões.

Temos assim para o ramal N., segundo os miliários de Cláudio A-21 e o de Trajano A-20, que deveriam estar perto um do outro, nas imediações de Codeçoso:

	M. P.	K.
Braga — Castro de Codeçoso (A-21)	XXXVIII	57
Codeçoso — Chaves (A-20)	XLII	63
TOTAL	<u>LXXX</u>	<u>120</u>

Ou tomando como base o miliário de Cláudio A-14 e o de Adriano A-19.

	M. P.	K.
Braga — Sangunhedo (A-14)	XXXV.	52,5
Entre Sangunhedo-Codeçoso	II	3
Codeçoso-Chaves (A-19)	XLIII	64,5
TOTAL	<u>LXXX</u>	<u>120,0</u>

Para o ramal sul, temos:

	M. P.	K.
Braga — Serra da Pastoria (A-22)		
Valor expresso	LXV	97,5
» provável em falta	II	3
Deste miliário ao da Pastoria A-23	III	4,5
Do miliário da Pastoria a Chaves	V	7,5
TOTAL	<u>LXXV</u>	<u>112,5</u>

Por esta via estar mencionada no «Itinerário», ficamos a conhecer quais eram as suas principais mansões e distâncias entre elas, conforme o Quadro I,

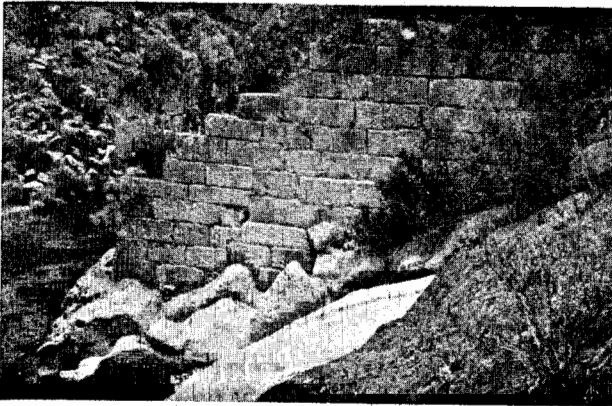


Fig. 15 — Ponte a montante de Picões, sobre o Rabaçal
(*margem esquerda*)



Fig. 16 — Ponte a jusante de Picões, sobre o Rabaçal
(*margem esquerda*)

mas ignora-se a sua verdadeira localização. Muitos autores têm-se ocupado deste problema, guiando-se um pouco pela toponímia, pela tradição, ou por vestígios arqueológicos em determinados locais. Estas suposições, como regra não correspondem, pelo que parece, à localização exacta. Partindo do princípio que estas mansões, pouco ou nada deixaram atrás de si, como se disse, julgamos preferível marcá-las nos supostos traçados das vias, simplesmente por determinação das suas distâncias à origem, sem mais preocupações.

Salácia, a XX milhas, ou seja 30 quilómetros de Braga, não pode situar-se em Salamonde, a cerca de 44 quilómetros desta cidade, como alguns autores querem, mas talvez próximo de Abrigo, topónimo que pode ter significado.

Presídio, a XLVI milhas (69 km.) de Braga e a XXXIV milhas (51 km.) de Chaves, também não pode ficar em Codeçoso do Arco, nas proximidades dos Padrões, como já assim foi considerado, pela abundância dos miliários que aí existiam, embora isto denote ponto notável da via. Mais verosímil seria a localização de Presídio no referido Castro de Codeçoso, um pouco mais para montante, com boas condições de segurança para descanso de pessoas e animais. Neste caso o nome de Presídio condiria muito bem com o próprio lugar. Todavia aqui encontrou-se o miliário A-21 que marcava XXXVIII milhas (57 km.) a Braga, o que acerta com a posição do local, mas não acerta com o desta mansão, com a diferença importante de VIII milhas (12 quilómetros). É admissível, porém, que este local fosse uma mansão da via, talvez importante, embora omissa no «Itinerário». Igualmente os outros miliários de Padrões e arredores, e o do Borrageiro quer se refiram a B. A. ou a A. F., situam Presídio bastante para o oriente. O local mais conveniente deve ser para montante ainda de Vila da Ponte, nas proximidades de Pisões. É interessante reparar que o padrão B-4, um pouco além deste local, está junto ao marco quilométrico que indica 119 km. ao Porto, como se vê pela fotografia, ou 69 km. a Braga, isto é, cerca de XLVI milhas, que era exactamente a distância de

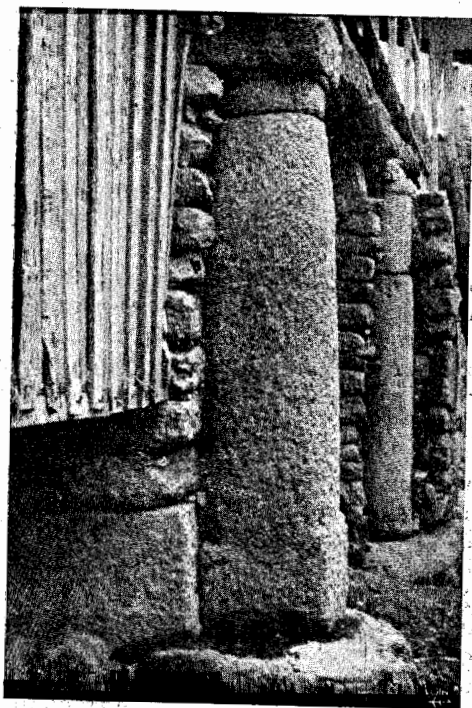


Fig. 17 — Padrão C-1 (ou padrões)

Alt. 1,ª 80

Bouçoais

Presídio a esta cidade. É possível, porém, que esta mansão ficasse um pouco a jusante, talvez uns 3 quilómetros. Este padrão, segundo Argote, veio de uma vila arruinada chamada Mel. Seria interessante tomar conhecimento deste sítio; talvez aqui fosse Presídio.

Caladuno a LXII milhas de Braga e a XVIII de Chaves, ou seja respectivamente 93 e 27 km., parece dever situar-se à quem de Antigo de Arcos, ou aqui, a oriente da elevação denominada Vigia, nome que parece sinónimo de Esculca. O miliário B-7 encontrado perto daquela localidade marca sòmente LIX milhas, havendo pois uma diferença de três milhas que pode ser justificada por uma deslocação que ele tenha sofrido, pois parece não ter sido encontrado no seu primitivo lugar, mostrando sinais de ultiores aplicações (fig. 14). O miliário de Arcos B-6 com a indicação não muito perceptível, indica apenas L milhas, mas é possível que falem letras na marcação da distância, além de ter sido encontrado fora do traçado da via, que se supõe passar mais para o norte.

Argote, como atrás dissemos, serviu-se de uma versão do «Itinerário» que tinha errada a distância entre Presídio e Caladuno para mais X milhas, marcando XXVI em vez de XVI, o que é importante para trajecto tão curto. Por esta razão fez recuar a posição de Presídio, e foi colocar Caladuno em Ciade, que tem nome expressivo, e onde há vestígios romanos, descrevendo assim um traçado sinuoso, excessivamente longo, até entrar em Chaves passando pela Pastoria, hoje inaceitável.

Pelo que se tem visto, a via de Braga a Chaves, em ambos os ramais, é notável pelos seus numerosos padrões, no total de 32, quase todos, e exactamente os que merecem mais confiança quanto à idoneidade da via a que pertencem, do século I e da primeira metade do século II, com completa ausência, excepto nas proximidades de Braga e Chaves, e por isso de via duvidosa, de padrões dos séculos III e IV.

É também interessante dizer que os miliários de Tibério e de Cláudio referem a contagem das milhas a Braga, e os de Trajano e de Adriano a Chaves, o que denota a importância que essa cidade foi adquirindo com o tempo.

Apesar, porém, da existência de troços calçados e pontes, e de numerosos padrões a marcarem distâncias, esta via está longe de ficar bem estudada, para o que se torna necessário, como se disse, uma boa prospecção no campo.

V

Via AQVAE FLAVIAE — ASTVRICAM AVGVSTAM

Conforme se disse, é o prolongamento da anterior, e como tal referida no «Itinerário», com as suas mansões e respectivas distâncias, segundo o mencionado Quadro I.

Interessa-nos especialmente a parte dela que corre pelo nosso território, e apenas desta nos ocuparemos.

Mostra também grande antiguidade, como é natural, segundo um padrão de Augusto encontrado em Soeira.

Parece, porém, que este troço não deveria ter merecido tantas atenções como o que se dirigia para Braga, pelo que se percebe da abundância de miliários dos primeiros imperadores aí encontrados, como se viu, embora em certa época houvesse activa exploração das minas de ouro do Poço dos Freitas, e por conseguinte dando origem a grande movimento de pessoas e mercadorias, como é de supor, em ligação com Astorga e Leão.

Principiaria este segundo troço da importante via de Braga a Astorga, logo depois da saída de Chaves pela bela ponte do tempo de Trajano (fig. 34), levada a efeito pelos «Aquilavienses», como se lê no padrão da sua comemoração (fig. 33) que juntamente com o padrão dos «Povos» (fig. 32), a que adiante em particular nos referiremos são hoje motivos decorativos desta boa obra de engenharia romana.

O traçado deste troço da via parece coincidir, pelo menos em sua grande parte, com o antigo

caminho que de Chaves ia a Vinhais, passando um pouco a sul de Monforte, Bobadela, Lebução, Vilar-tão, proximidades de um local chamado Esculca, e atravessava o Rabaçal na Quinta dos Picões, onde existem os restos de duas pontes arruinadas, que estavam muito perto uma da outra, presumivelmente romanas, pelo menos a de montante (figs. 15 e 16). Daqui a via seguiria para as proximidades de Vinhais, por um caminho conhecido pelos antigos recoveiros com o nome de Rebentão (1), atravessaria o Tuela sobre a ponte de Soeira, que para alguns autores é romana, perto da qual havia um troço argamasado (2), tomando provavelmente a direcção da Cova da Lua, cortando a fronteira um pouco além. Em terras de Espanha, conforme opinião bastante aceite, passaria por Puebla de Sanábria na direcção a Astorga. No mesmo alinhamento encontrava-se « Legio VII Gemina ».

São muito raros os padrões neste troço de via, dentro do nosso território. Como, porém, foi uso corrente na região o aproveitamento destes monumentos, quando de grandes dimensões, para sarcófagos, como se vê pelo de Soeira e pelos de Bragança, adiante mencionados, é possível que isto fôsse a causa do desaparecimento dos que guarneciam a via, que estarão assim, presumivelmente, pelo menos em parte, nos cemitérios junto às igrejas e capelas antigas, que se encontram ao longo do percurso desta via. Apenas se dá notícia de um em Bouçais, C-1, servindo de ombreira a um portado da residência paroquial, (fig. 17), para onde deve ter sido transportado, provavelmente da pedreira de que fora extraído, visto ser anepígrafo; um em Vinhais, de Maximino, C-2, referido por Grutero e Borges, mas há muitos anos desaparecido; e outro de Augusto, C-3, em Soeira, já mencionado.

Apenas o de Vinhais marcava distância, com C milhas, mas sem indicação de origem. Este

(1) Informações amavelmente fornecidas pelo Rev. P.º João Vaz d'Amorim, que foi pároco de Bouçoais.

(2) Segundo o Major Celestino Beça.

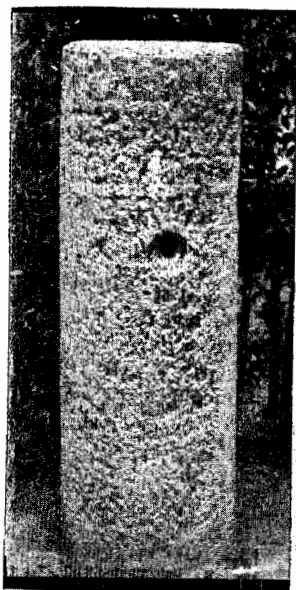


Fig. 18 — Padrão D-3
(Augusto)
Castro de Avelãs



Fig. 19 — Padrão D-4
(Caracala)
Castro de Avelãs

número é de difícil interpretação, pelo que é de supor que houvesse mais letras que tenham passado despercebidas, omissões não raras em casos análogos; as distâncias a Braga e a Astorga são sensivelmente superiores, e a Chaves é bem menor.

Todavia há um miliário, D-3, do tempo de Augusto, da via a seguir descrita, uma ramificação desta, com CLV+? milhas, que mostra confirmar o traçado exposto.

Neste troço torna-se difícil, por falta de miliários com distâncias certas, a localização das mansões, já de si bastante espaçadas que seriam «Pinetum», «Robertum» e «Compleutica», localidades, respectivamente, segundo as suas distâncias a Chaves, nas imediações de Lebução, Soutelo, ou Castro de Soutelo, próximo de Vinhais, e Cova da Lua. Também a toponímia, e a tradição arqueológica, a não ser para Compleutica, não dão indicações seguras a este respeito.

Até Astorga, já fora do nosso território encontrar-se-iam ainda as mansões de «Veniatia», «Petavonium» e «Argentiolum».

Para se apreciar bem a disparidade que tem havido na localização das mansões basta que se diga que pela etimologia alguns autores colocam «Veniatia» em Vinhais, o que é impossível pela distância a Astorga, bem mais curta; devendo ficar situada por Puebla de Sanábria já em Espanha.

O traçado desta via nem sempre é bem perceptível, mas pode-se considerar a sua existência devidamente comprovada não só por fazer parte dele o tradicional caminho entre Chaves e Vinhais, como pelo padrão de Soeira, do tempo de Augusto, o que dá a necessária antiguidade à via, e pelo de Vinhais, aliás duvidoso (Hübner não o mencionava), que indica que a via sofreu uma reparação no tempo de Maximino, e em especial pelos restos da ponte (ou pontes) sobre o Rabaçal, que vêm dar, por sua vez, autenticidade à ponte de Soeira, no Tuela; todos estes pontos ficam sensivelmente no mesmo alinhamento entre Chaves, Puebla de Sanábria e Astorga.

Como regra, sobretudo nos autores antigos, este traçado, bastante curto em Chaves e Astorga, não tem sido considerado, fazendo seguir a via à saída de Chaves, num longo percurso, pela calçada de

S. Lourenço,, Vilarandelo, Poçacos, Valtelhas, Ponte da Pedra, na direcção de Vinhais ou Bragança, até à saída para terras de Espanha, pela fronteira setentrional ou oriental.

É claro que, para boa compreensão do traçado desta via, torna-se necessário o seu estudo na parte espanhola, de que não chegamos a tomar conhecimento.

VI

Via AQVAE FLAVIAE — PALLANTIAM

O nome que damos a esta via, que constitui um ramal saído de «Aquae Flaviae — Asturicum Augustam», não é correcto. A sua origem seria um ponto indeterminado, que supomos ser Soutelo, nas proximidades de Vinhais, onde possivelmente teria existido Roboretum, mansão já referida daquela via, tomando depois a direcção do oriente, segundo supomos, para o importante centro de comunicações de Pallantia (Palença) ou ainda para Septimancas (Simancas), passando pelas imediações de Bragança.

A autenticidade desta via é dada pela existência de um troço com várias pontes e locais onde se encontraram alguns dos padrões desta região, tudo sensivelmente no mesmo alinhamento recto.

O traçado seria, supondo a sua origem em Soutelo, por ponte das Bouças (2 km. a sul de Vinhais), Gustei, Castro de Avelãs, ponte de Ariães, ponte das Carvas, Gimonde, ponte velha de Gimonde e Babe.

No que respeita à idóneidade destas pontes, devemos dizer que não há uniformidade de opiniões, sendo rejeitada por alguns autores, como o Abade de Baçal, mas por outros consideradas como originariamente romanas.

Julgamos, porém, admissível esta última hipótese, pois, como atrás se disse, devem ser tidas como suspeitas de tal origem as pontes que mostrem boa antiguidade, situadas nos traçados comprovados das vias. É natural que algumas fossem destruídas pelas

cheias, ou pelo tempo, reconstruídas mais tarde com feição diferente da primitiva. Albino Lopo, arqueólogo consciencioso, considera neste troço como romanas, a ponte de Ariães, perto de Castro de Avelãs, a das Carvas, perto de Bragança, sobre o Sabor, e a ponte velha de Gimonde. A comprovar a autenticidade destas pontes, e simultaneamente a passagem da via por este traçado, há vários padrões no seu alinhamento. Temos assim: o padrão de Cláudio, D-1 ⁽¹⁾ e o de Maximiano, D-2, em Guster; o de Augusto, D-3 (fig. 18), e o de Caracala, D-4 (fig. 19), em Castro de Avelãs; o de Caro, D-5, em Gimonde, e o de Adriano, D-6 (fig. 20), e o de Caracala, D-7 (fig. 21), em Babe. É possível que pertença ainda a esta via o de S. Vitero, já em Espanha, estudado por Celestino Beça.

O padrão de Augusto, e ainda o de Cláudio, da primeira metade do século I, indicam a muita antiguidade desta via, coeva da de Braga a Astorga.

É interessante dizer que apareceram duas lápides funerárias de militares em locais deste mesmo traçado da via, em Babe e Castro de Avelãs ⁽²⁾. A primeira foi mandada erigir pela ala segunda em memória de Calpurnio Reburino, cavaleiro ibérico que deveria pertencer às tropas auxiliares da VII Legião; o segundo à memória de Proculeio Gracilis, de 55 anos, que se supõe ter sido militar categorizado da mesma legião. Isto pode contribuir para autenticar o traçado desta via, pelas suas relações com a VII Legião, que deveria tomar conta da sua conservação e cujas tropas frequentemente a percorreriam.

Não sendo aceitável que este comprovado troço de via, com boas pontes e bastantes padrões tivesse apenas interesse regional, e por outro lado, pondo de parte a possibilidade de traçados de voltas exageradas e escusadas, temos de admitir que pertencesse a uma via importante e de largo desenvolvimento,

⁽¹⁾ Este padrão está numa parede interior da capela de S. Cláudio, e popularmente é considerado como sendo o túmulo deste santo mártir.

⁽²⁾ Abade de Baçal, *Guia Epigráfico do Museu Regional de Bragança*, n.os 7 e 12.

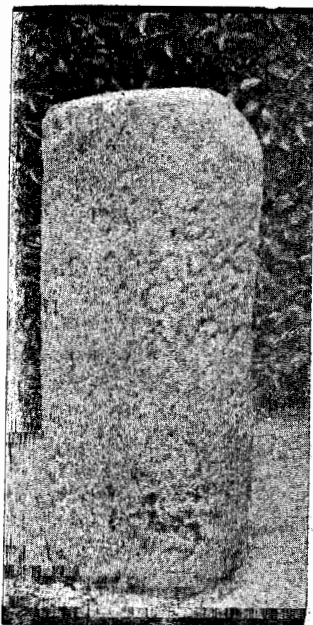


Fig. 20 — Padrão D-6
(*Adriano*)
Babe

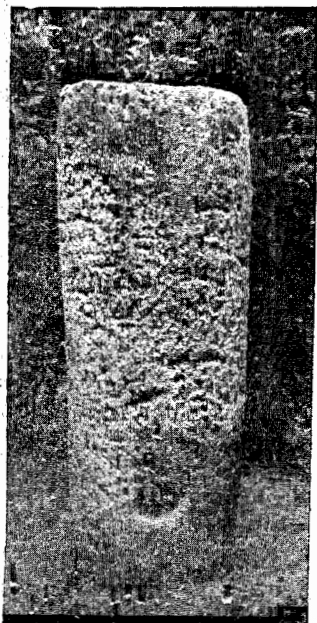


Fig. 21 — Padrão D-7
(*Caracala*)
Babe

como a que supomos, partindo de «Roboretum» para o oriente na direcção de qualquer ponto ainda não devidamente averiguado, mas certamente grande centro de comunicações.

A favor da grande extensão da via e da sua directa ligação por Chaves a Braga, temos o número de milhas a esta cidade, indicado pelo bom miliário de Augusto de Castro de Avelãs. Infelizmente este padrão foi transformado em sarcófago, como se disse, e o orifício aberto para este efeito destruiu parte da numeração. Em todo o caso, ainda se lê CL\, conforme se vê pela fotografia, a que podem faltar algumas unidades, o que não terá muita importância, mostrando assim que a origem das milhas deve ser Braga, e que a ligação entre estes dois pontos se faria por percurso directo, sem voltas inconvenientes. Estando Roboretum a CXXXVI de Braga, e situando-se esta mansão em Soutelo, como se supõe, e sendo a distância desse ponto a Castro de Avelãs, passando por Alimonde cerca de 28 quilómetros, ou seja XIX milhas, a soma destas duas distâncias perfaz as CLV marcadas no miliário.

Por causa da contagem das milhas deste padrão não estar completa, tem havido dúvidas quanto à distância exacta que deveria marcar. J. H. Pinheiro, que descobriu e estudou este miliário, admitia que a última letra fosse X e não V, supondo ainda em falta mais XX, perfazendo um total de CLXXX milhas, o que lhe era necessário para justificação de um concebido percurso muito sinuoso, de aceitação pouco provável.

Os miliários de Babe também indicam milhas, mas estes não são de fácil explicação. O de Adriano marca XX milhas, o que pode estar certo, se a origem se referir ao cruzamento em Alimonde com a estrada que de Astorga se dirigia ao campo mineiro de Jales, já referida e adiante estudada. O de Caracala indica apenas X milhas, o que parece número incompleto, caso não se refira a origem desconhecida.

Como é natural muita explicação tem havido para este pequeno mas bem definido troço de uma importante via romana. A regra geral era integrá-la na

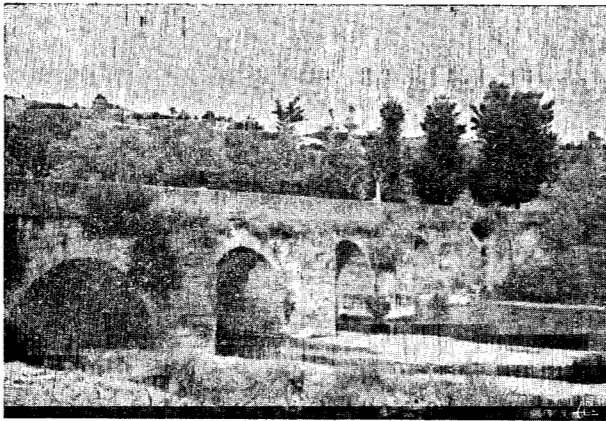


Fig. 22 — Ponte da Pedra, sobre o Tuela

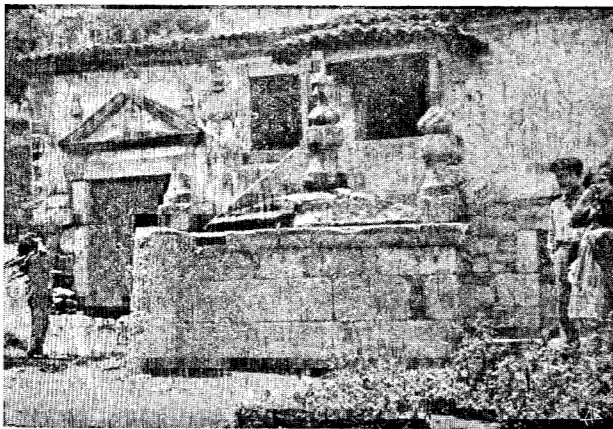


Fig. 23 — Padrão E-9
Fonte do Bairro, em Valtelhas

via de Braga a Astorga, descrita por Antonino, com voltas pouco prováveis, tanto por Vinhais como por Poçacos e vários pontos a oriente, em Espanha.

É interessante neste troço, como se disse, o descobrimento de quase todos os seus padrões, ser devido a pesquisas levadas a efeito por um bom grupo de arqueólogos de Bragança.

Torna-se agora importante o estudo das pontes, não só das mencionadas como outras mais a caminho de Espanha, e de restos de calçadas que por ventura ainda hoje existam.

VII

Via ASTVRICA AVGVSTA — Campo mineiro de Jales

Esta via punha em comunicação directa as antigas cidades de Astorga e Leão com o importante campo mineiro de Jales, nas proximidades de Vila Pouca de Aguiar, onde existem numerosos vestígios deixados pelos romanos de uma activa exploração das minas de ouro deste nome, e bem assim das de Tresminas e Lagos da Ribeirinha, que lhes estão próximas (1).

Constitui uma ramificação da via de Astorga a Chaves, com começo, segundo supomos, em Complotica, que está no bom alinhamento de um troço, bastante recto, perfeitamente identificado por pontes, calçadas e padrões, de Meilhe a Poçacos. Corria assim esta via toda ela dentro do nosso território.

Averiguadamente passava por Meilhe (2); Lama-longa, onde apareceram dois padrões; Ponte da

(1) Mário Cardozo, *A propósito da lavra do ouro na provincia de Trás-os-Montes durante a época romana*, Guimarães, 1954.

(2) Segundo Albino Lopo, deve existir aqui um troço calçado desta via.



Fig. 24 -- Padrão E-4
(*Maximino*)
Valtelhas

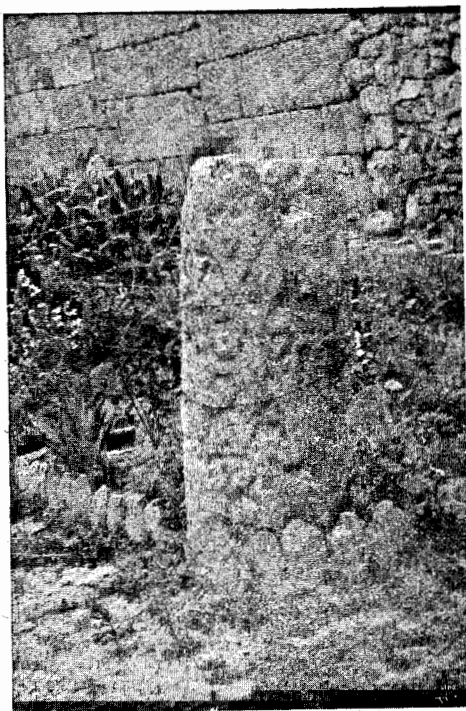


Fig. 25 — Padrão E - 10
(*Magnêncio*)
Poçacos

Pedra sobre o Tuela (fig. 22); ponte do Arquinho sobre um pequeno afluente deste rio; ponte de Valtelhas sobre o Rabaçal; pontão de Poçacos sobre o Calvo; e por esta povoação, onde existiam numerosos padrões.

A Ponte da Pedra, é considerada unânimemente como romana; a do Arquinho, é de autenticidade negada por Abade de Baçal mas aceite por Albino Lopo; a ponte de Valtelhas, romana, no traçado da actual estrada nacional de Valpaços a Bragança, sofreu ultimamente grandes remodelações para a sua adaptação ao trânsito moderno. Pelas informações obtidas apenas foram conservados os arcos, sendo alargado o seu pavimento à custa das guardas de pedra; o pontão de Poçacos, por onde ainda há pouco tempo passava a estrada nacional, foi substituído pela chamada ponte nova, um pouco a montante.

Notam-se neste troço algumas calçadas, sobretudo entre a ponte de Valtelhas e Poçacos. É curioso que nas imediações destes sítios, entre a ponte do Arquinho e a de Valtelhas situa-se a Quinta da Calçada, cujo topónimo pode correlacionar-se com a passagem da via. Parece, porém, que nem todos os troços calçados destes sítios, devam pertencer a esta estrada, mas à estrada que com ela cruzaria, vinda da Galiza para o Douro, a seguir descrita. É estudo que nos ficou incompleto e que só com paciente reconhecimento no próprio local pode dar conclusões satisfatórias.

Pelo que se percebe da topografia local, supondo um traçado sensivelmente em recta para esta via, deveria ela cruzar por alturas de Alimonde, onde aparecem muitos vestígios da ocupação romana, segundo o Abade de Baçal e Albino Lopo, com a que partia de Roboretum na direcção do oriente, já mencionada.

Tem-se encontrado nesta estrada vários padrões, e com muita abundância, no troço entre a ponte de Valtelhas a Poçacos, admitindo, porém, a possibilidade de alguns deles pertencerem à via referida da Galiza ao Douro, com a qual se cruzava por estes sítios. A falta de melhor arrumação supomos os duvidosos como pertencendo a esta via, certamente

das duas a mais importante. Em Lamalonga foram encontrados dois, um dos quais de Constâncio, E-1, e outro anepígrafo, E-2. Um, E-3, segundo A. Lopo, junto da ponte do Arquinho mas já nesse tempo desaparecido. Na ponte de Valtelhas, supõe-se que tenha existido um grupo numeroso de padrões, sendo um de Maximino e Máximo, E-4, (fig. 24); outro de Numeriano, E-5; outro com inscrição, mas esta sem significado, E-6; outro anepígrafo, E-7; e mais um de Maximiano, E-8. Além destes, Argote dá ainda a perceber, de maneira vaga, a existência de mais dois (1036 e 1037). Em Valtelhas há o E-9 a servir de protecção a um cunhal da fonte do Bairro, provavelmente pertencente a esta via (fig. 23). Em Poçacos, ou pelas proximidades do pontão sobre o Calvo, um de Magnêncio, E-10, (fig. 25); um de Macrino, E-11; um com letras, mas sem significado, E-12; e outro de Flávio, E-13. O de Magnêncio, consta por tradição que foi descoberto junto a uma fonte de mergulho, na povoação de Poçacos, que se supõe romana, e que certamente seria de grande utilidade para dessedentação das pessoas e animais que por aqui transitassem.

Hübner considerou como provavelmente pertencendo à via de Chaves a Astorga, que supunha passar por este troço, o padrão E-14 encontrado em Carrazedo, mas não conseguindo saber, entre três povoações com este nome, em Braga, Bragança e Chaves, qual delas seria. Inseriu-o, porém, na sua numeração, entre os padrões dos arredores de Chaves, pelo que podemos julgar que a sua localização mais provável tenha sido em Carrazedo de Montenegro, tanto mais que esta povoação está sensivelmente no prolongamento alinhado entre Poçacos e Campo mineiro de Jales.

Por mera casualidade também Carrazedo do distrito de Bragança fica no bom alinhamento, mas no extremo oposto do troço conhecido, entre Meilhe e Alimonde na direcção de Compleutica.

Compreende-se bem a existência e a importância desta via, sabendo-se, como se disse, que o ouro do Campo mineiro de Jales, deveria seguir por ela para as contrastarias de Astorga, e que não só a

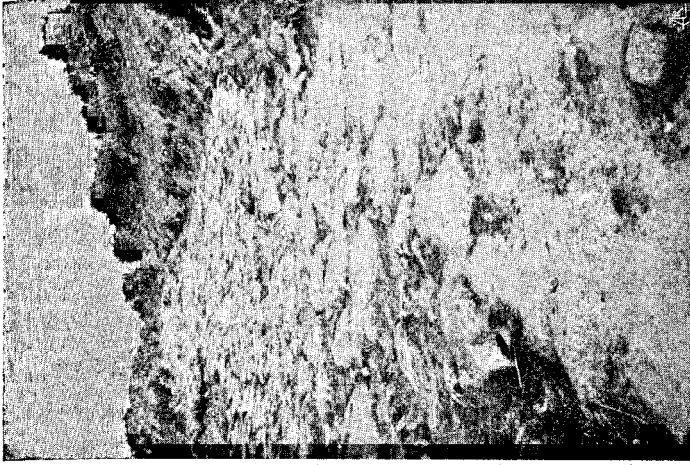


Fig. 27 — Calçada de S. Lourenço.



Fig. 26 — Calçada da estrada velha de Montalegre.

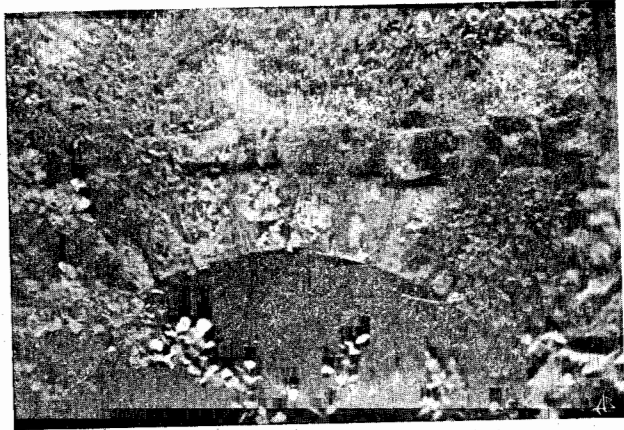


Fig. 28 — Pontão de S. Lourenço

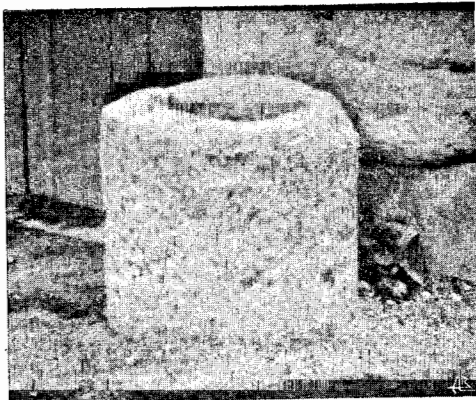


Fig. 29 — Padrão F-4
Vilarandelo

vigilância da exploração das minas e a segurança do transporte deste metal, como ainda a conservação da própria via estavam a cargo da Legião VII Gemina, aquartelada em Leão. Num lugar qualquer deste campo mineiro apareceram duas lápides dedicadas a Júpiter, uma oferecida pelos soldados desta legião e outra pelos da I Coorte Gaulesa de Cavalaria, talvez um corpo auxiliar daquela unidade militar (1).

Pelo esquema apresentado, podia fazer-se também a ligação de Astorga a Chaves por esta via até ao cruzamento com a da Galiza ao Douro, a tomar em seguida. Talvez até esta modalidade tenha substituído o primitivo traçado pelas acidentadas regiões dos vales do Tuela e Rabaçal, sendo admissível que nessa época já estivesse em ruínas a ponte sobre esse rio. O alongamento daqui resultante não era demasiado e talvez compensado pela facilidade de trânsito.

Não parece, porém, provável que o «Itinerário» se refira a este percurso, que não constituía uma via, mas sim um conjunto de vias.

Em todo o caso, se assim sucedesse, poderíamos colocar Pinetum em Poçacos ou suas imediações, onde se fizesse o referido cruzamento, e Roboretum pelas alturas de Edrosa. Compleutica, na Cova da Lua, como já se disse, dentro do traçado da via directa de Chaves a Astorga, não tem necessidade por este facto, de nova localização.

Esta estrada, talvez não tão antiga como as anteriores, segundo os seus padrões, era todavia de certa categoria, dada pela importância do Campo mineiro de Jales, e como se percebe pelo traçado das suas pontes. É provável que beneficiasse de boas reparações no tempo de Maximino e Máximo, conforme o padrão destes imperadores que esteve junto da ponte de Valtelhas, hoje nesta povoação, realizadas pelo «curator viarum», Quinto Décio.

(1) Mário Cardozo, *A propósito da lavra do ouro na Província de Trás-os-Montes durante a época romana*, cit.

VIII

Via IRIA FLAVIA - DVRIVM

Como já se disse, esta via passava por Chaves, no sentido N.O.-S.E., da Galiza ao Douro (Gráfico VI).

No seu ramo ascendente supomos a sua origem, conforme vários autores espanhóis e portugueses, em Iria Flavia, importante centro de comunicações do N.O. da Península. A este ramo, no território português, deve pertencer o já mencionado troço calçado, muito típico, entre Sanjurge e Bustelo com o sugestivo nome de estrada velha de Montalegre (fig. 26), que tem o referido alinhamento, e que, apesar da sua boa idóneidade, tem sido praticamente omissa pelos vários autores que se têm ocupado do estudo das vias romanas na região. É provável que, pela sua boa construção devesse pertencer a uma via relativamente importante, de extenso desenvolvimento, como a que indicamos, embora o percurso entre os pontos extremos seja duvidoso.

Dois hipóteses podemos conjecturar para o traçado entre Chaves e «Iria Flavia», que certamente evitaria as grandes alturas do Larouco, passando a sul ou a norte desta serra. Na primeira hipótese, à saída de Chaves, seguiria pelas imediações de S.^{ta} Cruz, onde se encontrou um padrão de Caro, hoje desaparecido, pelo referido troço, Soutelinho, Vilar de Perdizes, Solveira e Ciada (Gralhas), locais que alguns escritores antigos, como Argote, consideravam situados no trajecto da via de Braga a Chaves, pelo ramal N. Como estão no seguimento do troço calçado, é assim natural que sejam pontos de passagem da via em estudo, e não da outra. Em Ciada, com bastantes vestígios romanos, colocou Argote Caladuno, mansão daquela outra via, como vimos. Atravessada a fronteira, parece provável que se dirigisse a «Aquae Querquernae», que está no bom ali-

nhamento entre Chaves e Iria Flavia e que fora mansão da via Bracara-Asturicam pelo Gerez.

Na segunda hipótese, depois do troço calçado, deixando o Larouco a sul, encaminhar-se-ia talvez para «Salientibus», também mansão desta última referida via de Braga a Astorga, ou para qualquer outro ponto da que se dirigia para Iria Flavia, segundo o traçado estudado pelos autores espanhóis.

Não nos parece provável, porém, como já se disse, que o traçado da estrada que unisse esta localidade a Chaves, passasse por Verin, não só porque daria origem a uma exagerada curva, de pouco valor prático, ao que se presume, como também por ficar sem boa explicação o significado do troço calçado da estrada velha de Montalegre.

No ramo descendente, a via em estudo passaria pela bem conhecida calçada de S. Lourenço (fig. 27), pontão da ribeira deste nome (fig. 28), Vilarandelo, cruzando-se com a estrada de Astorga ao Campo mineiro de Jales talvez pelas imediações de Poços, presumivelmente por Mirandela, até alcançar o Douro num ponto qualquer, como se disse, entre a foz do Tua e a do Sabor, como assim é considerado por vários autores nacionais e estrangeiros, entre os quais J. H. Pinheiro, Cristóvão Aires, Ribeiro de Carvalho e o espanhol D. Aureliano Guerra.

Os troços calçados referidos dão a necessária autenticidade a esta via, mas depois de Vilarandelo o seu traçado é muito conjectural, e também confuso, em parte por se cruzar, com a de Astorga ao Campo mineiro de Jales, de modo que certos vestígios e padrões não se sabe bem a qual destas duas vias deveriam pertencer. Seria conveniente averiguar as passagens sobre o Calvo, Rabaçal e Tuela, onde possivelmente poderá haver sinais, como pontes, pontões, poldrados e calçadas, muito mais duradouros e exactos do que os padrões.

Esta estrada não deve ser muito antiga, a ajuizar pela omissão de padrões dos séculos I e II. Além disso parece posterior, ou pelo menos, não foi tão importante, como a de Astorga ao Campo mineiro de Jales, com a qual cruzava, segundo se disse,

porque a ponte sobre o Rabaçal em Valtelhas, e o pontão de Poçacos estão num alinhamento N.E.-S.O., perpendicular à via em estudo, pelo que não lhe pertencem, mas à outra.

Poucos padrões se têm encontrado nesta estrada. Temos no ramo ocidental, apenas um de Caro, F-1, em S.^{ta} Cruz, nas proximidades da passagem da via, se a ela pertencer, como parece; na calçada de S. Lourenço um anepígrafo, F-2; em Vilarandelo um de Macrino, F-3, (fig. 30), um de imperador desconhecido, F-4, (fig. 29), e um de Flavio, F-5. Talvez desta via sejam alguns dos numerosos que se encontraram por Valtelhas e Poçacos, hoje impossível de averiguar.

Deve pertencer, ainda possivelmente, a esta via um padrão descoberto por J. H. Pinheiro, que o descreveu com muitos pormenores, mas com imprecisa localização. Numa visita àquela povoação não conseguimos obter informações a seu respeito, apesar de ser muito alto, 1,^m92, ter letras e de estar junto de um caminho, talvez a própria via.

Como o conhecimento deste padrão seria de muita conveniência para a demarcação da via a que pertenceria, que pode ser que não seja esta, damos a seguinte notícia deixada pelo seu descobridor: «Um pouco adiante de Valtelhas, e seguindo para o Tuela existe um padrão cravado numa rocha de granito acunhado com pedras de xisto. Deste ponto deveria seguir a estrada, passando o Tuela para Mascarenhas. Este miliário está na margem direita do Tuela no caminho de Vale de Telhas a Mirandela e é de supor que a passagem do Tuela fosse neste ponto».

Devia estar, assim, numa junção de xistos com granito, o que pode ser uma boa referência para a sua localização.

IX

Via LVCVS AVGVSTI – DVRIVM (Régua)

Vinda de Espanha acompanhando o Tamega, a montante e jusante de Chaves, passava, como se disse, pelas proximidades desta localidade uma via de traçado mal definido e de origem e destino pouco perceptíveis. No nosso território é identificada pelos padrões da capela de Santa Marta de Vila Frade, um de Carino, G-1, (fig. 31) e outro anepígrafo, G-2 (1), e por um troço de tradição romana, correndo pelas proximidades de Outeiro Jusão, entre Bóveda e S. Pedro de Agostém, Santa Bárbara, Fornos da Ribeira de Oura, proximidades de Vidago e Reigaz (2).

Quer-nos parecer que a via, para além deste troço, atravessaria o Campo mineiro de Jales, encaminhando-se para Vila Real, em cujas imediações há notícia de um padrão de Trajano, de via ainda não bem determinada, até alcançar a Régua onde se supõe que iria ter uma estrada com origem em Braga.

O marco de Carino nada esclarece quanto a distâncias e origem da via.

Talvez o topónimo Lama de Arcos perto de Vila Frade, se refira a algum lameiro junto de um curso de água onde existissem arcos de uma ponte desta via romana, hoje desaparecidos, ou não.

Os autores espanhóis mencionam o ramo a norte de Chaves, passando por Verin, mas com origem em Iria Flavia, como atrás ficou dito, o que daria uma volta que nos parece pouco natural.

Julgamos, porém, mais razoável, independentemente de qualquer derivação para o ocidente, a já mencionada ligação entre as antigas cidades de Chaves e Lugo.

(1) Há no mesmo local uma coluna mais estreita que os dois referidos padrões que poderia ser também padrão vial.

(2) Segundo informações amavelmente fornecidas pelo Rev.º P.º João Vaz d'Amorim, de Vilarinho das Paranheiras.

X

O significado do «Padrão dos Povos»

É verdadeiramente notável o padrão chamado dos «Povos», H-1, da ponte romana de Chaves, e como tal assim tem sido considerado (fig. 32) (1). Pode deduzir-se a data exacta da sua inscrição, no ano 79 da era de Cristo, sendo imperador Vespasiano, juntamente com seu filho Tito; menciona três personagens de elevada categoria na política regional da época, Caio Festo, Décio Meciano e Lúcio Máximo; mostra a larga actividade da VII Legião «Gemina Felix», aquartelada na antiga cidade de Leão, e, finalmente, dá a nomeação de dez antigos povos autóctones destas regiões. Todo este conjunto de indicações é motivo, mais que bastante, para se dar especial relevo a tão valioso documento histórico trabalhado em pedra.

(1) A epígrafe deste padrão é, segundo Mário Cardozo:

IMP CAES VESP AVG PONT
 MAX TRIB POT X IMP XX PP COS IX
 IMP VESP CAES AVG F PONT TRB
 POT VIII INP XIII COS VI

.....
 C CALPETANO RANTIO QVIRINALI
 VAL FESTO LEG AVG PR PR
 D CORNELIO MECIANO LEG AVG
 L ARRNTIO MAXIMO PROC AVG
 LEG VII GEM FEL
 CIVITATES X

AQVEFLAVIENSES AOBRIGENS
 BSALI COELERNI EQVAESI
 INTERAMICE LIMICI AEBISOC
 QVARQVERNI TAMAGANI

Sendo Imperador César Vespasiano Augusto, Pontífice Máximo, do Poder Tribunicio 10 vezes, saudado Imperador 20 vezes, Pai da Pátria, Cônsul 9 vezes; e sendo também

Por outro lado é um verdadeiro enigma, talvez para sempre indecifrável. Parte da inscrição está rasurada; ficou incompleta por falta do predicado da oração e complementos, e assim não se percebe qual fosse o seu objectivo; além disso houve mais solicitude em apagar parte da inscrição, do que concluir esta, o que não é muito compreensível; também se ignora o primitivo local da sua proveniência, o que dificulta o conhecimento do facto a comemorar. É uma esfinge deixada pelos homens da época para quebra-cabeças dos vindouros. E em verdade muito se tem escrito a este respeito, sem se ter chegado a uma solução satisfatória.

Apesar de todos estes pontos obscuros, o padrão dos «Povos» é ainda bastante expressivo, não só para a história da região, como ainda da do domínio romano na Península. A parte rasurada deve referir-se a Domiciano, cujo nome execrado foi mandado apagar nas inscrições por determinação do Senado, no ano 96, isto é, uns 17 anos depois do facto que o padrão deveria comemorar. É a inscrição conhecida mais antiga na Península da VII Legião, criada no ano de 68 na Hispania, donde saíu quase logo a seguir para várias campanhas militares na Europa central, regressando pelos anos 73-74 (1).

Quanto ao local do aparecimento deste padrão, informa no século XVIII João de Barros que fora na Veiga de Chaves, não muito distante da ponte, junto a umas azenhas de Pedro Guedes (2).

Também nesta simples descrição, além de não se conseguir apurar onde ficavam tais azenhas, há

Imperador Vespasiano César, filho do Augusto, Pontífice, do Poder Tribunício 9 vezes, saudado Imperador 14 vezes, Cônsul 6 vezes;; sendo Legado do Augusto o Propretor Caio Calpetano Râncio Quirinal Valério Festo; e sendo Legado do Augusto Décio Cornélio Meciano, e Procurador do mesmo Lúcio Arrúncio Máximo — a Legião VII Gémea Feliz e as 10 Cidades dos Aquiflavienses, Aobrigenses, BÍbalos, Celerinos, Equésios, Interâmnicos, Límicos, Nebisócios, Querquernos e Tamaganos

(1) A. García y Bellido, *obra cit.*

(2) Segundo Mário Cardozo, *Algumas inscrições lusitano-romanas da região de Chaves*, Chaves, 1943.

pontos obscuros que não se percebem bem. Se estava na Veiga ao pé da ponte, parece não ser aí lugar próprio para azenhas por falta de desnível para as águas as poderem mover, tanto mais que não era apenas uma. É possível, porém, que essas azenhas, como assim quer o General Ribeiro de Carvalho, devessem ser as primeiras junto à Veiga, subindo a ribeira das Avelãs. Isto é admissível, parecendo, porém, ter pouco significado, e este diferente daquele que tem sido aceite, que é ter estado o padrão, no seu definitivo lugar. Provavelmente nunca até ao século XVI teria o padrão saído do lugar da sua origem ao pé da pedreira de que fora extraído, e onde o deixaram com a inscrição por acabar. É muito natural, e até provável, que a pedreira ficasse próximo das mencionadas azenhas, situadas num terreno rochoso, como assim sucede quase sempre, que neste caso seriam os primeiros afloramentos graníticos do sopé da serra do Brunheiro. Também pode ser que o padrão estivesse não muito longe da ponte, para onde poderia ter sido levado da pedreira, para aí lhe ser gravada a epígrafe.

Quer o padrão nunca tivesse saído até então da pedreira donde fora extraído, ao pé da ribeira das Avelãs, ou de outra, na margem esquerda ou direita do Tâmega, quer estivesse, ou não, longe da ponte, uma conclusão se pode tirar com bastante certeza, e isto é o que merece mais importância: com a epígrafe inacabada não chegou a ser inaugurado, o que, caso contrário, seria uma inexplicável falta de senso, e, possivelmente, também não chegou a ser colocado no local que lhe estaria destinado.

Pelo facto da gravação da epígrafe se interromper, verifica-se que deveria ter havido por essa época grande controvérsia na política local ou imperial, ou então, o que é mais certo ainda, que sucedeu um facto accidental inesperado que, dando novo rumo aos acontecimentos relacionados com o objectivo deste padrão, não permitiu a conclusão da epígrafe.

É de aceitar, porém, como mais razoável, e segundo opinião geral, que o padrão fosse destinado a comemorar uma grande obra de vasto interesse regional.



Fig. 30 — Padrão F-3
(*Macrino*)
Vilarandelo

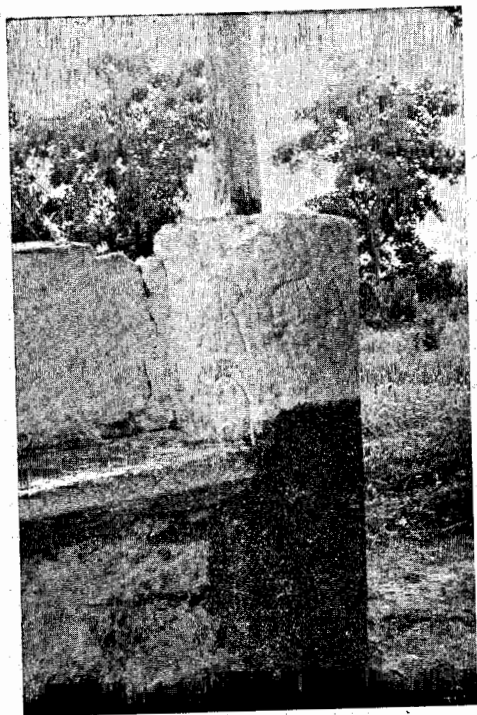


Fig. 31 — Padrão G-1
(Carino)
Santa Marta de Vila Frade

Não julgamos, porém, que essa obra fosse uma estrada, conforme assim entendeu o notável autor espanhol D. Aureliano Fernandez Guerra, com respeito pela sua memória, e como geralmente é aceite. A estrada imaginada por esse autor, já referida, teria a sua origem em Iria Flavia, El Padrón, passaria por Cusanca, Orense, Verin, Chaves, e daqui seguiria até ao Douro. Nem esta estrada, cujo traçado no nosso entender é um conjunto de troços de várias vias, e que nada têm de especial no território português, nem outra qualquer, julgamos que fosse a obra a comemorar pelo padrão. De todas as vias que passavam por Chaves, a mais importante, de certeza, por consequência aquela que mais razão tinha para ser comemorada, seria a de Braga a Astorga, conforme se deduz dos seus numerosos miliários, e que mais tarde foi a única da região, mencionada no «Itinerário» de Antonino. Todavia esta estrada, e até com o seu ramal para Palência, já estava concluída no tempo de Vespasiano, segundo cinco padrões de Augusto, quatro de Tibério e outros quatro de Cláudio.

A via de El Padrón ao Douro, conforme o traçado que supomos, do Gráfico VI, com bem poucas obras na região, e sem ponte de alvenaria sequer, ao tempo, sobre o Tâmega, não tinha categoria para tal comemoração. Menos ainda a de Lugo acompanhando o Tâmega, como o seu prolongamento para sul. Além disso, estas duas últimas vias, a ajuizar por todos os seus padrões conhecidos, dos séculos III e IV, carecem, por enquanto, de prova da sua existência pela segunda metade do século I.

Não podendo estas vias, em particular ou no seu conjunto, serem objecto de qualquer comemoração especial na era do padrão dos «Povos», também com mais razão ainda, parece que este nada teria com a citada estrada de El Padrón ao Douro, por Verin, que, existindo, não passaria de uma estrada vulgar, nada significando a casualidade de junto dela ficar o local onde se supõe que o padrão estivera. Além disso, a comemoração de uma estrada não dá causa a que a epígrafe não pudesse ser concluída.

Certos autores admitiram que o padrão dos «Povos» se relacionasse com a construção da ponte,

marcando, por exemplo, o começo da sua construção, e o padrão dos « Aquiflavienses », o seu fim. Isto também não parece verdade porque, além de ser prematuro comemorar desta forma o começo de tal construção, também não se percebe a razão para a epígrafe ficar inacabada.

Nestas condições e sendo de presumir que o padrão dos « Povos » pretendesse comemorar um facto importante de interesse colectivo regional, é possível que este fosse a construção de uma primitiva ponte sobre o Tâmega, destruída quando ainda em construção, mas já na sua parte final, por uma grande cheia. Isto poderia ter sucedido, por exemplo, quando os arcos com as argamassas ainda mal consolidadas e apoiadas sobre os simples, estes fossem sujeitos a forte pressão causada pela corrente arrastando consigo árvores grandes e outros destroços ⁽¹⁾.

Salvo melhor opinião os factos passaram-se da seguinte maneira. Por essa ocasião, ao construir-se a ponte sobre o Tâmega, mas já em vias de acabamento, estava também sendo preparado o padrão para a sua comemoração. Sendo a ponte destruída o canteiro ou o gravador que dele se ocupava, levou o seu trabalho até ao final da nomeação dos povos, mas mais adiante não foi porque, perdida em absoluto a oportunidade, seria desapropósito expressar qualquer ideia que permitisse indicar, na era insculpida (IX consulado de Vespasiano), o acontecimento não consumado de tão triste desfecho. Talvez até o responsável pela obra, ou ainda pelo desastre, fosse um dos nomes referidos no próprio padrão. Monumento com inscrição idêntica e da mesma época, com poucos anos de diferença há na ponte de Alcântara sobre o Tejo, indicando os povos que nele trabalharam.

Entretanto chegou o ano de 96, em que o Senado mandou apagar em todos os monumentos o nome de

(1) Nas regiões ainda mal aproveitadas, de elevada altura pluviométrica, as cheias arrastam consigo numerosas árvores, por vezes em seguimento umas às outras, que são uma das causas da destruição das pontes nelas existentes.

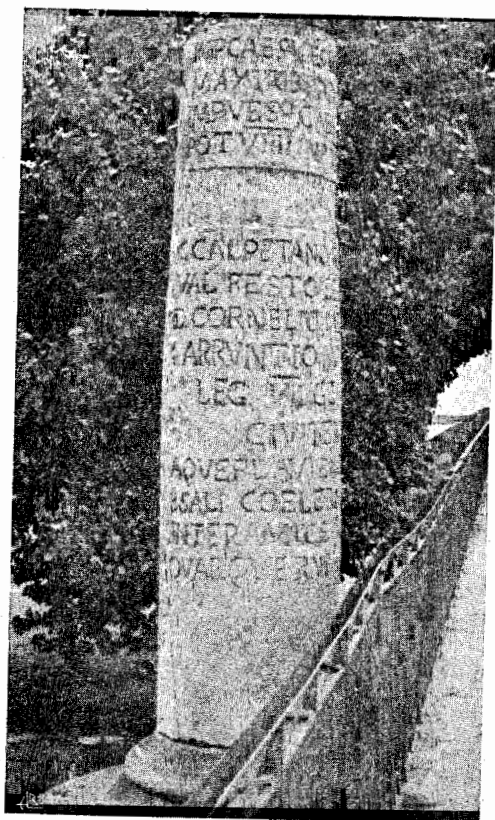


Fig. 32 — Padrão dos « Povos »
(H-1)



**Fig. 33 — Padrão dos « Alquiflavienses »
(H-2)**

Domiciano. Assim sucedeu neste padrão, que deveria ser bem conhecido das autoridades locais, sendo a rasura cuidadosamente feita. Como, porém, a situação se mantinha, nada mais havia a acrescentar à inscrição.

Por essa época Aquae Flaviae deveria ser cidade importante, como se depreende do facto já mencionado de dar a origem das milhas nos miliários da via de Braga a Astorga, dantes a contar daquela cidade. Possivelmente era já «municipium», e por isso em condições desafogo financeiro, possibilidades de aquisição de mão de obra e de contacto com pessoal de construção civil experimentado. Então os aquiflavienses, não muito tempo depois da suposta destruição da ponte, tomaram a capricho a construção de outra no mesmo local, que concluíram no ano de 104, no tempo de Trajano, imperador nascido na Península Ibérica, sem a intervenção da VII Legião, dos magistrados imperiais e do auxílio dos outros povos limítrofes, mas certamente sob a direcção de bons engenheiros.

Concluída a obra, os aquiflavienses mandaram fazer outra coluna, H-2, réplica da dos «Povos», igualmente formosa e majestosa, mas mais sóbria na sua inscrição, e nela deixaram dito para as gerações futuras que a ponte de pedra fora feita apenas à sua custa (fig. 33) (1).

(1) A epigrafe deste padrão é como segue, segundo Mário Cardozo:

IMP CAES NERVA
 TRAIANO AVG GER
 DACICO PONT MAX
 TRIB POT COS V PP
 AQUIFLAVIENSES
 PONTEM LAPIDEVM
 DE SVO FC

Sendo Imperador César Nerva Trajano Augusto, Germanico, Dácico, Pontífice Máximo, do Poder Tribunicio, Cônsul cinco vezes, Pai da Patria — os Aquiflavienses fizeram à sua custa esta ponte de pedra.

Há de facto na ponte, como bem se vê na fotografia (fig. 34), pilares de construção diferente que destoam uns dos outros, não podendo pertencer ao mesmo traçado. Junto à Madalena, na margem esquerda, os pilares pelo menos, segundo alguns que estão à vista ⁽¹⁾, são mais grossos que os da margem direita, de construção esbelta, em que as aduelas dos arcos confinantes tocam entre si, e por consequência de grossura reduzida ao mínimo, o que diminui o perigo das cheias. Quanto aos outros, pelo menos o arco grosso visível na fotografia, ou é remendo, aliás mal deitado, nalgum corte da ponte, ou é resto da primitiva construção, talvez não tão bem delineada. Se assim for, os pilares delgados são da ponte dos Aquiflavienses, e os grossos pertencem à construção primitiva. Neste caso a grande grossura dos pilares teria contribuído, talvez, pelo menos em parte, para a destruição da ponte, pela sensível redução, cerca de metade, da secção normal de vasão das águas das cheias.

Se tudo isto assim decorreu, podendo, por consequência, aceitar-se que o padrão pretendesse comemorar a construção da primitiva ponte, e não da suposta via de El Padrón ao Douro por Verin, nova solução temos que dar ao problema da localização dos « Povos ». É claro que nestas condições eles não se devem situar particularmente ao longo do percurso daquela duvidosa via, mas, de preferência nas imediações de Chaves, nas regiões mais directamente beneficiadas pela ponte.

Em todo o caso continua ainda enigmático conquanto expressivo, o padrão dos « Povos » da ponte de Chaves.

(1) Como se sabe, bastantes arcos da ponte, tanto na margem esquerda como na margem direita, foram soterrados, estando assim esta reduzida e diminuída na sua imponentia, de 18 arcos primitivos, pelo menos, para 8 actuais, sobre o leito do rio.

XI

Os padrões viários das regiões de Chaves e Bragança

Os padrões viários são valiosos, como se sabe, quer pelas suas epígrafes, quer, para o nosso caso, como elementos indicadores da passagem das vias. Sob o primeiro ponto de vista, todos os padrões referidos já estão estudados por mestres de grande competência, e por isso, e ainda pelo facto de o assunto estar fora do propósito do presente trabalho, nada temos que mencionar a este respeito. Basta apenas indicar os bons autores que deles se ocuparam, sobretudo Argote, Hübner, Martins Capela, Abade de Baçal, Albino Lopo e Mário Cardozo.

Um ponto importante a observar é o da identificação dos padrões, sobretudo em consequência de se desconhecer o paradeiro de muitos deles, e ainda por as descrições da sua localização não serem bem claras, ou as transcrições das epígrafes serem tão divergentes que às vezes até parece tratar-se de mais de um padrão. Podem também constituir casos de dúvida alguns dos referidos por autores antigos e redescobertos novamente.

Para devida identificação dos 69 padrões aqui indicados, e ainda para fácil consulta e bom ordenamento, foi necessário organizar o seu ficheiro, de que damos um resumo muito condensado nos Quadros a este respeito adiante apresentados, excluindo as epígrafes, por não serem assunto deste trabalho. Procuramos que todos os actualmente conhecidos e os desaparecidos mencionados por autores antigos, fossem aqui registados; contudo alguns deles ficarão de fora, por fraca certeza da sua existência, e outros serão talvez representados em duplicado, como se disse. Deixamos também de mencionar aqueles que encontramos de idoneidade duvidosa, por serem simples colunas de pequenas dimen-

sões, ou ainda por os acharmos um pouco estranhos, grosseiramente trabalhados, como assim deveriam ser os primitivos, antes do uso dos padrões falantes.

Se individualmente o estudo de cada padrão está esgotado, tem contudo interesse o do seu conjunto, a que poderíamos chamar estudo estatístico, à base do Quadro II.

Vão desde o comêço da era de Cristo, ou mesmo antes, até à entrada da segunda metade do século IV, e neles se mencionam 20 imperadores, havendo ainda 12 inscrições omissas a este respeito. Verifica-se que os imperadores mais antigos aparecem apenas, e com notável predomínio, na importante estrada de Braga a Astorga e sua ramificação para Palência, o que lhe dá notável antiguidade.

No que se refere à localização actual, apenas 17 estão recolhidos em museus e 4 no Largo da Biblioteca Pública de Braga. Depois de terem sido estudados, há 29 cujo paradeiro se desconhece, ou é de difícil encontro, o que mostra a alta percentagem dos desaparecidos, de 42%; dos 35 citados por Argote, são apenas conhecidos 16, e desconhecidos 19. Isto manifesta bastante falta de interesse, ou até incultura muito generalizada, por parte das pessoas que com eles têm tomado contacto. Alguns têm desaparecido muito recentemente já com leis publicadas de protecção ao património nacional, e outros continuam em situação de risco, ou completamente abandonados, ou não estando à responsabilidade de entidades suficientemente idóneas.

Tomamos contacto directo com 31 padrões, de 23 dos quais apresentamos fotografias, bastantes delas, ao que supomos, pela primeira vez.

Todos estes padrões constituem um conjunto de bastante interesse arqueológico, não só sob o ponto de vista epigráfico, mas ainda como bom documentário demonstrativo da importância que tiveram as vias romanas nesta parte do território português.

Todavia são também, infelizmente, pelos desaparecidos e pelos hoje expostos ao extravio ou a maus tratos, uma prova de certo desinteresse, que não nos pode ser lisongeiro.

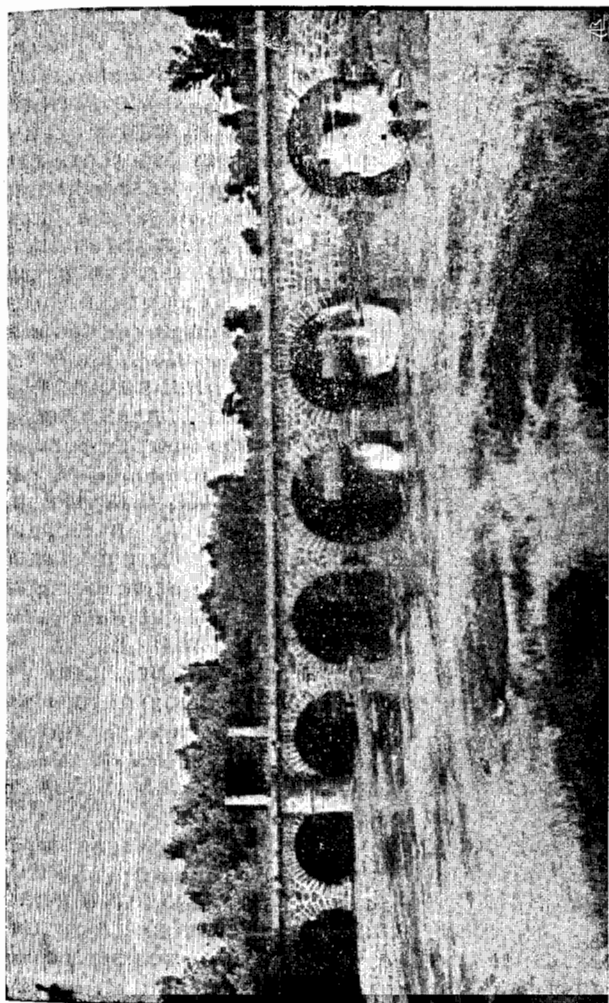


Fig. 34 — Ponte romana de Chaves, sobre o Tâmega.

APÊNDICE

O propósito de estudarmos as vias romanas das regiões de Chaves e Bragança pôs-nos em perfeito contacto com a nossa riqueza arqueológica destes tempos, e de outras épocas. Tivemos assim ocasião de verificar directamente o pouco, ou quase sempre, o nulo cuidado que há por estas relíquias, quer fixas ou transportáveis, que por lei deveriam estar devidamente salvaguardadas. Há necessidade, como primeiro passo, de inventariar e etiquetar a nossa riqueza arqueológica, e determinar a entidade, pública ou particular, a quem caberá a responsabilidade da sua conservação, recolhendo-se os objectos em vias de extravio, ou de extermínio, não só nos grandes museus centrais, mas especialmente nos museus regionais.

Para esta situação muito deve contribuir a escassez destes museus nos principais centros da província, e de entidades regionais idóneas que tenham os mínimos meios de acção para poderem actuar neste propósito. Percebe-se, e oxalá estejamos enganados, uma certa falta de interesse superior oficial pela instituição destes museus regionais.

A boa colecção de padrões que há em Braga, antiga sede do *Conventus Bracaraugustanus* e hoje importante capital de distrito, é devida muito particularmente ao esforço de antigos estudiosos que recolheram o que puderam no antigo Passeio das Carvalheiras. Museu não tem.

O Museu Regional «Abade de Baçal», de Bragança, rico nas suas variadas secções, esse é modelar, instalado num edificio condigno. Percebe-se o muito esforço, competência e carinho que nele pôs o seu fundador e patrono, com prosseguimento pelos seus colaboradores. É notável a organização geral e a criteriosa exposição dos objectos, servindo ao estudioso e despertando o interesse do visitante. Apenas um defeito, aliás extrínseco, lhe notamos: o pagamento da entrada. Museus nacionais ou regionais não são estabelecimentos de diversões, mas essencialmente órgãos de difusão de cultura, como as bibliotecas, e por isso devem estar abertos a todos, sem entra-

ves desta ou de outra natureza, ou sem retenção de objectos para exclusivo regalo do seu pessoal dirigente, tanto a estudiosos, a quem assiste o direito de conhecer o que é nosso, como até às pessoas incultas e de poucos recursos, muitas das quais, pelo contacto directo com a riqueza arqueológica, folclórica ou qualquer outra, poderão ser bons auxiliares dos próprios museus.

É vergonhoso o que se passa com o museu de Chaves, com existência real, mas no momento presente, oficialmente desclassificado. O edificio em que está instalado pode servir muito bem ao fim em vista, depois de preparado e alargado às restantes salas, tomando como exemplo o de Bragança. Tem condições, tanto pelo edificio como pelo actual recheio, com possibilidades de ser grandemente enriquecido com o que ainda se possa recolher nessa região de notável riqueza arqueológica e folclórica, e de grandes tradições, para se tornar num museu regional de boa categoria, notando-se também que está situado numa região de grande movimento turístico, que pode favorecer, e por ele ser favorecido sobretudo na época balnear.

Prestando justa homenagem aos seus fundadores e continuadores, é de lamentar que este museu, depois de vencidas as grandes dificuldades da sua instituição, tivesse retrogradado à situação actual. Faltou-lhe não só apenas o amparo regional, mas ainda o próprio amparo dos poderes oficiais, através dos órgãos protectores da nossa riqueza arqueológica e responsáveis pela instrução e educação nacionais.

Embora tenha havido bastante desinteresse por parte de algumas vereações, o que revela mesmo uma certa incultura, devemos ponderar que as receitas camarárias são sempre poucas para as múltiplas necessidades locais de ordem material, e por isso não estão em condições de suportar na íntegra despesas com instituições de educação e cultura popular. Quer-nos parecer, como se disse, que casos desta natureza não podem ser considerados de simples conveniência concelhia, mas sim de interesse geral. Julgamos que há necessidade, não só de amparar as instituições culturais, como museus e bibliotecas,

que estejam em condições de decadência, como até incentivar a criação de novos destes estabelecimentos nos meios em condições recomendáveis.

Por falta de museus regionais, ou não tendo estes recursos suficientes, nem pessoal devidamente habilitado, muita riqueza arqueológica se tem perdido, a desfavor de todos, inclusive dos próprios museus centrais. É exemplo bem claro do que se deixa dito o que últimamente tem sucedido e presentemente está sucedendo não só com o tratamento dado às pontes, como no que respeita a muitos dos padrões que foram aqui mencionados, e que são casos concretos de imerecido abandono ⁽¹⁾.

É de confiar, porém, não só, numa melhor compreensão por parte dos poderes superiores, como também no grupo de flavienses animados hoje da melhor vontade em ressurgir o Museu Regional de Chaves, e bem assim estabelecer protecção aos monumentos arqueológicos regionais, disposto a vencer todas as dificuldades, e que certamente não serão poucas, e de vária categoria, para estes seus bem intencionados desejos se tornarem realidade.

Pela nossa parte oxalá que este trabalho possa contribuir de qualquer maneira para melhor compreensão da nossa riqueza arqueológica.

(1) Juntamente com o padrão de Augusto, da Serra da Pastoria, transformado em sarcófago, havia a tampa deste, com uma boa inscrição, talvez visigótica, ou pelo menos medieval, que poderia servir muito bem para marcar a época das sepulturas, antropomórficas. Infelizmente esta lápide desapareceu. Ficou, porém, a sua fotografia inserta no estudo sobre este padrão, atrás referido.

OBRAS CONSULTADAS

- Aires*, Cristóvão — História do Exército Português — Vol. II.
- Alves*, Francisco Manuel (Abade de Baçal) — Memórias Arqueológico-Históricas do Distrito de Bragança.
- Argote*, D. Jerónimo Contador de — Memórias para a História Eclesiástica do Arcebispado de Braga — Tomo II — Cap. XII.
- Barradas*, Lerenó A. — Um miliário da Via Romana de Braga a Chaves (Brotéria — Vol. XXVIII, fasc. 5).
- Beça*, Celestino (Major) — O Archeologo Português — vol. XX (Apontamentos).
- Bellido*, António Garcia y — La Legio VII Gemina Pia Felix y los Origenes de la Ciudad de León.
- Capela*, Manuel Martins (P.^e) — Miliários do Conventus Bracaraugustanus em Portugal.
- Cardozo*, Mário (Coronel) — Algumas inscrições lusitano-romanas da região de Chaves.
— A propósito da lavra do ouro na Província de Trás-os-Montes durante a época romana.
- Carvalho*, Ribeiro de (General) — Chaves Antiga.
- Guerra*, Aureliano Fernandes — Las diez ciudades bracarenses nombradas en la inscripcion de Chaves. (Revista Archaeologica e Histórica — Vol. II).
- Hübner*, Emil — Corpus Inscriptionum Latinarum — Vol. II e seu grande Suplemento.
— Ephemeris Epigraphica.
— Notícias Arqueológicas de Portugal.
- Jahay*, Eugénio (P.^e) — Inscrições Romanas do Museu Regional da Guarda (Brotéria, Vol. L, fasc. 5).
- Lopo*, Albino Pereira (Coronel) — O Archeologo Português — Vol. XII, p. 162.
- Pinheiro*, José Henriques — Estudo da estrada militar romana de Braga a Astorga.
- Taboada*, Jesus — Via romana del Valle del Tâmega. (Rev. de Guimarães, vol. LV).
— Monterrey (Orense). Medeiros (Noticiário Arqueológico Hispânico, II, Cadernos 1-2, 1953).

Quadros e Gráficos

MANSÕES DA VIA DE BRAGA A ASTORGA

	DISTÂNCIAS PARCELARES		DISTÂNCIAS ACUMULADAS	
	Milhas	Quilómetros	Milhas	Quilómetros
Bracara Augusta	0	0	0	0
Salatia	XX	30	XX	30
Praesidium	XXVI	39	XLVI	69
Caladunum	XVI	24	LXII	93
Aquae Flaviae	XVIII	27	LXXX	120
Pinetum	XX	30	C	150
Roboretum	XXXVI	54	CXXXVI	204
Compleutica	XXVIII	43,5	CLXV	247,5
Veniatia	XXV	37,5	CXC	285
Petavonium	XXVIII	42	CCXVIII	327
Argentiolum	XV	22,5	CCXXXIII	349,5
Asturica Augusta	XIIII	21	CCXLVII	370,6
	CCXLVII	370,5		

PADRÕES DAS VIAS DE
CHAVES A BRAGANÇA, POR IMPERADORES

IMPERADOR	Era	Via										TOTAL
		A	B	C	D	E	F	G	H	Z		
Augusto	23-15	3		1	1							5
Tibério	14-37	2	2									4
Cláudio	41-54	3	1		1							5
Vespasiano	79-81								1			1
Trajano	97-117	2							1			3
Adriano	117-138	1			1					2		4
M. Aurélio	161-181	1										1
Caracala	198-217				2							2
Macrino	217-218					1	1					2
Elagábalo	218-222	2										2
Maximino	235-238			1		1						2
Galo	251-254		1									1
Caro	282-283				1	1	1					3
Carino	283-285							1				1
Numeriano	284					1						1
Maximiano	285-305				1	1						2
Constâncio	292-306					1						1
Constantino	306-323									1		1
Flávio	335-353					1	1					2
Magnêncio	350-353					1						1
Desconhecido	—	7				4	2					13
Anepígrafos	—	2	5	1		2	1	1				12
TOTAL	—	23	9	3	7	14	6	2	2	3		69

PADRÕES DA VIA «BRACARA AVGVSTA - AQVAS FLAVIAS»
(RAMAL SUL)

N.º	Local do descobrimento	Imperador	Era	Origem das milhas	Milhas	Situação actual	Obs.
A-1	Braga	M. Aurélio		B. A.	I	Largo da Bibl. Pública de Braga	Hübner 4767.
A-2	Proximidades de Braga	Elagábalo	219	B. A.	III	»	Argote 1007; Hübner 4766; M. Capela 41.
A-3	Proximidades de Braga	Elagábalo	219			»	Hübner 4768; Capela 40.
A-4	Proximidades de Braga					»	Hübner 4769.
A-5	Boticas de Ruivães					Desconhecida	Anepígrafo. Argote 929.
A-6	Portela de Rebordelos	Cláudio	43-44	B. A.	XX	»	Argote 930; Hübner 4770.
A-7	Portela de Rebordelos				XXXV	»	Argote 931.
A-8	S. Martinho Zebral	Augusto	23-15 A. C.			»	Argote 933; Hübner 4775. Identificação do imperador duvidosa.
A-9	S. Martinho Zebral	Augusto	23-15 A. C.			»	Argote 933; Hübner 4776. Identificação do imperador duvidosa.
A-10	Padrões	Tibério	32-33	B. A.	XX	Museu Etnológico de Lisboa	Argote 932; Hübner 4773. Talvez milhas incompletas. Segundo L. de Vasconcelos, e assim parece, não pode ser A-18. (<i>O Arch. Port.</i> vol. XIX).
A-11	Padrões				XLII	Museu de Chaves	Argote 932; Hübner 4774; M. Cardozo II-9. Não pode ser o 4782 de Hübner e 17 de Capela. Ver A-20. Fig. 1.
A-12	Padrões					Desconhecida	Anepígrafo. Argote 932. Nas obras da represa de Venda Nova foi encontrado um anepígrafo. Talvez seja o mesmo.

N.º	Local do descobrimento	Imperador	Era	Origem das milhas	Milhas	Situação actual	Obs.
A-13	Sangunhedo				XXXIII	Desconhecida	Hübner 4772.
A-14	Sangunhedo	Cláudio	43-44	B. A.	XXXV	Museu de Chaves	Argote 934; Hübner 4771; Capela 8; Cardozo I-8. Teve ulterior aplicação. Fig. 2.
A-15	Sangunhedo					Desconhecida	Argote 934. Tinha letras. Talvez A-13, A-17, ou A-18.
A-16	Sangunhedo					»	Argote 934. Tinha letras. Talvez A-13, A-17, ou A-18.
A-17	Venda dos Padrões				XIII	Museu de Chaves	Cardozo I-16. Tem cruces insculpidas. Fig. 3.
A-18	Venda dos Padrões	Tibério	32-33	B. A.		Desconhecida	Capela 4. Ver A-10.
A-19	Codeçoso do Arco	Adriano	136-137	A. F.	XLIII	»	Argote 940; Hübner 4783. Argote refere-se a dois miliários com a distância a A. F. de XLIII, um de Boticas de Ruivães (929), e outro, segundo Barros, um pouco afastado de Codeçoso; identifica-os como sendo um de Trajano e outro de Adriano, mas parece ser um só de Adriano. Hübner considera um só, mas em Ruivães. Pela distância que marca, a sua localização deve ser Codeçoso.
A-20	Codeçoso do Arco	Trajano	104	A. F.	XLII	Museu de Chaves	Argote 940; Hübner 4782; Capela 17; Cardozo I-14; ver A-11; Fig. 4.
A-21	Castro de Codeçoso	Cláudio	44	B. A.	XXXVIII	Destruído	Cardozo 9. Dr. F. de Barros — (<i>Era Nova</i> , Junho 1936).
A-22	Serra da Pastoria	Augusto	23 15 A. C.	B. A.	LXV+?	Serra da Pastoria	Cardozo II-10. L. Barradas. (<i>Um marco milário da via romana de Braga a Chaves</i>). Transformado em sarcófago. Fig. 5. Continua abandonado no campo.
A-23	Termo da Pastoria	Trajano	104	A. F.	V	Museu de Chaves	Argote 936; Hübner 4781; Capela 16; Cardozo I-15. Argote, Hübner e Capela dão descrições da epígrafe diferentes entre si, e da de Cardozo, que é a verdadeira. Embora não haja dúvidas quanto à distância, Argote e Hübner indicam 14 milhas e Capela omite. Fig. 6

PADRÕES DA VIA «BRACARA AVGVSTA – AQVAS FLAVIAS»
(RAMAL NORTE)

N.º	Local do descobrimento	Imperador	Era	Origem das milhas	Milhas	Situação actual	Obs.
B-1	Borrageiro	Tibério	32-33		XXXIIX	Borrageiro	Argote 935; Hübner 4777. Capela não se lhe refere; certamente que o não viu. Não consegui informações da sua actual localização. A distância deve estar certa (perto de A-21).
B-2	Currais					Currais	Argote 941. Anepígrafo.
B-3	Currais					Desconhecida	Argote 941.
B-4	Cruz de Leiranque					Cruz de Leiranque	Argote 942. Cardozo II-9-A. Anepígrafo. Tem insculpido um nicho para alminhas. Já não tem cruz. Fig. 11.
B-5	Travassos					Travassos	Anepígrafo. Encimado por uma cruz. Fig. 12.
B-6	Arcos — Cervos	Cláudio	44	B. A.	L	Museu de Chaves	Hübner, Eph. Epigr.; Capela 10; Cardozo I-13. Fig. 13.
B-7	Antigo de Arcos	Tibério	32-33	B. A.	LIX	Museu de Chaves	Hübner 4778; Capela 5; Cardozo II-16. Fig. 14.
B-8	Igreja de Valdanta	Galo	25-2			Igreja de Valdanta	Argote 493; Hübner 4787; Cardozo II-7.
B-9	Valdanta					Desconhecida	Argote 958. Há aí um marco de secção quadrada, estreito, com a letra B, mas não é padrão viário; talvez transformado.

PADRÕES DA VIA «AQVAE FLAVIAE – ASTVRICAM AVGVSTAM»

N.º	Local do descobrimento	Imperador	Era	Origem das milhas	Milhas	Situação actual	Obs.
C-1	Bouçoais					Bouçoais	Anepígrafo. Fig. 17.
C-2	Vinhais	Maximino e Máximo			C	Desconhecida	Mencionado por Grutero e Borges de Figueiredo. Hübner não se lhe refere. Argote 938.
C-3	Soeira	Augusto				Soeira	Descoberto por Celestino Beça, que o estudou, mas não o publicou. Transformado em sarcófago.

PADRÕES DA VIA «AQVAE FLAVIAE – PALLANTIAM»

N.º	Local do descobrimento	Imperador	Era	Origem das milhas	Milhas	Situação actual	Obs.
D-1	Capela de S. Cláudio Gastei	Cláudio				Capela de S. Cláudio	Hübner 6217; Abade de Baçal.
D-2	Capela de S. Cláudio Gastei	Maximiano				Museu R. de Bragança	Hübner, Eph. Epigr.; Abade de Baçal 21.
D-3	Castro de Avelãs	Augusto			CLV+?	» » »	Hübner 6215; Abade de Baçal 10. Transformado em sarcófago. Fig. 18.
D-4	Castro de Avelãs	Caracala				» » »	Hübner 6216; Abade de Baçal 11. Transformado em sarcófago. Fig. 19.
D-5	Gimonde	Caro				» » »	Hübner, Eph. Epigr.; Abade de Baçal 20.
D-6	S. Pedro – Babe	Hadriano			XX	» » »	Abade de Baçal 6. Dificil explicação para o número de milhas. Transformado em sarcófago. Fig. 20.
D-7	S. Pedro – Babe	Caracala				» » »	Abade de Baçal 5. Transformado em sarcófago. Fig. 21.

PADRÕES DA VIA «ASTVRICA AVGVSTA – Campo Mineiro de Jales»

N.º	Local do descobrimento	Imperador	Era	Origem das milhas	Milhas	Situação actual	Obs.
E-1	S. João da Lamalonga	Constâncio	292-306			Museu R. de Bragança	Abade de Baçal 23.
E-2	S. João da Lamalonga					» » »	Anepígrafo. A situação no Museu de Bragança é dada com reserva. Há aí um anepígrafo que supomos ser este.
E-3	Ponte do Arquinho					Desconhecida	Albino Lopo, (<i>O Arch. Português</i> , vol. XII).
E-4	Ponte de Valtelhas	Maximino e Máximo	238		XV	Valtelhas	Argote 608; Hübner 4788. Capela também se lhe refere, mas não o estudou. Fig. 24.
E-5	Ponte de Valtelhas	Numeriano	284			Desconhecida	Argote 1035; Hübner 4793.
E-6	Ponte de Valtelhas					»	Argote 1035; Hübner 4794. Inscrição sem significação.
E-7	Ponte de Valtelhas					»	Anepígrafo. Argote 1035.
E-8	Ponte de Valtelhas	Maximiano	285-305			»	Capela 69, que o considerou inédito.
E-9	Ponte de Valtelhas					Valtelhas	Informaram que parece ter vindo da ponte de Valtelhas. Está na fonte do Bairro. Fig. 23.
E-10	Poçacos	Magnêncio				Poçacos	No jardim da casa da família Coelho. Tem gravada a era de 1697. Argote 491. Hübner 4791; Capela 78; Cardozo II-15. Fig. 25
E-11	Poçacos	Macrino				Desconhecida	Argote 490; Hübner 4790.
E-12	Poçacos					»	Hübner 4792. Inscrição sem significação.
E-13	Poçacos	Flávio Dalmácio				»	Hübner, Eph. Epigr.; Cardozo II-13-A; <i>O Arch. Port.</i> vol. I.
E-14	Carrazedo?	Caro	282-283			Desconhecida	Hübner 4786. O local do descobrimento é Carrazedo, mas não se sabe se é de Bragança, Chaves ou Braga. Hübner considera-o, porém, da via que por aqui passava.

PADRÕES DA VIA «IRIA FLAVIA—DVRIVM»

N.º	Local do descobrimento	Imperador	Era	Origem das milhas	Milhas	Situação actual	Obs.
F-1	S.ta Cruz — Chaves	Caro	282-83			Desconhecida	Argote 537; Hübner 4785. O local do descobrimento é duvidoso, por influência do topónimo S.ta Cruz, também próximo de Braga. Hübner considera-o das vias dos arredores de Chaves. Pela sua primitiva localização, é de crer que pertencesse a esta via.
F-2	S. Lourenço					Calçada de S. Lourenço	Anepígrafo. Argote 943. Há na calçada de S. Lourenço um padrão deitado no pavimento, muito estragado. É natural que seja o mesmo.
F-3	Vilarandelo	Macrino	217			Vilarandelo	Não deve estar no seu primitivo lugar. Teve ulteriores aplicações. Argote 492; Hübner 4789; Capela 39; Cardozo II-11. Fig. 30.
F-4	Vilarandelo					»	Foi transformado em pia. Cardozo II-12. Fig. 29.
F-5	Vilarandelo	Flávio	335-37			Museu de Chaves	Cardozo II-13.
F-6	Num caminho entre Valtelhas e o Tuela					Desconhecida	Não conseguimos obter informação a seu respeito. Refere-se-lhe J. H. Pinheiro, obra citada. É grande, e tinha algumas letras.

PADRÕES DA VIA «LVCVS AVGVSTI—DVRIVM» (Régua)

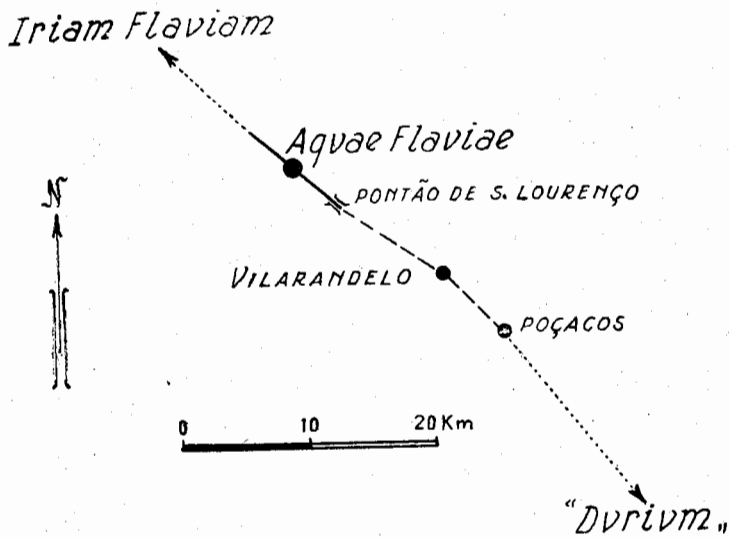
N.º	Local do descobrimento	Imperador	Era	Origem das milhas	Milhas	Situação actual	Obs.
G-1	S.ta Marta — Vila Frade	Carino	284			S.ta Marta — Vila Frade	Argote 489; Hübner 4795; Capela 65; Cardozo II-14. Fig. 31.
G-2	S.ta Marta — Vila Frade					» »	Anepígrafo. Cardozo II-14-A.

PADRÕES DA PONTE DE CHAVES

H-1	Proximidades de Chaves	Vespasiano	79			Ponte de Chaves	Padrão dos «Povos». Fig. 32. Argote 498; Hübner 2477; Capela 103; Cardozo II-2.
H-2	Chaves	Trajano	104			» »	Padrão dos «Aquiflavienses». Fig. 33. Argote 463; Hübner 2478; Capela 20; Cardozo II-1.

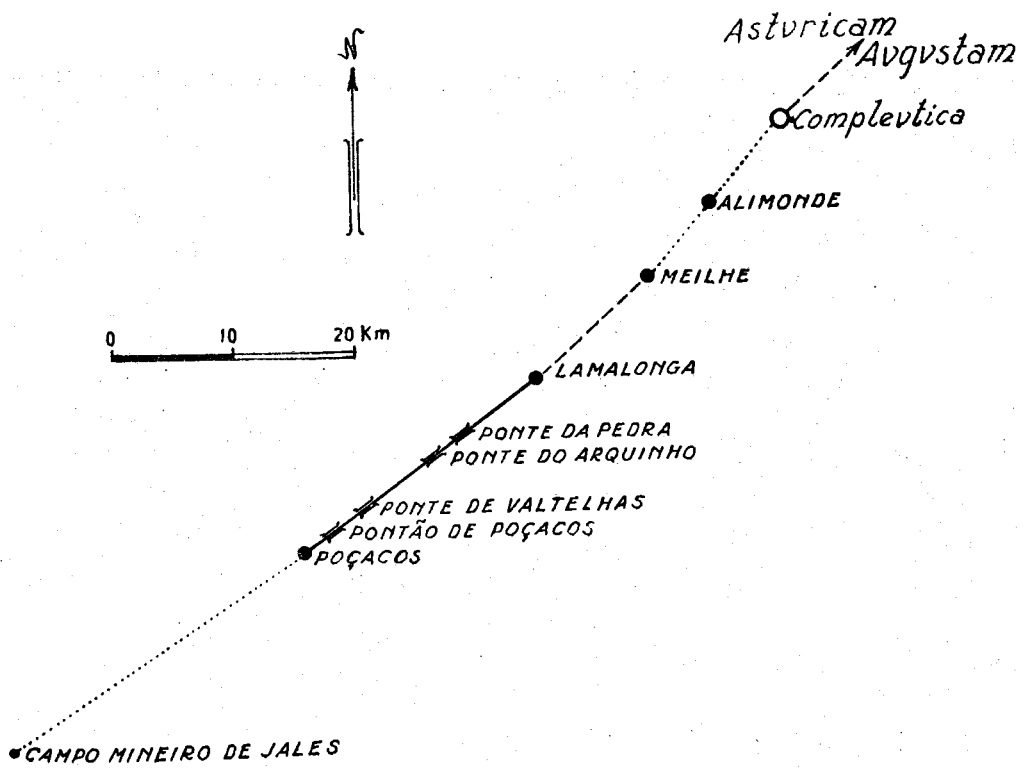
PADRÕES DE VIAS INDETERMINADAS

Z-1	Cemitério do Hospital Militar de Chaves	Adriano	136-137	A. F.	II	Desconhecida	Argote 988; Hübner 4779.
Z-2	Capela do Anjo	Adriano	136-137	A. F.	V	»	Argote 991; Hübner 4780.
Z-3	Chaves	Constantino	317-337			»	Argote 487; Hübner 4784.



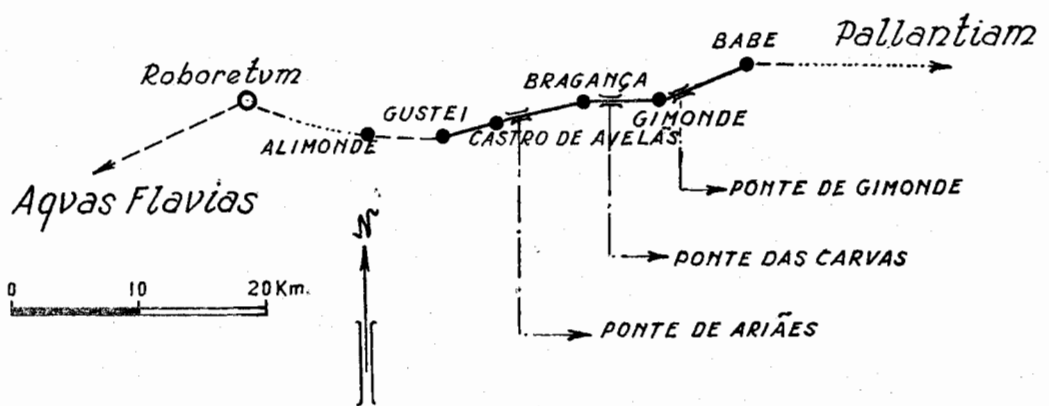
Mapa esquemático da via romana «IRIA FLAVIA-DVRIVM»

(Gráfico VI)



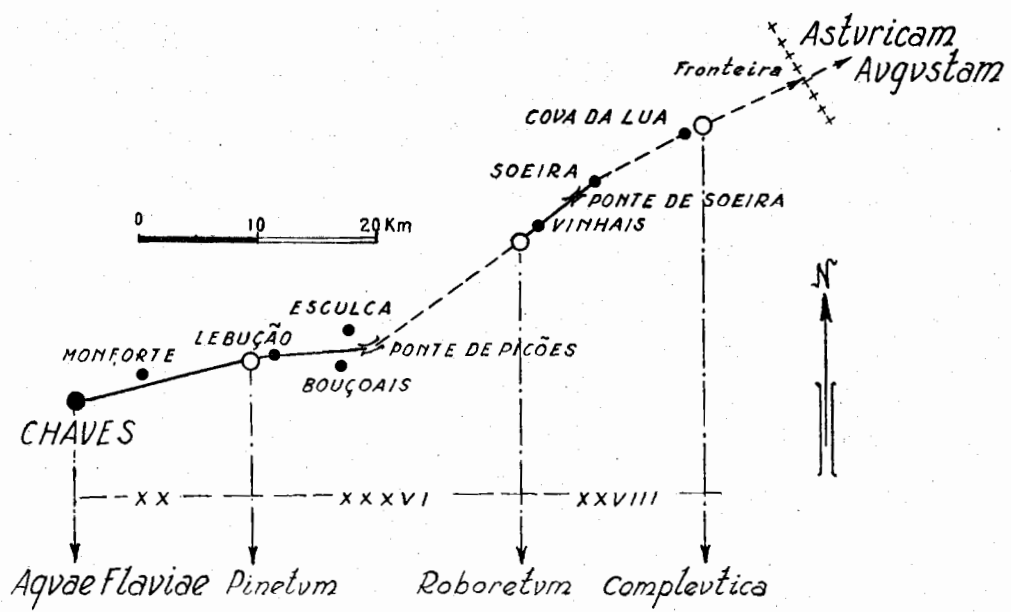
Mapa esquemático da via romana «ASTVRICA AVGVSTA – Campo mineiro de Jales»

(Gráfico V)



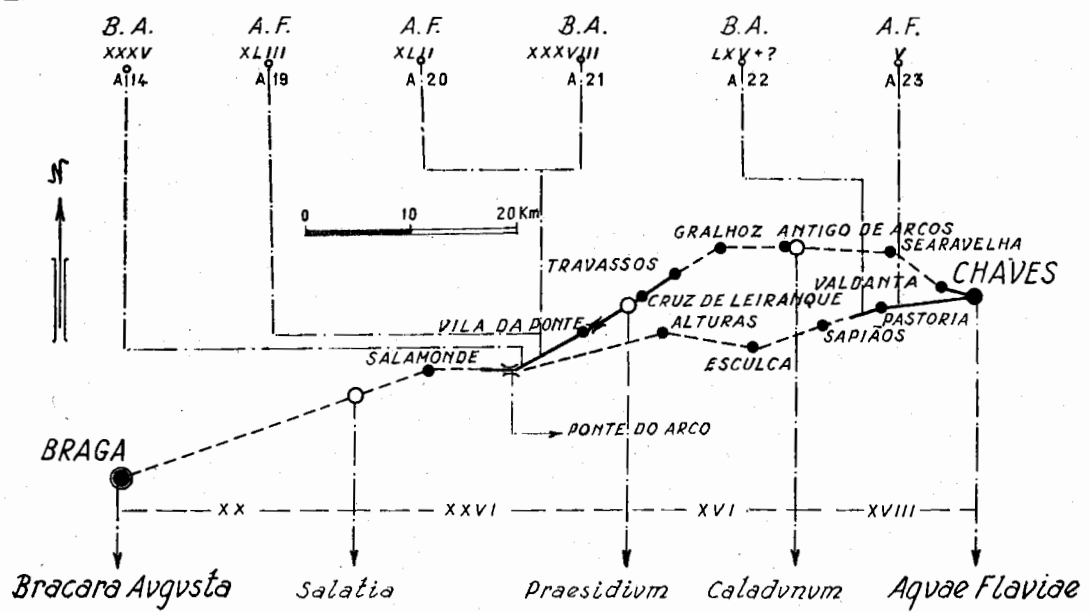
Mapa esquemático da via romana «AQVAE FLAVIAE - PALLANTIAM»

(Gráfico IV)



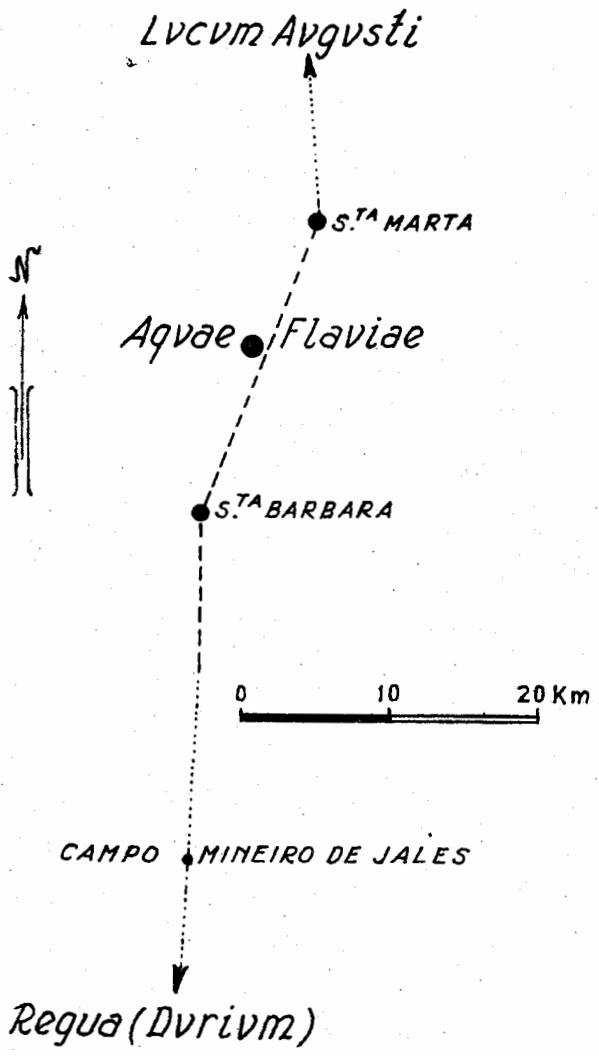
Mapa esquemático da via romana
 «AQVAE FLAVIAE - ASTVRICAM AVGVSTAM»

(Gráfico III)

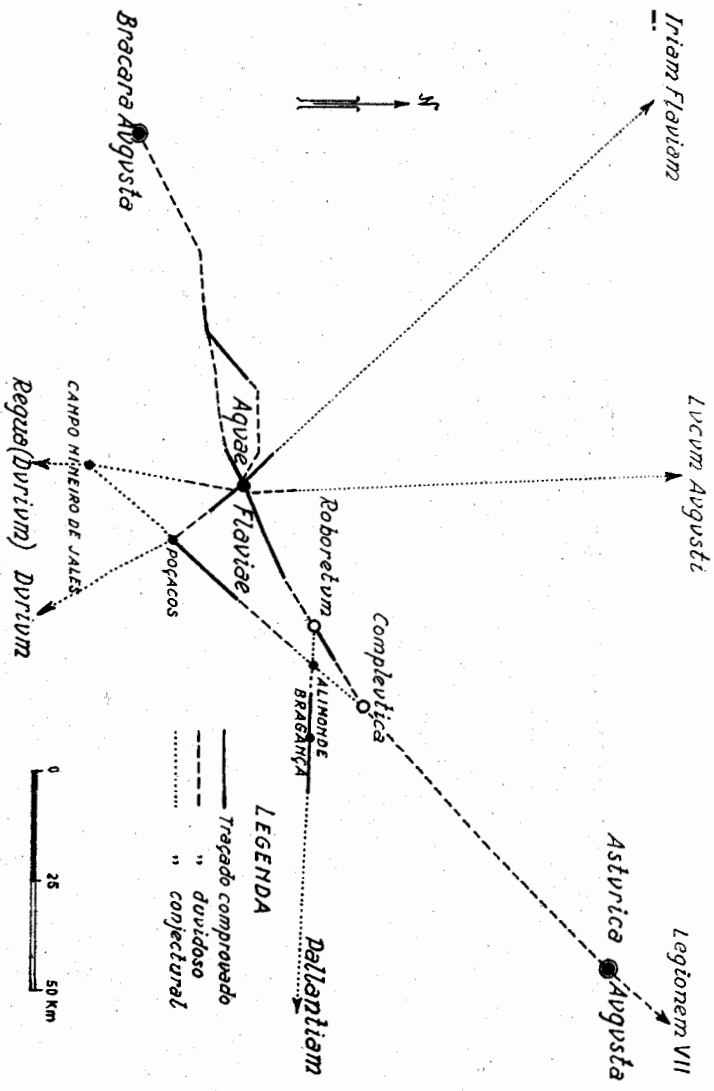


Mapa esquemático da via romana «BRACARA AVGVSTA - AQVAS FLAVIAS»

(Gráfico II)



Mapa esquemático da via romana
 «LVCVS AVGVSTI-DVRIVM (Régua)»
 (Gráfico VII)



Mapa esquemático das vias romanas das regiões de Chaves e de Bragança.
 (Gráfico I)