

CONIMBRIGA

VOLUME LVIII • 2019

I
IMPRESA DA UNIVERSIDADE DE COIMBRA
COIMBRA UNIVERSITY PRESS
U

VASCO GIL MANTAS

Universidade de Coimbra / Centro de Estudos Clássicos e Humanísticos

vsmantas@gmail.com

DA CAPITAL DA LUSITÂNIA
A *BRACARA AUGUSTA* PELA SERRA DA ESTRELA

FROM THE CAPITAL OF LUSITANIA
TO *BRACARA AUGUSTA* BY THE SERRA DA ESTRELA
“Conimbriga” LVIII (2019) p. 255-300

https://doi.org/10.14195/1647-8657_58_8

RESUMO: Os resultados recentes da investigação sobre a rede viária romana no interior da Lusitânia sugerem nova análise sobre o itinerário Mérida-Braga, em especial na sua relação com a Serra da Estrela. A construção da ponte de Alcântara contribuiu para alterar um esquema viário em que o principal acesso à Serra se fazia a partir da via *Emerita-Asturica*, situando-se a ponte no cenário de promoção das *civitates* da região como factor determinante do desenvolvimento de uma densa rede viária centrada no eixo Mérida-Alcântara-Braga.

PALAVRAS-CHAVE: Lusitânia; Estradas romanas; Ponte de Alcântara; Epigrafia; Romanização.

ABSTRACT: Recent results about the Roman road network in Lusitania countryside prompt a new analysis of the Merida-Braga itinerary, in particular in its relation with Serra da Estrela. The construction of the bridge of Alcantara contributed to a change in a network in which the main access to de Serra was made through the road *Emerita-Asturica*, with the bridge playing a pi-

Conimbriga, 58 (2019) 255-300

votal role in the promotion of the regional *civitates* and the development of a dense network centered in the axis Merida-Alcantara-Braga.

KEYWORDS: Lusitania, Roman Roads, Bridge of Alcantara, Epigraphy, Romanization.

In Memoriam Eng^o Osvaldo Baptista Bagarrão

DA CAPITAL DA LUSITÂNIA
A *BRACARA AUGUSTA* PELA SERRA DA ESTRELA

A ausência de qualquer referência, directa ou indirecta, no *Itinerário de Antonino* e na *Cosmografia* do Anónimo de Ravena (ROLDÁN HERVÁS 1975 19-101, 111-142), à existência de uma estrada entre a capital lusitana, *Emerita Augusta*, e a cidade de *Bracara Augusta* representa um problema incómodo exigindo soluções plausíveis, tanto mais que não faltam, ao contrário do que se verifica com muitas outras estradas incluídas nos referidos roteiros, vestígios arqueológicos que comprovam francamente a existência de um caminho unindo estes dois centros urbanos de fundação augustana através da formidável barreira constituída pela Serra da Estrela, entre os quais, evidentemente, devemos desde logo considerar a monumental ponte de Alcântara.

Na verdade, se tivermos em conta que o objectivo principal desta estrada era comunicar *Emerita* com *Bracara*, ligação particularmente compreensível no cenário político-administrativo existente a partir dos finais do século I, e considerando as características do terreno e da viabilidade de acordo com a salvaguarda do princípio da economia de traçado, evidencia-se a existência deste grande itinerário como o traço médio de um N, flanqueado à esquerda pelo itinerário *Olisipo-Bracara* e à direita pela via *Emerita-Asturica* (FIG. 1), representando a grande estrada do centro da Lusitânia a norte do Tejo. A sua directriz, sobretudo a partir da travessia deste rio, pouco divergia da recta ideal, reflectindo claramente a finalidade que presidiu ao seu lançamento e um excelente aproveitamento do terreno, aliás facilitado pela geografia política da região atravessada (FIG. 2).

Embora muitas vezes designada como via *Emerita-Bracara* entendemos que esta classificação deve ser abandonada, pois mais uma vez deparamos com um grande itinerário unindo dois centros adminis-

trativos importantes e não com uma estrada homogénea, o que a torna definitivamente distinta da via *Emerita-Asturica*, situando-a na mesma categoria dos itinerários compósitos, como a estrada *Olisipo-Bracara* (MANTAS 2012 50-51). Tal circunstância não lhe retira valor como elemento fundamental do sistema viário do centro da Lusitânia, valor acrescido pelas características do traçado através de uma região em parte montanhosa e particularmente difícil, assim como pelo facto de constituir o eixo a partir do qual derivavam vários *deverticula*, alguns importantes, para ocidente e para oriente. Embora o valor destes traçados associados seja grande, a ponto de não poucas vezes alguns serem considerados como caminho principal, nomeadamente devido à presença de miliários, o certo é que o princípio da ligação mais curta entre dois pontos, neste caso *Emerita* e *Bracara*, sobrevive a uma análise exigente, circunstância com a qual os dados facultados pela inscrição da ponte de Alcântara (*CIL* II 760) concorda, como veremos oportunamente.

Como acontece com frequência, e não apenas em relação a estradas não incluídas nos roteiros viários romanos, os problemas de interpretação deste itinerário não se limitam à determinação do traçado principal, pois outros não menos relevantes existem, como o da cronologia da construção, funções e evolução da rede viária de que fazia parte, a considerar à luz dos progressos da romanização e consequente integração da Serra da Estrela como área pacificada de travessia obrigatória. Na verdade, para alguns destes problemas, ultrapassado o conhecimento básico em torno do qual se verifica o consenso dos investigadores, a solução parece ainda relativamente distante. Como é evidente, não podemos considerar a rede viária romana como um conjunto de estradas de construção simultânea e obedecendo aos mesmos objectivos ao longo dos vários séculos do domínio romano (MORENO GALLO 2006 20-55), circunstância que, neste caso, obriga a repensar a ideia de uma via estabelecida de forma definitiva logo no início do Império.

Creemos que a construção da ponte de Alcântara representou um marco decisivo na estruturação definitiva das comunicações entre *Emerita* e a Serra da Estrela e para além dela, em direcção ao Douro e à cidade que um dia seria capital da Calécia, a qual conheceu permanente valorização a partir dos imperadores Flávios (TRANOY 1981 190-205; MARTINS 2004 149-173). Mas a história deste longo itinerário é anterior e obriga por isso a considerar outras opções estratégicas na abordagem da Serra da Estrela antes de nos ocuparmos de definir a quem servia, ou talvez melhor, em que povoações tocava e de que forma continuava

para norte da região que tradicionalmente se identifica com os Montes Hermínios (ALARCÃO 1988 41-48). Tudo pesado, parece não haver dúvidas quanto ao facto de se tratar de um grande itinerário administrativo, desde sempre relacionado com objectivos de reordenamento territorial, tanto como com o estabelecimento de relações viárias directas entre *Emerita* e *Bracara*, neste caso progressivamente libertadas das funções militares que inicialmente não deixaram de existir.

As ligações entre *Emerita* e o Noroeste da Hispânia foram desde cedo garantidas em boas condições pela via que conduzia a *Asturica* e não apenas a *Salmantica*, como durante muito tempo se pretendeu (ROLDÁN HERVÁS 2005 21-22). Era possível, portanto, ganhar *Bracara* a partir de *Asturica*, ainda que desta forma houvesse necessidade de alongar significativamente o caminho a percorrer. Melhor solução seria tomar a estrada *Emerita-Scallabis-Olisipo* e, a partir de Santarém, viajar para norte por *Aeminium* (Coimbra) e *Cale* (Porto). Este caminho, mais curto e fácil não correspondia, porém, como já dissemos, a uma via no sentido restrito do termo, contrariamente à grande estrada *Emerita-Asturica*, dotada dos meios de apoio com que a administração equipava as vias de particular interesse estratégico e concebidas desde o início como *viae militares* (SILLIÈRES 1990 783-790). Seja como for, uma região com as características físicas e sociais da Beira interior exigia, nos inícios do Império, a construção de uma estrada com especiais condições de operacionalidade.

Talvez a ausência da estrada *Emerita-Bracara* no *Itinerário de Antonino* se explique pelo facto de, inicialmente, ela não se destinar a atingir a cidade de Braga, sem esquecer que a data em que foi produzido o protótipo deste discutido documento, não considerando os retoques e interpolações que possa ter sofrido posteriormente, o situa num período em que o interior lusitano apenas iniciava um lento e modesto processo de urbanização, como indirectamente sugere o facto de, entre as estradas *Emerita-Asturica* e *Olisipo-Bracara*, não se contar nenhuma outra nos roteiros antigos, deixando em branco uma enorme região que constituía o núcleo tradicional da Lusitânia. É claro que havia estradas na zona, mas as suas funções seriam, pelo menos em parte, diferentes das que determinaram a elaboração do elenco de *mansiones* e *mutationes* hispânicas do *Itinerário de Antonino*, documento que, em parte, parece descrever a rede viária tal como existia no final da República, o que explica, por exemplo, a ausência de *Norba Caesarina* (Cáceres) do roteiro, mantendo-se em seu lugar *Castra Caecilia* (SAYAS ABENGOCHEA

1985 61-75; MANTAS 2012 130-133; AMELA 2014 53-64). De que outra forma terá sentido a ignorância da estrada em que se encontra uma obra viária da grandeza da ponte de Alcântara?

Para compreendermos melhor a evolução do itinerário *Emerita-Bracara*, ou pelo menos para atenuar as dificuldades suscitadas por qualquer hipótese que veja nela uma estrada coesa desde o início do Império, hipótese com que hoje não concordamos, devemos considerar uma questão central do problema, sequela das dificuldades sentidas para controlar as populações do interior montanhoso, que é o do acesso de Mérida à Serra da Estrela no principado de Augusto. Este parece ter sido o objectivo inicial, que levou ao desenvolvimento gradual de uma rede viária mais complexa, em parte estabelecida sobre caminhos pré-romanos, servindo anteriormente a transumância e as incursões dos bandos guerreiros locais, caminhos que as forças romanas utilizaram antes da sua melhoria e transformação em verdadeiras estradas, cujos trabalhos na área serrana que nos interessa coincidiram, pelo menos em parte, com operações de reordenamento territorial (ALARCÃO 1990 369-370; LE ROUX 1994 37-52).

Sem excluir a existência de uma estrada partindo de Mérida e seguindo por Cáceres em direcção ao Tejo, com um percurso semelhante ao que se subordinou à travessia deste rio em Alcântara para depois continuar para capital da *Civitas Igaeditanorum* (Idanha-a-Velha) e daí para norte, em direcção à montanha, cremos que no início do principado o caminho para atingir a Serra da Estrela se fazia de oriente para ocidente, ou seja, a partir da via *Emerita-Asturica*, por *Caurium* (Cória). Podemos argumentar que o desenvolvimento da *Civitas Igaeditanorum* justificava a construção de uma estrada, cuja existência tem sido defendida em parte a partir da atribuição a Augusto de um miliário de Alcafozes que, na verdade, parece bastante posterior (ALMEIDA 1956 157-158; SÁ 2007 158-159)¹, como sugere a análise paleográfica (FIG. 3). Aliás, o problema desta estrada é, neste caso, secundário, não havendo razões para negar a sua existência, tanto mais que as relações de Idanha-a-Velha com Mérida e Cáceres contam com testemunhos significativos (ENCARNAÇÃO 2004 57-60; MANTAS 2006 58-59). A

¹ Fernando de Almeida considerou os dois fragmentos achados em Alcafozes como partes do mesmo miliário, o que é discutível, atribuindo o marco a finais do século I ou inícios do II. Sá não lhe atribui datação.

questão reside, fundamentalmente em distinguir, mais uma vez, a categoria da estrada, para o que o testemunho dos miliários é essencial.

Um lapso cometido por Scarlat Lambrino e depois largamente repetido contribuiu, talvez ainda mais do que a duvidosa atribuição do miliário de Alcafozes a Augusto, para firmar a realidade de uma via augustana partindo de Mérida para a Serra da Estrela, por Idanha-a-Velha, tanto mais que, neste caso, se trata indiscutivelmente de um miliário do primeiro imperador. Referimo-nos ao miliário de Alfaiates (FIG. 4), perto de Sabugal, publicado entre os materiais de Idanha-a-Velha devido ao facto de, na altura da publicação, se encontrar no Museu Nacional de Arqueologia, em Lisboa, a maior parte dos materiais epigráficos egitanienses (LAMBRINO 1956 14-17). O texto da inscrição deste invulgar monumento, em forma de cipo e grandes dimensões, o que já levou a que fosse erradamente considerado como um *terminus* (OSÓRIO 2006 70), é o seguinte, de acordo com a mais recente proposta de leitura de Patrício Curado (CURADO 2013 65): C[XX] / IM[P] / CAESA[R] / DIVI F / AVGVSTV[S] / C[OS] XI / IMP [VIII]. Afastada a hipótese deste miliário pertencer a uma estrada vinda de Mérida pela ponte de Alcântara restam-nos dados da maior importância para esclarecimento do que cremos ter sido o principal itinerário emeritense de acesso à Serra da Estrela nos primeiros anos do Império.

Com efeito, a indicação da distância, embora incompleta, CXX ou CXXX milhas, mostra tratar-se de um longo caminho, seguramente com início em Mérida, o que comprova uma balizagem contínua, a partir do ponto de partida, colocando a estrada na categoria das vias. Bastaria esta circunstância para que esta estrada fosse considerada idêntica em termos de categoria à via *Emerita-Asturica*, situando-se entre as grandes vias de particular interesse estratégico, lançadas e mantidas por intervenção directa do Estado. Assim sendo, devemos considerá-la como o itinerário principal para atingir a Serra da Estrela durante o principado de Augusto.

Recordamos que na via *Emerita-Asturica* apenas se conhecem dois miliários deste imperador (PUERTA TORRES 1995 1 164-169), um dos quais de desconhecidas características físicas. Indicando a milha LIX, foi achado perto de Casar de Cáceres, uma dezena de quilómetros a norte de Cáceres, e poderá ter pertencido, como o de Alfaiates, ao mesmo tipo de miliários prismáticos, atendendo à ausência do pontificado máximo na titulatura imperial, circunstância que naturalmente ocorre também no miliário de Alfaiates, datável de 23/20 a.C., respeitando a

restituição proposta, cronologia que situa convenientemente este troço da via, ou a sua balizagem, no cenário de ordenamento territorial e da criação de infraestruturas básicas na região, logo após a fundação de *Emerita Augusta* (ÁLVAREZ MARTÍNEZ e NOGALES BASARRATE 2004 255-276; 2010 527-557).

Iniciando o trajecto em Mérida a via dirigia-se a Cáceres, coincidindo até *Turmulos* com a *Via de la Plata* seguindo, depois de atravessar o Tejo, para *Caurium* (Cória). Desta cidade continuava, provavelmente, pelo Puerto de Perales, na Serra de Gata, travessia dificultada pelas características das serranias circundantes, sobretudo durante parte do ano, juntando-se-lhe outra estrada vinda de *Salmantica* e *Mirobriga* (Ciudad Rodrigo). À via saída de *Emerita* pertencia o miliário de Augusto, idêntico ao de Alfaiates, achado recentemente perto de Iruña, em Fuenteguinaldo (SALINAS e PALAO 2012 273-279). Este miliário ostenta a indicação de CXX milhas, também contadas a partir de Mérida, e a titulação, embora acusando dificuldades de leitura, permite atribuí-lo ao mesmo período entre 23 e 20 a.C., correspondente à fase inicial da organização administrativa da província Lusitânia (FRANCISCO MARTÍN 1996 92-98; LE ROUX 2015 99-108). Da mesma série de miliários prismáticos encontra-se depositado em Cória, no Museu Arqueológico (*Museo del Carcel*), um fragmento de miliário, também de Augusto, achado em local desconhecido da região, embora perto da cidade, reforçando a relação com a estrada que temos referido, a qual surge na documentação medieval como *Via Dalmacia* (MELENA 1985 512-523; MANTAS 2012 251).

A via atravessava a actual fronteira luso-espanhola perto de Aldeia da Ponte, continuando por Alfaiates e Santo Estêvão. Neste local achou-se um miliário de Tácito, perdido (*CIL* II 4638), o qual indicaria a milha IIIX, lembrando a forma como o numeral referente ao poder tribunicio aparece grafado no marco demarcatório dito de Peroviseu: XXIIIX. Esta indicação de sete milhas levanta o problema da identificação da *mansio* que lhe deu origem, problema não resolvido por outro marco encontrado próximo, em Alagoas (*FE* 22 102), pois neste não é possível ler a distância indicada. Trata-se, seguramente, de miliários relacionados com uma balizagem posterior à dos marcos prismáticos augustanos, agora já com uma contagem das distâncias a partir dos centros políticos que entretanto se constituíram. É possível que a estrada continuasse em direcção a Argomil, se tivermos em conta a dispersão dos testemunhos do povoamento romano na zona (OSÓRIO 2000 55-96), mas devemos con-

siderar a sua continuação, ou de um ramal, para ocidente, em direcção a Capinha², onde uma inscrição rupestre sugere a proximidade do *Vicus Talabara* (CIL II 453), coincidindo a partir desse ponto com o traçado dirigido à Serra da Estrela, que contornaria pela Guarda, de onde ganharia finalmente Argomil.

O marco de Argomil (ALARCÃO 2006 134-136; CURADO 2013 64-66), alguns quilómetros a norte daquela cidade, marco que não consideramos como término territorial e que não é também um miliário, pois lhe faltam os elementos essenciais enquanto mostra outros pouco usuais, sugere a continuação da estrada para norte, em direcção ao solar dos *Aravi*. Seja como for, o marco de Argomil, onde não falta a representação do *Clipeus Virtutis* atribuído a Augusto em 26 a.C., recorda a tipologia dos miliários prismáticos de Augusto, de Alfaiates e de Fuenteguinaldo, inclusive na cronologia, a situar entre 23 e 20 a.C., revestindo-se, de um carácter comemorativo e honorífico. Recordamos a importância dos acontecimentos políticos sucedidos no período referido, justificando os símbolos militares representados no monumento de Argomil, acontecimentos que para numerosos investigadores marcam o verdadeiro início do regime imperial (CAGNAT 1914 177-178; DE MARTINO 1965 168-170). Uma presença militar significativa na região próxima da Serra da Estrela nos finais do século I a.C. parece perfeitamente natural³, não lhe faltando testemunhos numismáticos, incluindo moedas da recentemente fundada capital lusitana (FARIA 1986 13-14; BLÁZQUEZ CERRATO 2010 422-424, 427-429), aos quais devemos acrescentar agora os acampamentos militares do período augustana identificados na zona de Penamacor (SÁNCHEZ-PALENCIA e BRAIS CURRÁS 2017 400).

A existência deste grupo coerente de miliários de Augusto, de características algo invulgares para o Alto Império, repartidos por uma área bem definida e ao longo de vias de indiscutível valor estratégico, parece reflectir uma situação pouco considerada até agora, obrigando a reconhecer a sua primazia nas comunicações entre Mérida e a Serra da Estrela, durante um período de tempo que poderá ter atingido os fi-

² São de considerar percursos alternativos, por Caria ou pelo obscuro acampamento de Gonçalo, sobretudo para os anos iniciais do principado.

³ Referimos a alteração dos poderes constitucionais de Augusto, coincidindo, na Hispânia, com a revolta dos Ástures, que levou à substituição, em 22 a.C., do legado Públio Carísio.

nais do século, como sugerem as estações arqueológicas da região, com destaque para a Póvoa do Mileu, na Guarda (PEREIRA 2005: 229-243; 2010: 27-43). No século XVI, o conhecido *Reportorio de Camiños* publicado por Juan de Villuga em 1546, inclui dois itinerários (FIG. 5), o de Lisboa a Salamanca e o de Évora a Burgos (caminhos 64 e 61), que coincidem em parte com as estradas vindas do oriente da Lusitânia em direcção à Serra da Estrela (VILLUGA 1951 31-34), itinerários que aqui reproduzimos na parte que interessa:

De Lisboa a Salamanca (pormenor)	Distância em Léguas
Puente de Capinán	II
Valdelobo	III
Santistevan	I
Sabugal	II y media
La Venta	II y media
A Vergarría	II y media
Ciudad Rodrigo	III y media
Las Ventas	III
La Sagrada	III
Calzadilla	III
Aldea Tejares	III
Salamanca	media

De Évora a Burgos (pormenor)	Distância em Léguas
Segura	III
Zarca	II
Casillas	III
Coria	II
Huerta muy gentil	I
Venta de los Barracos	III
Galisteo	I
La Aldea	II
Ventas de Caparra	II

Os traçados referidos, apesar das corruptelas que prejudicaram os topónimos e das normais alterações ditadas pelas modificações no povoamento ao longo da Idade Média podem, sem grandes dificuldades, considerar-se sucessores das estradas romanas que se desenvolveram a ocidente da via *Emerita-Salmantica-Asturica* em direcção à actual fronteira portuguesa. Recordamos que, junto a Segura, a ponte sobre o Erges constituía um elemento forte da rede viária romana, remontando talvez, de acordo com uma hipótese de Durán Fuentes, o seu estado original ao século I, o que obrigaria a considerar a existência nessa época de uma estrada em direcção a *Igaedis*, embora Fuentes não descure a possibilidade de uma cronologia idêntica à da ponte sobre o Tejo, em Alcântara (DURÁN FUENTES 2005 272-285). A falta de referências a uma ligação directa da zona de Cória para a *Civitas Igaeditanorum*, apesar de possível, não deixa de reforçar que o objectivo principal das vias romanas nesta região, até uma fase avançada do século I, era a penetração na formidável barreira constituída pela Serra da Estrela, objectivo que a concretização do acesso ao direito latino concedido por Vespasiano terá modificado, seguramente estimulado pela riqueza mineira da região, valorizando o eixo servido, logo nos primeiros anos do século II, pela rainha das pontes romanas salvando o Tejo em Alcântara. É este grande itinerário que acabará por ganhar a primazia, configurando-se como o grande eixo de comunicação de Mérida com Braga, pela Serra da Estrela.

A inscrição da ponte de Alcântara (*CIL* II 760) enumerando as cidades que contribuíram para a construção da obra, globalmente designadas como *Municipia*, permite reconstituir, não sem problemas, a geografia política da região que se estende ao longo da fronteira portuguesa entre o Tejo e o Douro, pressupondo a área de influência directa do traçado da estrada. Todavia, a constituição, em termos jurídicos, de grande parte destas cidades é anterior, como demonstram os *termini augustales* registados na Beira portuguesa e na província de Salamanca (HERNÁNDEZ GUERRA 2001 163-169; CORTÉS BÁRCENA 2002-2003 107-125). Esta fixação de fronteiras entre *populi* foi concretizada a partir dos limites setentrionais do território dos *Igaeditani* ainda na época de Augusto, prolongando-se no vale do Douro até finais do século I, como parece demonstrar o marco de Goujoim, Armamar, levantado na extrema dos *Coilarni* (SILVA 1982-1983 93-94), cuja cronologia, significativamente posterior aos trabalhos viários ali realizados sob Cláudio (*CIL* II 6199), tal como a da inscrição dos *Vicani Venienses* de Meimoa, nos parece significativa.

Reconhecida a relação entre este tipo de monumentos e o traçado das estradas romanas, a presença de *termini* a partir do território egitaniense parece confirmar, mais uma vez, a relevância das estradas anteriores ao desenvolvimento do traçado vindo de Alcântara. Recordamos que a datação do marco demarcatório de Peroviseu é idêntica à de outros, comprovando, de acordo com a titulação imperial, que nesta região beirão alguns trabalhos viários em larga escala foram anteriores ao seu definitivo reordenamento territorial, preparando-o. O marco de Peroviseu sofreu deslocação para o local onde foi achado, mas essa deslocação foi certamente reduzida, não impedindo, por isso que se considere um testemunho válido da vizinhança do limite que materializava. Contra uma opinião muito divulgada (CURADO 2008 91-118), o monumento de Peroviseu não é cópia de um original perdido, que alguns investigadores pretendem que seja o de Salvador, antes deve ser considerado autêntico (GUERRA 2007 178-181), resultando as dificuldades de leitura de uma má regravação, que estropiou parte do texto original, ainda perceptível aqui e ali sob o texto regravado.

Não é tarefa fácil, em certos casos, atribuir a uma estrada concreta o local de implantação destes marcos, de necessária visibilidade na paisagem, assim como nem sempre essa colocação se limitava às estradas principais. No caso do marco de Peroviseu, delimitando *Igaeditani* e *Lancienses*, a estrada que lhe ficava perto não teria uma orientação sul-norte, o que sugere tratar-se de um ramal que das cercanias de Capinha se dirigia para a área sudoeste da Serra da Estrela, passando o Zêzere. Pelo contrário, o infelizmente desaparecido marco de Salvador, separando *Igaeditani* e *Lancienses Oppidani*, poderá ter sido colocado não muito longe da estrada que de Idanha-a-Velha seguia para norte, ou num seu ramal. Não é descabido considerar que a muito modesta inscrição honorífica comemorando Caio César achada em Idanha, datada de 4 d.C. e na qual encontramos o primeiro testemunho da *Civitas Igaeditanorum* indicada como tal (MANTAS 2006 59-63), se relacione com as intervenções administrativas por essa época executadas por Articuleio Régulo nos dois lados da actual fronteira luso-espanhola, as quais se estenderam muito para o interior lusitano, como demonstra o término de Jarandilla de la Vera (GÓMEZ-PANTOJA 2011 291-319), nos confins ocidentais do território de *Abela* (Ávila), indicando a presença de uma via transversal ocidente-oriente cruzando o centro da Lusitânia (MANTAS 2012 271-273). Seja como for, a urbanização desta vasta região, em grande parte montanhosa, era ainda incipiente, característica

de uma fase precoce de organização territorial, que por vezes se reflecte nas indicações miliárias.

A geografia política lusitana conheceu alterações significativas nos finais do século I, não tanto no mapa administrativo, no fundamental herdado do principado de Augusto, mas sim no estatuto das *civitates*, alterações em consequência das quais a rede viária sofreu os ajustamentos necessários (ÁLVAREZ MARTÍNEZ e NOGALES BASARRATE 2004 255-276). O alargamento do direito latino, com ou sem atribuição simultânea do título municipal (LE ROUX 1996 239-253), criou uma situação em que se tornava necessário comunicar convenientemente entre si os centros de poder político local, dentro de cada região, e com as grandes vias de interesse provincial quando estas não os serviam directamente.

Não esqueçamos que estas cidades passaram, a partir do momento em que recebem o *Latium minus*, a integrar o grupo privilegiado com estatuto romano. A inscrição da ponte de Alcântara referindo os *Municipia* que contribuíram para a conclusão da obra, todos com excepção dos *Interannienses* indicados por etnónimos indígenas, traça um quadro relativamente claro, mas incompleto, da nova realidade, sublinhando que a via que exigiu a construção da ponte interessava particularmente a uma faixa territorial que se desenvolvia pelo oriente das Beiras, onde se localizam as *civitates* promovidas a partir do último quartel do século I, circunstância que valorizou o eixo de comunicação *Emerita-Bracara* pela Serra da Estrela, o qual aparentemente começa a ganhar forma como grande itinerário a partir de então. Atendendo ao seu valor documental e às polémicas que tem suscitado, reproduzimos aqui o texto da epígrafe, apesar da sua difusão: MVNICIPIA / PROVINCIAE / LVSITANIAE STIPE / CONLATA QVAE OPVS / PONTIS PERFECERVNT / IGAEDITANI / LANCIENSES OPPIDANI / TALORI / INTERANNIENSES / COLARNI / LANCIENSES TRANSCVDANI / ARAVI / MEIDVBRIGENSES / ARABRIGENSES / BANIENSES / PAESVRES (*CIL* II 760).

Esta epígrafe, como quase todas as que se relacionam com o monumento, tem levantado questões de autenticidade, em parte devido à classificação como municípios de todas as entidades políticas citadas, situação que o conhecido padrão dos povos achado em Chaves (*CIL* II 2478), confirmando uma certa imprecisão generalista neste tipo de indicação de estatutos, permite minimizar, se tal for necessário. A existência da inscrição não pode ser suspeita, pois o original, praticamente

ilegível, ainda subsiste no arco. O desenho de Francisco de Holanda (FIG. 5), no qual falta a referência aos *Tapori*, é a representação mais antiga que dela nos chegou, incluindo a preciosa indicação de que a lápida era sustentada por mãos de bronze, de uma das quais se conserva um dedo em Madrid, na *Real Academia de la Historia* (HOLANDA 1984 27; BLANCO FREIJEIRO 1977 31-32).

Outra dúvida que se tem levantado aos investigadores é a de saber se havia apenas uma epígrafe referindo os povos que se congregaram para construir a ponte, seguramente sob tutela estatal, ou se podemos considerar a existência de uma outra inscrição, perdida. A muito romana preocupação com a simetria sugere a possibilidade de ter havido uma segunda inscrição contendo, por hipótese, outros *municipia*, como Frei Bernardo de Brito em tempos sugeriu (BRITO 1609 56-57), a situar maioritariamente no território hoje espanhol. A identificação há poucos anos da *Civitas Cobelcorum* (FE 58 266) cuja capital se situava em Al-mofala, a quatro quilómetros da raia (FRADE 2010: 54-57), cidade que não deixou de beneficiar com a construção da ponte, parece confirmar que as entidades envolvidas se situavam maioritariamente a cavalo da fronteira luso-espanhola, talvez a partir de Cória para norte. Neste grupo incluiríamos naturalmente *Mirobriga* (Ciudad Rodrigo), *Valuta* (?) e *Bletisama* (Ledesma?), não entrando aqui na discussão em curso sobre a localização exacta destas *civitates*, da qual exceptuamos *Mirobriga*, apesar de propostas a favor da sua localização em Iruña (MARTÍN VALLS 1976 373-388; SALINAS DE FRÍAS 1990 255-264; SASTRE PRATS; e RUIZ DEL ÁRBOL 2005 135-154). Desta forma, a possibilidade de existir uma segunda placa com outras entidades políticas não retira valor à tese da directriz principal⁴.

Na inscrição da ponte de Alcântara as *civitates* parecem indicadas por ordem geográfica, circunstância que aparentemente facilita a localização das mesmas. Todavia tal não acontece e a discussão sobre a exacta localização destes povos permanece em aberto, embora nas últimas décadas se tenham verificado progressos importantes, não isentos de novos problemas (ALARCÃO 2005 119-134). Salvaguardando a ideia de

⁴ Outra possibilidade é a de uma segunda placa indicar a entidade governamental responsável pela gestão dos trabalhos, eventualmente o governador da Lusitânia. A importância da obra e do estaleiro a que obrigou justifica que assim fosse, como sucedeu, por exemplo, com a construção da *Via Nova* de Braga para Astorga. Todavia, a inscrição no ático do arco honorífico dificulta esta hipótese.

que há uma arrumação territorial dos povos citados, verificamos imediatamente ser impossível que todos eles se situem exactamente sobre um traçado de tipo linear da estrada servida pela ponte, o que obriga a considerar ramais ou trajectos alternativos. Aparentemente, a norte dos *Igaeditani* podemos distinguir dois grupos relativamente bem definidos, um composto pelos *Lancienses Oppidani*, *Tapori*, *Interannienses* e *Colarni* e outro representado pelos *Lancienses Transcudani*, *Aravi*, *Meidubrigenses*, *Arabrigenses*, *Banienses* e *Paesures*. Este grupo sugere claramente uma directriz orientada ao Alto Douro português com um traçado que se aproximava gradualmente deste rio (FIG. 6), seguindo o seu curso até à travessia para a margem direita, que se efectuariam em mais de um *traiectus*, rumo a Braga.

A análise deste mapa sugerido permite, apesar das dificuldades apresentadas pelo grupo ocidental, deduzir dois factos que nos parecem relevantes. Com efeito, a localização dos *Transcudani*, se admitirmos que o rio Côa corresponde ao *Cuda* da antiguidade, quase confirma que o acesso à Serra da Estrela se fez inicialmente a partir de oriente, segundo o eixo de penetração correspondente aos miliários de Augusto que referimos. Com efeito, os *Transcudani* encontrar-se-iam depois da travessia deste rio para quem vinha da Lusitânia oriental, da mesma forma que os Alentejanos o são hoje devido ao facto da Reconquista se ter concretizado de norte para sul. Por outro lado, os dois grupos de *civitates* que apontámos permitem deduzir a presença de dois grandes eixos viários ou, talvez melhor, de dois sistemas associados por *deverticula* a um itinerário central, eixos que não terão servido de forma directa alguns dos povos envolvidos na construção da ponte (FIG. 6). E não será possível considerar, para além da possibilidade de uma subdivisão posterior a Augusto (ALARCÃO 1990 369-370), a existência de três unidades territoriais lancienses, duas delas distinguidas pelo epíteto geográfico *Oppidani* e *Transcudani*, correspondendo a terceira aos *Lancienses Ocelenses*? No grupo que se desenvolve a oriente, mais coeso e com problemas de localização menos incómodos, não deixa de causar estranheza a vizinhança de *Banienses* e *Paesures*, aconselhando prudência na utilização destes dados, tanto mais que podem estar ausentes outras entidades populacionais menores, não integradas nas *civitates*, se não mesmo outras *civitates*, uma vez que a ausência dos *Tapori* no desenho de Holanda e a má paginação da epígrafe não deixa de permitir esta hipótese. Todavia, cremos que a aparente vizinhança de *Paesures* e *Banienses* apenas reflecte que estes dois povos não eram

servidos pelo eixo principal da estrada, o que parece evidente quanto ao segundo deles, mas por *deverticula*.

Seja como for, estamos perante um vasto espaço geográfico no interior do qual devemos ter atenção a uma rede viária muito densa, em que o itinerário Mérida-Braga funciona como eixo central, não único. Não cabe, no âmbito deste artigo, desenvolver uma análise exaustiva da problemática da localização destes povos, alguns dos quais terão ocupado territórios relativamente pequenos, ao contrário dos *Igaeditani*. As dificuldades de localização, por outro lado, têm sido sustentadas pela errada ideia de que as capitais respectivas deveriam ser, pelo menos, tão importantes em termos de urbanismo, como a da *Civitas Igaeditanorum*, aliás, diga-se em abono da verdade, também relativamente modesta. Como centros administrativos que eram, reforçadas pela sua função de centro moral da comunidade, estas cidades não precisavam de ser grandes, quando existiam (OLLER GUZMÁN 2014 89-110), aproximando-se por vezes das aglomerações secundárias, ainda que com características específicas, como os trabalhos recentes na região vão demonstrando pouco a pouco (CARVALHO 2005 155-170; 2010 125-138). A situação não é especial e facilmente se identifica, quer noutras áreas do mundo romano, quer em múltiplos ambientes coloniais da nossa própria época⁵, neste caso sem receio de anacronismos tão à moda.

Antes de nos ocuparmos do traçado da estrada, de acordo com a directriz que salvaguarda a comunicação mais directa entre *Emerita* e *Bracara*, diremos alguma coisa sobre a ponte de Alcântara, atendendo a que se trata do elemento fundamental deste itinerário. A bibliografia sobre a ponte é enorme, parte da qual directamente relacionada com questões de autenticidade epigráfica (GARCÍA 1976 263-276). Surge muito cedo na literatura, nomeadamente na discutida inscrição do templete levantado na margem esquerda, onde é referida como *Pontem perpetui mansurum in saecula mundi / fecit divina nobilis arte Lacer* (CIL II 761). São muito interessantes as referências islâmicas à ponte, denominada como *Kantara-as-Saif* (Ponte da Espada) e considerada por al-Edrisi como uma maravilha do mundo (EDRISI 1968 121; GILOTTE 2006 211-231).

⁵ Recordamos, a título de exemplo, S. Salvador do Congo (M'Banza Kongo), humilde capital de distrito angolana, que visitámos na década de sessenta do século passado.

Embora se trate de uma obra subsidiada pelos provinciais e dedicada ao imperador, na linha do mecenato associado ao culto imperial, a edificação de uma estrutura desta grandeza exigiu a participação estatal, provavelmente tutelada pelo governador da província (GOFFAUX 2001 257-270), no cenário da promoção recente de muitas *civitates* entre o Tejo e o Douro, uma vez que este tipo de trabalhos lhes era vulgarmente atribuído⁶. Não aceitamos, portanto, contra o que foi proposto não há muito (CARBONELL, GIMENO e STILOW 2007 247-258), que as cidades não tivessem subsidiado os trabalhos da ponte, limitando-se a dedicá-la a Trajano, por este ter equipado com as obras-de-arte em falta uma estrada já existente.

A construção da ponte levou, sem dúvida, vários anos, exigindo um número elevado de trabalhadores fornecidos através das corveias estabelecidas legalmente pelas cidades (ABASCAL e ESPINOSA 1989 91-110), quer para os trabalhos de construção propriamente ditos, quer para o corte e transporte dos materiais necessários, particularmente madeira e pedra granítica, esta obtida numa pedreira próxima de Piedras Albas. Podemos imaginar, sem dificuldade, a complexidade e azáfama de um estaleiro como o de Alcântara (CRUZ VILLALÓN 2017 2939-2976), do qual ainda não se registaram traços. As opiniões dividem-se quanto à identidade do construtor, e não apenas em relação ao arquitecto. Com efeito, a epígrafe no ático do arco honorífico refere claramente Trajano (CIL II 759), permitindo datar o monumento do ano 105, data da inauguração oficial, mas não do início dos trabalhos.

Todavia, não é impossível, como propôs Liz Guiral, que a construção tivesse sido iniciada sob Domiciano, a quem se deve atribuir provavelmente a municipalização de Bobadela e da *Civitas Igaeditanorum* (LIZ GUIRAL 1988 201-218; Mantas 2006 78-82), se não também de *Mirobriga* (Ciudad Rodrigo), atendendo a uma inscrição honorífica ali achada (CIL II 862), embora continuemos a aceitar para a ponte a cronologia tradicional. Um meticuloso trabalho de Antonio Pizzo, de recente aparição, sugere a existência de vestígios uma ponte anterior à actual ou, em alternativa, de uma tentativa de lançamento de uma ponte, falhada por pouco adequada ao local (PIZZO 2016 1-22). Ainda que

⁶ Podemos admitir, devido à amplitude dos trabalhos, que as cidades tenham contribuído com parte do financiamento, talvez para conclusão da ponte, como sugere a forma *perfecerunt*.

concordando com a existência de uma estrada em direcção à capital da *Civitas Igaeditanorum* no principado de Augusto, devemos considerar a hipótese de os vestígios identificados por Pizzo se relacionem com trabalhos preliminares da construção da ponte.

Mais discutida é a identidade do arquitecto *C. Iulius Lacer*, na verdade apenas conhecido pela inscrição do lintel do templete, ele próprio considerado moderno por Helena Pascual (GIMENO PASCUAL 1995 87-145). Este monumento encontra-se representado no desenho da ponte traçado por Francisco de Holanda, anterior a 1571. Não há no edifício, cuja tipologia talvez se repetisse nos templates de Idanha-a-Velha e de Bobadela, nada que pareça recente, eliminados os acrescentos que lhe foram adicionados enquanto capela de S. Julião, o que de alguma forma também sugere tratar-se de uma construção antiga. A ser uma construção do século XVI, eventualmente da época dos restauros na ponte sob Carlos V, parece muito difícil que tal facto tivesse escapado aos humanistas contemporâneos (HOLANDA 1984 27-28; BLANCO FREJEIRO 1977 37-51). Finalmente, a inscrição em causa refere um tal *Curius Lacon*, cujo gentílico é, em termos sociais, dos mais importantes da *Civitas Igaeditanorum* (SÁ 2007 175-176). Cremos que se trata, simplesmente, do habitual subterfúgio a que recorriam os arquitectos para assinar as obras, como o fez *G. Sevius Lupus*, construtor do farol da Corunha (*CIL* II 2559), através de expressões de lealismo religioso, muito politicamente correcto e aceitável do ponto de vista social.

A ponte conta com numerosas descrições, umas mais completas que outras, mas todos concordantes quanto à grandeza da fábrica (DURÁN FUENTES 2005 264-272). Com uma extensão de 194 metros atinge, até ao tabuleiro, 57 metros, contando o arco com 14 metros de altura⁷, o que confere ao monumento uma altura total 71 metros (FIG. 7). Dotada de seis arcos, estes garantem, pela sua grande abertura e elevação, fácil escoamento às cheias, de enorme volume como se verifica através da indicação do seu nível na excelente planta levantada por Sánchez Taramas em 1769. Os arcos mostram uma característica desconhecida das restantes pontes romanas da Hispânia, pois possuem uma dupla fiada de aduelas, a superior de menor espessura, correctamente representadas na imagem de Holanda, a qual só peca pela escala exagerada das

⁷ Não parece aceitável a hipótese de o arco ter sido colocado no centro da ponte em resultado da reconstrução do século XVI.

figuras humanas, usual neste tipo de representações. Os pegões centrais são de planta pentagonal, virados a montante, todos reforçados por pilastras que atingem o tabuleiro, as quais nas duas extremidades da ponte possuem nichos rectangulares destinados a receber esculturas, desconhecidas (FIG.7). Apesar de todos os restauros que sofreu, o último dos quais em 1860, podemos olhar este impressionante testemunho da Romanidade como autêntico, elucidando-nos a sua dimensão quanto ao verdadeiro significado para a região central da Lusitânia da ponte e da estrada que a exigiu.

O troço inicial da via era constituído pela estrada *Emerita-Norba*, talvez precedida por um caminho anterior *Metellinum-Norba*. O seu traçado, documentado por vestígios diversos, nomeadamente numerosos miliários (PUERTA TORRES 1995 1 25-26; 2 281-333), não suscita dificuldades, integrando-se na via *Emerita-Salmantica-Asturica*. Após ultrapassar *Norba Caesarina*, a estrada seguia para Malpartida de Cáceres, correspondendo em parte ao *Cordel de Ganados*, para atingir Brozas e Alcântara, a 42 milhas romanas de Cáceres, distância que exige uma estação intermédia (FERNÁNDEZ CORRALES 1987 76-78). Vencido o Tejo, a estrada prosseguia por Piedras Albas até ao rio Erges, com um traçado muito parecido ao da estrada actual. Sobre o Erges, a ponte de Segura, com 81 metros de comprimento confirma a importância desta estrada, pertencendo na sua origem, provavelmente, à mesma época da ponte de Alcântara, embora com alterações nos séculos III ou IV (DURÁN FUENTES 2005 272-285), hipótese com a qual concorda a maior parte dos miliários encontrados aqui até à Serra da Estrela. Da ponte romana apenas sobrevivem os dois arcos correspondentes aos encostos⁸, tudo o mais é reconstrução dos séculos XVI e XIX.

A estrada ganhava Idanha-a-Velha, *Igaedis* ou *Igaeditania* na época romana, por Alcafozes. A capital dos *Igaeditani* foi fundada nos últimos anos da República e teve o seu primeiro programa urbanístico sob Augusto, com evidente renovação na transição do século I para o II, sob os Flávios (CARVALHO 2009 115-131; MANTAS 2010 181-188). A via atravessava o rio Pônsul por uma ponte diferente da que agora existe, naturalmente construída, como quase tudo em Idanha-a-Velha, com materiais romanos. Uma necrópole a norte da muralha indica a saída da

⁸ A ponte sofreu há poucos anos trabalhos de consolidação dos pegões, indiferentes à preservação das características originais.

estrada, ainda perfeitamente visível em imagens de satélite. Miliários na Portela, na Torre dos Namorados e na Aldeia de Santa Margarida, este a oito milhas de *Igaedis* (HENRIQUES 2015 1-17), marcam a passagem da estrada em direcção a Capinha, calçada referida no foral de Idanha-a-Velha como *Calçadam Veterem* (ALMEIDA 1956 315). Nesta zona verificava-se a junção com a estrada vinda de Alfaiates e Santo Estêvão. Entre Idanha e Capinha distam perto de 30 quilómetros em linha recta, justificando a existência de uma *mutatio*, a situar em algum dos pequenos povoados conhecidos na zona.

A partir desta área podemos admitir que um ramal da estrada passava o Zêzere e seguia para Orjais, em direcção a Vale Formoso, ramal confirmado por diversos miliários (ALARCÃO 1989 92, 101-102; CURADO 2013 69). A inegável importância das estruturas escavadas em Orjais, que tanto poderão corresponder a um santuário luso-romano como a vestígios de um centro político, eventualmente o dos Ocelenses (CARVALHO 2003 153-182), explica facilmente a presença desta estrada, mais ou menos paralela ao Zêzere, ainda que consideremos como traçado principal o que se dirigia a Valhelhas por Caria, Fórnea e Belmonte, tocando a problemática estação romana conhecida como Torre de Centum Celas (Colmeal da Torre). Também neste percurso não faltam miliários e vestígios da estrada (BELO 1964 127-142), conhecida na zona de Valhelhas como *Estrada de Herodes* (FIG. 8).

Estes miliários pertencem quase todos a imperadores dos séculos III e IV, destacando-se Tácito e os Tetrarcas, embora na capela de Santo Antão, em Famalicão da Serra, orago que evoca claramente pastorícia e transumância, exista um marco de Cómodo, erradamente atribuído a Tibério (BELO, 1960 27-50; RUIVO e CARVALHO 1996 77-88). Confirma-se, assim, a maior antiguidade da estrada e a sua plena operacionalidade no século II, quando se desenvolvem os novos *municipia* da região, como demonstra a conhecida epígrafe em honra de Adriano achada em Marialva (FIG. 9), formalmente parecida com a que foi dedicada a Domiciano, em Ciudad Rodrigo (MARTÍN VALLS 1977 387; ENCARNÇÃO 2013 1-23).

A estação arqueológica de Centum Celas (Colmeal da Torre) é particularmente importante. Escavada intensamente na década de 90 do século passado, a classificação do monumento continua a levantar dúvidas. Apesar das propostas de Helena Frade, que a considerou uma *villa*, ou de Amílcar Guerra, que a considera representar o fórum de *Lancia Oppidana* (FRADE 1993-1994 87-106; GUERRA e SCHATNER 2010

333-342), persistimos na nossa interpretação deste sítio como estação viária, à qual terão sido atribuídas cumulativamente funções administrativas, levando ao desenvolvimento de um *vicus*, aliás comprovado epigraficamente (FERRAZ 2003 467-468; MANTAS 2008-2009 254-255). As características do edifício, de grande solidez, sugerem francamente, como temos defendido, uma construção de utilidade pública, como vai sendo reconhecido (CARVALHO 2012 324-33). Não faltam exemplos de estruturas muito semelhantes, normalmente em áreas de fraca urbanização, associando funções administrativas e viárias (FIG. 10), como a de Stonea Grange, em Inglaterra (HANLEY 2000 36-39). A seguir à Torre a estrada vencia por vezes desníveis significativos, com inclinações que chegavam a atingir 15%, num troço a que pertencem numerosos miliários e uma provável *mutatio*, a cerca de 10 quilómetros de Centum Celas, no alto da ladeira de Sendão (MANTAS 1992 170-174).

A formidável barreira da Serra da Estrela, que Jorge de Alarcão propôs que não tivesse sido atribuída a nenhuma *civitas*, atendendo ao seu fraquíssimo povoamento (ALARCÃO 1990 367), exigia, pelo menos durante parte do ano, que as estradas a contornassem. Um miliário achado no castro romanizado de Barreiras, com indicação da milha IV, levanta questões complicadas. Mesmo que tenha sido deslocado, como quase todos nesta zona, a distância que ostenta, embora possa indicar uma fronteira, dificilmente referirá um centro administrativo conhecido nas proximidades. Uma solução aceitável é a de considerar que as milhas indicada se vençam em Barreiras, onde no exterior do povoado poderá ter existido uma estação viária (MANTAS 1992 171; ALARCÃO 1993 76), iniciando-se a contagem, por mera hipótese, a partir do campo militar de Gonçalo, se é que este existiu (AZEVEDO 1898 319). Seja como for, e a fotointerpretação parece demonstrá-lo, é segura a existência de uma travessia *per compendium*, de Barreiras pela zona de Taberna (Albergaria do Mondego), pelo menos quando as condições meteorológicas o permitiam, caminho muito utilizado pelos rebanhos transumantes (CASTRO 1985: 92-93; MANTAS 1992: 170-173), percurso que voltaria a cruzar o Mondego na zona de Abrunhosa, onde encontraria um ramal vindo de Celorico. A relativa proximidade de estações viárias, nesta região, é normal atendendo às características do terreno, sobretudo se a estrada tiver utilização permanente.

O caminho principal coincidia com o traçado até Famalicão da Serra, seguindo depois em direção à Guarda, onde a estação arqueológica da Póvoa do Mileu poderá ter desempenhado funções semelhan-

tes às que atribuímos a Centum Celas, correspondendo provavelmente ao centro político dos *Transcudani* (PERESTRELO 2003 134; CARVALHO 2005 160-161). Seria este o caminho que, continuando por Argomil, conduzia através de um ramal à *Civitas Cobelcorum*. O ramo principal tocava na *Civitas Aravorum* (Marialva), prosseguindo para ocidente, por Vide (*CIL* II 4641), Caria (*CIL* II 4643) e Padrão, flectindo depois em direcção ao vale do Douro, rio que venceria na zona de Cárquere, rica em testemunhos da romanização, incerta capital dos *Coilarni* ou *Paesuri* (ALARCÃO 1989 45-46, 57; 2000 165-172).

O miliário de Vide, encontrado numa freguesia significativamente denominada Rua, indica a milha XVIII, o que confirma uma contagem a partir da capital dos *Aravi*, em Marialva (PERESTRELO 2003 55-57; COIXÃO 2008 56-71). Se admitirmos que *Meidobriga* corresponde a Freixo de Numão ou Numão e não a Ranhados (CARVALHO 2005 160), devemos considerar um traçado diferente, para norte, em direcção ao território dos *Banienses* e servindo também a zona de *Caliabria* (Castelo de Calabre), em tempos obscura sede episcopal visigótica, de onde seguiria para ocidente ao longo do vale. A estrada, de qualquer forma, atravessava território dos *Meidobrigenses* (CARVALHO 2010 125-138).

A travessia do rio Douro pelo tramo principal, vindo aparentemente por Lamego (VAZ 2010 101-116), fazia-se em barca, provavelmente na zona de Porto de Rei, onde se tentou construir uma ponte no século XII, continuando a estrada por *Tongobriga*, pequena cidade referida na geografia ptolomaica (Ptolomeu 2.6), e Vizela, onde existia um *vicus* termal, ganhando por fim *Bracara Augusta*. Esta estrada possuía um *deverticulum* que tocava a margem esquerda do Douro perto de Castelo de Paiva, provável território dos *Paesuri*. O seu traçado está garantido por uma inscrição de Adriano num grande penedo em S. Paio de Fornos (*CIL* II 6111), atingindo Braga pela ponte de S. Martinho, no rio Sousa, ainda com obra romana, e por Sande, local de achado de um miliário de Trajano (*CIL* II 6214), confirmando a renovação verificada na região por altura da construção da ponte de Alcântara.

O traçado correspondente ao ramal em direcção ao entroncamento da estrada vinda da *Civitas Aravorum*, no rio Távora, representa o caminho mais próximo da directriz ideal para unir Alcântara a Braga, atendendo à geografia física e política da região. Era, de alguma forma, o caminho natural para vencer a serra, contornando-a e garantindo as paragens necessárias para vencer um percurso em grande parte difícil, como prova o itinerário 62 de Villuga, uma longa enumeração de

estações entre as cidades de Évora e do Porto, itinerário interior que reproduzimos na parte que mais interessa ao trajecto da estrada romana:

De Évora ao Porto (pormenor)	Distância em Léguas
A heotepoço	I
A hosaxcedo	I
A valelas	II
A famaliçam	I
Ala çurugera	II
A fala	II
Al puerto de carne	I
Ala puente de Celurico	I
A ouaracal	II
A fiexes	I
Ala venta de tabora	I
A paboçan	III
Al aldea	II
A las caldas de rio Duero	III

Independentemente da dificuldade de leitura dos topónimos, é evidente que este traçado coincide largamente com o percurso que propomos, contornando a Serra da Estrela e dirigindo-se de seguida para o vale do Távora e para o Douro. É neste traçado que encontramos a maior parte dos miliários que se conhecem deste itinerário, o qual incluía também, antes de Sarzedas (Hosaxcedo), um troço da estrada que servia a zona de Orjais, na margem direita do Zêzere, enquanto pela margem oposta se desenvolvia o traçado com o qual podemos relacionar o importante e, para nós, um tanto enigmático estabelecimento romano da Quinta da Fórnea (SANTOS / CARVALHO 2008 141-142; ARQUEOHOJE 2009).

Para muitos investigadores, a estrada, depois da travessia do Mondego, seguiria por Abrunhosa para Viseu, por Mangualde, contando com vários miliários nesse percurso e com uma grande estação viária na Raposeira (ARQUEOHOJE 2014), para procurar, depois de Viseu, a estrada *Olisipo-Bracara*, a ocidente, em Cabeço do Vou-

ga, onde existiu uma *mansio*, traçado que assim a afastava da sua directriz. Em alternativa, poderia continuar de Viseu, por Castro Daire, para o Douro (ALARCÃO 1989 87, 104). A identificação de Viseu como capital dos *Interannienses* não tem hoje sentido⁹. Como a denominação visigótica da cidade era indiscutivelmente *Veseo* ou *Be-seo*, consideramos que o nome indígena da cidade, poderosamente fortificada no Baixo-Império, seria muito parecido, se não idêntico (MANTAS 2012 246-248).

Esta opinião, nossa e de outros (GUERRA 1999 426-427), foi confortada recentemente pelo achado em Viseu de uma ara consagrada a uma divindade tutelar cujo teónimo é *Vissaium* (FERNANDES 2008 185-189). Apesar de todas as dificuldades em aberto, admitimos que Bobadela tenha sido a capital dos *Interannienses*, entre o Mondego e o Alva, tal como *Veseo* afastada da directriz do itinerário. É possível, todavia, que a *civitas* de Bobadela controlasse um território mais extenso, talvez até ao Zêzere, integrando no seu território as muito importantes zonas mineiras do vale do Alva¹⁰, o que corresponderia, *grosso modo*, à geografia da inscrição da ponte de Alcântara, provavelmente traçada a partir de um *Itinerarium Pictum* semelhante à *Tábua de Peutinger* (MILLER 1962; SALWAY 2005 119-135).

Tal como Viseu, Bobadela, a inominada *Splendidissima Civitas* (*CIL* II 397), em pleno desenvolvimento pelos finais do século primeiro (ALARCÃO 2002-2003 155-180), não ficava sobre nenhum dos traçados principais do itinerário Mérida-Braga. Sem excluirmos a possibilidade de uma estrada a partir de Capinha, mais que provável, propomos que a ligação principal se fazia pela vertente norte da Serra da Estrela, por Paços da Serra, onde se acharam dois miliários, um deles com a indicação de XXI milhas (FIG. 12), valor que não nos parece excessivo para Bobadela¹¹, tendo em conta as condições do terreno e o traçado do caminho. É claro que a distância indicada é insuficiente para alcançar

⁹ Reconhecemos que a atribuição de Viseu aos *Interannienses* ajudaria a clarificar a insólita posição dos *Coilarni* neste grupo de cidades, sem esquecer que *CIL* II 760 pode não indicar todos os povos envolvidos.

¹⁰ O que explicaria, pelo menos em parte, as ligações entre os *Iulii* e os *Cantii* de Bobadela e de Idanha-a-Velha, seguramente envolvidos em negócios ligados à mineração.

¹¹ O percurso, a pé, entre Paços da Serra e Bobadela indicado pelo *Googlemaps* é de 30 quilómetros.

Viseu, mas o problema pode agora considerar-se resolvido, uma vez que Bobadela era realmente o ponto inicial da balizagem.

O miliário de Cláudio indicando a milha VII achado em Espinho, já na margem norte do Mondego¹², comprova a existência de uma estrada mais a ocidente daquela que se dirigia a Viseu por Abrunhosa e Raposeira, descendo para Via Meã, onde há miliários. A ligação de Bobadela à directriz principal do itinerário far-se-ia através de uma estrada em direcção a Celorico, cruzando o caminho vindo de Barrelas, estrada confirmada quer pelos miliários de Eiró e Paços da Serra, quer por um fragmento de outro, aparentemente anepígrafo (FIG. 13), situado perto do cemitério de Santa Comba (Seia)¹³. De Bobadela seguia também um ramal em direcção ao Mondego, a jusante do anterior, muito provavelmente por Midões, e outro para o Alva.

Este último comunicava Bobadela com *Conimbriga* e *Aeminium*, seguindo *grosso modo* a sul do rio Alva, por Côja, onde existe um raro miliário de Teodósio I publicado recentemente (*FE* 115 492), embora conhecido já há alguns anos, estrada que bifurcava para aquelas cidades não muito longe de Miranda do Corvo. O local da bifurcação situava-se em Eira Velha (Lamas), onde os restos de uma estação viária, inicialmente identificada como *villa*, foram lamentavelmente destruídos após uma escavação de emergência (MANTAS 2012 250; RAMOS e SIMÃO 2012 63-71). Diversos materiais dos séculos I a IV, uma necrópole ao longo da via, um longo troço de estrada e ruínas de várias construções comprovam a importância viária do local, a uns 10 quilómetros de *Conimbriga* e a uns 15 quilómetros de *Aeminium*, distâncias que sugerem uma *mutatio* ao serviço dos viajantes saídos destas duas cidades.

As estradas para ocidente, comunicando as *civitates* citadas na inscrição da ponte de Alcântara com o litoral, parecem muito mais solidárias com a rede viária da fachada oceânica da Lusitânia entre o Tejo e o Douro do que com as estradas do interior da província, tal como se interpretam de acordo com a inscrição da ponte, sobretudo se respeitarmos a directriz ideal para comunicar Mérida e Braga. Por exemplo, a estrada lançada a sul do Alva servia uma zona onde são impressionantes os vestígios de explorações mineiras antigas, em grande parte

¹² A distância indicada, se estiver correcta, não pode referir-se a Viseu.

¹³ Este miliário inédito, aparentemente ilegível, cuja parte conservada tem 69 cm de altura, encontra-se não muito distante da *Estrada Velha* em direcção a Gouveia.

de época romana, talvez a razão principal da abundância de traçados antigos na Beira. Neste caso, o escoamento dos minérios fazia-se com toda a probabilidade pelo porto flúvio-marítimo de *Aeminium*, o que explicará a estrutura social da cidade, a sua indiscutível riqueza e os seus contactos¹⁴, ilustrando uma realidade muito diferente, associada a outro sistema viário.

Reconhecemos as dificuldades apresentadas pelo estudo de uma rede de estradas tão complexa como esta centrada no itinerário *Emerita-Bracara*, como o sugerimos. Há bastos anos que nos defrontamos com tais dificuldades, que a falta de testemunhos escritos, epigráficos ou outros, associada à contínua e não poucas vezes estúpida destruição dos vestígios viários que conseguiram chegar aos nossos dias, torna tarefa ingrata para a maioria dos investigadores, confrontados com a concretização dos temores expressos a seu tempo por Martins Capela e Mário Saa. O estudo dos caminhos de montanha constitui um capítulo particularmente interessante, pela sua especificidade e, até data recente, verificável continuidade, mesmo quando integrados, ou sobretudo por isso, em grandes itinerários como o de *Emerita-Bracara*, cuja história completa da forma como venceu a Serra da Estrela, afinal contornando-a, exige ainda muito trabalho, paciência e cooperação¹⁵.

Parece evidente ter havido a preocupação de evitar problemas de difícil e custosa solução, que só questões estratégicas e a exploração dos recursos mineiros justificavam, fazendo os traçados principais contornar a montanha a nascente e a poente e acomodando a directriz principal entre o Douro e o Mondego à divisória das águas, deixando à sua esquerda os rios Dão, Vouga e Paiva. A repartição dos miliários conhecidos, pela sua desigualdade, também oferece motivo de perplexidade. Muitos deles ocorrem próximos, deixando depois vastas áreas sem qualquer outro achado. Acasos da arqueologia ou os troços bem construídos destas estradas se limitaram a zonas específicas, deixando o resto dos caminhos sob a forma de simples estradões ou carreiros?

Embora esta ideia não se coadune convenientemente com investimentos como o da ponte de Alcântara e o levantamento de miliários ao largo do Baixo-Império, período a que pertence a maioria deles, tal-

¹⁴ A importância dos libertos, o nível atingido pela arquitectura pública e as evidentes relações com o mundo marítimo evidenciam um estatuto privilegiado.

¹⁵ Agradecemos cordialmente ao Dr. Luís Madeira a preparação das ilustrações deste artigo.

vez tenhamos que considerar esta hipótese para determinados percursos menos importantes no tocante à ligação *Emerita-Bracara*, que de forma alguma deve ser considerada como via, no sentido restrito do termo. Estas desigualdades verificam-se, aliás, noutras estradas importantes, como a que ligava *Ebora* a *Pax Iulia*, reflectindo o maior ou menor interesse pela rede viária por parte das *civitates*.

Como o assunto que nos interessa é o da travessia da Serra da Estrela, ou talvez melhor, o da forma de a contornar num itinerário de longo curso, centrámos a nossa análise, forçosamente limitada, nos eixos principais. Por isso mesmo evitámos traçar mapas muito precisos, limitando-os ao essencial, confirmando a desconfiança que nos foi atribuída a seu propósito (CLOPPET 2016 254), pois temos sido frequentemente compelidos a modificar propostas anteriores, resultado inevitável de uma pesquisa difícil e nunca terminada. Parece-nos, todavia, evidente o impacto da construção da ponte de Alcântara numa vastíssima região da Lusitânia, e mesmo para além da sua fronteira setentrional. Por esta razão julgamos importante tentar definir, com a precisão possível, o eixo director desse grande sistema viário, estranhamente ignorado pelos roteiros antigos, do qual a ponte foi elemento peculiar. Seja como for, também aqui Roma abriu caminho à História.

O testemunho dos miliários de Augusto e o cenário estratégico do último quartel do século I a.C. sugerem, com elevado grau de certeza, que por essa época o acesso principal à zona serrana da Estrela a partir de *Emerita Augusta* se efectuava desde o troço inicial da via *Emerita-Salmantica-Asturica*, em direcção a *Caurium* e a Iruña, onde se lhe juntava uma estrada vinda de *Salmantica* por *Mirobriga*. Seguiu depois, já em território português, até ao sopé oriental da serra, contornando-o em direcção ao norte e servindo alguns modestos centros populacionais e, sobretudo, os destacamentos militares estabelecidos até ao Douro, com os quais relacionamos o cipo de Argomil. A existência de um percurso alternativo, pelo local da futura ponte de Alcântara, é uma forte possibilidade, mas estamos longe de possuir nesse traçado em direcção a *Igaedis* testemunhos semelhantes aos que existem para a via anteriormente referida.

Esta, com efeito, não só mostra uma balizagem homogénea, mantendo *Emerita* como ponto único de contagem das distâncias, destacan-

do-a desde logo, como o desenvolvimento de *Igaedis* se revela posterior à cronologia dos miliários augustanos que indicámos, comprovando-se ali um processo de organização territorial que se arrasta durante quase três décadas. De qualquer forma, independentemente da questão da cronologia das pontes conhecidas, foi a construção da ponte de Trajano que alterou definitivamente quadro viário da região, contribuindo simultaneamente para acelerar o processo de urbanização da região centrada no eixo Alcântara-Braga, alterados que foram os pressupostos que ditaram a primeira opção viária como uma alternativa da via *Emerita-Salmantica-Asturica*.

A densidade da rede de caminhos na Beira interior dificulta, por vezes a definição dos percursos principais, que podem ter sofrido algumas alterações na época romana, a exemplo do caso anterior. Todavia, os inequívocos testemunhos das rotas da transumância e os dados dos roteiros quinhentistas mostram clara coincidência com troços viários dotados de miliários e com abundantes traços de povoamento romano, pelo que não hesitamos em utilizá-los. Finalmente, o estudo da rede viária e da geografia administrativa desta região mostra que, a partir dos inícios do século II, o eixo Alcântara-Braga corresponde a um itinerário, não propriamente a uma via, tanto mais que a sua balizagem se organiza no interior de cada território atravessado, eixo que procura satisfazer prioritariamente uma ligação a longa distância, pouco interessada em vencer directamente a Serra da Estrela, preferindo contorná-la, deixando que as comunicações com as *civitates* que lhe ficavam marginais se fizessem através de ramais, parte dos quais bastante importantes, salvaguardando as características fundamentais de um itinerário: a utilização de várias estradas para unir dois pontos significativamente afastados.

BIBLIOGRAFIA

- ABASCAL, J. Manuel e Espinosa, U. (1989), *La ciudad hispanorromana. Privilegio y poder*. Logronho.
- ALARCÃO, Jorge de (1988), “Os Montes Hermínios e os Lusitanos”, in *Livro de Homenagem a Orlando Ribeiro*, II. Lisboa: 41-48.
- ALARCÃO, Jorge de (1989), *O domínio romano em Portugal*. Mem Martins.
- ALARCÃO, Jorge de (1990), “O reordenamento territorial”, in *Nova História de Portugal*, I. Lisboa: 352-382.
- ALARCÃO, Jorge de (1993), *Arqueologia da Serra da Estrela*. Manteigas.

- ALARCÃO, Jorge de (2000), “Os nomes de algumas povoações romanas da parte portuguesa da Lusitânia”, in *Sociedad y cultura en Lusitania Romana*. Mérida: 165-172.
- ALARCÃO, Jorge de (2002-2003), “A *splendidissima civitas* de Bobadela”, *Anas* 15-16: 155-180.
- ALARCÃO, Jorge de (2005), “Ainda sobre a localização dos povos referidos na inscrição da ponte de Alcântara”, in *Lusitanos e Romanos no Nordeste da Lusitânia*. Guarda: 119-134.
- ALARCÃO, Jorge de (2006), “Notas de arqueologia, epigrafia e toponímia – IV”, *Revista Portuguesa de Arqueologia* 9, 1: 131-147.
- ALMEIDA, Fernando de (1956), *Egitânia. História e arqueologia*. Lisboa.
- ÁLVAREZ MARTÍNEZ, J. M. e Nogales Basarrate, T. (2010), “Los primeros años de la *Colonia Augusta Emerita*: la planificación urbana”, in *Naissance de la Lusitanie Romaine. Origen de la Lusitania Romana*. Toulouse-Mérida: 527-557.
- ÁLVAREZ MARTÍNEZ, J. M. e Nogales Basarrate, T. (2004), “Calzadas de Lusitania: programación y ideología imperial”, in *Las Comunicaciones en Lusitania Romana*. Madrid: 255-276.
- AMELA VALVERDE, L. (2014), “La fundación de la colonia *Norba Caesarina*”, *Herakleion* 7: 53-64.
- ARQUEOHOJE (2009), *Quinta da Fórnea*. Belmonte.
- ARQUEOHOJE (2014), *A estalagem romana da Raposeira*. Mangualde.
- AZEVEDO, Pedro de (1898), “Extractos das Memorias Parochias de 1758”, *O Archeologo Português* 4: 315-329.
- BELO, A. Ricardo (1960), “Nótulas sobre cinco marcos miliários romanos da via Mérida-Viséu-Braga encontrados nas proximidades da Torre Centum Cellae de Belmonte”, *Revista de Guimarães* 70, 1-2: 27-50.
- BELO, A. Ricardo (1964), “Dois marcos miliários, inéditos, do troço Cellae-Valhelhas, da via militar romana Mérida-Viséu-Braga”, *Arqueologia e História* 8ª série, 11: 127-142.
- BLANCO FREIJEIRO, A. (1977), *El puente de Alcántara en su contexto histórico*. Madrid.
- BLÁZQUEZ CERRATO, M. (2010), “El proceso de monetización de Lusitania desde el siglo I a.C. al siglo I d.C.”, in *Naissance de la Lusitanie Romaine. Origen de la Lusitania Romana*. Toulouse-Mérida: 405-436.
- BRITO, Frei Bernardo, (1609), *Segunda Parte da Monarchia Lusytana*. Lisboa.
- CAGNAT, René (1914⁴), *Cours d'épigraphie latine*, Paris.
- CARBONELL, J., Gimeno, H. e Stilow, A. (2007), “Pons Traiani, Qantara Es-Saif, Puente de Alcántara. Problemas de epigrafia, filologia e historia”, in *Provinciae Imperii Romani Inscriptionibus Descriptae*, Barcelona: 247-258.
- CARVALHO, Pedro (2003), “O templo romano de Nossa Senhora das Cabeças (Orjais, Covilhã) e a sua integração num território rural”, *Conimbriga* 42: 153-182.
- CARVALHO, Pedro (2005), “Identificação e caracterização espacial das capitais de *civitates* da Beira Interior”, in *Lusitanos e Romanos no Nordeste da Lusitânia*. Guarda: 155-170.

- CARVALHO, Pedro (2009), “O forum dos *Igaeditani* e os primeiros tempos da *Civitas Igaeditanorum*”, *Archivo Español de Arqueología* 82: 115-131.
- CARVALHO, Pedro (2010), “A caminho do Douro na época romana. Da capital da *Civitas Igaeditanorum* aos territoria dos *Lancienses*, *Aravi*, *Meidobrigenses* e *Cobelci*”, in *Arqueología, Patrimonio, Prehistoria e Historia Antigua de los Pueblos “Sin Pasado”. Ecos de la Lusitania en Arribes del Duero*. Salamanca: 125-138.
- CARVALHO, Pedro (2012), “Pela Beira Interior no século I d.C.: das capitais de *civitates* aos *vici*, entre o Pônsul e a Estrela”, *Actas do V Congresso de Arqueologia do Interior Norte e Centro de Portugal*. Mêda-Foz Côa-Figueira de Castelo Rodrigo: 333-350.
- CASTRO, Ferreira de (1985, 14ª edição), *A lã e a neve*. Lisboa.
- CIL = *Corpus Inscriptionum Latinarum*. Berlim.
- CLOPPET, Christian (2016), “Comptes rendus”, *Latomus* 75 (1): 251-254.
- COIXÃO, A. Sá (2008), “Proto-história e romanização do Baixo-Côa: novos contributos para a sua caracterização”, in *Actas do III Congresso de Arqueologia de Trás-os-Montes, Alto Douro e Beira Interior*. Porto: 56-71.
- CORTÉS BÀRCENA, C. (2002-2003), “Epigrafía y territorio en la *Hispania* romana: Los *Termini* públicos”, *Anas* 15-16: 107-125.
- CRUZ VILLALÓN, M. (2017), “Dificultades en la construcción del Puente de Alcántara. Condicionamientos y problemas técnicos”, *Revista de Estudios Extremeños* 73 (3) 2939-2976.
- CURADO, F. Patrício (2008), “Reflexões em torno do *terminus augustalis* (dito) de *Petrovisium*”, *Eburobriga* 4: 99-118.
- CURADO, F. Patrício (2013), “Notas sobre dois marcos miliários prismáticos, de Augusto (23 a.C.) da região da Guarda”, *Sabucale* 5: 59-74.
- DE MARTINO, F. (1965), *Storia della costituzione romana*, IV, 1-2. Nápoles.
- DURÁN FUENTES, M. (2005, 2ª edição), *La construcción de puentes romanos en Hispania*. Santiago de Compostela.
- EDRISI (1968, 2ª edição), *Description de l’Afrique et de l’Espagne* (J. Dozy; M. De Goeje, eds.). Leida.
- ENCARNAÇÃO, J. de (2004), “*Emerita* e *Civitas Igaeditanorum*. Uma relação bem registada na epigrafia”, *Eburobriga* 1: 57-60.
- ENCARNAÇÃO, J. de (2013), “Homenagem da *Civitas Aravorum* ao imperador Adriano”, *Praça Velha* 34: 1-23.
- FARIA, A. Marques de (1986), “Moedas hispano-romanas do Museu da Guarda”, *Nuismática* 41-42: 13-14.
- FE = Ficheiro Epigráfico. Coimbra.
- FERNÁNDEZ CORRRALES, J. (1987), *El trazado de las vías romanas en Extremadura*. Cáceres.
- FERRAZ, Carla (2003), “Ara consagrada a Vênus e Minerva (?) por *Lucius Caecilius* (?)”, in *Religiões da Lusitânia. Loquuntur Saxa*. Lisboa: 467-468.
- FRADE, Helena (1993-1994), “A Torre de Centum Cellas (Belmonte): uma villa romana”, *Conimbriga* 32-33: 87-106.

- FRADE, Helena (2010), “Os fora de Bobadela (Oliveira do Hospital) e da *Civitas Cobelcorum* (Figueira de Castelo Rodrigo)”, in *Ciudad y foro en Lusitania Romana. Cidade e Foro na Lusitânia Romana*. Mérida: 47-68.
- FRANCISCO MARTÍN, J. (1996, 2ª edição), *Conquista y romanización de Lusitania*. Salamanca.
- GARCÍA IGLÉSAS, L. (1976), “Autenticidad de la inscripción de municipios que sufragaron el puente de Alcántara”, *Revista de Estudios Extremeños* 32 (2): 263-276.
- GILOTTE, Sophie (2006), “Al-Mu’tadd y el puente de Alcántara”, *Mélanges de la Casa de Velázquez* 36 (2): 211-231.
- GIMENO PASCUAL, H. (1995), “La inscripción del dintel del templo de Alcántara (*CIL* II 761): una perspectiva diferente”, *Epigraphica* 57: 87-145.
- GOFFAUX, B. (2001), “Municipal Intervention in the Public Construction of Towns and Cities in Roman *Hispaniae*”, *Habis* 32: 257-270.
- GÓMEZ-PANTOJA, J. (2011), “Un nuevo *Terminus Augustalis* en Lusitania”, *Epigrafia e Antichità* 29: 291-318.
- GUERRA, Amílcar (1999), “Nomes de cecas visigodas no Noroeste peninsular e toponímia pré-romana”, in *Rutas, Ciudades y Moneda en Hispania*, Madrid: 423-432.
- GUERRA, Amílcar (2007), “Sobre o território e a sede dos *Lancienses* (*Oppidani* e *Transcudani*) e outras questões conexas”, *Conimbriga* 46: 161-206.
- GUERRA, Amílcar e Schatner, Thomas (2010), “El foro y el templo de *Lancia Oppidana*: nueva interpretación de Centum Celas (Belmonte)”, in *Cidade e Foro na Lusitânia Romana. Ciudad y Foro en Lusitania Romana*, Mérida: 333-342.
- HANLEY, Robin (2000), *Villages in Roman Britain*. Princes Risborough.
- HENRIQUES, Francisco et alii (2015), “O marco miliário de Aldeia de Santa Margarida (Belmonte) e outros materiais de época romana”, *Açafa On Line* 10: 2-17.
- HERNÁNDEZ GUERRA, L. (2001), *Epigrafia de época romana de la provincia de Salamanca*. Valladolid.
- HOLANDA, Francisco de (1984), *Da fábrica que falece à cidade de Lisboa* (J. F. Alves, ed.). Lisboa.
- JUAN DE VILLUGA, P. (1951, 1ª edição 1546), *Reportorio de todos los caminos de España*. Madrid.
- LAMBRINO, S. (1956), “Les inscriptions latines inédites du Musée Leite de Vasconcelos”, *O Arqueólogo Português*, 2ª série, 3: 5-73.
- LE ROUX, P. (1994), “Cités et territoires en Hispanie. L’épigraphie des limites”, *Mélanges de la Casa de Velázquez* 30 (1): 37-52.
- LE ROUX, P. (1996), “Droit latin et municipalisation en Lusitanie sous l’Empire”, in *Teoria y Practica del Ordenamiento Municipal en Hispania*. Vitoria / Gazteitz: 239-253.
- LE ROUX, P. (2015), “La creación romana de Lusitania”, in *Lusitania Romana. Origen de Dos Pueblos*, Mérida: 99-108.
- LIZ GUIRAL, J. (1988), *El puente de Alcántara. Arqueología y historia*. Madrid.

- FERNANDES, Luís et alii (2008), “Uma nova ara votiva de Viseu”, *Sylloge Epigraphica Barcinonensis* 6: 185-189.
- MANTAS, Vasco (1992), “Teledeteção e vias romanas”, in *Jornadas sobre Teledetección y Geofísica aplicadas a la Arqueología*. Madrid: 165-174.
- MANTAS, Vasco (2006), “Cidadania e estatuto urbano na *Civitas Igaeditanorum* (Idanha-a-Velha)”, *Biblos* nova série 4: 49-92.
- MANTAS, Vasco (2008-2009), “A rede viária romana em Portugal. Estado da questão e perspectivas futuras”, *Anas* 21-22: 245-272.
- MANTAS, Vasco (2010), “*Ammaia* e *Civitas Igaeditanorum*. Dois espaços forenses lusitanos”, in *Ciudad y Foro en Lusitania Romana. Cidade e Foro na Lusitânia Romana*. (Studia Lusitana 4). Mérida: 167-188.
- MANTAS, Vasco (2012), *As vias romanas da Lusitânia*. (Studia Lusitana 7). Mérida.
- MARTÍN VALLS, R. (1975-1976), “Nuevos hallazgos arqueológicos en Ciudad Rodrigo”, *Zephyrus*, 26-27: 373-388.
- MARTINS, Manuela (2004), “Urbanismo e arquitectura em *Bracara Augusta*. Balanço das contribuições da arqueologia urbana”, in *Simulacra Romae*. Tarragona: 149-173.
- MELENA, J. L. (1985), “Salama, Jálama y la epigrafía latina del antiguo corregimiento”, in *Symbolae Ludovico Mitxelena*. Vitoria / Gasteiz: 512-523.
- MILLER, K. (1962, 2ª edição), *Itineraria Romana. Römische Reisewege an der Hand der Tabula Peutingeriana dargestellt*. Estugarda.
- MORENO GALLO, I. (2006, 2ª edição), *Vías romanas. Ingeniería y técnica constructiva*. Madrid.
- OLLER GUZMAN, J. (2014), “La *civitas sine urbe* y su función de vertebración en el territorio provincial hispano: los casos de Egara y Caldes de Montbui”, *Pyrenae* 45 (1): 89-110.
- OSÓRIO, Marcos (2000), *O povoamento romano do Alto-Côa*. Coimbra (dissertação de Mestrado policopiada).
- PEREIRA, Vítor (2005), “Intervenção arqueológica na Póvoa do Mileu (Guarda)”, in *Lusitanos e Romanos no Nordeste da Lusitânia*. Guarda: 229-250.
- PEREIRA, Vítor (2010), “O povoamento romano no concelho da Guarda”, *Iberografias* 6: 27-43.
- PERESTRELO, M. Sabino (2003), *A romanização na bacia do rio Côa*. [s.l.].
- PIZZO, Antonio (2016), “El puente de Alcántara: nueva documentación arqueológica y evidencias constructivas previas”, *Arqueología de la Arquitectura* 13: 1-22
- PTOLOMEU (1883), *Claudi Ptolomaei Geographia* (K. Müller, ed.). Paris.
- PUERTA TORRRES, C. (1995), *Los miliarios de la Vía de la Plata*, 1-2. Madrid.
- RAMOS, Rui e Simão, Inês (2012), “Eira Velha: uma estação viária romana na periferia de Conimbriga”, *Apontamentos de Arqueologia e Património* 8: 63-71.
- ROLDÁN HERVÁS, J. M. (1975), *Itineraria Hispana. Fuentes antiguas para el estudio de las vias romanas en la Península Ibérica*. Madrid.
- ROLDÁN HERVÁS, J. M. (2005), “El Camino de la Plata. Estado da la cuestión”, *Anas* 18: 11-28.

- RUIVO, José e Carvalho, Pedro (1996), “Uma via romana na Serra da Estrela: o troço Valhelhas – Mangualde”, *Materiais*, 0 (2), 2ª série: 77-88.
- SÁ, Ana de (2007), *Civitas Igaeditanorum: os deuses e os homens*. Idanha-a-Nova.
- SALINAS DE FRÍAS, M. (1990), “Las ciudades romanas de Lusitania oriental. Su papel en la transformación del territorio y la sociedad indígena”, in *Les Villes de Lusitanie Romaine*. Paris: 255-264.
- SALINAS DE FRÍAS, M. e Palao Vicente, J. (2012), “Nuevo miliario de Augusto procedente de Fuenteguinaldo (Salamanca)”, *Archivo Español de Arqueología* 85: 273-279.
- SALWAY, Benet (2005), “The Nature and Genesis of the Peutinger Map”, *Imago Mundi. The International Journal for the History of Cartography*, 57 (2): 119-135.
- SÁNCHEZ-PALENCIA, J. e Brais Currás (2017), “Minería de oro y exploración del territorio en Lusitania: estado de la investigación”, in *Lusitania Romana del Pasado al Presente de la Investigación*. Mérida: 393-415.
- SANTOS, F. Carvalho dos e Carvalho, Pedro (2008), “Aspectos do mundo funerário romano na Beira interior. As estruturas funerárias da Quinta da Fórnea II (Belmonte): uma primeira abordagem”, *Conimbriga* 47: 127-143.
- SASTRE PRATS, I. e Ruiz del Árbol, M. (2005), “Las civitates del sector nordoriental de Lusitania: arqueología y epigrafía”, in *Lusitanos e Romanos no Nordeste da Lusitânia*. Guarda: 135-154.
- SAYAS ABENGOCHEA, J. (1985), “El caso de *Norba Caesarina* y sus *contributa Castra Servilia* y *Castra Caecilia*”, *Mélanges de la Casa de Velázquez* 21: 61-75.
- SILVA, A. C. Ferreira da (1981-1982), “Novos dados sobre a organização social castreja”, *Portugalia*, nova série 1-2: 83-96.
- SILLIÈRES, Pierre (1990), *Les voies de communication de l'Hispanie méridionale*. Paris.
- TRANOY, Alain (1981), *La Galice romaine: recherches sur le Nord-Ouest de la péninsule Ibérique dans l'Antiquité*. Paris.
- VAZ, J. L. Inês (2010), “Povos pré-romanos da Lusitânia: o caso dos Coilarnos”, in *Naissance de la Lusitanie Romaine. Origen de la Lusitania Romana*. Toulouse - Mérida: 101-116.



FIG. 1 – O itinerário Emerita-Bracara e outras grandes estradas da Lusitânia.



FIG. 2 – Traçado geral da estrada Emerita-Bracara e sua directriz principal.

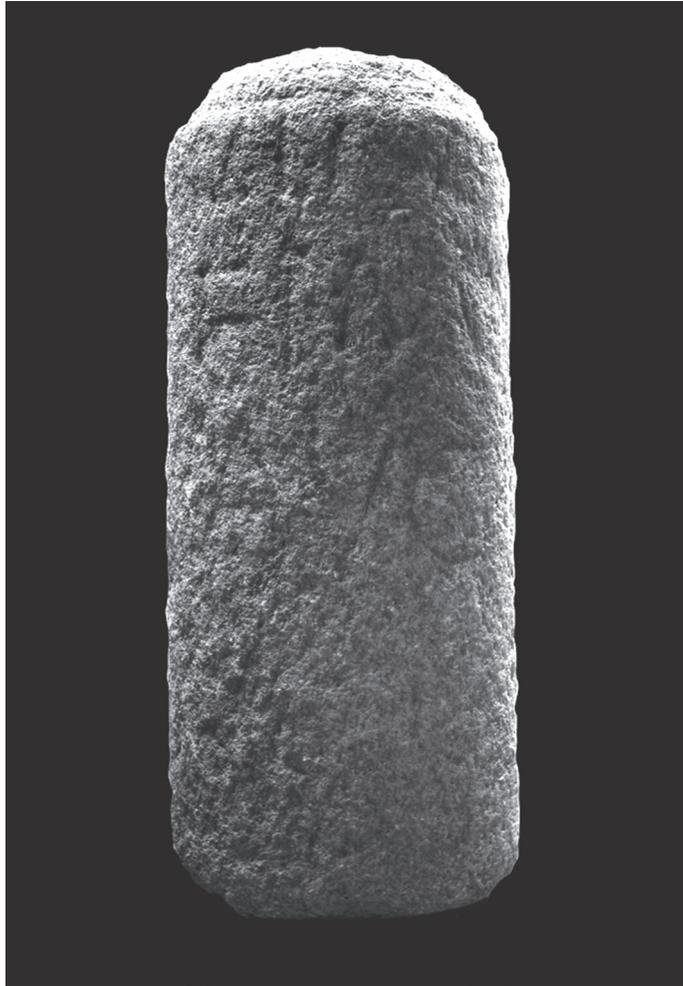


FIG. 3 – Miliário de Alcafozes, conservado em Idanha-a-Velha (foto DELFIM FERREIRA).

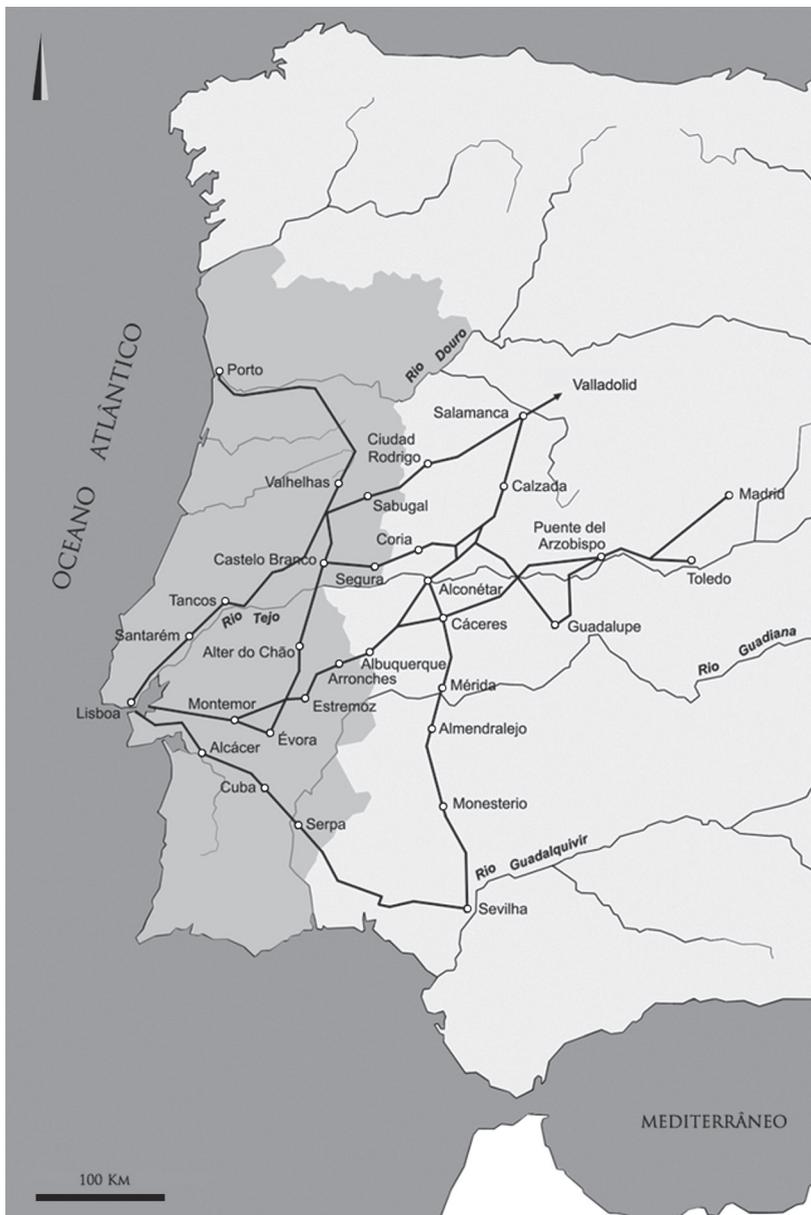


FIG. 5 – Itinerários de meados do século XVI, segundo PEDRO JUAN DE VILLAGA.

Estas letras estão no Arco do meo da Ponte.

IMP·CÆSARI·DIVI·NERVÆ·F·NERVÆ·TRA
IANO·AVG·GERM·DACICO·PONTIF·MAX·TRIB·
POTES·VIII·IMP·V·CONS·V·P·P·

Estas
sobre stas

MVNICIPIA·PROVINCIAE
LYSITANIAE·STIFE·CONLATA
QVÆ·OPVS·PONTIS·FECER·
ICEDITANI·LANCIENS
ES·OPPIDANI·INTER
ANJENSES·COLARNI·
LANCIENSES·TRANSCV
DANI·ARABI·
MEDVBRICENSES·
ARTABRICENSES·
BANIENSES·
DESURES·

nos Pilares·
Maos de metal·

FIG. 6 – Inscrições CIL II 759 e CIL II 760, segundo FRANCISCO DE HOLANDA.



FIG. 7 – Traçado principal do itinerário Emerita-Bracara e provável localização dos Populi.

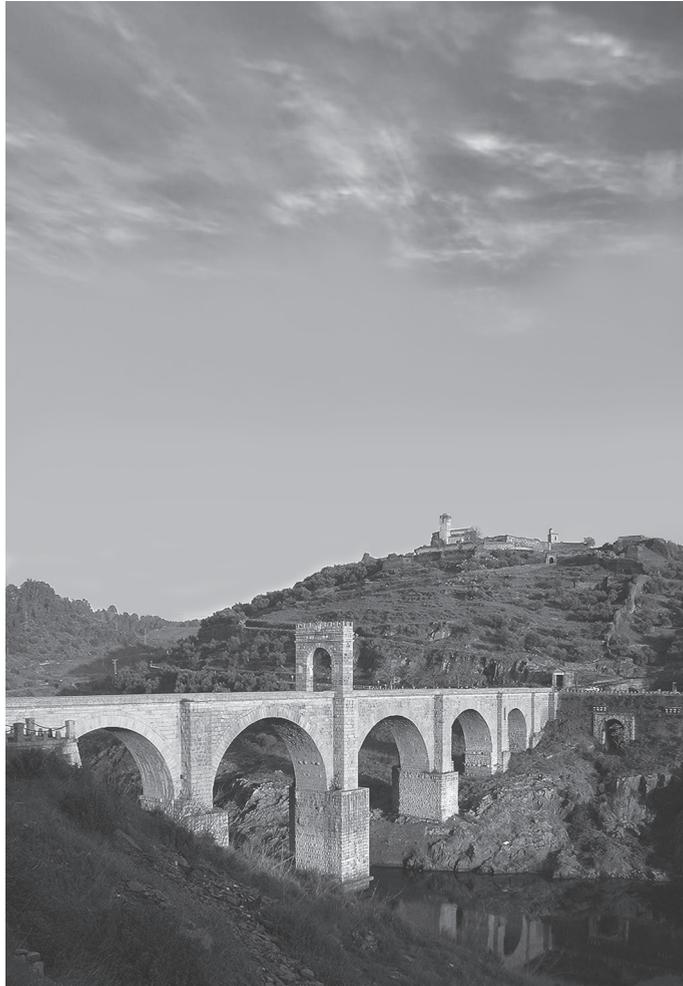


FIG. 8 – A ponte de Alcântara vista de jusante (foto VON DANTLA).



FIG. 9 – *Troço da Estrada de Herodes perto de Valhelhas (foto V. MANTAS).*

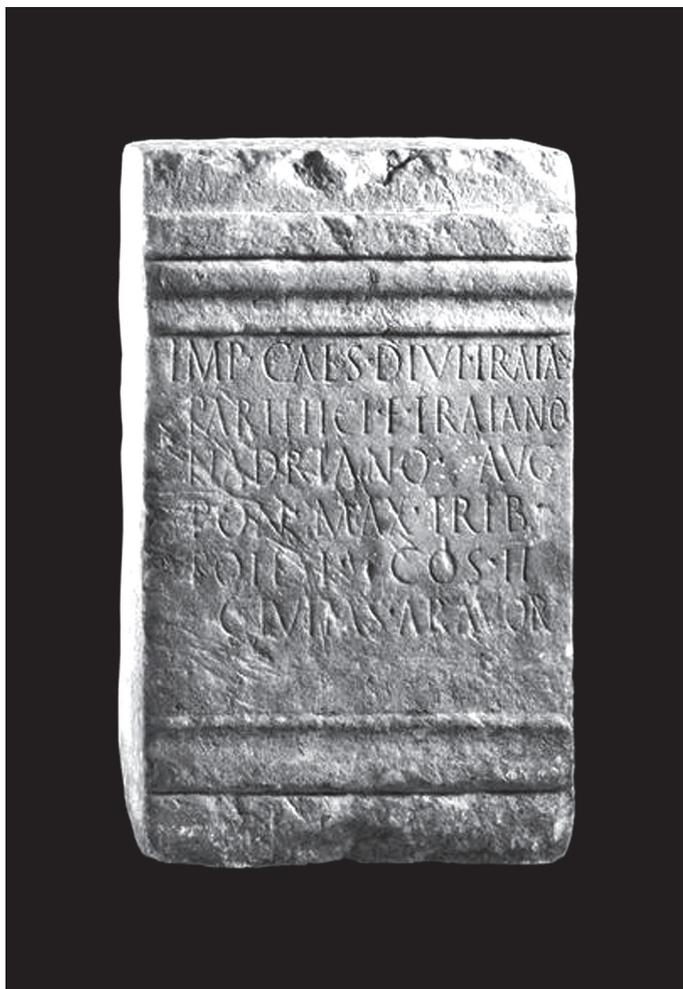


FIG. 10 – *Inscrição da Civitas Aravorum dedicada a Adriano (Museu da Guarda).*

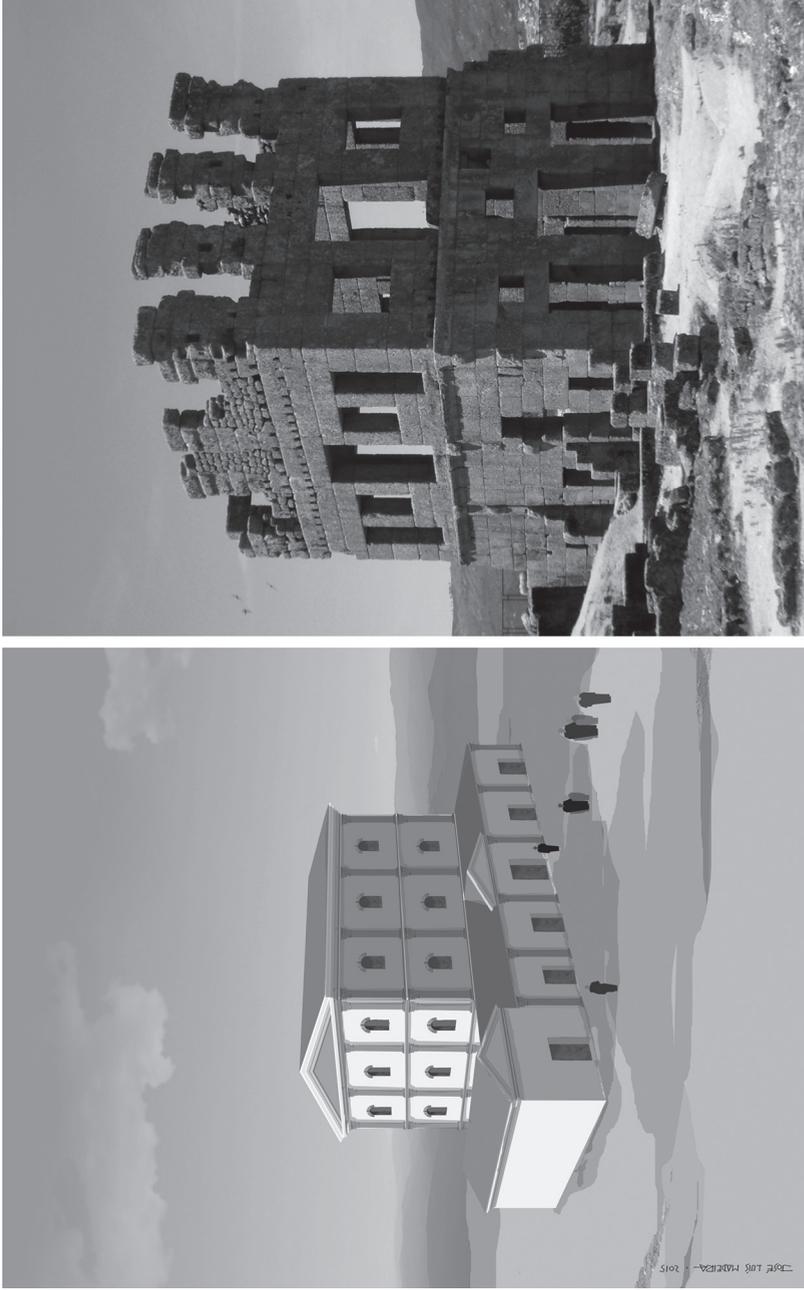


FIG. 11 – Reconstituição do edifício de Stonea Grange e ruínas de Centum Celas (V. MANTAS e J. L. MADEIRA).



FIG. 12 – Miliários de Paços da Serra (foto ANTÓNIO CORREIA).



FIG. 13 – *Miliário truncado, perto de Santa Comba (foto V. M. MANTAS).*