

ACTAS DAS I JORNADAS

as vias do Algarve

da Época Romana à Actualidade

São Brás de Alportel - 2006

ACTAS DAS I JORNADAS - AS VIAS DO ALGARVE

Edição

Câmara Municipal de São Brás de Alportel / CCDR Algarve

Coordenação Editorial

Angelina Pereira

Apresentação

Presidente da Câmara Municipal de São Brás de Alportel
- António Eusébio

Mensagem

Vice-Presidente da Câmara Municipal de São Brás de Alportel
- Vitor Guerreiro

Mensagem de Abertura

Representante da Direcção do IPA - Pedro Barros

Autores

João Pedro Bernardes
Sandra Rodrigues
Francisco Gómez Toscano
Abdallah Khawli, Maria Alice Fernandes e Luís Fraga da Silva
Luís Filipe Oliveira
Manuel Maia
Virgílio Lopes
José d'Encarnação
Angelina Pereira
Fernando Dias e Manuela Teixeira
Bruno Silva, Susana Borges e José António Pereira
Maria José Gonçalves

ficha técnica

I JORNADAS – AS VIAS DO ALGARVE

Organização

Câmara Municipal de São Brás de Alportel
Gabinete de Arqueologia da Câmara Municipal
de São Brás de Alportel

Comissão Organizadora

Angelina Pereira
Pedro Barros

Secretariado

Claudia Guerreiro
Elsa Narciso
Fátima Guerreiro

Audiovisuais

Cristovão Viegas
José Manuel Cristino

O conteúdo dos artigos é da exclusiva
responsabilidade dos seus autores.

Financiamento

Comissão de Coordenação e Desenvolvimento da
Região do Algarve
ProAlgarve
Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional
Câmara Municipal de São Brás de Alportel

Design e Produção

Ideias em Baú, Comunicação Marketing, Lda.

Impressão

Gráfica Maiadouro, SA

Tiragem

1 000 exemplares

Depósito legal

251029/06

Data

Abril 2006

Índice

Agradecimentos	5
Nota Introdutória - Técnica Superior de Arqueologia - <i>Angelina Pereira</i>	7
Apresentação - Presidente da Câmara Municipal de São Brás de Alportel - <i>António Paulo Jacinto Eusébio</i>	8
Mensagem - Vice-Presidente da Câmara Municipal de São Brás de Alportel - <i>Vitor Manuel Martins Guerreiro</i>	10
Mensagem de Abertura - Representante da Direcção do IPA - <i>Pedro Barros</i>	11
1º Painel	
.I João Pedro Bernardes <i>Existem Pontes Romanas no Algarve?</i>	14
.II Sandra Rodrigues <i>A Rede Viária Romana do Algarve Central</i>	20
.III Francisco Gómez Toscano <i>Desde la desembocadura del río Guadiana. La continuidad del Itinerario hacia Oriente</i>	23
2º Painel	
.IV Abdallah Khawli, Maria Alice Fernandes e Luís Fraga da Silva <i>A Viagem de Ibn Ammar de São Brás a Silves</i>	31
.V Luís Filipe Oliveira <i>Caminhos da terra e do mar no Algarve Medieval</i>	32
3º Painel	
.VI Manuel Maia <i>De Baesuris a Pax Ivlia por Arannis</i>	39
.VII Virgílio Lopes <i>O Território de Mértola e as Vias de Comunicação no período romano</i>	46
.VIII José d'Encarnação <i>Caminhos Antigos, Percursos Modernos</i>	54
4º Painel	
.IX Angelina Pereira <i>A "Calçadinha" de São Brás de Alportel - Resultados dos Trabalhos Arqueológicos de Valorização de 2003-2005</i>	62
Posters	
.X Fernando Dias e Manuela Teixeira <i>Os Caminhos, as Verdades e o Povoamento Antigo - do romano ao islâmico, os dados revelados pela arqueologia do concelho de Alcoutim</i>	70
.XI Bruno Silva, Susana Borges e José António Pereira <i>Ligação de São Brás de Alportel por Estói e Conceição à ETAR nascente de Faro - trabalhos arqueológicas no âmbito do Sistema Multimunicipal de Saneamento do Algarve</i>	75
.XII Maria José Gonçalves <i>Vias Urbanas de Silves: Mutações e Pervivências</i>	80

agradecimentos

Ao longo dos últimos quatro anos e meio, nos quais se desenvolveram os *Projectos do Centro Explicativo e de Acolhimento da “Calçadinha” de São Brás de Alportel e de Estudo e Valorização da “Calçadinha”*, realizaram-se trabalhos arqueológicos de valorização e sua subsequente investigação, que resultaram em várias publicações; foram muitos e imprescindíveis os apoios que nos foram concedidos por diversas instituições, entidades e pessoas que, de diferentes formas e por diferentes meios, nos acompanharam, no desbravar do terreno, na descoberta e valorização do Património histórico-arqueológico de São Brás de Alportel.

Desejamos expressar os nossos sinceros agradecimentos:

» À Comissão de Coordenação de Desenvolvimento Regional do Algarve, pelo imprescindível apoio, na concretização e desenvolvimento dos trabalhos do Projecto do Centro Explicativo e de Acolhimento da “Calçadinha” de São Brás de Alportel; e por tornar possível a publicação destas Actas;

» Ao Instituto Português de Arqueologia; ao Instituto Português do Património Arquitectónico (Direcção Regional de Faro) e ao Instituto Português de Museus, pela disponibilidade e valiosa ajuda, para a realização do Projecto do Centro Explicativo e de Acolhimento da “Calçadinha” de São Brás de Alportel;

» À Biblioteca Municipal de São Brás de Alportel Dr. Manuel Francisco do Estanco Louro, pela incondicional disponibilidade e cedência do espaço, onde ao longo deste anos foram realizadas diversas exposições temáticas, sobre o património histórico-arqueológico de São Brás de Alportel;

» Ao Pedro Barros, companheiro de muitas “jornadas”, pelas muitas horas dispendidas e pelas profícuas discussões sobre as várias temáticas desenvolvidas ao longo do Projecto, pelo apoio incondicional, ao longo de todos estes anos e pelo incentivo à edição destas Actas;

» A todos os colaboradores, que se aliaram a este Projecto, ao participarem nos trabalhos arqueológicos de valorização, efectuados na “Calçadinha” de São Brás de Alportel, entre 2002 e 2005: Alexander

Chilik; Adriana Afonso de Oliveira Pinto e Barata Marques; Bruno Miguel Lopes Graça; Christophe Horta Guerreiro; Cláudia Cristina Ramos Barros; Cristina Isabel Soares Tomé; Dinis Ribeiro Sancho Cruz; Filipa Alexandra Oliveira da Conceição; Filipe José Neves Martins; Hélio Mendes Graça Correia; James Carrusca McCowan; Jason Gago; Joana Barata Marques Silva Chaves; Joana Filipa da Conceição Carrusca; João Filipe Ramos Sancho; João Miguel Viegas Gonçalves; Magda da Cruz Barrote; Tino Reil e Vânia Cristina Rosa Martins;

» Ao Paulo Sérgio G. Pires, pela amável colaboração prestada a este Projecto; muito em especial por haver cedido ao futuro Centro diversos materiais arqueológicos e facultado informações várias, recolhidas nas suas pesquisas, as quais permitiram enriquecer o conhecimento histórico-arqueológico do passado de São Brás de Alportel;

» Ao Director do Museu do Trajo de S. Brás de Alportel, Emanuel Andrade C. Sancho, ao Filipe Palma, ao José Pessoa (Instituto Português de Museus) e à Susana Estrela, pela amável disponibilidade, na cedência de imagens e/ou fotografias, que permitiram enriquecer as várias publicações editadas ao longo do Projecto;

» À Lígia Rafael (Campo Arqueológico de Mértola), pela gentil colaboração no tratamento da placa-amuleto de época islâmica, importante elemento do património de São Brás de Alportel, e pela cedência da fotografia da peça;

» À Maria Eugénia Narra, pela importante colaboração na tradução dos textos das placas informativas, colocadas no início do *troço A* e ao longo do *troço B* da “Calçadinha” de São Brás de Alportel;

» À Angelina Lima e à Susana Valério, pelo incansável apoio, pela perseverança e pelo exemplar profissionalismo, que tornaram possível a edição das presentes Actas;

» A todos os colegas e amigos da Câmara Municipal de São Brás de Alportel, pelo apoio, compreensão e incentivo, no desenvolvimento deste Projecto; muito especialmente à Fátima Guerreiro e ao Nelson Assunção, pelas inúmeras horas dispendidas no tratamento de imagens e na concepção de material informativo e de divulgação, e à Marlene Guerreiro,

pela árdua tarefa de rever os vários textos elaborados ao longo do Projecto;

» A todos os investigadores, que participaram como oradores nestas I Jornadas sobre “As Vias do Algarve – da época romana à actualidade”: João Pedro Bernardes, Sandra Rodrigues, Francisco Gómez Toscano, Abdallah Khawli, Alice Fernandes, Luís Fraga da Silva, Luís Filipe Oliveira, Manuel Maia, Virgílio Lopes, José d’Encarnação; Fernando Dias e Manuela Teixeira (Câmara Municipal de Alcoutim); Bruno Silva, Susana Borges e José António Pereira (Novarqueologia) e Maria José Gonçalves (Câmara Municipal de Silves); cujo contributo foi fundamental para o enriquecimento desta iniciativa;

» O trabalho de investigação realizado sobre a “Calçadinha” de São Brás de Alportel tem sido, de certa forma, um trabalho colectivo, no qual muitos autores têm participado, aos quais desejamos aqui agradecer, muito em particular ao João Pedro Bernardes, ao Luís Filipe Oliveira, ao Abdallah Khawli, à Sandra Rodrigues e ao Luís Fraga da Silva, pela imprescindível contribuição, para a investigação desenvolvida e para a edição de publicações e material informativo;

» Antes de concluir, não poderia deixar de agradecer, muito em especial, e com elevada consideração aos Ex.mos Srs. Presidente da Câmara Municipal de São Brás de Alportel, Eng.º António Eusébio, e Vice-Presidente, com funções nas áreas do Património, da Cultura e Ciência, Vitor Guerreiro, por todo o empenho, na preservação e valorização do Património do concelho; pela aposta neste Projecto de Valorização da Calçadinha e por todo o apoio e confiança, demonstrados ao longo destes anos de concretização do Projecto, vital para ultrapassar as maiores dificuldades encontradas e para a boa concretização dos trabalhos arqueológicos e sua subsequente investigação.

Esperamos assim que os resultados alcançados esteja em conformidade com as expectativas criadas com o Projecto do Centro Explicativo e de Acolhimento da “Calçadinha” de São Brás de Alportel e que esta seja uma contribuição válida para os objectivos então definidos.

A todos, os meus sinceros agradecimentos.

Angelina Pereira

nota introdutória

Os textos que ora se publicam neste volume correspondem às intervenções apresentadas, pelos vários investigadores, nas I Jornadas “As Vias do Algarve – da época romana à actualidade”, realizadas nos dias 21 e 22 de Abril de 2006, no Cine-Teatro São Brás, por ocasião do Dia Mundial do Património (18 de Abril).

Esta iniciativa, promovida pelo Município de São Brás de Alportel, surgiu no âmbito do desenvolvimento do Projecto do Centro Explicativo e de Acolhimento da “Calçadinha de São Brás de Alportel.

A realização destas I Jornadas teve como principal objectivo a criação de um espaço de debate sobre as vias de comunicação, sua evolução e importância, ao longo dos tempos; através do confronto de ideias e de abordagens de investigação, enquadradas pela apresentação de diferentes técnicos especialistas nesta área, que estudam as vias de comunicação da região. A realização deste encontro constituiu-se como o primeiro evento desta natureza, realizado no Algarve, dedicado especificamente à divulgação de tão importante legado do património cultural, de elevado interesse histórico e turístico.

Neste sentido, a Câmara Municipal de São Brás de Alportel tem vindo a dar continuidade a uma política de incentivo ao turismo cultural, perspectivada na gestão, valorização e divulgação do património do concelho, com especial enfoque no património arqueológico.

Desta forma, foram criadas as necessárias condições de trabalho, cujo labor resultou já num assinalável leque de resultados, cuja valia tem sido devidamente reconhecida e assinalada. São disso exemplos iniciativas como “O Dia Mundial do Património”, “As Jornadas Europeias do Património”, “O Atelier de Arqueologia”, entre outras actividades de divulgação.

A “calçadinha” São Brás de Alportel foi referenciada pela primeira vez numa obra de arqueologia romana do Algarve, por Maria Luísa E. da Veiga dos Santos (1971-1972). Hoje, depois de libertada do

seu manto de terras que a cobriam, pacientemente retiradas, em morosos trabalhos de limpeza e de valorização, revela uma história bem mais alargada no tempo.

A memória dos nossos antepassados (romanos e islâmicos), tem vindo a desvendar-se pouco a pouco, fruto do empenhado trabalho do Gabinete de Arqueologia da Câmara Municipal de São Brás de Alportel, ao qual se deve a coordenação e a direcção dos trabalhos arqueológicos de valorização deste arqueo-sítio – a “Calçadinha” – e a realização de toda uma investigação científica, de suporte e acompanhamento, que permitirão, num futuro próximo, a musealização de um conjunto de valiosos vestígios arqueológicos, a colocar de novo, à luz do dia, no futuro Centro Explicativo e de Acolhimento da Calçadinha de São Brás de Alportel.

Neste sentido, a Câmara Municipal de São Brás de Alportel congratula-se por ter viabilizado a apresentação pública das I Jornadas sobre “As Vias do Algarve – da época romana à actualidade” e a concretização destas Actas.

Angelina Pereira
Técnica Superior de Arqueologia

apresentação

As vias de comunicação constituem elementos fundamentais, no percurso de desenvolvimento das civilizações, são pontes entre culturas, rios em constante movimento de pessoas, gerações, ideias e saberes. A história dos caminhos é pois a história dos povos, História viva, esculpida pelas civilizações que se sucederam no tempo.

Acolher em São Brás de Alportel, a 1ª edição das Jornadas “As Vias do Algarve – da época romana à actualidade”, o primeiro evento científico sobre vias de comunicação, realizado na região, dedicado especificamente ao conhecimento desse valioso legado cultural, constituiu um momento de enorme significado, para uma terra que conserva muito da sua história nos caminhos que a atravessam.

As vias desempenham um papel de importância fulcral em São Brás de Alportel, sobre elas se escreveu muito da nossa história, e sobre elas continuamos hoje a escrever o futuro, por novos caminhos, de que agora resultam estas Actas.

Falar sobre as Vias do Algarve, desde a longínqua presença romana até aos alvores do séc. XXI, por onde já vamos caminhando, foi e será sempre um convite fascinante a um passeio de séculos, que nos transporta por tempos imemoriais, percorridos pelos nossos antepassados.

Nestas terras do Sul, as redes viárias milenárias assistiram, desde tempos imemoriais, a um constante movimento de sobreposição, que deixou nas margens da evolução alguns vestígios sobreviventes do seu uso mais antigo. Vestígios que contribuem, de forma decisiva, para o conhecimento do decurso da história.

Em 2002, ao prefaciar o livro de João Pedro Bernardes e Luís Filipe Oliveira “A Calçadinha de São Brás de Alportel e Antiga Rede Viária do Algarve Central”, deixava expresso o desejo de que a “Calçadinha de São Brás de Alportel” nos levasse a novos caminhos de valorização do património e nos abrisse a porta ao estudo das raízes de São Brás de Alportel.

Desde então, um longo caminho tem sido percorrido, em prol do conhecimento e da valorização do património do concelho, num trabalho longo e metódico, coordenado pelo Gabinete de Arqueologia da Câmara Municipal.

O ambicioso projecto de valorização do património

– para a criação do Centro Explicativo e de Acolhimento da “Calçadinha de S. Brás de Alportel”, que esperamos ser em breve uma realidade, começa a dar os seus frutos. Hoje encontram-se a descoberto cerca de 700 m desta antiga via, em 2 bonitos troços; e estamos mais certos da origem deste verdadeiro tesouro arqueológico do concelho, que diversos aspectos visíveis apontam para uma cronologia de época romana.

A Calçadinha constitui o centro desta política de valorização do património, que se assume prioritária na acção do município, num equilíbrio que se pretende constante entre o progresso e a preservação do passado.

A requalificação e preservação do centro histórico da vila; a recuperação dos velhos caminhos; a valorização dos poços e das fontes, que dão voz eterna à palavra dos poetas; a recuperação dos Moinhos, que voltam a girar para contar como outrora se moía o trigo, para fazer o pão de cada dia; constituem vectores deste trabalho, que procura defender a identidade cultural de São Brás de Alportel e promover o desenvolvimento de um turismo diferente. Com história, tradição, natureza, assente na defesa da nossa Identidade Cultural.

Fruto do trabalho da Câmara Municipal, ao que se junta uma intervenção activa de uma comunidade cada vez mais participativa e atenta à importância destes valores, hoje São Brás de Alportel é, sem dúvida um município mais rico, porque conhece melhor a sua história. E é neste terreno fértil de cultura e conhecimento, que certamente queremos colher um futuro melhor.

Em nome do Município de São Brás de Alportel, quero deixar expresso o meu agradecimento a todos os participantes nestas I Jornadas “As Vias do Algarve”, muito especialmente a todos os oradores, pela amabilidade que tiveram em aceitar o nosso convite para partilhar do seu saber e experiência.

Quero ainda agradecer à Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Algarve, por todo o apoio que tem sido prestado a este projecto de valorização da “Calçadinha de São Brás de Alportel”, à Extensão de Silves da Delegação Regional do Instituto Português de Arqueologia, pelo empenho, no conhecimento desta via e às demais entidades,

associações e particulares, que têm colaborado com este projecto.

Por último, não posso deixar de expressar o meu reconhecimento à Dr.^a Angelina Pereira, que tem sido responsável pela coordenação do Gabinete de Arqueologia da Autarquia da Câmara Municipal, por todo o seu trabalho e dedicação a este projecto e por toda sua luta na defesa do património do concelho.

O Passado é uma Herança Comum que partilhamos e que apenas Juntos poderemos defender e legar ao Futuro.

O Presidente da Câmara Municipal de São Brás de Alportel
António Paulo Jacinto Eusébio

mensagem

Conhecer a história dos caminhos, para entender os caminhos da História, foi o desafio que entendemos lançar no Dia Mundial do Património 2006, ao realizar em São Brás de Alportel, a primeira edição das Jornadas “As Vias do Algarve – da época romana à actualidade”. Um evento pioneiro, a Sul do País, dedicado a uma das mais fascinantes fontes de investigação histórica, que nos conduzem na descoberta do passado.

Este momento importante, para a região e para o município, no estudo das Vias do Algarve, marcou também um ponto de chegada (ou talvez uma estação de muda, ao uso romano), num longo caminho vimos percorrendo, de investigação e valorização da antiga via que constitui o núcleo de todo o trabalho de defesa do Património do concelho – a “Calçadinha” de São Brás de Alportel. A existência de um conjunto importante de achados arqueológicos no concelho tornaram possível estudar e conhecer melhor o período romano em São Brás de Alportel, um valioso legado do passado que nos conduz ao conhecimento das raízes da nossa terra.

Actualmente, encontra-se percorrida uma importante etapa do Projecto do Centro Explicativo e de Acolhimento da “Calçadinha” de S. Brás de Alportel, que nos conduziu já a novos resultados científicos e nos permitiu concluir da valiosa riqueza viária antiga do concelho, onde os caminhos são elementos fundamentais, no decurso da História.

A concretização deste projecto implicou a sua divisão em 2 fases distintas: numa 1ª fase, já concluída, realizaram-se essencialmente trabalhos arqueológicos e de investigação do património arqueológico. Prossegue neste momento uma 2ª fase, que inclui a implementação do novo Centro Explicativo e de Acolhimento da “Calçadinha”, espaço de reencontro com a história local, que será o culminar de todo este projecto e que constitui uma importante aposta na promoção do turismo cultural do concelho.

Preservar a memória histórica das populações, que ao longo dos séculos habitaram este território, compreender a importância de São Brás de Alportel no contexto da região e do país e potenciar o desenvolvimento de um turismo cultural no concelho

são os principais objectivos deste projecto. O futuro centro será o ponto de partida para as visitas à “Calçadinha” e concentrará um conjunto de informações sobre o património do concelho.

Esperamos assim que, nas próximas Jornadas, tendo alcançado a última etapa, tão desejada, deste projecto, possamos marcar encontro no Centro Explicativo e de Acolhimento da Calçadinha.

*O Vice-Presidente da Câmara Municipal,
Com funções de gestão nas áreas da cultura e do património*
Vítor Manuel Martins Guerreiro

mensagem de abertura

Antes de mais, gostaria de agradecer o convite da câmara municipal de São Brás de Alportel endereçado ao Instituto Português de Arqueologia a estar presente nestas Jornadas sobre as Vias do Algarve – da época romana à actualidade.

Agradecimentos extensíveis à CCDR Algarve pelo apoio dado aos primeiros passos, do que se espera ser uma longa caminhada, para a consolidação do estudo, conhecimento e valorização das Vias e Pontes do Algarve.

As vias e as pontes devem ainda ser entendidas nos dias de hoje com a mesma funcionalidade de outrora, ou seja, serem elementos estruturantes na união e proximidade de uma região e seus habitantes, mas agora numa óptica destinada à criação de roteiros e à consolidação de uma rede regional do património cultural histórico e arqueológico valorizado. Saliente-se que este elo de união regional também só fará sentido ser for implementado de forma continuada, ou seja pensado em parceria com o Baixo Alentejo e a Andaluzia.

Numa semana triste para a arqueologia gostaríamos de aqui deixar um profundo pesar pelo falecimento da Prof. Teresa Gamito. Recordamos que além de ter sido fundamental no desenvolvimento da Universidade do Algarve, sobretudo na criação de condições para a existência de investigação e formação sobre o património cultural histórico-arqueológico algarvio, foi perscrutora nalguns aspectos da gestão do ordenamento do território do Algarve. Destaque-se que na década de 80 realizou uma caracterização de elementos patrimoniais para o Plano de Urbanização da Vila de São Brás de Alportel onde referia a Calçadinha. Hoje verificamos, depois de duas décadas, que o que apresentava para este sítio está a ser implementado: a necessidade desta ser devidamente estudada e valorizada, a sua integração no desenvolvimento urbano, o seu evidente interesse didáctico para a população e a proposta de classificação.

Tendo em consideração que a salvaguarda de qualquer sítio arqueológico deve ser uma prioridade das instituições centrais e regionais devido à sua natureza irrepetível, congratulamos a autarquia pela realização deste evento, não só

tendo em consideração que estas Jornadas se encontram integradas num projecto de valorização do património cultural arqueológico, como também pela inserção da “Calçadinha” numa lógica mais ampla que promove todo o património arqueológico concelhio.

Estes aspectos reflectem uma preocupação de integração do património cultural arqueológico num desenvolvimento sustentado da vila e do concelho: não só como um elemento de um turismo complementar, mas também como estímulo na criação de um elo de identidade entre os Sambrasenses e o seu Património através da sua valorização, conhecimento, divulgação e usufruto. É assim com naturalidade que os resultados deste Projecto integrem a planeada Rede de Património do futuro PROTAL numa lógica cooperante entre centros de interpretação de sítios arqueológicos, roteiros temáticos, museus complementares e centros históricos.

Deseja-se que a “Calçadinha” continue a conseguir associar aspectos ligados ao Património e ao Ambiente bem como mantenha a sua funcionalidade diacrónica de aproximar certas realidades: entre outras coisas, ser uma via de ligação entre o interior e o litoral como espaço lúdico familiar, como lugar de interpretação ambiental e como sítio de promoção patrimonial.

Por fim, no âmbito destas jornadas desejamos a todos um bom trabalho.”

Discurso proferido na apresentação das I Jornadas “As Vias do Algarve – da época romana à actualidade”, pelo Técnico da Extensão de Silves do Instituto Português de Arqueologia, em representação da sua Direcção.

Pedro Barros



EXISTEM PONTES ROMANAS NO ALGARVE?

JOÃO PEDRO BERNARDES
Universidade do Algarve

resumo

A atribuição aos Romanos de antigas infra-estruturas viárias, como pontes ou calçadas, é assaz frequente na tradição popular europeia e parte integrante do imaginário e da memória colectiva. Se é certo que a construção romana era, em regra, sólida e robusta, os mitos que se criaram em seu torno, sobretudo durante o período renascentista e neo-clássico, exageraram a durabilidade dos eixos viários da Antiguidade, que se assumiam, assim, como obra humana resistente e inabalável ao passar dos tempos. A construção de vias, pontes e outras estruturas viárias romanas são, porém, bem humanas e, como tal, a esmagadora maioria não resistiu ao peso de dois milénios, às vicissitudes da história ou aos caprichos da natureza. A insistência em atribuir ao passado dos primeiros quatro séculos da nossa Era tais estruturas, acabam por ofuscar o mérito e engenho dos construtores dos quinze ou dezasseis séculos seguintes. De forma breve e concisa, e enquanto se procura responder à questão em epígrafe, abordam-se alguns desses ícones de obras de arte viárias antigas, como as “pontes romanas” de Tavira, Silves ou Aljezur, que são, afinal, de outras épocas!

A tradição e muita bibliografia histórico-arqueológica mais ou menos especializada têm considerado da época romana muitas das pontes históricas da região algarvia¹. Esta atribuição cronológica às pontes históricas é, aliás, recorrente no país e mesmo no estrangeiro, decorrendo da fama de grandes construtores de estruturas viárias com que a historiografia tradicional sempre viu os Romanos sem que, quase nunca, se discutam os fundamentos da atribuição de tal origem. Se é certo que a robustez e elegância de muitas obras de arte viárias romanas ainda hoje impressionam e justificam o epíteto de grandes construtores com que o povo do Lácio é classificado, não é menos certo que a construção de tais obras eram caras e degradáveis, razão pela qual estes monumentos milenares são muito mais raros do que uma primeira análise pode fazer crer². Com efeito, não se construíram tantas pontes em pedra na época romana como a bibliografia pode levar a pensar, sendo, certamente, a passagem das linhas de água feitas em pontes de madeira, barcas ou jangadas que não deixaram vestígios ou, simplesmente, a vau³. Recorde-se que as pontes de alvenaria eram tão caras e complexas que era frequente reunir o contributo de vários povos ou grupos étnicos de determinada região para se fazerem tais obras, como aconteceu, por exemplo, com as edificações das pontes de Alcântara (Valência de Alcântara, Espanha)⁴ ou de *Aquae Flaviae* (Chaves) que contou com o esforço

¹ Entre as muitas obras que abordaram, ainda que de forma lacónica, o tema, veja-se, a título meramente exemplificativo, Santos, 1971/1972 e Marques, 1992.

² M. Durán Fuentes (2004), analisando com critérios bem definidos o panorama geral das pontes da Península Ibérica atribuídas à época romana, conclui que apenas 35 delas poderão ser classificadas como romanas. Ainda que se possa considerar que este número peca por defeito, não deixa de ser elucidativo quanto ao exageradíssimo número de pontes atribuídas à época clássica cuja classificação cronológica não resiste a uma análise séria e rigorosa.

³ As pontes de madeira ou de barcas, com carácter provisório ou permanente, eram frequentes mesmo sobre os grandes rios europeus como o Reno, Danúbio ou Tamisa (O'Connor, 1995). As pontes em alvenaria resumiam-se praticamente aos grandes eixos viários ou de importância estratégica para determinadas regiões, sendo boa parte das vezes a sua construção patrocinada pelos governos central ou provinciais, em virtude dos elevados custos e complexidade.

⁴ Dos muitos estudos em torno da ponte de Alcântara veja-se, por exemplo, Jorge de Alarcão, 2005.

de dez *civitates* para além da legião *VII Gemina*⁵. Por outro lado, boa parte das pontes romanas foram sucessivamente remodeladas ou reconstruídas ao longo dos tempos, o que leva a que hoje em dia muitas delas não apresentem características que permitam atribuir-lhes uma origem romana. Além do mais, construíram-se pontes ao longo de todas as épocas e o facto de hoje se denominar como romana uma ponte, tal não pode ser tomado como um indicador da sua origem cronológica mas tão só um referente a um monumento dotado de carga simbólica relevante decorrente da sua importância histórica, independentemente da época em que foi construído⁶. O problema da identificação das pontes romanas prende-se ainda com a continuidade das técnicas de construção ou o retomar de muitos ensinamentos dos arquitectos da Antiguidade, como os difundidos pelos dez livros de Arquitectura de Vitruvius. Se é certo que estes ensinamentos e cânones da técnica construtiva romana foram frequentemente seguidos pelos obreiros das grandes obras oficiais, não é menos certo que a nível local e regional aplicaram-se técnicas e materiais locais em construções a cargo de construtores mais ou menos especializados. Isto permite que a técnica construtiva que se aplicou em muitas obras viárias de carácter não oficial tenham sido replicadas praticamente até ao século XIX, tornando particularmente difícil classificar cronologicamente estas obras de características quase intemporais no quadro histórico dos dois últimos milénios. Tudo isto tem levado a uma confusão quase generalizada do que é ou não ponte romana o que, bem entendido, não deixa de reflectir o atraso da investigação peninsular neste campo, como, de resto, já tem sido sublinhado⁷. Assim, qualquer exercício de estudo das pontes históricas tendente à sua classificação cronológica, só é compaginável com uma análise atenta e rigorosa assente em critérios técnico-científicos, que terá que passar por pesquisas documentais, identificação das

características técnicas, formais e até estéticas e ainda por intervenções arqueológicas pontuais, por forma a cruzar um conjunto de informações de onde decorrerá a avaliação da época construtiva. Em rigor, não há, pois, um único critério que permita uma classificação rigorosa da época construtiva destes monumentos mas antes uma multiplicidade com vista a vislumbrar um conjunto de factores e características que concorrem cumulativamente para essa atribuição cronológica. Entre esses factores e características que se podem assumir, *a priori*, como distintivas das pontes de fábrica romana poderemos apontar as seguintes:

- 1) Integrar-se num percurso viário reconhecido inequivocamente como romano.
- 2) Grandes silhares, frequentemente almofadados, bem esquadrihados e com juntas cuidadosamente recortadas por forma a permitir um ajuste perfeito entre si. Mesmo em pontes construídas em tijolo é frequente a base ser constituída por esses grandes blocos de pedra.
- 3) Buracos de *forceps* ou perfurações (normalmente triangulares) que permitiam o encaixe das extremidades de grandes tesouras metálicas (*ferrei forfices*) integradas em sistemas de elevação que permitiam transportar e elevar os blocos.
- 4) Ausência de marcas de canteiro, sobretudo nos blocos da base, bem como de vestígios bem expressivos deixados pelas ferramentas de canteiro (a erosão de quase dois milénios apagou ou tende a apagar estes testemunhos do trabalho da pedra).
- 5) Robustez e uniformidade (de tamanhos e espessuras) de arcos e aduelas, que se repetem nas pontes de grande extensão de forma bem ritmada.
- 6) Arcos de volta perfeita que prolongam as linhas dos pegões sem inflexões ou quebras, independentemente de poderem apresentarem frisos ou cornijas.
- 7) Arcos de descarga para aliviar a pressão das águas sobre os pegões e espaço inter-vãos, que conferem à ponte um efeito estético mais elegante.
- 8) Pegões protegidos com talhamares, que podem

⁵ Veja-se, por exemplo, Colmenero 1997.

⁶ Sobre o desenvolvimento desta reflexão veja-se Durán Fuentes, 2004 e Acero Pérez & Vázquez Paredes.

⁷ Veja-se a este propósito o artigo de Durán Fuentes (2003) que apresenta um conjunto de nove critérios que realçam singularidades das pontes romanas na *Hispania*.

assumir diferentes formatos (triangulares, redondos ou quadrangulares) constituídos em grandes blocos.
9) Presença de *opus caementitium* sobretudo no intra-dorso dos arcos.

10) Cornija no arranque dos arcos ou na parte externa do tabuleiro como que a marcar o arranque das guardas do mesmo.

11) Tabuleiro espesso e, a maior parte das vezes, rectilíneo e plano, conferindo ao monumento um aspecto geral de grande solidez e robustez.

Claro que qualquer um destes critérios por si só não é indicador de se estar em presença de uma construção da época romana, até porque qualquer um deles pode estar presente em obras de outras épocas. Assim, só quando se encontram reunidas várias destas características é que poderemos com legitimidade suspeitar da sua origem romana. Mais uma vez lembramos que para além de algumas práticas construtivas romanas terem sido utilizadas em diferentes épocas, muitos monumentos dessas mesmas épocas reutilizaram materiais romanos que podem ou não estar relacionadas com uma pré-existência no local onde se encontra a ponte histórica em análise.

Face ao exposto compreende-se que muitas pontes históricas do Algarve consideradas tradicionalmente como tendo uma origem romana poderão ser, afinal, de outras épocas bem mais recentes⁸. Vejamos o caso de três pontes históricas do Algarve que, sistematicamente, têm sido conotadas com a época romana.

A ponte velha de Tavira é, de acordo com a tradição, obra romana. Porém, as suas características formais e técnicas, os dados arqueológicos e a documentação histórica contradizem essa ideia. Obras concluídas em 1992⁹ com vista a reforçar a ponte, depois de uma grande cheia a ter seriamente debilitado, permitiram verificar que o espólio arqueológico mais antigo que aparece associado aos seus alicerces não vai além da época medieval. A documentação histórica,

nomeadamente a famosa crónica da conquista do Algarve, assegura-nos que em meados do século XIII a ponte já existiria. Em 1600, diz-se que na “ponte há casas, em que vivem moradores”¹⁰. O monumento encontrava-se parcialmente destruído pouco depois, provavelmente em consequência de mais alguma violenta cheia, de tal forma que, de acordo com uma inscrição que se encontra sobre o portal da fortaleza de Cabanas, o então Governador do Algarve e conde Val de Reis “mandou fazer”, a par daquela Fortaleza, a ponte de Tavira, em 1656¹¹. Ora, a expressão “mandou fazer” da referida lápide significa que mandou refazer. Na ponte actual é bem visível a parte que “mandou



Figura 1

A ponte de Tavira nos finais do Século XVII (Panorama. Jornal Literário e Instrutivo, 2ª série, vol. II, nº 80, Julho, 8, 1843).



Figura 2

A ponte de Tavira por volta de 1800 em desenho de Sande de Vasconcelos.

⁸ O equacionamento deste problema já foi feito por Sandra Rodrigues (2004), que passa em revista de forma crítica a classificação cronológica de boa parte das pontes algarvias tradicionalmente identificadas com a época romana.

⁹ Sobre os trabalhos de reabilitação do monumento veja-se Appleton & Silva, 2002.

¹⁰ A informação é de Henrique Fernandes Sarrão na sua "História do reino do Algarve".

¹¹ O traço da obra esteve a cargo de Mateus do Couto e de Pedro de Santa Colomba (cf. Mantas, 1997, p.316).

fazer” e que corresponde aos quatro arcos do lado poente com os respectivos talhamares encimados por balcões tão ao gosto das obras do género dos séculos XVII e XVIII, como por exemplo acontece com a reconstrução da ponte velha de Silves nos inícios do século XVIII. Os restantes três arcos, dos sete que a ponte tem, são inquestionavelmente mais antigos, mas, com toda a probabilidade, devem ser posteriores à tal ponte de meados do século XIII de que fala a crónica da conquista do Algarve. A traça, a reduzida erosão dos silhares, mesmo daqueles que são fustigados pelas águas, a largura do tabuleiro, são apenas alguns indícios que apontam para que esta parte da ponte, sendo mais antiga do que os meados do século XVII, deverá ser posterior aos meados do XIII.

A **ponte velha de Silves** também tem sido recorrentemente atribuída à época romana. Conforme recentemente demonstrámos, ela é obra medieval e moderna. O talhe dos blocos, mais pequenos e com marcas de canteiros, as características das aduelas, o grande vão dos seus arcos, tabuleiro pouco espesso e em cavalete e, enfim, um aspecto geral mais elegante e menos robusto do que as pontes romanas, resultante em grande parte das duas últimas características, aproximam-na claramente das tipologias das pontes medievais. Por outro lado, a ausência de características típicas das pontes de fábrica romana já enunciadas reforçam desde logo essa convicção que é, de resto, comprovada pela documentação histórica. Referida pela primeira vez em 1439, a ponte, construída no século anterior, tinha caído em virtude de uma grande cheia. Em 1473, está de novo de pé mas, por volta de 1600, estão caídos dois arcos e o rio é passado a vau. Em 1621, a travessia já se faz de novo pela ponte mas, ou porque a reconstrução dos dois arcos não tivesse sido bem feita, ou porque a fúria das torrentes inverniais fizera de novo estragos, em inícios do século seguinte o monumento necessita de profundas reparações e obras de reconstrução, sendo construídos de novo os tais dois arcos do lado da cidade. Em 2 de Março

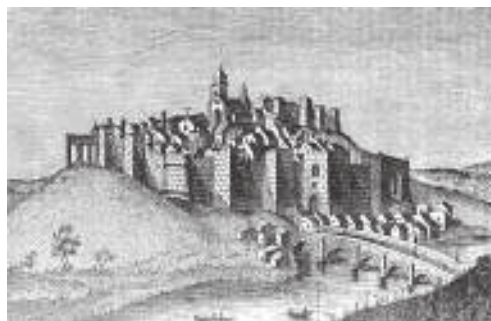


Figura 3

A ponte de Silves nos finais do Século XVII (Panorama. Jornal Literário e Instrutivo, 2ª série, vol. II, nº 27, Julho, 1, 1842).



Figura 4

A ponte de Silves em 1844 (Relação da Derrota Naval, Façanhas e Sucessos dos Cruzados que Partirão do Escalda para a Terra Santa no Anno de 1189. Escrita em Latim por um dos Cruzados, tradução e anotações de João Baptista da Silva Lopes, Lisboa, 1844).

de 1716, é assinado com Inácio Mendes o contrato de obras que conferirá à ponte o aspecto actual. Dos cinco arcos do monumento, dois – os mais próximos da margem esquerda - serão com toda a probabilidade de finais do século XIV inícios do XV, sendo o que se lhes segue do século XV. Os dois restantes, os do lado da cidade, já são resultado das obras do século XVIII¹². Como vemos, a ponte velha de Silves terá cerca de 600 anos, ainda que muitos dos elementos que hoje a compõem sejam bem mais recentes.

Da **antiga ponte de Aljezur**, destruída por forte cheia em 1947 e substituída pela edificação actual

¹² Para conhecer o desenvolvimento destas diferentes fases de reconstrução da velha ponte ver Bernardes e Gonçalves, 2005.



Figura 5

Ponte antiga (“romana”) de Aljezur em foto de 1938

localizada a alguns metros para montante, pouco sabemos, a não ser que a tradição local lhe atribui origem romana. A partir de uma fotografia de 1938, amavelmente facultada pelo Senhor José Manuel Marreiros, presidente da direcção da Associação de Defesa do Património Histórico e Arqueológico de Aljezur, detectam-se claramente duas fases: uma primeira que deverá corresponder à época medieval denunciada por uma estrutura em cavalete, que se percebe claramente do lado nascente do rio, e de que ainda subsistia um pequeno arco não visível na referida foto; a segunda, com dois arcos de vãos desiguais, corresponderia, certamente, a uma reconstrução daquela estrutura medieval, feita provavelmente em período não anterior aos séculos XVII / XVIII, quando, devido aos fortes caudais de qualquer torrente ou cheia invernal ou a qualquer cataclismo natural a ponte medieval ruiu. O talhamar no pilar central, cujo topo remata numa espécie de “esplanada” é, como vimos, característico de pontes daquela época. Também a restante estrutura da ponte, como os vãos constituídos por arcos abatidos, se

coaduna com aquela cronologia. Da antiga estrutura medieval manteve-se o arranque e o arco da margem direita do rio que se integrou na ponte reconstruída. Salvaguardado o facto desta análise ser feita a partir de uma foto, nada no monumento aponta para que tenha uma origem romana.

Como vimos, a pretensa cronologia romana das três pontes históricas analisadas não resiste a qualquer análise técnico-científica que acaba por demonstrar que são antes construções de épocas recentes. Poderíamos estender este tipo de análise a outros monumentos algarvios, como a ponte velha de Quelfes ou de Tôr e chegaríamos à mesma conclusão. Com efeito, é pouco provável que existam hoje pontes romanas conservadas no Algarve, o que se prende com uma série de razões, a saber:

Em primeiro lugar o Algarve foi durante a época romana uma região periférica que só marginalmente beneficiou dos grandes investimentos públicos protagonizados pelos governo central de Roma ou provincial de Mérida. Note-se que a grande via

BIBLIOGRAFIA

imperial que partia de Roma em direcção ao sudoeste peninsular morria em Cádiz; o Algarve contava, pois, apenas com vias secundárias à escala imperial ainda que regionalmente se possa considerar que algumas tivessem importância relevante, ao ponto de serem mencionadas em algumas fontes literárias antigas¹³. Todavia, a grande via de ligação regional e inter-regional era, indubitavelmente, o mar. Face a isto, pode-se dizer que a região algarvia nunca assumiu um papel estratégico na rede viária imperial ou mesmo provincial, razão bastante para não ter recebido grandes investimentos viários, nomeadamente em pontes. Não queremos, porém, negar a existência de pontes romanas no Algarve. É provável que tivesse sido edificada aqui ou ali uma ou outra em pedra, nomeadamente nos percursos principais que ligavam as cidades de *Ossonoba* a *Balsa* e estas às urbes do Alentejo, mas, de acordo com o quadro regional e a sua inserção no espaço do Império e da província, podemos suspeitar que boa parte das pontes existentes seriam de madeira ou que a travessia dos principais cursos de água se faria com recurso a barcas e jangadas. Obviamente que as pontes de madeira, decorridos quase dois mil anos, não deixaram vestígios. Mas, mesmo admitindo a existência de pontes de pedra, também essas dificilmente resistiriam às constantes enxurradas e torrentes inverniais que, como vimos, sistematicamente destruíram as pontes medievais e modernas. É que só pontes como as de Alcântara ou de Chaves seriam, eventualmente, capazes de aguentar tais ímpetos das águas ao longo de dois milénios; mas, certamente, estruturas monumentais como essas, nunca existiram no Algarve romano!

ACERO Pérez, Jesús & VÁZQUEZ Paredes, Sara (no prelo) – “Problemas en la identificación de los puentes romanos: ejemplificación sobre tres puentes históricos en Valencia de Alcántara (Cáceres)”, *Actas do IV Congresso de Arqueologia Peninsular*, Faro.

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* (Actas das II Jornadas de Património da Beira Interior - Guarda, 21 e 22 de Outubro de 2004), Guarda, pp.119-132.

APPLETON, João & SILVA, João Nunes da (2002) – “Reabilitação e reforço da Ponte de Tavira - caso de estudo”, *Pedra & Cal*, nº 14, Junho 2002.

BERNARDES, João Pedro & GONÇALVES, Maria José (2005) – “A ponte «velha»”, *Monumentos - revista Semestral de Edifícios e Monumentos*, nº 23, Lisboa, Setembro, 2005, pp. 62-67.

COLMENERO, Antonio Rodriguez (1997) – *Aquae Flaviae II. O Tecido Urbanístico da Cidade Romana*, vol. II, Chaves.

DURÁN Fuentes, Manuel (2003) – “An endeavour to identify roman bridges built in former Hispania”, *Actsbook of the first International Congress on Construction History*, Madrid: Instituto Juan Herrera, pp. 775-786 (publicado também on line em <http://traianus.rediris.es>).

DURÁN Fuentes, Manuel (2004) – *La construcción de puentes romanos en Hispania*, Santiago de Compostela, Xunta da Galicia.

MANTAS, Vasco Gil (1997) – “Os caminhos da serra e do mar”, in *Noventa Séculos entre a Serra e o Mar*, Lisboa, pp. 311-325.

MARQUES, Teresa (1992.) - *Carta Arqueológica de Portugal: Concelhos de Portimão, Lagoa, Silves, Albufeira, Loulé e São Brás de Alportel*, Lisboa: Instituto Português do Património Arquitectónico e Arqueológico.

O’CONNOR, Colin (1993) – *Roman Bridges*, Cambridge University Press.

RODRIGUES, Sandra (2004) - *As Vias Romanas do Algarve*, Faro: Centro de Estudos do Património da Universidade do Algarve/Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Algarve.

SANTOS, Maria Luísa (1971/72) - *Arqueologia Romana do Algarve*, vol. I e II, Lisboa: Associação dos Arqueólogos Portugueses.

SARRÃO, Henrique Fernandes - “História do Reino do Algarve (circa 1600)” in *Duas Descrições do Algarve do Século XVI* (Apresentação, leitura, notas e glossário de Manuel Viegas Guerreiro e Joaquim Romero de Magalhães) *Cadernos da Revista de História Económica e Social*, 3, Lisboa: Sá da Costa Editora, 1983, p. 166.

¹³Sobre as fontes literárias antigas que referem itinerários no Algarve veja-se Rodrigues, 2004.

.|| A REDE VIÁRIA ROMANA DO ALGARVE CENTRAL

SANDRA RODRIGUES
Mestre em Arqueologia Clássica (Faculdade de Letras de Lisboa)

resumo

Com base no estudo realizado sobre As Vias Romanas do Algarve (RODRIGUES, 2004), concluímos que havia duas vias de ligação ao Norte, pelo centro, que cruzavam o Barrocal e a Serra Algarvia, partindo das imediações da *Civitas Ossonobensis* (Faro).

Assim, pretende-se com esta comunicação, traçar o quadro viário romano daquela área, destacadamente as duas vias supra referidas, sendo que de uma das quais restam vestígios no concelho de São Brás de Alportel – A “Calçadinha” de São Brás de Alportel.

Pese embora a dificuldade decorrente da sempre dúbia hierarquização viária, tudo leva a crer que a “Calçadinha” corresponda a um *diverticulum* da via principal que, por Loulé, ligaria a Olisipo (Lisboa) e Pax Iulia (Beja).

Uma das principais questões suscitadas pela investigação de redes viárias antigas é, além da cronologia, a hierarquização dos eixos de circulação, nomeadamente na região algarvia. Esta problemática decorre essencialmente da escassez de vestígios viários e das poucas referências literárias e epigráficas clássicas a vias terrestres. Porém, é conhecida uma alusão literária à existência de um eixo de ligação de *Ossonoba* a norte, pela serra do Caldeirão. Tal referência é facultada pelo Itinerário de Antonino [418, 6], onde se diz que a estrada que ligava *Baesuris* a *Ossonoba*, por *Balsa*, inflectia para norte, atingindo *Olisipo*, por *Salacia* [Itin., 416, 4-417]. Com base nesta indicação, muitos autores fazem passar a via de ligação a norte por S. Brás de Alportel (vide Rodrigues, 2004: 67-68). No entanto, são inúmeros os dados que nos impelem a discordar daquelas posições, pese embora a já referida dificuldade suscitada pela hierarquização viária. Importa pois considerar que se a ligação terrestre longitudinal de *Baesuris* a *Ossonoba* continuasse para ocidente, para *Lacobriga*, por *Almansil*, inflectindo aí para Loulé, teria igualmente um traçado que a levaria para norte, de acordo com o Itinerário de Antonino. Com efeito, este traçado parece fazer mais sentido, dado que se trata de um percurso cuja directriz é mais linear (cf. Mapa viário, in Rodrigues, 2004: 64). Considerando o valor cumulativo dos eixos de circulação e reportando-nos ao século XVI, verificamos que a ligação a norte por Loulé, Tôr, Salir e daí ao Alentejo, era a mais importante do Algarve central. Atente-se no topónimo “rua de Portugal”, em Loulé, já existente no século XVI (Magalhães, 1970: 186). Tratando-se, contudo, de uma via terrena, como se pode inferir num documento de 1538 que diz que um vizinho de “Ator” (Tôr), Loulé, “lavrou a estrada que desta villa vay para Portugal” (Arq. C.M.L., vereações 1538, fl. 3 v). Assim, a estrada deixaria o caminho de *Lacobriga*, por alturas de *Almansil*, que constituiria um ponto de cruzamento de vias. Atendendo ao topónimo cujo significado é, também, “estalagem”, supomos que ali tenha existido uma *mansio*, com funções de estação de muda (*mutatio*). Este facto pode

concorrer, de igual modo, para justificar a continuação da via dali para norte.

De Loulé, a via sairia pela actual rua de Portugal, que parte do castelo da vila. Nas cercanias desta rua foi encontrado um cemitério islâmico anterior à Reconquista (Luzia, 1999-2000: 129-185), o que sugere que esta seria uma das principais saídas da vila. Há ainda notícia de diversos achados romanos e islâmicos (Santos, 1972: 151-3; Alarcão, 1988: 288; Marques, 1992: 245).

Dali o percurso continuaria até Salir, vencendo a ribeira do Algibre na zona de Tôr, sensivelmente numa área próxima das duas pontes que ali se encontram (a antiga e a actual), em cujas imediações identificámos um pequeno troço de calçada (a cerca de 2 km da aldeia), correndo mais ou menos paralelo à estrada actual. Este caminho é conhecido, segundo os locais, como “estrada de Portugal”, facto que, aliado à boa orientação que toma, pelo vale, atesta em favor da sua antiguidade.

A partir de Salir, a estrada parece mudar bruscamente de sentido, para leste, a fim de evitar o relevo acidentado que fica a norte daquela localidade, o que é vulgar no curso das estradas romanas (Mantas, 1996: 65). Assim, o caminho inflectiria para nordeste, em direcção ao Ameixial, por Barranco do Velho, tocando Cortiçadas e, seguindo um percurso semelhante ao do actual I.C. 2, dirigindo-se para Almodôvar e daí para norte, até Lisboa (cf. Rodrigues, 2004: 65-67).

As informações facultadas pela documentação antiga, a par da densidade de vestígios romanos e medievais que acompanham o itinerário acima sugerido, conduzem-nos a apontar aquele trajecto como sendo a proposta mais viável para a travessia principal da serra do Caldeirão. Ao propormos aquele traçado, partimos pois de uma hierarquização viária e, por conseguinte, relegamos para um plano secundário a via que partia de *Ossonoba* para norte, por S. Brás de Alportel.

Assim, encaramos este trajecto como um *diverticulum* que serviria as villae a norte de Faro, acabando por se ligar à via principal, por alturas de Salir.

A saída da cidade de Faro far-se-ia pela actual rua de Portugal, passando pela área do Lethes, onde

BIBLIOGRAFIA

ficaria uma das principais necrópoles (Rosa, 1976; Viana, 1951), coincidindo neste nó com a estrada de *Balsa*. A partir deste ponto e praticamente em linha recta, passava pela actual rua de S. Luís, pela estrada da Penha, até Vale carneiros (Bernardes e Oliveira, 2002), onde apareceram vestígios romanos de uma possível *villa* suburbana de *Ossonoba* (Santos, 1972: 171-2; Alarcão, 1988: 321).

De Vale Carneiros, a estrada rumava pela Conceição, passando por Estoí, fazendo, deste modo, a ligação à famosa *villa* romana de Milreu. Daí prosseguiria pela margem esquerda do rio Seco, alcançado Cancela e Machados, fazendo a travessia do rio Seco por alturas de Porto Velho, que se situa nas proximidades do sítio do Vale do Joio, onde surgiu uma grande densidade de vestígios romanos e árabes, numa área que se estende por cerca de 20.000 metros quadrados e que pode corresponder a uma *villa* da época romana (Bernardes e Oliveira, 2002).

Após a travessia do rio Seco, o percurso viário seria análogo ao da E.N. 2 até S. Brás, provavelmente por uma *via terrena*, pelo menos até ao sítio de Hortas e Moinhos, onde existem dois troços de calçada cujas características impelem à atribuição de uma cronologia romana, a pelo menos um deles (Rodrigues, 2004: 69-73).

De S. Brás a via inflectiria para Salir, onde se juntaria à principal estrada de ligação a norte.

Perante o supra exposto, reafirmamos a convicção de que a via *Ossonoba* – Loulé – Salir, e daí para norte, terá assumido a primazia, que aliás manteve ao longo dos séculos, inclusivamente até ao século XIX (Rodrigues, 2004: 72).

ACTAS DAS VERAÇÕES DE LOULÉ, 1984. Ed. preparada e prefaciada por H. B. Moreno, leitura paleográfica, transcrição e índices de Luís Miguel Duarte e João Alberto Machado, Porto.

ALARCÃO, Jorge, 1988. *O domínio romano em Portugal*, publicações Europa-América, Mem Martins.

BERNARDES, João Pedro e OLIVEIRA, Luís, 2002. *A calçadinha de S. Brás de Alportel e a antiga rede viária do Algarve central*, Faro.

ITINERÁRIO DE ANTONINO, 1735. [Valera Romanorum Itinerária] (Wasseling, P., org.), Amesterdão.

LUZIA, Isabel, 1999-2000. "A escavação arqueológica de emergência do cemitério muçulmano da Quinta da Boavista, Loulé", In *Al-ulyā* [Revista do Arquivo histórico Municipal de Loulé], n.º7, p. 129-185.

MAGALHÃES, Joaquim Romero, 1970. *O Algarve económico durante o século XVI*, ed. Cosmos, Lisboa.

MANTAS, Vasco Gil, 1996. *A rede viária Romana da faixa atlântica entre Lisboa e Braga*, (Dissertação de doutoramento apresentada à Faculdade de Letras de Coimbra - policopiado), Coimbra.

MARQUES, Teresa (Coord.), 1992. *Carta arqueológica de Portugal*, 3vols., Lisboa.

RODRIGUES, Sandra, 2004. *As vias romanas do Algarve*, ed. Centro de Estudos do Património da Universidade do Algarve / Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Algarve, Faro.

ROSA, J. A. Pinheiro e, 1976. "Ruas antigas de Faro. Sua designação tradicional e actual", In *Anais do Município de Faro*, vol.VI, Faro, p. 63-82.

SANTOS, Maria Luisa E. V. Dos, 1972. *Arqueologia Romana do Algarve*, vol.II, Lisboa.

VIANA, Abel, 1951. *O cemitério Luso-Romano do bairro Letes (Faro)*, sep. Brotéria, Lisboa, p. 145-165.

.||| DESDE LA DESEMBOCADURA DEL RÍO GUADIANA. LA CONTINUIDAD DEL ITINERARIO HACIA ORIENTE

FRANCISCO GÓMEZ TOSCANO
Universidad de Huelva

resumen

Durante mucho tiempo, en el estudio de la conexión viaria entre las provincias *Baetica* y *Lusitania*, faltaba la identificación y contrastación empírica de algunos de sus tramos. En esta contribución, fruto de trabajos arqueológicos de campo, se muestra el trazado comprendido entre la desembocadura del río Guadiana y *Onoba* en la ría de Huelva, así como la localización de las mansiones intermedias para especificar su verdadera función.

el extremo occidental de la provincia *Baetica* y su relación con la comunicación terrestre

Ante el fenómeno de la romanización, el extremo más occidental de la futura Provincia Bética, donde existió desde la Protohistoria una importante vinculación con el fenómeno urbano (CAMPOS y GÓMEZ, 1995; GÓMEZ y CAMPOS, e.p.; GÓMEZ, e.p.), y en cuya expresión física han buscado los investigadores relaciones prerromanas con Siria-Palestina, el Mundo Egeo o el Mediterráneo Central (GÓMEZ, 2004), fue siendo adaptado con el tiempo a las necesidades que imponían las nuevas estrategias de explotación comercial y dominio político de la *Urbs* por excelencia.

Los primeros textos que describen a las gentes que habitaban las costas occidentales de la Península Ibérica y en nuestro caso del Golfo de Cádiz se menciona que fueron reputados como los más cultos de los iberos y, no en vano, ciudades como *Tucci*, *Ilipla* y *Onuba*, aunque debieron adaptar su urbanística previa a unas formas que ya serían comunes en el conjunto del mundo mediterráneo, llevaban una existencia de siglos cuando fueron incorporadas por Roma.

Hasta muy recientemente, debido a una investigación no adecuada, esas ciudades romanas situadas en el extremo más occidental

de la *Baetica* eran conocidas únicamente a través de los textos que las nombraban en relación con determinadas circunstancias, o formando parte del grupo de mansiones por donde discurrían las principales vías de comunicación construidas para facilitar los movimientos de hombres, equipo y mercancías. De hecho, en ese mismo orden, después de *Hispalis* se nombra a *Tusci*, *Hilpula* y *Onoba* en el Anónimo de Ravena antes de que el trazado de ese camino tome dirección hacia las minas situadas más al norte (RUIZ ACEVEDO, 1998: 35).

En el Itinerario de Antonino, el más importante texto para conocer la estructura de las comunicaciones del Imperio, las ciudades de *Onoba*, *Illipla* y *Tucci* son mansiones donde culminan cortas etapas de unos miles de pasos, que muestran la ruta a seguir entre la desembocadura del río *Anas* y *Emerita Augusta* a través de *Italica* (ROLDÁN, 1975). No obstante, sólo hasta muy recientemente (BENDALA, GÓMEZ y CAMPOS, 1999), precisamente la localización del tramo más occidental de la ruta *Ostium Aenae-Onuba*, el que unía la desembocadura del río con la ciudad portuaria situada en la ría de Huelva, había sido objeto de controversia, toda vez que al no haberse investigado con metodología arqueológica de campo, y por ello no se contaba con pruebas contrastables, no existía unanimidad entre los investigadores a la hora de situar la ruta por donde discurrió ese tramo ni las mansiones en él mencionadas. En el caso de *Praesidium*, situado a *XXVIII m.p.* de la desembocadura del río, éste había sido localizado tanto en diferentes puntos del Andévalo occidental (CARO, 1634; MILLER, 1916; THOUVENOT, 1973; MUÑIZ, 1990; BENDALA, 1987), como en un hipotético camino cercano a la costa (BLÁZQUEZ, 1921; HERNÁNDEZ, 1958; ROLDÁN, 1975; LUZÓN, 1975; SILLIÈRES, 1990). De la misma forma, *Rubrae*, la siguiente mansión situada en este caso a *XXVIII m.p.* de la anterior, fue asimismo situada en varios puntos bien del camino norte o bien del camino costero, pero siempre cercana al curso del río Odiel para, una vez cruzado éste por la pasada existente en Gibrleón, llegar a la ciudad de *Onoba*.

Del mismo modo que en el conocimiento del trazado de los caminos, la más reciente investigación realizada por el Área de Arqueología de la Universidad de Huelva nos acerca a una noción de la expresión física de sus principales ciudades en época romana. Tanto la extensión de *Illipla*, bastante más pequeña en realidad que el espacio ocupado por el trazado almohade que se ha conservado hasta la actualidad tal como se había interpretado, como la localización de sus murallas de sillares y en ellas una puerta monumental con torres octogonales de flanqueo, son una base donde asentar la explicación física de la ciudad, claramente favorecida por su situación en la margen derecha del río Tinto, franqueable por el inmenso puente desde época romana (PÉREZ, CAMPOS y GÓMEZ, 2000).

El caso de Huelva es paradójico, toda vez que hasta hace poco no existía cualquier dato arqueológico de relevancia que no se hubiese relacionado con la ciudad tartésica, el período fenicio o la presencia griega arcaica. El acueducto reiteradamente mencionado por los historiadores y sus monedas, así como algunos restos de factorías de salazones publicados en la década de los setenta y poco más, eran los datos romanos conocidos hasta su inscripción como Zona Arqueológica en el Catálogo General de Patrimonio Histórico de la Comunidad Andaluza. Sin embargo, las excavaciones de salvamento más recientes están mostrando ahora suficientes datos con los que empezar a delimitar fehacientemente el trazado ocupado por la pequeña ciudad de *Onoba*, incluso con algunos ejemplos de arquitectura monumental, sus principales necrópolis y la ocupación periférica con *villae rusticae* (GÓMEZ y CAMPOS, 2000). Sin embargo, su estratégica localización en la ría de Huelva, conectada con el resto del territorio por cómodos caminos, hicieron de ella el lugar idóneo desde donde controlar las explotaciones mineras tal como debe deducirse del hallazgo del pecio de Planier, donde aparece el nombre de sus magistrados en unos lingotes de cobre, unido con las posibilidades de explotación de los recursos pesqueros, así como del entorno de la ciudad y

sus marismas, con fértiles tierras para el mejor rendimiento agrícola y ganadero, en definitiva cumpliendo con el papel de centro hegemónico y territorial que ya venía desempeñando durante de todo el I Milenio a.C. (GOMEZ, e.p.).

A pesar de todo, el papel de la vía 23 del Itinerario de Antonino, para la mayor parte de los investigadores, siempre ha representado un aspecto secundario, toda vez que el principal eje de comunicaciones que unía a Roma con Occidente era la *Via Augusta* que terminaba en *Gades*, por lo que su carácter local no ha sido suficientemente destacado a pesar de ser la conjunción terrestre entre *Baetica* y *Lusitania*. En realidad, a ambos lados del Guadiana, las vías romanas serían los principales medios para acercar los metales obtenidos en la Franja Piritífera Ibérica a los puertos atlánticos.

el tramo de la vía *ostium Anae- -praesidium- -rubrae-onuba*

El trazado de este tramo en su conjunto no ha sido recorrido por nosotros en su totalidad, aunque se hayan hecho diferentes comprobaciones a lo largo de su ruta para estimar que no existen lagunas importantes y que a nivel planimétrico el itinerario propuesto deba ser prácticamente el original. No obstante, especialmente en el entorno de Sanlúcar de Guadiana, amplios tramos que todavía conservan su empedrado han permitido establecer características



Figura 1
Trazado de la vía entre Ayamonte y Huelva.

generales y, así mismo, una vez localizada la primera *mansio* en un lugar exacto, estimar el rumbo de su continuidad hacia otras zonas.

Durante los trabajos de campo pudieron documentarse tramos empedrados todavía conservados que conforman un trazado continuo hasta la población de El Granado, los cuales fueron cartografiados mediante GPS (*Global Positioning System*) e integrados en planimetría del Mapa Topográfico Nacional a escala 1:10,000 (Figura 1). De la misma forma, la conexión hacia el sur está garantizada hasta San Silvestre de Guzmán y, desde allí, con un tramo que corresponde a la carretera actual hasta Villablanca, continuar hasta el entorno de Ayamonte. Una vez analizadas las características del trazado en la zona, puede concluirse, claramente reflejado en su carácter unitario y sistema constructivo, que estos tramos son el resultado de la planificación de un trazado único que, de forma uniforme, los ingenieros imperiales adaptaron tanto a las características del paisaje donde se construye como a unas necesidades previstas. La continuidad desde El Granado hasta la zona minera de Tharsis-Alosno está documentada en diversos tramos que conforman prácticamente una línea recta (RUIZ, 1998). En la mayoría de los casos el trazado puede seguirse a través de fotografía aérea en pares estereoscópicos dado la buena conservación de

la obra, así como los topónimos perpetuados en relación con el término *plata* (BENDALA, 1987).

Untramo perfectamente conservado inmediatamente al sur de Sanlúcar (Lámina I), además de estimar su continuidad hacia el norte siguiendo el curso del río Guadiana, permite observar cómo la vía empedrada se ajusta perfectamente a la topografía de partida y, sólo en ocasiones, se realizaron trabajos de adecuación importantes. Hacia el Norte, y también desde San Silvestre de Guzmán más al Sur, el trazado va amoldándose a la topografía que corresponde al paisaje accidentado de esta zona del Andévalo Occidental tan cercana a la margen derecha del río Guadiana. Dado que el sustrato del Paleozoico, formado fundamentalmente por pizarras y grauwacas, aflora o está muy cercano a la superficie actual, sólo se realizaron las obras necesarias para que el camino perdurase en el tiempo, dando giros apreciables para evitar la construcción de grandes obras de infraestructura cuando era necesario salvar importantes pendientes, con muros de contención y terraplenes, o el curso de un buen número de serpenteantes barrancos estacionales con puentes o badenes que vierten sus aguas al gran colector del Guadiana. En cualquier caso, desde nuestra perspectiva actual, algunas subidas y bajadas pueden parecer incómodas pero, sin duda, eran las únicas posibles en consonancia con el relieve, pues



Lámina I

Tramo empedrado de la vía al sur de Sanlúcar de Guadiana.

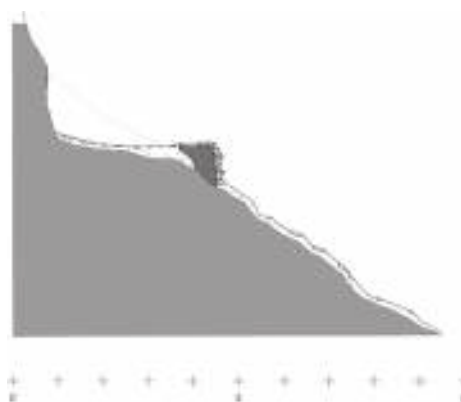


Figura 2

Sección de la vía en el camino Sanlúcar-Huerta Torres.

los ingenieros imperiales siempre apostaron por los trayectos más cortos entre dos puntos, a pesar de que algunos tramos no fuesen tan llanos como hubiese sido necesario.

Según hemos mostrado en trabajos anteriores (BENDALA, GÓMEZ y CAMPOS, 1999), los tramos empedrados documentados en el término municipal de Sanlúcar de Gadiana son similares estructural y técnicamente a los también conocidos en el término municipal de San Silvestre de Guzmán, que debieron continuar al menos hasta Villablanca, estando éstos cubiertos hoy por la carretera que une ambos núcleos urbanos; el diseño del trazado rectilíneo y el rebaje del sustrato pizarroso en algunas zonas elevadas por erosión diferencial son característicos de una obra romana de la entidad de la Vía 23.

Por ello, en su conjunto, estas estructuras viarias conforman parte del tramo mencionado en el *Itinerarium Antoninum*, en lo que abunda su concordancia con las veinticuatro millas romanas consignadas para la distancia entre Ayamonte en la desembocadura del Gadiana y *Praesidium*, equivalente a 35'5 kilómetros. Ante esta evidencia, ahora también es posible interpretar que el trazado continúa, con las mismas características de una *via silice strata*, más al norte de la población de Sanlúcar hasta Huerta Torres, alcanzando la población de El Granado desde donde continúa hacia el Norte y Este.

En todo el conjunto, la construcción de la vía se realiza adaptando en cada caso el trazado a la morfología local. Especialmente al norte de Sanlúcar de Gadiana, el trazado se ha adaptado al talud del curso del río cortando en ángulo recto dicho talud para alojar la vía (Figura 2). Dado que el sustrato de pizarras que aflora en todo el recorrido es de constitución muy deleznable, incluso únicamente por presión, éste no se utilizó como superficie final para el tránsito, puesto que la circulación de animales y cargas pesadas la podía deteriorar rápidamente, especialmente con el uso de carros. Por contra, la roca local se utiliza en el muro de retención que cumple la función de uno de los *margines*, construido con lajas de pizarra extraída. Aunque

no se han realizado sondeos comprobatorios, en algunas zonas destruidas ha sido posible detectar que, entre el margen cortado en el sustrato y el muro de cierre en el lado del río, primero se depositaba un nivel de piedra local de pequeñas dimensiones y arena que cumplía la función de *rudus*. Sobre esta superficie, que en algunas zonas se aprecia está abombada por su parte central para hacer desaguar hacia los márgenes, se dispuso un piso de bloques de tamaño variable construido con piedra caliza gris, grauvacas y los de pizarra de mejor calidad, ya que ésta se exfolia y destruye rápidamente. Las dimensiones de los bloques utilizados para conformar el piso son variables, desde medidas centimétricas a las decimétricas, aunque en algunos casos se han documentado losas cercanas a los setenta centímetros. Nuestra impresión es que la mayor parte de los bloques, por su apariencia y el hecho de no presentar huellas de



Lámina II

Zona maltratada de la vía al norte de Sanlúcar de Gadiana.

cantería, se obtuvieron en cualquiera de los arroyos cercanos, o en el río Guadiana. De cualquier forma no se trata de losas cortadas siguiendo un módulo más o menos homogéneo o *saxum quadratum* típico en algunas obras romanas conocidas, sino que se han utilizado piedras naturales con las superficies originales más planas hacia arriba, en las que no se observa ningún tipo de retoque para adaptarlas a su uso como superficie o cubierta transitable, excepto algunos ejemplos que pudieron ser reutilizados de otras zonas.

En general, en cuanto a la obra del arrecife por donde circulaba la vía, su tamaño no parece uniforme, puesto que varía entre medidas cercanas a los tres metros y otras bastante más modestas. En el caso de las últimas, observadas en tramos muy torturados actualmente por diferentes motivos, es posible que las dimensiones inferiores a los dos

metros que se aprecian ahora sea el resultado de la erosión de la parte superior de la superficie construida, habiéndose acumulado piedras de diferente tamaño en el fondo de la trinchera, se ha perdido parte del muro de cierre original, o se hayan buscado soluciones improvisadas en momentos muy recientes para su uso como senda transitable sólo por caballerías o personas a pie (Lámina II).

Demostrada su existencia claramente y su vinculación con lo descrito en el itinerario de Antonino, en relación a la principal función de la vía, una vez localizada la situación del asentamiento romano de Huerta Torres (Lámina III), al cual hemos relacionado con *Praesidium* de acuerdo con el registro arqueológico documentado, la mansión que aparece descrita entre el río Guadiana y la *Rubrae* relacionada las Minas de Tharsis por el color (BENDALA, GÓMEZ y



Lámina III

Situación de Praesidium en la margen izquierda del río Guadiana.

CAMPOS, 1999), Ruiz Acevedo (1998) ha propuesto que, en verdad, la descripción literaria de la vía que conforma el tramo río Guadiana-*Praesidium-Rubrae-Onuba* como una realidad continua corresponde a dos caminos diferentes, realizados tal vez en dos momentos, para que tuviesen dos funciones claramente diferenciadas. El primero, con rumbo suroeste, desde el área minera de Tharsis conducía a un puerto fluvial -*Praesidium*-, mientras que el segundo, en este caso dirección sureste opuesta, que conducía hacia la ría de Huelva -*Onoba*-, no sólo donde existía como se ha dicho un puerto marítimo muy importante desde la Antigüedad, sino desde donde se podía acceder al bajo Guadalquivir cruzando la Tierra Llana de Huelva. Ésta sería también la forma más fácil de comunicarse, a través de *Onuba*, con las minas del Andévalo occidental desde *Hispalis*, la capital del *conventus iuridicus*, entre otros aspectos para ejercer el control administrativo de la zona, o ante cualquier otra contingencia de tipo económico o estratégico.

Así, la ruta *ostium Anae-Onuba*, dividida en *ostium Anae-Praesidium-Rubrae* por un lado y *Onuba-Rubrae* por otro, cumplía de hecho dos funciones diferentes aunque fueron unidas en la descripción literaria del Itinerario e integradas en un único trazado, la Vía 23 de Itinerario. El primer tramo unía el entorno de las minas de Tharsis con *Praesidium* en el río Guadiana, mientras que el segundo lo hacía con *Onuba* en la ría de Huelva desde donde se podía partir hacia *Hispalis* a través de *Ilipla-Tucci*, una ruta que había cumplido funciones parecidas desde la Antigüedad, tales como acceder al Andévalo oriental desde el Puerto de Huelva y del mismo modo conectar con el bajo Guadalquivir (GÓMEZ, 1998).

En este sentido, parece posible asegurar que la confirmación del período en que se construyen y utilizan por primera vez estos caminos es que los topónimos utilizados en la descripción de su recorrido -*ostium fluminis Anae-Praesidium-Rubrae*- son de origen netamente latino y responden a la realidad geográfica e histórica de la vía: la desembocadura del río Anas -*ostium*-, una *mansio* que también incluía una posible guarnición -*Praesidium*- y otra que recibe el nombre de una

característica cromática más representativa -*Rubrae*- observada en la misma o en su entorno, muy diferentes a los siguientes -*Onuba*, *Ilipla*, *Tusci*-, que además de ser ciudades de gran tradición en la región no tienen cualquier significado en latín y, por ello, son sin lugar a duda de origen prerromano como ellas mismas.

el tramo oriental, ¿una vía alternativa al río Guadiana?

Hasta muy recientemente, al no haberse contrastado la realidad arqueológica con trabajos de campo, la localización de *Praesidium* y *Rubrae* entre la desembocadura del Guadiana (*ostium fluminis Anae*) y la ría de Huelva (*Onoba*) han podido fijarse en Huerta Torres en las cercanías de Sanlúcar de Guadiana la primera, y en el entorno de las minas de Tharsis la segunda, lugares que se ajustan precisamente con las distancias de XXVIII y XXVIII *milia passu* marcadas respectivamente para ambos tramos.

Si el trazado oriental a partir de *Onoba* debía perpetuar caminos anteriores, claramente manifestado en el nombre prerromano de las mansiones *Onoba*, *Ilipla*, *Tusci* como hemos visto, el nombre latino de los tres lugares mencionados en el tramo occidental -*Rubrae-Praesidio-ostium fluminis Anae*- debieron estar relacionados con la principal función de ese tramo, el cual fue construido por los ingenieros romanos para embarcar en el Guadiana el metal obtenido en las explotaciones romanas de las minas de Tharsis, que debió salir exclusivamente a través de la ría de Huelva antes de los trabajos de explotación y adecuación de la necesaria infraestructura romana que se iniciaron en época de Augusto.

A partir de *Praesidium*, no está plenamente comprobada la continuidad del camino hacia el norte después de cruzar el Chanza pero siguiendo

la margen izquierda del río Guadiana, lo cual no puede servir de base firme donde estimar una segunda función del tramo en relación a conectar la desembocadura del río con *Mirtilis*, la estación final de la ruta fluvial donde prácticamente éste dejaba de ser navegable y que hizo de ese asentamiento el puerto hegemónico donde confluían las rutas terrestres.

Tal como se ha manifestado cumplidamente en estas I Jornadas de São Brás de Alportel, el hecho de la navegabilidad del río hasta la actual Mértola hacía innecesaria desde un punto de vista económico la existencia de vías terrestres paralelas a sus orillas pero, por ello mismo, desde un punto de vista estratégico ajeno a los poderes locales, ante cualquier eventualidad de tipo bélico, cualquier movimiento rápido hubiese sido imposible sin contar con el dominio militar de la corriente fluvial. En principio, si únicamente existieron vías perpendiculares al río para conectarlo con las diferentes zonas mineras, el hecho de la existencia de un tramo hasta *Praesidium* desde la desembocadura por su orilla oriental, su continuidad hacia el norte al menos hasta las cercanías del Chanza, podría sustentar la hipótesis de la construcción de un tramo que conectara con la vía existente en Mértola, *além rio*, que aquí nos ha mostrado nuestro colega Virgílio López.

BIBLIOGRAFIA

- BENDALA, M. (1987): "Ab Ostio fluminis Aiae...". *Cuadernos de Prehistoria y Arqueología*, 13-14. Madrid, 129-139.
- BENDALA, M., GÓMEZ, F. y CAMPOS, J.M. (1999): "El tramo de calzada romana *Praesidium-Ad Rubras del A. 23* (en la actual provincia de Huelva)". En R. Balbín y P. Bueno (Ed.) *II Congreso de Arqueología Peninsular Tomo IV - Arqueología Romana y Medieval*. Madrid, 237-243.
- BLÁZQUEZ DELGADO, A. y BLÁZQUEZ JIMÉNEZ, A. (1921): "Vías romanas de... Ayamonte a Mérida". *JSEA*, 40. Madrid, 19-32.
- CAMPOS, J.M. y GÓMEZ, F. (1995): "El territorio onubense durante el Bronce Final". *Actas del Congreso Conmemorativo del V Symposium Internacional de Prehistoria Peninsular "Tartessos, 25 años después. 1968-1993"*. Cádiz, 137-158.
- CARO, R. (1634): *Antigüedades y principado de la Ilustrissima ciudad de Sevilla. Chorographia de su Convento Jurídico o antigua Cancillería*. Sevilla.
- GÓMEZ, F. y CAMPOS, J. M. (2001): *Arqueología en la Ciudad de Huelva (1966-2000)*. Servicio de Publicaciones. Universidad de Huelva. Huelva.
- (en prensa): "A configuração do processo urbano na Terra Llana de Huelva. Uma revisão a partir das últimas investigações". *Actas IV Congreso de Arqueología Peninsular*. Faro (Portugal), del 14 al 19 de septiembre de 2004.
- GÓMEZ, F. (2004): "Cerámicas Fenicias en el Suroeste Atlántico Andaluz. Una reflexión crítica". *Mirando al Mar. Perspectivas desde el Poniente Mediterráneo: II y I Milenios A.C. Revista de Prehistoria*, 3. Área de Prehistoria. Universidad de Córdoba, 63-114.
- (en prensa): "El final de la Edad del Bronce entre el Guadiana y el Guadalquivir. Síntesis histórico-arqueológica según las más recientes evidencias". *Madridier Mitteilungen*, 2006.
- HERNÁNDEZ, F. (1958): "El cruce del Odiel por la vía romana de Ayamonte a Mérida". *Archivo Español de Arqueología*, 31. Madrid, 126-140.
- LUZÓN, J.M. (1975): "Antigüedades romanas en la provincia de Huelva". *Huelva: Prehistoria y Antigüedad*. Madrid, 269-320.
- MILLER, K. (1916): *Itineraria Romana*. Stuttgart (reimp. Roma 1964).
- MUÑOZ, J. (1990): "Las fuentes literarias grecolatinas referentes a la provincia de Huelva. Un comentario". *Huelva en su Historia*, 3. Huelva, 47-66.
- PÉREZ, J.A., CAMPOS, J.M. y GÓMEZ, F. (2000): "Niebla, de *Oppidum a Madina*". *Anales de Arqueología Cordobesa (AAC)*, 11. Córdoba, 91-122.
- ROLDÁN, J.M. (1975): *Itineraria hispana. Fuentes antiguas para el estudio de las vías romanas en la Península Ibérica. Anejos de Hispania Antiqua*. Madrid.
- RUIZ ACEVEDO, J.M. (1998): *Las Vías Romanas en la Provincia de Huelva*. Huelva.
- SILLIÈRES, P. (1990): *Les voies de communication de l'Hispanie Méridionale*. París.
- THOUVENOT, R. (1973): *Essai sur la Province romaine de Bétique*. París.

.IV A VIAGEM DE IBN AMMÂR DE SÃO BRÁS A SILVES

ABDALLAH KHAWLI | MARIA ALICE FERNANDES | LUÍS FRAGA DA SILVA
Universidade do Algarve | Universidade do Algarve | Campo Arqueológico de Tavira

resumo

O poeta, cortesão e político *Ibn Ammâr* iniciou a sua vida pública muito jovem, por uma viagem entre a sua terra natal, *Xanbras*, e a capital regional, *Xilb*. Dessa viagem ficou o relato de um episódio da sua chegada à cidade, história digna das *Mil e Uma Noites* e de acordo com a dimensão trágica e maior-que-a-vida deste extraordinário personagem, por muitos considerado o maior poeta do *al-Andalus*. Aproveitando a realização deste evento relativo ao estudo das antigas estradas, organizado na terra natal de *Ibn Ammâr*, resolvemos evocar essa sua viagem reunindo três abordagens de estudo distintas sobre o cenário em que ela terá ocorrido: a história das fontes árabes, a geografia histórica e a toponímia.

É uma combinação pouco frequente mas cuja oportunidade não quisemos deixar passar, como homenagem a *Ibn Ammâr* e como perspectiva de futuros trabalhos conjuntos.

NOTA:

Dada a extensão da comunicação a Câmara Municipal de São Brás de Alportel e os Autores optaram pela sua publicação oportuna, sob a forma de separata.

.V CAMINHOS DA TERRA E DO MAR NO ALGARVE MEDIEVAL

LUÍS FILIPE OLIVEIRA
Universidade do Algarve

resumo

Até através do recurso às informações disponíveis, sejam elas de natureza histórica, arqueológica, ou toponímica, procurou-se traçar um panorama dos principais eixos de comunicação que serviam a região durante a época medieval. Ainda que os dados conhecidos e aproveitáveis não sejam muitos, nem muito seguros, foi possível definir as principais vias de carácter inter-regional, em direcção às terras do norte, e conhecer, também, aquelas que serviam os núcleos urbanos do litoral.

A dificuldade destes acessos por terra, em caminhos de mau piso e de trânsito difícil durante o Inverno, levou a que se valorizassem, num segundo momento, as deslocações feitas por mar, por rio, ou através dos canais da ria. Diversos testemunhos sugerem, de facto, a importância das ligações marítimas, as quais contavam, aliás, com a protecção de um santo dado às lides do mar e há muito associado a um dos promontórios da região.

A reconstrução da rede de estradas e de caminhos que serviam a região durante a Idade Média não é uma tarefa fácil. Situado numa das extremas do reino e nos confins da Europa cristã¹, o Algarve não era uma zona de passagem, sobretudo desde que foi anexado pelos reis de Portugal e perdeu as antigas ligações com a Andaluzia e com o norte de África. Não era, também, um destino muito procurado. O fluxo de colonos vindos das terras do norte não foi, ao que parece muito significativo, e poucos foram os monarcas que se demoraram pela região². Por isso, os itinerários régios não rendem a cópia de detalhes que oferecem para os espaços percorridos pela Corte com maior assiduidade, e só a espaços servem de guia para conhecer os eixos viários da região³. Por outro lado, essa lacuna não pode ser eficazmente preenchida através do inventário das menções dispersas pelas fontes, pois isso exige, em regra, uma grande massa documental, que infelizmente não existe, devido à ausência de grandes fundos monásticos e episcopais. Antes das notícias documentais do século XVI, mais ricas e mais abundantes⁴, os itinerários usados pelos cavaleiros da reconquista são, talvez, aqueles que proporcionam dados mais completos sobre os caminhos existentes no território algarvio.

Para conhecer o traçado das vias medievais há que convocar, por isso, outros contributos, desde

¹ Para a análise da marginalidade que caracterizou o Algarve durante a Idade Média, veja-se A. H. de Oliveira Marques, "Para a História do Algarve Medieval", *Actas das I Jornadas de História Medieval do Algarve e da Andaluzia*, Loulé, 1987, pp. 55-60; José Mattoso, "O Algarve na História Regional Portuguesa da Idade Média", in *O Algarve na perspectiva da Antropologia Ecológica*, Lisboa, 1989, pp. 13-21; Luís Filipe Oliveira e José Mattoso, *O Algarve*, in José Mattoso, Suzanne Daveau e Duarte Belo, *Portugal – O Sabor da Terra*, Lisboa, 1997, sobretudo as pp. 5-13.

² Cf. A. H. de Oliveira Marques, "Para a História...", p. 56; Rita Costa Gomes, *A Corte dos Reis de Portugal no Final da Idade Média*, Lisboa, 1995, pp. 247-248.

³ Na reconstrução da rede viária medieval feita a partir dos itinerários régios (cf. Júlia Galego, João Carlos Garcia e M^a Fernanda Alegria, *Os Itinerários de D. Dinis, D. Pedro e D. Fernando. Interpretação Gráfica*, Lisboa, 1988, p. 50), é bem significativa a ausência de caminhos algarvios. Num trabalho mais recente sobre o povoamento do Sul (cf. Stéphane Boissellier, *Le peuplement Médiéval dans le Sud du Portugal*, Paris, 2003, pp. 243-254 e mapas 23 e 24), pouco mais se adiantou.

⁴ Além das descrições geográficas de Fr. João de S. José e de Henrique Sarrão (cf. *Dois Descrições do Algarve do Século XVI*, apresentação, leitura e notas de Manuel Viegas Guerreiro e de Joaquim Romero de Magalhães, Lisboa, 1983), tenham-se em conta os dados proporcionados pelos livros de Visitação. Entre outros, veja-se *Visitação da Ordem de Santiago ao Algarve 1517-1518*, transcrição de Fernando Calapéz e de António Viegas, Loulé, 1996.

as fontes arqueológicas aos dados da toponímia e ao inventário dos pontos de passagem — pontes, portos, vaus, barcas, portelas, estalagens, hospitais e albergarias⁵. Uma vez arrolados os dados disponíveis, o quadro não ficará completo, nem fechado. Num segundo momento, importará datar, com o máximo cuidado, os testemunhos recenseados, para evitar que se atribua a uma época aquilo que pertence a outra, como é habitual acontecer com várias pontes e calçadas⁶. De modo idêntico, convirá hierarquizar as vias recenseadas, pois nem todas tinham a mesma importância e nem todas eram objecto dos mesmos cuidados de conservação. A atenção à antiguidade e à geografia do povoamento, ou às principais feiras e mercados, pode jogar aqui um papel decisivo, pois eram elas quem definia, em regra, a importância de certos eixos, ou o tráfego de homens e de mercadorias que circulava por alguns outros. O mesmo se diga, de resto, dos castelos e das torres medievais, pois a sua localização não era alheia à passagem de estradas, ou à existência de boas entradas marítimas⁷.

Embora se situem nesta linha de reflexões, as poucas linhas que se seguem não procuram colmatar aquela lacuna, pois isso demandaria uma investigação orientada, que está por fazer. Destinam-se apenas a esboçar um panorama breve

dos principais eixos de comunicação, aproveitando a informação disponibilizada pela bibliografia e pelas fontes publicadas. No fundo, devem ser olhadas como um desafio à reflexão sobre o tema, e, sobretudo, como um convite à realização de trabalhos futuros.

De um modo geral, são as ligações inter-regionais aquelas que estão melhor documentadas. Por via dos itinerários da Reconquista, conhecem-se, pelo menos, duas ligações ao Alentejo: a que vinha de Aljustrel em direcção ao castelo de Paderne, passando a serra por Ourique, e a que saía de Beja para Faro, com trânsito por Almodôvar, Salir e Loulé⁸. A última era, por certo, a mais importante, pois é provável que corresponda a uma antiga via romana que esteve em uso até finais do período medieval⁹. Foi essa, de resto, a passagem escolhida por Afonso III para levar a hoste régia até Faro¹⁰, mas também, talvez, pelos reis Dinis e Afonso IV, nas únicas ocasiões em que visitaram aquela vila¹¹. Pelo menos, a estada posterior do último destes monarcas em Loulé parece confirmá-lo.

Mais para Ocidente, uma outra via ligava Silves a Beja, segundo o itinerário seguido pelo seqüito do rei Dinis na outra vez que esteve em terras algarvias¹². Graças à deslocação de Pedro I ao Algarve, em 1359¹³, sabe-se que essa estrada continuava até Lagos, e a documentação posterior não só atesta

⁵ As observações metodológicas de C. A. Ferreira de Almeida (*Vias Medievais. Entre Douro e Minho*, diss. de licenciatura em História apresentada à F. L. do Porto, 1968, pp. 45-96) são ainda muito úteis, apesar de terem quase quarenta anos.

⁶ Para a discussão de alguns casos, veja-se João Pedro Bernardes e Luís Filipe Oliveira, *A "Calçadinha" de S. Brás de Alportel e a Antiga Rede Viária do Algarve Central*, S. Brás de Alportel, 2002, pp. 19-25, 28-29; Sandra Rodrigues, *As vias romanas do Algarve*, Faro, 2004, pp. 38-51, 68-72, 75-77, 86 e ss.; João Pedro Bernardes e Maria José Gonçalves, "A ponte velha", *Monumentos*, n.º 23, 2005, pp. 62-67.

⁷ Para a relação entre vias, entradas marítimas e castelos, veja-se C. A. Ferreira de Almeida, *Castelologia Medieval de Entre Douro e Minho*, diss. complementar de doutoramento apresentada à F. Letras do Porto, 1978; A. Bazzana, P. Cressier, P. Guichard, *Les Châteaux Ruraux D'Al-Andalus. Histoire et Archéologie des Husun du Sud Est de L'Espagne*, Madrid, 1988, sobretudo as pp. 110-111, 122-124. A localização das duas torres medievais documentadas no Algarve, a de Marim e a de Santo António do Alto, uma de finais do XIII, a outra do século XIV (cf. C. Nogueira e Silva, "As torres de vigia no antigo concelho de Faro", *Anais do Município de Faro*, vols. XVII-XVIII, 1997-1998, pp. 126-127), não era estranha às entradas e aos canais da ria.

⁸ Cf. Fr. Joaquim de S. Agostinho, "Sobre huma Chronica inedita da Conquista do Algarve", *Memorias de Litteratura Portugueza*, tomo I, 1792, pp. 85, 94-95. Lê-se o mesmo relato na Crónica do Reino. Veja-se, *Crónica de Portugal de 1419*, edição crítica com introdução e notas de Adelino de Almeida Calado, Aveiro, 1998, pp. 147, 156-157.

⁹ Cf. João Pedro Bernardes e Luís Filipe Oliveira, *A Calçadinha...*, pp. 51-55. Numa inquirição feita em Almodôvar na segunda metade do século XIV (cf. *Inquirição sobre bens régios nos concelhos de Castro Verde, Almodôvar e Padrões (1375-1376)*, introdução, edição e notas de Valentino Viegas, Lisboa, 1998, pp. 129, 138), há duas alusões ao caminho do Algarve. Noutro diploma de Fevereiro de 1421 (IAN/TT, *Chancelaria de D. João I*, Lv. 4, fl. 29 e v; *Odiana*, Lv. 1, fl. 58 e v.), a vila de Almodôvar foi caracterizada como um local de muito trânsito, "per aazo dos muytos camjnhantes que per elle hiam e vinham".

¹⁰ f. Fr. Joaquim de S. Agostinho, "Sobre huma Chronica...", p. 94; *Crónica de Portugal de 1419*, p. 156. Para a sua presença em Faro, veja-se João Alves Dias, "Itinerários de D. Afonso III (1245-1279)", *Arquivos do Centro Cultural Português*, vol. XV, 1980, pp. 453-519.

¹¹ Cf. Virgínia Rau et al, *Itinerários Régios Medievais. I, Itinerário de D. Dinis*, Lisboa, 1962, mapa anexo; Júlia Galego, João Carlos Garcia e M.ª Fernanda Alegria, *Os Itinerários...*, p. 13 e figs 3 e 4.

¹² Cf. Virgínia Rau et al, *Itinerários Régios...*, p. 5 e mapa anexo.

¹³ Cf. Maria Teresa Campos Rodrigues, "O Itinerário de D. Pedro I (1357-1367)", *Ocidente*, nova série, vol. LXXXII, 1972, p. 159; J. T. Montalvão Machado, *Itinerários de El-Rei D. Pedro I (1357-1367)*, Lisboa, 1978, pp. 23, 67-69.

a existência desse troço, como comprova a ligação entre Beja e Lagos¹⁴. No percurso a partir de Silves, talvez na zona do actual Porto de Lagos, saía dela um caminho para Monchique, seguindo depois, por certo, em direcção a Garvão e Alcácer do Sal¹⁵. Como já foi sugerido, é possível que se trate de uma antiga via islâmica¹⁶.

Para o Algarve Oriental, as notícias conhecidas são mais escassas e tardias. Ainda assim, há notícia do século XV a uma ligação entre Tavira e Beja¹⁷. Ignora-se, porém, qual fosse o traçado desse caminho. Alicerçado na referência a Martim Longo que aí se encontra, Baquero Moreno fê-lo subir ao longo do Guadiana, infectando depois para o interior por altura de Alcoutim. Pouco justifica, contudo, tal percurso pela margem do rio, pois a navegação fluvial até Mértola seria sempre uma alternativa mais cómoda e barata¹⁸. Um outro documento de finais do século XV, no qual se encontra uma menção à passagem de uma estrada de Portugal pelo lugar de Corte Pequena¹⁹, parece sugerir um itinerário alternativo pela serra de Tavira, talvez com rumo a Martim Longo. Seja como for, tudo indica que foi esta a via escolhida por João I para fazer o percurso entre Tavira e a cidade de Évora, em Setembro de 1415, depois de regressar ao reino após a conquista de Ceuta²⁰. Talvez tenha sido usada, também, por Pedro I para o trajecto entre Tavira e Beja, no termo da viagem que fez pelo Algarve, em finais de Abril de 1359²¹.

À excepção da estrada entre Faro e Beja, que mereceu a construção de duas pontes, uma em Ator, a outra perto de Almodôvar, ambas por certo no século XV²², nas restantes vias as ribeiras passavam-se a vau, quando o caudal o permitia. Dificilmente seriam transitáveis, portanto, durante os meses de inverno. Com as primeiras chuvas, a maior parte delas ficava impraticável devido à lama, pois os troços calcetados eram raros, e, quando existiam, não estavam longe dos núcleos habitados. Quase todas eram estreitas e sinuosas, e, por vezes, mal se distinguiam dos terrenos confinantes, como sucedia com a estrada de Loulé para Portugal, que foi lavrada por um vizinho de Ator, segundo notícia de 1538²³.

Não devia ser, pois, muito intenso o tráfego que suportavam. Quem metia pés ao caminho, fazia-o certo da incomodidade da jornada antes de encontrar uma estalagem para pernoitar. Quem arriscava a viagem, fazia-o geralmente acompanhado, que era a melhor forma de evitar qualquer surpresa e de pôr a vida e os haveres a recato, em caso de necessidade. Aqueles que faziam da estrada um modo de vida, como os almocreves e os mercadores, não viajavam sem as armas respectivas. Alguns deles deviam manejá-las tão bem como as moedas, como sugere o exemplo daquele mercador cristão de meados do século XIII, que se dispôs a ajudar os freires de Santiago cercados pelos muçulmanos junto a Tavira²⁴. Tal como eles, acabaria por falecer em combate, sendo

¹⁴ Cf. Luís Filipe Oliveira, "Uma fortificação islâmica do termo de Silves: O Castelo Belinho", *Arqueologia Medieval*, n.º 6, 1999, pp. 41-42; H. Baquero Moreno, *Alguns documentos para o estudo das estradas medievais portuguesas*, Sep. da *Revista das Ciências do Homem*, Lourenço Marques, vol. V, sér. A, 1972, doc. n.º 6 do apêndice. Este último Autor, ao desenhar em mapa o traçado desta via, não a fez passar por Silves, mas por Bensafrim, sem que tenha justificado tal opção.

¹⁵ Cf. Luís Filipe Oliveira, "Uma fortificação islâmica...", p. 41. Transpunha a ribeira de Odelouca por meio de uma ponte, já documentada em finais do século XIV.

¹⁶ Cf. J. Garcia Domingues, "O Garb Extremo do Andaluz e «Bortuqa» nos Historiadores e Geógrafos Árabes", *Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa*, Julho-Dezembro de 1960, p. 353 e mapa à p. 355.

¹⁷ Cf. H. Baquero Moreno, *Alguns documentos...*, doc. n.º 6 do apêndice.

¹⁸ A navegação entre Mértola e a Foz do Guadiana era um fenómeno antigo, estando atestada por um diploma de Janeiro de 1272 (José Marques. "Os castelos algarvios da Ordem de Santiago no Reinado de D. Afonso III", *Actas das Jornadas de História Medieval do Algarve e Andaluzia*, Loulé, 1987, doc. n.º 6 do apêndice documental), no qual se menciona o pão e o vinho "que per mare portantur ad Mertolam per focem d'Udiana a moratoribus de Mertola". Em inícios do século XVI, foi seguramente de barco que Duarte de Armas fez a viagem de Castro Marim a Mértola, pois limitou-se a anotar os afluentes do Guadiana e a existência de caminhos fragosos. Veja-se Duarte de Armas, *Livro das Fortalezas*, introdução de Manuel da Silva Castelo Branco, 2ª ed., Lisboa, 1997, fl. 134.

¹⁹ Cf. Luís Filipe Oliveira, "Os Castelos do Leitejo: Um alcácer islâmico na serra de Tavira", *Actas do II Encontro de Arqueologia do Sudoeste Peninsular (Faro, 7 e 8 Novembro de 1996)*, Faro, 2004, p. 259.

²⁰ Cf. H. Baquero Moreno, *Os Itinerários de El-Rei Dom João I (1384-1433)*, Lisboa, 1988, pp. 143, 146, 340.

²¹ Cf. Maria Teresa Campos Rodrigues, "O Itinerário ...", p. 159; J. T. Montalvão Machado, *Itinerários ...*, pp. 23, 68.

²² Cf. João Pedro Bernardes e Luís Filipe Oliveira, *A Calçadinha...*, pp. 53-54. Para a ponte de Almodôvar, veja-se http://www.ippar.pt/patrimonio/itinerarios/pontes_alentejo

²³ Cf. Joaquim Romero de Magalhães, *Para o Estudo do Algarve Económico durante o século XVI*, Lisboa, 1979, p. 187.

²⁴ Cf. Fr. Joaquim de S. Agostinho, "Sobre huma Chronica...", p. 90; *Crónica de Portugal de 1419*, p. 152.

incluído entre os sete mártires sepultados na igreja de Santa Maria daquela vila²⁵.

Os pastores e os seus animais deviam ser, de resto, os principais utilizadores desses caminhos. Em busca das pastagens que faltavam nos campos do litoral, ou mesmo em trânsito para a feira de Ourique²⁶, ou para as mestas de Castro Verde. A reunião do gado do vento, quer dizer, sem dono, que todos os anos se fazia naquela vila, de acordo com uma inquirição de 1376²⁷, era certamente ocasião de bons negócios. O volume de transacções devia ser muito significativo — por meados do século XIV, havia um cambista régio em Almodôvar²⁸ —, sendo provável que atraísse, portanto, muitos dos pastores e dos criadores algarvios. Segundo a citada inquirição de 1376²⁹, não eram raros os moradores de Faro e de Loulé que tinham propriedades em Almodôvar.

Infelizmente, conhecem-se pior as estradas de âmbito regional, que uniam as diversas vilas e portos do Algarve. Diversos indícios sugerem, contudo, a importância da via longitudinal de Lagos a Castro Marim, que deve corresponder a uma antiga estrada romana, como foi recentemente assinalado³⁰. Na Primavera de 1359, troços dessa estrada foram certamente usados por Pedro I na sua deslocação entre Lagos e Tavira³¹, embora nesse trajecto o monarca tenha visitado Silves e Loulé, antes de rumar a Faro. O percurso dessa via estava, aliás, devidamente assinalado pela distribuição das estalagens privilegiadas existentes na região, embora algumas delas se destinassem a acolher, também,

quem viajava por mar. Das oito que se conhecem, havia duas em Lagos e três em Tavira, enquanto Faro, Loulé e Albufeira tinham uma cada³².

Entre Silves e Loulé, é possível que Pedro I tivesse circulado pela via interior que unia aquela cidade a Tavira, com passagem por Messines e pelo castelo de Salir. Nada o testemunha, embora esse fosse um itinerário antigo, em uso durante a época medieval³³. Mais afastado do litoral e dos principais núcleos urbanos, dava lugar a deslocações mais discretas, ou menos vigiadas. Isso explica, aliás, que os cavaleiros de Santiago o tenham usado como um eixo de penetração nas terras do interior, mesmo para lá de Loulé, durante as expedições lançadas a partir de Cacela³⁴. Ao longo dessa via, no sítio do Desbarato e junto à ribeira do Almargem, tiveram lugar alguns dos encontros militares mais importantes entre os freires de Santiago e os mouros de Faro e de Tavira. Um diploma posterior atesta, de resto, a manutenção de um caminho público entre a ribeira da Asseca e o Alportel até finais do século XIV³⁵.

Destes vários eixos, partiam outros caminhos de interesse local, — em direcção às hortas, às vinhas e aos figueirais, ou aos montes do barrocal —, por certo mais densos junto à costa e rareando para o interior. São eles os que aparecem com menor frequência na documentação conhecida, apesar de umas quantas menções dispersas pelas fontes. Devido ao aumento do povoamento intercalar em finais da Idade Média — por meados do século XVI, Faro tem sete novas freguesias rurais e Loulé cinco³⁶ —, é provável que a

²⁵ Ainda que ambos os textos, citados na nota anterior, mencionem a sepultura na igreja, a existência de um culto organizado documenta-se apenas na crónica de 1419 (*ibidem*, p. 257), ao referir-se a protecção que estes conferiram à vila por ocasião do cerco de Afonso XI de Castela. O mesmo episódio foi citado por Fr. João de S. José. Veja-se *Duas Descrições do Algarve ...*, pp. 73-74.

²⁶ Cf. Virgínia Rau, *Feiras Medievais Portuguesas. Subsídios para o seu estudo*, Lisboa, 1982, pp. 113-114. A carta de feira data de 14 de Junho de 1288. Sobre o papel da serra na criação de gado, veja-se Joaquim Romero de Magalhães, "Gado e paisagem: o Algarve nos séculos XV a XVIII, *Livro de Homenagem a Orlando Ribeiro*, Lisboa, 1988, 2^o vol., pp. 83-92.

²⁷ Cf. *Inquirição sobre bens régios nos concelhos ...*, pp. 179, 185, 193-194.

²⁸ Cf. Filipe Themudo Barata, "Negócios e crédito: complexidade e flexibilidade das práticas creditícias (século XV)", *Análise Social*, vol. XXXI, 1996, p. 691 e nt. 24.

²⁹ Cf. *Inquirição sobre bens régios nos concelhos ...*, pp. 54, 138, 142, 149, 236.

³⁰ Cf. Sandra Rodrigues, *As vias romanas ...*, pp. 38-51.

³¹ Cf. Maria Teresa Campos Rodrigues, "O Itinerário ...", p. 159; J. T. Montalvão Machado, *Itinerários ...*, pp. 23, 67-68.

³² Cf. Iria Gonçalves, "Privilégios de Estalajadeiros Portugueses", *Imagens do Mundo Medieval*, Lisboa, 1988, pp. 150-151.

³³ Cf. João Pedro Bernardes e Luís Filipe Oliveira, *A Calçadinha ...*, pp. 39-40, 53; Sandra Rodrigues, *As vias romanas ...*, pp. 77-79.

³⁴ Cf. Fr. Joaquim de S. Agostinho, "Sobre huma Chronica...", pp. 86-88; *Crónica de Portugal de 1419*, pp. 148-150. Para a geografia dessas andanças, veja-se Joaquim Romero de Magalhães, "Uma Interpretação da Crónica da Conquista do Algarve", *Actas das II Jornadas Luso-Espanholas de História Medieval*, Porto, 1987, vol. I, pp. 123-133.

³⁵ Cf. João Pedro Bernardes e Luís Filipe Oliveira, *A Calçadinha ...*, p. 50.

³⁶ Cf. João Luís Inglês Fontes, "Entre Faro e Loulé: a terra da «Senhora Santa Bárbara» (séculos XIII-XVI)", in João Pedro Bernardes e Luís Filipe Oliveira (coords.), *A Terra de Santa Bárbara. A História, a Igreja e a Memória das gentes de Nexa*, Santa Bárbara, 2006 (no prelo), Quadro IV. Sobre a evolução demográfica da região nessa época, veja-se Joaquim Romero de Magalhães, *Para o estudo do Algarve ...*, pp. 17-18, 34-38.

densidade de tais ligações secundárias conhecesse um incremento muito significativo. As duas corografias da época moderna mostram já, com efeito, uma profusão de estradas e de caminhos irradiando a partir dos principais núcleos urbanos e rurais³⁷.

Na rede de comunicações algarvias o mar tinha, no entanto, uma importância decisiva. Quer na fachada atlântica, quer na mediterrânea, a navegação costeira contava com diversos portos de estuário e com várias enseadas naturais. Os canais da ria ofereciam, também, outros portos de abrigo, além de permitirem deslocações seguras a embarcações de menor calado, entre Cacela e o porto do Ludo. São poucos os testemunhos desta navegação costeira, mas uma disposição de João I, infelizmente sem data, que se conserva nas Ordenações Afonsinas, atesta a circulação de barcas entre os vários portos do Algarve, a soldo dos mercadores que carregavam vinhos da região³⁸. As facilidades de comunicação por mar tinham, aliás, condicionado algumas operações de reconquista, pois exigiram a presença de forças navais de bloqueio. Foi o que sucedeu na primeira conquista de Silves, tal como meio século depois na de Faro, mas também, por certo, quando se tomaram os castelos de Cacela e de Ayamonte³⁹.

Com a anexação do território pela Coroa portuguesa, em meados do século XIII, o Algarve tornou-se uma região de fronteira, mas a actividade marítima dos seus portos não desapareceu por completo. Entre

os locais citados pela lei com que Afonso III queria obstar à saída de prata do reino, em finais de 1253, encontravam-se quase todos os portos da região, desde Aljezur a Ayamonte, passando por Lagos, Silves, Porches, Faro, Tavira e Cacela⁴⁰. Sabe-se pouco do movimento desses portos, sobretudo durante a segunda metade do século XIII, mas os privilégios dos homens do mar em alguns forais — Silves (1266) e Castro Marim (1277)⁴¹, entre outros —, sugerem certo dinamismo. O “lucro Sarracénico” mencionado na doação do castelo de Albufeira à ordem de Avis, em Março de 1250, tinha aí, por certo, um grande peso, e, na ocasião, o monarca não deixou de promover a iniciativa da milícia e dos moradores da vila, doando-lhes o quinto das presas ganhas com os navios que armassem contra os mouros⁴². Nas águas do estreito, o corso e os ataques às povoações do litoral eram, como se sabe, muito frequentes, não devendo ser raros os barcos e as tripulações algarvias envolvidas nessas acções, em regra muito lucrativas. Graças a um diploma de Agosto de 1332⁴³, conhece-se a identidade de um corsário régio em Tavira, mas outras notícias posteriores, da segunda metade do século XIV e da centúria seguinte, confirmam a importância do corso que se desenvolvia a partir dos portos de Faro e de Tavira⁴⁴.

Nas margens do corso, praticava-se o comércio, e o corsário no mar era, por vezes, o mercador em terra⁴⁵. A doação de Albufeira à ordem de Avis já mencionava

³⁷ Cf. *Das Descrições do Algarve ...*, pp. 21 e ss. O modo como Henrique Sarrão descreveu o território foi analisado por João Carlos Garcia, “A percepção do espaço numa corografia setecentista do reino do Algarve”, *II Jornadas de História sobre Andaluzia y el Algarbe (siglos XII-XVIII)*, Actas, Sevilha, 1990, pp. 97-116.

³⁸ *Ordenações Afonsinas*, fac-símile da edição de 1792, Lisboa, 1984, Lv. II, tit. LVII, pp. 334-335.

³⁹ Cf. António Castro Henriques, *Conquista do Algarve (1189-1249)*, O Segundo Reino, Lisboa, 2003, pp. 32, 57-58, 80-81.

⁴⁰ Cf. *Portugaliae Monumenta Historica. Leges et Consuetudines*, Lisboa, 1856, vol. I, pp. 253-254. Para a inserção desta lei no contexto da disputa com Castela sobre o reino do Algarve, veja-se Mário Sousa Cunha, *A Ordem Militar de Santiago (Das origens a 1327)*, diss. de mestrado apresentada à Fac. de Letras da Universidade do Porto, 1991, pp. 86-88; Carlos Ayala Martínez, “Las órdenes militares y los procesos de afirmación monárquica en Castilla y Portugal (1250-1350)”, *Revista da Faculdade de Letras – História*, 2ª série, vol. XV, 1998, pp. 1290-1291.

⁴¹ Cf. Luís Miguel Duarte, “A Marinha de Guerra Portuguesa”, in Manuel Themudo Barata e Nuno Severiano Teixeira (dirs.), *Nova História Militar de Portugal*, Lisboa, 2003, vol. I, pp. 296, 299. O foral de Silves foi objecto de uma tradução recente (cf. *Forais de Silves*, ed. de M.ª Filomena Andrade, estudo introdutório de Manuela Santos Silva, Silves, 1993, pp. 23-25). Para o de Castro Marim, veja-se *Portugaliae Monumenta Historica. Leges ...*, vol. II, pp. 734-736. Para os outros forais algarvios, veja-se *ibidem*, vol. I, pp. 706 e ss.

⁴² Cf. *Monarquia Lusitana*, fac-símile da edição de 1632, com introdução de A. da Silva Rego e notas de A. Dias Farinha, Lisboa, 1974, vol. IV, doc. n.º XXVI. O diploma existe no fundo da ordem de Avis (IAN/TT, M.C.O., *Ordem de Avis / C. S. Bento*, Cx. 2, Mç. 2, n.º 71), em traslado de 5 de Novembro de 1271.

⁴³ Cf. *Descobrimientos Portugueses – documentos para a sua história*, ed. de J. M. da Silva Marques, Lisboa, 1944, vol. I, n.º 55. O diploma foi de novo publicado pelos editores da chancelaria de Afonso IV (*Chancelarias Portuguesas. D. Afonso IV*, ed. de A. H. de Oliveira Marques e Teresa F. Rodrigues, Lisboa, 1990, vol. I, n.º 305), onde se encontram outras referências a corsários (*ibidem*, vol. II, n.º 99 e vol. III, n.º 340 e 415), embora sem ligação ao Algarve.

⁴⁴ Cf. Luís Adão da Fonseca e José Augusto Pizarro, “Algumas considerações sobre o comércio externo algarvio na época medieval”, *Actas das I Jornadas de História Medieval do Algarve e da Andaluzia*, Loulé, 1987, pp. 74-75; Filipe Themudo Barata, *Navegação, Comércio e Relações Políticas: Os Portugueses no Mediterrâneo Ocidental (1385-1466)*, Lisboa, 1998, pp. 227, 306, 317, 321 e docs. n.º 1, 49 e 200 do apêndice IV.

⁴⁵ Cf. Luís Miguel Duarte, “A Marinha de Guerra...”, p. 300; Filipe Themudo Barata, *Navegação, Comércio ...*, pp. 295-296. Nos contratos de frete, previa-se muitas vezes a hipótese de os navios se dedicarem ao corso durante a viagem, como notou o último destes Autores.

BIBLIOGRAFIA

a presença nesse porto de navios com mercadorias vindas de França e doutros lugares, e a documentação posterior confirma a existência de trocas regulares com a Andaluzia e com o norte da Europa, desde finais do século XIII⁴⁶. Ao que tudo indica, as ligações mais intensas faziam-se com as cidades costeiras da Andaluzia, pois o comércio algarvio era em grande medida comandado pela carência de cereais. Para aí seguia o vinho e a fruta do Algarve, embora o peixe da região também chegasse ao mercado de Sevilha segundo notícia de 1302⁴⁷, e aquelas mercadorias se exportassem para outros portos da Europa. A antiga ligação à Andaluzia mantinha-se, assim, com novos contactos, facto que talvez possa explicar a presença de vários algarvios — vindos de Porches, de Loulé, de Faro e de Tavira — entre os povoadores de Jerez de la Frontera, em 1264⁴⁸.

Com a participação do Algarve nas rotas mediterrânicas desde finais do século XIV, e, sobretudo, com as conquistas em África e as navegações atlânticas, tornou-se mais visível a importância das ligações marítimas na economia da região. Os testemunhos anteriores são, contudo, demasiado eloquentes para se esquecer o papel do mar nos contactos entre os vários núcleos urbanos do litoral, ou destes com as outras regiões do reino e da Europa. O interesse crescente dos monarcas pelo culto a S. Vicente, em particular de Afonso III e de Afonso IV, ou, depois, dos reis da dinastia de Avis, também os levava a olhar pelo seu santuário em terras algarvias⁴⁹, como se o santo fosse convocado a proteger as andanças pelo mar dos homens da terra.

AGOSTINHO, Fr. Joaquim de S., “Sobre huma Chronica inedita da Conquista do Algarve”, *Memorias de Litteratura Portugueza*, tomo I, 1792, pp. 74-97.

ALMEIDA, C. A. Ferreira de *Vias Medievais. Entre Douro e Minho*, dissertação de licenciatura em História apresentada à F. L. do Porto, 1968.

- *Castelologia Medieval de Entre Douro e Minho*, dissertação complementar de doutoramento apresentada à F. Letras do Porto, 1978.

AYALA MARTINEZ, Carlos Ayala, “Las órdenes militares y los procesos de afirmación monárquica en Castilla y Portugal (1250-1350)”, *Revista da Faculdade de Letras – História*, 2ª série, vol. XV, 1998, pp. 1279-1312.

BARATA, Filipe Themudo, “Negócios e crédito: complexidade e flexibilidade das práticas creditícias (século XV)”, *Análise Social*, vol. XXXI, 1996, pp. 683-709.

- *Navegação, Comércio e Relações Políticas: Os Portugueses no Mediterrâneo Ocidental (1385-1466)*, Lisboa, 1998.

BAZZANA, André, P. CRESSIER e P. GUICHARD, *Les Châteaux Ruraux D'AlAndalus. Histoire et Archéologie des Husun du Sud Est de L'Espagne*, Madrid, 1988.

BERNARDES, João Pedro e Luís Filipe OLIVEIRA, A “*Calçadinha*” de S. Brás de Alportel e a Antiga Rede Viária do Algarve Central, S. Brás de Alportel, 2002.

BERNARDES, João Pedro e Maria José GONÇALVES, “A ponte velha”, *Monumentos*, nº 23, 2005, pp. 62-67.

BOISSELLIER, Stéphane *Le peuplement Médiéval dans le Sud du Portugal*, Paris, 2003.

Chancelarias Portuguesas. D. Afonso IV, ed. de A. H. de Oliveira Marques e Teresa F. Rodrigues, 3 vols., Lisboa, 1990-1992.

Crónica de Portugal de 1419, edição crítica com introdução e notas de Adelino de Almeida Calado, Aveiro, 1998.

CUNHA, Mário Sousa, *A Ordem Militar de Santiago (Das origens a 1327)*, dissertação de mestrado apresentada à Fac. de Letras da Universidade do Porto, 1991.

DAVID, Henrique, “Os Portugueses nos Livros de «Repartimiento» da Andaluzia (Século XIII)”, *Actas das I Jornadas de História Medieval do Algarve e da Andaluzia*, Loulé, 1987, pp. 271-296.

Descobrimientos Portugueses — documentos para a sua história, ed. de J. M. da Silva Marques, Lisboa, 1944.

DIAS, João Alves, “Itinerários de D. Afonso III (1245-1279)”, *Arquivos do Centro Cultural Português*, vol. XV, 1980, pp. 453-519.

DIAS, Maria Isabel, *Culto e Memória Textual de S. Vicente*, dissertação de doutoramento em Literatura apresentada à Universidade do Algarve, Faro, 2003.

DOMINGUES, J. Garcia, “O Garb Extremo do Andaluz e «Bortuqal» nos Historiadores e Geógrafos Árabes”, *Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa*, Julho-Dezembro de 1960, pp. 328-364.

DUARTE, Luís Miguel, “A Marinha de Guerra Portuguesa”, in Manuel Themudo Barata e Nuno Severiano Teixeira (dirs.), *Nova História Militar de Portugal*, Lisboa, 2003, vol. I, pp. 290-346.

⁴⁶ Cf. Luís Adão da Fonseca e José Augusto Pizarro, “Algumas considerações sobre o comércio...”, pp. 62-66; Luís Adão da Fonseca, “As Relações Comerciais entre Portugal e os Reinos Peninsulares nos Séculos XIV e XV”, *Actas das II Jornadas Luso-Espanholas de História Medieval*, Porto, 1987, vol. II, pp. 547-550, 553-559.

⁴⁷ Cf. Manuel Gonzalez-Jimenez, “La Pesca en Andalucía (siglos XIII-XV)”, *Cadernos Históricas*, Lagos, vol. VI, 1995, p. 47.

⁴⁸ Cf. Henrique David, “Os Portugueses nos Livros de «Repartimiento» da Andaluzia (Século XIII)”, *Actas das I Jornadas de História Medieval do Algarve e da Andaluzia*, Loulé, 1987, pp. 283-285.

⁴⁹ Cf. Maria Isabel Dias, *Culto e Memória Textual de S. Vicente*, diss. de doutoramento em Literatura apresentada à Universidade do Algarve, Faro, 2003, pp. 47 e ss. Sobre a associação dos monarcas às insígnias do santo e a relação do seu culto com o mar, veja-se Luís Krus, “O Mar”, in *XVII Exposição Europeia de Arte, Ciência e Cultura. Madre de Deus*, Lisboa, 1983, pp. 269-271; Idem, “S. Vicente e o Mar: Das Relíquias às Moedas”, *Passado, memória e poder na sociedade medieval portuguesa. Estudos*, Redondo, 1994, pp. 143-147.

- Duas Descrições do Algarve do Século XVI, apresentação, leitura e notas de Manuel Viegas Guerreiro e de Joaquim Romero de Magalhães, Lisboa, 1983.
- FONSECA, Luís Adão da e José Augusto PIZARRO, "Algumas considerações sobre o comércio externo algarvio na época medieval", *Actas das I Jornadas de História Medieval do Algarve e da Andaluzia*, Loulé, 1987, pp. 61-89.
- FONSECA, Luís Adão da, "As Relações Comerciais entre Portugal e os Reinos Peninsulares nos Séculos XIV e XV", *Actas das II Jornadas Luso- Espanholas de História Medieval*, Porto, 1987, vol. II, pp. 541-561.
- FONTES, João Luís Inglês, "Entre Faro e Loulé: a terra da «Senhora Santa Bárbara» (séculos XIII-XVI)", in João Pedro Bernardes e Luís Filipe Oliveira (coords.), *A Terra de Santa Bárbara. A História, a Igreja e a Memória das gentes de Nexa*, Santa Bárbara, 2006 (no prelo).
- Fornais de Silves*, ed. de Maria Filomena Andrade, estudo introdutório de Manuela Santos Silva, Silves, 1993.
- GALEGO, Júlia, João Carlos GARCIA e M^a Fernanda ALEGRIA, *Os Itinerários de D. Dinis, D. Pedro e D. Fernando. Interpretação Gráfica*, Lisboa, 1988.
- GARCIA, João Carlos, "A percepção do espaço numa corografia setecentista do reino do Algarve", *II Jornadas de História sobre Andalucía y el Algarbe (siglos XII-XVIII)*, Actas, Sevilha, 1990, pp. 97-116.
- GOMES, Rita Costa *A Corte dos Reis de Portugal no Final da Idade Média*, Lisboa, 1995.
- GONÇALVES, Iria, "Privilégios de Estalajadeiros Portugueses", *Imagens do Mundo Medieval*, Lisboa, 1988, pp. 143-155.
- GONZALEZ-JIMENEZ, Manuel, "La Pesca en Andalucía (siglos XIII-XV)", *Cadernos Históricas*, Lagos, vol. VI, 1995.
- HENRIQUES, António Castro, *Conquista do Algarve (1189-1249). O Segundo Reino*, Lisboa, 2003.
- Inquirição sobre bens régios nos concelhos de Castro Verde, Almodôvar e Padrões (1375-1376)*, introdução, edição e notas de Valentino Viegas, Lisboa, 1998.
- KRUS, Luís, "O Mar", in *XVII Exposição Europeia de Arte, Ciência e Cultura. Madre de Deus*, Lisboa, 1983, pp. 269-271.
- "S. Vicente e o Mar: Das Relíquias às Moedas", *Passado, memória e poder na sociedade medieval portuguesa. Estudos*, Redondo, 1994, pp. 143-147.
- Livro das Fortalezas. Duarte de Armas*, Duarte de, introdução de Manuel da Silva Castelo Branco, 2^a ed., Lisboa, 1997.
- MACHADO, J. T. Montalvão, *Itinerários de El-Rei D. Pedro I (1357-1367)*, Lisboa, 1978.
- MAGALHÃES, Joaquim Romero de, *Para o Estudo do Algarve Económico durante o século XVI*, Lisboa, 1979.
- "Uma Interpretação da Crónica da Conquista do Algarve", *Actas das II Jornadas Luso- Espanholas de História Medieval*, Porto, 1987, vol. I, pp. 123-133.
- "Gado e paisagem: o Algarve nos séculos XV a XVIII", *Livro de Homenagem a Orlando Ribeiro*, Lisboa, 1988, 2^o vol., pp. 83-92.
- MARQUES, A. H. de Oliveira, "Para a História do Algarve Medieval", *Actas das I Jornadas de História Medieval do Algarve e da Andaluzia*, Loulé, 1987, pp. 55-60.
- MARQUES, José, "Os castelos algarvios da Ordem de Santiago no reinado de D. Afonso III", *Actas das I Jornadas de História Medieval do Algarve e da Andaluzia*, Loulé, 1987, pp. 101-130.
- MATTOSO, José "O Algarve na História Regional Portuguesa da Idade Média", in *O Algarve na perspectiva da Antropologia Ecológica*, Lisboa, 1989, pp. 13-21.
- Monarquia Lusitana*, fac-simile da edição de 1632, com introdução de A. da Silva Rego e notas de A. Dias Farinha, 8 vols., Lisboa, 1974.
- MORENO, H. Baquero, *Alguns documentos para o estudo das estradas medievais portuguesas*, Sep. da *Revista das Ciências do Homem*, Lourenço Marques, vol. V, sér. A, 1972.
- *Os Itinerários de El-Rei Dom João I (1384-1433)*, Lisboa, 1988.
- OLIVEIRA, Luís Filipe e José MATTOSO, *O Algarve*, in José Mattoso, Suzanne Daveau e Duarte Belo, *Portugal – O Sabor da Terra*, Lisboa, 1997.
- OLIVEIRA, Luís Filipe, "Uma fortificação islâmica do termo de Silves: O Castelo Belinho", *Arqueologia Medieval*, n^o 6, 1999, pp. 39-46.
- "Os Castelos do Leitejo: Um alcácer islâmico na serra de Tavira", *Actas do II Encontro de Arqueologia do Sudoeste Peninsular (Faro, 7 e 8 Novembro de 1996)*, Faro, 2004, pp. 257- 263.
- Ordenações Afonsinas*, fac-simile da edição de 1792, Lisboa, 1984. *Portugaliae Monumenta Historica. Leges et Consuetudines*, 2 vols., Lisboa, 1856-1868.
- RAU, Virgínia et al, *Itinerários Régios Medievais. I, Itinerário de D. Dinis*, Lisboa, 1962.
- RAU, Virgínia, *Feiras Medievais Portuguesas. Subsídios para o seu estudo*, Lisboa, 1982.
- RODRIGUES, Maria Teresa Campos, "O Itinerário de D. Pedro I (1357-1367)", *Ocidente*, nova série, vol. LXXXII, 1972, pp. 147-176.
- RODRIGUES, Sandra, *As vias romanas do Algarve*, Faro, 2004.
- SILVA, C. Nogueira e, "As torres de vigia no antigo concelho de Faro", *Anais do Município de Faro*, vols. XVII-XVIII, 1997-1998, pp. 115-140.
- Visitação da Ordem de Santiago ao Algarve 1517-1518*, transcrição de Fernando Calapêz e de António Viegas, Loulé, 1996.

.VI DE BAESURIS A PAX IVLIA POR ARANNIS

MANUEL MAIA
Campo Arqueológico de Tavira

resumo

Há anos que persigo esta estranha via que saindo de Castro Marim para Beja, passa por *Balsa*, *Ossonoba*, *Arannis* e *Salatia(?)* antes de chegar à capital do *Conventus*. É certo que não tenho dedicado cem por cento do meu tempo ao seu estudo, no entanto, tem se dado a circunstância de ao longo dos últimos 35 anos toda a minha investigação no campo da Arqueologia e da História Antiga se desenrolar ao longo do seu percurso.

Identifiquei, no concelho de Castro Verde, a cidade de *Arannis*, reconheci, nos municípios de Almodôvar e de Mértola uma parte do seu traçado e venho a descobrir que o seu traçado, através da Serra do Caldeirão, depois de cruzar escassos quilómetros do concelho de Alcoutim, percorre as freguesias de Cachopo e Santa Catarina da Fonte do Bispo onde recentemente foi identificado um troço da calçada desta via.

É da maior justiça salientar que os estudos que nos últimos anos tenho vindo a realizar sobre este sistema viário só têm sido possíveis graças à colaboração do nosso colega e amigo Luís Fraga cuja ajuda foi preciosa para a identificação de alguns percursos e para distinguir quando é que a via romana era aberta de novo ou em que pontos seguia trajectos pré existentes.

Tomei contacto com este itinerário quando aluno do curso de História, era-nos apresentada como prova de que o *Itinerário de Antonino* não é um guia de estradas nem, muito menos, uma lista de trajectos directos, trata-se na, realidade, de um listagem de *itineraria*.

Durante anos a minha investigação passou ao lado deste itinerário, ainda que os meus trabalhos de arqueologia, quer no Baixo Alentejo quer no Algarve, se tenham desenrolado sempre ao longo do seu percurso.

Antes de passar ao estudo deste conjunto de vias, quero que fiquem esclarecidos alguns pontos prévios que se relacionam com pressupostos completamente errados e que têm prejudicado o estudo da rede viária romana em Portugal. Ainda que este tema tenha sido tratado, e bem, por Vasco Mantas (Mantas 1996: 67) parece-me útil relembrar alguns desses pressupostos.

A saber:

1º - Uma via romana tem sempre um traçado rectilíneo e vence os obstáculos que se lhe atravessam, com toda a violência, criando diques e taludes, pontes e portos para atravessar linhas de água. Era necessário seguir a direito.

2º - Via romana é sinónimo de calçada. Se há calçada há via romana, se não esta não existe.

3º - Numa via romana encontram-se sempre pontes.

4º - Com o *Itinerário de Antonino* e o auxílio do *ravenate* podemos reconstituir o traçado de uma via.

Tem se esquecido que já no período romano o dinheiro era caro. Para quê ir a direito se a transposição do obstáculo pela construção de obras de arte pode sair mais cara do que um desvio para evitar uma zona estuarina ou de sapal. Se existe um rio, ainda que pequeno que termine num largo sapal, não construíam uma ponte dique sobre os lodos quando com um desvio de um ou dois quilómetros podiam localizar um ponto onde o curso de água se podia transpor a vau? Ou, então, num ponto onde o sapal fosse muito mais estreito, construir um dique elevado sobre os lodos e depois uma pequena ponte para transpor o curso de água.

Porque razão construir pontes para ultrapassar pequenas linhas de água torrenciais como no caso

de quase todo o Sul de Portugal ou o Norte de África? Em caso de grande enxurrada aguardavam um ou dois dias até poderem passar. Mas estas são raras.

Em zona montanhosa, como a nossa serra do Caldeirão para quê fazer estradas subindo e descendo encostas a direito quando durante a maior parte do ano se pode transitar, a pé enxuto, pelo leito da maior parte dos cursos de água ou a meia encosta se as ribeiras vão cheias? E já pensaram, os que conhecem a Serra do Caldeirão, em quais os animais que teriam força para subir essas encostas, para mais carregados. E como poderiam manter o equilíbrio sem se despenhar por elas abaixo. Convém não esquecer que há muitas encostas nesta Serra com mais de 45º de inclinação.

Seria pura perda de tempo e de dinheiro construir calçadas sobre terrenos esqueléticos, como são a maioria dos existentes no Sul do nosso País, pelo que as calçadas seriam desnecessárias. Imaginem o que seria de eixos e rodas partidas se houvesse necessidade de fazer transitar uma biga, a galope, por uma longa calçada romana. Apenas pesados carros de bois poderiam transitar por estradas completamente empedradas. É certo que as calçadas tinham que ser tapadas com terra a fim de permitirem o trânsito. Recordemos, porém, o que acontece a uma estrada feita na actualidade depois de um período de chuva intensa. Lembremo-nos de que as calçadas eram apenas cobertas com terra que, por muito calcada que fosse, teria tendência para ser arrastada pela água deixando as lajes à vista.

Visto estes primeiros pressupostos há ainda mais alguns pontos que necessitam ser esclarecidos como sejam:

O que interessa numa via romana? Apenas o seu traçado estudado na perspectiva da obra de engenharia? Conhecer todas as estações por onde passa? Ou analisar toda a sua envolvente, ou seja, todos os pontos de fixação humana que a via servia?

Qualquer destas hipóteses é válida e, por uma questão de método, como é evidente, convém começar pela primeira.

Em 1984, a Câmara Municipal de Castro Verde ao proceder a obras de ampliação do cemitério de uma das freguesias do concelho, Santa Bárbara de Padrões, pôs a descoberto algumas estruturas romanas. O autarca pediu-nos para aí fazermos uma intervenção e tivemos oportunidade de, no topo da colina, por trás da Igreja, descobrir, parte de uma basílica paleocristã datável do século IV-V. Dez anos mais tarde em nova ampliação do cemitério foi identificado o extraordinário depósito votivo secundário de lucernas romanas (Maia e Maia 1998).

Aquando da descoberta da basílica pudemos observar que esta tinha sido construída sobre e aproveitando parte de uma estrutura balnear romana.

Verificámos, ainda que toda a colina, onde se ergue a igreja, estava juncada de materiais romanos. Nos muros das hortas da aldeia, eram visíveis grandes placas de *opus signinum* nitidamente reaproveitados como material de construção.

A área abrangida pelos vestígios romanos era tão vasta que não podíamos estar na presença de uma vila rústica, por muito grande que fosse.

Na bibliografia que então consultamos descobrimos uma pequena notícia de Leite de Vasconcellos (Leite de Vasconcellos: 1931) que, numa excursão ao Baixo Alentejo, esteve em Santa Bárbara de Padrões. Também ele ficou impressionado com a vastidão das ruínas e tendo observado a existência de um troço de grossa muralha, hoje já totalmente destruído, não hesitou em classificar aquela estação arqueológica como uma cidade romana. O grande mestre, porém, não adiantou o topónimo da *civitas*. Havia que pesquisar nas Fontes. A epigrafia nada nos podia adiantar porque nem em Santa Bárbara, nem num raio de mais de 10 km tinha sido recolhida qualquer epígrafe romana. Em Plínio (NH IV-118), para uma região bastante vasta em que se inclui esta aldeia do Baixo Alentejo, vêm mencionados os *aranditani* e no Itinerário dito de Antonino, a 60 mp de *Ossonoba* é colocada *Arannis*. Santa Bárbara de Padrões localiza-se exactamente a 60 mp ou seja a 89 Km de Faro.

Alguns autores, sem qualquer justificação (Alarcão; 1974) identificam *Arannis* com Garvão, o que não faz qualquer sentido: Primeiro porque a distância

a *Ossonoba* é muito superior, segundo porque Garvão, que foi um grande povoado fortificado proto-histórico, foi abandonado no período de Augusto e não voltou a ter ocupação romana, pelo que seria um fenómeno estranho que um Itinerário do período dos Antoninos mencionasse como ponto referenciável um local despovoado há já três séculos.

Em Garvão passa uma estrada romana, vinda de Monchique, por Sabóia, onde existe uma ponte romana, mas nunca foi *Arannis*.

Não tenho, portanto, qualquer dúvida de que Santa Bárbara de Padrões se pode identificar com *Arannis*. Tendo identificado dois pontos sucessivos numa estrada há que reconstituir o seu traçado.

Só existe um processo seguro de identificar o percurso de uma via romana: Percorrendo-o. No entanto há que ter em atenção que ao longo de quase 2000 anos esse traçado se alterou quer por acção humana quer dos elementos. Quantas vezes ao percorrer uma estrada romana não a perdemos? Mesmo uma daquelas estradas imperiais com todas as características dos manuais.

Mas percorrer uma via romana é tarefa dura. Na maior parte dos casos nem com veículos todo o terreno é possível fazer esses percursos. Há que a seguir de mochila às costas calcorreando montes e vales quantas vezes por sítios onde o mato já ocupou o traçado da estrada.

Evidentemente que a cartografia, principalmente a carta militar, é um auxiliar precioso. Mas por vezes mesmo na carta a via desaparece e aí temos que estudar a toponímia e principalmente, a micro toponímia para conseguirmos deslindar este problema quando ele é resolúvel.

Como nunca apreciei grandes caminhadas há mais de vinte anos que estudo este itinerário.

Tenho vindo a utilizar outro sistema. Como nos últimos vinte e nove ou trinta anos, tenho dirigido a minha investigação para o Baixo Alentejo e para Zonas do Algarve que ladeiam esta “Via”, é fácil tropeçar aqui ou ali no seu traçado, tomar conhecimento com toponímia significativa, ouvir as narrativas daqueles que, tendo nascido e vivendo na Serra, até há poucos anos utilizavam

o seu traçado para se deslocarem ao litoral, o Algarve, ou às grandes feiras do Baixo Alentejo, Castro Verde e Garvão.

Antes de me debruçar sobre o trajecto deste itinerário, convém esclarecer que de *Baesuris* a *Pax Iulia* por *Arannis* e *Salatia* não existe uma via mas sim um conjunto de pelo menos quatro estradas ou troços de estrada que formam este *Iter*.

A Estrada ou, melhor, este sistema viário, iniciava-se a Norte de Castro Marim. *Baesuris* era então uma ilha, e a via partia de sítio seco. Muito possivelmente iniciava-se onde começava a que se dirigia a *Pax Iulia per compendium*. Ou seja aquela que seguia em grande parte pela margem do Guadiana ou nas suas proximidades, passava por Mértola e seguia até Beja.

Desse ponto a via contornava o sapal que então chegava até Altura, sapale conjunto de esteiros que ainda hoje atinge S. Bartolomeu de Castro Marim e de que a Alagoa é o último vestígio. Passava pela Lota, dirigia-se às imediações de Cacela e seguia até à Conceição. Depois desta povoação havia que ultrapassar um obstáculo de certa envergadura, o largo sapal da foz do Almargem. Há quem pretenda que a via atravessava esta zona alagadiça a direito, pelo local onde hoje se encontra a ponte de caminho de ferro¹. Esta afirmação é reveladora, no mínimo, de desconhecimento da toponímia. Saindo do local onde hoje se localiza a povoação da Conceição, a via ia vencer o sapal um pouco a montante da actual EN 125. Na encosta que bordeja a margem esquerda do Almargem, existe um antigo caminho conhecido localmente por *Calçadinha*, topónimo registado na folha 608 da Carta Militar, e que se dirige, sobre um pequeno talude/dique para a ponte, em cavalete, que franqueia aquele curso de água.

Ao contrário de Vasco Mantas (Mantas 1997:316) e de Sandra Rodrigues (Rodrigues 2004: 87 e 90), considero esta ponte como romana.

1º Porque as pontes em cavalete são mais típicas do período romano que do medieval.

2º Porque as aduelas dos arcos são tipicamente romanas.

3º Porque o topónimo calçadinha refere, precisamente o caminho que até ela conduz.

O surto de urbanização, que atacou a área compreendida entre o Almargem e a cidade de Tavira, impede que ainda possamos localizar, no terreno, qualquer vestígio da estrada. Temos por isso que nos socorrer da cartografia e da topografia para a localizar. Assim concluímos que a estrada entraria no local onde hoje é Tavira e que há época não era habitado, pelo Alto de São Brás, descia ao sítio onde hoje é o Jardim da Alagoa e passava a vau para a margem direita do Séqua que seria atingida por alturas da estação da Rodoviária. A Ponte Velha de Tavira não tem qualquer vestígio de construção romana, nem na base, nem nos arcos e muito menos no tabuleiro. Sabendo que ela já existia ao tempo da conquista cristã da cidade e examinando bem o seu estilo, concluímos que ela é de construção islâmica, muito possivelmente almóada.

A Estrada seguia daqui pela Bela Fria até ao actual Alto do Cano, dirigia-se daí para a zona da Atalaia e seguia pela antiga estrada de Santa Luzia dirigindo-se para *Balsa*. Da Atalaia saía outra via que também se dirigia a *Balsa*, junto desta via, no presente conhecida como caminho das salinas, foi destruído um cemitério romano (Anica, 1993).

De *Balsa* esta via dividia-se em dois percursos: Um dirigia-se para Norte pelo Marco e iria até Santa Catarina da Fonte do Bispo, outro dirigia-se até às proximidades de Moncarapacho, contornando assim o grande golfo e sapal que constituía a parte final da Ribeira do Tronco. O traçado desta via, porém, bem como o da que sai de Faro para Santa Catarina da Fonte do Bispo, por Moncarapacho, será apresentado, em pormenor, pelo Dr. Luís Fraga da Silva, também ele sócio do Campo Arqueológico de Tavira.

Iniciarei, assim, a descrição desta parte do Itinerário, a via de *Ossonoba* e *Balsa* para *Pax Iulia* (Fraga,

¹ Rodrigues, S. As vias Romanas do Algarve, Faro, 2004. p. 43



2003), pela actual povoação de Santa Catarina da Fonte do Bispo, onde Luís Fraga descobriu um bom troço de calçada na margem da ribeira do Lagar². Daqui seguiria para Norte por Porto Carvalhoso, cujo topónimo denuncia a passagem da ribeira de Alportel e onde já foi recolhido material romano. Dirigia-se depois para Bem Parece e Água de Fusos onde se ramificaria no sítio de Cruzes.

A via que conduzia a Beja seguia pelo Monte da Estrada, topónimo bem esclarecedor, Mercador e, pela Calçada dos Mouros (Maia, M.G.P. 2001) próximo da Portela e daqui por Taipas, Alcarias e Santa Justa até Giões. Cruzaria o Vascão pelo porto tradicional dominado pelo Castelo das Relíquias (Catarino, 1997/98) e subiria a São Bartolomeu de Via Glória.

Neste local cujo topónimo é bem significativo a via bifurcava, seguindo um dos caminhos para Mértola onde entroncaria na via de *Baesuris a Pax Iulia per compendium* e outra pelo Cerro da Má Noite, conhecida na região por Estradinha da Corcha, nas proximidades do Castelo do Manuel Galo (Maia, M 1986), seguiria também para Mértola um pouco mais a Norte da anterior. A ramificação que se dirigia a Norte, por *Arannis*, de Água de Fusos seguiria por Cabeça de Velho, no concelho de São Brás de Alportel, Castelão, Feiteira, Valeira, Mealha e Alcarias de Pêro Guerreiro atingindo o Monte da Estrada, no concelho de Alcoutim. Curiosamente, numa distância relativamente curta, existem dois topónimos iguais, Monte da Estrada. Deste monte a



² Luís Fraga da Silva www.arqueotavira.com

BIBLIOGRAFIA

via continuava pelo Moinho do Pereirão e prosseguia dirigindo se para a povoação de Pessegueiro, na freguesia de Martim Longo, nas proximidades da qual franqueava o Vascão, seguindo depois pelo Monte do Castelejo, São Pedro de Solis, no concelho de Mértola e prosseguindo pela Alcaria das Bichas, Minas do Barrigão, Miguenzes, Caiada, Herdade da Espanca (Correa, 1993), Sete, passaria por Santa Bárbara de Padrões (Mapa1).

Entre São Pedro de Solis e a Herdade da Espanca, zona com vários pontos alagadiços, são frequentes os troços de calçada.

Uma derivação, afastando-se da anterior no Moinho do Pereirão, atravessava o Vascão por um porto existente junto da ponte actual, subia para Santa Cruz, no concelho de Almodôvar. Neste município, a estrada seguia pelo Monte das Viúvas, Monte da Vinha, Semblana e Senhora da Graça de Padrões, penetrando de seguida no território de Castro Verde, onde passava por Lombador e Santa Bárbara de Padrões a Antiga *Arannis*. Prosseguia depois para Norte conhecendo-a nós até à Vila de Entradas onde entroncaria numa via que, vinda do litoral se dirigia a Beja (Mapa 2).

ALARCÃO, Jorge, *Portugal Romano*. Todas as edições desde 1974.

ANICA, Arnaldo Casimiro, 1993, *Távira e o seu Termo*, Távira.

CATARINO, H., 1997/98 "O Algarve Oriental Durante a Ocupação Islâmica", in, *Al -Ulyá*, nº6, Loulé.

CORREA, J. A., 1993 "El signário de Espanca (Castro Verde) y la escritura tartésia" in, *Actas del V Coloquio sobre lenguas y culturas prerromanas de la Peninsula Ibérica*, Colonia / Salamanca. 1989.

FRAGA DA SILVA, Luís, 2003, "A Região de São Brás de Alportel na Antiguidade", Campo Arqueológico de Távira.

LEITE DE VASCONCELLOS, José "Excursão Arqueológica ao Baixo Alentejo - 1897", *O Archeólogo Português*, Série I, nº 29, Lisboa, 1931, pp. 230 - 246.

MAIA, Manuel, 1986, "Os Castella do Sul de Portugal", in, *Madrider Mitteilungen*, 27, Mainz, pp. 195-223.

MAIA, Maria G. P. e MAIA, Manuel, 1998, *Lucernas de Santa Bárbara*, Castro Verde.

MANTAS, Vasco Gil, 1996, *A rede viária romana da faixa atlântica entre Lisboa e Braga* (Dissertação de Doutoramento). Faculdade de Letras de Coimbra.

1997 "Os caminhos da serra e do mar" in *Noventa séculos entre a serra e o mar*, Lisboa, 2004.

RODRIGUES, Sandra, 2004, *As vias romanas do Algarve*. Faro.

.VII O TERRITÓRIO DE MÉRTOLA E AS VIAS DE COMUNICAÇÃO NO PERÍODO ROMANO

VIRGÍLIO LOPES
Campo Arqueológico de Mértola

enquadramento histórico

A história do burgo de Mértola foi, desde sempre, fortemente condicionada por dois factores que moldaram a sua ocupação e a sua importância ao longo do tempo. Em primeiro lugar, a sua localização estratégica: implantado no topo de uma elevação ladeada pelo rio Guadiana, a nascente, e pela ribeira de Oeiras, a poente, possuía excelentes condições naturais de defesa. Em segundo, o ser ponto extremo da navegabilidade do rio Guadiana: a montante da vila, o acidente geológico do Pulo do Lobo, com um desnível de catorze metros, impede a progressão de embarcações para norte, pelo que Mértola adquire importância fundamental como último porto de acostagem. Esses factores tornaram-na num importante entreposto mercantil, em permanente contacto com um vasto território interno e com o Mar Mediterrâneo. Pelo porto da cidade escoavam-se, por exemplo, o ouro, a prata e o cobre extraídos das entranhas da faixa piritosa ibérica¹ em particular os minerais provenientes das minas de S. Domingos, localizadas na margem esquerda do Guadiana, de *Vipasca* (Aljustrel) ou dos “chapéus de ferro”, explorados na zona a Oeste de Mértola, estando certamente relacionados com a exploração e transporte desse minério os *castella* localizados

¹ OLIVEIRA, J. T. de e OLIVEIRA, V., 1996 p. 11.

nesta área². E, claro está, ao porto arribavam as gentes de mil paragens e os mais diversos produtos e artefactos.

A importância de Mértola é também indissociável da sua excelente localização. Ao nível regional: estava situada no percurso da via terrestre que ligava, desde o Bronze Final, o próspero reino de Tartesso à foz do Sado e ao estuário do Tejo, via essa por onde se encaminhava para o Mediterrâneo o estanho vindo do Norte de Portugal e da Beira Interior³. Ela atravessava o Alentejo entre a foz do Sado e o Guadiana, através do qual se ligava ao Sul da Andaluzia.

Estas características vão dar a Mértola um importante papel nos processos históricos subsequentes, pois as estradas e o rio não transportam somente mercadorias, mas também e, principalmente, as ideias e as culturas daqueles que as percorrem, influenciando as populações dos locais que visitam. Quanto maior é o número de visitantes estrangeiros, quanto mais é facilitado o contacto com eles, maior e mais marcante será a adopção de outras referências culturais, num sentido largo, e menos conservadora a sua evolução. Mértola, terra de comércio, é, sem dúvida, um local onde essa miscigenação deixou marcas relevantes.

o território de *Myrtilis*

A riqueza mineira da área envolvente de Mértola e o facto desta ter desempenhado uma função portuária importante trouxeram a esta cidade os comerciantes e os soldados de Roma. Foram identificados cerca de sete dezenas de sítios, com um horizonte cronológico que vai desde os inícios do século II a.C. até ao século VIII.

As primeiras prospecções arqueológicas sistemáticas foram realizadas desde a décadas de 70 do século XX por Manuel e Maria Maia nos

concelhos de Castro Verde, Mértola, Almodôvar e Alcoutim. Estas prospecções tiveram como objectivo central a identificação das primeiras estruturas de povoamento romano e vieram a identificar dezanove construções designadas por *castella*⁴. Este tipo de estruturas, marcadamente defensivas, tem como paradigma arquitectónico o castelo da Lousa (Mourão). A distribuição deste tipo de monumentos coincide com a faixa piritosa ibérica que se estende desde a serra da Caveira ao Guadiana e termina nas Minas de Rio Tinto e Tarsis (Huelva, Espanha). De facto, e no geral, elas estão situadas ao longo deste veio mineralífero; no entanto, existe uma excepção que é o Castelo da Lousa que não parece inserir-se em áreas mineiras, mas antes corresponder à defesa de uma das raras zonas de passagem naquele troço do rio Guadiana. Os penhascos xistosos do Baixo Alentejo eram ricos, não apenas em cobre, chumbo ou ferro, como se pensou até há pouco, mas também, e principalmente, em ouro e prata, extraídos em quantidade apreciáveis e sem grandes trabalhos de mineração nos chamados *chapéus de ferro*. Estes afloramentos metálicos, em contacto com o oxigénio do ar, sofriam o processo da oxigenação e de leixivação provocado pelas águas das chuvas. O ouro e a prata menos corruptíveis, iam-se concentrando nestes *chapéus de ferro* de onde eram colhidos sem grandes revolvimentos de terras⁵.

A este respeito refere Juan Aurélio Pérez Macias “a maioria dos estabelecimentos mineiros de época romana caracterizam-se pela sua dispersão” explicáveis pelo facto “dos minerais aparecerem em massas separadas”⁶. Na realidade, as condições



² MAIA, M., 1986, pp. 195-223, e MAIA, M. e MAIA, M. 1996, pp. 60-81.

³ ALARCÃO, J., 1989, p. 41.

⁴ MAIA, M., 1986, pp. 195-223.

⁵ TORRES C., 1992, p. 190.

⁶ PÉREZ MACIAS, J. A., 1986, p. 35.

geológico-mineiras da faixa piritosa Ibérica dão origem ao afloramento dos *chapéus de ferro* que exigem uma exploração de tipo não-concentrado. Um modelo diferente, certamente mais rentável, deste território seria a exploração da Mina de S. Domingos, de onde se exploravam as piritas de ferro cuprífero, sulfuretos de cobre, chumbo e zinco, prata e ouro, exploradas em poços verticais e associadas a estruturas habitacionais romanas e espólio com cronologia entre o século I e o IV⁷.

Com o projecto augustano de reorganização administrativa da Hispânia, foi criada por Augusto, em 16 a.C., a província da Lusitânia. Esta reestruturação abarcou aspectos tais como a fundação de *civitates* e delimitação dos territórios das cidades⁸.

Segundo um mapa das *civitates* publicado pelo professor J. Alarcão⁹ os territórios da *civitate* de *Myrtilis* seriam delimitados a nascente pelo rio Chança ou um pouco mais para oriente, “pelos festos dos principais acidentes de terreno que assinalam o início do Andévalo”¹⁰ na actual província de Huelva. Era também a oriente que oriental, que se fazia a confrontação dos territórios das províncias da Lusitânia com os da Bética. Para os geógrafos antigos, designadamente Plínio e Pompónio Mela, a separação da Lusitânia e da Bética era feita pelo rio *Anas*. No entanto, a moderna investigação demonstrou de maneira inequívoca, por diferentes indícios, que uma parte dos territórios da margem esquerda do rio Guadiana pertencia, de facto à Lusitânia¹¹.

A Norte, os limites do *territorium* de *Myrtilis* confrontava com o de *Pax Iulia*. Seriam as ribeiras de Terres e Cobres, desaguando juntas no rio Guadiana, a delimitar fisicamente os territórios das duas cidades. Na margem esquerda deste rio, os limites passariam pela ribeira de Limas, hidrónimo que possivelmente deriva da palavra latina “limes”,

prolongando-se por uma linha de relevos integrados na serra de Serpa¹².

A Sul, a ribeira do Vascão e as serranias da Serra do Algarve separariam o território (de influência) de *Myrtilis* do de *Balsa*, pois ainda hoje essa zona delimita as províncias do Alentejo e do Algarve.

Se algumas condicionantes de carácter geográfico contribuem para a fixação de um território, não nos parece ser esse o caso dos limites territoriais de Mértola, no que concerne a fronteira a poente. Em primeiro lugar são quase inexistentes os acidentes geomorfológicos que delimitem uma fronteira. A fronteira, a existir, poder-se-ia ter localizado em torno das designadas matas de Almodôvar, como refere o foral de 1239. A existência de topónimos como Salto e Entradas (Castro Verde), sugerem uma possível área de delimitação dos territórios da *civita mirtilense* para Oeste. No entanto, serão suposições apenas, pois é ainda duvidosa a localização de Arannis ou Arandis¹³: 363) (que se situaria na região de Ourique, Colos, Santa Luzia ou Garvão), cidade cujo território confrontaria com o de *Myrtilis*. Este antigo território de *Myrtilis* corresponderia, *grosso modo*, à área do actual concelho de Mértola.



⁷ DOMERGUE, C. 1987, p. 504.

⁸ LOPES, C., et alii, 1998, p. 135.

⁹ ALARCÃO, J., 1990, p. 367.

¹⁰ PÉREZ MACIAS, 1986, p.18

¹¹ FABIÃO, C., 1992, p. 261.

¹² LOPES, C., 1996, p. 67.

¹³ ALARCÃO, J., 1990, p. 363.

as vias de comunicação

O rio Guadiana terá funcionado, mesmo antes e “durante a Idade do Ferro, muito provavelmente, como um caminho comercial, ligando directamente o litoral algarvio aos distritos mineiros do Baixo Alentejo”¹⁴.

O porto fluvial de Mértola, marcando o fim do troço navegável do Guadiana, era o centro onde convergiam os caminhos terrestres e fluviais da mineração. Todas as embarcações da época, à vela e a remo, esperando embora a praia-mar para o atravessamento de dois perigosos baixios existentes nas proximidades da localidade, abicavam no areal junto à Porta da Ribeira onde eram calafetadas a seco antes da viagem de regresso¹⁵. Entretanto, a partir do século III d. C., com a quebra de produção das minas de S. Domingos, desenvolve-se um novo e florescente mercado agrícola dirigido ao abastecimento das principais metrópoles do Mediterrâneo. *Pax Iulia* mantinha-se como a capital do vasto *Conventus*, e nas suas imediações desenvolvem-se na centúria seguinte luxuosas *villae* como Pições ou S. Cucufate. As suas terras férteis produziam vinho, azeite e trigo, cujos excedentes eram escoados por Mértola, cujo porto tinha vantagens relativamente aos da costa atlântica, como Sines aos da foz do Sado, batidos por um mar sazonalmente muito agressivo; pelo contrário, o Guadiana permitia uma navegação quase permanente (excepto em alturas de cheias torrenciais).

A principal via de comunicação era, sem dúvida, o rio Guadiana. Junto à sua margem encontra-se todo um rico povoamento de que se destacam a *villae* do Álamo, onde ainda são visíveis restos de uma barragem romana, do Montinho das Laranjeiras ou ainda o sítio de Vale de Condes para citar alguns dos mais importantes.

A bibliografia arqueológica tem abordado a existência de uma estrada paralela ao rio Guadiana. A atestar a existência do traçado terrestre, vários autores referem o *Itinerário de Antonino* e a *Cosmografia* do Anónimo de Ravena. Segundo estas fontes, são praticamente coincidentes os traçados das estradas do Algarve e na que percorreria o vale do Guadiana¹⁶.

A este respeito A. Viana indica que “*Myrtilis* ficava a 40 milhas de Castro Marim”¹⁷ e apresenta um traçado coincidente com o da actual estrada nacional. Da mesma opinião partilha V. Mantas que refere “a primeira destas estradas partia de Castro Marim (Baesuris), tocando em Mértola (*Myrtilis*), de onde seguia directamente para a capital do *Conuentus Pacensis*. Designada pelo Itinerário de Antonino (431, 4-7) como *per compendium*, ou seja pelo caminho mais curto”¹⁸. O facto do autor clássico indicar o percurso em milhas e não em estádios, como era usual em trajectos fluviais e marítimos, leva o autor a garantir a existência dessa estrada. No entanto, são conhecidas de todas as dificuldades e a morosidade em transpor a serra algarvia pelos caminhos actuais. O relevo é, de facto, extremamente ondulado e acidentado, sendo frequentes os pequenos cursos de água que dificultam as passagens. Mais o seriam antes da construção das modernas estradas, que teve lugar apenas nos inícios do século XX. Apesar das referências do Itinerário de Antonino a esta estrada romana junto ao Guadiana, esta carece de confirmação arqueológica. As prospecções arqueológicas realizadas recentemente na margem esquerda do rio Guadiana por equipas de



¹⁴ TORRES, C., 1992 p. 198; ARRUDA, A. M., 1997, p. 117.

¹⁵ TORRES, C., 1998, pp. 7-8.

¹⁶ HERÁS, J. M. R., 1975, p. 79.

¹⁷ VIANA, A., 1960, p. 214.

¹⁸ MANTAS, V., 1997, p. 315.

arqueólogos espanhóis, apontam para a existência de uma rede viária romana, que inclui restos de pontes, parecendo obedecer à mesma lógica de escoamento dos minerais e ao seu sequente embarque fluvial. O seu traçado não é obviamente, paralelo ao rio mas procurava pôr em contacto as zonas mineiras da serra com os embarcadores localizados nas margens do rio¹⁹.

As *villae* localizadas nas margens teriam entre si ligações terrestres, mas, é evidente que seria mais rápido e económico o transporte por via fluvial do que terrestre. Insiste-se, como nos diz Cláudio Torres, em encontrar uma calçada ao lado do que seria a grande e plácida avenida fluvial do curso do Guadiana. A serra algarvia nunca foi atravessada por nenhuma via em época romana. Apenas caminhos de pé posto, de uso vicinal e controladas pelas comunidades serranas que existiriam na serra algarvia²⁰. De facto, a ligação entre *Baesuris* e *Pax Iulia* parece-nos mais lógico fazer-se por via fluvial até Mértola, seguindo daqui para a capital do *conventus* por uma ligação terrestre arqueologicamente confirmada. Não será de excluir a existência de uma informação errada, no que a esta questão diz respeito, da passagem do Itinerário Antonino: *Baesuris Pace Iulia per compendium*. Se entendermos por *per compendium* pelo caminho mais curto, na acepção que A. Viana utilizou, este será certamente pelo rio.

Sendo as deslocações fluviais e marítimas mais rápidas, mais baratas e seguras que as terrestres, foi certamente pelo rio que se processou o tráfego de mercadorias pesadas e de matérias-primas vindas de grandes distâncias.

No que respeita às vias de comunicação terrestres existentes, o percurso principal era o que ligava a cidade de *Myrtilis* à capital regional, *Pax Iulia* (Beja). Esta estrada saía de Mértola através da passagem que existiu até à década de 70 do século XX no Cerro do Furadouro e da qual apenas existe um registo fotográfico e a memória dos residentes. A via ainda é reconhecível arqueologicamente na zona do perímetro florestal, sendo possível observar troços

de calçada com lajes de xisto ou cortes longitudinais feitos na rocha base; segue depois em direcção às povoações de Corte Gafo de Baixo e Monte Mosteiro. Neste local atravessaria os vaus existentes na Ribeira de Terges e Cobres, seguindo depois para Salvada e, chegando finalmente, à cidade de Beja.

De Mértola seguia uma outra variante que passava na Achada de S. Sebastião e se juntava à estrada que ligava *Myrtilis* a *Pax Iulia*. Este caminho secundário acompanhava a margem do Guadiana até ao barranco de S. Brás, reflectindo, então para o Vale de Évora. Neste ponto ligava-se à via principal, que passava junto ao Rossio do Carmo, e prosseguia para o interior. Na passagem da ribeira de Terges e Cobres não existe qualquer vestígio de ponte, pelo que a passagem para a outra margem se devia fazer pelos vaus, que dependiam das épocas do ano e da quantidade de água que a ribeira levava. Nos vaus, a passagem era facilitada, pois são zonas onde as águas das ribeiras, apesar de poderem levar um caudal significativo, se espalhavam mais, dada a largura das margens (estes locais de travessia ainda são usados nos dias de hoje). A travessia estava também facilitada pelo facto destas zonas propiciarem a acumulação de cascalheiras, criando passagens naturais. Vários são os locais que permitem a passagem da ribeira de Terges e Cobres, nomeadamente a ligação pela Amendoeira da Serra, Porto da Salvada (na margem Sul) seguindo na direcção do Monte do Pica Milho, a margem norte da ribeira são visíveis marcas dos rodados deixadas na rocha. Deve salientar-se, no entanto, que este vestígio da passagem de carros dificilmente poderá ser enquadrado cronologicamente, pois como se referiu anteriormente, eles são utilizados, na sua maioria, como local de passagem até aos nossos dias, podendo por isso ser o vestígio de uma época posterior, o que não invalida, antes pelo contrário, a vantagem destes locais para ultrapassagem deste obstáculo natural. Para além desta passagem existem mais duas de características semelhantes: a do Monte Mosteiro, atravessando a ribeira no Vale de Russins, e ainda uma outra, designada por Água Salgada. Estas passagens não apresentam quaisquer vestígios de rodas de carros ou carroças.

Para além desta via de maior envergadura existiam

¹⁹ GALÁN BENDALA, M., 1988, p. 40, fig. 2.

²⁰ TORRES C., 1992, pp. 190-191.

outros dois grandes eixos viários de ligação de Mértola ao interior alentejano: um primeiro, em direcção às principais minas da faixa piritosa ibérica, nomeadamente *Vipasca* (Aljustrel); e um segundo que punha em contacto a antiga *Myrtilis* com as localidades existentes a nascente, na margem esquerda do Guadiana.

A definição deste último eixo viário, no que ao seu trecho inicial diz respeito, é indissociável da exploração mineira de S. Domingos, da intensa lavra levada a cabo no local e consequente transporte dos minérios extraídos para o porto fluvial de *Myrtilis*.

Nas imediações de Mértola existem vestígios do antigo traçado destas vias. Quer a via *Myrtilis-Pax Iulia*, como a que ligava a primeira destas ao complexo mineiro da Serra de S. Domingos, possuíam uma largura que variava entre os três e os quatro metros. A via partia de Além-Rio, junto à margem esquerda do rio Guadiana e serpenteia, pelo sopé e a meia encosta, os cerros vizinhos. Por vezes, corta, afloramentos de xisto material que é utilizado depois frequentemente, na execução de pavimentos. Nalguns sítios subsistem os grandes taludes de pedra e terra que a sustinham e que criavam um patamar artificial onde a via depois se implantou. Estes taludes atingem mais de dois metros de altura, sendo ainda perceptíveis, junto dos mesmos, as valas que recebiam as águas pluviais e as canalizavam, por vezes subterraneamente, para as bermas da referida calçada.

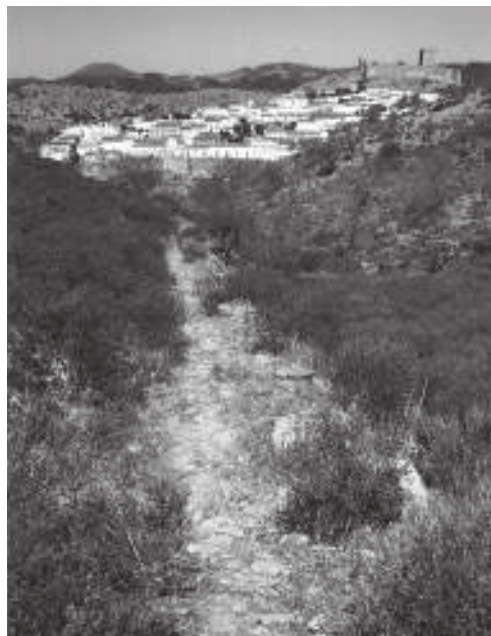
Na maior parte da extensão reconhecida, as vias são pavimentadas com lajes de xisto e terra compactada com pequenas pedras. Tem alguns pequenos troços e por razão da própria natureza do solo, o pavimento é a própria rocha base, o xisto. Em alguns pontos do traçado são visíveis os sulcos longitudinais provocados pelos rodados dos carros que por ela circulavam.

Na direcção de Almodôvar, a via de ligação de Mértola ao interior alentejano, poderia ser feita directamente pela transposição da ribeira de Oeiras, nas imediações de Mértola, e quando necessário, a passagem desta mesma ribeira poderia ser feita a norte de Mértola, no Portinho de Alcácer, local

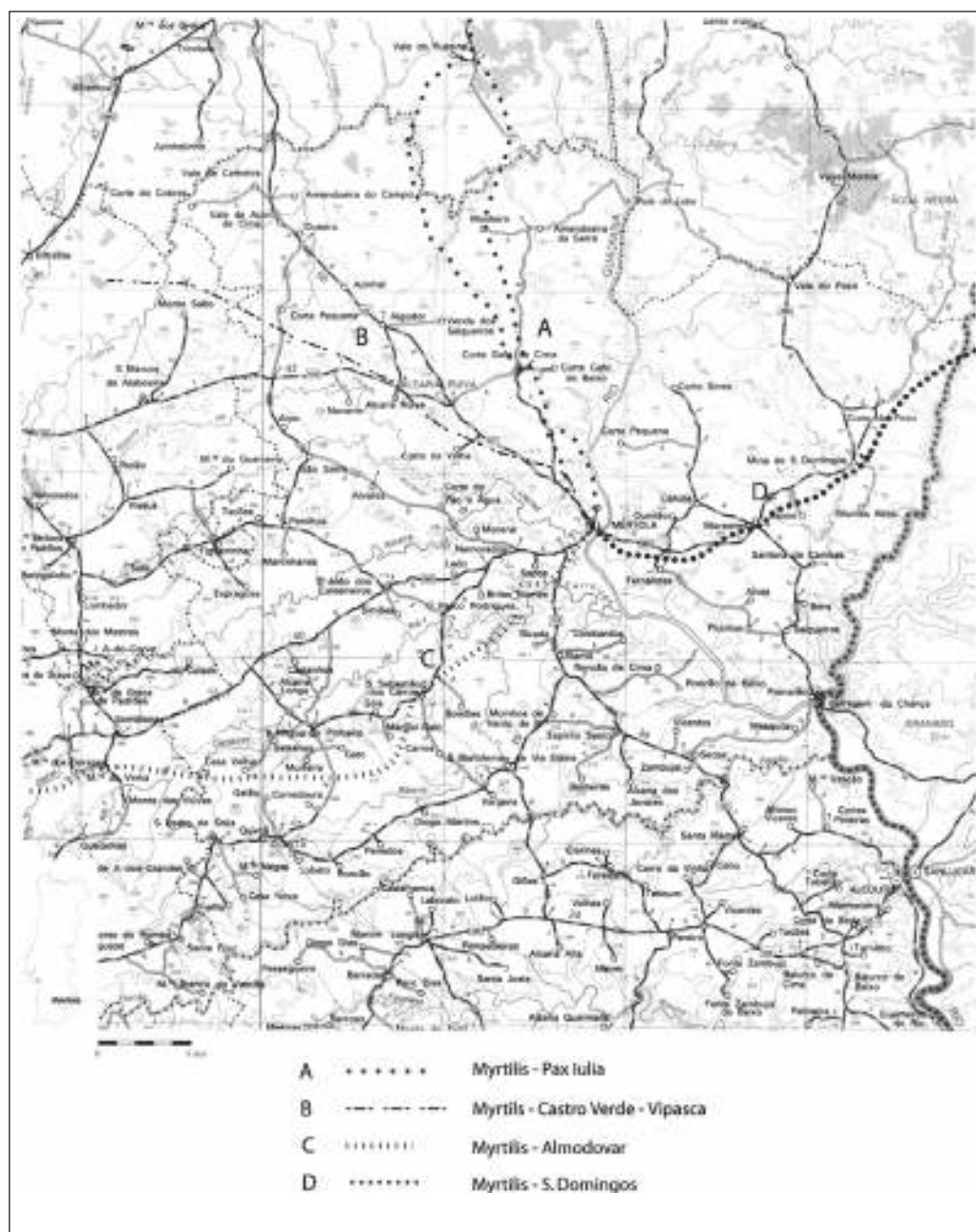
onde é visível um empedrado no leito da ribeira e uma passagem proporcionada pela colocação de pedras na vertical. Transposto este maior obstáculo, a via seguia *grosso modo* pelo traçado da actual estrada Nacional 267, até Sra. da Graça dos Padrões e daí para Almodôvar.

A via Mértola - Castro Verde, que prosseguia para Aljustrel, poderia seguir o mesmo traçado da via de ligação até *Pax Iulia*, invertendo para a esquerda na zona da serra de Alcária, prosseguindo na direcção de Entradas, onde os caminhos se bifurcariam: um seguindo na direcção de Aljustrel e outro na direcção de Castro Verde.

A rede viária da região remonta, em grande parte, ao período pré-romano. A chegada das legiões e uma nova lógica de gestão do territorial e de exploração dos naturais levou a que os traçados e pavimento das vias fossem remodelados e melhorados. Tais obras, normalmente de grande qualidade, e a persistência de circuitos económicos e de modos de vida, contribuíram para a longevidade dos caminhos, não só no período medieval como em épocas mais recentes. De tal modo marcaram a paisagem que alguns deles são, ainda hoje, utilizados²¹.



²¹ Texto adaptado de LOPES, V., 2003, p. 38.



BIBLIOGRAFIA

- ALARCÃO, J., (1985) - "Sobre a romanização do Alentejo e Algarve", in *Arqueologia*, 11, Porto, pp. 99-111.
- ALARCÃO, J., (1989) - "A Cidade Romana em Portugal" in *Cidades e História*, Ciclo de Conferências promovido pelo Serviço de Belas Artes, Fundação Calouste Gulbenkian, 1987, pp. 73-127.
- ALARCÃO, J., (1990) - "O Domínio Romano" in *Nova História de Portugal*, I, Portugal das origens à romanização, Editorial Presença, Lisboa.
- DIAS, M. A., (1986) - "Inscrição funerária de Casével (Castro Verde)" *Ficheiro Epigráfico*, 18, n.º 83, Coimbra.
- DOMERGUE, C. (1987) - *Catalogue des mines et des fonderies antiques de la Peninsule Ibérique*, Serie Archaeologie, VIII, Madrid.
- FABIÃO, C., (1992) - "O passado proto-histórico e romano" in MATTOSO, J. (dir.), *História de Portugal*, Vol. 1, Círculo de Leitores, Lisboa, pp. 76-201.
- GALÁN, M. B., (1988) - "Ab Ostio Fluminis Anae...", in *Cuadernos de Prehistoria y Arqueologia*, 13-14, vol. II, Universidad Autonoma Madrid, pp. 129-139.
- HERÁS, J. M, Roldán, (1975) - *Itineraria Hispana: Funes antigas par el estudio de las vias romanas en la Península Ibérica*, Valladolid.
- LOPES, C., (1996) - "O território de Pax Ivlia limites e caracterização", in *Arquivo de Beja*, vols. II/III, Série III, pp. 63-74.
- LOPES, C., et alli, (1998) - *Arqueologia do Concelho de Serpa*, Câmara Municipal de Serpa, Serpa.
- LOPES, V., (2003), Mértola na antiguidade tardia, Campo Arqueológico de Mértola, Mértola.
- MAIA, M., (1986) - "Castella do Sul de Portugal", in *Madrider Mitteilungen*, 27, Mainz, pp. 195-223.
- MAIA, M. (1974a) - "1ª campanha de escavações realizadas no Cerro do Castelo de Manuel Galo (Mértola) uma possível fortaleza romana", in *Actas das II Jornadas Arqueológicas* (Lisboa, 1972), vol. II, Lisboa, Associação dos Arqueólogos Portugueses, pp. 139-155.
- MAIA, M. (1974b) - Fortaleza Romana de Manuel Galo (Mértola). In *Actas do III Congresso Nacional de Arqueologia* (Porto, 1975), Vol. I, Porto, pp. 325-331.
- MAIA, M. e MAIA, M., (1996) - "Os castella do Sul de Portugal e a Mineração da Prata nos Primórdios do Império", in REGO, M. (Coord.), in *Mineração do Baixo Alentejo*, CMCV, Castro Verde pp. 61-81.
- MAIA, M., (1978) - "Fortalezas romanas do Sul de Portugal", in *Zephyrus*, 28-29, pp. 279-285.
- MAIA, M., (1988) - "Os Castella do Sul de Portugal. Sua interpretação Histórica" in *Actas do I Encontro de Arqueologia da Região de Beja*, in *Arquivo de Beja*, 2ª Série 3, pp. 43-55.
- MANTAS, V., (1997) - "Os caminhos da Serra e do Mar", in *Noventa séculos entre a terra e o mar*, Ministério da Cultura/IPPAP, pp. 331-326.
- MATALOTO, R., (2002) - "Fortins e recintos-torre do Alto Alentejo: antecâmara da "romanização" dos campos", in *Revista Portuguesa de Arqueologia*, volume 5, n.º. 1, I.P.A. Lisboa, pp. 161-220.
- OLIVEIRA, J. T. de e OLIVEIRA, V., (1996) - "Síntese da geologia da faixa piritosa em Portugal, e das principais minerações associadas", in REGO, M. (Coord.), *Mineração no Baixo Alentejo*, CMCV, Castro Verde, pp. 8- 28.
- PÉREZ MACIAS, J. A., (1986) - "Apuntes para uma Historia de las Investigaciones sobre la Minería e Metalúrgia en el Suroeste Peninsular", in REGO, M. (Coord.), *Mineração do Baixo Alentejo*, CMCV, Castro Verde, pp. 28, 60.
- TORRES, C., (1992) - "Povoamento antigo do no Baixo Alentejo. Alguns problemas de topografia histórica", in *Arqueologia Medieval*, 1, CAM/Afrontamento, pp. 197-198.
- TORRES, C., (1998) - "O Gadiana - Envolvimento histórico", in *Odiana*, CCR Algarve, pp. 8-12.
- VIANA, A., (1960) - "Notas históricas e arqueológicas do baixo Alentejo", in *Arquivo de Beja*, 17, pp. 139-229.
- WHAL, J., (1985) - *Castelo da Lousa. Ein Wehrgehoft Caesarich-Augusteicher Zeit*, *Madrider Mitteilungen*, Heidelberg, 26, p. 149-176.

.VIII CAMINHOS ANTIGOS, PERCURSOS MODERNOS

JOSÉ D'ENCARNAÇÃO
Universidade de Coimbra

resumo

Procura fazer-se um paralelo entre as veredas antigas e as auto-estradas dos nossos dias, o seu significado, o seu papel, o seu fascínio, os seus... perigos e a forma de os esconjurar.

Ao longo dos tempos, sempre as vias romanas – com seus miliários, pontes, calçadas... – interessaram os estudiosos. E disso se traça, aqui, breve panorâmica, passeando-nos um pouco por todo o País, mas detendo-nos mais na Geira, a *Via Nova*, que ligava *Bracara Augusta* a *Asturica Augusta* (Braga a Astorga), onde parece que o Romano fez ‘sementeira’ de miliários, para nos interrogarmos sobre qual é, afinal, a função desses marcos com nome de imperadores e número de milhas – bem diferentes dos marcos quilométricos dos nossos dias...

Curiosamente, era a Geira a Via XVII – e nós temos, hoje, a A23, o IC5, o IP3... Pouco mudou nesse aspecto, embora noutros a transformação seja total: deixámos de saborear o petisco típico e paramos, agora, em estações de serviço, passadas a papel químico. Diferentes seriam, em tempo de Romanos, as *mutationes*, estações de muda, para fugaz troca de montada; ou as *mansiones*, as «mansões» ou «pousadas», lugar de poiso de um dia para o outro, com termas incorporadas para nos lavarmos da poeirada do caminho...

E veneramos a nossa «calçadinha», pretexto para este encontro, numa lição de preservação das veredas que nossos antepassados calcorream...¹

a consciencialização

15 de Novembro de 2004. Uma povoação do Norte do País insurgiu-se e teve honras de telejornal, porque o traçado previsto para mais uma auto-estrada iria destruir um cruzeiro antigo e considerável troço do caminho de Santiago...

Seguramente não haveria melhor forma de iniciar uma reflexão sobre “caminhos antigos, percursos modernos”, do que este episódio, aparentemente desprovido de outro significado para além de um ilusório conservadorismo atávico, qual «velho do Restelo» bramando contra a «glória de mandar» e a «vã cobiça». Para o canal televisivo, decerto, apenas mais uma acha na fogueira do nosso descontentamento: «Há protestos? Vamos lá!».

E até, cerimoniosamente, o Sr. Presidente da Junta de Freguesia perorou, reclamando tradições, alvitando alternativas, discutindo decisões de um Poder Central e macrocéfalo, que encomenda, para o efeito, pseudo-estudos de impacte ambiental, ao abrigo da legislação em vigor e... ficamos de consciência tranquila!...

Não seria notícia o protesto aqui há duas dezenas de anos atrás. Primeiro, porque se não ‘exploravam’ ainda, então, as manifestações de descontentamento; depois, porque «Caminho de Santiago» quem é que se importava com ele? Não fora assim uma rota de monges ou de empedernidas

¹ Esta investigação foi realizada no quadro do projecto de investigação sobre o CIL XVII (*corpus* dos miliários romanos), do Centro de Estudos Arqueológicos das Universidades de Coimbra e do Porto.

beatas em plena escuridão medieval? Finalmente, auto-estrada era, nesse tempo, um ‘eldorado’ a facilitar comércios, a encurtar distâncias, a aproximar os mundos, a partilhar festividades...

Os tempos amadureceram, porém. Visto do ar, antes de concluído, o troço da A13 em construção desde Santo Estêvão (Benavente) até Vila Franca de Xira (Ponte Salgueiro Maia) era traço de união coleante, ufano já dos seus viadutos e pontes, da faixa reluzente do alcatrão acabadinho de estender... Pode vir a ser também – visto com outros olhos – a longa cicatriz para sempre rasgada na verde vastidão da lezíria, habituada apenas ao voo suave das cegonhas e das garças, ao passo cadenciado da boiada, ao sossegado ramerrão de agricultores e campinos...

Caminhos antigos, percursos modernos – por mais que o impacte se minimize (na teoria e na prática), certo é que ele vai existir sempre: no pensamento e na realidade!

as veredas e as vias: do aparente improvisado à organização sistemática

Seduzem-me as veredas por entre os matos – porque nunca vão em linha recta. Temos a sensação de que foi alguém toldado no espírito o primeiro que afastou os carrascos e as urzes e os troviscos e decidiu abrir o trilho. Não foi. Usou da inteligência, adaptou-se ao terreno – como, de resto, hoje, apesar da técnica, também as auto-estradas se adaptam (ao terreno e aos interesses...).

Recordo-me da longa conversa que tive com João Garcia, em Novembro de 2002, meses depois de ele ter escalado o Himalaia e tocado o Pico Everest, em expedição de que se salvou por um triz. Também ali os trilhos ziguezagueavam e afastar-se deles podia significar morte certa. Daí, a importância do trilho, do caminho – desde tempos imemoriais.

Das vias romanas desde sempre se louvou o esplendor. O rigor técnico do traçado; a sólida imponentia do piso; a majestade das pontes; a solenidade escrita dos miliários... Legiões (imaginávamos!...) sob o olhar a um tempo feroz e sábio de centuriões, esforço hercúleo, carreando lajes, estruturando camadas... Criara-se, assim, uma «rede viária» – «Todos os caminhos vão dar a Roma!»... Para que os fiscais do Imperador e as suas tropas depressa chegassem aonde era preciso, para arrecadar impostos ou reprimir rebeliões, nos mais longínquos confins muito embora...

Daí o prestígio de um dos cargos preliminares do vigintivirato senatorial: os *quattuorviri viarum curandarum*. Ajudavam os edis na conservação das vias da cidade e, sobretudo, das quatro principais que abasteciam a Urbe: a Ápia (a grande obra de *Appius Claudius Caecus*), a Cássia, a Cimínia e a Clódia. Sabia-se que do seu bom estado de conservação e da segurança pessoal que ofereciam dependia a normalidade da vida em Roma no que concerne a abastecimento e... serenidade!

o Itinerário, manancial sedutor e enigmático

Daí a importância do *Itinerário de Antonino*² que, se calhar, aguarda agora um estudo perspicaz encarado com as perspectivas novas do século XXI.

² Sobre este documento, atribuído à época do imperador Caracala (198-217), é inúmera a bibliografia, atendendo a que abarca todo o Império Romano e, portanto, em cada zona os respectivos investigadores procuram fazer a identificação entre os topónimos aí registados e os vestígios actuais, quer arqueológicos quer toponímicos. Para uma ideia geral acerca da importância deste documento, poderá consultar-se, por exemplo, P. ARNAUD, «L'itinéraire d'Antonin: un témoin de la littérature itinéraire du Bas-Empire», *Geographia Antiqua* (Florença), 2, 1993, p. 33-49.

E não lhe foram insensíveis os nossos estudiosos, desde Moreira de Figueiredo – no que às vias das Beiras diz respeito – a um Mário Saa, que calcorreou o País em busca de cidades perdidas, de vestígios ancestrais, de coisas velhas da moirama... Muito encontrou, aliás – e disso é testemunho a preciosa coleção arqueológica guardada em sua casa, no Ervedal, hoje transformada em museu pela Junta de Freguesia. Claro que muitas identificações de cidades inventou também – não fôssemos nós herdeiros de um André de Resende e, sobretudo, de um Frei Bernardo de Brito!... Por isso se proclamou «cautela» na sua leitura, espírito crítico, o que se poderá ter interpretado como «maldição», anátema – tudo está mal!... A esse hipercriticismo sem dó nem piedade se contrapõe, hoje, a crítica serena, mormente depois de se ter verificado, por exemplo, que uma placa de Abiul (Leiria), de onomástica bem estranha para ser verdadeira (aí se referia um... *Sapidius* até então nunca documentado!), era, de facto, uma placa autêntica e constituía, inclusive, documento epigráfico romano bem interessante³. Têm as *Grandes Vias da Lusitânia*⁴ um subtítulo deveras elucidativo: *O Itinerário de Antonino Pio*. De muito tem servido esse *Itinerário*, para se proceder a uma reconstituição do mapa de Portugal sob o domínio romano. Tarefa aliciante a que não resistiu Jorge de Alarcão logo na 1ª edição do seu *Portugal Romano*⁵, onde o capítulo «As vias e os lugares» ocupa páginas significativas (64-103): «De Aquae Flaviae para ocidente havia certamente outra estrada que servia as minas de ouro do Poço das Freitas e uma cidade que parece ter sido sede de diocese no século V ou VI: Beteca, talvez correspondente a Boticas. A estrada passaria por Vale de Anta, Pastoria, Sapiãos, Boticas e Alturas de Barroso. Talvez continuasse para ocidente, entroncando na via de Bracara a Asturica, mas disso não temos provas» (p. 103).

Igualmente em *O Domínio Romano em Portugal*⁶,

são «As estradas» o capítulo IV (p. 87-106). Aí, depois de afirmar que «a rede viária do Portugal romano está ainda mal definida», adverte o autor: «Tentaremos, neste capítulo, uma redefinição das vias romanas de Portugal. Os nossos próprios traçados, porém, terão de ser reexaminados e não poderão aceitar-se como conclusões definitivas. Insistimos nesta advertência, para que não se tome como traçado indiscutível aquilo que muitas vezes é hipotético» (p. 88).

Mas... agora reparo que deixei para trás Cristóvão Moreira de Figueiredo. Nos volumes XI (1952) e XII (1953) da revista *Beira Alta*, inseriu um extenso artigo intitulado «Subsídios para o estudo da viação romana das Beiras»:

«Vamos a seguir indicar o traçado de várias vias romanas, estradas medievais, simples caminhos antigos de transumância ou de comércio da antiga Beira», escreve Moreira de Figueiredo, que acrescenta:

«Este trabalho modesto, de compilação por vezes de estudos já feitos, honra muitos dos autores citados e só por ignorância de matéria poderá atribuir-se a quem não pertença. Contém, no entanto, bastantes achegas ou notas inéditas nossas, designadamente as que se referem a nomes de povoações e estações arqueológicas existentes nos percursos referidos» (p. 318).

um fascínio particular

As vias detiveram, pois – e detêm! – particular fascínio na investigação. Não admira, pois, que uma das primeiras dissertações de doutoramento que o Professor Jorge de Alarcão orientou, a de Vasco Gil Mantas, tenha por tema precisamente a que

³ José d'ENCARNAÇÃO, «A coleção epigráfica de Mário Saa no Ervedal», *Humanitas* XLVII 1995 629-645 (sobretudo p. 635-638).

⁴ Seis volumes publicados em Lisboa desde 1956 a 1967.

⁵ Editorial Verbo, Lisboa, Fevereiro de 1974.

⁶ Publicações Europa-América, Mem Martins, 1988.

supomos ter sido uma das mais importantes vias romanas do território hoje nacional: a via que de *Olisipo* leva a *Bracara*⁷.

E também na dissertação de João Luís da Inês Vaz⁸, as vias que de Viseu partiam ocuparam papel preponderante, até porque – todos o sabem! – por aí se mantiveram até hoje dos mais bonitos e bem conservados troços de que há memória!

Evidentemente, da Geira nem falo – que outros, melhor que eu, saberão da multiplicidade de estudos, da multiplicidade de intenções, do sem-número de projectos, de tantos que as investigaram, investigam e investigarão. Não posso deixar de recordar, todavia, a obra *Milliarios do Conventus Bracaraugustanus em Portugal* do saudoso Padre Martins Capella (Porto, 1895), com reedição facsimilada em 1987, precisamente o ano em que se celebrou, em Tarazona, um simpósio sobre *La Red Viaria en la Hispania Romana*, cujas actas a Institución «Fernando el Católico», de Zaragoza, viria a editar em 1990, a mesma instituição que acolherá, dois anos depois, a obra de Joaquín Lostal Pros, *Los Miliarios de la Provincia Tarraconense*. Aliás, esse ano de 1987 parece ter sido crucial nesses estudos, pois então se publica, sob a responsabilidade de G. Arias Bonet, o *Repertorio de Caminos de la Hispania Romana*, de 1987, cuja reedição (revista) foi publicada em 2004 – uma prova mais do interesse que esta problemática vem despertando.

Mas – voltando um pouco atrás – também a Câmara de Terras de Bouro não deixara de, em Abril de 1982, dar à estampa o curiosíssimo *Thesouro de Braga descoberto no Campo do Gerez, em que se manifestão settenta e quatro padrões que na estrada imperial da Geira, e Gerez da parte deste nosso Reyno de Portugal novamente se descobrirão, obras maravilhosas dos Emperadores Romanos. E algumas antiguidades deste Reyno, tiradas de notícias e memorias certas indagadas no anno de 1728. Offrecido à Magestade de*

El Rey Nosso Senhor Dom João o Quinto. Composto pelo Padre José de Mattos Ferreira, clerigo do Habito de São Pedro e natural da Augusta cidade de Braga. Um espanto!...

Mas que não vá o Norte sem resposta, pois que Luís Marinho de Azevedo, autor de uma obra sobre a *Fundação, Antiguidades e Grandezas da Mui Insigne Cidade de Lisboa e Seus Varões Ilustres em Santidade, Armas e Letras*, oferecida «à fidelíssima e augustíssima majestade de el-rei D. José I», em 1753 (trata-se da 2ª edição de uma obra do século XVII), tem, no livro III, o capítulo XXIV: «Das vias militares que de Lisboa saíam para Mérida e Braga, segundo o Itinerário do Imperador António [sic]». E explicita, desde logo, que «o principal intento com que estas calçadas se fizeram foi para que os cônsules, pretores e legados pudessem comodamente conduzir os exércitos a seus alojamentos e, por ficarem as jornadas melhor repartidas, se faziam estes caminhos com rodeios, para que os soldados marchassem à sua vontade e os pretores visitassem os lugares que governavam, tocando em todos os principais, ainda que estivessem desviados do caminho direito» (p. 92).

Regressemos à Geira. Miliários no sítio, miliários deslocados... um aqui, outro acolá, mais além um



Figura 1
Miliários na Geira

⁷ Vasco Gil da Cruz Soares MANTAS, *A Rede Viária Romana da Faixa Atlântica entre Lisboa e Braga*. Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra, 1996. 2 volumes, policopiados.

⁸ *A Civitas de Viseu – Espaço e Sociedade*, Coimbra, 1997 (sobretudo p. 371-402).

punhado deles (fig. 1) e a interrogação: porquê? Sabe-se o local donde se extraíram (fig. 2) e onde se preparavam para serem extraídos. Um mundo⁹ Um mundo não pacífico de sonhos por realizar. E até aquele Cristo crucificado em cima dum miliário reaproveitado, qual alminha a abraçar viandante, nos parece – de braços abertos mas pregados no madeiro – a vontade assassina de uma oferta por fazer!...

E, afinal, que fascínio é esse o das estradas dos Romanos? Pergunta inteiramente estulta para quem, na década de 60 do século passado, por exemplo, demandasse Bragança ido por Murça: não era impressionante aquele serpentear lajeado pelas encostas?... Questão inteiramente impensável para quem serenamente se tenha passeado já pela ponte de Chaves ou pela de Salamanca ou pela da Ribeira da Seda e lhes admirou o perfil, a solidez, o arcoaboiço, a... eternidade!

E – claro! – por isso é que tudo o que é município que se preza quer ter a sua via romana. Até São

Brás de Alportel, que dispõe de uma «calçadinha» de tempos modernos, fez dela o seu ex-libris de antiguidade, pois há fortes indícios de ter sido implantada sobre a antiga via (ou um *diverticulum* dela...) que, de Ossónoba, se embrenhava pela Serra em direcção a *Vipasca* e a *Pax Iulia*¹⁰.

Um fascínio de antiguidade, portanto, de raízes – que por aqui se passava, por aqui se passou, gente, desde sempre!...¹¹ Havia comércio, forasteiros que paravam, alguns descansariam também e mudariam de montada em tempos idos!...

Lembro-me da Ponderosa, ponto de paragem obrigatório na Estrada Nacional nº 1, após as cansativas curvas de Alenquer. Hoje, a auto-estrada fê-la definir. Como as magníficas sandes de carne assada do Bigodes, à Venda das Raparigas. Safou-se Canal Caveira, ao que se diz – que mais forte que as pressas é a delícia do seu cozido à portuguesa e os livros de poesia popular de mestre cauteleiro, Alexandre Sobral Lourenço, que já vai no IX volume, *É muito bonito ser poeta* («Com 220 quadras de 40 pontos», Agosto 2002):

«Para a estrada não vou
De conduzir tenho medo
Há condutores malucos
Para morrer acho cedo». (p. 199)

E chegámos ao cerne da questão: a economia. Impingem-nos hoje as áreas de serviço e algumas, até, já começam a perceber que o ‘plástico’ acaba por não atrair e vão optando por simpáticas alternativas caseiras. A economia, motor do lançamento de uma auto-estrada, da alteração do seu traçado, dos miliários ou... dos modernos painéis que nelas se quer implantar...¹²



Figura 2

A preparação da pedra, donde se cortaria o miliário,
à beira da própria via (Geira).

⁹ Um dos últimos trabalhos sobre os miliários da Geira deve-se a António Rodríguez Colmenero, Santiago Ferrer Sierra e Rubén D. Álvarez Asorey: *Miliários e Outras Inscricións Viárias Romanas do Noroeste Hispânico (Conventos Bracarense, Lucense e Asturicense)*, Consello da Cultura Gallega, 2004.

¹⁰ João Pedro BERNARDES e Luís Filipe OLIVEIRA, *A "Calçadinha" de S. Brás de Alportel e a Antiga Rede Viária do Algarve Central*, Câmara Municipal de S. Brás de Alportel, 2002. Ver também Sandra RODRIGUES, *As Vias Romanas do Algarve*, Faro, 2004.

¹¹ Notável, pelo método utilizado e pelo que significa como sistemática exploração do território envolvente da cidade de Évora, é o livro de Francisco BILOU, *O Sistema Viário Antigo na Região de Évora*, que teve, em 2004, duas edições, uma delas significativamente patrocinada pela Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Alentejo.

¹² A luta que foi para a Brisa aceder a publicitar património cultural!...

miliários, pontes, divindades...

Já se sublinhou que a forma cilíndrica e a paginação do miliário romano, deixando na superfície perpendicular ao eixo da via as palavras mais importantes e significativas (fig. 3), favoreciam adequadamente a imediata percepção do conteúdo informativo da epígrafe.¹³ É hoje genericamente aceite a ideia de Pierre Salama¹⁴ de que, a partir do século III, os miliários com o nome do imperador em dativo e sem menção de milhas assumem funções preferentemente honoríficas e menos informativas, inclusive porque, por estas paragens e noutras, o ambiente citadino estaria epigraficamente saturado e, por isso, as vias deteriam, teoricamente, mais ‘espectadores’ ou espectadores mais atentos do que a cidade, que, aliás, já não assumiria, nessa época, um papel tão aglutinador da população como outrora. Os proprietários das *villae* – “antepassados”, digamos assim, “dos senhores feudais” – certamente iriam procurando juntar em torno de si as gentes dos arredores, quer para o seu prestígio pessoal quer para, através dessa atitude, não desprovida de laivos culturais, como se sabe, obterem dividendos económicos e políticos¹⁵.

As pontes constituem, por seu turno, de há muito a esta parte, um outro quebra-cabeças e um outro fascínio. Romanas? Medievais sobre estruturas romanas? De montanha, como a de Alcântara (e mesmo essa que é que tem de autenticamente romano e que será do tempo dos Reis Católicos?), ou de planície, como a de Mérida (que, também ela, tantos estudos já determinou!)... Mundos de interrogações por responder!¹⁶

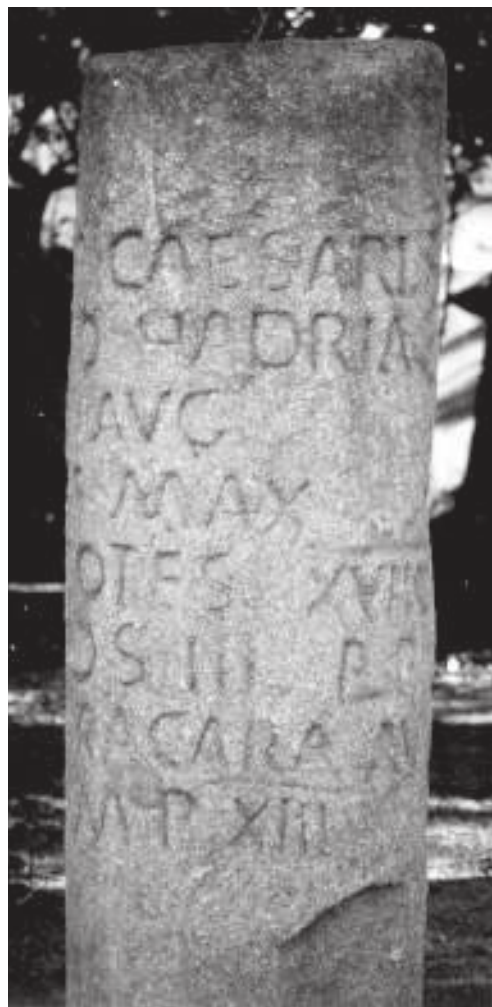


Figura 3

Miliário de Braga, onde se apercebe claramente que a paginação era feita colocando as palavras-chave no eixo perpendicular à via: o nome principal do imperador (HADRIAN), o número do seu poder tribunicio, a identificação da cidade a partir da qual se contavam as milhas, o número de milhas (M P XIII).

¹³ José d'ENCARNAÇÃO, «Miliários da Geira: informação e propaganda», *Cadernos de Arqueologia* 12-13 1995-1996 39-43.

¹⁴ Pierre SALAMA, «La parabole des milliaires chez Saint Augustin», *L' Africa Romana 6*** 1989 697-707 (sobretudo p. 703-707): «La réalité des bornes milliaires en Afrique». *Contra*: Robert ÉTIENNE, *Le Culte Impérial dans la Péninsule Ibérique d'Auguste à Dioclétien*. Paris, 1974 (reimp.), p. 502-503 – que cita Pierre SALAMA, «La colonie de Rusguniae d'après les inscriptions», *Revue Africaine* 99 1955 5-52. Ver também Pierre SALAMA, *Bornes Milliaires d' Afrique Proconsulaire (Un Panorama du Bas Empire Romain)*, Roma, 1987.

¹⁵ O édito de Galieno, de 261, que, na prática, retirava aos senadores efectivo poder político, pois implicava, segundo Aurélio Vítor (33, 39 e seg.; 37, 6), *ne imperium ad optimos nobilium transferretur* – «que o poder militar não passasse para as mãos dos melhores dos nobres» – acabou por ter como consequência que os senadores “voltassem à terra” e se dedicassem à cultura, o que lhes aumenta o poder social. De resto, é devido a esse contributo que se assiste, no século IV – como assinala Jean GAGÉ (*Les Classes Sociales dans l'Empire Romain*, Paris, 1964, p. 250 e 262) -, a uma espécie de primeiro renascimento clássico e pagão e se assiste ao elogio da cultura e das virtudes políticas (cf. V. NERI, «L'elogio della cultura e l'elogio delle virtù politiche nell'epigrafia latina del IV secolo d. C.», *Epigraphica* XLIII 1981 175-201).

¹⁶ Cf., neste mesmo volume e a propósito de toda esta problemática, a intervenção de João Pedro BERNARDES, «Existem pontes romanas no Algarve?».

Os miliários, evidentemente (e opto apenas por dizer ‘miliário’ – e não “marco miliário” – seguindo a sugestão de Justino Mendes de Almeida, que atribui ao vocábulo miliário um valor substantivo e não adjectival¹⁷), por terem letras, por a sua mensagem carecer de decifração, arvoram-se em grandes “senhores” no estudo das vias romanas, inclusive porque, geralmente de granito e amiúde reutilizados e retirados do seu local original, sofreram escoriações que, em regra, lhes danificaram precisamente aquele número do poder tribunício ou um dígito fatal das milhas!... E aí estão os epigrafistas a digladiarem-se, quando não é o próprio a digladiar-se consigo mesmo, lendo hoje uma coisa e propondo no ano seguinte uma outra!...

Concomitantemente à decifração, a interpretação: a necessidade de – numa visão ampla, a nível de província, da Hispânia, da parte ocidental do Império... – se perceberem políticas administrativas, gestões macro-económicas, pois a via é elo de cadeia e só assim se pode cabalmente compreender, como se preconiza a propósito da obra de Elena Banzi, *I Miliari come Fonte Topografica e Storica* (De Boccard, Paris, 1999):

«A leitura crítica das suas inscrições, se se tiver em linha de conta a realidade topográfica da sua situação e do meio político e cultural que os produziu, fornece, amiúde, elementos essenciais para a reconstituição e destino dos itinerários ao longo dos quais foram implantados. Poder-se-ão determinar, desta sorte, os períodos de utilização mais intensa, eventuais fases de abandono, as razões que induziram as autoridades romanas a “abrir” certos itinerários e a cuidar deles com mais atenção»¹⁸.

A descoberta das *mansiones* ou das *mutationes* revela-se, por sua vez, de superior interesse, de todos os pontos de vista. Não temos a pretensão de – como



Figura 4
Ara aos Lares Viales, de Braga.

¹⁷ Justino Mendes de ALMEIDA, «Vária terminologia epigráfica e arqueológica», *Estudos Arqueológicos* 1 1974 221-225.

¹⁸ Ver, a este propósito, José María ÁLVAREZ MARTÍNEZ, «Calzadas de Hispania: planificación e ideología imperial», in Vittorio GALLIAZZO [coord.], *Via Claudia Augusta – Un'arteria alle origini dell'Europa: ipotesi, problemi, prospettive* (Feltre, 24-25.09.1999), Treviso, 2002, p. 375-395.

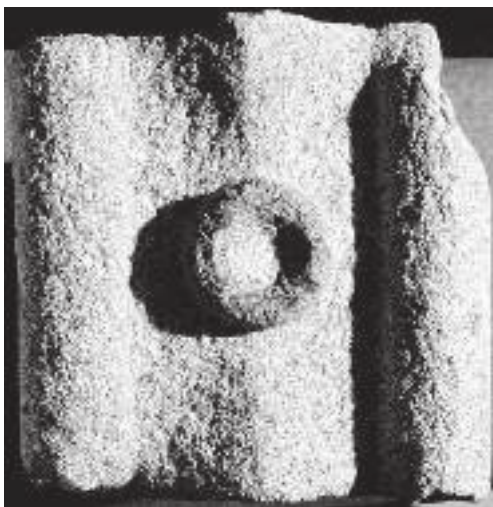


Figura 5

Capitel da ara aos Lares Viales, com vestígios da utilização do foculus, na queima das essências.

nos Alpes – esses locais de obrigatória passagem e de serena paragem serem, em simultâneo, santuário de culto a um Júpiter de epíteto local ou associado à divindade indígena ali venerada¹⁹; mas... que são as alminhas senão a reminiscência das aras aos *Lares Viales*, a colocar no começo ou no fim da caminhada – e de que a ara de *Bracara Augusta* (fig. 4), achada mesmo no sítio da porta da cidade ainda com vestígios da acção do fogo no *foculus* (fig. 5), constitui bem sugestivo exemplo?²⁰ Também em Freixo de Numão, numa penedias, sugeriu-nos Marc Mayer que pudéssemos interpretar uma epígrafe como o agradecimento de Antiro a Hércules, por a divindade, através de oráculo, lhe haver indicado o melhor caminho a seguir em segurança («sine furtu»)²¹.

Caminhos antigos, percursos novos, as mesmas preocupações de sempre!...

Percursos novos no sentido de que, com alguma frequência, por sobre os antigos, sabiamente delineados em plena comunhão com a Natureza e não agredindo-a, novos percursos se moldaram no decorrer dos tempos. Percursos novos num outro sentido também, pois diversa é, hoje, a perspectiva de que nos colocamos para o seu estudo: via-caminho, via-sintoma, via-elo inseparável de toda uma circunstância no espaço e no tempo.

Para nós, neste dealbar do século XXI, o supremo desafio de bem o logramos destrinçar!

¹⁹ Recordo o que aconteceu junto ao *lacus Poeninus*, nos Alpes, à beira de uma via rasgada na rocha, onde se edificou um santuário rupestre (Plan de Júpiter), abundante em placas votivas dedicadas a *Poeninus*, a *Iuppiter Poeninus* e às *Dominae*. Cf. Antonina Maria CAVALLARO e Patrizia FRAMARIN, «Il nuovo museo dell'Ospizio del Gran S. Bernardo. Problemi di riordino e proposta di fruizione de una raccolta antiquaria in un piccolo museo del territorio», *Epigraphica L* 1988, p. 264-272.

²⁰ Vide Armandino CUNHA, José d'ENCARNAÇÃO e Francisco Sande LEMOS, «Ara aos Lares Viales, de Bracara Augusta», *Forum* (revista do Conselho Cultural da Universidade do Minho), 37 (Jan-Jun 2005), p. 147-155.

²¹ Vide António N. Sá COIXÃO e José d'ENCARNAÇÃO, «Epigrafia rupestre de Numão», *Saxa Scripta – Actas do III Simpósio Ibero-Itálico de Epigrafia Rupestre*, Viseu, 2001, p. 199-208; AE 2001, 1162; HÉp 11 2005 n° 675.

.IX A “CALÇADINHA” DE SÃO BRÁS DE ALPORTEL

Resultados dos Trabalhos Arqueológicos de Valorização de 2003-2005

ANGELINA PEREIRA
Câmara Municipal de São Brás de Alportel

resumo

Cumprida a calendarização do Projecto inicial foi-nos colocada a oportunidade de apresentar os resultados dos trabalhos arqueológicos de valorização e subsequente investigação desenvolvidos na “Calçadinha” de São Brás de Alportel.

Os trabalhos arqueológicos vieram confirmar a existência de um segundo troço de calçada, designado por *B*, cujas características técnicas se enquadram no que é habitual para caminhos romanos.

Trazer à luz do dia parte do passado deste Concelho, conduzi-lo-á, certamente, a avivar a memória colectiva da população, cujo património arqueológico é hoje visto não só como uma mais valia presente, mas também como uma promessa de perspectivas futuras.

o espaço: enquadramento geral

São Brás de Alportel, situado às portas do complexo montanhoso da Serra do Caldeirão e inserido num espaço que se reparte, em termos geológicos, entre uma zona de xistos (Serra) e uma faixa calcária (Barrocal) constituiu, desde época antiga, uma das passagens privilegiadas entre o litoral e o interior.

Esta dualidade paisagístico-natural ter-lhe-á proporcionado ser o local ideal para o cruzamento de duas estradas milenares calcetadas que se articulavam, muito provavelmente, com o antigo itinerário longitudinal que fazia a ligação entre Tavira e Loulé, e com a derivação para Sul, até Faro, pela via hoje designada por “Calçadinha”.

localização geográfica

A “Calçadinha” de São Brás de Alportel localiza-se no lugar de Hortas e Moinhos (São Brás de Alportel, Faro) e percorre um pequeno vale cuja altitude varia entre os 177 e os 214 metros.

Trata-se de um sítio designado por “Via”, cujo período cronológico de utilização se situa entre o romano-medieval e o moderno-contemporâneo.

história da investigação

A referência mais antiga à “Calçadinha” parece ser a que se encontra na obra de Maria Luísa Estácio V. A. Santos (1971-72) que a menciona pela primeira vez numa obra de arqueologia romana do Algarve. Na década de 80 Teresa Júdice Gamito realizou a caracterização arqueológica para o Plano de Urbanização da Vila com o objectivo de aferir o seu valor patrimonial, tendo identificado quatro troços calcetados que classificou de «construção única e exemplar».

A atenção pela “Calçadinha”, enquanto sítio arqueológico com interesse patrimonial a valorizar, remonta a finais da década de 90.

Em Julho de 1998, a Casa da Cultura António Bentes, sob a direcção de Emanuel Andrade C. Sancho, realizou os primeiros trabalhos no troço A da “Calçadinha” com o objectivo de promover o seu aproveitamento turístico.

Em 1999/2000, Susana Estrela e Pedro Barros, numa perspectiva mais ampla, iniciaram o Levantamento Arqueológico do Concelho com o objectivo de, a partir da via, caracterizarem a antiga rede de povoamento.

Em 2002, João Pedro Bernardes e Luís Filipe Oliveira, publicaram um estudo onde caracterizam a “Calçadinha” no contexto da rede viária do período romano no Algarve central e, em particular, em São Brás de Alportel.

Foi neste contexto que a Autarquia são-brasense desenvolveu os Projectos do Centro Explicativo e de Valorização da via.

o projecto de valorização

Objectivos

No âmbito do *Projecto do Centro Explicativo e de Acolhimento da “Calçadinha” de São Brás de Alportel*, desenvolveu-se o *Projecto de Valorização da “Calçadinha”*, procedendo-se à realização de trabalhos arqueológicos, os quais visaram valorizar o antigo traçado existente da via e, neste sentido, o património histórico-arqueológico do Concelho. O percurso da “Calçadinha” desenvolve-se por uma extensão total de 1480 metros, percorrendo um pequeno vale inserido a Sul, ao qual é sobranceira uma zona mais elevada onde está hoje implantada a Igreja Matriz. Actualmente restam conservados dois troços, designados por *A* e *B*, separados por alguns metros outrora pavimentados, mas hoje danificados.

Os trabalhos de valorização na “Calçadinha” incluíram a limpeza e remoção da vegetação e de terras que ao longo dos tempos se acumularam sobre a via, trazendo de novo à luz do dia a calçada existente. Procedeu-se também à colocação de placas informativas ao longo do percurso, para que o visitante possa usufruir de uma informação adequada, a nível arqueológico, histórico, ambiental e geológico.

Os trabalhos arqueológicos, vocacionados para uma atitude de sensibilização junto da população mais jovem deste concelho, permitiram o fomento de actividades de cariz educacional e pedagógico, através de programas educativos de ocupação de tempos livres, de visitas guiadas, da investigação contínua, de Palestras e Conferências e da realização de material informativo e de divulgação. O arranjo urbanístico do acesso ao local, a colocação de sinalética direccional e turística, bem como a requalificação paisagística contribuíram para valorizar este arqueo-sítio e incentivar à sua visita.

os trabalhos arqueológicos

Descrição sumária

O sítio intervencionado apresentava, antes do início dos trabalhos, um aspecto de matagal. Existia muita vegetação que nalguns locais era densa.



Figura 1

Aspecto da via antes do início dos trabalhos arqueológicos de valorização.

Os sedimentos que soterravam a “Calçadinha”, ora deixavam entrever parte da mesma devido à sua reduzida espessura (0 a 10 cm), ora a tapavam por completo (50 cm), reduzindo significativamente a largura da via, afunilando-a e tornando-a numa carreteira de pé posto (vereda).

Os sedimentos removidos eram constituídos, maioritariamente, por terra pouco compacta, de coloração castanha, e por pedra solta de pequena/média dimensão.

O *troço B* apresenta uma notável extensão de cerca de 550m e uma largura que varia entre os 2,40m e os 3,50m, embora não se apresente calcetado em toda a sua extensão.

as estruturas arqueológicas

Descrição sumária

O *troço B* da “Calçadinha” apresenta, associadas a segmentos da sua provável estrutura original, algumas reconstruções que datam de épocas posteriores.

Estruturalmente, foram identificados alguns segmentos que diferem entre si.

Observam-se, para além dos segmentos empedrados, segmentos em terra batida.

Os segmentos calcetados foram divididos em secções tendo por base a técnica construtiva observada:

Secção I

Aproxima-se do modelo empregue na construção de calçadas romanas, na qual se observa a existência de um lajeado de média/grande dimensão, um certo abaulamento do empedrado superior delimitado por pedras em cutelo (*margines*) e uma largura que ronda os 8 pés (2,50m).

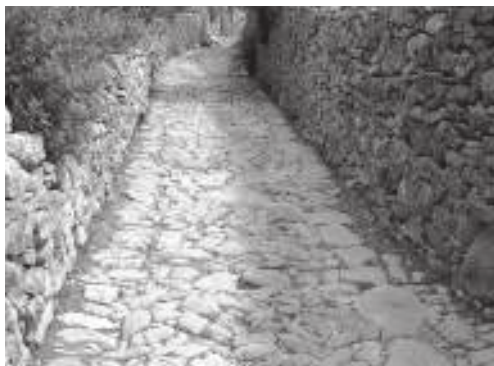


Figura 2

Secção I – Modelo de construção que se aproxima do utilizado em época romana.

Secção II

Não obedece a nenhum padrão muito claro e poderá datar da época medieval.



Figura 3

Secção II

Secção III

Corresponde à remodelação efectuada no século XIX, em que se observa um lajeado geométrico idêntico ao do *troço A*, composto por pedras de pequena/média dimensão e um eixo central delimitado por pedras em cutelo (*margines*), do qual saem linhas perpendiculares que formam quadrículas, divididas obliquamente em triângulos rectângulos.

Nesta remodelação ter-se-ão aplicado as recomendações para a reparação e/ou reconstrução de estradas que o Bispo D. Francisco Gomes do Avelar fez publicar em Faro, em 1809.



Figura 4

Secção III – Remodelação efectuada no século XIX.

segmentos em terra batida

Existem ainda segmentos que não apresentam empedrado e que, grosso modo, correspondem a zonas planas (troços em linha recta). Aí foram apenas detectados vestígios da provável delimitação do traçado da estrada no terreno, ou seja, uma abertura até à rocha firme.

Nesta antiga estrada o calcetamento terá sido aplicado para vencer os obstáculos naturais, em zonas de declive acentuado, com solos de difícil trânsito e pisos irregulares que seriam facilmente alterados pelas torrentes das águas pluviais ou por outros agentes erosivos.



Figura 5
Segmento em terra batida.

outros segmentos

Muito provavelmente, estes segmentos corresponderão à segunda fase da técnica utilizada na construção da via, o *rudus*.



Figura 6
Segmento da via que apresenta o que corresponderá à segunda fase da técnica de construção, o rudus.



Figura 7
Aspecto/pormenor do troço B da "Calçadinha" de S. Brás de Alportel

A maior parte destas vias têm características comuns, ou seja, eram construídas segundo modelos muito próprios.

as técnicas de construção

Para a sua construção o terreno era escavado, abrindo-se um fosso (*sulcus*), e depois procedia-se ao seu enchimento, o qual era feito em três fases. A primeira camada ou *statumen* era formada por terra e pedras de várias dimensões bem compactadas; sobre essa colocava-se o *rudus*, constituído por uma massa de seixos ligados com argamassa e batidos com maços para obter uma boa consistência e, por fim, pavimentava-se o nível superior, o *pavimentum*, com lajes de dimensões várias e de superfície abaulada para favorecer o escoamento das águas pluviais para as bermas.

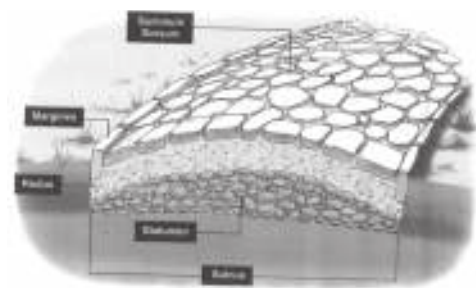


Figura 8

Elementos constituintes de uma calçada romana.
(reproduzido de RODRIGUES, 2004:20)

Na “Calçadinha” o calcetamento terá sido aplicado, para vencer os obstáculos naturais, em zonas de declive acentuado com solos de difícil trânsito e irregulares que seriam facilmente alterados pelas torrentes das águas pluviais ou por outros agentes erosivos. Assim, entre segmentos empedrados deparamo-nos com outros em terra batida que, grosso modo, correspondem a zonas planas e em linha recta.

No âmbito das reparações efectuadas no século XIX, na “Calçadinha”, verifica-se que as técnicas de construção empregues durante os séculos seguintes são análogas às utilizadas durante a época romana.

a “Calçadinha” de São Brás de Alportel no contexto das Vias Romanas do Algarve Central

A natureza técnica da construção, na qual são observáveis lajes de média/grande dimensão, permite-nos inseri-la no modelo romano uma vez que a via apresenta:

- a) um percurso a meia encosta;
- b) a abertura de um fosso até ao afloramento rochoso;
- c) um certo abaulamento do empedrado superior delimitado por pedras em cutelo (*marginis*);
- d) uma largura que ronda os 8 pés (2,50 m).

Esta hipótese, recentemente colocada, baseia-se também noutros aspectos.

É de salientar que junto ao *troço A* foi encontrada, na segunda metade do século XX, uma sepultura com espólio associado (BERNARDES e OLIVEIRA, 2002:26-27). Por outro lado, ainda nas proximidades do *troço A*, foram identificadas estruturas arqueológicas do período romano, cujos vestígios materiais datam de finais do século I ao século IV-V d.C. (*terra sigillata* Hispânica, Clara D e um fragmento de ânfora), e que corresponderão, provavelmente, a uma estação viária “tipo *mutatio*” (estação de muda de animais e carros para viajantes).

Outros aspectos que reforçam a hipótese deste antigo caminho ter origem em época romana são os antigos documentos que apresentavam os principais itinerários entre as várias cidades.

Um deles, o Itinerário de Antonino, fonte clássica do século III d.C., refere a existência de algumas dessas estradas que atravessavam então o Algarve. A mais importante dessas vias seria a que percorria o litoral, desde *Baesuris* (Castro Marim) ao *Promontorium Sacrum*, passando pelas cidades

de *Balsa* (Luz de Tavira) e de *Ossonoba* (Faro). A esta estrada, ligavam-se outras secundárias, uma delas, provavelmente a “Calçadinha”, atravessava o território onde hoje se localiza o Concelho de São Brás de Alportel e prosseguia em direcção às grandes cidades romanas: *Pax Iulia* (Beja) e *Olisipo* (Lisboa).

Por último, salientamos os resultados recentemente apresentados na obra de Sandra Rodrigues (2004) intitulada “As Vias Romanas do Algarve”, onde a autora refere que parece “plausível a ideia de se tratar de uma *via terrena*, pelo menos até ao sítio de Hortas e Moinhos, onde existem dois troços de calçada cujas características nos impelem à atribuição de uma cronologia romana, sobretudo num deles (RODRIGUES, 2004:68).

Contudo, e apesar das características identificadas se encontrarem, ainda hoje, bem visíveis ao longo do *troço B*, não podemos esquecer que o conhecimento das vias romanas do Algarve se encontra limitado devido, em parte, às afectações e reutilizações a que estas estradas estiveram sujeitas ao longo dos séculos.

considerações finais

Considerando as características técnicas que a “Calçadinha” evidencia e os antigos documentos que apresentam os principais itinerários entre as várias cidades, colocamos a hipótese deste antigo caminho fazer, originalmente, parte do Itinerário XXI de Antonino, uma das mais importantes vias romanas do Sul da antiga província da Lusitânia.

Assim, a “Calçadinha” seria uma *via terrena* (caminho de abertura fácil e que contemplaria grande parte do seu traçado em terra batida), constituindo, provavelmente, uma ligação secundária entre a principal cidade do Algarve e sede de *ciuitas* – *Ossonoba* (Faro) – e a capital conventual – *Pax Iulia* (Beja).

Na falta de troços empedrados, o seu provável trajecto pôde ser seguido a partir de uma análise toponímica e da localização de sítios arqueológicos conhecidos.

Assim, a referida via saía da cidade de *Ossonoba* (Faro) pela estrada da Penha, passava pela Conceição, por Milreu (Estói) e pelos Machados até ao sítio de Hortas e Moinhos, onde podemos encontrar os dois troços calcetados.

A “Calçadinha” começou a ser gradualmente “abandonada” a partir de 1860, data em que foi construída a estrada moderna, sendo apenas utilizada como caminho rural, por pastores e alguns habitantes de sítios circundantes.

Todos os factores mencionados, apesar de todas as dúvidas que sempre enformam uma pesquisa desta natureza – a atribuição de uma cronologia mais antiga para esta via, nomeadamente romana – são o resultado da investigação que, por agora, nos foi possível apresentar.

BIBLIOGRAFIA

ALARCÃO, J. de, (1988), Faro, *in*, Roman Portugal, vol. II, fasc. 3, Aris & Phillips Ltd., Warminster: 205.

ATAÍDE OLIVEIRA, F. X. (1993), Monographia de Estoi. Algarve em Foco Editora, Faro. 3ª edição, fac-similada.

BERNARDES, J. P. e OLIVEIRA, L. F., (2002), A “Calçadinha” de S. Brás de Alportel e a Antiga Rede Viária do Algarve Central. Ed. Câmara Municipal de S. Brás de Alportel, S. Brás de Alportel.

ESTRELA, S. e BARROS, P., (1999), Levantamento Arqueológico de S. Brás de Alportel – Relatório de Progresso 1999, (policopiado).

FABIÃO, C., (1999), O Algarve romano, *in* O Algarve - da antiguidade aos nossos dias. (Coord. Marques, M^a da Graça Maia), ed. Colibri, Lisboa: 33-51.

GAMITO, T. J., (s/d), A “Calçadinha” Romana de S. Braz de Alportel, s/L.

GOMES, M. V. e GOMES, R. V. (1988), Levantamento arqueológico-bibliográfico do Algarve, Secretaria de Estado da Cultura, Lisboa: 95-96.

GOMES, V. (1998), Arqueologia. Via romana descoberta em São Brás de Alportel, Diário de Notícias, 3 de Setembro.

LOURO, M. F. do E., (1996), O livro de Alportel. Monografia de uma freguesia rural- concelho. Reedição da Câmara Municipal de S. Brás de Alportel, 3ª edição, S. Brás de Alportel.

MANTAS, V. G. (1994), A rede viária romana do território português, *in* História de Portugal. O mundo luso-romano, vol. II (dirigida por João Medina), Amadora: 213-230.

MANTAS, V. G. (1997), Os caminhos da serra e do mar, *in* Noventa séculos entre a serra e o mar (organização de M.^a Filomena Barata e Rui Parreira), IPPAR, Lisboa: 311-326.

MARQUES, T., coord. (1992), Concelho de S. Brás de Alportel, Carta Arqueológica de Portugal, IPPAR, Lisboa: 265-275.

PEREIRA, Angelina, (1996), Arqueologia em (re)construção, *in* O Sambrasense, Ano X, n^o 140, Outubro, S. Brás de Alportel: 4.

PEREIRA, Angelina, (2001), O Legado Romano, Edição Câmara Municipal de São Brás de Alportel, São Brás de Alportel.

PEREIRA, Angelina, (2004), O Legado Islâmico, Edição Câmara Municipal de São Brás de Alportel, São Brás de Alportel.

PEREIRA, Angelina, (2004), A “Calçadinha” de S. Brás de Alportel – Percursos, Edição Câmara Municipal de São Brás de Alportel, São Brás de Alportel.

PEREIRA, Angelina, (2005), “Um olhar sobre o passado de S. Brás de Alportel” *in*, São Brás de Alportel - 90 anos de Memórias, Edição Câmara Municipal de São Brás de Alportel, São Brás de Alportel.

RODRIGUES, Sandra, (2004), As vias Romanas do Algarve, Centro de Estudos do Património da Universidade do Algarve/ Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Algarve, Faro.

SANCHO, Emanuel A. C. E LAMEIRA, Francisco I.C., (1998), Calçadinha Romana, *in* Roteiro do Concelho de S. Brás de Alportel, ed. Câmara Municipal de S. Brás de Alportel, S. Brás de Alportel: 17.

SANTOS, M. L. E. da V. A. dos (1972), Arqueologia Romana do Algarve, Associação dos Arqueólogos Portugueses, vol. II, Lisboa: 160-166.

.X OS CAMINHOS, AS VEREDAS E O POVOAMENTO ANTIGO.

Do Romano ao Islâmico. Os dados revelados pela arqueologia no concelho de Alcoutim.

FERNANDO DIAS | MANUELA TEIXEIRA
Divisão de Acção Social Cultural e Desporto | Município de Alcoutim

resumo

Com o presente póster pretende-se apresentar o panorama das vias de comunicação terrestres no concelho de Alcoutim, da época romana ao período islâmico, com base nos dados arqueológicos.

Situado no nordeste algarvio, no extremo da serra do Caldeirão, o território de Alcoutim caracteriza-se por um relevo acidentado e marcado pelos inúmeros vales serpentiformes das ribeiras e barrancos que desaguam no rio Guadiana a este. Os solos são constituídos especialmente por xistos, grauvaques e uma camada de terra arável pouco espessa, responsável pela fraca capacidade agrícola da região. A localização deste território, no limite sul da faixa piritosa ibérica, explica a existência de inúmeros “chapéus de ferro” ricos em cobre e outros minerais. Estas ocorrências são especialmente notórias a nordeste de Martinlongo, a este de Vaqueiros, nos vales das ribeiras de Foupana e Odeleite, e a norte de Alcoutim, numa faixa junto ao rio.

Para o estudo da rede viária antiga no concelho de Alcoutim temos que seguir uma metodologia baseada no conhecimento profundo da topografia, da rede hidrográfica, dos recursos mineiros, tendo por base a toponímia e o povoamento antigo. O rio Guadiana era a grande avenida de acesso ao interior, como lhe chamou Cláudio Torres, e desempenhou um importante papel estruturador no desenvolvimento da rede de caminhos antigos. Os recursos mineralógicos, a pastorícia e a caça representaram o principal atractivo que levou ao estabelecimento de comunidades neste território a partir dos períodos neolítico e calcolítico. Esta dinâmica de povoamento teve continuidade nas idades do bronze e do ferro, como testemunham as várias necrópoles de cistas encontradas.

Do período romano imperial conhecemos várias estações de *habitat* em que a faixa junto ao rio Guadiana, pelas facilidades de comunicação que

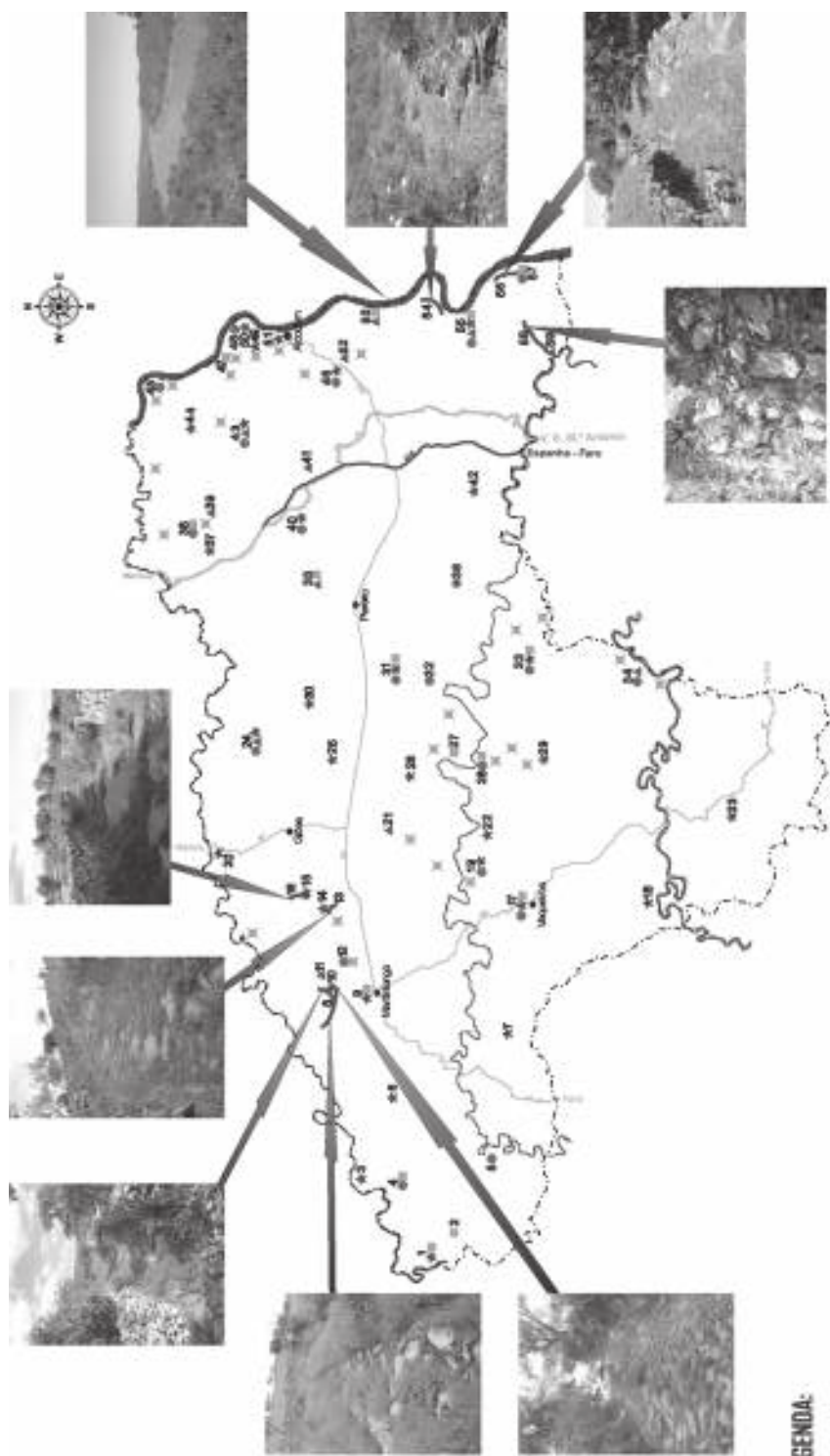
permitted the commerce with the exterior, it was more densely occupied. From these sites some paths would branch out into the interior mountains with the main objective of exploration of the so-called “iron hats” and for where it would transport the mineral, which would be transported via fluvial. It is probable that the Roman civilization has taken advantage of many previous paths, similar to the rest of the Algarve according to Vasco Gil Mantas. For this period we underline the references of *Antonino* to a road *per compendium* that would connect *Baesus* to *Mytilis* passing through the valley of the Guadiana. This road that seems a bit illogical to exist, due to the fact that the river Guadiana is easily navigable up to Mértola, is a case that is supported by some specialists. It is probable that, coming from Azinhal through Porto Largo, passing through Corte das Donas, Álamo, Montinho das Laranjeiras, Lourinhã, Necrópole do Calvário and then distancing from the river through S. Martinho, Cercado da Ferrugem and following in the direction of the Ribeira do Vascão where there is an old path on the side of Mértola near the ruins of the Moinho da Calçada. According to Abel Viana another Roman road would cross the mountain through *Balsa* through Cachopo and Martinlongo, where it would bifurcate for Alcoutim and for Mértola.

This dynamic of occupation / exploration of the mine seems to have suffered a certain stagnation, or even regression, in the final of the Roman Empire, the Visigothic/Bizantine and Emir, according to the analysis of the known archaeological data.

For the Islamic period the archaeology reveals to us a considerable increase in the local population, testified by the high density of habitats and the growth of the majority. Associated with a continuous exploration of the mine seem to be the agricultural and livestock explorations indicated by the emergence of some alcarias, such as Alcaria Chã, Vila Longa, Alcarias de Marim, Alcarias do Laborato, Alcaria Cova and Barranco do Tecedeiro (CATARINO, 1997/98), whose agricultural capacities of the terrain must have oriented the choice of its implantation. The agricultural and livestock Roman explorations seem to be limited to the areas very

reduced and to the fields of the river Guadiana, with greater agricultural potential and ease of transport of products.

It is worth highlighting the fact that the numerous old paths, identified by Helena Catarino and by the register of toponyms such as calçada, portela, etc., that would connect the whole network of settlement, denouncing a continuity after the reconquest of the Christian. All these paths and roads, that served this mountainous territory up to the XIX /XX, must have been *viae terrenae* very winding and narrow.



LEGENDA:

- "Habitat" Romano
- ▲ "Habitat" Tardo Romano, Visigótica, Islâmica Antiga
- ★ "Habitat" Islâmica Plena
- Necrópole
- ✕ Minas Antigas
- Caminhos Antigos (com restos de calçada)

LEGENDA DO MAPA

- 1 Montado do Pereirão** – referência a um forno de telhas nas proximidades e a antigo caminho de pé posto que seguia na direcção de Santa Cruz (Alentejo).
- 2 Pereirão** – referência a sepulturas de incineração e inumação, destruídas, a 2,5 Km a NNW da povoação com o topónimo Monte da Estrada.
- 3 Alcaria de Vila Longa** – grande povoação com arruamentos e caminho antigo que atravessa a ribeira do Vascão.
- 4 Curralinhos** – referência a antigo caminho que segue, atravessando a ribeira do Vascão, em direcção a S. Pedro de Solis.
- 5 Mestras** – associada à exploração agrária e à pecuária.
- 6 Alcarias de Diogo Dias** – existem escórias de fundição, provavelmente associadas à exploração mineira.
- 7 Alcariais de Monte Argil** – referência a escórias de fundição e proximidade de minas a sul na freguesia de Cachopo (Tavira).
- 8 Cerro do Lírio, Laborato a Castelhanos** – antigo caminho, entre valados, sobre afloramentos rochosos e com partes em calçada.
- 9 Martinlongo** – existem restos de escórias e estaria associada à exploração mineira do Serro da Mina e à exploração agrícola do planalto envolvente.
- 10 Alcarias do Laborato** – antigos caminhos entre muros e escórias de fundição, próximo de antigas minas.
- 11 Serro do Lírio** – existem escórias de fundição, referência a forno de fundição e situa-se próximo de caminho e minas antigas.
- 12 Serro da Mina** – mina com exploração no período romano, onde foi encontrado um denário de prata de Antonino Pio.
- 13 Lutão** – caminho, entre valados, com calçada antiga nas imediações do povoado islâmico.
- 14 Cerca das Oliveiras do Lutão** – existe antigo caminho com calçada, associado à exploração mineira.
- 15 Alcaria Chã** – grande povoação com caminhos antigos, seguindo um para o Mingordo onde existiu uma antiga mina junto à ribeira do Vascão.
- 16 Alcaria Chã** – antigo caminho, entre valados, sobre afloramento rochoso, parcialmente cortado, que atravessa a área do antigo povoado.
- 17 Vaqueiros** – encontrado um denário republicano e moedas de Cláudio e provável associação às explorações mineiras das proximidades.
- 18 Alcarias de Madeiros** – existem blocos de escórias de fundição, provavelmente associados à exploração mineira.
- 19 Ferrarias** – antigas minas com vestígios de exploração desde os períodos romano e islâmico até ao séc. XIX.
- 20 Castelo das Relíquias** – *hisn* e povoado presumivelmente ligado ao controle do território, com provável caminho em direcção a S. Bartolomeu da Via Glória (Mértola).
- 21 Curralão** – existem escórias de fundição e está associado à exploração das antigas minas da Couraça nas proximidades.
- 22 Mesquita** – junto de antigo caminho, provavelmente, associada a explorações mineiras e agrárias.
- 23 Alcarias de Alcaria Grande** – existem escórias de fundição, provavelmente associadas à exploração mineira.
- 24 Clarines** – povoado com capela de origem visigótica associado à exploração agrícola e pecuária.
- 25 Alcariais das Velhas** – ligada à exploração agrícola e pecuária, associada a antigos fornos e telheiros.
- 26 Alcarias de Marim** – referência a escórias de fundição e proximidade de antigas minas de cobre.
- 27 Rocha do Touro** – referência a sepulturas de incineração e inumação, destruídas, associada ao Povoado de S. Bento Velho.
- 28 S. Bento Velho** – existência de antigo caminho talhado na rocha e associado às explorações mineiras nas proximidades.
- 29 Alcariais de Zambujal** – próximo de caminhos e minas antigas.
- 30 Cercado das Oliveiras do Tesouro** – associado a antigo forno com caminho de calçada em pedra miúda.
- 31 Alcaria Cova** – povoação ligada à exploração agrícola e pecuária.
- 32 Castelo de Alcaria Cova** – pequena fortificação ligada à exploração mineira.
- 33 Soudes** – tesouro monetário com denários republicanos do século III e II a. C., caminhos velhos, escórias de fundição e minas antigas nas proximidades.
- 34 Pedrinhas de S. Brás** – provável igreja paleocristã, referência a fornos de fundição e explorações mineiras nas proximidades.
- 35 Vicentes** – escórias de fundição e lugar de passagem de antigo caminho proveniente da Alcaria das Pegas em direcção a Clarines.
- 36 Alcarias de Fonte Zambujo** – ligada à exploração agrícola e pecuária.
- 37 Santa Marta** – provavelmente associado à mina do Pego da Quebrada.
- 38 Cercado da Ferrugem** – associado à exploração de antigas minas de cobre no Barranco das Quebradas.
- 39 Serro das Casinhas** – existem escórias de fundição e antigo forno, situa-se próximo de caminho e minas antigas.
- 40 Desgracias** – encontrado busto romano em bronze, referência a restos de antigo caminho com calçada que vinha de Alcaria das Pegas seguindo por Vicentes em direcção a Clarines.
- 41 Alcaria das Pegas** – grande povoado de exploração agrícola e pecuária.
- 42 Alcariais do Barranco do Tecedeiro** – ocupa extensa área, ligada à exploração agrícola e pecuária.

BIBLIOGRAFIA

43 Cerca das Oliveiras de S. Martinho Velho – provável igreja paleocristã associada à passagem da via *per compendium de Baesuris a Myrtilis*, antigo caminho entre muros, escórias de fundição e situa-se nas proximidades das minas de Cortes Pereiras.

44 Cerca das Oliveiras do Cerro do Lobo – associado à exploração mineira, com escórias de fundição, onde existe um antigo caminho.

45 Enxoval – associado a antigas explorações mineiras e existem microtopónimos indicadores de caminhos antigos (portela, porto, etc.).

46 Montinho de Corte da Seda – grande povoado associado a antigas explorações mineiras nas proximidades.

47 Sepulturas do Calvário – próximo do caminho velho da Lourinhã, actualmente intransitável, que ligaria os sítios romanos da Lourinhã e do Enxoval.

48 Lourinhã – provável *villa* associada à exploração mineira, situada na várzea do rio Guadiana.

49 Cerro da Horta do Brejo – existem escórias de fundição e está associado à exploração da Mina do Brejo.

50 Lourinhã II – existem escórias de fundição e está associada às antigas minas existentes nas proximidades.

51 Castelo Velho de Alcoutim – *hisn* e povoado ligado ao controle do território, do rio Guadiana e à exploração mineira.

52 Casa Velha do Marmeleiro – povoado associado à exploração das antigas minas de cobre da Casa Velha.

53 Vale de Condes – provável existência de igreja Paleocristã, situado na várzea do rio Guadiana e possível passagem de antigo caminho proveniente do Álamo em direcção a Alcoutim.

54 Pontal – antigo caminho com partes em calçada e muro de suporte, construído a meia encosta. Seria a continuação do que vinha do Álamo.

55 Montinho das Laranjeiras – importante *villa* romana com provável porto e igreja Paleocristã.

56 Álamo – antigo caminho em parte sobre afloramento rochoso, com referência a calçada em direcção à Villa do Montinho das Laranjeiras.

57 Álamo – *villa* com barragem, onde se encontrou a estátua de Apolo, e onde passava uma antiga estrada que vinha de Castro Marim e seguia para Alcoutim.

58 Corte das Donas – antigo caminho em direcção ao Fadagoso, entre valados, com partes em calçada e outras sobre o afloramento rochoso.

59 Fadagoso – situa-se junto de antigo caminho calcetado que seguia para Corte das Donas.

CATARINO, Helena, 1997/98, “O Algarve Oriental durante a ocupação Islâmica – Povoamento rural e recintos fortificados”, in *al-ulyā - Revista do Arquivo Histórico Municipal de Loulé*, N.º 6, 3 Volumes, Arquivo Histórico Municipal de Loulé, Loulé.

MANTAS, Vasco Gil, 1997, “Os caminhos da serra e do mar” in *Noventa séculos entre a Serra e o Mar*, I.P.P.A.R., Lisboa, pp. 311-325.

RODRIGUES, Sandra, 2004, *As vias romanas do Algarve*, C.E.P. da Universidade do Algarve / C.C.D.R. Algarve, Faro.

SANTOS, Maria Luisa Estácio da Veiga Afonso dos, 1972, *Arqueologia Romana do Algarve*, Vol. II, Associação dos Arqueólogos Portugueses, Lisboa, pp. 367-396.

TORRES, Cláudio, 1992, “Povoamento antigo no Baixo Alentejo. Alguns problemas de topografia histórica”, in *Arqueologia Medieval*, N.º 1, Campo Arqueológico de Mértola, pp. 189-202.

VIANA, Abel, 1960, “Notas históricas, arqueológicas e etnográficas do Baixo Alentejo. Senhora da Cola”, in *Arquivo de Beja*, Vol. XVII, pp. 214-218.

.XI LIGAÇÃO DE S. BRÁS DE ALPORTEL POR ESTÓI E CONCEIÇÃO À ETAR NASCENTE FARO

Trabalhos arqueológicos no âmbito do Sistema Multimunicipal de Saneamento do Algarve
Multimunicipal de Saneamento do Algarve

BRUNO SILVA | SUSANA BORGES | JOSÉ ANTÓNIO PEREIRA
Novarqueologia, Lda.¹

resumo

Este artigo apresenta os trabalhos desenvolvidos no âmbito do acompanhamento arqueológico de uma empreitada de construção de um sistema de saneamento nos concelhos de S. Brás de Alportel e Faro, e das medidas de minimização preconizadas no que se refere à detecção, registo, identificação e salvaguarda de vias antigas.

Desde Outubro de 2004 que a NOVARQUEOLOGIA, LDA é responsável, pelo acompanhamento arqueológico de um conjunto de empreitadas de construção ou reabilitação de infra-estruturas de abastecimento de água e saneamento promovidas pela empresa Águas do Algarve, S. A.

Tendo em conta a natureza das empreitadas, destacando-se a abertura de extensas valas para a implantação de condutas que unem as várias infra-estruturas de abastecimento e saneamento, o Programa de Trabalhos privilegia de forma significativa as tarefas integradas no âmbito da arqueologia preventiva:

- o estudo de todas as informações disponíveis acerca das empreitadas de forma a estabelecer áreas e tipos de afectação;
- o levantamento exaustivo de todos os dados relativos aos bens patrimoniais das áreas a serem afectadas;
- a prospecção sistemática e/ou dirigida em função dos resultados da pesquisa bibliográfica e cartográfica e da informação histórico - arqueológica do local.
- intervenções de emergência ou diagnóstico como forma de mitigação de impactes negativos sobre eventuais elementos de valor patrimonial arqueológico e etnográfico.

No âmbito do projecto “Ligação de São Brás De Alportel Por Estói e Conceição à ETAR Nascente de Faro” este tipo de actuação revelou-se fundamental na identificação e avaliação de um pequeno troço de calçada (Fonte do Touro) e no sentido de acautelar o impacto negativo da empreitada sobre eventuais vestígios da “Calçadinha de S. Brás” ou outros de interesse arqueológico e científico.

¹ Rua. Luís De Camões, 63. 2380-085 Alcanena.
E-mail: Geral@novarqueologia.pt

Especificamente, este projecto tem por objectivo a criação de um novo sistema de condução e tratamento de águas residuais produzidas por povoações dos concelhos de São Brás de Alportel e Faro.

A implantação das condutas decorre essencialmente ao longo do Rio Seco, a sul, e seus afluentes, a Norte, Este e a Oeste.

calçada da fonte do touro

Aquando das acções de prospecção sistemática prévias à execução da obra que decorreram entre Novembro de 2004 e Janeiro de 2005, identificámos uma calçada no lugar de Fonte do Touro, nas proximidades da ribeira da Gaifona.

Localizada numa área de declive relativamente acentuado e franqueado por intensa vegetação, é composta por pedras de calcário de superfícies polidas de diferentes tamanhos e dispostas de forma irregular.

Apresenta cerca de 1,35m de largura média no troço mais largo e cerca de 30m de extensão preservada, apresentando-se mutilada em várias zonas inclusive na área mais próxima da ribeira, local de implantação da conduta de saneamento. O seu traçado é algo assimétrico apresentando ligeira deflexão para nascente.

Lateralmente é limitada por fiada de pedras mais regulares e nalguns casos encaixada entre grandes blocos de afloramento calcário o que lhe confere um aspecto tosco.

Para além de espólio cerâmico de cronologia moderna a contemporânea identificado nos arredores da citada calçada, no decurso destes trabalhos não se conseguiram reunir elementos que atestem a sua cronologia. Conseguiu-se apenas recolher um pequeno cravo possivelmente



Figura 1

Localização da calçada da Fonte do Touro e sondagem de diagnóstico na "Calçadinha de São Brás de Alportel".

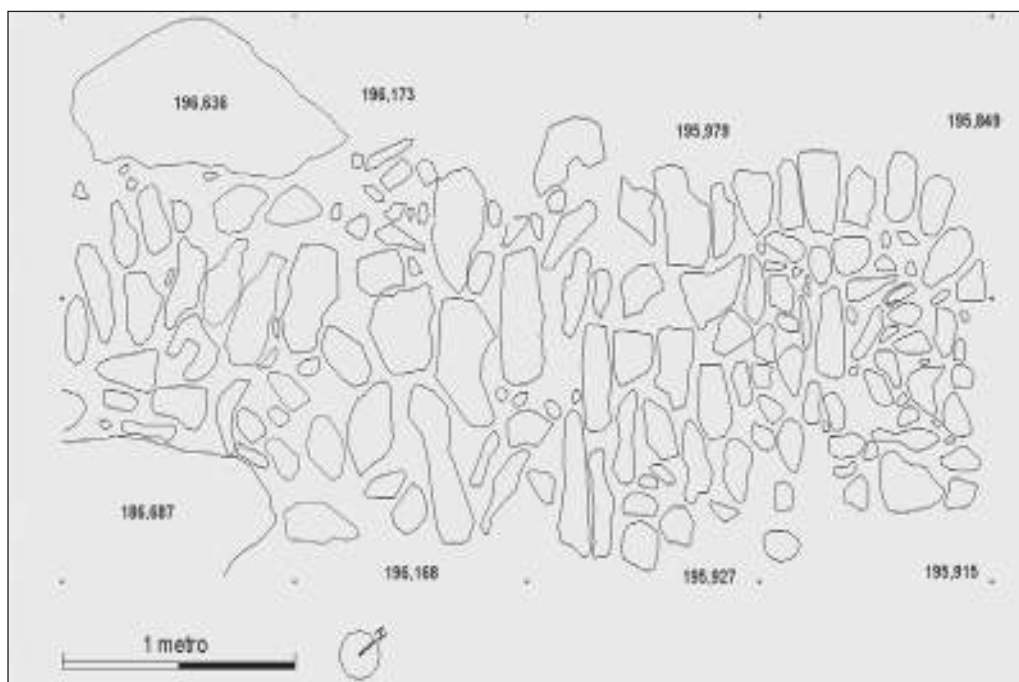


Figura 2

Planta parcial da calçada da Fonte do Touro

pertencente a ferradura de animal. Tendo em conta as características da calçada parece tratar-se de uma via de carácter local, de importância secundária criada de forma espontânea e sem grande critério construtivo, provavelmente na Idade Moderna ou Contemporânea, para assegurar a circulação entre a povoação mais próxima e a ribeira.

De realçar que não muito distante do local pervive o topónimo Calçada, topónimo que de alguma forma pode estar relacionado com a existência desta via.

Apesar de não se prever qualquer afectação por parte da empreitada, o sítio foi devidamente sinalizado e objecto de trabalhos de limpeza e registo gráfico e fotográfico por parte da equipa de arqueologia.



Figura 3

Trabalhos de registo na calçada da Fonte do Touro.

trabalhos na calçadinha de s. brás

Posteriormente, no decurso do acompanhamento arqueológico da empreitada verificámos que o traçado da conduta do Interceptor B poderia colidir com o novo troço da “calçadinha romana,” recentemente descoberto (Abril 2005) no âmbito dos trabalhos de valorização da mesma pela arqueóloga da Câmara Municipal de S. Brás de Alportel.



Figura 4

Cravo (?) de ferradura em ferro proveniente da calçada da Fonte do Touro.

Perante esta possibilidade, realizou-se uma reunião de campo que contou com representantes do Instituto Português de Arqueologia, das Águas do Algarve, Novarqueologia, Planege (Fiscalização) e com o empreiteiro (Hidralgar) da qual resultou uma solução alternativa à passagem da conduta, que previa a implantação desta numa antiga exploração de pedra que terá no passado levado à amputação total dos vestígios da calçada nesse local. Com esta nova alteração, o impacte nos vestígios arqueológicos seria nulo, dado que a largura da vala não excedia os 90 cm. Mesmo assim foi preconizado, como medida de minimização, a realização de uma sondagem de diagnóstico de 1m x 1,20m. Constituiu objectivo principal da intervenção avaliar a existência de vestígios arqueológicos no subsolo que fossem afectados pelo novo traçado da conduta e em particular a existência de um troço de calçada ou outros vestígios, paralelamente ao traçado recentemente identificado.

Contudo, da intervenção arqueológica resultou a não identificação de materiais arqueológicos, de cronologias coetâneas à utilização da “calçadinha”, de acordo com os dados históricos e arqueológicos. De igual forma não foram recolhidos artefactos ou outros elementos relacionados com a exploração da pedreira, que pudessem conter interesse para a arqueologia industrial. Como medida mitigadora manteve-se o acompanhamento presencial dos trabalhos de abertura de vala e consequente movimentação de máquinas no sentido de assegurar a não obliteração accidental de qualquer parcela da “calçadinha”.

resultados obtidos

A identificação de uma nova “calçada” (Fonte do Touro) certamente contribuirá para o enriquecimento do acervo patrimonial do Concelho de São Brás de Alportel, a acrescentar à já famosa “Calçadinha de São Brás de São Brás Alportel”. De igual forma é um elemento novo que permite testemunhar a importância das redes de mobilidade a nível local, em particular se atendermos ao facto de que a própria histórica “Calçadinha” ter sido, até há bem pouco tempo usada como meio de comunicação. No que se refere à alternativa preconizada para a implantação da conduta no troço B da “Calçadinha de São Brás de Alportel” impede qualquer tipo de afectação negativa sobre aquele elemento de valor patrimonial arqueológico. A sondagem de diagnóstico permitiu reconhecer a viabilidade do traçado alternativo, sendo a afectação em termos arqueológicos nula. A intercepção da conduta na área da “Calçadinha” pela pedreira desactivada conferirá ainda um maior grau de segurança para os visitantes, uma vez que o fosso a céu aberto será aterrado para ocultar a conduta. Não obstante, todos os trabalhos de implantação de conduta no local serão devidamente acompanhados pela equipa de arqueologia.



Figura 5

Trabalhos de registo na sondagem efectuada na “Calçadinha de São Brás de Alportel”.



Figura 6

Implantação e plano inicial da sondagem na “Calçadinha de São Brás de Alportel”.

.XII VIAS URBANAS DE SILVES: MUTAÇÕES E PERVIVÊNCIAS

MARIA JOSÉ GONÇALVES
Arqueóloga, Gabinete de Arqueologia da Câmara Municipal de Silves

resumo

Neste pequeno estudo apresentam-se alguns dados resultantes da investigação arqueológica e da análise das fontes históricas, que conjugadas, nos permitiram reconstituições do traçado viário urbano da cidade de Silves, nos períodos de dominação islâmica e durante o século XV, observando-se mutações e pervivências.



Figura 1

Indicação do possível cardus e decumanus, segundo R.V.Gomes.

introdução

Ainda que alguns autores admitam para a cidade de Silves uma possível fundação Romana¹, a verdade é que até à presente data, não obstante a enorme área escavada, ou arqueologicamente acompanhada, no âmbito dos trabalhos de requalificação urbana do Centro Histórico (Programa Polis)², ainda em curso, e muitos outros trabalhos antes realizados, os vestígios romanos são residuais e descontextualizados e a ocupação mais antiga remonta ao período islâmico, consistindo, na maior parte dos casos, em estruturas habitacionais e negativas (silos e fossas), estas últimas escavadas no substracto geológico (Vieira e Chanoca, 2006 a; 2006 b).

Também no decurso de obras de construção civil, tiveram lugar em zonas mais baixas da cidade, trabalhos arqueológicos em áreas de dimensão assinalável e não se colocaram a descoberto níveis de ocupação romana. As ocupações mais antigas remontavam ao século XI em dois dos casos – Biblioteca (Gonçalves e Santos, 2005:198), Teatro Mascarenhas Gregório (Ramos, 2004:4) e aos séculos XII-XIII no Empreendimento do Castelo (Duarte e Costa, 2006).

Todavia, a Arqueóloga R. V. Gomes, exumou tramo de muralha que assentava sobre nível arqueológico que atribuiu ao período tardo-romano, um pouco a nascente da Porta da Almedina (Gomes e Gomes, 1992:288 e Gomes, 2002b:332), e defende fundação romana para a cidade de Silves (Gomes, 2002a:93), vendo nas actuais ruas que cruzam junto à Sé, o *cardo maximus* e o *decumanos*, que marcavam a organização urbana das cidades romanas (fig. 1).

Temos alguma dificuldade em reconhecer nestas vias e na actual organização urbana da cidade esses

traços de ortogonalidade, antes vislumbramos um urbanismo com origem nas cidades islâmicas, em que o planeamento é mínimo e se centra nas edificações mais importantes, como a Alcáçova, a Mesquita Aljama e os Mercados, e a situação estratégica e o relevo actuam como principais elementos condicionadores da sua implantação. Assim, estamos perante um crescimento orgânico da cidade, altamente dependente do aumento da população, ainda que algumas regras de planeamento se encontrem subjacentes³.

período de permanência islâmica

Ainda que algumas frentes de trabalho arqueológico se encontrem em curso, e pouca informação tenha sido divulgada sobre os achados, temos conhecimento de que se não colocaram a descoberto quaisquer vestígios da rede viária urbana relativa ao período de dominação islâmica⁴. Pelo contrário, identificaram-se nalgumas das sondagens arqueológicas efectuadas sob os actuais arruamentos, estruturas habitacionais islâmicas, revelando que a actual rede viária nem sempre coincide exactamente com os arruamentos da cidade islâmica. Porém, em duas intervenções ocorridas em zonas que corresponderiam ao arrabalde Este da cidade, há vestígios de vias urbanas.

Na intervenção arqueológica da “Biblioteca”, em que os elementos arquitectónicos de maior relevância se materializam em dois tramos de muralha ligados por uma torre de ângulo, foram colocados a descoberto

¹ Ver a propósito, artigo de Jorge de Alarcão (2005:294 a 297), sobre a localização do *oppidum Cilibis*.

² Foram escavadas vastas áreas e realizadas mais de 150 sondagens arqueológicas na cidade de Silves.

³ Ver a propósito: Ahmed Tahir (2006), nas fontes jurídicas: Tratados da *Hisba* e Direito ao Mercado, Regulamento da Defesa, Regime Imobiliário e Regulamentação Tributária, Regime de Arrendamento de Vivendas e Terrenos, Tratados de Construção, etc. E, ainda, Alfonso Gonzalez Carmona (2005) *La Medina en formación. Los datos de los textos jurídicos – Comunicación* apresentada no 3º Congreso La Medina en Formación: La Ciudad en el Occidente Islámico Medieval. Novas aportaciones de la arqueologia e relectura de fuentes, Silves, 7 a 10 de Setembro de 2005.

⁴ As sondagens realizadas nalgumas ruas, nomeadamente na Rua da Arrochela, Rua Nova do Carmo e Rua do Pelourinho, revelaram a existência de fossas, que habitualmente se localizam sob os arruamentos, levando a inferir tratar-se de ruas que à época já existiam, com um traçado semelhante.



Figura 2

Arruamento em seixo rolado da escavação arqueológica da "Biblioteca"



Figura 3

Arruamento em terra batida da escavação arqueológica "Empreendimento do Castelo"

três níveis de arruamento sobrepostos, construídos em seixo rolado de pequena a média dimensão, compactados com terra de matriz arenosa e muito material arqueológico. Este arruamento, corre no sentido Este-Oeste, e associa-se a estruturas habitacionais, dispostas a Norte do mesmo, sendo que, na zona em que toca a torre, o seu material construtivo compõe-se de pequenas lajes de arenito vermelho. Na área escavada, esta via mede cerca de 4m de largura por 20m de comprimento e, o sector que encosta à torre, 2m de largura por 8m de comprimento. Terá sido construída no período final da dominação islâmica (Gonçalves e Santos, 2005:188 e Gonçalves e Pires, 2006) (fig. 2).

Também na intervenção arqueológica levada a cabo em área limítrofe Este da actual cidade, espaço que parece coincidir com zona limite de um dos arrabaldes da cidade islâmica, foram resgatadas do terreno, uma imensidão de estruturas arqueológicas, que configuravam uma série de habitações dos sécs. XII-XIII, associadas a arruamentos, evidenciando algum planeamento urbanístico.

A via principal, de orientação Nordeste-Sudoeste, media 4m de largura máxima e detinha cerca de 40m de comprimento na área escavada, tendo sido construída em terra batida que embalava alguns calhaus rolados de pequena dimensão, sendo provável que se dirigisse a uma das portas da muralha do Arrabalde Este da cidade. Para além

deste, corria outro arruamento paralelo, do lado Oeste, com uma largura aproximada de cerca de 2m e mais de 10m de comprimento, igualmente construído em terra batida. Um outro arruamento corria no sentido perpendicular à via principal, de orientação tendencialmente Este-Oeste, mas não se articulava com a anterior. Este último oferecia uma técnica construtiva em tudo semelhante à descrita para o arruamento do sítio da "Biblioteca", ou seja, o recurso ao seixo rolado compactado com terra e material cerâmico. Media cerca de 2m de largura, sendo ladeado por dois muros que o encerrava e, muito provavelmente, conduziria a espaço agrícola junto à margem direita do Rio Arade⁵ (fig. 3).

O conhecimento inequívoco da localização das três portas que permitiam o acesso ao interior da Medina, permitem-nos inferir sobre a existência de três ruas principais, que muito provavelmente confluiriam perto da Mesquita Aljama e do acesso ao interior da alcáçova. Assim, a porta em cotovelo aberta no sector Sul da muralha da Almedina, permitiria o acesso à zona central da cidade através da actual Rua da Sé; a porta aberta no sector Oeste da muralha facilitaria, de igual modo, o acesso à zona nobre da cidade, através da actual Rua da Porta da Azóia e; a porta aberta no sector Este da muralha, através da actual Rua do Castelo, conduziria à zona privilegiada de encontro das populações da *Xilb* islâmica (fig.4).

⁵ Agradecemos à Dra. Paula Abranches, Arqueóloga administradora da Empresa Archeoestudos e ao Dr. José Costa, Arqueólogo responsável pela escavação, todas as informações e elementos cedidos.

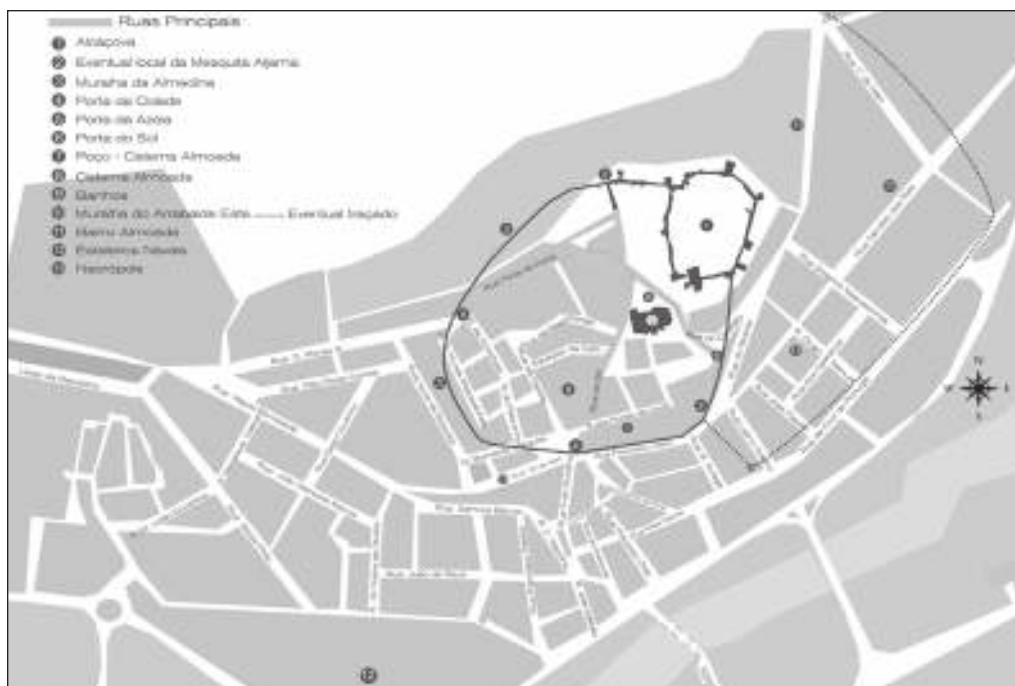


Figura 4

Edifícios e elementos viários da cidade de Silves no período de dominação islâmica

século xv

É neste período que as fontes nos oferecem maior quantidade de informação quanto às vias urbanas da cidade de Silves. O Livro do Almojarifado de Silves, produzido em 1474, ao descrever a propriedade régia e as rendas que deviam ao monarca aqueles que a traziam aforada, vai percorrendo as ruas da cidade, de um modo que nos permite alguma reconstituição, não só das vias urbanas, como das que ligavam a cidade às propriedades e localidades vizinhas.

Assim, no interior da Almedina, é-nos possível identificar a *Rua direita* (actual Rua da Sé), que da Porta da Cidade se dirigia para Norte, passando frente à Sé, prolongando-se até cerca dos muros da cidade (fol.1 a 4). Também conhecemos a rua que, da Porta da Cidade virando para a direita, conduzia à Judiaria (actual Rua da Porta de Loulé) (fol. 8 e 9). Ainda, a rua que, da Porta da Almedina virando à esquerda, passava junto aos *chãos que em outro*

tempo foram banhos (actual Rua da Cadeia) (fol. 9v.). Também a *Rua Pública* que encimava a Casa da Aduana (actual Travessa da Cató) (fol.10) e, ainda, a *Rua pública travessa*, que separava pardieiros, de casa que noutro tempo havia sido celeiro (actual Rua da Misericórdia) (fol. 10). No cimo da Rua direita, de frente à Casa das Fangas e dos Açougues, conhecemos uma outra *Rua pública*, que se dirigia para a Porta da Azóia (actuais Largo Correia Lobo e Rua da Porta da Azóia) (fol.4v. e 5), por detrás da qual se situava uma Azinhaga sem saída (actual Rua do Saco) (fol.4v.).

A maior dúvida reside na localização da *Rua da Çapataria Velha* (fol. 10 e 11), a única à qual é atribuído nome próprio. É mencionada após referência à actual Rua da Cató, razão que nos sugere situar-se na sua proximidade. Na mesma se localizam, além de casas térreas do rei, o *Forno Grande*, o *Forno do Corteçinho* e o *Forno da Rua*. Maria de Fátima Botão, julga tratar-se da actual Rua Nova da Boavista (Botão,1992: 27 e 98), que ligava directamente à



Fig. 5

Edifícios e elementos viários da cidade de Silves no século XV

buraca. Por seu turno, Garcia Domingues (Leal, 1984: 83), advoga tratar-se da actual Rua da Arrochela, o que nos parece mais plausível, por questões de proximidade aos espaços que antecedem a menção. Mas, também nas zonas designadas no Livro do Almoxarifado de Silves, como Mouraria e Arrabalde o rei possuía bens aforados, que confrontavam com ruas públicas, muito embora, neste caso, seja mais difícil localizá-las, dado que os bens aforados, são quase sempre espaços devolutos, ou parcelas de terreno de vocação agrícola, tornando-se impossível seguir as descrições e identificar no terreno as propriedades referidas. Ainda assim, reconhecemos na actual Rua do Moinho da Porta, a *Rua pública* que conduzia ao *Moinho da Porta* (fol. 12), bem como a *Porta do Cerco da Mouraria* (fol.12v.), à qual se seguiria uma rua, talvez actual Rua Elias Garcia.

Para além destas ruas, são referidas mais duas *ruas públicas*, que não foi possível situar, bem como diversos caminhos, nomeadamente, o *Caminho para a Ponte* (fol.15), (talvez actual Rua Policarpo Dias) o *Caminho para Fonte da Mesquita* (fol.15), certamente a actual

Rua da Mesquita, sendo que ambas entestavam com a *Cerca da Mouraria* e encerravam um ferragial, e ainda, o *Caminho para Portugal* (fol.15v.), que acreditamos tratar-se da actual Rua Cruz de Portugal, dado que esta encerrava a Norte a *Horta do Pão*, que a Sul era delimitada pelo *Açude dos Moinhos da Porta e da Torre*, imóveis cuja localização é hoje reconhecida junto à margem direita do Arade. Encontramos ainda referência ao *Caminho que ia para o Enxerim* (fol.16v.) e que partiria da *Torre Cruzada do Castelo*, tratando-se, muito provavelmente, da actual Rua do Cemitério (fig. 5).

Para além destas vias, o valioso documento refere diversos caminhos que ligavam a cidade de Silves a localidades vizinhas, sem que, contudo, se consiga reconstituir o seu traçado. São mencionados os caminhos que levavam a Lagoa, Bemposta, Estombar, Lagos, S. Miguel, Porches e Alagoa, locais cujos solos detêm grande vocação agrícola e onde, privilegiadamente, se situava grande parte da propriedade régia.

considerações finais

A falta de ortogonalidade do traçado viário actual recusa a ideia de uma fundação romana da cidade de Silves, muito embora tenhamos que admitir, que a evolução da paisagem urbana possa ter camuflado por completo eventuais marcas de um traçado hipodâmico.

Apesar de serem marcantes os traços de uma estruturação urbana islâmica, alguns dos vestígios arqueológicos colocados a descoberto, no âmbito de trabalhos arqueológicos recentes, dão a conhecer a ocupação de algumas das actuais ruas por estruturas habitacionais islâmicas, necrópole islâmica, etc., levando a concluir sobre um traçado viário islâmico algo diverso do actual. Tal evidência encontra sustentação no acentuado declínio demográfico, que se inicia no final do século XIII e se agrava durante o século XIV, que levará ao abandono e degradação de habitações, podendo a consequente remoção de entulhos conduzir à desertificação de espaços, que ao serem reocupados séculos depois, merecerão uma diferente organização espacial, nomeadamente no concernente aos arruamentos. Tal situação de declínio é visível na descrição da propriedade régia, que o *Livro do Almojarifado de Silves (século XV)* encerra, não obstante se identifique, neste documento, algumas das ruas ainda hoje existentes, mostrando a longa pervivência destas vias.

A análise dos dados disponíveis relativos a vias urbanas no período islâmico cinge-se aos arruamentos do arrabalde, recentemente colocados a descoberto no âmbito de trabalhos arqueológicos. Apesar de se tratar de uma amostra reduzida, vemos alguma uniformidade no que concerne à largura dos caminhos principais e secundários (4m e 2m, respectivamente) e, também, no que concerne às técnicas construtivas - terra batida ou seixo rolado compactado com terra.

A continuação dos trabalhos arqueológicos e a análise sistemática dos dados recolhidos permitirão, no futuro, ilações mais consistentes acerca da evolução da rede viária urbana de Silves.

BIBLIOGRAFIA

ALARCÃO, Jorge (2005), Notas de Arqueologia, Epigrafia e Toponímia - III in *Revista Portuguesa de Arqueologia*, volume 8, nº 2, Instituto Português de Arqueologia, Lisboa, pp. 293-311.

BOTÃO, Fátima (1993) *Silves, A Capital de um Reino Medieval*, Câmara Municipal de Silves, Silves.

DUARTE, Cláudia; Costa, José (2006) Do Bairro Islâmico ao "Empreendimento do Castelo (Silves). Primeiros resultados de uma intervenção arqueológica, in *Xelb 6*, Câmara Municipal de Silves, Silves (no prelo).

LEAL, Maria José da Silva et all (1984) *Livro do Almojarifado de Silves - Século XV*, Câmara Municipal de Silves, Silves.

GOMES, Rosa Varela; Gomes, Mário Varela (1992) "Os dispositivos defensivos de Silves", in *III Congresso de Arqueologia Medieval Espanhola*, Universidade de Oviedo, Oviedo, pp.287-295.

GOMES, Rosa Varela (2002 a) " Silves (Xelb), uma cidade do Gharb al- Andalus: território e cultura ", in *Trabalhos de Arqueologia*, 23, Instituto Português de Arqueologia, Lisboa.

GOMES, Rosa Varela (2002 b) "Estruturas Defensivas Medievais de Silves", in *Mil anos de fortificações na Península Ibérica e no Magreb (500-1500)*, Actas do Simpósio Internacional sobre Castelos, Edições Colibri / Câmara Municipal de Palmela, Lisboa, pp. 325-335.

GONÇALVES, Maria José; Santos, Ana Luísa (2005) Novos Testemunhos do Sistema Defensivo Islâmico de Silves e os Restos Osteológicos Humanos Associados à Muralha de um Arrabalde - Notícia Preliminar, in *Xelb 5*, Câmara Municipal de Silves, Silves, pp.177-200.

GONÇALVES, Maria José; Pires, Alexandra (2006) Silves Islâmica - a muralha do arrabalde e a dinâmica de ocupação do espaço adjacente, in *Actas do IV Congresso de Arqueologia Peninsular*, Vol. 6, Faro (no prelo).

RAMOS, Ana Cristina (2004) Relatório da Intervenção Arqueológica do Teatro Mascarenhas Gregório (texto policopiado).

VIEIRA, Ana Isabel; Chanoca, Cristina (2006 a) Fossas e Silos do Eixo Porta da Azia - Rua do Saco (Silves), in *Xelb 6*, Câmara Municipal de Silves, Silves (no prelo).

VIEIRA, Ana Isabel; Chanoca, Cristina (2006 b) O Largo da Sé de Silves: resultados preliminares de uma intervenção de salvaguarda, in *Xelb 6*, Câmara Municipal de Silves, Silves (no prelo).

TAHIRI, Ahmed (2006) Importancia de las fuentes árabes para la investigación arqueológica en Garb al-Andalus, in *Xelb 6*, Câmara Municipal de Silves (no prelo).

