

FACULDADE DE LETRAS
INSTITUTO DE ARQUEOLOGIA

CONIMBRIGA

VOLUME XXV



UNIVERSIDADE DE COIMBRA

1986

VASCO GIL MANTAS

Assistente do Inst. de Arqueologia da Fac. de Letras de Coimbra

UM MILIÁRIO DE ADRIANO EM ALFEIZERÃO

Conimbriga, XXV (1986), p. 213-225

RESUMO: A estrada *Conimbriga-Olisipo* não figura no *Itinerário de Antonino* e o seu traçado motiva ainda algumas interrogações. Em Alfeizerão (Alcobaça), um miliário de Adriano, praticamente inédito, permite assinalar com segurança a passagem da via, cuja construção atribui ao mesmo imperador. Alfeizerão corresponde, possivelmente, a um porto romano de alguma importância, hoje assoreado, servido pelo troço litoral da via, entre *Collipo* e *Eburobrittium*.

RÉSUMÉ : La voie *Conimbriga-Olisipo* ne figure pas dans *Y Itinéraire d'Antonin* et son tracé motive encore des interrogations. À Alfeizerão (Commune de Alcobaça), une borne milliaire permet de confirmer la présence de la voie, visible sur les photos aériennes et dont la construction est attribuée sur la borne à l'empereur Hadrien. Alfeizerão était très probablement un port romain, ensablé depuis le XVIème siècle, qui était rallié à *Collipo* et à *Eburobrittium* par un itinéraire littoral de la voie.

(Página deixada propositadamente em branco)

UM MILIARIO DE ADRIANO EM ALFEIZERÃO

O contributo dos miliários revela-se fundamental para o estudo da rede viária romana de uma região, pois não só permite precisar o traçado das estradas como faculta ao investigador numerosas informações de natureza histórica a partir das inscrições que ostentam, infelizmente quase sempre prejudicadas pela degradação dos monumentos ⁽¹⁾. Em Portugal, os miliários conhecidos contam-se por cerca de duzentos, a maior parte dos quais foram encontrados a norte do Douro, no território do convento bracaraugustano, pertencente à Tarraconense ⁽²⁾. Esta repartição desigual, que devemos relacionar mais do que com o acaso das descobertas com a forma como eram organizados os trabalhos viários no Império Romano ⁽³⁾, faz com que o testemunho dos miliários encontrados na área portuguesa da Lusitânia ganhe ainda maior importância, reforçada no caso do miliário de Alfeizerão por se referir a uma estrada não

p) Agradecemos cordialmente as facilidades de trabalho e as informações que nos foram concedidas pelo Sr. Virgílio Pereira dos Santos, em cuja residência se encontra o monumento estudado, bem como a solidariedade do nosso colega Dr. José Beleza Moreira. Fotografia de Delfim Ferreira. Fontes abreviadas no texto: *Corpus Inscriptionum Latinarum*, Berlim (— *CIL*) *Ephemeris Epigraphica*, Berlim (= *EE*); J. VIVES, *Inscripciones Latinas de la España Romana*, I-II, Barcelona, 1971-1972 (= *ILER*). As medidas são indicadas em centímetros.

⁽²⁾ M. Martins CAPELA, *Miliarios do Conventus Bracaraugustanus em Portugal*, Porto, 1895.

⁽³⁾ A execução dos trabalhos, mesmo quando determinados pela administração imperial ou provincial, competia frequentemente às *civitates*: Thomas PEKARY, *lintersuchungen zu den romischen Reichsstrassen*, Bona, 1968, p. 113-115.

incluída no *Itinerário de Antonino* (4), como afinal sucede com tantas outras, e sobre cuja existencia foram levantadas dúvidas, naturalmente fundamentadas, por um dos maiores geógrafos portugueses deste século (5).

Tivemos conhecimento deste marco miliário por intermédio do Sr. Leonel Trindade, director do Museu Municipal de Torres Vedras, quando em 1979 procedemos a prospecções arqueológicas ao longo do eixo viário Alenquer-Torres Vedras, informação pela qual aqui exprimimos o nosso agradecimento. Como o monumento não foi publicado pelo investigador que durante muito tempo julgámos interessado em fazê-lo, resolvemos divulgar o estudo que sobre ele elaborámos, uma vez que começam a surgir outros vestígios da via *Olisipo-Conimbriga*, à qual atribuímos o marco miliário de Alfeizerão, como já tivemos oportunidade de referir há alguns anos (6).

Em Portugal, os trabalhos de investigação sobre a rede viária romana contam com uma tradição já centenária, sem que, infelizmente, se possa considerar o resultado global dos mesmos como satisfatório (7). A abertura de novas estradas e a renovação das já existentes, tarefa primordial para que o isolamento deixe de constituir desculpa para regionalismos estéreis, não deixará de revelar traços importantes da rede viária romana se as frentes de trabalho forem acompanhadas, na medida do possível, por arqueólogos que possam registar os vestígios eventualmente detectados (8), sem o que desaparecerão para sempre testemunhos

(4) Para o território do convento escalabitano, entre o Tejo e o Douro, o *Itinerário* não indica mais do que a via *Olisipo-Bracara*, usualmente designada sem grande razão, como *Via XVI*. O troço *Olisipo-Scallabis* coincide com o trajecto inicial de duas das estradas que conduziam à capital lusitana: *Itin. Ant.*, 420, 8-422, 1 (ed. Wesseling, Amsterdão, 1735).

(5) O. RIBEIRO, *Introduções geográficas à História de Portugal*, Lisboa, 1977, p. 80-82. Trata-se de uma elucidativa discussão da pretendida atlantização do povoamento na época romana, defendida por Jaime Cortesão.

(6) Y. MANTAS, *Inscrições romanas do Museu Municipal de Torres Vedras, «Conimbriga»*, XXI, 1982, p. 77.

(7) A síntese mais completa sobre as vias romanas de Portugal encontra-se em: Jorge de ALARCÃO, *Portugal Romano*, Lisboa, 31983, p. 65-112.

(8) O problema revela-se particularmente grave em relação às novas auto-estradas, cujos traçados rectilíneos coincidem não poucas vezes com

insubstituíveis — e dos mais significativos — da presença romana, como são, nomeadamente, os marcos miliários ⁽⁹⁾.

a) Descrição

Miliário cilíndrico em calcário, incompleto, encontrado muito perto de Alfeizerão, no sítio das Ramalheiras, freguesia de S. João Baptista, concelho de Alcobça (Mapa 1), em data indeterminada do primeiro quartel deste século ⁽¹⁰⁾. Encontra-se presentemente no pátio da casa do Sr. Virgílio Pereira dos Santos (Rua 25 de Abril, 139), em Alfeizerão ⁽¹¹⁾; dele foi feita uma réplica em gesso para o Museu Etnográfico e Arqueológico do Dr. Joaquim Manso, na Nazaré.

O estado de conservação do monumento, reduzido à metade superior, é razoável: ostenta algumas mossas e a inscrição está bastante gasta pela erosão, sobretudo a metade direita do campo epigráfico, sem que daí resultem, todavia, dificuldades especiais para a reconstituição da maior parte do texto. (Figs. 1 e 2).

Dimensões: 98x46. Campo epigráfico: 78x47.

IMP(erator) (hedera) / CAESAR (hedera) DIVI / TRAIANI .
 PAR/THICI (hedera) F(ilius) . DIVI . NE/SRVAE . NEPOS
 TR/AIANVS HADR/IANVS . AYGiustus^PO/miifex) (hedera)
 MAX(imws) . TR (ibunicia) . POT {estate} / V {quinta) . CO{n}S(ul) •
 . III (tertium) . FE[CIT]

restos de vias romanas, como sucede, por exemplo, com o troço entre Reigoso e Talhadas da via rápida Aveiro-Vilar Formoso.

⁽⁹⁾ Sobre os marcos miliários e sua importância como fontes para o estudo das estradas romanas consultar: A. GRENIER, *Manuel tArchéologie Gallo-Romaine*, III, Paris, 1934, p. 54-79; R. CHEVALLIER, *Les voies romaines*, Paris, 1972, p. 36-46.

⁽¹⁰⁾ Nas diversas cartas topográficas que consultamos, nomeadamente na folha n.º 316 da *Carta Militar de Portugal* (escala 1/25000), o topónimo é indicado como Ramalhiça. O miliário permaneceu durante muitos anos numa eira junto à antiga garagem da empresa rodoviária Claras.

⁽¹¹⁾ No mesmo local se encontra também um fuste de coluna com 123x25 (topo), achado juntamente com o miliário e que julgamos tratar-se de um segundo miliário, com o lereiro picado e a parte superior muito desbastada.

O imperador César Trajano Adriano Augusto, filho do divino Trajano Pártico, neto do divino Nerva, pontífice máximo, no seu quinto poder tribunicio, cônsul pela terceira vez, fez.

Altura das letras: 1. 1: 6/7,5; 1. 2: 6,5; 1. 3: 6/6,5; 1. 4:6,5; 1. 5: 6; 1. 6: 5,5/6; 1. 7: 6; 1. 8: 7; 1. 9: 6,5. Espaços: 1: 20; 2 e 3: 2; 4 e 5: 1,5; 6: 2; 7: 1; 8: 1,2; 9: 2; 10: 5.

b) *Bibliografia*

Saavedra MACHADO, *Catálogo do Museu Etnográfico e Arqueológico do Dr. Joaquim Manso*, Nazaré, 1976, n.º 113 (fotografia do molde; sem texto); Vasco MANTAS, *Inscrições romanas do Museu Municipal de Torres Vedras*, «Conimbriga», XXI, 1982, p. 77 (referência).

c) *Comentário*

O interesse deste miliário, praticamente inédito, é muito grande por constituir um testemunho inequívoco da existência de uma importante estrada romana na zona litoral do convento escalabitano, aparentemente construída sobre um itinerário já existente, nos primeiros anos do principado de Adriano.

A paginação é boa, com eixo de simetria e alinhamento à esquerda e à direita, mas o *ordinator* não se preocupou em respeitar a integridade das palavras nas translineações, como se dispusesse de um campo epigráfico limitado, tipo «caixa». O texto, cujo *ductus* acusa bastantes hesitações, está ligeiramente inclinado para a esquerda, não obstante ter sido gravado com recurso a linhas de pauta. Os caracteres são do tipo monumental, próprios da escrita capital quadrada do século n⁽¹²⁾, com ápices pequenos, e a gravação, em bisel, é ainda profunda onde a erosão não prejudicou grandemente a pedra. Pontuação bem marcada, combinando pontos circulares e *hederae distinguentes* ⁽¹³⁾, quase todas já pouco

⁽¹²⁾ P. Battle HUGUET, *Epigrafia latina*, Barcelona, 1946, p. 115.

⁽¹³⁾ É um tipo de pontuação presente com muita frequência nos marcos miliários de Adriano: CAPELA, p. 127.

visíveis. As letras numerais V e III são encimadas por urna barra.

O letreiro, apesar de uma paginação muito cerrada, reflecte, através do desenho relativamente cuidado dos caracteres e de uma pontuação decorativa, a atenção concedida ao aspecto dos marcos miliários na primeira metade do século ii, nomeadamente durante o governo de Adriano (14). A análise paleográfica não revela novidades: M largo, com o vértice apoiado na linha; P aberto, a partir do qual se obteve o R, dotado de uma cauda curva; T, E e F bastante estreitos; A com o travessão bem marcado a meia altura; V com a haste esquerda inclinada para o exterior, denunciando alguma influência da capital rústica (15). Na l. 4, nada resta do travessão do T, sem que seja possível, atendendo à erosão, garantir que não foi gravado; na l. 9 a palavra FECIT está representada pelas duas primeiras letras, dificilmente perceptíveis na pedra mas cuja leitura é segura no molde do museu da Nazaré.

A atribuição do miliário de Alfeizerão ao imperador Adriano, que governou o Império entre 117 e 138 (16), é confirmada pela fácil leitura do nome oficial do príncipe: *Imp. Caesar Traianus Hadrianus Aug.*(17). Expresso em nominativo, o nome imperial concorda perfeitamente com a forma verbal *fecit*, relacionando directamente com Adriano a iniciativa de construir a via(18). Como o texto é semelhante ao da maioria dos que ocorrem nos

(14) São particularmente representativos dessa preocupação os miliários de Itálica: Pierre SILLIÈRES, *Les milliaires du sud de la Péninsule Ibérique*, «Épigraphie Hispanique: Problèmes de Méthode et d'Édition», Paris, 1984, p. 272.

(15) Batlle HUGUET, p. 115.

(16) Paul PETIT, *Histoire générale de l'Empire romain*, I, *Le Haut-Empire*, Paris, 1974, p. 169-172. Sobre a vida de Adriano existe uma justamente famosa biografia romanceada, traduzida em português: Marguerite YORCE NAR, *Mémoires d'Hadrien*, Paris, 1960.

(17) R. CAGNAT, *Cours d'épigraphie latine*, Paris, 41914, p. 195.

(18) A referencia *fecit* nos miliários de Adriano é pouco vulgar, contrastando significativamente com numerosas indicações alusivas a reconstruções e restauros. Presente nos marcos da via *Emerita-Italica*, construída pelo imperador, falta, por exemplo, no troço calaico da via *Olisipo-Bracara*, certamente anterior à colocação dos primeiros marcos na época de Adriano.

miliários de Adriano (19), com excepção da ausência do título honorífico *Pater Patriae*, que o imperador só aceitou em 128 (20), julgamos que o monumento incluiria numa outra linha a indicação da distância, contada a partir de um ponto de ainda insegura definição (21). Dado que Adriano teve o poder tribunicio pela quinta vez entre 10 de Dezembro de 120 e 9 de Dezembro de 121 (22), a datação do miliario não constitui problema, recaindo provavelmente em 121. Os marcos com indicação do quinto poder tribunicio concentram-se todos na Lusitânia, sobretudo na via *Emerita-Asturica*: Guijosa (Cáparra, *CIL* II 4656 = *ILER* 1921); Carboso (*CIL* II 4658, 4659 = *ILER* 1917, 1919; *CIL* II 4661); Oliva (Cáparra, *CIL* II 4662 = *ILER* 1922); Cáparra (*CIL* II 4663); Granja (Plasencia, *CIL* II 6202 = *ILER* 1920); Regajo (Bejar, *ILER* 1916); Calzada (Bejar, *CIL* II 4678); Salamanca (*CIL* II 4682 = *ILER* 1923). Estes monumentos ostentam todos a indicação *restituit*, substituída nos miliários de Abrunhosa-a-Velha, Viseu e Moselos (20), da via *Emérita-Bracara*, por Viseu, e no de Corte do Alho (Pias, *ILER* 1903), da estrada *Pax Iulia-Onoba* (24), pelo seu equivalente *refecit*, também presente no miliário da Quinta do Bravo, em Alenquer (*CIL* II 4633 = *ILER* 1845), este datado de 135.

(19) O texto das inscrições era fixado, na maioria dos casos pelo governador da província: PEKARY, 85-86.

(20) *Paulys Realencyclopädie der Classischen Altertumswissenschaft*, I, 1, Estugarda, 21958, col. 500.

(21) Considerar *Eurobrittium* ou *Collipo* como *caput viae* são hipóteses a ter em conta, sem que os dados disponíveis permitam, por ora, qualquer decisão. A própria identificação de *Eurobrittium* com Amoreira de Óbidos assenta em argumentos que não julgamos indiscutíveis: E. Borges GARCIA, *Em busca de Eurobrittium, cidade pré-romana da Lusitânia*, «Actas do II Congresso Nacional de Arqueologia», II, Coimbra, 1973, p. 457-462.

(22) CAGNAT, p. 195.

(23) J. L. INÊS VAZ, *Introdução ao estudo de Viseu na época romana*, «Beira Alta», XLII, 4, 1983, p. 741.

(24) O traçado desta estrada foi recentemente estudado por P. Sillières na sua tese de doutoramento sobre as vias romanas do sul da Espanha, ainda não publicada (Universidade de Toulouse-le-Mirail, 1986). O miliário de Corte do Alho foi levantado no troço lusitano da via, a oito milhas da fronteira com a Bética.

Ascendem a mais de quatro dezenas os miliários de Adriano conhecidos na Península Ibérica ⁽²⁵⁾, testemunhando o interesse do imperador pelas vias de comunicação hispânicas, bem patente na referência *restituit, refecit* ou *fecit* que muitos deles possuem. Com efeito, os miliários de alguns dos itinerários peninsulares mais bem conhecidos, como os do sul da Espanha ⁽²⁶⁾, os da *Via Noca*, entre *Bracara* e *Asturica*⁽²⁷⁾, ou os da grande estrada *Emerita-Asturica*, tradicionalmente designada como *Camino de la Plata* ⁽²⁸⁾, permitem verificar que ao governo de Adriano correspondem alguns dos mais activos períodos de construção e renovação da rede viária hispânica, circunstância fácil de compreender atendendo ao facto de o imperador ser oriundo de *Italica* ⁽²⁹⁾, e às suas declaradas preocupações de eficácia administrativa. No território actualmente português, podemos destacar importantes trabalhos na via *Olisipo-Bracara*, pelo menos nos seus troços extremos ⁽³⁰⁾, entre *Olisipo* e *Scallabis*, a que pertence o marco de Alenquer já referido (*CIL* II 4633 = *ILEB* 1845), e entre *Cale* e *Bracara*, a norte do Douro: S. Mamede de Infesta (*CIL* II 4735 — *ILEB* 1846); Quinta do Paço (Alvarelos, *CIL* II 4736 = *ILEB* 1849); Vila Nova de Famalicão (*CIL* II 4737 = *ILEB* 1847; *CIL* II 4738 = *ILEB* 1848); Braga (*CIL* II 4748 = *ILEB* 1851; *CIL* II 4752 = *ILEB* 1850).

Tentar definir a que estrada pertenceu o miliário das Ramalheiras é uma questão mais delicada, pois há que ter em conta

⁽²⁵⁾ *ILEB*, II, p. 214-240: a recolha contida nesta obra encontra-se, naturalmente, desactualizada, e a sua consulta resulta morosa.

⁽²⁶⁾ SILLIÉRES, p. 275-276.

⁽²⁷⁾ Alain TRANOY, *La Galice romaine*, Paris, 1981, p. 207-210.

⁽²⁸⁾ J. M. ROLDAN IHERVÁS, *Iter ab Emerita Asturicam. El camino de la Plata*, Salamanca, 1971, p. 65.

⁽²⁹⁾ Sobre a acção de Adriano na Península Ibérica, nomeadamente quanto ao discutido aspecto do evergetismo imperial na Bética, consultar: R. NIERHAUS, *Zum wirtschaftlichen Aufschwung der Baetica zur Zeit Trajans und Hadrians*, «Actes du Colloque: Les Empereurs Romains d'Espagne», Paris, 1965, p. 181-194.

⁽³⁰⁾ Trabalhos que assumem a forma de reconstrução da via no vale do Tejo e de melhoria do equipamento, nomeadamente através da colocação de miliários, a norte do Douro.

diversas hipóteses: a da sua implantação numa estrada ligando *Olisipo* a *Conimbriga*, sobre cujo traçado Plínio enumerou as cidades do litoral túrdulo ⁽³¹⁾, num ramal costeiro desta mesma via, ou, ainda, numa estrada comunicando *Sellium*, definitivamente localizada em Tomar ⁽³²⁾, com um dos desaparecidos portos da zona de Alfeizerão. Todavia, julgamos esta última hipótese muito remota, uma vez que a junção com a via *Olisipo-Conimbriga* se efectuava bastante mais a norte, na área de *Collipo* ⁽³³⁾. A existência de uma ligação alternativa, pelo interior, entre esta cidade, identificada com S. Sebastião do Freixo ⁽³⁴⁾, e *Eburobrittium*, situada não em Alfeizerão, como Frei Bernardo de Brito se esforçou por demonstrar ⁽³⁵⁾, mas provavelmente em Amoreira de Óbidos ⁽³⁶⁾, em nada altera os dados do problema. Assim, a atribuição do marco miliário de Alfeizerão ao troço litoral da estrada *Olisipo-Eburobrittium-Collipo-Conimbriga* impõe-se naturalmente, a partir da análise do esquema da rede viária romana, da topografia regional e da repartição dos vestígios arqueológicos. É certo que os traços

⁽³¹⁾ PLÍNIO, *N. H.*, IV, 21: *Oppida Conimbrica, Collippo, Eburobrittium, Excurrit deinde in altum vasto cornu promunturium, quod aliqui Artabrum appellare, alii Magnum, multi Olissipponense ab oppido, terras, maria, caelum discriminans.*

⁽³²⁾ A identificação de *Sellium* com a cidade de Tomar está assegurada por recentes descobertas arqueológicas: Sálete da PONTE, *Tomar. Historia e Geografia Humanas no tempo e no espaço*, «Arqueologia na Região de Tomar», 1, 1985, p. 18-21.

⁽³³⁾ É provável que os restos de calçada existentes em Alqueidão da Serra, perto de Porto de Mós, pertençam à ligação entre *Collipo* e *Eburobrittium*. A existência desta estrada foi já admitida há alguns anos: ALARCÃO, p. 88.

⁽³⁴⁾ ANTONIO TOVAR, *Iberische Landeskunde*, II, Baden-Baden, 1976, p. 263; ALARCÃO, p. 88-89.

⁽³⁵⁾ Frei Bernardo de BRITO, *Monarchia Lusytana*, III, Alcobaça, 1957, f. 243-245. A opinião do monge historiador apoiava-se em inscrições, aliás muito duvidosas, que afirmou ter visto (*CIL* II 36*-39*). Julgamos as duas últimas, mais directamente relacionadas com Alfeizerão, merecedoras de uma cautelosa revisão.

⁽³⁶⁾ TOVAR, p. 263-264; ALARCÃO, p. 89-90. Só através de sondagens na zona onde têm sido encontrados restos de construções será possível resolver definitivamente o problema.

ainda visíveis desta estrada, confusamente referida por Mário Saa na sua obra sobre as vias romanas do território português da Lusitânia⁽³⁷⁾, não são numerosos: a fotografia aérea⁽³⁸⁾, a documentação medieval⁽³⁹⁾, a considerar cautelosamente, e os achados arqueológicos⁽⁴⁰⁾, não permitem, porém, dúvidas quanto à sua existência, ao contrário do que se verifica em relação ao traçado da via.

A forma verbal *fecit* parece indicar que o lanço litoral da estrada foi realmente construído nos primeiros tempos do principado de Adriano, provavelmente sobre um caminho entre *Collipo* e *Eburobrittium* já existente⁽⁴¹⁾. A região a que pertenciam estas duas cidades conheceu, na sequência da concessão do *Latium minus* à Hispânia por Vespasiano, uma fase de desenvolvimento bem representada na epigrafia do século n, como mostram as inscrições em honra de Antonino Pio, reutilizada na capela do castelo de Leiria (*CIL* II 5232 = *ILER* 1129), e de Marco Aurélio, proveniente de S. Tomé de Lamas (*EE* VIII 301), período em que se integram perfeitamente trabalhos viários de envergadura (Mapa 1).

Julgamos que o troço de estrada a que pertencia o miliário de Alfeizerão, do qual a fotografia aérea vertical revela alguns traços muito nítidos junto à povoação (*USAF* 1958 n.º 3610),

⁽³⁷⁾ Mário SAA, *As grandes vias da Lusitânia*, III, Lisboa, 1960, p. 11, 23-24.

⁽³⁸⁾ Sobre os métodos de análise cronológica dos caminhos antigos, consultar: Madjib DARBANDI, *Une méthode d'analyse des images aériennes pour l'étude géographique des pays sages*, Toulouse, 1979.

⁽³⁹⁾ O itinerário seguido pelo Mestre de Avis, quando em 1383 levantou o cerco a Torres Vedras para se dirigir a Coimbra, parece corresponder, em parte, ao traçado da via romana: Fernao LOPES, *Primeira parte da Crónica de El-Rei D. João I de Boa Memória*, Lisboa, 1977, p. 432-436.

⁽⁴⁰⁾ Os testemunhos arqueológicos directamente relacionados com a estrada são raros, em especial no troço *Conimbriga-Collipo*, onde avulta um miliário de Caracala, encontrado em Soure em 1985.

⁽⁴¹⁾ Não podemos esquecer a importância dos caminhos pré-romanos que, em muitos casos, concorreram para o estabelecimento dos diversos troços das vias romanas, como parece ter sucedido com a maior parte do traçado da via *Emerita-Italic a*, cuja construção os miliários do território italicense atribuem a Adriano.

se dirigia à lagoa litoral outrora existente na área, onde vários portos medievais se mantiveram activos até ao século xvi, quando o assoreamento crescente determinou o seu abandono (42). Com efeito, Alfeizerão foi o principal centro portuário dependente do Mosteiro de Alcobaça, albergando, ainda no século xvi, oitenta navios de alto bordo (43). A presença de um porto romano no mesmo local parece-nos altamente provável (44), não sendo de rejeitar a hipótese de corresponder a uma das povoações desconhecidas citadas por Ptolemeu (45). Este sector da costa, então com características semelhantes às da actual Lagoa de Óbidos (46), oferecia excelentes condições de abrigo à navegação antiga (47), situando-se de forma extremamente favorável em relação a um vasto *hinterland* onde, na época romana, não faltavam cidades importantes e boas vias de comunicação (Mapa 2).

O miliário de Alfeizerão, reflectindo a realização de trabalhos viários por iniciativa imperial nesta região, constitui um significativo

(42) O. RIBEIRO, p. 103-105: S. Martinho do Porto, Salir do Porto e Alfeizerão.

(43) M. Vieira NATIVIDADE, *O Mosteiro de Alcobaça*, Coimbra, 1885, p. 30.

(44) São muito numerosos os vestígios romanos encontrados em Alfeizerão e nos arredores, entre os quais se contam diversas inscrições funerárias, nomeadamente as do castelo (*CIL* II 359, 360), e um interessante sarcófago com o frontal ornado com o grupo das nove musas, recolhido no Museu do Carmo, em Lisboa: J. Leite de VASCONCELOS, *Archeologia lusitano-romana*, «O Archeologo Portuguez», 7, 1902, p. 241-248; José CARVALHAES, *Antiguidades romanas de Alfeizerão*, «O Archeologo Portuguez», 8, 1903, p. 90-93; Luís BONIFÁCIO, *Alfeizerão (Notas históricas e arqueológicas)*, «Estremadura», 22, 1949, p. 359-364.

(45) Ptolemeu, *Geogr.*, II, 5. Atendendo à forma como foram elaboradas as cartas ptolemaicas, com largo recurso a roteiros viários, julgamos que a posição de *Araducta*, relativamente ao eixo *Sellium-Aeminium* e a outras estações identificadas, deve situar-se exactamente na zona de Alfeizerão, hipótese que retomaremos oportunamente.

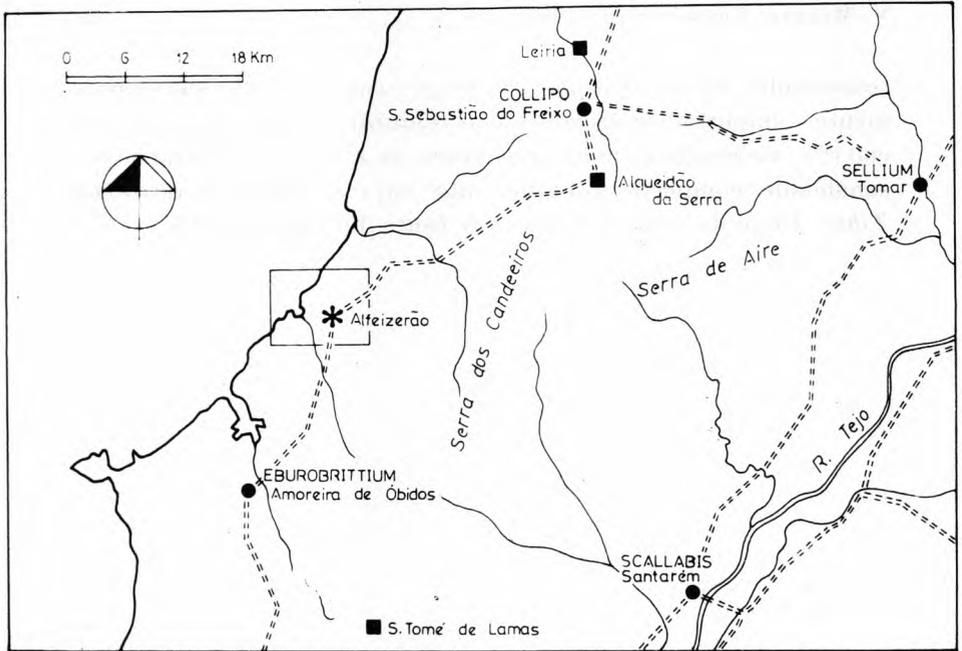
(46) O nome árabe da povoação parece reflectir a presença da flora característica de regiões alagadiças: Alfeizerão derivará de *alcheizaram*, que significa junco, caniço.

(47) Sobre a navegação antiga na zona, consultar: E. BORGES GARCIA, *Vestígios de navegações antigas na Lagoa da Pederneira (Nazaré)*, «Arquivo de Beja», 25-27, 1968-1970, p. 65-76.

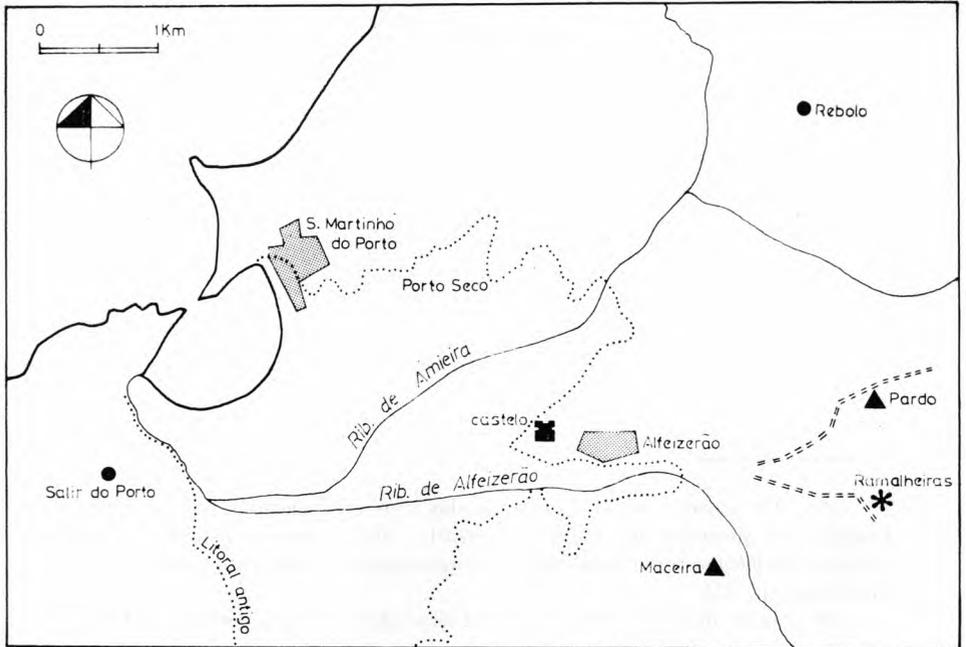
testemunho da via *Olisipo-Conimbriga*, comprovando simultaneamente a importância da mesma no conjunto da rede viária provincial ⁽⁴⁸⁾, merecedora, por várias vezes, da atenção de Adriano, personalidade complexa e inquietante cujo melancólico retiro em *Tibur* Jorge de Sena evocou com tanta humanidade ⁽⁴⁹⁾.

⁽⁴⁸⁾ De acordo com a hierarquia das vias estabelecidas para o sul de Espanha, a presença de miliários permite, desde logo, considerar a via *Olisipo-Conimbriga* como uma das mais importantes do convento escalabitano: SILLIÈRES, p. 274.

⁽⁴⁹⁾ Jorge de SENA, *Peregrinatio ad loca infecta*, Lisboa, 1969, p. 171-172.



MAPA 1



MAPA 2



FIG. 1



FIG. 2