

Sandra Rodrigues

as vias romanas do algarve

as vias romanas
do **algarve**

FICHA TÉCNICA

Título
As Vias Romanas do Algarve

Autor
Sandra Rodrigues

Edição
Centro de Estudos do Património da Universidade do Algarve / Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Algarve

Coordenação da Edição
João Pedro Bernardes

Fotografia
Rui Lopes; Museu Municipal de Faro (fotografias pág. 32, 33 e 47); Museu Nacional de Arqueologia (fotografias pág. 36, 38, 43 e 50)

Ilustração
José A. Fonseca (figuras pág. 20 e 86)

Design e Produção
IDEIAS em baú, Comunicação Marketing, Lda

Impressão
SIG - Sociedade Industrial Gráfica, Lda

Depósito Legal
208014/04

Data
2004

Tiragem
1000 exemplares

Índice

Introdução Geral	05
CAPÍTULO I Aspectos Gerais	08
O Quadro Geomorfológico	09
Considerações Sobre os Caminhos Pré-romanos	11
A Estrutura Tradicional do Traçado Viário Romano	15
A Tipologia de Construção das Vias	19
Tipologia e Funções das Estações Viárias	21
CAPÍTULO II As Vias Romanas do Algarve - Os dados	22
Estudos Viários Sobre a Região	23
Fontes Geográficas e Literárias Antigas	24
Fontes Epigráficas	26
A Toponímia	26
CAPÍTULO III Os Caminhos do Mar - <i>Per Loca Maritima</i>	30
A Rede de Povoamento do Litoral Algarvio e a Importância Político-Económica da Região na Época Romana	31
<i>A Civitas Ossonobensis</i>	32
<i>A Civitas Balsensis</i>	32
<i>As Villae</i>	33
O Eixo Viário Longitudinal Costeiro: Vestígios de Troços, Estações Viárias e Traçado Conjectural	38
CAPÍTULO IV Os Caminhos da Serra	52
A Rede de Povoamento do Interior Algarvio na Época Romana	53
<i>O Algarve Oriental</i>	53
<i>O Algarve Central</i>	55
<i>O Algarve Ocidental</i>	56
As Vias da Serra-Vestígios de Troços, Estações Viárias e Traçados Conjecturais	57
<i>O Eixo Viário do Algarve Oriental</i>	58
<i>O Eixo Viário do Algarve Central</i>	63
<i>O Eixo Viário do Algarve Ocidental</i>	72
<i>A Via Transversal do Barrocal Algarvio</i>	75
CAPÍTULO V As Pontes	80
Problemática da Classificação das Pontes	81
Tipologia das Pontes Romanas	82
<i>As Pontes de Alvenaria</i>	82
<i>As Pontes de Madeira</i>	85
Tipologia das Pontes Medievais	86
Que Pontes Romanas no Algarve ?	86
Considerações Finais	101
Referências Bibliográficas	103

Introdução Geral

O presente trabalho aborda o estudo da rede viária romana do Algarve (itinerários principais) que, até à data, não havia sido alvo preferencial de investigação exhaustiva.

Procurámos estabelecer o traçado viário do litoral, tentando definir as vias que, partindo do eixo costeiro, se dirigiam para norte através das serras e do barrocal, focando a rede de povoamento que àquele estava associado. Cremos que a articulação da rede viária com o povoamento e as mútuas influências daí decorrentes, questão que procurámos desenvolver, poderá posteriormente abrir novas perspectivas a futuros trabalhos de investigação.

Abordámos também os aspectos económico - políticos directamente afectos às necessidades de construção e manutenção viária.

Por último, e devido ao facto de considerarmos os traçados viários autênticos palimpsestos, fizemos, necessariamente, uma alusão aos troços de estradas medievais e mesmo posteriores, ainda que não aprofundando a questão exhaustivamente, já que tal ultrapassaria os objectivos deste trabalho.

Este estudo não contempla, porém, a abordagem à rede viária secundária, já que tal conduziria a uma enorme dispersão e a um conseqüente menor rigor científico.

Finalmente, resta referir que um estudo alargado acerca deste tema é particularmente oportuno nesta altura, dada a urgência de investigação que lhe está associada, suscitada sobretudo pela crescente necessidade de salvaguardar registos arqueológicos e patrimoniais em risco de desaparecimento, devido à galopante pressão urbanística que nos últimos anos se tem verificado na região, a qual urge conciliar com os registos do passado. Note-se que as constantes alterações do espaço em questão, sejam estas de carácter urbanístico ou viário, têm conduzido sobremaneira ao desaparecimento de inúmeros testemunhos, que se por um lado eram registos de outras épocas, atestavam, por outro, a existência ou importância de algumas vias e mesmo de alguns povoados.

Definir objectivos precisos, quando confrontados com um imenso caudal de informação e com um tema quase inexaurível porque parte agente do processo histórico, não é tarefa fácil. Todavia, consciencializados de que o ponto nevrálgico deste trabalho de investigação é a definição do principal traçado viário romano do Algarve, procurámos evitar dispersões ou ficar reféns de uma visão restrita da realidade histórica. Assim, elegemos como principais objectivos:

» Colmatar as lacunas de investigação associadas a este tema, dado que para a região algarvia os estudos deste âmbito são escassos e algo superficiais.

» Registrar os vestígios fósseis de troços de calçada, estações viárias e outros testemunhos a eles associados, com vista à sua salvaguarda.

» Clarificar alguns aspectos da tipologia de construção viária romana, no sentido de evitar ambigüidades suscitadas pelas semelhanças de construção das épocas subsequentes.

“o que vou dizer provirá de uma tríplice raiz: o que pessoalmente observei (...); as minhas leituras; o que ouvi dizer a pessoas sabedoras**”

Varrão, *De Re Rustica*, I

*Destas, destaque, em especial, o professor Doutor Carlos Fabião.

» Determinar, com o máximo de precisão, a cronologia de pontes e caminhos antigos da região, refutando assim a ideia de que boa parte deles são romanos.

» Traçar, com tanto rigor e exactidão quanto possível, os principais eixos de circulação que compunham o panorama paisagístico, comercial e administrativo desta área do *conventus Pacensis*.

» Estabelecer bases e fundamentos para futuros trabalhos de investigação ou mesmo de preservação.

Um estudo da rede viária romana do Algarve que persegue aqueles objectivos depara, desde logo, com uma série de condicionantes, nomeadamente:

» A acelerada destruição de tramos de calçada, desencadeada fundamentalmente pela densidade de construção civil na região, sobretudo desde meados do século XX, em prol da fomentação desenfreada de uma indústria turística incontrolada e incompreensivelmente incontrolável;

» A escassez de informação veiculada pela documentação clássica, medieval e mesmo mais recente, bem como a insuficiência de fontes epigráficas e históricas;

» O não menos reduzido número de testemunhos arqueológicos, como os pouco numerosos troços de calçada;

» As semelhanças de técnicas de construção de estradas em contextos cronológicos diferentes que, a par das constantes alterações sofridas devido a obras de manutenção ao longo dos séculos¹, conduzem a variadíssimos problemas de interpretação;

» Por último, a localização geográfica e condições geomorfológicas da área em estudo que, pela proximidade marítima e fluvial, foi, na antiguidade, privilegiada em termos de acessos naturais, mas, paradoxalmente, “lesada” pela conseqüente menor necessidade de investimentos em vias terrestres.

Sendo o Algarve uma região coesa do ponto de vista físico - que na época romana se inseria na jurisdição administrativa do *conventus Pacensis*, província da Lusitânia - reúne os requisitos necessários para uma coerente pesquisa deste teor.

Embora tendo como objectivo centrarmo-nos num conjunto restrito de eixos de circulação viária (via longitudinal do Algarve e aquelas daí decorrentes para norte), o tipo de metodologia utilizado assentou na interdisciplinaridade e nos requisitos que qualquer trabalho sério desta índole requer. Desta forma, o presente trabalho socorre-se de meios e métodos variados:

Tomámos como ponto de partida a recolha bibliográfica, com referências ao povoamento romano da região, no sentido de obtermos uma panorâmica geral sobre a rede de povoamento. Seguidamente, recorreremos à análise das fontes escritas antigas, principalmente fontes literárias e epigráficas, mais concretamente marcos miliários. Seguiu-se a análise de documentação medieval (mais abundante que a anterior) e de estudos que a ela se reportam, como os itinerários régios, por exemplo, o itinerário de Afonso III a caminho do Algarve, descrito na *Crónica da Conquista do Algarve*, as chancelarias reais

¹ Note-se que as sistemáticas reconstruções das vias, sobretudo a partir do século X, lhes imprimiram profundas alterações (Mantas, 1997).

² Parece-nos importante salientar a relevância da hagiotoponímia para o estudo viário já que, aquando da Reconquista Cristã, a chave da organização religiosa foi a implementação da villa-ecléssia, ou seja a tendência de toda a villa, aldeamento ou lugar ter a sua igreja. Assim, a igreja testemunhava a posse e ocupação de um território, estando geralmente associada ao culto de um santo, cujo nome era frequentemente adaptado ao sítio da sua localização. Deste modo sacralizavam-se os antigos espaços (Almeida, 1986: 115-116).

e as descrições geográficas de autores árabes. Posteriormente, debruçámo-nos sobre a documentação moderna, particularmente dos séculos XVIII e XIX, sobretudo corografias e monografias locais. Já a partir dos finais do século XIX, a nossa pesquisa bibliográfica incidiu em trabalhos de foro histórico - arqueológico, directa e indirectamente relacionados com o estudo dos traçados viários.

Demos ainda especial atenção à toponímia, não só àquela que indicia a passagem de vias, mas também à hagiotoponímia², que terá surgido maioritariamente aquando da Reconquista Cristã.

Após concluído o exercício de recolha e análise bibliográfica e documental, passámos à pesquisa de índole cartográfica, especialmente à leitura de cartas topográficas a diferentes escalas (1: 25.000 / 1: 50.000), com vista ao estudo prévio dos condicionalismos da região. Em simultâneo, recorreremos à observação e análise de fotografia aérea; este instrumento revelou-se sobremaneira válido, na medida em que ao evidenciar registos fósseis de caminhos antigos, nos facultou a possibilidade de desenvolvermos um tipo de prospecção de campo dirigida e selectiva.

A última etapa do trabalho de pesquisa foi, portanto, a prospecção arqueológica que se centrou na busca, identificação e confirmação de vestígios arqueológicos viários ou relacionados com vias, como as *mansiones*, *mutationes* e estabelecimentos rurais de tipo *villa*, o que permitiu, a *posteriori*, a delineação dos possíveis eixos romanos de circulação viária da região. Note-se que nesta fase recorreremos, evidentemente, às *Cartas Arqueológicas do Algarve*, que nos proporcionaram maior rapidez na condução da prospecção.

Relativamente ao tratamento dos dados recolhidos ao longo do período de investigação, sendo estes de carácter bibliográfico, resultantes da prospecção ou outros, partimos de uma perspectiva comparativa, tomando em consideração o contributo de trabalhos análogos. Nestes procurámos aferir pistas referentes, concretamente, aos tipos de abordagem e tratamento de informação recolhida nas diferentes etapas de elaboração desses estudos.

Saliente-se também que no processo de análise e interpretação dos dados adquiridos durante a nossa pesquisa, considerámos outras variáveis importantes para o estudo das vias como, por exemplo, as condições geomorfológicas do terreno, factor determinante para a constituição dos traçados viários. As características físicas, nomeadamente os cursos de água (rios), barreiras e corredores naturais, entre outros, foram elementos importantíssimos para a definição da rede viária, facultando-nos, isoladamente, inúmeras informações sobre as possibilidades de passagem de troços, sobretudo quando as outras fontes escasseavam ou se mostravam lacónicas.

Capítulo I

Aspectos Gerais

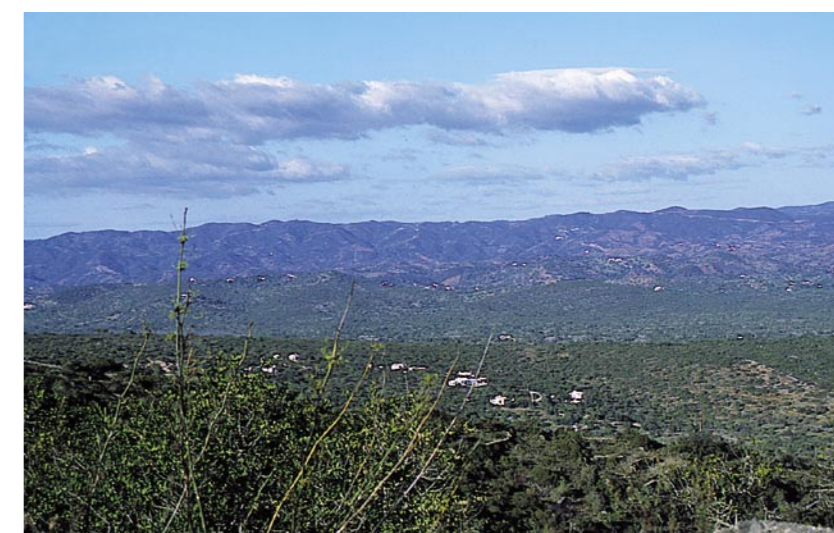
O QUADRO GEOMORFOLÓGICO

Para uma coerente abordagem à rede viária de uma região é fundamental traçar uma panorâmica sobre a geografia local, na medida em que factores como a articulação e a orientação do relevo ou mesmo cursos de água são determinantes na passagem dos eixos de comunicação terrestres.

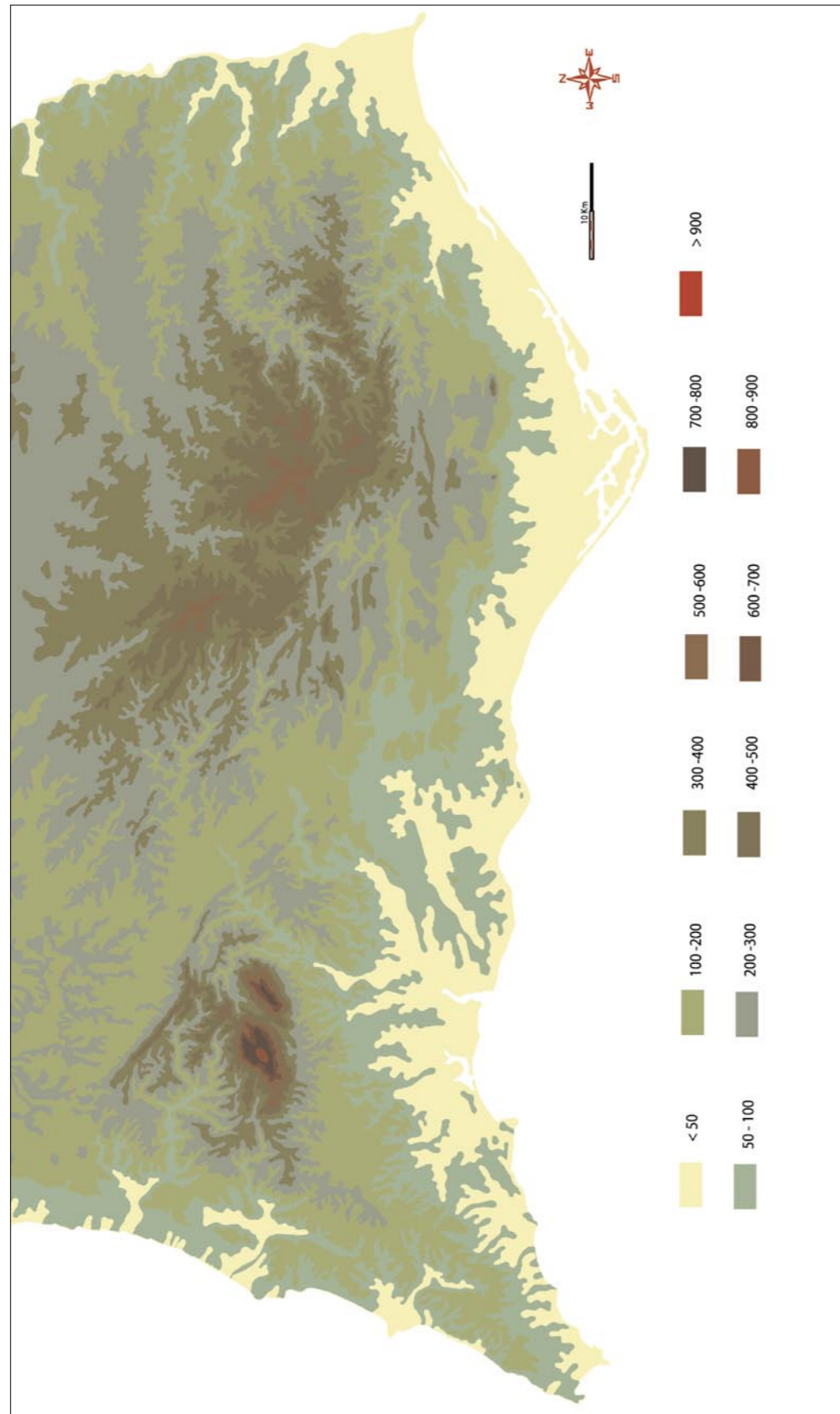
Deste modo, cremos que a configuração geográfica do Algarve terá contribuído, em grande escala, para o isolamento determinante a que a região ficou votada durante séculos. Podemos mesmo afirmar que foi graças às comunicações marítimas e fluviais que esta zona terá sobrevivido económica, social e politicamente, uma vez que os eixos terrestres inter-regionais não terão passado de meras ligações alternativas cujo alcance provavelmente não ultrapassou o das necessidades básicas. Assim, a geomorfologia do Algarve condicionou seguramente a fixação das populações e as actividades económicas que proporcionavam a sua sobrevivência.

Destacam-se na paisagem algarvia três realidades físicas bem distintas: a serra, composta por formações xistosas; o barrocal, que não é mais do que uma plataforma calcária e, junto ao oceano, uma estreita faixa de terras mais ou menos planas, cuja composição areno-argilosa terá sido determinante para as técnicas de construção em terra crua, bem presentes na região (Ribeiro, s/d: 31-46).

A serra é caracterizada por duas cadeias montanhosas: a oriente, a serra do Caldeirão, onde as colinas são cortadas por vales profundos; a ocidente, a serra de Monchique cuja massa montanhosa sienítica chega a atingir os 902 metros (Feio, 1983: 17). Esta área foi, até ao início do século XX, coberta por



Serra - vista geral a partir do Cerro de S. Miguel



Carta Hipsométrica do Algarve

uma densa vegetação arbórea e arbustiva de que ainda existem extensas manchas bem preservadas, pelo que terá sido uma vasta reserva de caça, atraindo populações desde os tempos pré-históricos (Gamito, 1983: 336). Note-se que durante os períodos medieval e moderno, aí se fixaram alguns núcleos populacionais que, devido às dificuldades suscitadas pelo relevo, se estabeleceram junto à terra cultivável (Magalhães, 1970: 30), dedicando-se à pastorícia e à exploração de pequenas courelas.

A avaliar pela escassez de vestígios romanos na serra, somos levados a crer que durante este período a sua ocupação seria bem mais esparsa, sendo a exploração mineira o principal atractivo à fixação.

No barrocal destacam-se as formações calcárias, de solos secos e pedregosos, que desde sempre condicionaram o tipo de culturas e estilo de vida rural. A par do cultivo de cereais de sequeiro em terrenos pontuados por amendoeiras, figueiras, alfarrobeiras ou oliveiras, as comunidades encontravam na pastorícia um complemento importante ao magro rendimento que a terra dava. Sendo uma zona com muitas afinidades com algumas regiões do norte de África é natural que aqui se encontrem abundantes vestígios islâmicos.

É a faixa litoral, no entanto, a área que mais atracção exerceu sobre as populações ao longo dos séculos, já que é a que maiores e mais variados recursos oferece, nomeadamente terras férteis de cultivo, grande riqueza piscícola e uma abundante fauna estuarina (Feio, 1983: 110). Com uma costa muito recortada onde os promontórios alternam com as enseadas, a navegação marítima torna-se fácil, quer na parte oriental, caracterizada por cordões dunares formando pequenas ilhotas, quer na parte ocidental, onde a acção abrasiva do mar cava nas falésias pequenas reentrâncias ou portos de abrigo naturais. Na antiguidade, esta configuração seria muito diferente e aparentemente mais pronunciada do que hoje e determinadas áreas de sapais ou alagadiças estariam submersas³ (Garcia y Belido, 1993). Tais características de um litoral muito mais articulado do que actualmente (Ribeiro, 2001: 103) justificam, a par da abundância de recursos, a localização dos principais núcleos de povoamento romano junto à costa, o que, por sua vez, explica a passagem da via romana mais importante do Algarve por esta zona.

Finalmente, resta referir que inúmeras são as linhas de água que serpenteiam as terras do litoral, permitindo algumas delas a navegabilidade até ao interior, como é o caso dos rios Guadiana e Arade.

CONSIDERAÇÕES SOBRE OS CAMINHOS PRÉ-ROMANOS

Se traçar a panorâmica viária romana, na região algarvia, é uma tarefa de difícil consecução, determinar os eixos de comunicação pré-romanos afigura-se-nos mesmo inexequível, ainda que sobre o assunto não nos cumpra fazer aqui mais do que uma simples alusão.

Tal impotência reside fundamentalmente no inescrutável, senão até inexistente, conjunto de vestígios viários relativos àquela época.

Todavia parece-nos consentâneo admitir que os Romanos tenham construído os seus principais itinerários sobre as grandes linhas viárias

³ Sobre a dinâmica costeira do litoral algarvio e sua complexidade nos últimos dois milénios pode ver-se o trabalho de Sebastião Braz Teixeira (Al'ulyā, Loulé, 1999) com ampla bibliografia, e ainda as Actas do 3º Simpósio sobre a Margem Ibérico-Atlântica (Faro, 2000).



Barrocal - a serra como pano de fundo é uma das características do Barrocal



Litoral - vista geral a partir do Forte de Álmadena (Budens)



Ribeira de Odeleite - uma das linhas de água que, a partir do Guadiana, permite a navegabilidade até às terras do interior

preexistentes. Esta perspectiva assenta sobretudo em factores indirectamente relacionados com os caminhos, concretamente, nos vestígios de povoamento da Idade do Ferro e em alguma, escassa, referência bibliográfica antiga. Vejamos: os principais centros urbanos da Idade do Ferro situavam-se junto ao litoral, como parece ser os casos de *Baesuris*⁴, *Balsa*, *Ossonoba* e *Lacobriga* (Arruda, 1997: 244), pelo que haveria naturalmente eixos de circulação a ligá-los. Destaca-se ainda um importante local de culto localizado no *promunturium sacrum* (Cabo de S. Vicente), o que pressupõe existência de acessos que permitiriam a afluência ao santuário.

A própria presença de necrópoles dispersas ao longo do barrocal sugere também a passagem de um caminho transversal próximo do litoral (Mantas, 1997: 314).

No que diz respeito às referências bibliográficas sobre a região, relativas à ocupação pré-romana, salientam-se a obra de Estrabão (Geografia, Livro III, 2-5 [Garcia y Belido, 1993: 132]) e a *Ora Marítima* de Avieno (baseada no périplo massiliota do século VI a.C.), que data de finais do século IV d.C., onde o autor alude a um caminho alternativo à ligação marítima entre o estuário do Tejo e o baixo Guadiana⁵, sendo mais ou menos correspondente ao eixo romano *Olissipo - Salacia - Pax Iulia - Myrtilis - Baesuris* (Mantas, 1997: 312).

Por fim, considerando as limitações suscitadas por este tema e ainda o pouco que se conhece sobre a civilização e povos que habitavam esta região antes da chegada dos Romanos, julgamos muito improvável que os caminhos existentes fossem empedrados, constituíssem redes hierarquizadas e organizadas das quais dependessem as comunidades ou que houvesse, sequer, preocupação com a monumentalidade associada a estes elementos, o que em certa medida condiciona o seu estudo, porque poucas marcas deixaram na paisagem.

⁴ Em *Baesuris* (Castro Marim) foi identificado um vasto espólio de materiais fenícios, gregos e púnicos, concretamente as cerâmicas áticas (Arruda, 1997), associadas ao comércio marítimo, facto já evidenciado por Estrabão, quando se refere à importância daquele comércio para os indígenas (Garcia y Belido, 1993).

⁵ “A baía, que então se abre amplamente, retrocede e não é de fácil navegação com um só vento: até meio chega-se impelido pelo vento oeste, a parte restante exige o vento sul. E se alguém daí se dirigir a pé para o litoral dos Tartéssios, com dificuldade vencerá o caminho em quatro dias” (Avieno, 1, 174-180).

⁶ Esta norma encontra-se prescrita na Lei das XII Tábuas, código redigido em meados do século V a.C., considerado pelos Romanos como base do seu pensamento jurídico. A este respeito diz o seguinte: “as vias militares devem ter oito pés nas partes rectas e dezasseis nas curvas” (Cf. Mantas, 1996: 50 e notas 150 e 151).

A ESTRUTURA TRADICIONAL DO TRAÇADO VIÁRIO ROMANO

A construção de estradas foi indubitavelmente uma das grandes preocupações da civilização romana e talvez um dos seus maiores legados. A edificação destes eixos, que numa fase incipiente assentava em fins estratégico-militares, foi um factor manifestamente determinante para a romanização e desenvolvimento de redes comerciais no território que dominavam.

Assim, e ainda que condicionados por inúmeras circunstâncias relativas às características peculiares de cada região do Império, os traçados dos caminhos romanos dependem de dois aspectos preponderantes: por um lado, as condições geomorfológicas, por outro lado, a maior ou menor importância e riqueza da região, a par dos motivos que suscitaram a abertura de estradas.

Aproveitando os corredores naturais, os trajectos tomam uma direcção mais ou menos rectilínea, podendo mudar bruscamente de direcção sempre que um relevo acidentado assim o exija, obrigando por vezes a subidas muito íngremes.

As curvas são frequentemente muito acentuadas, sobretudo quando é necessário vencer uma encosta declivosa, organizando-se num sistema de curva e contra-curva. Possuem geralmente o dobro da largura da estrada⁶, permitindo desta forma que os veículos mais pesados e com pouco ângulo de viragem contornassem as curvas dentro dos limites da via.

Apesar de contemplarem, sempre que possível, uma ligação rápida e directa entre dois pontos do percurso, os Romanos não hesitavam em traçar as suas estradas a meia encosta, a fim de minimizarem as grandes oscilações do relevo e, em casos de vias militares, terem um maior ângulo de visão em situações de emboscada (Mantas, 1996: 67).

À semelhança da actualidade, nem todas as vias possuíam a mesma importância, organizando-se portanto numa rede hierarquizada. Assim, podem classificar-se, sob os pontos de vista jurídico e administrativo, as seguintes:

As *Viae Publicae* que eram aquelas cujo financiamento estava a cargo do estado, ficando supervisionadas pelos *Curatores Viarum*, que as mandavam construir a empreiteiros locais, havendo situações em que eram co-financiadas pelas cidades. Estas vias eram de importância estatal e asseguravam a



Regiões Naturais

comunicação entre Roma e as capitais de província, portos ou pontos vitais do Império (Chevalier, 1972: 68-69). Era sobre elas que se assegurava o *Cursus Publicus* e foram também designadas por estradas pretorianas ou consulares (Melchor Gil, 1995: 51).

As *Viae Militares* que eram construídas e mantidas pelo exército, com fins estratégicos (Chevalier, 1972) e administrativos (Mantas, 1996: 32).

Salientam-se também as *Viae Vicinales* que eram vias secundárias que partiam ou entroncavam com as vias públicas, ligando aglomerados urbanos aos núcleos de povoamento rural ou a outras vias principais (Chevalier, 1972: 68). Segundo Ulpiano⁷ (*Digesto*, XLIII, 7, 3; 8, 22 [Cit.por Melchor Gil, 1995]), estas podiam ser públicas (*Publica Itinera*) ou privadas (*Privata Itinera*):

As *Publica Itinera* eram construídas sobre terrenos públicos, sendo o seu acesso permitido a todos. O financiamento estava a cargo dos municípios, colónias ou outras entidades do governo local conforme é deduzido da *Lex Ursonensis* (LXXVII, LXXVIII).

As *Privata Itinera* eram construídas em propriedades particulares, sendo os proprietários quem assegurava o investimento e manutenção das mesmas.

Partindo da rede viária principal saíam ainda muitos caminhos ou veredas destinadas às comunicações rurais ou mesmo para acesso a terrenos de exploração agrícola (*Viae Agrariae*).

De acordo com as características técnicas, os caminhos podem também classificar-se de maneiras distintas. Deste modo, destacam-se: *Strata* que, nos milários do século III, surge associada a uma via pavimentada; *Agger* que se refere a um caminho construído sobre um *podium*; *Via*, cuja largura média era de 8 pés⁸, permitindo o cruzamento de dois veículos; *Actus* que tinha metade da largura, ou seja, 4 pés e, finalmente, *Iter* que possuía apenas 2 pés de largo⁹ (Mantas, 1996: 32). Muitos outros termos estão associados aos caminhos romanos, porém, não nos cabe aqui aprofundar a terminologia viária, pelo que nos limitamos a avançar aquela que utilizaremos com mais frequência ao longo deste trabalho.

A preocupação com a balizagem das estradas era também comum, sobretudo nas vias principais. Um dos elementos privilegiados para tal efeito eram os marcos milários, que forneciam informações preciosas aos viandantes: por um lado, indicavam as distâncias percorridas e, por vezes, o nome da via; por outro, identificavam o patrocinador da (re)construção, chegando mesmo a funcionar como instrumentos de propaganda imperial (Melchor Gil, 1995: 36).

O termo milário deriva do étimo latino *mille* que significa milha. Assim, os padrões viários, como também podem ser designados os marcos, indicavam a quantidade de milhas percorridas, cujo valor métrico se encontra actualmente estabelecido em torno dos 1481,5 metros¹⁰ (Sillières, 1990: 59).

Os primeiros milários terão surgido em Itália no século III a.C., estendendo-se posteriormente ao resto das províncias. Na Península Ibérica multiplicaram-se sobretudo no período imperial (Sillières, 1990: 41).

Existem duas formas de padrões viários: os prismáticos e os cilíndricos, sendo os primeiros bastante raros. Os milários cilíndricos são os mais frequentes na Hispânia, medem cerca de 2 metros de altura e o seu diâmetro



Calçada do Vale da Serra (Moncarapacho)

⁷ Famoso jurista e conselheiro do imperador Alexandre Severo, do século III (Mantas, 1996: 62).

⁸ 1 pé corresponde a 29,5 cm.

⁹ Note-se que estas medidas se encontram prescritas na Lei das XII Tábuas.

¹⁰ Sobre o valor da milha e a sua variação cf. a obra de V. Mantas (1996: 429-434).



Passagem a vau no "Caminho do Concelho" (Pedras d'el Rei)

ronda os 0,45 cm a 0,53 cm; porém, o diâmetro começa a diminuir a partir do século IV (*Idem*, 1990: 47).

Na região algarvia estes elementos escasseiam, conhecendo-se apenas um exemplar, encontrado em Bias do Sul - Fuzeta, que descreveremos no capítulo seguinte.

A TIPOLOGIA DE CONSTRUÇÃO DAS VIAS

Acerca desta questão, temos como propósito abordar algumas das técnicas de construção viária romana, ainda que a bibliografia sobre o assunto não seja numerosa e, também, cientes de que só as grandes vias do Império apresentavam as características mais típicas que adiante descreveremos.

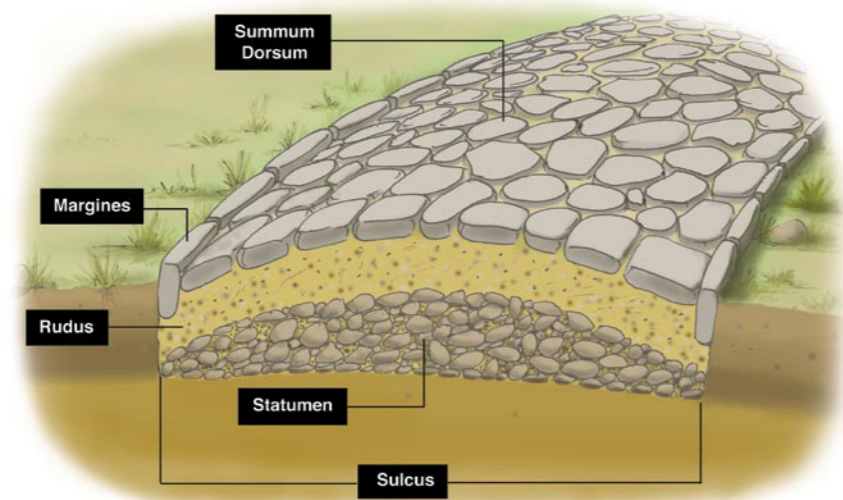
Conhecem-se algumas referências antigas aos processos de construção de estradas na época romana, concretamente um poema de Estácio, a respeito da *Via Domitiana* (Mantas, 1996: 58) construída no ano de 95; as informações facultadas pelo historiador Tito Lívio a respeito das construções de caminhos empreendidas pelos censores; um texto de Ulpiano acerca de três tipos de vias distintas sob o ponto de vista construtivo; as alusões ao assunto presentes no capítulo VII da obra de Vitruvius (Melchor Gil, 1995: 63) e, finalmente, Ausônio, escritor do século IV, que se referiu a um tipo de revestimento com brita (Mantas, 1996: 63).

Após a delimitação do traçado da estrada no terreno, abria-se uma trincheira ou fossa (*sulcus*) da largura que a calçada teria, procedendo-se à extracção das terras até à rocha ou solo firme, onde assentaria o lastro ou cama do empedrado. Esse lastro constituía-se por uma camada base de terra argilosa e pedras de vários tamanhos bem compactadas (*statumen*). A fim de regularizar a superfície, antes de se estabelecer o pavimento, adicionava-se uma camada composta por saibro, pedras de pequenas e médias dimensões e cal, tudo bem compactado. Este *nucleus* ou camada intermédia designava-se por *rudus* ou *rudatio*¹¹. A um nível mais elevado dispunham-se as *marginés* que flanqueavam a calçada, limitando-a e servindo de contrafortes que impediam o seu esboramento. Finalmente, pavimentava-se o nível superior (*summum dorsum* ou *summa crusta*) que era um pouco abaulado ao centro, permitindo o escoamento das águas das chuvas para as bermas, sendo o tamanho das lajes do pavimento variado (Mantas, 1996: 59; Melchor Gil, 1995: 64-65).

A descrição desta tipologia de construção encontra-se atestada no poema de Estácio, mencionado supra: "o primeiro trabalho foi aqui o de traçar sulcos, eliminar a rede de veredas e, por um profundo desaterro, cavar a fundo as terras. O segundo consistiu em encher de outra maneira o vazio das trincheiras e preparar uma base para o dorso do revestimento, a fim de evitar que o solo se afunde e que a base seja traiçoeira e o leito vacilante sob as lajes calcadas. Então é a vez de sujeitar o caminho nas duas faces por rebordos apertados e por numerosas cunhas. Ó quantos grupos trabalham ao mesmo tempo!" (Mantas, 1996: 58 e nota 180).

Note-se que estas técnicas de construção poderão não ser exclusivas da época romana, o que é um indicador da grande dificuldade subjacente à classificação cronológica das vias. Parece-nos, portanto, importante ressaltar

¹¹ Vitruvius ao descrever a construção de pavimentos no livro VII, distingue o *rudus* (camada mais fina) do *nucleus* (camada à base de cal e cerâmica triturada onde assentava o pavimento).



Elementos constitutivos de uma calçada romana

que, pelo menos até ao século XIX, as técnicas de construção seriam análogas, como se pode deduzir do texto do bispo algarvio Francisco Gomes do Avelar, onde dá “instruções que deverão observar os inspectores da reparação das estradas”:

“Se o chão, em que se faz ou renova a estrada, he solido, sobre ele se edifique a calçada: se não he, deve procurar-se a sua firmeza; o que se pode conseguir escavando até chegar a chão firme, podendo ser, e sobre elle calçar. [...] deitem-se pedras miúdas no chão, postas em cama, e com algum arranjo; depois cascalho, e por cima, arêa grossa com caliça, podendo haver-se e tudo muito bem batido a malho, ficando abaulado.” (Oliveira, 1902: 344).

Como se pode aferir pelas informações facultadas pelo historiador Tito Lívio, as vias pavimentadas com lajeado são, numa fase incipiente, exclusivas das áreas urbanas e das proximidades das cidades mais importantes, sendo as restantes revestidas apenas com saibro (Mantas, 1996: 62). Embora creível, cremos que esta realidade não tenha sido norma durante o período imperial, sendo frequentes troços de caminhos calcetados fora dos grandes centros urbanos ou das suas proximidades.

Contemplando as diferentes funções ou importância jurídico - administrativa, resulta óbvio que nem todas as estradas seriam construídas da mesma forma ou com as mesmas técnicas. Isto mesmo nos revela Ulpiano que, como já referimos, distingue três tipos de vias. Vejamos:

As *Viae Terrenae* que seriam caminhos em terra batida, cuja abertura seria rápida; as *Viae Glareae Stratae* que seriam estradas revestidas por pequenas pedras ou saibro (Mantas, 1996: 63) e, por fim, as *Viae Lapidae Stratae* dotadas de um revestimento lajeado, que variava de acordo com a importância do eixo e dos materiais existentes nas imediações. Estas exigiam uma boa construção, já que seriam as mais importantes.

Na opinião de V. Mantas (1996: 63), a rede viária romana seria maioritariamente constituída por *Viae Glareae Stratae*, opinião que corroboramos, dado que ao longo dos nossos trabalhos de prospecção constatámos essa realidade.

TIPOLOGIA E FUNÇÕES DAS ESTAÇÕES VIÁRIAS

As vias romanas tinham estruturas de apoio à circulação, estruturas essas imprescindíveis sempre que o percurso era mais longo.

Todavia, se estes elementos contribuem grandemente para a identificação dos itinerários viários, a sua classificação arqueológica nem sempre é fácil de distinguir no terreno, uma vez que são susceptíveis de ser confundidas com outro tipo de sítios.

De entre as estações viárias existem categorias diversas, de acordo com a sua importância e funções.

Deste modo, consideramos as estações oficiais, naturalmente implantadas sobre as *viae publicae* e *viae militares*, e os estabelecimentos privados, geralmente próximos de sítios onde havia um tráfego especialmente movimentado, como nos cruzamentos viários ou nas imediações de um aglomerado (Mantas, 1996: 546).

Assim, no âmbito da abrangência oficial, destacam-se as **Mansiones**, constituídas por estruturas arquitectónicas complexas, que incluíam alojamento, banhos e cozinhas para um grande número de hóspedes, cavalariças para equídeos, oficinas e alpendres para veículos. Este complexo destinava-se a albergar funcionários do estado, governadores, individualidades importantes e ainda o *cursus publicus*.

Estes estabelecimentos coincidiam frequentemente com as cidades e distavam entre si cerca de 30 milhas, podendo este valor variar de acordo com as dificuldades do percurso.

A menor distância distribuíam-se as **Mutationes**, surgindo a cada 10-12 milhas, aproximadamente. Porém, nas travessias de serras o espaçamento poderia ser de cerca de 6 milhas, como é o caso da região alpina (Mantas, 1996: 551). As *mutationes* eram, portanto, mais abundantes e também de menores dimensões, possuindo abrigos para os animais, pois as suas funções eram principalmente de estações de muda.

Finalmente, surgem as **Stationes** que poderiam ser fortificadas e providas de guarnição militar, visto que eram destinadas à manutenção da segurança viária, em locais particularmente perigosos (*Idem*, 1996: 548).

Relativamente às estações de carácter privado que pontuavam as estradas secundárias, salientam-se as **Deversoria**, **Hospitia** ou **Cauponae**, que eram basicamente estalagens, e as **Tabernae** que não passavam de pequenas pousadas, constituídas por cozinha e balneário, muitas vezes desprovidas de estrebarias (Mantas, 1996: 550).

Apesar de nos termos socorrido das estações viárias, sugeridas pela toponímia ou pelas distâncias, para traçarmos os percursos viários romanos do Algarve, lamentavelmente não pudemos apurar a localização de muitos destes estabelecimentos.

Capítulo II

As Vias Romanas do Algarve - Os Dados

ESTUDOS VIÁRIOS SOBRE A REGIÃO

A questão central desta pesquisa – as vias romanas do Algarve – encontra-se envolta numa enorme escassez de investigação, sendo pouquíssimos os trabalhos que sobre ela se debruçaram exaustivamente.

Salientam-se, contudo, alguns estudos, embora pouco esclarecedores, desenvolvidos por vários autores, nomeadamente por Estácio da Veiga, no século XIX (Veiga, 1889) e por Abel Viana com outros autores, num trabalho sobre os caminhos da serra de Monchique, em meados do século XX (Viana *et alii*, 1948). Note-se que a excepcional densidade de caminhos considerados romanos por estes autores, na serra de Monchique, impõe desde logo algumas dúvidas, quer pela raridade de tramos calcetados romanos, quer, sobretudo, pela frequência com que as populações da serra calcetavam as serventias de acessos a propriedades¹².

Ainda que de valor científico questionável, a obra de Mário Saa (1963), sobre as vias romanas da Lusitânia, apresenta uma tentativa de delimitação dos traçados viários romanos da região algarvia. Porém, uma obra que localiza a cidade de *Ossonoba* na Boca do Rio e *Balsa* em Silves oferece pouca credibilidade.

Mais recente é o artigo de Vasco Mantas (1997), intitulado “Os caminhos da serra e do mar”, onde procura fazer a sistematização do tema, e o trabalho de Pierre Sillières (1990), que na sua tese de doutoramento alude, embora marginalmente, a uma via do Algarve. Destaca-se também o não menos recente trabalho de Manuel e Maria Maia (2000), a respeito das vias antigas de Cachopo, estudo integrado na carta arqueológica daquela área do Algarve. De referir ainda o estudo da “Calçadinha romana de S. Brás de Alportel e a antiga rede viária do Algarve central”, realizado por João Pedro Bernardes e Luís Filipe Oliveira (2002) que nos facultou preciosíssimas pistas.

Para além destes trabalhos, há outros cujos temas de pesquisa são diferentes, mas que indirectamente aludem a este assunto. De entre estes, distingue-se a obra de fundo de Helena Catarino (1997/98), onde faz menção à via romana que, de *Baesuris*, se dirigia para norte, paralelamente ao rio Guadiana. Note-se ainda que o estudo daquela autora sobre o povoamento islâmico e mesmo romano contribuiu, embora indirectamente, para podermos traçar a panorâmica do povoamento romano-islâmico daquela área do Algarve. Importante foi também o trabalho de investigação dirigido por Perez Macías (P. Macías *et alii*, 1999) acerca de “Osma, una aldea de Niebla en el camiño de la raya”, em que se dá a conhecer o facto do caminho da Reconquista além Guadiana poder decalcar, em traços gerais, a via romana. Deste modo, pudemos estabelecer uma linha de seguimento da supra referida via com a via longitudinal do Algarve.

No âmbito da história antiga e medieval, salientam-se os estudos de Franco Sánchez (1995) sobre as vias e defesas da Mancha oriental, em que nos esclarece sobre questões de foro histórico e documental, relativas às vias do sul da Península Ibérica.

¹² Já V. Mantas (1997: 318) chamou a atenção para este facto, citando Brito Camacho: “o caminho agora é lagiado, à maneira das velhas estradas romanas, o que obriga o burro a caminhar com todas as cautelas, para evitar um escorregão”.

Finalmente, resta referir que inúmeros foram os trabalhos sobre o Algarve romano que, apesar de subordinados a temas específicos, contribuíram de alguma forma para que pudéssemos propor, com o rigor possível, o traçado das principais vias romanas do Algarve. Destacam-se de entre estes trabalhos aqueles relacionados com a rede de povoamento, dado que nos baseamos preponderantemente em testemunhos de ocupação do espaço, tendo em conta a articulação destes com o sistema viário.

Desta breve elucidação sobre os estudos viários da região algarvia fica a noção de que, fosse por se tratar de uma área periférica, fosse por falta de incentivo, este tema foi apenas pontualmente abordado.

FONTES GEOGRÁFICAS E LITERÁRIAS ANTIGAS

O âmbito de um trabalho sobre vias é substancialmente diferente daqueles subordinados a outros temas, quer pela sua abrangência, quer no que respeita às técnicas arqueológicas e métodos de investigação. Pela sua natureza peculiar, este catapultou-nos para um tipo de abordagem muito baseada em fontes documentais escritas, sejam estas literárias, cartográficas ou epigráficas.

No entanto, a reconstituição de um traçado viário feita somente a partir das fontes literárias antigas seria extremamente lacónica, senão mesmo impossível, já que as fontes que aludem às vias da Lusitânia, concretamente à actual região algarvia, são escassas. Excluindo os documentos epigráficos, como os marcos miliários, as fontes que mais directamente se referem aos eixos viários são, indubitavelmente, os itinerários cujo objectivo era a descrição dos percursos entre os principais centros urbanos, mencionando as distâncias ou os dias de marcha que estas implicavam. Todavia, quer estes documentos, quer os textos de carácter literário ou geográfico podem suscitar dúvidas interpretações, devidas sobretudo ao facto de actualmente investigarmos sobre cópias desses documentos, elaboradas principalmente durante o período medieval. As contingências desta situação devem-se, evidentemente, a condicionamentos religiosos, políticos ou interpretativos que datam do momento da recompilação.

Relativamente às fontes geográficas, com referências à região em estudo, importa a obra *Geographia*, de Cláudio Ptolomeu, geógrafo, matemático e astrónomo que viveu em Alexandria no século II d.C. Este autor referiu-se aos Turdetanos, como sendo o povo que habitava a desembocadura do Guadiana; faz menção às cidades de *Balsa* e *Ossonoba*, aludindo também ao *Promunturium Sacrum*. Ptolomeu procedeu à localização destes locais de acordo com um sistema de coordenadas (Schulten & Maluquer de Motes, 1987) de interpretação difícil e polémica.

Interessa também a *Geographia* de Estrabão, redigida em finais do século I a.C. e revista durante o principado de Tibério (Mantas, 1996: 184). Na sua obra, Estrabão apenas refere grandes calçadas, mas informa-nos acerca da navegabilidade do rio *Anas* (Guadiana), bem como nos dá indicações sobre os produtos exportados pela Hispânia para o resto do Império (Blázquez, 1991). Alude também a algumas das cidades edificadas no actual território algarvio¹³.

Salienta-se ainda a descrição da Lusitânia efectuada pelo geógrafo hispânico Pompónio Mela, que data do século I d.C.. Na sua obra, Mela

¹³ "Os indígenas, conhecedores da natureza da região, e sabendo que os estuários podem servir para o mesmo que os rios, construíram as suas cidades e outros povoados sobre eles, tal como o fazem nas ribeiras dos rios. Assim foram edificadas (...) Ossonoba e outras mais" (Estrabão, livro III, 2-5. Cf. Garcia y Belido, 1993: 132).

¹⁴ Este documento foi provavelmente redigido no reinado de Diocleciano e nele se enumera uma lista de cidades, com indicação das etapas intermédias e das distâncias totais e parciais que as separavam.

¹⁵ Esta compilação baseia-se em vários documentos, como cosmografias e cartas do Baixo Império romano. Não é mais do que uma listagem de nomes, com informações topográficas, mas com raras alusões às distâncias entre as cidades (Bernardes e Oliveira, 2002).

¹⁶ Trata-se das conhecidas vias 22 e 21, respectivamente, do Itinerário de Antonino.



A região do Algarve na Tábula de Peutinger

descreve sumariamente os regiões relacionadas com o mar Mediterrâneo, distinguindo três promontórios na Lusitânia: próximo do Guadiana localiza o "Campo Cúneo", onde se situam *Myrtilis*, *Balsa* e *Ossonoba* (*Idem*, 1991), nas imediações do *Promunturium Sacrum* situavam-se as cidades de *Lacobriga* e *Portus Hanibalís* (Barata, 1997: 128); finalmente, refere-se ao *Promunturium Magnum* que localiza na zona de *Ebora* (Blázquez, 1991).

Destaca-se também Plínio, o Antigo, com a sua obra *História Natural*, datada do século I d.C., nomeadamente o livro IV que contém algumas referências importantes, apesar de não ser uma obra de carácter geográfico (Mantas, 1996: 184).

No que respeita aos itinerários clássicos, aqueles que mais completos se revelam, para o estudo viário da região algarvia, são o Itinerário de Antonino Pio (*Itinerarium Antonini Augusti*), documento que data de finais do século III¹⁴, e a *Cosmografia* do Anónimo de Ravena, que é uma compilação medieval, redigida em Ravena, por um monge, no final do século VII¹⁵. Nestas duas obras, praticamente coincidentes no que respeita às vias romanas do território algarvio (Roldán Hervás, 1975: 17-35; 64; 77-79; 111-116; 122), existem referências a duas estradas principais que na época romana ligavam o Algarve litoral ao norte. A primeira, partindo de *Baesuris* (Castro Marim), paralelamente ao Guadiana, atingia *Myrtilis* (Mértola) e daí seguia para *Pax Julia* (Beja); a segunda, partindo de *Baesuris*, tocava *Balsa* (Torre de Aires) e *Ossonoba* (Faro), de onde se dirigia para norte pela serra do Caldeirão (Mantas, 1997: 315)¹⁶. O facto de aparecerem referidas nestes importantes itinerários confere alguma relevância a estes eixos, no contexto da comunicação romana. Note-se que a grande diferença entre estes dois documentos é, fundamentalmente, o facto da *Cosmografia* apresentar um dado novo e desconhecido ao Itinerário de Antonino, situando um local denominado por *Statio Sacra* entre *Balsa* e *Ossonoba*, além de não mencionar as distâncias entre cidades (Roldán Hervás, 1975: 7-13; 122; 306). *Statio Sacra* é ainda referido noutro importante documento para o estudo da rede viária da Hispânia romana que é a *Tabula de Peutinger*. Trata-se de uma cópia do século XII de um *mapamundi* romano que serviu, provavelmente, como fonte ao Itinerário de Antonino e à *Cosmografia* de Ravena (*idem*: 106).

Embora neste ponto pretendamos debruçar-nos sobre a importância da documentação escrita clássica para o estudo da rede viária romana do Algarve, não podemos descurar o contributo das fontes documentais escritas islâmicas, na medida em que, durante esta ocupação, os caminhos romanos terão sido reutilizados.

Assim, destacam-se pertinentes para o nosso trabalho as obras de geógrafos árabes, como Idrisi, com a sua obra *Primeira Geografia do Ocidente*. Este autor facultou-nos informações sobre as várias cidades que compunham o *Al-andalus*, bem como das distâncias entre elas, em termos de milhas e dias de viagem que aquelas distâncias exigiam (Bresc et Nef, 1999: 261-263). Também a *Crónica do Mouro Rasis* (Franco Sánchez, 1995) contribui para nos elucidar sobre as reparações viárias no *Al-andalus*, pelo que contemplamos a sua importância, sobretudo no que toca a informações complementares. Por último, resta referir a obra de Al-Himiari, que se refere também às distâncias entre as principais cidades do *Garb*. Algumas das referências presentes na obra deste autor sugerem precisamente o carácter cumulativo das vias romanas,

reutilizadas durante o período árabe, concretamente o percurso entre *Pax Iulia - Myrtilis - Baesuris* (Coelho, 1972-1975; Mantas, 1997: 321).

FONTES EPIGRÁFICAS

Uma das mais fiáveis fontes de informação para o estudo viário de uma determinada região é, indubitavelmente, a epigrafia viária.

Como atrás referimos, a balizagem de estradas através de marcos miliários tornou-se corrente e, por norma, eram estes elementos que facultavam aos viandantes valiosas informações sobre as distâncias percorridas de um ponto a outro, entre outras indicações. Porém, só os grandes eixos possuíam este tipo de padrões. Talvez que seja esta uma das razões para a sua escassez.

Na região algarvia verifica-se uma ímpar raridade de marcos miliários, pois até à data apenas se conhece um único exemplar, proveniente de Bias do Sul (Fuzeta). Este padrão viário foi encontrado na década de vinte, do século XX, num local denominado por Canada de Bias e, como adiante teremos oportunidade de confirmar, parece ter sido encontrado *in situ*, balizando, desta forma, a via longitudinal que ligava *Baesuris* a *Ossonoba* e daí a *Lacobriga*.

Ainda que originalmente cilíndrico, este marco miliário encontra-se extremamente danificado e desbastado, apresentando uma configuração quase quadrangular. Na parte superior possui um buraco, o que sugere ter sido reutilizado como esteio de uma nora (Encarnação, 1984: 720 [=IRCP 660]).

A altura máxima da peça é de 1,40m, sendo a largura na base de 45cm e no topo de 40cm.

Este marco foi esculpido em calcário margoso, abundante na região; porém, a sua reutilização provocou danos na inscrição, onde apenas são visíveis as seguintes letras:

[...]
AVG. (usto) PON
TIFICI. M
AXIMO.
M (ilia) P (assum) X (decem)

Que se traduzem por: A ... Augusto, pontífice máximo. Dez milhas.

Nas linhas superiores estaria o resto da inscrição que identificava o imperador que, considerando a referência ao pontificado, integraria o período Júlio-claudiano, provavelmente a época de Augusto (Encarnação, 1984: 720).

A existência deste marco, apesar de único, comprova a importância da via longitudinal do Algarve romano logo no século I.

A TOPONÍMIA

Um estudo viário, independentemente do período cronológico a que se refira, pauta-se frequentemente pela escassez de informação literária, pela raridade de vestígios arqueológicos e, por vezes, pela total descaracterização da paisagem da região em questão. É neste quadro que a toponímia se reveste



Marco miliário de Bias (Fuzeta)

de magna importância, já que permite esclarecer uma realidade, não raras vezes, relacionada com as vias.

Partir da toponímia para delinear traçados viários exige, contudo, alguma cautela. Por um lado, porque terá havido naturalmente alteração fonética de alguns termos, própria da evolução linguística. Por outro lado, nem sempre é fácil determinar o período cronológico que está na origem do topónimo. Desta forma, um topónimo viário, por mais sugestivo que seja, tanto poderá aludir à passagem de um caminho antigo como a um medieval ou mesmo de épocas mais recentes.

Assim, o auxílio toponímico para um estudo viário só se pode considerar coerente quando, simultaneamente, nos socorremos de outro tipo de fontes. Todavia, contemplamos no nosso trabalho o precioso contributo da toponímia, sobretudo, quando escasseavam outros indicadores. Nessa medida, partimos de alguns hodónimos para corroborar a delimitação dos traçados viários que propomos.

Segundo P. Sillières (1990: 216), os termos Terço, Quarto, Quinto, Estrada, Carreira Velha, Calçada e Via Antiga designam geralmente antigas vias romanas, filiando-se, por exemplo, nos étimos *tercio*, *quatum*, *strata*, *antiqua*.

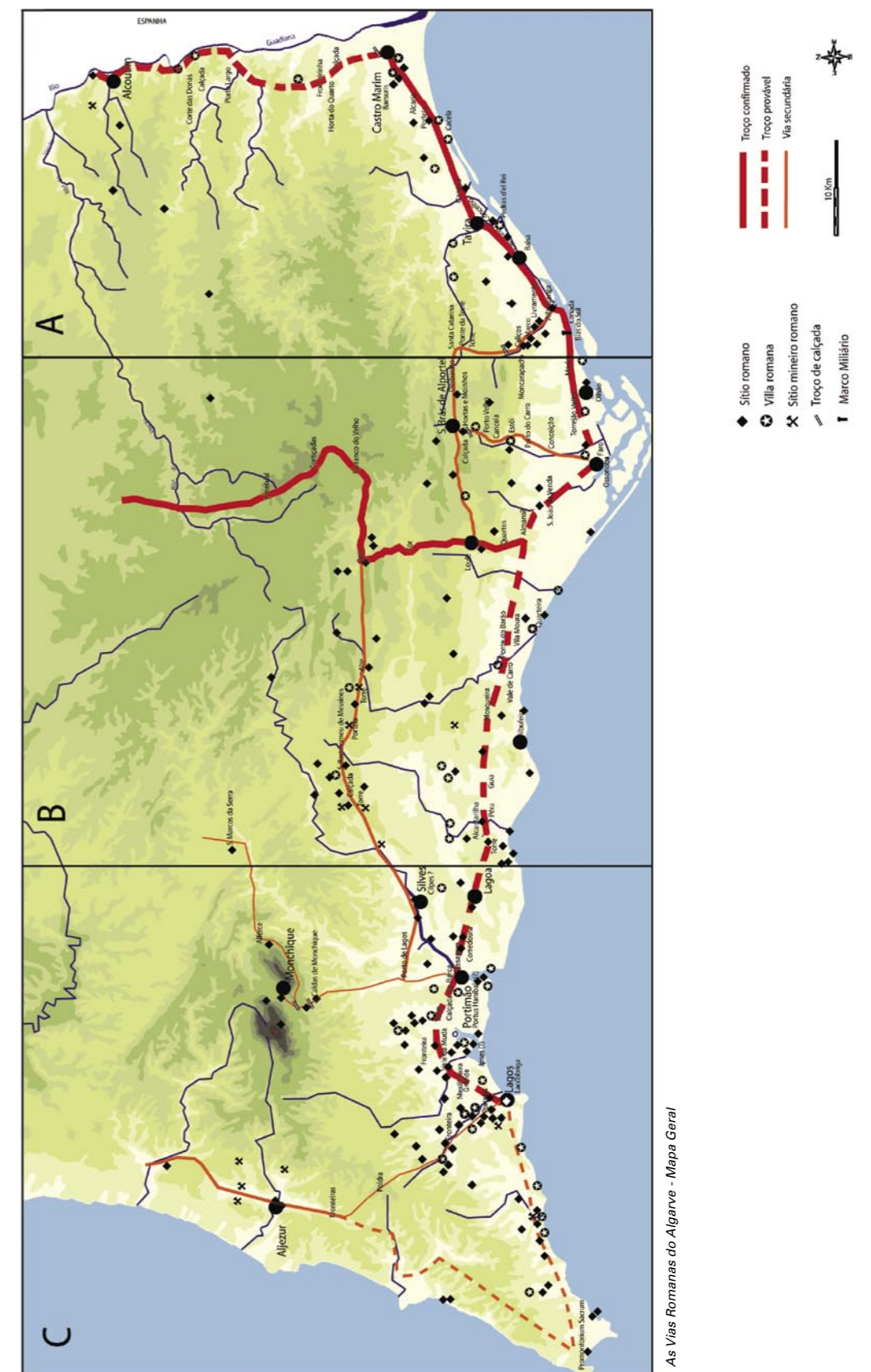
De origem latina, mas frequentemente associado à terminologia islâmica, destaca-se *manzil*, do latim *mansio*, que significa local de paragem ou estalagem (Franco Sánchez, 1995: 57-58).

De origem céltica, distingue-se o topónimo *caminum* (Mantas, 1996: 536) que terá originado o termo caminho,

Relativamente à toponímia árabe ou islâmica, importam os hodónimos: *Al-quantra* (Alcântara) que define ponte, viaduto, aqueduto ou arcada (subentendendo-se a ideia de “passagem”); *El-qasr* (Alcácer ou Alcazar) que se traduz por palácio, fortificação ou bifurcação de caminhos; *Tariq*, que designa genericamente caminho ou itinerário; *Sikka* (Seca) que se refere ao espaço entre carris, deixado pelas rodas das carruagens, estação ou lugar onde se pára numa viagem, rua, caminho ou pista; *Sikāt*, do latim *strata*, que significa caminho ou rua (Franco Sánchez, 1995: 57-58); *Al-rasif* (Arrecife) que em árabe equivale a calçada e, por último, alguns topónimos começados pelo prefixo -Alfa- que indicam fronteira ou limite de um território (Figueiredo, 1996).

Muitos outros hodónimos se destacam, concretamente, Cancela, Porta, Portela, Canada, Varanda, Fronteira, Fronteirinha, Parada, Venda, Vau, Barca, Porto, Padrão, Albergaria, Estalagem, Torre ou Mesão que, a par da hagiotoponímia, profundamente difundida no período da Reconquista Cristã, contribuem para uma mais sólida delimitação das grandes linhas viárias terrestres. Ainda os topónimos Barca ou Vau podem ser extremamente esclarecedores, sobretudo quando associados a linhas de água nas suas imediações. Relacionados com pontos de água podem aparecer também as designações Fonte Coberta, Fonte da Pedra ou Fonte da Lage, uma vez que aqueles seriam importantíssimos pontos de apoio à circulação (Mantas, 1996: 539).

Note-se que uma boa parte dos topónimos focados neste abreviado apontamento existem a marcar a passagem dos principais eixos viários romanos do Algarve como, de resto, assinalamos adiante, razão pela qual, neste capítulo, não nos debruçamos sobre nenhum exemplo em concreto, limitando-nos somente a enumerar alguns dos topónimos mais frequentemente associados a vias e mais relevantes para este trabalho.



As Vias Romanas do Algarve - Mapa Geral

Capítulo III

Os Caminhos do Mar - Per Loca Marítima

A REDE DE POVOAMENTO DO LITORAL ALGARVIO E A IMPORTÂNCIA POLÍTICO-ECONÓMICA DA REGIÃO, NA ÉPOCA ROMANA

O estudo viário de uma determinada região pressupõe impreterivelmente uma abordagem à sua rede povoamento. Por um lado, porque as vias são elementos que, *a priori*, estabelecem a comunicação entre pessoas e lugares, funcionando simultaneamente como meios de circulação de mercadorias, para além de serem pólos de unificação geográfica e política. Por outro lado, são excelentes indicadores do desenvolvimento de cidades ou povoados rurais que tendem a crescer nas suas imediações.

Assim, conscientes de que a investigação moderna deve assentar na variedade metodológica, contemplamos o estudo da ocupação do espaço, a fim de podermos traçar, com alguma exactidão, a panorâmica geral do povoamento do litoral algarvio, dado que condiciona a passagem de vias e é também condicionado por elas, porquanto estas fomentam a fixação de populações e desenvolvimento das cidades e seus territórios.

Apesar de, numa fase incipiente da conquista e romanização do Império, existir uma visão da faixa atlântica da Península Ibérica como o *finis orbis* do mundo civilizado, os Romanos cedo se consciencializaram das potencialidades económicas que este território oferecia, nomeadamente ao nível dos recursos marinhos e mineiros (Mantas, 1990: 149). Donde que, ou por via da reocupação ou de novas fundações, surgiram algumas cidades com áreas de domínio abrangentes.

O Algarve contaria, na época romana, com duas grandes cidades litorais - *Balsa* (Luz de Tavira) e *Ossonoba* (Faro) - cuja existência se encontra atestada quer literária e epigraficamente quer em testemunhos arqueológicos vários (Santos, 1971-72). Segundo J. Alarcão (1974: 171), ambas seriam sedes de *civitates* e municípios (Mantas, 1990: 149), tendo desenvolvido actividades económicas, para além das normais funções político-administrativas e culturais.

A situação geográfica destes centros urbanos propiciou o surgimento e propagação de inúmeras *villae* e aglomerados secundários que eram, basicamente, os centros de produção, conferindo, deste modo, às cidades o estatuto de centros de consumo auto-suficientes (*Idem*, 1990: 151).

Assim, tratando-se de cidades marítimas, cuja toponímia se revela esclarecedora quanto às suas origens indígenas (Guerra, 1998: 327, 572), somos levados a inferir que estes locais haviam já sido alvos preferenciais para o estabelecimento de redes comerciais marítimas pré-romanas, uma vez que há testemunhos arqueológicos e literários que atestam a existência de navegação mediterrânica a partir do século VIII a.C. (Fabião, 1993-94: 239). Também na opinião de J. Alarcão (1974: 189), a proximidade entre estas duas capitais de *civitas*, que distam entre si escassas 16 milhas, apenas se justifica pelo passado pré-romano que lhes era comum.

No que respeita ao Algarve ocidental ou barlavento, não há ainda dados comprovativos de qualquer centro urbano que possuisse funções político-administrativas, pelo que esta área se poderia integrar no *territorium da civitas Ossonobensis* (Alarcão, 1974: 171). Todavia, este facto provoca alguma estranheza; por um lado porque seria um *territorium* demasiado vasto, por outro porque há notícia de sítios importantes, como é o caso de *Lacobriga*, nas imediações da actual cidade de Lagos (provavelmente localizada no sítio de Monte Molião ou mesmo na área urbana de Lagos). Embora não haja fundamentos concretos que atestem o exercício de actividades de índole administrativa, *Lacobriga* poderá eventualmente ter sido capital de *civitas* (Mantas, 1990: 159). Até porque na obra de Ptolomeu encontramos referência a três grandes centros na costa algarvia, *Balsa*, *Ossonoba* e *Lacobriga* (Pereira, 1880). Porém, aparece uma referência a *Portus Hanibalis* (talvez Portimão) na obra de Pompónio Mela (Schulten y Maluquer de Motes, 1987).

A CIVITAS OSSONOBENSIS

Os testemunhos arqueológicos demonstram que *Ossonoba* terá sido ocupada pelos Romanos a partir da segunda metade do século II a.C., tendo ascendido a município no período júlio-claudiano, muito provavelmente no reinado de Cláudio (Mantas, 1990: 183), e terá, eventualmente, assumido funções administrativas a nível conventual (Alarcão, 1985: 105-106).

Quanto aos limites da *civitas*, para oriente confrontava com *Balsa*, o que poderá estar atestado por um marco miliário de Augusto, encontrado em Bias do Sul (perto de Olhão), assinalando a milha X a partir de *Ossonoba* (IRCP, 660), marcando possivelmente o *limes* entre os dois *territoria*. No sentido ocidental torna-se difícil estabelecer a fronteira, pois não havendo certezas quanto ao possível estatuto de *Lacobriga* é arriscado traçar o limite da *civitas ossonobensis*.

Relativamente à população da cidade, a epigrafia é esclarecedora, uma vez que existe uma única referência a um antropónimo indígena, o que traduz a profunda romanização da área (Mantas, 1990: 187). Segundo J. Encarnação (1984), a epigrafia demonstra que aí havia uma rica burguesia ligada ao comércio marítimo.

É de salientar ainda que *Ossonoba* terá sido o mais importante porto romano da actual região algarvia, quer pela sua localização privilegiada, quer pelas actividades económicas desenvolvidas no seu *territorium*, nomeadamente agrícolas, mineiras e marítimas. Terá também cunhado moeda, cuja iconografia constitui um excelente indicador da importância das actividades ligadas à exploração de recursos marinhos, uma vez que os motivos da cunhagem as representam (Mantas, 1990: 190).

A CIVITAS BALSENSIS

A cidade de *Balsa* (Luz de Tavira), localizada sobre a via *Baesuris-Ossonoba*, referida no Itinerário de Antonino (425,6 - 426,2), continua a suscitar grandes problemas ao nível da investigação, nomeadamente no que diz respeito ao urbanismo sobre o qual pouco se sabe. Embora as suas origens remontem aparentemente à época pré-romana, não há dados exactos quanto ao início



Inscrição dedicada pelos ossonobenses ao imperador Aureliano, em 274 (Museu Municipal de Faro)



Moeda cunhada em Ossonoba (Museu Municipal de Faro)

da ocupação, nem mesmo em relação à época romana. Relativamente ao estatuto de município há elementos, concretamente, uma epígrafe honorífica, que nos permitem situar o momento da sua ascensão em finais do século I (Mantas, 1990: 193), tratando-se assim de um município flaviano.

O seu vasto *territorium* seria limitado a oriente pelo Guadiana até à confluência com o Vascão e, a ocidente, provavelmente, pelo marco miliário de Bias do Sul.

Apesar de ter sido destruída e abandonada, tendo a cidade de Tavira, no período medieval, assumido a supremacia, e embora haja uma crescente dificuldade em se desenvolver estudos sobre o local, sabemos que a base económica de *Balsa* era a exploração de recursos marinhos, agrícolas, mineiros e florestais, escoados e comercializados fundamentalmente através dos portos da cidade e de *Baesuris*, que integraria o seu *territorium* e era uma importante *caput viae* (Idem, 1990: 192-193).

A epigrafia é também um elemento importante, pois fornece-nos muitas informações sobre a sociedade *balsense*. Por um lado, a onomástica sugere um vasto número de pessoas, quer de origem indígena ou grega, quer de origem itálica ou relacionada com o Norte de África. Por outro lado, facultam-nos ainda dados sobre monumentos, sobretudo quando se trata de financiamentos de carácter evergético, como é o caso de um circo que terá sido erigido na zona da Quinta das Antas (Mantas, 1990: 194). Tal como em *Ossonoba*, o espólio epigráfico comprova a existência de uma classe burguesa abastada, cujo fundamento económico era decorrente principalmente do comércio marítimo (Encarnação, 1984).

Um outro elemento que atesta em favor da ascensão económica da cidade é a presença de numerosos fornos de uma indústria cerâmica e o facto de existir uma grande mancha florestal, no interior algarvio, o que propiciava, por exemplo, a construção naval (Mantas, 1990: 197).

A cidade de *Balsa* terá entrado em declínio na sequência da perda de importância da zona portuária e, posteriormente, devido às incursões dos Suevos no sul da Lusitânia e na Bética, no ano da tomada de Mértola, em 440 (Alarcão, 1974: 63-64).

Assim, concluímos que a ocupação costeira das cidades do litoral do Algarve terá ocorrido antes da romanização, pelo que os Romanos apenas reocuparam esses locais, vivificando-os política, cultural e administrativamente, tendo introduzido as *villae* como novidade no povoamento (Mantas, 1999: 144).

AS VILLAE

Relativamente às *villae* e aos aglomerados secundários, muitas são as estações que estão documentadas, nomeadamente no trabalho de Maria Luísa



Torre d'Aires (antiga Balsa) - vista geral

E. V. Santos (1971-72) ou ainda na Carta Arqueológica do Algarve (Marques, 1992), demonstrando que a zona do litoral algarvio seria densamente povoada, comparativamente com outras áreas do interior, como é o caso da serra do Algarve ou de certas regiões do Alentejo (Alarcão, 1974: 170). Muitos destes estabelecimentos rurais são caracterizados pela sumptuosidade, luxo e grandes dimensões.

O facto da maioria das *villae* se situarem preferencialmente no litoral é explicável, fundamentalmente, devido à proximidade do mar, que era pedra basilar da economia desta região, uma vez que o principal foco de produção era indubitavelmente o *garum* ou pasta de peixe (Fabião, 1994: 243-257).

Devemos, porém, ressaltar que além da produção de preparados piscícolas, que nalguns casos ultrapassaria a escala de consumo local (Mantas, 1999: 145), as *villae* desenvolveriam também actividades agrícolas que, aliás, é a função para que tradicionalmente estariam vocacionadas. Contudo, no caso do Algarve, estes estabelecimentos distinguem-se quer pela complementaridade de actividades económicas, quer pelo facto de nalguns casos haver dedicação quase exclusiva à exploração de recursos marinhos, contrariando assim a tradicional definição de *villa*. Pelo que, neste trabalho, seguiremos a terminologia proposta por V. Mantas, que estabelece a distinção entre os conceitos de *villa* marítima e *villa* costeira (1999: 145).

Segundo este, a principal diferença reside precisamente no tipo de produção ou actividade económica desenvolvida em cada *villa*, ainda que a maior ou menor proximidade do mar seja decisiva para esta dicotomia de conceitos (*Idem*, 1999: 145-146). A contiguidade às linhas de água era benéfica pela maior facilidade de escoamento dos excedentes através do transporte marítimo ou fluvial, que acarretava um menor dispêndio de dinheiros e a consequente diminuição dos preços de venda (Mantas, 1999: 148).

A exploração mineira, seguramente de extrema importância, foi também impulsionada, predominantemente, na região oriental da serra algarvia,

podendo ser outra actividade complementar das *villae*. A extracção destes recursos implicava necessariamente a existência de centros portuários de escoamento. Entre estes, para além dos incontornáveis portos de *Ossonoba* e *Balsa*, podemos referir *Portus Hanibalis* (talvez Portimão), *Statio Sacra* (geralmente identificada com a Quinta de Marim, ainda que esta localização seja susceptível de discussão) e *Baesuris*, cuja sumptuosidade das *villae* em redor e o facto de ter cunhado moeda indiciam que por aquele porto do Guadiana se escoaria grande parte da riqueza mineira das explorações locais (Mantas, 1990: 159).

Partindo de uma orientação Este - Oeste vejamos de relance as principais *villae* do litoral algarvio:

A sudoeste de *Baesuris*, no actual concelho de Vila Real de Santo António, surge a *villa* de Cacela, em cujas imediações aparecem as necrópoles do sítio da Horta e do sítio da Fidalga, bem como uma represa no ribeiro da Hortinha, em Santa Rita (Santos, 1972: 344-345). A extensão dos vestígios desta *villa* abarca os terrenos vizinhos da Quinta do Muro, onde se considera ter existido outra *villa* (Alarcão, 1988: 205). Talvez que toda esta área correspondesse a um único assentamento de outro tipo. Com efeito, tratando-se de duas *villae* estariam demasiado próximas.

Depois da cidade de *Balsa*, logo após a localidade de Bias do Sul, onde foi encontrado o miliário de Augusto, aparece a *villa* de Quinta de Marim, logo seguida de um conjunto de cetárias, em Olhão (Santos, 1972: 215-216). Devemos ainda acrescentar que aquele estabelecimento complementaria a produção de preparados de peixe com a actividade agrícola pois, para além da proximidade do mar, os terrenos onde está implantada possuem aptidão agrícola (Fabião, 1994: 240).

Já nos arredores de Faro, no sentido norte, existe a *villa* de Milreu, em Estói, caracterizada por notáveis estruturas, que fazem dela uma das maiores *villae* romanas de Portugal. Este facto, associado aos retratos de Agripina, Adriano e Galieno ali encontrados, pode ser um indicador da importância e funções que terá assumido, tratando-se, na opinião de V. Mantas (1990: 189), de uma "residência oficial, relacionada com as funções administrativas desempenhadas pela cidade (*Ossonoba*) no âmbito conventual". Não excluindo esta possibilidade, a *villa* teria, de qualquer modo, funções de produção agrícola bem acentuadas, o que se comprova pela existência de um pátio agrícola, bem visível na planta de Estácio da Veiga (1880).

Há ainda, em redor de Faro, várias *villae*, nalguns casos pouco estudadas, que, ora orientadas para a agricultura ora vocacionadas para a exploração marítima, pertenceriam à área de influência de *Ossonoba*, pois apenas distam desta cidade cerca de 15 km (Fabião, 1994: 242). Trata-se das *villae* de S. João da Venda, Loulé Velho (praticamente destruída), Cerro da Vila e Ludo (Mantas, 1990: 189).

Na zona de Portimão encontram-se alguns núcleos deste tipo, como as *villae* de Ferragudo, Vale da Arrancada ou Abicada, que para além de estarem rodeadas por sítios de necrópole, aparecem frequentemente tanques de salga nas suas proximidades.

A *villa* de Abicada destaca-se pela invulgaridade das suas estruturas, já



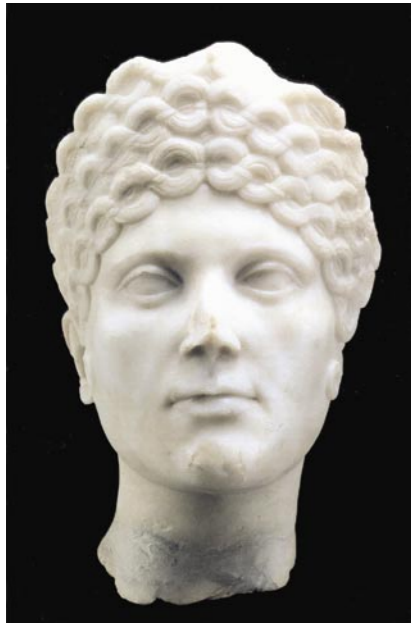
Edícula votiva de Quinta de Marim - Olhão (coleção do MNA)

que os tanques encontrados, revestidos a *opus signinum*, não são por si só indicadores de produção de preparados piscícolas (Fabião, 1994: 143). Assim, este estabelecimento terá *a priori* desempenhado funções de vilegiatura (Mantas, 1999: 146).

Mais a ocidente, depois de Monte Molião, identificado com *Lacobriga* (Alarcão, 1974: 183), aparecem as *villae* de Senhora da Luz, em Lagos, Burgau e Boca do Rio, no concelho de Vila do Bispo. Todas teriam como actividade praticamente exclusiva a exploração de recursos marinhos, pelo que, nos casos de Senhora da Luz e Boca do Rio, C. Fabião se mostre reticente em classificá-las como *villae* (1994: 240, 247). No dizer de Carlos Fabião, estes "inqualificáveis" estabelecimentos, terão sido definitivamente abandonados, em consequência da ruptura da rede de comércio do Mediterrâneo, ocorrida no período que medeia entre o século V e o VII (1994: 247). Porém, V. Mantas considera que tal abandono terá sido desencadeado na sequência de fenómenos de transgressão marítima (1990: 155, 156), que podem justificar também a destruição da *villa* de Loulé Velho e da estação



Ria Formosa junto a Balsa - algues, nesta área, ficaria o porto da cidade romana



Retrato feminino de Milreu (coleção MNA)

da Praia Verde.

Embora ambas as perspectivas acima enunciadas, relativas ao problema do abandono das *villae*, sejam obviamente válidas e quiçá complementares, é, de facto, plausível que os fenómenos de transgressão marítima ou de assoreamento tenham abonado em favor da decadência daqueles sítios, já que tais processos geológicos contribuíram sobremaneira para a alteração do habitat costeiro do Algarve, desde a época romana até aos nossos dias.

Ao fazermos o estudo da rede de povoamento, para podermos traçar fundamentadamente o percurso viário terrestre, devemos contemplar também os sítios onde apareceram necrópoles ou vestígios de sepulturas, visto que estas se situavam normalmente fora das áreas habitadas, próximas da passagem de vias, exceptuando aquelas pertencentes às próprias *villae*. É importante referir que junto das passagens viárias, de acordo com o pensamento clássico, se perpetuava a memória dos que já tinham morrido, pois nunca cairiam no esquecimento, conservando-se presentes na mente dos viandantes¹⁷.

Finalmente, e no que toca ao papel assumido pelas vias relativamente aos povoados, cremos que apesar das comunicações marítimas por cabotagem e da navegação fluvial se terem revelado preponderantes na economia algarvia, na época romana (Mantas, 1997: 312), as vias terrestres terão contribuído seguramente para o desenvolvimento e manutenção das estruturas económicas e político - administrativas da região.

Resta salientar que a grande malha de povoamento do litoral do Algarve se justificará também, para além das razões já mencionadas, pela existência do traçado viário terrestre que ligaria longitudinalmente aquela área e que seria mais ou menos paralelo, senão mesmo coincidente nalguns troços, com a actual E.N. 125, não se afastando muito da linha costeira.

O EIXO VIÁRIO LONGITUDINAL COSTEIRO: VESTÍGIOS DE TROÇOS, ESTAÇÕES VIÁRIAS E TRAÇADO CONJECTURAL

Se a rede de povoamento do litoral algarvio está relativamente bem conhecida, já os vestígios viários são menos perceptíveis.

A articulação dos poucos dados, directamente relacionados com caminhos antigos, com as estações arqueológicas conhecidas permite esboçar um traçado plausível para a principal via terrestre que servia o Algarve litorâneo, na época romana.

Assim, na pretensa tentativa de delinear, tão rigorosamente quanto possível, este percurso, consideramos fundamental para o nosso estudo a identificação, no terreno, de estações viárias, *mansiones* ou *mutationes*, e vestígios de troços de calçada. Relativamente às primeiras, partimos do confronto de testemunhos arqueológicos com as distâncias a que estes se encontram dos centros urbanos principais. No que respeita aos troços de calçada, se estes são quase sempre cronologicamente dúbios, o que decorre da analogia de técnicas de construção, são também paradoxalmente elucidativos, pois apresentam-se como autênticos palimpsestos. Efectivamente, muitos dos caminhos romanos

¹⁷ O texto de muitas inscrições é redigido em função desses viandantes; é exemplo disso o epitáfio de Nice, proveniente de Beja: "Quem quer que tu sejas, viandante, que passares por mim, neste lugar sepultada (...) Chorar, de nada te serve. Porque não aproveitaste os anos?" [I.R.C.P., 839-40].



Ruínas de Milreu - vista geral



Abicada - pormenor de mosaico

continuaram a ser reutilizados em épocas posteriores.

Pese embora a enorme escassez de referências directas à via longitudinal terrestre romana do Algarve, contamos com uma alusão no Itinerário de Antonino, com um marco miliário do reinado de Augusto e alguns, não raramente duvidosos, restos de calçada. Todavia, todos estes elementos se relacionam com a parte da via do sotavento algarvio, concretamente, o percurso de *Baesuris* a *Ossonoba*. A partir daqui, a reconstituição da via do barlavento pauta-se pela inexistência de qualquer elemento informativo directo. Nem mesmo o Itinerário de Antonino alude ao seu prolongamento para oeste de Faro, pelo que a sua reconstituição é inferida com base em testemunhos indirectos, como documentos medievais e modernos, toponímia, povoamento antigo ou características fisiográficas.

A menção à via romana que ligava *Baesuris* a *Ossonoba* por *Balsa*, patente na fonte supra indicada, traduz imediatamente a importância desta região no contexto económico e político do mundo romano. Como atrás referimos, a estrutura económica predominante seria a exploração de recursos piscícolas, mineiros e agrícolas, o que se encontra testemunhado pelo aparecimento de inúmeros fornos de ânforas, tanques de salga, antigas explorações mineiras e até alguns fragmentos de ânforas oleárias da Bética (Fabião, 1993: 94). Há ainda, a par dos mais importantes centros urbanos, um significativo conjunto de estabelecimentos de tipo “*villae*”, o que credibiliza a região algarvia como um centro de importância nevrálgica no território da Lusitânia, desde o início da conquista até à romanização propriamente dita.

Segundo as indicações facultadas pelo Itinerário de Antonino, pode admitir-se que *Baesuris* seria um *caput viae*, porquanto dali partiriam duas vias, uma das quais directa, per *compendium*, em direcção a Beja, via Mértola, ou seja, paralela ao Guadiana (Catarino, 19987-98: 652); a outra via inflectia para oeste, pelo litoral, dirigindo-se para *Ossonoba*, através de uma saída que deveria corresponder sensivelmente à actual E.N. 125-6, o que se pode inferir quer pela direcção que toma, quer pelo relevo daquela área, visto tratar-se de uma vasta extensão de planície sólida, confrontada meridionalmente por terrenos alagadiços. Note-se que a posição de *Baesuris* como centro viário é reforçada pelo facto da via vinda de *Ossonoba* se prolongar para além do Guadiana (Perez Macías *et alii*, 1999).

Partindo de *Baesuris*, a via passaria por Horta de D. Maria e, devido ao relevo, desceria para sul por Sobral de Cima, até encontrar a actual via férrea, entre Fornalha e Vale do Boto. Uma grande densidade de sítios arqueológicos nesta área concorda com este percurso (Alarcão, 1988: 206). É de considerar a hipótese de o topónimo Fornalha se relacionar com a presença de fornos, concretamente de ânforas, como as que se registam nas imediações de Olhos de S. Bartolomeu de Castro Marim (Alves *et alii*, 1990). A estrada seguiria então paralelamente à via férrea por um caminho visível na Carta Militar n.º 600, escala 1: 25000, alcançando Alcaria, donde se dirigia para Portela, topónimo indicador de uma passagem viária ou caminho, já que se traduz por “cotovelo de estrada ou caminho, ou ainda passagem estreita entre montes” (Figueiredo, 1996).

A partir de Portela surgem duas hipóteses: por Torre de Frades, Caliço, Sta.



Ruínas da Boca do Rio



Castro Marim (antiga Baesuris) – vista geral

Rita até Quinta dos Passos ou, com maior probabilidade, por Cruz do Morto, mais a sul, aproximando-se assim do litoral, onde se adensam os povoados e o relevo se aplanam.

Talvez que a partir daqui tomasse um sentido mais setentrional, por Fonte Santa, Beco, Nora e Carpeto¹⁸. Todavia, parece-nos mais plausível que o seu trajecto fosse por sul, para Buraco, Torrinhã, aproximando-se de Cacela. Saliente-se que a distância entre esta localidade e *Balsa* é cerca de 17 km, o que corresponde a pouco mais de 11 milhas romanas, valor que se adequa à localização de uma *mutatio*¹⁹.

De Cacela seguiria por Quinta de Baixo, Baleeira, Morgado, até Conceição, passando por Canada. Note-se que para além de se tratar de um topónimo viário extremamente relevante cujo significado é “caminho”, “rua” ou “fiada de estacas através de um rio para indicar o vau”, neste local apareceu uma necrópole de inumação (Santos, 1972: 339-40), facto que sugere também uma passagem viária. De Canada, aproximar-se-ia da ribeira do Almargem, devendo ultrapassá-la sensivelmente pela mesma área onde passa a actual via férrea. Cremos que este trajecto poderá corresponder àquele que está referido no capítulo IV da *Crónica da Conquista do Algarve* como “caminho de Almargem”: “(...) e vindo caminho direito por onde chamaõ o almargem acerca donde os moros estavaõ(...)” (Agostinho, 1792: 245).

A estrada prosseguiria depois por Tavira, vencendo o rio Gilão, provavelmente no local onde se encontra a ponte velha, à qual também alude a crónica acima mencionada²⁰.

A partir de Tavira, deveria dirigir-se por Quinta de Santo António, percorrendo um caminho velho, designado por “Caminho do Concelho”, que vai confrontar a sul com o aldeamento de Pedras d’El Rei, em cujas imediações há notícia de uma provável *villa* romana (Santos, 1972: 307-312) e de uma necrópole (Viana, 1952: 261-285). Uma parte deste troço é em terra batida, mas sensivelmente a partir de Pedras d’El Rei aparecem restos de uma

¹⁸ Este topónimo deriva do étimo *carpetum* que era a designação de um carro de origem céltica.

¹⁹ Apesar das distâncias entre *mutaciones* oscilarem muito, as 10 milhas surgem como o valor ideal para se localizarem as estações de muda ao longo de uma estrada (Mantas, 1996: 82-92, 551-52).

²⁰ “(...)entaõ se partio o comendador com outros *symquo* cavalleiros e vieraõ direitos pello caminho de Tavira e passaraõ a ponte e foraõ pella praça da vila e chegaraõ as Antas huma legoa de Tavira (...)” (Agostinho, 1792: 246).



Cabeça de Hermes de Quinta do Muro - Cacela (coleção do MINA)

calçada aparentemente romana, já que apresenta lajes relativamente grandes, em calcário marmoreado. O facto das colunas romanas, que encontrámos a decorar algumas quintas particulares na zona do caminho velho de Arroio, serem constituídas pelo mesmo tipo de material, favorece aquela cronologia. Saliente-se ainda que algumas daquelas lajes apresentam desgaste resultante da passagem de carros. Pela conversa com um residente idoso, pudemos aferir que se trata de uma estrada muito antiga que estabelecia a ligação de Tavira ao Livramento e que esteve vários anos intransitável e votada ao abandono, principalmente após a construção da E.N. 125. Registe-se também que por vezes esta via aproveita, sobretudo nas rampas, o afloramento calcário margoso, típico da região algarvia, apresentando, nalguns casos, marcas de rodados. Curiosamente, este trajecto segue uma orientação bastante directa para a suposta cidade de *Balsa*, passando por uma ladeira onde a estrada corre muito cavada, até Quinta do Arroio, onde foram identificados um troço de calçada, actualmente pouco visível, e sepulturas de incineração e inumação (Santos, 1972: 319-326), bem como inscrições funerárias (Encarnação, 1984: 123, 139, 141, 145). Estes vestígios, que corresponderiam a uma das necrópoles de *Balsa*, marcam uma das entradas daquela cidade, que se localizaria nas actuais Quinta das Antas e Torre de Aires. Para além da referência às “Antas”, na *Crónica da Conquista do Algarve* (cf. nota 20), conhecemos uma alusão ao “Caminho das Antas”, num documento de 8 de Janeiro 1377: “*Deu de foro um ferrageal que ele há em termo de Tavira que he na atalaya e parte com Vicente Afonso e com Gil Garcia e Joham Garcia e Gonçalo Garcia e com azinhaga que vai para a foz caminho das antas...*” (ANTT, D Fernando, livro 2, fl. 1).

O caminho que temos vindo a seguir continua num percurso mais ou menos rectilíneo até às imediações de Livramento, onde encontra a actual E.N. 125, cujo trajecto deverá decalcar *grosso modo* o da época romana, por Arroiteia até Alfandanga, pois só assim seria possível evitar os sapais da Fuzeta. O topónimo Alfandanga é também um bom indicador de uma passagem viária, já que o prefixo *-Alfa-* se traduz por “marco divisório de propriedade, fronteira ou termos de um reino”. Note-se que no Livramento surgiram moedas dos séculos III e IV (Alarcão, 1988: 209) e, de Alfandanga, conhece-se uma inscrição funerária (Encarnação, 1984: 92).

O marco miliário de Canada do Sul (Bias do Sul) apareceu não muito longe daqui. Deveria encontrar-se *in situ*, conforme faz supor a distância a Faro confrontada com o número da milha aí inscrita. De facto, tendo em conta o valor médio da milha romana (1482 m) e indicando aquele marco a milha X, temos uma distância de cerca de 14, 8 Km contados a partir do ponto de origem. Este ponto de origem, de onde se contavam as milhas desta via, só poderia ser *Ossonoba*, localizada a cerca de 14 Km de Bias do Sul e nunca *Balsa*, como sugeriu Jorge de Alarcão (1972: 80), que dista apenas pouco mais de 8 Km do local onde se achou este marco. É curioso que o microtopónimo Canada do Sul é bem sugestivo da passagem da via por aqui, como, de resto,

já foi referido.

Esta distância de menos de 15 Km inviabiliza, por outro lado, a possibilidade da via a partir daqui e em direcção a *Ossonoba*, se desviar consideravelmente para norte em relação à E.N. 125, passando, por exemplo, pela velha ponte de Quelfes, considerada por J. Fernandes Mascarenhas (1974) como romana. Aliás, ao contrário do que este autor refere, nada existe nesta ponte que nos leve a considerá-la inequivocamente romana. Assim sendo, a partir de Bias do Sul a via deveria atingir Quinta do Marim²¹ ou suas imediações, seguindo daí para Faro, num percurso a norte da actual E.N. 125, por forma a sulcar terrenos mais sólidos. É certo que não se conhecem em rigor as características desses terrenos na época romana. Porém, a sua composição geológica, características físicas onde pontuam múltiplas linhas de água, bem como uma altitude quase nula em relação nível médio das águas do mar, indiciam que na época romana estes terrenos seriam, como nos tempos mais recentes, pouco propícios à passagem de carros e cavalgaduras. Note-se que o caminho de ferro e o troço de Olhão a Faro da estrada nacional 125 correm, em boa parte do seu percurso, sobre aterros.

O trajecto antigo entre estas duas cidades é difícil de especificar, quer pela inexistência de uma toponímia sugestiva, quer pela ausência de vestígios materiais. Em relação a estes apenas são conhecidos cetárias em Olhão e a *villa* de Torrejão Velho (Alarcão, 1988: 210). Como já J. Mascarenhas (1989: 12) aventou, é provável que a via em causa tocasse o *fundus* daquela *villa*.

A entrada em *Ossonoba*, far-se-ia, provavelmente, pela área do Lethes, onde ficaria uma das necrópoles da cidade (Viana, 1951: 145-165). Note-se que a necrópole das Alcaçarias, escavada por Teresa Gamito, poderia integrar a grande necrópole pública da zona do Lethes, ainda que na opinião da autora se trate de uma necrópole familiar (Gamito, 1992: 99-118). Assim, a via entraria no centro urbano pelo mesmo caminho que vinha de norte, concretamente da zona de Milreu, ou seja, pela actual rua de S. Luís, antiga estrada de S. Luís. Deste modo, contornava o alto de Santo António pelo norte, evitando vencer aquela colina, ao contrário do que foi recentemente sugerido (Bernardes e Oliveira, 2002: 34, nota 9).

Os vestígios atribuídos a uma necrópole romana na Horta Ferragial (Mantas, 1990: 185) e ainda os que se podem ver nas margens da ria, em frente do largo de S. Francisco, não nos parecem justificar a passagem da via por aqui. Os primeiros poderão corresponder a uma *villa* suburbana como foi sugerido por Vasco Mantas (1990: 185); os segundos estarão eventualmente ligados ao porto de *Ossonoba*.

Para oeste de Faro o desenvolvimento da via longitudinal pauta-se pela obscuridade. Enquanto os dados não forem mais abundantes e esclarecedores só poderemos, para já, configurar um cenário caracterizado por uma multiplicidade de caminhos organizados numa rede pouco hierarquizada que teria como primeira função servir *villae* e outro tipo de propriedades e comunidades e, depois, centros de maior dimensão. Parece que, no barlavento algarvio, é o mar que funciona como o único grande vector de atracção e organização do povoamento. Esta faceta estruturante da costa marítima e embocaduras de rios e ribeiras é reflectida numa extensa e densa rede de

²¹ A admitir existência de uma *mutatio* entre *Balsa* e *Ossonoba*, esta poderia localizar-se na zona da Quinta de Marim, uma vez que se situa a meio do percurso entre aquelas duas cidades romanas.



Calçada do "Caminho do Concelho" (Pedras d'el Rei)

habitats costeiros, cujo acesso privilegiado se faria, certamente, por barco. Os caminhos terrestres estariam presentes, mas, porque pouco estruturantes, reduzir-se-iam a meras acessibilidades secundárias, num quadro muito semelhante à realidade presente até meados do século XIX (Santos, 1999). Talvez seja por isto mesmo que o Itinerário de Antonino, depois de trazer a via até Faro, aponta a sua continuação unicamente para norte, omitindo qualquer alusão ao prolongamento para ocidente, o qual certamente existiria por forma a servir a cidade de *Lacobriga*, embora se tratasse provavelmente de uma via terrena. Partindo deste princípio propomos um trajecto conjectural, ainda que apoiado em alguns dados disponíveis.

De Faro a via sairia pela actual rua Conselheiro Bivar, antiga rua da Carreira, (Rosa, 1976: 69, 71) apontando à zona da actual prisão, onde se situava a necrópole ocidental da cidade (Rosa, 1976). Dirigindo-se por Pontes de Marchil, atingiria Almansil, por S. João da Venda, onde se regista um centro produtor de ânforas²² (Fabião e Arruda, 1990). A referência a S. João da Venda aparece também na *Carta Itinerária* de 1762, onde se diz que por ali passava um antigo caminho que percorria o litoral algarvio, desde Tavira a Vila do Bispo (Viana, 1960: 215).

O radical *-manzil*, de onde deriva Almansil, é uma derivação árabe do étimo latino *mansio* (Franco Sanchez, 1995: 58), ambos significando estalagem. A existência de uma *mansio* tão próximo da cidade de *Ossonoba*, justifica-se não só por se tratar, aparentemente, de uma bifurcação da estrada em direcção a Loulé (Bernardes e Oliveira, 2002: 55) mas também por permitir a troca de cavalos. Aliás, nada exclui a hipótese de a função de uma *mansio* neste local, a ter existido, ser prioritariamente a de estação de muda (*mutatio*)²³.

De Almansil, a via rapidamente atingiria a zona de Vilamoura, onde existe a importante estação de Cerro da Vila. Este percurso deveria ser semelhante ao da via moderna descrita por Silva Lopes (1841), num traçado, *grosso modo*, paralelo e a sul da E.N.125. De Vilamoura deveria passar a ribeira de Quarteira sensivelmente pelo local onde se vê a ponte do Barão, junto da qual se registam vestígios romanos, concretamente no sítio da Retorta (Marques, 1992). Seguiria depois junto a Vale de Carro, tocando a Mosqueira. A referência a este caminho e a Mosqueira aparece num documento de 18 de Abril de 1334, da Ordem de Avis, nº 428, onde se pode ler que: "*D. Frey Afonso Mendes mestre de cavalaria da O. A. com concelho e vários entre eles Pero Lamelas comendador de Albufeira, dão a uos Domingues Anes vassalo del rei vezinho e morador de Albufeira hua herdade feyta e por fazer que a nossa Ordem há no termo da dicta vila de Albufeira no val de Santa Olalha, logo que chamam Mosqueyra. A qual erdade parte dum lado com (...)E de sy parte per caminho que vay de Albufeira pera Quarteira do dicto caminho pera çima (...)*".

É provável que a via antiga se desviasse para norte em direcção à Guia, topónimo que parece ter conotações viárias, de forma a evitar transpor o relevo acidentado em torno de Albufeira. Não deixa, porém, de ser tentadora a ideia de considerar o seu percurso por esta última cidade: por um lado, a estrada da época moderna referida por Silva Lopes (1841) tocava Albufeira, continuando para ocidente por Nossa Senhora da Orada, num percurso semelhante à actual E.N. 526; por outro, no lugar das Sesmarias, a cerca de 2 Km a oeste de Orada,

²² A existência de fornos de ânforas implicava necessariamente acessibilidades que permitissem o seu escoamento. Note-se que próximo desta via já referimos outros fornos de ânforas.

²³ Note-se que a função de *mansio* de Almansil não é perspectivada no sentido de Faro para ocidente ou para norte, mas no sentido inverso. Talvez que a existência deste cruzamento viário tenha concorrido para a implantação desta suposta estação.



Busto do imperador Adriano encontrado em Milreu (Museu Municipal de Faro)



Cerro da Vila - vista geral

foi encontrado um tesouro monetário do século IV (Alarcão, 1988: 184), tipo de achado que, como se sabe, aparece frequentemente ligado à passagem de eixos viários. No entanto, pela orografia e observação do terreno, o primeiro traçado proposto parece-nos mais lógico.

De Guia atingiria Porches, por Pêra e Alcantarilha, talvez por um percurso a sul da actual E.N. 125. A implantação estratégica destes dois lugares sobre a ribeira de Alcantarilha poderá mesmo estar ligada à defesa da passagem natural, aproveitada pela actual estrada, que se situa entre as duas povoações. Note-se, que este último topónimo, de origem árabe, é diminutivo de Alcântara, que significa “a ponte” ou “a passagem”. A ribeira aqui é de fácil transposição e seria, concerteza, passada a vau. Tal é hoje sugerido por uma calçada que assegurava uma travessia desse tipo, situada por baixo da ponte em betão, no início da rua das muralhas, em Alcantarilha. Daqui até Porches, prosseguindo para Lagoa, o traçado viário aproveitaria as terras planas a partir do sítio da Torre. Este topónimo é frequente no Algarve, mas recordamos que se associa frequentemente a *villae* romanas. Segundo Silva Lopes (1841), a estrada da época moderna dirigia-se directamente de Porches a Lagoa num traçado não muito diferente ao da actual estrada. Este poderia ser também o trajecto da via romana.

A partir de Lagoa rapidamente se chegava ao Arade por Estômbar, onde se registam vestígios romanos, e pela Corredoura, topónimo viário por demais conhecido. Ainda no início do século passado, Ataíde Oliveira (1987: 131) refere por aqui o topónimo “passagem”, junto à quinta de S Pedro. O rio seria atingido na zona do Parchal, onde Silva Lopes noticia uma “Calçada da Barca”. Este topónimo é sugestivo quanto ao facto da travessia do Arade se fazer em barcas, à semelhança do que acontecia no século XV, facto que se encontra registado num documento régio de 1466, em que o rei, D. Afonso V, concede licença a Álvaro Teivas para explorar, por sua conta, o transporte de pessoas e mercadorias, numa barca, entre as duas margens do Arade, no lugar de Portimão (Nunes, 1956).

Por outro lado, não há notícia da existência de qualquer ponte, em Portimão, anterior ao século XIX, pois só em 1873 se aprovou a construção da ponte rodoviária (Nunes, 1956), sendo a ponte ferroviária posterior à primeira, já que data de 1915. Por essa mesma razão Silva Lopes não refere qualquer ponte naquela cidade. Certamente que na época romana a margem direita do rio, onde segundo alguns autores se situaria o antigo *Portus Hanibalis*, seria alcançada em barca. Parece-nos viável considerar a hipótese daquela margem do Arade ser atingida por barca, mas a partir de Vila Velha de Alvor, onde T. Gamito (1997) situa *Ipsas*. O facto deste local ter tido ocupação continuada desde a Idade do Ferro até à época visigótica e admitindo que a paróquia *Ipsa*, referida na *Divisio Wambae*²⁴ (Fernandes, 1997: 116), corresponderia a esta localidade, permite supor ligações regulares à outra margem, como aliás nos referiu Silva Lopes (1841) para o século XIX. Apesar de ser perfeitamente plausível a existência das duas ligações regulares, fica por esclarecer se são ou não contemporâneas e qual delas teria sido a mais importante.

De Portimão a via deveria atingir *Lacobriga*, a mais importante cidade do barlavento algarvio da qual pouco ou nada se sabe. O traçado seguido é,



Estatueta de Mercúrio
de Monte Molião - Lagos (coleção do MNA)

mais uma vez, obscuro, mas podemos supor que a via terrestre, a partir de Portimão, fosse obrigada a desviar-se para norte a fim de evitar os estuários do rio Alvor e ribeira de Odiáxere, à semelhança do que acontece com a via férrea e a E.N. 125. Uma grande densidade de vestígios em torno deste traçado em arco a ligar as duas cidades reforça a presença de um eixo viário. Uma forma de evitar este trajecto terrestre seria a sempre alternativa marítima, que a extensa enseada, em torno de Lagos, favorece.

É quase certo que de *Lacobriga* sairia uma via em direcção a norte por Portelas e Aljezur. É igualmente de admitir a continuação do traçado para ocidente, para servir importantes sítios costeiros como Luz, Burgau, Boca do Rio, entre outros. Segundo Silva Lopes (1841), após um terramoto, no século XVIII, apareceram várias estruturas antigas, próximo da aldeia de Budens: “*pelos annos de 1715 se descobriu alii em outro impulso do mar hum caes (...) de boa cantaria, com grandes argolas, e agora tornou a aparecer (...)*” (p. 223). Tal sugere, mais uma vez, a importância do mar como elemento privilegiado de comunicação, nesta região. É simultaneamente um indicador de tráfego intenso de pessoas e mercadorias, bem como de algum modo alvítra a hipótese de alguns eventuais troços de calçada, a par de outras estruturas, terem sido progressivamente destruídos na sequência de catástrofes naturais, já que o Algarve é particularmente propenso a abalos telúricos.

Este traçado, certamente uma via *terrena*, atingiria o *Promunturium Sacrum*, localizado, segundo Pompónio Mela, perto de *Lacobriga* e *Portus Hanibalis* (Barata, 1997: 128). Este local era um importante espaço de culto, pelo que terá atraído a presença de peregrinos desde a época pré-romana até ao período medieval, o que reforça a possibilidade da via continuar até aqui.

Um ramal, a partir deste promontório, faria a ligação à estrada que de *Lacobriga* se dirigia para norte em direcção a *Mirobriga* (Santiago de Cacém), via Aljezur, o que vestígios arqueológicos de vária índole parecem atestar (cf. Mapa).

²⁴ O *Provincial Visigótico* ou *Divisio Wambae*, nome oriundo do rei *Wamba*, é um documento da segunda metade do século VII (Fernandes, 1997: 109).

Capítulo IV

Os Caminhos da Serra

A REDE DE POVOAMENTO DO INTERIOR ALGARVIO NA ÉPOCA ROMANA

Partindo do princípio que o estudo das vias assenta numa abordagem à rede de povoamento envolvente, consideramos importante focar a ocupação do espaço do interior algarvio, dado que povoamento e percursos viários são factores indissociáveis. Assim, ao longo deste capítulo debruçar-nos-emos sobre o estudo de toda a zona algarvia, fora do contacto directo com o mar, ou seja, o barrocal e a serra, que designaremos genericamente como: interior.

É certo que os grandes centros urbanos do Algarve, na época romana, se encontravam concentrados junto ao litoral. Todavia, o interior não se pautava apenas por manchas florestais ou terrenos incultos, já que existiam seguramente ligações viárias terrestres à capital do *conventus Pacensis*, ligações essas que se efectuariam através de longas e difíceis travessias das densas massas montanhosas do Caldeirão e de Monchique.

Sob a área de influência das *civitates* de *Ossonoba*, *Balsa* e da hipotética *Lacobriga* havia *villae*, povoados e certamente outro tipo de assentamentos, como nos é sugerido pela quantidade de vestígios arqueológicos dispersos um pouco por todo o interior, mas mais evidentemente concentrados nas zonas de Alcoutim, Salir e Caldas de Monchique (Alarcão, 1998)²⁵.

É interessante notar que esta malha tripartida de estações arqueológicas parece reforçar a ideia de que a partir dos três centros urbanos litorais seguiriam os eixos viários de ligação a norte. O primeiro dos quais, por Alcoutim, já apontado por H. Catarino (1997-98); o segundo, por Salir, talvez correspondente àquele mencionado no Itinerário de Antonino e, um terceiro eixo, pela serra de Monchique, como foi sugerido por Abel Viana, nos anos 40 (1948: 156-166). Saliente-se, porém, que esta última proposta deve ser encarada com as devidas ressalvas, pois o autor apresenta uma série de hipóteses, resultado de um enorme emaranhado de caminhos que assinalou.

Para a abordagem à rede de povoamento romana do Algarve interior, adoptamos a divisão geográfica da região, alvitada por J. Romero de Magalhães (1970: 236). Assim, passamos a designar três unidades transversais: o Algarve Oriental, Central e Ocidental, correspondentes respectivamente às manchas arqueológicas supra aludidas.

O ALGARVE ORIENTAL

Esta área insere-se no *territorium Balsensis*, sendo, portanto, delimitada a leste pelo rio Guadiana até à confluência com o Vascão, a norte e, a oeste, pelo limes da *civitas Ossonobensis*.

Na época romana, deveria tratar-se de uma região próspera economicamente, graças sobretudo a uma grande quantidade de recursos mineiros, agrícolas e mesmo florestais (Mantas, 1997: 294).

²⁵ A distribuição de vestígios arqueológicos, mais densamente concentrados naquelas três áreas, é claramente visível nos mapas n.º 7 e 8, escala 1: 250.000, presentes no Roman Portugal, de J. Alarcão.



Barragem romana do Álamo

Salientam-se as *villae* de Montinho das Laranjeiras e do Álamo, que usufruíam de uma boa localização junto ao Guadiana, o que se por um lado facilitava o escoamento e comercialização dos produtos, propiciava, por outro lado, o desenvolvimento de actividades agrícolas, resultado das excelentes condições dos solos férteis do vale.

A pujança destes estabelecimentos, nomeadamente da *villa* do Álamo, comprova-se não só pelas estruturas edificadas, mas também pelo facto de se conhecer uma barragem que a serviria e pela presença de um importante elemento escultórico, o Apolo do Álamo (Fabião, 1997: 375). Talvez que esta barragem, para além de estar associada às necessidades de consumo básico de água, se relacionasse com o regadio (*Idem*, 1997: 381).

A avaliar pela quantidade de sítios identificados por H. Catarino (1997-98), esta zona parece ter continuado com alguma relevância económica durante o período islâmico. Só nos concelhos de Castro Marim e Alcoutim a autora identificou vinte e um e vinte e três sítios, respectivamente (Catarino, 1997-98: 540-541).

Creemos que a riqueza mineira e florestal terá contribuído sobremaneira para a ocupação ininterrupta da região, dado que há notícia de inúmeras minas, concretamente a mina de Cova dos Mouros, de Daroeira e de Cortes Pereira, situadas nas imediações de Alcoutim e cuja exploração principal seria o cobre (Alarcão, 1998: 203-204). Conhecem-se também as minas de Lutão, Cerro das Relíquias, Ferrarias ou Laborato. Porém, não é seguro atribuir-lhes uma cronologia indefectivelmente romana, antes de se efectuarem novos estudos. Apesar de esta zona ter sido sujeita a uma intensa prospecção arqueológica, cremos que a densidade de sítios de exploração mineira se deve à proximidade do rio Guadiana e da via terrestre de direcção a Mértola, bem como à existência de um filão de pirite entre Rio Tinto e Aljustrel (Alarcão, 1988).

A par destes estabelecimentos mineiros, identificaram-se ainda vestígios de cerâmica, alicerces, inscrições funerárias e moedas, como é o caso de um tesouro de denários do período republicano (séculos III e II a.C.), encontrado no sítio de Monte de Sodes, Alcoutim (Alarcão, 1998: 204).



Guadiana - vista geral a partir de Alcoutim

Tal densidade de vestígios sugere-nos, portanto, a passagem de uma estrada em direcção a *Myrtillis* (cf. Mapa), ainda que a navegação fluvial no Guadiana fosse preponderante, como, de resto, o foi até meados do século XX (Matos, 1980: 456-457).

Relativamente à economia e povoamento do Algarve oriental, resta somente referir que é provável a existência de uma indústria de construção naval, propiciada pela grande área florestal deste *territorium* (Mantas, 1990: 197).

O ALGARVE CENTRAL

Como área abrangente do Algarve Central consideramos a este a fronteira do *territorium Ossonobensis* com a *civitas Balsensis*, a norte a serra do Caldeirão e a oeste o limite fronteiriço conjectural proposto por V. Mantas (1997: 285), que corresponderá sensivelmente ao vale de Albufeira.

A mancha de povoamento desta zona poderá em grande parte ser justificada pela passagem da via que o Itinerário de Antonino faz seguir para norte.

Nesta região, a presença de algumas *villae* que explorariam as terras planas do barrocal, parece estar relacionada, em grande medida, com a facilidade de escoamento dos produtos para a cidade capital (*Ossonoba*), propiciada pela proximidade da estrada. Esta adjacência das *villae* aos caminhos seria benéfica como, de resto, foi preceituado pelos agrónomos latinos Columela [*De Re Rustica*, I, 3]²⁶ e Varrão [*Res Rusticae*, I, 13]²⁷.

Pelos vestígios arqueológicos, nomeadamente da *villa* de Milreu, vocacionada para a agricultura, como se comprova pelo recente aparecimento de estruturas da *pars rustica*²⁸, ou a *villa* de Torres de Apra (Bernardes e Oliveira, 2002: 49) de onde é proveniente uma inscrição funerária (Alarcão, 1998: 205), podemos aferir que se tratariam de lugares com alguma relevância económica.

Saliente-se ainda que algumas destas *villae* poderão ter tido uma ocupação antiga, concretamente do período republicano, conforme é sugerido pela recolha de algumas cerâmicas campanienses na *villa* de Vale do Joio. Esta

²⁶ Segundo Columela, a proximidade de uma via é muito útil para uma villa, quer porque aumenta o valor do produto exportado e diminui o importado, quer pela comodidade.

²⁷ Varrão aconselha os proprietários das villae a instalarem casas comerciais nas suas terras, quando estas fossem atravessadas por uma via.

²⁸ Um importante lugar de azeite da Pars Rustica da villa de Milreu foi recentemente escavado por Félix Taichner.

ocupação antiga, numa zona de interior, pode naturalmente reforçar a ideia de passagem viária, para o que também concorre uma enorme ocorrência de vestígios sepulcrais (Alarcão, 1988: mapa 8).

Assim, concluímos que o principal recurso económico da região seria a exploração agrícola, o que é indiciado, não só a partir do tipo de estabelecimentos rurais, mas também devido à escassez de outros recursos, nomeadamente, mineiros. Com efeito, apenas se conhecem as minas de ferro de Alagoas (Salir). Não podemos, contudo, excluir os relevantes indícios de produção cerâmica, ainda que estes pontuem fundamentalmente a zona mais próxima do litoral, como é o caso dos fornos anfóricos de S. João da Venda (Fabião e Arruda, 1990: 220-24).

O ALGARVE OCIDENTAL

Como Algarve Ocidental consideramos a área circunscrita a oeste pelo oceano Atlântico, a norte pela serra de Monchique e a leste pelo vale de Albufeira, seguindo, portanto, a proposta conjectural de V. Mantas (1997: 285) sobre o *limes* ocidental da *civitas Ossonobensis*.

É curioso notar que esta região do interior algarvio seria parcamente povoada, na época romana e mesmo medieval, pertencendo a hegemonia ocupacional ao litoral, o que aliás se verifica em toda a faixa litorânea.

Dotado de poucas infra-estruturas económicas e de uma serra que não é mais do que “um mar de cerros de xisto”, como aparece caracterizada no dizer de Orlando Ribeiro (1986: 16), o interior oferece poucos atractivos que levem à fixação de populações. Donde que a maior concentração de vestígios arqueológicos se confine ao barrocal, concretamente à área de Silves, sendo a serra como que um hiato de ocupação, apenas quebrado aqui e além por pequenas ocorrências, sobretudo nas Caldas de Monchique e arredores (Alarcão, 1988: 180; Carvalho, 1939: 14).

Assim, o panorama de povoamento na área de Silves é pautado por alguns estabelecimentos de exploração mineira, como é o caso das minas de Santo Estevão, onde apareceram também lucernas e um tesouro de moedas; as minas de Cerro de Monterroso; as minas de Picalto e as do sítio da Torre (Marques, 1992). Destacam-se ainda inúmeros vestígios de cerâmica, alicerces e necrópoles (Alarcão, 1998: 180-182).

Na região da serra de Monchique destacam-se também os estabelecimentos mineiros de Corte do Bispo, Cerro do Rocío, onde foram encontradas moedas de prata romanas, e as minas de cobre de Arregata (Santos, 1971: 316-319). A quantidade de estabelecimentos de exploração mineira revela que este seria um recurso abundante e economicamente relevante, nesta zona.

Surgem igualmente, nas cercanias das Caldas de Monchique, testemunhos de ocupação romana, em concreto, um conjunto de moedas do século IV, mais especificamente moedas de ouro de Honório (395-423 d.C.) e numismas de prata e cobre dos reinados de Constantino (306-337), Graciano (375-383) e Teodósio (379-395) (Carvalho, 1939: 14). Há ainda notícia de umas termas com um considerável espólio a elas associado (Santos, 1972: 43-51), nomeadamente uma ara às águas sagradas (*aquis sacris*) (IRCP, 102-103).

Todos estes elementos concorrem para corroborar a existência de uma estrada de ligação a norte (cf. Mapa). Esta ideia encontra ainda mais fundamentos se contemplarmos o facto de terem sido detectados inúmeros troços de calçada, concretamente nos sítios de Cerro da Vigia, Nave, Palmeira e Rencovo (Santos, 1972: 61-2, 65, 70). À excepção dos vestígios encontrados no sítio da Palmeira, todos os outros se encontram associados a necrópoles, moedas e cerâmica romana (Alarcão, 1998: 180).

Todavia, devemos usar de prudência quanto à cronologia destes testemunhos viários, quer pela analogia de técnicas de construção de estradas ao longo de séculos, quer porque tal concentração de caminhos numa área tão restrita é, no mínimo, incomum, senão mesmo suspeita. Ainda assim, pode ser um forte indicador da ocupação humana contínua e da conseqüente reutilização dos “velhos” corredores de circulação. Tal pode inclusivamente aferir-se através de um documento das chancelarias de Filipe II, relativo a Monchique, concretamente o alvará de 10 de Novembro de 1606, permitindo que os moradores daquele lugar pudessem gastar até “*dez crusados nas serventias e calçadas dêle, não entrando nisso a tença real*” [ANTT, L II, fl.156]. Sabe-se ainda que, em 1692, o bispo D. Simão da Gama mandou que se reparassem as estradas e caminhos de acesso às Caldas (Carvalho, 1939: 62) e que, aquando da elevação de Monchique a vila, em meados do século XVIII, se mandaram concertar caminhos (*Idem*, 1939: 59).

AS VIAS DA SERRA

- VESTÍGIOS DE TROÇOS, ESTAÇÕES VIÁRIAS E TRAÇADOS CONJECTURAIIS

A exiguidade de vestígios viários na região do interior do Algarve contribui para dificultar o estudo dos itinerários terrestres em direcção a norte, pelo que o contributo de factores como o povoamento, a toponímia ou mesmo as características fisiográficas é de fulcral importância.

Todavia, se por um lado somos confrontados com um panorama quase inescrutável em termos de testemunhos, somos, por outro lado, brindados com a possibilidade de estabelecer hierarquias viárias.

Partindo deste pressuposto, parece-nos evidente a supremacia do eixo de comunicação longitudinal costeiro sobre os caminhos da serra, quer no que respeita aos factores político - administrativos, quer no que se refere aos factores económicos.

Presumimos, portanto, que seja esta uma das razões pelas quais o Itinerário de Antonino apenas referencie a via *Baesuris - Ossonoba*, e daí para norte, sem qualquer especificação. Devemos também considerar que a via fluvial do Guadiana, a par da via marítima atlântica, eram indubitavelmente privilegiadas, contribuindo para a secundarização das ligações terrestres ao Norte

Apesar do estatuto porventura secundário destas estradas, deve ser tida em atenção a sua vital importância para a sobrevivência económica e social dos povoados do interior. Estes caminhos facilitavam o escoamento e circulação interna de produtos, já que ligavam os principais portos algarvios às terras do interior alentejano, evitando, por conseguinte, a escassez de bens e a conseqüente desertificação. Há, aliás, documentos medievais que registam

o esforço de alguns cidadãos em manter activos estes eixos de circulação marginal²⁹, bem como outros há que nos facultam informações sobre os percursos viários que, nesta época, ligavam o Alentejo ao Algarve³⁰. Parece, assim, que no período medieval terão existido três grandes vias a ligar aquelas regiões, indo a estrada de leste, que seguia o curso do Guadiana, de Beja a Tavira; a estrada do centro que, estendendo-se da vila de Beja a Almodôvar, cruzava a serra, chegando a Loulé e Faro e, finalmente, o trajecto leste - oeste que, partindo de Évora, inflectia para Ferreira do Alentejo e daí para oeste, a caminho de Lagos (Moreno, 1972: 101-3).

Estes documentos revelam-se sobremaneira importantes, na medida em que, se partirmos do pressuposto da reutilização, aqueles itinerários poderão facultar-nos informações preciosas sobre os percursos romanos, sendo, para tal, necessários futuros programas de prospecção e investigação que permitam confirmar aqueles pressupostos.

Assim, e tendo por base a delimitação geográfica tripartida anteriormente proposta, procuramos apontar de forma coerente e tão rigorosa quanto possível os traçados viários que ligavam, por via terrestre, as três *civitates* do Algarve romano à capital do *conventus*.

O EIXO VIÁRIO DO ALGARVE ORIENTAL

A ligação terrestre entre Castro Marim e Beja, por Mértola, ou seja, num traçado paralelo ao curso do Guadiana, é prova irrefutável de que a história pode ser perspectivada de um modo regressivo, a partir do presente. Vejamos: num mapa de 1762 há referências a uma antiga estrada entre Castro Marim e o rio Vascão, passando por Azinhal e Alcoutim (Catarino, 1997-98: 649); segundo J. Romero de Magalhães (1970: 186), terá existido, no século XVI, uma via que, subindo paralelamente ao Guadiana, atingia Mértola e daí, por Serpa, ligava a Beja; a existência deste trajecto, durante o período de domínio muçulmano, encontra-se também atestada na obra do árabe Al-Himiari (1938: 230-232), que menciona a ligação entre Beja e Castro Marim (*Marsa Hasime*), por Mértola (Mantas, 1997: 321); finalmente, conhece-se a referência a este percurso no Itinerário de Antonino (Mantas, 1997: 315).

Admitindo que *Baesuris* seria um *caput viae*, dali saíam duas vias principais, uma das quais em direcção a oeste (*Ossonoba*) (cf. Mapa) e a outra directa, *per compendium* [Itin., 431, 4-7], apontando a *Pax Iulia* (Beja) (cf. Mapa), tocando *Myrtilis* (Mértola) (Catarino, 1997-98: 652). Ainda que envolta nalguma controvérsia, suscitada sobretudo pela proximidade ao Guadiana, a existência deste troço parece-nos plausível, visto que a distância de *Baesuris* a *Myrtilis* aparece indicada em milhas e não em estádios, o que pressupõe uma ligação terrestre, para além do facto das 76 milhas referidas corresponderem aos 101 km que actualmente separam Castro Marim de Beja, sendo que o trajecto romano seria semelhante ou mesmo, em grande parte, coincidente ao actual (Mantas, 1997: 315).

Socorrendo-nos também de informações indirectas aferidas a partir da toponímia e, ainda, baseando-nos nas indicações facultadas pela obra de fundo de H. Catarino (1997-98), a par do nosso trabalho de prospecção, cremos ser

²⁹ É conhecida a manifestação dos procuradores da vila de Monforte, nas cortes de Lisboa, de 1439: "comcello que huua carta del Rey D. Afonso que qualquer que veer de contra a Beira que venha por Monforte e sse vem de contra Beja ou do Algarve e doutras partes que venha por monforte e quallquer que o contrairo fezer que seia descarreirado" (Moreno, 1972).

³⁰ Saliente-se um documento apresentado às cortes de Coimbra, a 18 de Março de 1473, que se refere a três eixos de ligação ao Algarve (Moreno, 1972).



As Vias Romanas do Algarve (A)



possível traçar o percurso do eixo viário em questão.

Partindo de *Baesuris* a via inflectia para norte, seguindo um trajecto paralelo à E.N. 122, o que se pode atestar através de um troço de calçada romana³¹, junto à saída do centro urbano, e de um pequeno troço bastante destruído, junto ao entroncamento da estrada municipal com a E.N. 122 (Catarino, 1997-98: 653). Daqui, dirigia-se para norte, alcançando Horta do Quarto, topónimo indicador de uma passagem viária (Sillières, 1982: 85), uma vez que pode assinalar a milha IV a partir de *Baesuris*. Porém, até à data não foi encontrado o possível miliário que lhe corresponde, mas se nos reportarmos ao caso da via *Emerita - Salamantica*, em cuja saída foram encontrados miliários assinalando as distâncias percorridas (Roldán Hervás, 1975: 33), é bem provável que esta realidade se aplique neste caso. Por outro lado, de acordo com o valor ideal da milha romana (1481 m), podemos supor que ali se localizasse um marco miliário apontando a milha IV, já que este sítio dista de *Baesuris* cerca de 5 km e 800m (Catarino, 1997-98: 653).

Ao observarmos a carta militar n.º 591, escala 1: 25000, verificamos que o topónimo Quarto aparece também associado a outros como Varanda, Fronteirinha ou Calçada, que se encontram nas suas imediações, reforçando, de resto, a passagem da estrada por esta área. Em relação a este local, há que referir que foi identificado, por H. Catarino (1997-98: 653), um caminho antigo e, perto deste local, junto à ponte de Beliche, identificámos um pequeno tramo de calçada, parcialmente coberto pelo pavimento da estrada actual. Pelas características que apresenta parece relativamente recente, ainda que se possa equacionar a sua antiguidade.

A partir deste ponto, a via continuaria para norte seguindo um trajecto semelhante ao da E.N.122 até à ribeira de Odeleite que se venceria a vau.

Para norte de Odeleite e até à zona de Alcoutim podem admitir-se dois trajectos: o primeiro, mais interior, foi proposto por Helena Catarino (1997-98: 654-5); o segundo corre paralelo ao Guadiana. Vejamos o primeiro destes trajectos.

A estrada acompanharia a curvatura da ribeira da Foupana, pela margem direita, onde foram registados vários sítios com ocupação romana e islâmica, como Guarda das Pereiras, Pernadas, Alcaria da Tenência e Porto Largo (Catarino, 1997-98: 654-5).

O afastamento da via do rio Guadiana pode ser justificado pela travessia da ribeira de Odeleite, num ponto onde o caudal era menor.

De Porto Largo atingiria o sítio de Garrucho, onde foi detectado um empedrado de um caminho antigo (*Idem*, 1997-98: 655). Daqui, rumaria a Cerro de Soalheirão, onde se regista o microtopónimo Calçada.

No percurso entre Cerro de Soalheirão e Corte das Donas surge um novo tramo calçadado que apresenta uma largura de 3, 80m e constitui-se por lajes de média e grande dimensão, sendo o pavimento idêntico ao da via identificada em Sanlúcar del Guadiana, por Bendala Galán (Catarino, 1997-98: 655). Saliente-se que algumas daquelas lajes exibem marcas de desgaste, resultante da passagem de carros. Estas marcas distam entre si 1, 40m de largura, denunciando a medida aproximada de um eixo de carroça.

Consideramos igualmente pertinente a hipótese de que entre Odeleite e

³¹ Note-se que apesar do seu bom estado de conservação, esta calçada foi destruída na sequência da construção da actual estrada nacional que segue para Mértola.

Corte das Donas o caminho pudesse evitar a curvatura da ribeira da Foupana, seguindo um percurso mais rectilíneo por Vale da Zorra, sítio romano com necrópole (*idem, ibidem*) que é também um topónimo viário associado a veículos de tracção animal (Figueiredo, 1996).

De Corte das Donas prosseguiria para norte até aos arredores de Alcoutim. Porém, este traçado não é muito claro, ainda que a sua directriz possa ser mais ou menos definida pela orientação da maioria dos vestígios arqueológicos desta zona, concretamente, nas áreas de Corte da Seda, Marmeleiro e S. Martinho Velho de Cortes Pereiras (Catarino, 1997-98: 655).

Ainda que este caminho antigo, de Odeleite às proximidades de Alcoutim, já pudesse existir na época romana, parece-nos mais plausível considerá-lo um caminho alternativo ao traçado principal, que correria pela margem direita do Guadiana. Este último percurso, mais directo, onde praticamente não existem obstáculos naturais e abundam importantes vestígios romanos, de que se destacam as *villae* do Álamo e do Montinho das Laranjeiras, assim o sugerem. É certo que a localização e importância destes sítios, bem como o da atalaia de Guerreiros do Rio, podem ser justificados pela proximidade do Guadiana que os servia. Porém, as referidas *villae* necessitariam, pelo menos, de um caminho terrestre que as servisse, pelo que a existência de um tal traçado, a partir da foz da ribeira de Odeleite, justificasse plenamente, assumindo, pelas razões já aduzidas, um papel preponderante sobre o referido e problemático caminho que corria mais pelo interior.

É muito provável que a continuação para norte de Alcoutim até Mértola se fizesse pela margem esquerda do Guadiana, não apenas pelo facto do relevo da margem portuguesa colocar muitos mais problemas à circulação, como ainda pela travessia do Guadiana, em Alcoutim/Sanlúcar del Guadiana, estar bem atestada para a Idade Média; por se encontrarem importantes vestígios romanos em ambas as margens (Catarino, 1997-98: 649-652) e ainda por se conservarem na zona a norte de Sanlúcar estruturas viárias romanas



Montinho das Laranjeiras - vista geral



Sanlúcar - vista geral

monumentais (Bendala Galán *et. al.*, 1999). Com efeito, em 1338, a hoste de D. Afonso XI de Castela, para se dirigir a Castro Marim, passou numa ponte de barcas de Sanlúcar para Alcoutim (Tarouca, 1952: 266)³². Na sua descida até Sanlúcar, o rei de Castela teria aproveitado parte do traçado romano que Bendala Galán atribui à via 23 do Itinerário de Antonino, que se dirigia da foz do Guadiana a *Onoba* (Huelva), prosseguindo para *Italica* (Santiponce, Sevilha). Os vestígios deste traçado romano apresentam-se com alguma monumentalidade a partir de Sanlúcar para norte, com calçadas, pontes e pontões de clara fábrica romana (Bendala Galán *et. al.*, 1999). A confirmar-se a proposta do autor espanhol, e de outros que o secundam, de que estes vestígios pertencem à via 23 do Itinerário, a nossa estrada, a partir de Alcoutim/Sanlúcar, seria parcialmente coincidente com aquela via cuja interpretação do traçado é muito problemática. Com efeito, a interpretação dos autores espanhóis faz passar a via da foz do Guadiana a *Onoba* por Sanlúcar e Tharsis para a ajustarem às distâncias referidas no Itinerário que refere duas estações intermédias: *Praesidium*, a 24 milhas da sua origem; *Ad Rubras*, a 28 milhas da *mansio* anterior a que é necessário acrescentar mais 28 milhas até *Onoba*, perfazendo assim uma distância entre a zona de Ayamonte e Huelva de 80 milhas, ou seja, de 118,5 km. Ora o percurso mais directo e mais lógico entre a foz do Guadiana e Huelva é, pela vasta planície que une as duas cidades, de uma distância de aproximadamente 70 Kms. Assim, é de admitir que as distâncias do Itinerário estejam erradas ou então coloquem uma daquelas estações intermédias no *iter* 23 de que não faziam parte. A confirmarem-se estas suposições e dado que os vestígios viários romanos a norte de Sanlúcar são inquestionáveis, eles poderiam pertencer à via 22 do Itinerário (a de *Baesuris* a *Pax Iulia, per compendium*) e não à 23. Note-se que os vestígios monumentais inequivocamente romanos, como as obras de arte detectadas, ocorrem apenas a norte de Sanlúcar, o que pode indiciar a importância da via a partir deste local de travessia e porto fluvial.

³² Para uma descrição mais detalhada destes episódios, veja-se Iria, 1988, p. 159-164.

³³ Abordaremos esta questão mais adiante.

O EIXO VIÁRIO DO ALGARVE CENTRAL

Segundo informações facultadas pelo itinerário de Antonino [418, 6], a estrada que ligava *Baesuris* a *Ossonoba*, por *Balsa*, inflectia para norte, atingindo *Olisipo*, por *Salacia* [Itin., 416, 4-417].

Esta é, provavelmente, a alusão mais directa à existência de um eixo de ligação de *Ossonoba* a norte, pela serra do Caldeirão. Muitos são os autores que, partindo daquela referência, fazem passar a via por S. Brás de Alportel³³. Porém, não é seguro que assim seja. Se o caminho continuasse pela estrada de *Lacobriga* em direcção a Almansil, inflectindo aí para Loulé, teria igualmente um traçado que a levaria para norte, de acordo com o Itinerário de Antonino. Com efeito, este percurso parece-nos fazer mais sentido, já que deste modo aproveitaria um trajecto com uma directriz mais linear (cf. Mapa).

Se contemplarmos o valor cumulativo assumido pelos eixos de circulação e nos reportarmos ao século XVI, verificamos que esta ligação a norte por Loulé, Tôr, Salir e daí ao Alentejo, era a mais importante do Algarve central. Há, aliás, ainda hoje uma “rua de Portugal”, em Loulé, que já existia no século XVI (Magalhães, 1970: 186). No entanto, tratar-se-ia de uma *via terrena*, o que se pode inferir através de um 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). Não deixa de ser possível, contudo, que aqui e além, a monotonia do caminho térreo fosse quebrada por pequenos tramos empedrados, sobretudo nas ladeiras.

A estrada deixaria, portanto, o caminho de *Lacobriga*, por alturas de Almansil, que constituiria um ponto de cruzamento de vias. Se atentarmos no topónimo que, como já referimos no capítulo anterior, significa “estalagem”, supomos que ali tenha existido uma *mansio*, com funções de estação de muda (*mutatio*). Este facto poderá concorrer, de igual modo, para justificar a continuação da via dali para norte.

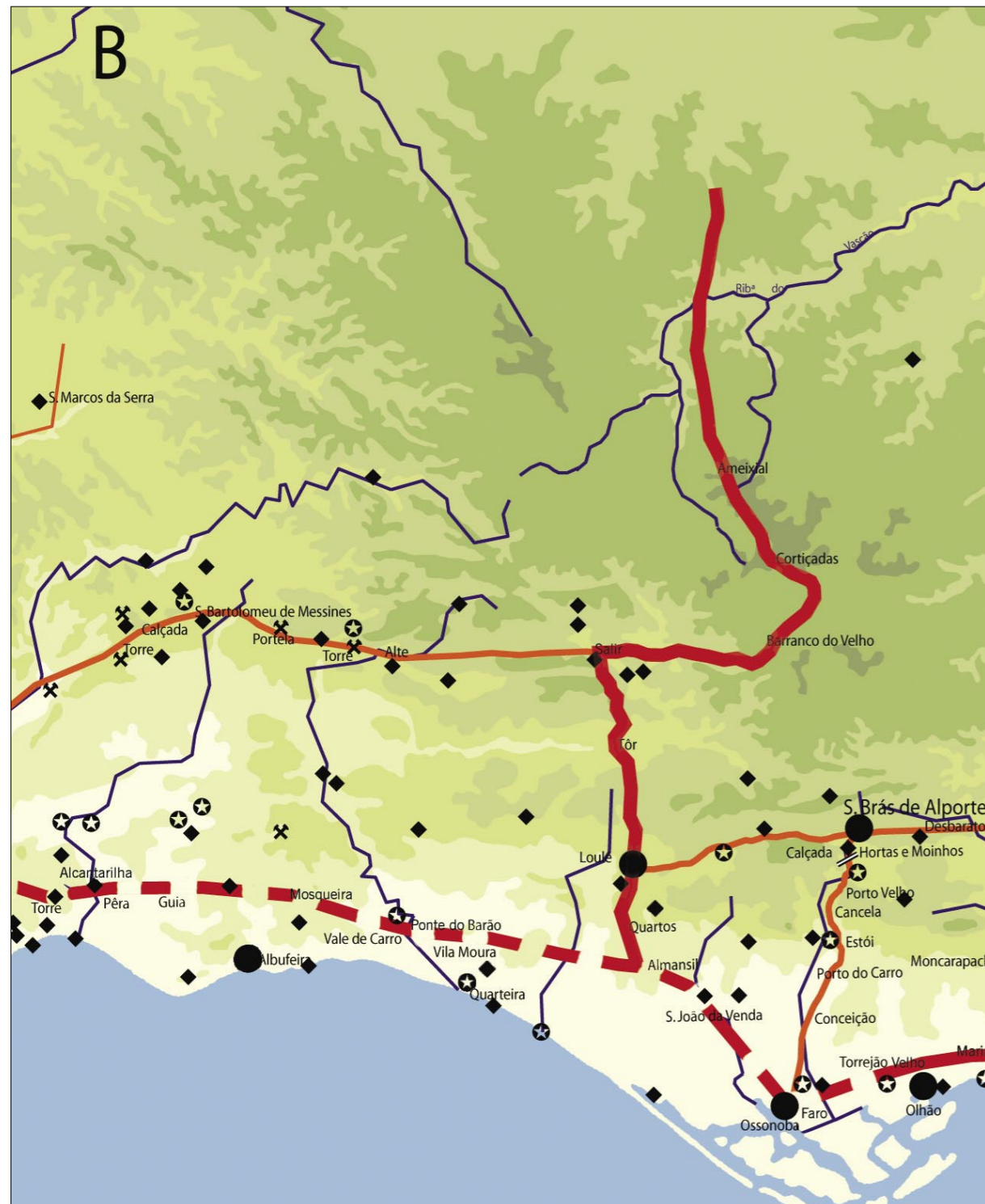
Assim, de Almansil a estrada alcançaria Quartos e Fazenda do Cotovio, passando pela margem esquerda da ribeira do Cadouço. Como atrás mencionámos, o topónimo Quarto poderá indicar uma passagem viária, e são conhecidos vestígios romanos no sítio de Fazenda do Cotovio (Marques, 1992: 245).

A existência deste caminho entre Faro e Loulé está também documentada numa carta de delimitação do relego de Loulé, de 1291: “*no caminho que vem de Loule pera Sancta Maria de Faro aa Ervedeyra que esta no caminho em deryto da Fontaynha do Almargem. E daly derytamente posemos outro marco na carrasqueyra que sta no caminho que vem de Farrobeyra pera Sancta Maria de Faro*” [ANTT, *Chanc. D. Dinis*, Lv. 2, fl.19].

De Loulé, a via sairia pela actual rua de Portugal, que parte do castelo da vila. Nas imediações desta rua foi recentemente descoberto e intervencionado, pelos técnicos do gabinete de arqueologia da cidade, um cemitério islâmico anterior à Reconquista (Luzia, 1999-2000: 129-185), o que sugere que esta seria uma das principais saídas da vila. Para além deste cemitério, há notícia de diversos achados romanos e islâmicos (Santos, 1972: 151-3; Alarcão, 1998: 288; Marques, 1992: 245), nomeadamente uma inscrição votiva consagrada a Diana ou Silvano [IRCP, 58], em tempos incrustada na torre da igreja de S.



Loulé - Porta de Faro



As Vias Romanas do Algarve (B)



Clemente, e o amuralhado almóada.

Daqui, 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 actualmente (a antiga e a actual). Num documento de 1291 alude-se à passagem do “caminho de Portugal pera Loulé” pelo porto novo de Tôr, o que traduz a ideia de ter existido um outro porto mais antigo, sugerindo também que àquela data ainda não se edificara a ponte que hoje ali se encontra [ANTT, Chanc. De D. Dinis, Lv 2, fl. 19]. É de salientar que, aquando da prospecção de campo, identificámos um pequeno troço de calçada³⁴ a cerca de 2 km de Tôr, troço esse que corre mais ou menos paralelo à estrada actual. Todavia, encontra-se extremamente destruído e parcialmente coberto de vegetação, o que nos impede de avançar uma proposta concreta quanto à sua cronologia. Devemos, porém, acrescentar que na sequência de uma conversa com um residente local fomos informados que aquele caminho é conhecido por “estrada de Portugal”, facto que, aliado à boa orientação que toma, pelo vale, atesta em favor da sua antiguidade.

Na área de Salir foram noticiados vários testemunhos da época romana (Santos, 1972: 144-9), destacando-se entre eles uma necrópole e uma ara votiva de calcário, cuja inscrição se apresenta praticamente ilegível [IRCP, 63]. Foram identificados também outros vestígios coevos dos anteriores, como os materiais romanos dos sítio de Palmeiros (Marques, 1992: 229), uma mina de ferro em Alagoas, com cerâmica romana (Alarcão, 1998: 261) e ainda uma sepultura e uma inscrição da Idade do Ferro (Marques, 1992: 213). É curioso notar que este local terá tido uma ocupação humana contínua, ideia que é reforçada pelo aparecimento de vários vestígios islâmicos, recentemente estudados por H. Catarino (1997-98: 452-517, 615-24).

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. Ao contrário do que se possa supor, este facto não é estranho ao normal curso das estradas romanas (Mantas, 1996: 65).

Assim, aproveitando o vale de Salir, o caminho inflectiria para nordeste, em direcção ao Ameixial, por Barranco do Velho, Montes Novos, tocando Cortiçadas, onde foi recentemente detectado um sítio de ocupação islâmica e cristã (Catarino, 1997-98: 261) (cf. Mapa). Tal circunstância concorda inteiramente com as referências a este local, presentes na *Crónica da Conquista do Algarve*, mais especificamente o itinerário seguido por D. Afonso III, entre Beja e Faro, nas vésperas da conquista desta última cidade: “foi por beja e dahi a almodovar do campo de ourique e passou a serra pellas cortiçadas e encaminhou direito a farão” (Agostinho, 1792: 94). Mais adiante, acrescenta-se ainda que o mestre Paio Peres Correia foi aguardar o monarca “entre loulé e almodovar e na vila de sellir e alii se vio ElRey com elle e as gentes todas juntas foraõ cercar farão” (Agostinho, 1792: 95). A via alcançaria, portanto, a zona do Ameixial, local onde foi identificada uma necrópole da Idade do Ferro (Marques, 1992: 189) e de onde é proveniente um tesouro com 5000 moedas do século III (Alarcão, 1998: 251; Santos, 1972: 147-8).

Deste modo, verificamos que a partir sensivelmente de Barranco do Velho, o caminho seguiria um percurso semelhante ao do actual I.C. 2, dirigindo-se

³⁴ Note-se que este troço apresenta alguns afloramentos calcários que intercalam com tramos calcetados.



Calçada do "caminho de Portugal" (Tôr)

para Almodovar, e daí para norte, até Lisboa.

A importância deste eixo viário está patente não só nos documentos supra referidos como também em outros dois, concretamente numa carta de D. João I, de finais do século XIV, onde este dá conta dos procedimentos necessários para que se encaminhem os dinheiros dos pedidos de Lisboa, ordenando que as gentes de Faro assegurem a segurança e o transporte "*des Farom ataa Loule dese logar ataa Almodovar e de Dastro Verde ataa Ferreira e os de Ferreira ataa Torrom e os de Torrom ataa Alcacer e os de Alcacer ataa Setuval e os de Setuval ataa Lixboa*"³⁵. Um outro documento, que data de meados do século XV, alude igualmente à mesma estrada, indicando que "*vay pera Loulle e Ffarão de Beja e vay ter a Almodovall*" (Moreno, 1972: doc. 6).

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, impelindo-nos mesmo a discordar do argumento de Cláudio Torres (1992: 190), quando questiona a sua antiguidade. Pelo que, a nossa sugestão vai ao encontro daquela recentemente defendida por Bernardes e Oliveira (2002), que põem a hipótese daquele eixo remontar à época romana.

Ao propormos aquele traçado, partimos 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 percurso como um *diverticulum* que serviria as *villae* a norte de Faro, acabando por se ligar à via principal por alturas de Salir.

Como referimos no capítulo anterior, a saída da cidade efectuar-se-ia pela actual rua de Portugal³⁶, passando pela área do Lethes, onde ficaria uma das principais necrópoles (Rosa, 1976; Viana, 1951), coincidindo, neste nó, com a estrada para *Balsa*.

A partir deste ponto, praticamente em linha recta, passava pela actual rua de S. Luís, prosseguindo pela estrada da Penha até Vale Carneiros (Bernardes e Oliveira, 2002), onde apareceram vestígios romanos atribuíveis a uma possível *villa* suburbana de *Ossonoba* (Santos, 1972: 171-2; Alarcão, 1998: 321) (cf. Mapa).

Desta forma, discordamos com a proposta já alvitada por Vasco Mantas (1997: 299) e Teresa Gamito (1997: 347), quando perfilham a ideia de que a saída de *Ossonoba*, para norte, se faria pela rua do Alportel e actual estrada de S. Brás. Inúmeras são as razões que nos impelem à discordância daquela sugestão. Por um lado, o topónimo "rua do Alportel" é relativamente recente e aplica-se ao antigo eixo formado pelas ruas da Esperança e da Estalagem (Rosa, 1972: 66); por outro lado, temos conhecimento que a estrada para S. Brás foi apenas construída na segunda metade do século XIX (Santos, 1995: 82-3) e que partia do Largo do Carmo, pelo que teria naturalmente assumido a designação de rua do Alportel. Sabe-se, de resto, que no relatório para a construção da estrada de S. Brás, datado de 1868, se alude a um projecto anterior não concretizado, que fazia sair a dita rua da capela de S. Luís, em direcção à Conceição e daí a Estói, de onde alcançava S. Brás, pela margem esquerda do rio Seco (Santos, 1995: 83), aproveitando, deste modo, o antigo

³⁵ Actas das vereações de Loulé, 1^o vol., Porto, 1984, p.94 [sessão de 8 de Janeiro de 1396].

³⁶ Segundo Pinheiro e Rosa, esta é uma designação antiga (1976: 76).

percurso para S. Brás, então conhecido como “estrada dos Canos” (Lopes, 1988: 482; Matos, 1980: 145-63). O mesmo trajecto encontra-se presentemente registado de forma indirecta, através de toponímia relacionada com passagens viárias, salientando-se, entre Conceição e Estoí, um lugar conhecido por Monte da Meia Légua e um outro designado por Porto Carro (Bernardes e Oliveira, 2002). Paralelamente a este caminho, existia um segundo, que se dirigia a Carreiros e a Galvana³⁷.

Perante o supra exposto, parece-nos que de Vale Carneiros, a estrada rumava pela Conceição, onde Estácio da Veiga assinalou em mapa (Santos, 1971: 60) vestígios romanos, não especificados, e onde aparece também o microtopónimo “estrada” (Machado, 1976: 106). De Conceição alcançaria Estoí, seguindo uma orientação praticamente rectilínea.

A estrada entraria nesta povoação pelo caminho que flanqueia o palácio do século XIX que ali se encontra. Note-se que o facto da portada principal do edifício abrir para o caminho, identifica-o como sendo a principal via de comunicação existente aquando da construção do palacete.

A ligação à *villa* de Milreu, que se situa nas imediações de Estoí, far-se-ia através de um ramal cujo traçado seria mais ou menos correspondente ao caminho actual, pelo que se justifica o facto dos mausoléus dos proprietários da *villa* se localizarem junto ao ramal que descia de Estoí (Santos, 1972: mapa da p. 216). Passados os mausoléus, entrava-se na *villa* pelo actual acesso que conduzia à entrada principal. Assim, contrariamente à proposta de V. Mantas (1997: 317), o empedrado que se encontra nesta estação romana não corresponde a nenhuma via, mas antes a um pátio exterior que serviria a entrada principal da *villa*, como se confirma pelo facto daquele empedrado ser delimitado por todos os lados com construções.

De Estoí, o percurso continuaria pela margem esquerda do rio Seco até atingir o sítio de Cancela onde, para além de se destacar o topónimo viário, foram detectadas, no século XIX, sepulturas de inumação (Rocha, 1894: 201).

Daqui a estrada prosseguiria até à zona dos Machados, fazendo-se a travessia do rio Seco por alturas de Porto Velho, que além de ser um topónimo indicador de uma passagem viária, situa-se nas proximidades do sítio de Vale do Joio. A avaliar pela densidade de fragmentos cerâmicos de construção e domésticos, a par de outros vestígios romanos e árabes, numa área que se estende por cerca de 20.000 metros quadrados, esta estação terá tido uma importância assinalável, facto que terá induzido alguns autores (Bernardes e Oliveira, 2002) a equacionar a possibilidade de se tratar de uma *villa*, na época romana. A confirmar-se esta hipótese, pensamos que a localização desta *villa* no barrocal algarvio se fundamente na passagem de uma via por ali. O caminho antigo que passaria no lugar de Porto Velho é também visível na carta corográfica, na escala 1: 50.000, do Instituto Geográfico e Cadastral.

A partir deste ponto, e feita a travessia do rio, o trajecto viário seria análogo ao da E.N. 2 até S. Brás. Parece-nos 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. Vejamos:

O primeiro tramo inicia-se junto à estrada térrea que dá acesso à ETAR

³⁷ Este segundo caminho aparece mencionado num documento do século XV [ANTT, Chancel. de D. João I, Lv. 3, fl.184 (doc. De 28 de Março de 1416)].



Ruínas de Milreu - vista do edifício religioso



Tramo 1 da "Calçadinha" de S. Brás onde são bem visíveis motivos geométricos



Tramo 2 da "Calçadinha" de S. Brás

de S. Brás, estendendo-se para norte por cerca de 100 metros. Uma parte desta calçada destaca-se pelo seu bom estado de conservação, variando a sua largura entre os 2,5 e os 5,5 metros. O lajedo organiza-se geometricamente, dividindo-se a largura em dois quadrados que são, por sua vez, subdivididos em quatro partes iguais, formando a junção daquele par de quadrados o eixo central da via. Esta estrutura geométrica corresponde provavelmente a uma reconstrução tardia³⁸, que terá aproveitado o empedrado antigo, como se pode observar pela existência de alguns conjuntos de lajes de maiores dimensões, que se distinguem daquelas de pequenos e médios tamanhos predominantes nos quadrados geométricos (Bernardes e Oliveira, 2002: *passim*).

O segundo troço corre paralelo à E.N. 2, seguindo até ao acesso da ETAR de S. Brás, numa extensão de cerca de 200 metros, apresentando-se parcialmente coberto por vegetação e terra. Aquando da sua construção ter-se-á cavado um fosso até ao afloramento rochoso que, por vezes, se encontra quase à superfície, daí que se observe o afeiçãoamento de algumas rochas. O empedrado superior compõe-se por lajes de medianas e grandes dimensões que chegam a atingir os 35 / 40 cm de lado, como é típico das calçadas romanas. A largura deste tramo varia entre os 2,40 / 2,60 metros, o que corresponde sensivelmente a 8 pés, concordando assim com as prescrições da lei das XII tábuas, como já foi referido. Nota-se um certo abaulamento do empedrado superior e ainda são visíveis *margines*. Finalmente, convém ressaltar que esta calçada apresenta indícios nítidos de remodelações posteriores. Parece-nos claro que, em ambos os casos, a sua construção exigiu um grande investimento financeiro e humano, mais coadunável com um projecto de obras públicas do que com a iniciativa privada.

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

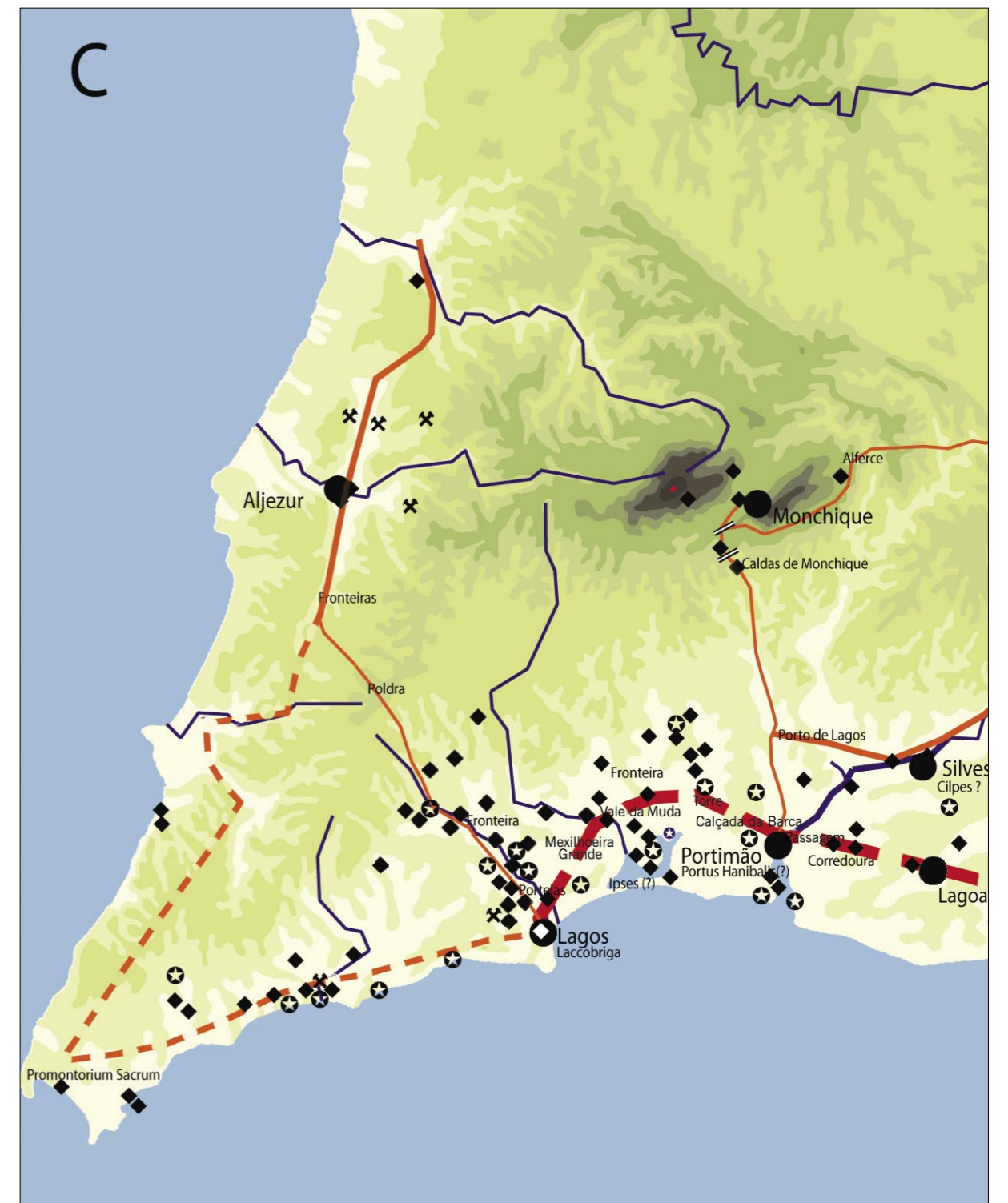
Perante o supra exposto, reafirmamos a convicção de que a via *Ossonoba* - Loulé - Salir e daí para norte terá assumido a primazia, que aliás manteve ao longo de vários séculos, inclusivamente até ao século XIX. Sabe-se que naquela centúria, a estrada mais usada para chegar a Beja e Lisboa era a que subia pela margem direita do Guadiana até Mértola, Serpa e Beja. No entanto, destacava-se uma outra, pelo Algarve central que, partindo de Faro por Loulé, Tôr, Salir, Almôdovar e Messejana, chegava a Lisboa (Santos, 1996:378).

Este último percurso era de tal modo importante que, aquando das reformas levadas a cabo pela acção fontista, foi publicado, a 9 de Setembro de 1848, um projecto de lei das estradas e caminhos, que previa a construção de uma estrada directa de Lisboa, por Setúbal, Alcácer, Torrão, Terreiros, Aljustrel, Messejana, Almôdovar, Loulé até Faro. O troço entre Loulé e Faro era de tal importância que foi mesmo a primeira estrada que se construiu no Algarve, tendo as obras sido iniciadas em 1849 e concluídas em 1857 (Santos, 1996: 388).

O EIXO VIÁRIO DO ALGARVE OCIDENTAL

A dificuldade em traçar o percurso viário romano do interior ocidental do Algarve reside fundamentalmente na escassez de testemunhos arqueológicos associados à ocupação do espaço.

³⁸ É provável que corresponda à reconstrução do século XIX, cuja iniciativa ficou a dever-se ao bispo algarvio D. Francisco Gomes do Avelar.



As Vias Romanas do Algarve (C)



Os trabalhos de fundo desenvolvidos nesta região são também parcos, pelo que somos confrontados com uma panorâmica quase indecifrável no que respeita aos eixos de comunicação.

Todavia, podemos admitir que partindo de *Lacobriga* saía uma estrada (cf. Mapa) em direcção a norte, dado que seria pouco provável que os viandantes tivessem que ir a *Ossonoba* para, só então, prosseguirem viagem até *Pax Iulia*, *Mirobriga* ou mesmo *Olisipo*.

Partindo deste princípio, já sugerido por outros autores³⁹, admitimos a existência de dois potenciais caminhos (cf. Mapa).

Uma das hipóteses seria que, a partir de *Lacobriga*, a estrada rumasse a norte, passando por Portelas e aproximando-se de Sargaçal, pela margem esquerda da ribeira de Bensafrim. Note-se que em Sargaçal apareceram vestígios de uma necrópole e de alicerces (Santos, 1971: 403). Daqui continuaria por Fronteira, não muito longe das minas de Corte do Bispo. É conhecida uma inscrição do século I [IRCP, 66] proveniente de Fronteira, que é, por sua vez, um topónimo viário. A partir deste ponto seguiria um trajecto mais ou menos paralelo à actual E.N. 120, por Poldra, topónimo que sugere a travessia de um ribeiro, prosseguindo até Aljezur⁴⁰, tocando a zona de Fronteiras. O caminho continuaria depois em direcção a Odemira, Vila Nova de Milfontes (Mantas, 1997: 319) e daí para norte, talvez até *Mirobriga*. Ao seguir este itinerário a estrada contornava a serra de Monchique, cujo relevo se apresenta muito acidentado e de difícil transposição.

É certo que não podemos menosprezar o facto de existirem inúmeras calçadas nas imediações de Caldas de Monchique, de onde é também conhecida uma importante estrutura termal romana (Viana *et alii*, 1953-4: 66-225). Porém, nada comprova que aquelas calçadas se filiem no período romano, podendo ser antes parte dos muitos caminhos seculares da serra, construídos para acesso a propriedades. No entanto, admitimos a proposta já alvitada por V. Mantas (1997: 318), de que partindo de *Portus Hanibalis* seguisse uma via em direcção a norte, passando por Porto de Lagos, topónimo também significativo, num trajecto mais ou menos paralelo à ribeira de Odelouca, até Caldas de Monchique. É possível que a estrada prosseguisse depois até Monchique, por Cortês e Rencovo onde apareceram respectivamente numismas dos séculos III e IV d.C., bem como vestígios de uma calçada e um tesouro de moedas do Baixo Império, do qual se destaca um *aureus* de Honório (Santos, 1972: 61-2; Viana *et alii*, 1948: 2-7).

Desconhecemos se o caminho prosseguiria ou não para norte, mas confrontados com um relevo acentuado, com escassez de vestígios e com uma toponímia pouco sugestiva, somos levados a considerar que se a travessia da serra continuasse, far-se-ia por caminhos de pé-posto ou pequenas veredas. Vasco Mantas (1997: 318) admite mesmo a hipótese deste percurso avançar até S. Marcos da Serra, por Alferce. Ainda que tal trajecto careça de fundamentos, a confirmar-se poderá significar que as termas de Caldas de Monchique poderão ter tido a função de *mansio*, dado que distam de *Portus Hanibalis* cerca de 20 km e de *Lacobriga* cerca de 30 km. Esta classificação faz sentido, na medida em que a travessia da serra de Monchique era demasiado longa e perigosa para ser efectuada numa única jornada.

³⁹ Vasco Mantas (1997: 318) e Carlos Fabião (1999: 46) admitem a existência de dois possíveis trajectos, sendo um a partir de *Lacobriga* e um segundo a partir de *Portus Hanibalis*.

⁴⁰ É importante referir que em Aljezur encontramos alguns blocos de pedra bem aparelhados, num café conhecido por "Ponte a Pé", junto ao rio. Cremos que estes blocos terão pertencido à estrutura de uma antiga ponte que ali se encontrava. Estas pedras, apesar de aparentemente antigas, não deverão ter pertencido a uma ponte romana, pois nada ali a justificava, mas sendo antigas corroboram a passagem de uma via importante por aquela zona.

⁴¹ Este troço de calçada foi recentemente destruído (2003), na sequência de obras públicas realizadas no local. Porém, a autarquia responsável mostrou já interesse na recolocação das lajes in situ a fim de evitar o seu desaparecimento.

A VIA TRANSVERSAL DO BARROCAL ALGARVIO

Este trabalho apresentar-se-ia incompreensivelmente lacunar se não referíssemos a existência de uma via transversal que, pelo barrocal algarvio, ligaria as principais estradas que do Algarve seguiam para Norte (cf. Mapa).

Assim, partiremos de uma orientação leste – oeste, à imagem do critério que usámos para traçar a via longitudinal do litoral, para traçarmos o percurso desta via.

Não nos parece provável que o eixo transversal do barrocal partisse de *Baesuris*, uma vez que, desde essa área até à zona de Tavira, o relevo é fortemente acidentado e os vestígios arqueológicos não são significativos. Portanto, cremos que sendo *Balsa* um centro urbano de indiscutível importância, dali arrancaria certamente um caminho que ligava a cidade à principal via do Algarve central para Norte.

Deste modo, a estrada partiria de *Balsa* dirigindo-se para Alfandanga, num percurso correspondente ao da via longitudinal, ou seja, pelo Livramento e Arroiteia, seguindo uma directriz rectilínea e provavelmente coincidente com a actual E.N. 125.

Em Alfandanga, cujo topónimo tem conotações viárias, o caminho inflectia para Moncarapacho, passando por Marco. É curioso notar que este topónimo, apesar de poder referir-se a um marco de divisão de propriedade, freguesia ou concelho, pode associar-se à eventual existência de um marco miliário, actualmente perdido.

Aquando dos nossos trabalhos de prospecção de campo, detectámos em Moncarapacho um grande troço de calçada, interrompido aqui e além por trechos de terra batida. Este troço inicia-se imediatamente a seguir à ponte velha de Moncarapacho, cujas características nos levam a atribuir-lhe uma cronologia medieval.

A menos de 1 km para noroeste daquela ponte, junto à ponte de Caliços, surge o outro tramo de calçada⁴¹, com cerca de 30 metros de extensão, sendo 10 dos quais compostos por lajes de grandes dimensões de calcário marmoreado, à semelhança daquelas que compõem a calçada identificada em Pedras d'El Rei, na via longitudinal. Aquelas lajes parecem ter sido afeiçoadas e algumas apresentam mesmo marcas de rodados. Salientam-se ainda as *margines* e um ligeiro abaulamento do empedrado ao centro (*summum dorsum*). Nos restantes 20 metros deste tramo as pedras são de menor dimensão. A largura total do caminho é de 2,80 metros, o que não se afasta muito das medidas convencionais (Mantas, 1996: 50 [notas 150 e 151]).

Um pouco mais acima, aparece um outro trecho empedrado que se estende por cerca de 100 metros. Note-se que a estrada corre muito cavada, seguindo um alinhamento rectilíneo. As lajes são de médias e por vezes grandes dimensões, contendo, a espaços, travessas de travamento.

Durante cerca de 6 ou 7 metros a calçada desaparece, surgindo novamente numa extensão de aproximadamente 150 metros, destacando-se, espaçadamente, travessas diagonais. As lajes que a compõem são grandes e apresentam marcas de desgaste, a par de um ligeiro abaulamento. Assim, o total de caminho empedrado é de aproximadamente 280 metros, num percurso de meia encosta. Em conversa com um residente fomos informados



Calçada de Moncarapacho - vista geral junto à ponte dos Caliços

que algumas pedras foram arrancadas a fim de evitar que os animais de carga escorregassem.

Esta via parece ter sido importante e, pelas características, terá sido uma *via publica*, pois a sua construção terá certamente implicado um grande investimento financeiro e humano, a par de grandes e contínuos esforços de manutenção.

Apesar da maior parte do troço e da ponte apresentarem aspectos característicos de construções tipicamente medievais, é bem provável que a origem desta via seja romana, de acordo com a aparência das grandes lajes de calcário marmoreado junto à ponte de Caliços. A reforçar esta hipótese, há ainda notícia de um cemitério de inumação, em Moncarapacho (Santos, 1972: 290) e de outros vestígios (Mascarenhas, 1967; 1974).

Embora os vestígios do empedrado acabem por desaparecer, é visível a continuação do caminho térreo em direcção a Foupana.

A existência daquela calçada contraria a proposta de Manuel e Maria Maia (2000: mapa 2), que consideram este percurso como uma alternativa incerta, em favor de outro, por Tavira. Porém, nada exclui a hipótese de que, no período medieval, aquele trajecto tenha cedido a primazia a um directo de Beja para Tavira, como nos sugere um documento de 18 de março de 1473, em que os petiçãoários da referida estrada alegavam que “*era ffranca de portajem e de pasajem*” (Moreno, 1972).

De Foupana, a via continuaria por Torre, até às imediações de Santa Catarina da Fonte do Bispo, vencendo a ribeira do Arroio em Ponte da Torre. Na zona de Santa Catarina da Fonte do Bispo, mais concretamente no sítio de Malhada do Nobre, há vestígios de uma mina de cobre (Santos, 1972: 294).

Dali, a estrada inflectia para oeste, por Cerro da Mesquita, onde existe uma estação arqueológica romana e islâmica (Bernardes e Oliveira, 2002), desviando-se ligeiramente de Bengado, onde há notícia de uma calçada (Marques, 1992), cuja cronologia romana é questionável.



Marcas de rodados da Calçada de Moncarapacho

Deste modo, passaria não muito longe do lugar de Desbarato, mencionado na *Crónica da Conquista do Algarve*, como sendo o lugar onde D. Paio Peres Correia e os seus cavaleiros passaram a noite, aquando da incursão a Tavira (Agostinho, 1792).

A via entraria na área de S. Brás, pelo sítio de Hortas e Moinhos, que talvez possa corresponder a uma *mutatio*, ali implantada por ser um local de cruzamento viário, onde apareceram inúmeros vestígios romanos e islâmicos (Bernardes e Oliveira, 2002: 49-50).

Daqui, apontava a Torres de Apra, de onde é proveniente uma inscrição votiva [IRCP, 62] e vários objectos de metal e cerâmicos (Santos, 1972: 155-159), passando por Calçada⁴², S. Romão, Poço Largo e Fonte de Apra. De S. Romão são oriundas duas epígrafes romanas [IRCP, 64 e 67] e em Poço Largo conhece-se um sítio islâmico (Bernardes e Oliveira, 2002), pelo que tal abundância de vestígios ao longo deste trajecto sanciona a passagem da via por aqui.

De Torres de Apra aproximava-se de Loulé, inflectindo aí para norte, até Salir, pelo percurso da via principal do Algarve Central (cf. Mapas).

Bernardes e Oliveira (2002) propõem a continuação de um caminho para norte que, partindo de S. Brás de Alportel, seguiria mais ou menos paralelo à ribeira das Mercês, tocando Alcaria, Juncais, Corte, Almarjão, Querença, Portela e, finalmente, Touriz, local onde se uniria ao que vem de Salir para o Ameixial. Todavia, ainda que ao longo daquele itinerário haja vários testemunhos de ocupação antiga, é provável que tal caminho não passasse de uma via secundária, já que a tradição e a documentação fazem passar a via transversal do barrocal algarvio por S. Romão e Torres de Apra, obedecendo assim a uma orientação mais directa.

De Salir, a estrada continuaria para ocidente, aproximando-se de Alte, onde foi identificada uma necrópole e uma série de outros vestígios não especificados (Santos, 1972: 159).

Dali prosseguiria até S. Bartolomeu de Messines, por Torre, Messines de Baixo, Portela e Castelo. Devemos salientar que a par do relevo, favorável a

⁴² O topónimo Calçada deriva do étimo latino *Calciata*, que não é, aparentemente, muito claro. Segundo P. Sillières (1990: 219), raramente designa uma estrada ou caminho, correspondendo, antes e geralmente, a um lugar próximo de um eixo de comunicação, na maior parte das vezes romano.



Calçada de Moncarapacho – vista geral do troço maior



Silves - Vista geral

esta travessia, e dos inúmeros testemunhos arqueológicos que acompanham o percurso (Alarcão, 1988), destaca-se ainda uma toponímia bastante sugestiva. É curioso notar que o trajecto entre Salir e S. Bartolomeu de Messines foi, aliás, anteriormente proposto por V. Mantas (1997: 317) e mesmo por Mário Saa (1963: 134).

Usufruindo de um relevo propício, a via continuaria por Calçada, tocando Amorosa, lugar onde foi identificada uma necrópole de inumação (Santos, 1972: 117), prosseguindo por Corte, Torre, Cumeada, aproximando-se assim de Santo Estevão, onde é referida a existência de uma mina de cobre e várias lucernas (*Idem*, p. 111-114). Dali desceria até às imediações de Silves, provavelmente pela margem direita do rio Arade, que venceria numa área de menor caudal.

A partir de Silves, a estrada dirigir-se-ia por Quinta de Arge (Arge), onde há vestígios de uma necrópole (Santos, 1972: 87), perto de Porto de Lagos. Deste modo, encontrava o já referido caminho que de *Portus Hanibalis* seguia para Caldas de Monchique.

É também aceitável a hipótese que, a partir de Silves, a via inflectisse para Estômbar e daí até Alvor, como nos é sugerido pela *Crónica da Conquista do Algarve*, quando relata a tomada de Torre de Estômbar e de Alvor (Magalhães, 1987).

Não nos parece que este eixo do barrocal estabelecesse uma ligação directa entre Silves e Lagos, dado que o relevo oferece algumas dificuldades, que poderiam ser evitadas fazendo um desvio a Portimão, a fim de tomar a via principal do litoral.

Capítulo V

As Pontes

O presente capítulo é dedicado ao estudo das pontes romanas e, mais concretamente, à suposta presença destes elementos na região algarvia.

Ainda que os Romanos não tenham sido os primeiros construtores de pontes (O'Connor, 1995), foram indubitavelmente os melhores construtores de sempre, já que estas obras, não poucas vezes verdadeiramente monumentais, ainda se mantêm e, nalguns casos, continuam a ser elementos insubstituíveis e insubstituídos na circulação viária actual.

São estes marcos indeléveis da grandiosidade do Império Romano, provavelmente aqueles que mais perduraram, pelo que impelem curiosos e investigadores a debruçar-se sobre o seu estudo. Talvez seja este facto que leva a que se atribua falaciosamente, na maioria das vezes, cronologia romana a um vasto conjunto de pontes, que não são mais do que construções de todas as épocas cuja estrutura e aparência bebeu influência no estilo arquitectónico romano e nas suas técnicas.

Concluimos, portanto, que o estudo, que pretendemos criterioso, sobre as pontes do Algarve, tem por objectivo descrever as características tipológicas de cada uma das pontes, cuja cronologia foi atribuída à época romana, bem como procurar aspectos arquitectónicos que as possam filiar nesse período ou em épocas distintas.

PROBLEMÁTICA DA CLASSIFICAÇÃO DAS PONTES

O estudo das redes viárias, sejam estas romanas, medievais ou modernas apresenta-se geralmente de difícil consecução, devido à problemática envolvente. O mesmo se verifica relativamente às pontes, como teremos oportunidade de enunciar abaixo:

A esmagadora maioria das pontes antigas são classificadas como romanas. Porém, as pontes romanas são muito raras, o que se deve sobretudo às destruições verificadas ao longo dos anos e também ao facto da rede viária romana não contar com muitas pontes de alvenaria, pois os obstáculos naturais eram muitas vezes vencidos através de pontes de madeira (das quais já não se encontram vestígios) ou recorrendo à passagem a vau ou em barca. Segundo Vasco Mantas (1997), só as grandes vias contavam com pontes de pedra, e não é comum encontrar este tipo de pontes em estradas de que não se registam miliários.

O aparecimento de pedras almofadadas no aparelho das pontes medievais significa, na maior parte das vezes, que houve reutilizações de material romano ou que a ponte é uma reconstrução em que se empregaram elementos da primitiva ponte romana.

De igual modo, a existência de materiais romanos com inscrições, nomeadamente nos pegões e nos arcos, não implica necessariamente uma cronologia romana.

Perante o supra referido, podemos afirmar que a maioria das pontes a que se atribui uma cronologia de época romana são seguramente medievais ou até posteriores.

Efectivamente, confirma-se o facto de que durante o período medieval a construção de pontes e de calçadas sofreu um grande impulso, o que se comprova pela abundante documentação, nomeadamente o texto castelhano tardio da transcrição da obra de Ahmad Ar-Razi como *Crónica do Mouro Rasis*, onde se afirma que: “Abderrame fez boas coisas proveitosas pela terra de Espanha. Fez arrazifes que atravessam os montes e os vales, e as boas calçadas que vão de umas vilas às outras. E quando andava a era dos mouros de 169 anos (784/5), começou Abderrame a fazer os fundamentos para a mesquita de Córdoba; e tanto fez que a terminou num ano” (Rasis: 372). Todavia, é necessário ter em conta as possíveis reutilizações das vias antigas, pois apresentam um carácter cumulativo, bem como as numerosas reparações e reconstruções a que as pontes foram sujeitas. Assim, é frequente aparecerem antigos elementos como:

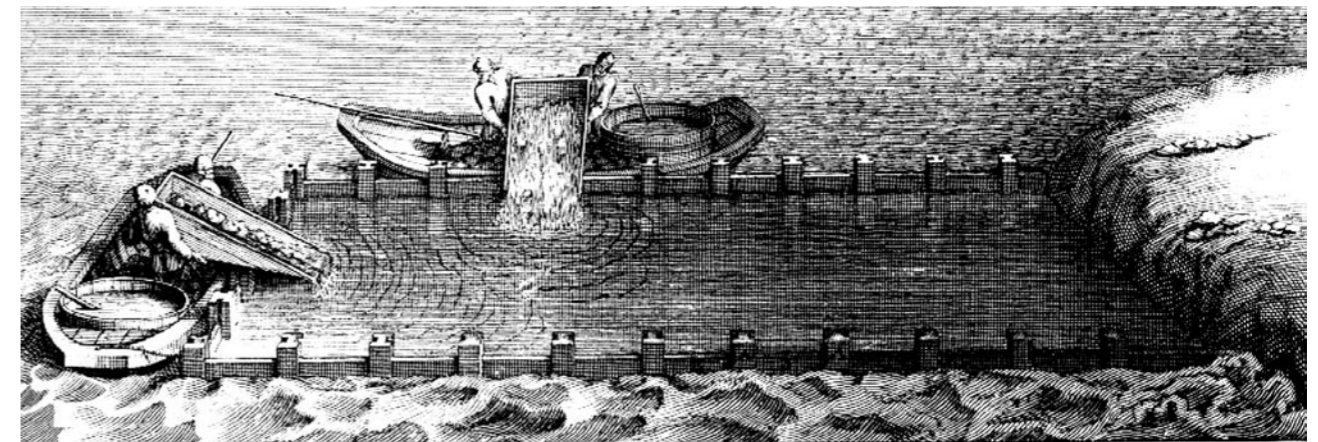
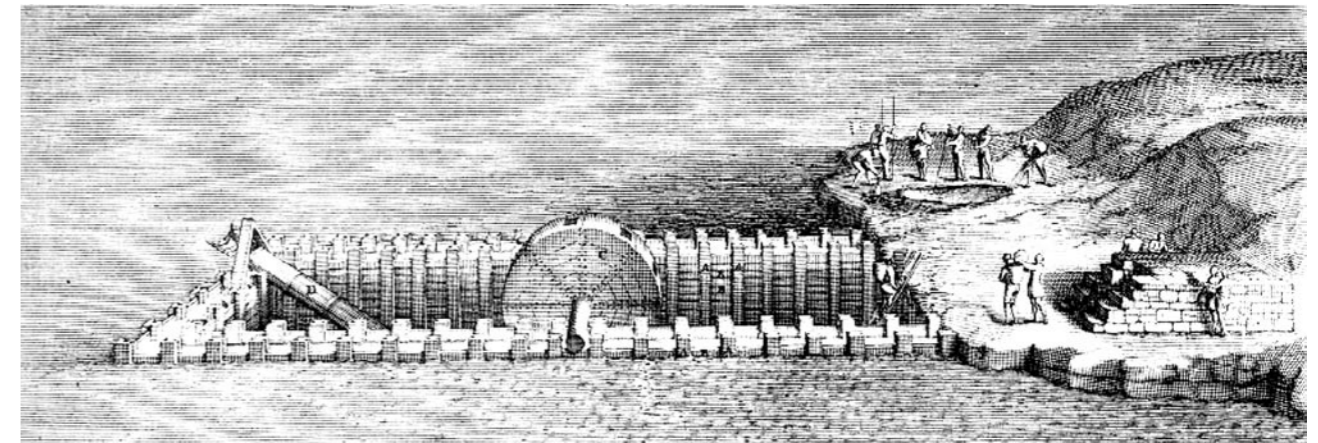
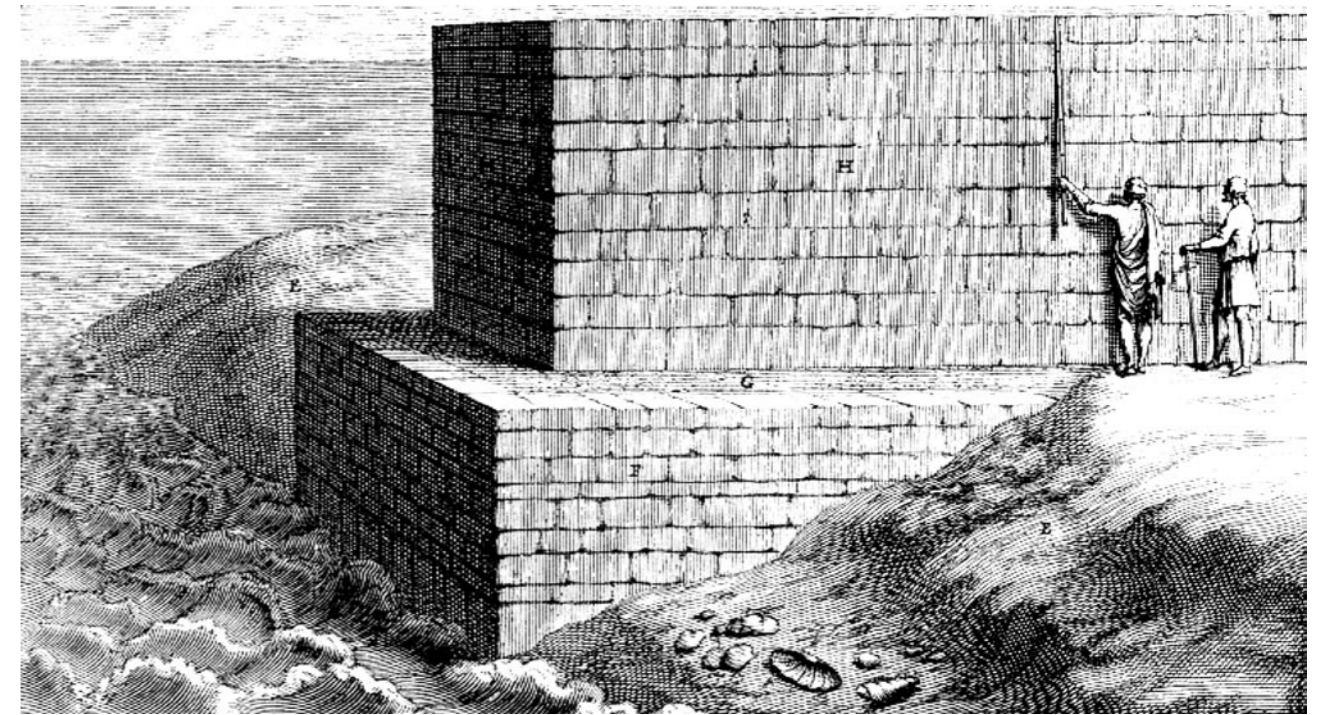
- A sobrevivência de arcos antigos integrados num aparelho de alvenaria ou cantaria completamente renovado;
- As modificações nos talhamares;
- A subida dos pegões;
- A construção de novos arcos junto às margens (concretamente quando se trata de rios importantes e com problemas de assoreamento).

TIPOLOGIA DAS PONTES ROMANAS

AS PONTES DE ALVENARIA

As características das pontes romanas, ainda que contemplando as possíveis variações, são geralmente as seguintes:

- Possuem um aparelho construtivo bastante regular;
- Os arcos são geralmente de volta perfeita, com um diâmetro (vão) não muito considerável, a fim de suportar o peso do tabuleiro;
- O arco fecha ao centro com uma pedra de fecho, que dá estabilidade a todo o conjunto;
- O tabuleiro é normalmente rectilíneo, feito de grandes blocos que assentam directamente sobre os arcos ou em *opus caementicium*. Logo, o vão criado pela junção de dois ou mais arcos é sempre fechado. Todavia, casos há em que podem criar-se, sobretudo quando o vão é de grandes dimensões, pequenos arcos de descarga das águas, que visam atenuar a força da corrente sobre os pilares e as juntas (O'Connor, 1995:163/64);
- Os pilares são maciços, em alvenaria;
- As pontes romanas, *grosso modo*, não têm argamassa entre os blocos, o que implica que estes sejam bem esquadriados a fim de unirem. Esta técnica visa suprimir eventuais pontos de maior fragilidade suscitados pelas juntas;
- É frequente a existência de pequenas concavidades nos silhares, correspondentes aos buracos de *forceps*. Note-se que aqueles buracos



Três tipos de fundações de portos e molhes de porto descritos no livro V de Vitruvius e ilustradas por Claude Perrault em 1673

representam uma espécie de encaixe que facilitava a deslocação dos blocos, aquando da construção da ponte;

Um dos elementos das pontes romanas, com mais de um arco, eram os talhamares ou quebra - correntes, que para além de atenuarem o ímpeto das águas sobre os pilares, tinham a função de os contrafortar, daí que, por vezes, se encontrem a montante e a jusante dos mesmos. A sua estrutura poderia ser redonda ou prismática (triangular).

Quanto às fundações, segundo Vitruvius, havia três tipos de construção:

» o primeiro, reside em construir uma caixa de madeira dentro de água que era de seguida preenchida com pedras e argamassa de *puzzuolana* (cf. imagem anterior);

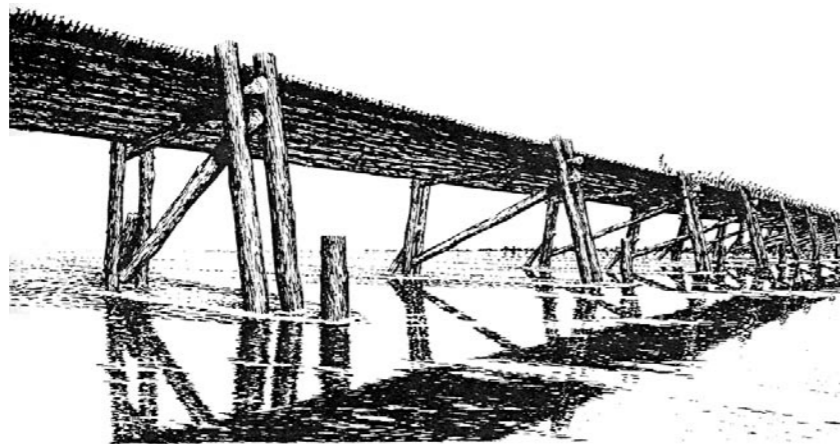
» o segundo tipo consiste em bombear a água da caixa, construindo depois em seco (cf. imagem anterior);

» o terceiro processo consiste em começar a construir, a partir da margem, uma massa sólida que avança rio dentro. Este processo utiliza-se na construção de molhes de porto ou dos pilares marginais das pontes (Vitruvius, V, 12) (cf. imagem anterior).

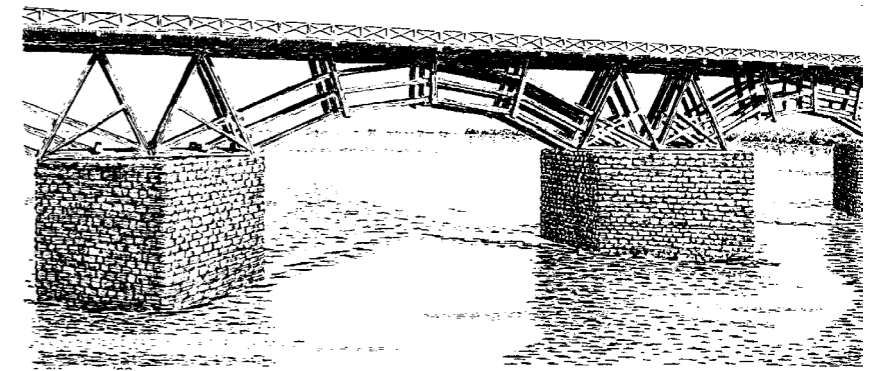
As pontes romanas poderiam ainda possuir uma cornija no arranque do arco e também na parte superior e exterior do tabuleiro, como se pode observar na ponte de Trajano, em Chaves. A função desta cornija é basicamente estética servindo de remate ao tabuleiro o que confere à ponte uma aparência mais elegante;

Para além da sua dimensão técnica, as pontes romanas cultivam o valor estético, por isso, muitos blocos são almofadados. Este pormenor, além de ornamentar a ponte, tem ainda a função de minimizar a força das águas sobre os pontos de união dos blocos;

Finalmente, resta ressaltar que os materiais usados na construção de uma ponte variam, de acordo com as matérias primas da área e mesmo com a importância estratégico - militar e económica de determinada zona. Assim, para além da pedra, poderia usar-se madeira ou ainda argamassa.



Possível reconstituição da ponte de César sobre o rio Reno (segundo O'Connor, 1995: 141)



Possível reconstituição da grande ponte de Apollodorus, com 21 arcos de madeira, sobre o rio Danúbio (segundo O'Connor, 1995: 144)

AS PONTES DE MADEIRA

A mais antiga ponte de madeira de que há notícia data do século VI a.C. e foi construída sobre o rio Eufrates, na Babilónia (O'Connor, 1995:139).

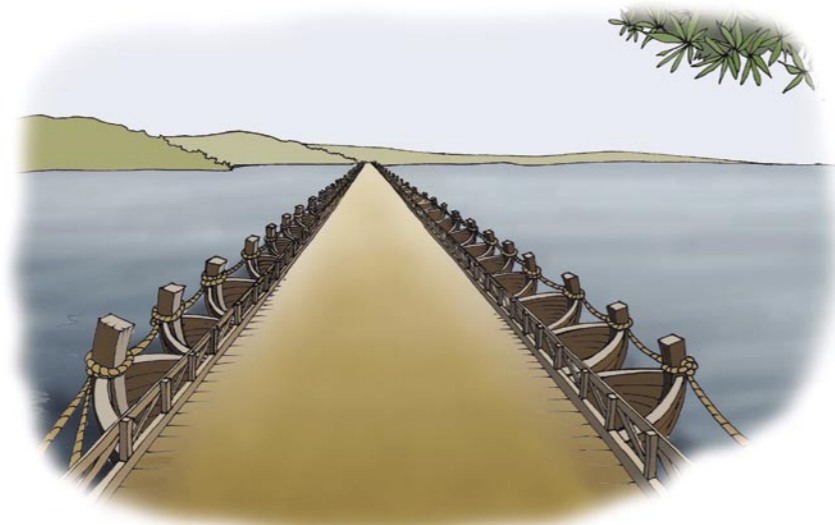
Sabe-se também que os Romanos construíram algumas pontes de madeira, devido a vários factores. Por um lado, nem sempre as condições geográficas locais justificavam um grande investimento, podendo as travessias dos cursos de água efectuar-se a vau ou em barca; por outro lado, porque a necessidade de atingir rapidamente determinados territórios, sobretudo na fase da conquista, assim o exigia. Segundo R. Chevallier (1972:112), o facto de se construírem estas pontes com grande rapidez, servia como demonstração do poder dos exércitos romanos sobre as populações indígenas.

Os testemunhos que atestam a veracidade destes factos, não são, por razões óbvias, as pontes propriamente ditas, mas há algumas descrições de construções destas pontes, nomeadamente aquela em que César mandou erigir, sobre o rio Reno, a fim de rapidamente empreender a conquista da Gália. Nesse documento há descrições pormenorizadas do tipo de construção, das técnicas usadas, de tempo despendido e dos objectivos desta obra (cf. *Guerra da Gália*, 4.17 - trad. S. A. Handford, 1951).

Para além desta, crê-se que outras foram construídas, também e ainda no período da conquista, como sendo, uma ponte sobre o rio Tamisa, em Londres, em 54 a. C., ou aquela em Génova, construída em 58 a. C. (O'Connor, 1995:141).

É importante referir que, além destas pontes, havia outras que não eram integralmente em madeira, pois as fundações e os pilares poderiam ser em pedra, tendo apenas os arcos naquele material, como se crê ser o caso da ponte de *Apollodorus*, sobre o rio Danúbio, cujos 21 arcos seriam em madeira (O'Connor, 1995:144).

As estruturas destas pontes podiam ser muito variadas, chegando mesmo a improvisar-se pontes sobre barcos unidos horizontalmente e ancorados, com um passadiço em cima, como é notícia a famosa ponte de Calígula, a lembrar a ponte medieval já referida que existiu a ligar as duas margens do Guadiana: "Além disso inventou um espectáculo de género novo e sem precedentes. Mandou construir entre Baías e o molhe de Putéolos, distantes aproximadamente 3600 passos, uma ponte formada por navios de carga que ali ajuntara de toda a parte, os quais foram ancorados em duas filas. Em



Reconstituição da ponte sobre barcos, improvisada por ordem de Calígula, que ligava o molhe de Putéolos ao porto de Baías

seguida, mandou cobri-los de terra e deu ao conjunto o aspecto da via Ápia. Durante dois dias seguidos, incessantemente, andou de um lado para o outro da ponte.” (Suetónio, 1979: 163).

TIPOLOGIA DAS PONTES MEDIEVAIS

A construção das pontes medievais é substancialmente diferente das pontes romanas, sendo os principais traços distintivos os seguintes:

O aparelho construtivo das pontes medievais é menos regular que o das pontes romanas;

Os arcos são geralmente elevados e de grande abertura, sendo os românicos (mais antigos) de volta inteira e os mais recentes ogivais;

Os pegões são, na generalidade, muito robustos e suportados por talhamares;

O tabuleiro da ponte apresentava um perfil em cavalete, sempre que o arco central era maior que os restantes (mesmo quando a ponte tinha um único arco).

As pedras almofadadas desaparecem;

Os blocos apresentam frequentemente marcas de canteiro;

Recorre-se a argamassa para preencher as juntas dos blocos;

A espessura da massa construída entre os arcos e o tabuleiro é geralmente menor do que nas pontes romanas, conferindo às pontes medievais uma aparência menos robusta.

QUE PONTES ROMANAS NO ALGARVE?

A atribuição de cronologia romana a algumas pontes do Algarve é frequente. Contudo, estas propostas são susceptíveis de discussão e até mesmo de

rejeição, já que as pontes antigas existentes na região não permitem tal ilação. Por outro lado, além de se tratar de um território periférico do Império Romano, as condições geográficas desta área não apresentam grandes cursos fluviais, sendo, aliás, toda a região banhada pelo oceano. Este último factor, assumiu desde sempre suprema importância, pois facilitava os transportes de grandes cargas, permitindo, simultaneamente, a aportagem de exércitos, que entrariam na região privilegiadamente por mar.

Destaca-se ainda o facto de que esta região não implicou um significativo dispêndio de forças, uma vez que a conquista do território algarvio foi relativamente pacífica, em relação a outras áreas da Península Ibérica (Fabião, 1992:211).

Saliente-se ainda que a grande via do litoral do Algarve, descrita até *Ossonoba*, quer no itinerário de Antonino Pio, quer na *Cosmografia* de anónimo de Ravena, não ultrapassava grandes obstáculos naturais, donde não haver necessidade de um número significativo de pontes.

Assim passamos, portanto, à descrição das pontes do Algarve a que tem sido atribuída cronologia romana. A descrição será elaborada partindo da orientação Este/Oeste, ou seja, do Sotavento para o Barlavento.

PONTE DA ABERTA NOVA (AZINHAL)

Helena Catarino refere-se a uma ponte romana, perto do Guadiana, sobre o antigo leito da ribeira do Beliche, a norte do esteiro da Aberta Nova, na freguesia do Azinhal, concelho de Castro Marim (Catarino, 1997/98:655-669). Porém, as características geológicas da área, trata-se de uma zona de sapal, dificultam ou inviabilizam a passagem de qualquer via significativa no local, invalidando quase à partida a cronologia atribuída por aquela autora.

Na descrição desta ponte, a mesma investigadora, indica que dela restariam apenas dois arcos e os respectivos quebra - correntes, fazendo-a corresponder a uma descrição de Silva Lopes, de 1841 (Lopes, 1841:657).

Todavia, após uma cuidadosa prospecção na área, observamos que a dita ponte se encontra já completamente destruída, sendo visíveis apenas os arranques das margens e uns blocos caídos na água. Verificámos ainda que ao



Ponte do Almargem



Ponte velha de Tavira

longo de toda aquela área existem grandes herdades, na sua maioria votadas ao abandono, bem como um conjunto de pontes que as serviriam. Portanto, quer pela localização quer pelo aspecto, julgamos que esta ponte terá tido as mesmas funções das restantes, datando, em princípio da mesma época.

PONTE DO ALMARGEM

A ponte do Almargin localiza-se na freguesia da Conceição, concelho de Tavira, sobre a ribeira que lhe dá o nome.

A ponte é constituída por três arcos de volta perfeita, contrafortados por dois talhamares de forma prismal. O arco central foi recentemente (séc. XX) reforçado com betão.

Os blocos que a constituem são rectangulares e bem esquadriados, em grés vermelho de Silves, sendo as juntas desses silhares argamassadas de cal. Do que nos foi possível observar, não aparecem marcas de canteiro nos blocos.

O tabuleiro é em cavalete e ainda se mantém transitável.

Trata-se seguramente de uma ponte muito antiga, cuja datação remontará à Idade Média (Mantas, 1997:316). Embora não seja mencionada na *Crónica da Conquista do Algarve*, este documento alude ao caminho, fazendo-o passar pelo Almargin (cap. IV da Crónica) “e vindo caminho direito por onde chamaõ o almargin acerca donde os moros estavaõ” (Agostinho, 1792:245).

Apesar desta ponte não ser romana, localiza-se num ponto não muito afastado de onde na época romana se faria a travessia da ribeira, uma vez que se localiza a norte dos sapais de Tavira, de acordo com a lógica de qualquer traçado viário antigo.

No século XIX, esta ponte terá perdido importância, pois segundo Silva Lopes a travessia far-se-ia através de uma ponte de um único arco (Lopes, 1841:378).

PONTE VELHA DE TAVIRA

A ponte Velha de Tavira situa-se no centro da mesma cidade, sobre o rio Gilão.

Esta ponte apresenta sete arcos e seis talhamares, quatro dos quais de maiores dimensões, sendo as pedras juntas com argamassa.



Ponte velha de Moncarapacho



Ponte dos Calieços

Pela sua configuração, a ponte parece ter duas fases de construção, tendo provavelmente sido destruída e posteriormente reconstruída; conclusão a que chegamos ao observarmos que os três arcos a nascente, que coincidem com os dois talhamares mais pequenos, são de volta perfeita, enquanto que os restantes quatro arcos são menos curvos, possuindo um diâmetro ligeiramente maior. Os blocos que constituem os primeiros são também mais pequenos e com talhe mais antigo, notando-se ainda uma erosão muito mais acentuada.

Os quatro arcos a poente apresentam blocos de maiores dimensões e com uma esquadria bastante mais homogénea.

Saliente-se também que por baixo destes arcos, no leito do rio, aparecem lajes, por forma a proteger os alicerces da acção erosiva das águas.

Assim, pensamos ser plausível atribuir a data da construção dos três arcos a nascente à época medieval, provavelmente até anterior ao século XIII, já que a existência de uma ponte em Tavira está atestada na *Crónica da Conquista do Algarve* (cap.III): “*então se partio o comendador com outros symquo cavalleiros e vieraõ direitos pello caminho de tavira e passaraõ pella ponte e foraõ pella praça da vila e chegaraõ as antas huma legoa de tavira (...)*” (Agostinho, 1792:246).

Os restantes quatro arcos, mais recentes, foram alvo de reconstrução em 1656, num trabalho efectuado segundo a traça de Mateus do Couto e de Pedro de Santa Colomba (Mantas, 1997:316).

Esta ponte é também mencionada na obra de Silva Lopes, de 1841 (p.354), sendo referida como parte do roteiro terrestre do Algarve.

Concluimos, portanto, que esta ponte não é seguramente romana, não descurando, porém, a hipótese de que em época romana houvesse sobre o rio Gilão uma ponte, já desaparecida, pois a via romana longitudinal do Algarve passaria naquela área. Esta ideia foi também proposta por H. Catarino (1997/98: 651) que além de se referir à via romana, alude ainda ao traçado muçulmano.



Ponte de Quelfes (Moncarapacho)

PONTE DE MONCARAPACHO

Esta ponte situa-se em Moncarapacho, sobre a ribeira do Tronco.

Possui um único arco, de volta inteira, em alvenaria, sendo as lajes ligadas por argamassa de cal e areia, à semelhança da ponte de Quelfes, como adiante teremos oportunidade de verificar.

Não há quaisquer vestígios visíveis de marcas de canteiro e o tabuleiro é em cavalete, apresentando um pavimento lajeado marcado pelo desgaste de circulação de veículos.

A cronologia desta ponte é indeterminada, ainda que arrisquemos uma datação da época Moderna, tendo em conta as suas características.

PONTE DE CALIÇOS (MONCARAPACHO)

A ponte de Caliços localiza-se a cerca de 750 metros a noroeste da ponte de Moncarapacho, encontrando-se também sobre a ribeira do Tronco.

Apresenta dois arcos, sendo o maior de volta perfeita, aparentemente mais recente, e o mais pequeno de meia - volta.

O material de que é feita é calcário margoso da região, talhado em blocos.

O tabuleiro é rectilíneo e com lajes de mediana e grande dimensão.

Esta ponte já foi associada à calçada do Vale da Serra, que surge imediatamente a seguir ao tabuleiro, no sentido norte, atribuindo-se-lhe uma cronologia romana. Todavia, esta ponte não tem uma relação directa com a calçada, já que esta, ao encontrar a ribeira no local onde se encontra a ponte, acompanhava o curso de água pela sua margem esquerda, transpondo-o apenas na ponte de Moncarapacho. Assim, a ponte dos Caliços deverá ser relacionada com a actual estrada de alcatrão que se dirige para Santa Catarina, ligando-a ao caminho antigo calcetado.

PONTE DE QUELFES

Esta ponte, frequentemente referida como romana (Mascarenhas, 1974)), localiza-se na aldeia de Quelfes, concelho de Olhão.

É constituída por um único arco de volta inteira. As paredes laterais que suportam o arco e o arranque deste são feitos em blocos aparelhados. O arco



Ponte dos Álamos (Loulé)

propriamente dito é fechado por aduelas também em blocos, sendo a abóbada preenchida com pedriças e argamassa. Aparentemente este arco foi sujeito a uma reconstrução.

A ponte apresenta um tabuleiro em cavalete que é calçado com pedras de pequena dimensão, sem qualquer tipo de desenho, o que concorda com o facto do tabuleiro ser tardio em relação às fundações.

Pelas características algo híbridas desta ponte, que não apresenta nenhuma marca de canteiro, não é fácil atribuir-lhe uma datação. É possível, porém, que seja obra de finais da Idade Média, reconstruída na época moderna. Será, de qualquer forma, muito anterior à ponte de Marim mandada construir pelo bispo D. Francisco Gomes do Avelar, no século XIX, já que, de acordo com Silva Lopes (1841:345), esta terá substituído a velha ponte⁴³.

PONTE DOS ÁLAMOS (LOULÉ)

A ponte dos Álamos, sobre a ribeira do Algibre, em Loulé, ao contrário do que se tem dito (Marques, 1992: 245), nada tem de romano.

Esta ponte ostenta dois arcos, sendo o mais pequeno, do lado poente, de volta perfeita, constituído por aduelas em tijoleiras unidas por argamassa. O arco principal, do lado nascente, é abatido, apresentando grandes blocos de pedra e aduelas em blocos bem esquadriados. Não é de descurar a hipótese deste arco, primitivamente em volta perfeita, ter abatido ligeiramente dando-lhe o aspecto actual.

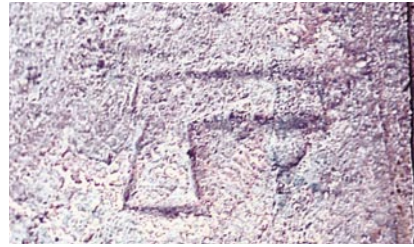
A ponte tem um único talhamar triangular feito em pequena pedra e argamassa que assenta sobre o afloramento rochoso. O tabuleiro é em cavalete de acordo com o que é usual na tipologia das pontes medievais.

Segundo alguns autores (Bernardes e Oliveira, 2002: 54), a via romana de Loulé para *Ossonoba* partia para sul pela porta de Faro de acordo com o traçado da via antiga que dá acesso a esta ponte. Todavia, continuaria, provavelmente, pela margem direita da ribeira em direcção à Fazenda do Cotovio, onde se registam vestígios romanos, e Quartos.

⁴³ Sobre o tabuleiro desta ponte aparece uma placa comemorativa, mandada colocar em 1989 pela câmara Municipal de Olhão, como forma de homenagear o povo do concelho pela bravura com que se bateu nesta ponte contra as tropas napoleónicas, em 18 de Junho de 1808, que, saindo derrotadas, foram perseguidas até ao sítio da Meia Légua.



Ponte de Tôr - armas de Portugal



Ponte de Tôr - Marcas de canteiro



Ponte de Tôr

Pelas características dos dois arcos, concluímos que a datação mais plausível para esta ponte seja a época medieval ou, mais provavelmente, a época moderna, independentemente de ter sido sujeita a sucessivas reconstruções, cujos traços, são, de resto, bem visíveis.

PONTE DE TÔR

Tôr é uma aldeia pertencente ao concelho de Loulé e situa-se entre esta cidade e Salir.

Perto desta aldeia existem duas pontes, uma actual e outra antiga, a que muitos investigadores atribuem peremptoriamente cronologia romana (Marques, 1992). Contudo, estudos recentes confirmaram que esta ponte nada tem de romano, nem mesmo de islâmico, como foi recentemente sugerido (Catarino, 1997/8:641), embora tenham sido noticiados diversos achados romanos e islâmicos na área (Santos, 1972:151-3). Entre eles, salienta-se o amuralhado almóada e uma inscrição votiva a Diana, outrora incrustada na torre da igreja de S. Clemente.

Esta ponte ainda não estaria construída em finais do século XIII, época em que se vadeava a ribeira pelo Porto Novo de Tôr. Portanto, a sua construção deverá datar da Baixa Idade Média, pois a primeira referência que a notícia é uma anotação posteriormente acrescentada à acta da sessão de 25 de Abril de 1410, das vereações de Loulé (Bernardes e Oliveira, 2002: 53-54).

Salientam-se também inúmeras siglas medievais desde o arranque dos pilares e, nas aduelas que fecham o último arco a norte, são visíveis dois escudos com as armas régias portuguesas, onde os escudetes laterais se encontram deitados, prática corrente antes da reforma heráldica de finais do século XV (1485). Esta informação pode ser atestada pela descrição de Álvaro Lopes, secretário do rei D. João II (Livro de apontamentos – 1438-1489-, códice 443 da colecção pombalina da B.N.L.) que afirmou “na mesma era determinou el rej de corregger o escudo das armas do rejno (...) foi determinado que (...) os dous escudos das jlhargas que andauão lancados de jlharga se endireitassem

e todos cinco andassem direjtos.”

A ponte é constituída por cinco arcos de volta perfeita que são reforçados por quatro talhamares de forma triangular, de ambos os lados da ponte. O aparelho da ponte não se vê, pois está coberto de reboco moderno, mas os silhares dos talhamares são de calcário, apresentando dimensão mediana e são bem esquadriados.

A configuração do tabuleiro é em cavalete, encontrando-se actualmente revestido por alcatrão.

O leito do rio é pavimentado com lajes, que protegem os pilares atenuando a força erosiva das águas.

PONTE DE PADERNE

Paderne é uma freguesia do concelho de Albufeira. Na área abrangente daquela localidade existe um castelo árabe e próximo deste há uma ponte, sobre a ribeira de Quarteira.

Estácio da Veiga, aquando da sua pesquisa no local, encontrou fragmentos de *terra sigillata*, cerâmica comum e vidro, o que o fez supor a existência de um povoado romano que seria servido pela ponte que lá se encontra (Veiga, 1887). Também Ataíde de Oliveira terá encontrado moedas romanas nesta freguesia, daí ter atribuído a construção da ponte à época romana (Santos, 1972). Porém, esta ideia foi refutada posteriormente por alguns investigadores (Catarino, 1997/98:641) que, perante a tipologia dos materiais e a própria estrutura de construção da mesma, a classificaram como medieval, tendo esta sido construída para servir o castelo árabe que lhe é sobranceiro. Segundo H. Catarino o desenvolvimento regional do Algarve, fomentado a partir do século XII, nos reinos de Taifas, terá contribuído para a ampliação de algumas vias e levado à conseqüente construção de pontes que serviriam os castelos do interior.

Esta ponte é constituída por três arcos de volta perfeita, em alvenaria, sendo também visíveis dois talhamares prismáticos, em blocos afeiçoados.



Ponte de Paderne



Ponte de Paderne com cruz e data de 1771



Marcas de Canteiro da Ponte do Barão



Ponte do Barão

O tabuleiro é rectilíneo, apresentando espinha dorsal no pavimento, sendo a largura do passadiço de 2 metros.

Sobre o arco central está inscrita a data de 1771 e uma cruz o que faz supor tratar-se da data de uma reedificação, o que já fora observado por Ataíde de Oliveira.

A cerca de 50 metros a nascente da ponte existe um antigo moinho e um forno, parte de um antigo núcleo habitacional, cujo tipo de aparelho é semelhante àquele que corresponde à parte reedificada da ponte, pelo que talvez se possam relacionar cronologicamente.

PONTE DO BARÃO (ALBUFEIRA)

A ponte do Barão localiza-se nos limites dos concelhos de Loulé e de Albufeira, mais especificamente na actual estrada que, a partir de Vilamoura, leva a Albufeira, a cerca de 500 metros da discoteca Kadoc.

Apresenta cinco arcos de volta inteira, sendo os das extremidades mais pequenos. Os arcos fecham com aduelas centrais ou pedras de fecho, cuja configuração é ligeiramente em cunha. Os pilares estão protegidos por talhamares de cada lado da ponte, tendo estes um formato prismal.

Os blocos dos arcos e dos talhamares têm as juntas argamassadas com cal e areia desde a base.

É importante salientar que nalguns blocos aparecem marcas de canteiro, sobretudo naqueles junto da base. As marcas visíveis são letras, nomeadamente MM e DD, ainda que apareçam símbolos tipicamente medievais, uma vez que frequentemente se repetem em pontes com esta cronologia. A estrutura da ponte é muito homogénea, desde a base até aos arcos, donde podemos inferir que poderá ter sido construída de uma só vez. Talvez a sua datação se possa atribuir à época medieval ou mesmo moderna, ainda que nas suas imediações existam sítios romanos como o da *villa* da Retorta (Marques, 1992).

PONTE VELHA DE SILVES

A ponte velha de Silves situa-se no centro daquela cidade algarvia, sobre o rio Arade. Localmente é conhecida como ponte romana, sendo esta atribuição



Ponte de Silves



Marcas de Canteiro da Ponte de Silves

cronológica veiculada por publicações de vária índole.

Possui cinco arcos de volta inteira, cujos blocos, em grés vermelho da região, são semelhantes aos do castelo e Sé da localidade. As juntas dos blocos praticamente não têm ligante, já que se tratam de pedras bem aparelhadas que permitem um perfeito ajustamento à face. Cerca de um terço destes elementos de cantaria apresentam marcas de canteiro, compostas sobretudo por números como: 0, 3, 4, 8, 9. Aparecem ainda cruces, laços e símbolos em U de vértices em ângulo recto e com ápices nas extremidades. A incisão é profunda e de secção triangular. Estas marcas de cantaria surgem junto à base mas também um pouco por todo o lado; porém, as cruces são sobretudo visíveis no arco mais a sul.

Os arcos e pilares são contrafortados por três talhamares triangulares, de grandes dimensões, de ambos os lados da ponte. O tabuleiro apresenta uma configuração em cavalete.

Pelas características desta ponte e ainda pela importância que a cidade de Silves assumiu durante o período medieval, somos levados a supor que esta ponte nada tem de romano, sendo, mais seguramente, datável da época medieval. Esta cronologia é, aliás, concordante com as propostas de alguns autores, nomeadamente Vasco Mantas (1997: 318), sendo ainda corroborada pela documentação medieval. Nos capítulos das cortes de Silves do reinado de Afonso V (1452), dá-se conta ao rei que finalmente a Sé e a ponte estão concluídas. De acordo com a mesma fonte parece que pesava sobre a construção daquela ponte uma maldição lançada pelo bispo de Silves, Álvaro Pais, na sequência de desentendimentos com a população que o levaram a fugir para Sevilha. A maldição do bispo predizia que as mulheres da cidade nunca teriam filhos, os homens nunca veriam a sua semente e a sé, tal como a ponte, nunca seriam acabadas. Face à conclusão destas obras os representantes do povo de Silves nas referidas cortes congratulam-se por as maldições de Álvaro Pais não terem passado disso



Marcas de canteiro e reconstrução da Ponte de Silves

mesmo (Botão, 1999).

Como a data da fuga do bispo de Silves para Sevilha está historicamente confirmada como tendo ocorrido em 1341, concluiremos que esta ponte teria sido acabada entre este ano e o da realização daquelas cortes, em 1452.

PONTE DO VALE DA VILA (SILVES)

Esta ponte localiza-se num descampado por onde passaria uma antiga via de Silves para Lagoa, num traçado paralelo à actual estrada, depois da estação de Silves no lugar de Poço Deão.

É constituída por dois arcos de volta perfeita com aduelas em grés vermelho de Silves, sendo o interior dos mesmos compostos por pedriças ligadas por argamassa de cal. O tabuleiro é em cavalete, tendo 2,65 metros de largura, e com calçada composta por pequenas pedras. A ponte, que transpõe uma pequena linha de água, encontra-se num elevado estado de destruição, tendo, hoje, praticamente desaparecido o troço viário onde se integrava. Contudo, foi possível observar, numa ladeira a cerca de 100 metros a sul da ponte que acede ao Alto de Venda Nova, um troço de calçada com pedras de mediana dimensão, parcialmente destruída pelos trabalhos de construção do IC4. A limpeza de algumas pedras da referida calçada, por parte do arqueólogo que acompanha aquelas obras, deu alguns materiais cerâmicos característicos da época islâmica/medieval. São cerâmicas vidradas meladas, vidradas de um só lado e cerâmicas comuns de cor bege decoradas com linhas incisadas paralelas, cuja cronologia rondará os séculos XII a XV. As pedras desta calçada não apresentam qualquer trabalho de afeiçoamento.

As características da ponte e da calçada que se lhe seguia levam-nos a supor que aquela poderá ser datável da Idade Média.

PONTE DE LAGOS

A ponte de Lagos não é, seguramente, obra romana, sendo a sua cronologia provavelmente atribuível, segundo Vasco Mantas (1997: 317), ao tempo da rainha D. Maria I que, aquando do seu reinado, terá promovido obras



Ponte do Vale da Vila (Silves)

de reestruturação da rede viária do Algarve.

Parece-nos importante salientar, em jeito de conclusão, que nenhuma das pontes atrás analisadas apresenta um carácter seguramente romano. A avaliar pelas suas características e por alguns aspectos particulares de que se revestem, todas estas obras de arte parecem remontar, no máximo, ao período medieval. No entanto, nada invalida a hipótese de que alguns daqueles monumentos, sobretudo os que se situam no percurso da via longitudinal, tenham assentado sobre antigas estruturas romanas ou tenham sido construídos em locais onde terão existido antigas pontes. Cremos que futuras sondagens e trabalhos mais exaustivos poderão trazer novos esclarecimentos e colmatar algumas dúvidas que eventualmente possam persistir.

Considerações Finais

A escassez de dados concretos, relacionados com o tema em questão, fez com que não lográssemos atingir a mesma segurança e credibilidade para todos os percursos definidos. Vários factores, já abordados na Introdução, contribuíram para esta realidade. Ainda assim, julgamos que o traçado proposto para alguns troços é relativamente consistente, concretamente o do itinerário principal até *Ossonoba* e alguns dos tramos das Vias da Serra. Porém, identificar e delinear estes últimos afigurou-se-nos particularmente difícil, uma vez que o relevo acentuado, a par da escassez de vestígios e de informação bibliográfica e arqueológica proporcionaram mais dúvidas do que certezas. As diferentes manchas de povoamento distribuídas na paisagem foram, assim, um factor que, de algum modo, condicionou as propostas viárias por nós alvitadas, sendo que as áreas de maior dispersão ocupacional se apresentaram pouco sugestivas para a definição dos percursos.

Todos os factores mencionados supra conduziram significativamente a nossa investigação. Todavia, foi na perspectiva da reutilização dos caminhos antigos que alicerçámos esta pesquisa, pois recorreremos à tradição e à documentação histórica disponível.

Apesar dos problemas e das muitas dúvidas que sempre enformam um trabalho desta natureza, fica claro, porém, que a via mais importante do Algarve romano é a via longitudinal, sobretudo no seu percurso até *Ossonoba*, existente já na primeira metade do século I e servindo as duas principais cidades. Esta via, uma verdadeira antecessora da actual E. N. 125, é, aliás, a que está melhor documentada sobretudo no que diz respeito ao sotavento algarvio. Ainda que se admita a continuação desta via longitudinal até à zona do *Promunturium sacrum*, parece certo que já não apresentaria neste troço a relevância que tem entre *Baesuris* e *Ossonoba*. A navegação marítima por cabotagem, mais favorável na região do barlavento algarvio devido às muitas enseadas e portos de abrigo naturais, facilitariam muito as viagens marítimas com as quais a via longitudinal do Algarve teve sempre que concorrer. O mar e os rios Arade e Guadiana foram, a par com a via longitudinal, as vias de comunicação por excelência do Algarve romano.

As ligações terrestres através de uma via que corria no barrocal e que seria quase paralela à via longitudinal costeira merece também, alguma atenção, tendo mesmo atingido uma relevância assinalável. Tendo em conta que na época islâmica, a avaliar pela documentação disponível, esta era a via mais importante, podemos questionar-nos se nos últimos dois séculos do Império Romano esta via do barrocal não teria já mais importância que a longitudinal. Esta era a via que conduzia também à principal ligação ao Norte, por Salir e Ameixial em direcção a Almodôvar, por onde se fazia o percurso da hoste militar cristã que no século XIII veio à conquista do Algarve. Ora, na época romana, é bem provável que a ligação terrestre privilegiada com o Norte fosse a da via oriental paralela ao Guadiana, que levava a *Pax Iulia* pelo caminho mais curto

(*per compendium*). Outra forma de ligação ao Norte seria pelo mar, sobretudo na Primavera/Verão ou quando a carga a transportar era volumosa.

De resto, assume-se tarefa complexa traçar linhas viárias terrestres numa região cujas rotas flúvio-marítimas eram manifestamente hegemónicas e onde as actividades económicas relacionadas com a exploração de recursos marinhos se destacavam. Assim, consideramos que a primazia do mar e dos principais rios da região contribuiu indubitavelmente para o avolumar de dúvidas relativas aos eixos de comunicação terrestres, sobretudo os de carácter secundário.

Outras dúvidas que subsistem relativamente à rede viária do Algarve prendem-se com a questão da hierarquização das vias e consequentemente com a sua cronologia. Se podemos admitir, com alguma segurança, que a via de *Myrtilis – Baesuris – Balsa – Ossonoba* era a mais importante no início do período imperial, razão pela qual é a única referida no Itinerário de Antonino, é mais difícil concluir-se acerca da manutenção dessa importância nos períodos subsequentes. Todavia, consideramos que o desenvolvimento dos grandes centros urbanos no litoral, a par da autonomia e incremento de muitos sítios marítimos sugerem a continuidade da supremacia da via longitudinal. Este eixo viário deverá, porém, entender-se em articulação com os restantes eixos viários, concretamente aqueles de ligação a norte e o do barrocal, constituindo uma rede coesa e estruturante do povoamento. Mais diluída e menos estruturante será a rede viária do Barlavento, o que, em certa medida, se deve à ausência de grandes centros urbanos e a margens flúvio-marítimas mais favoráveis à navegação.

No sentido de ultrapassar as limitações que se colocam à investigação actual será necessária a realização de prospecções mais sistemáticas no terreno, com vista à obtenção de novos dados, de algum modo relacionados com vias, que permitam reinterpretar a organização viária do território.

Convictos também de que este tema é quase inexaurível, podendo facultar variadíssima informação complementar, relativamente, por exemplo, à rede de povoamento, às actividades económicas romanas da região ou até trazendo pistas válidas sobre a rede viária pré-romana, admitimos que possa servir de ponto de partida a futuros trabalhos de âmbito arqueológico ou com ele relacionados.

Referências Bibliográficas

1. Fontes manuscritas

Arquivo Nacional da Torre do Tombo

Chancelaria de D. Dinis, Livro 1 e 2.

Chancelaria de D. João I, Livro 2 e 3.

Chancelaria de D. Filipe II, Livro 2.

Leitura Nova, Odiana, Livro 6.

Memórias Paroquiais, microfilme n.º 19.

Livro de Apontamentos - 1438 - 1489; Códice 443, Coleção pombalina, B.N.L.

Arquivo Histórico das Obras Públicas

Direcção Geral de Obras Públicas, Mç. 6, 35, 70 e 7.

2. Fontes e estudos publicados

AAVV, 1987.

Levantamento arqueológico do Algarve – Concelho de Vila do Bispo, Delegação regional do Sul, Secretaria de Estado da Cultura.

AAVV, 1990.

“La red viaria en la Hispania romana”, In *Simposio*, Zaragoza.

AAVV, 1993.

II congresso peninsular de história antiga, Actas, Coimbra.

AAVV, 1995.

Levantamento arqueológico do Algarve - Concelho de Lagoa, Câmara Municipal de Lagoa.

AAVV, 1995/96.

“A rede viária da Callaecia”, In *Cadernos de Arqueologia* (Actas do Colóquio “A rede viária da Callaecia”), N.º 12 / 13, Braga.

AAVV, 1997.

La Lex Ursonensis, (*Studia historica – Historia antiqua*, Vol. 15), Ediciones Universidad Salamanca, Salamanca.

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.

AGOSTINHO, Frei Joaquim de Santo, 1792.

“*Sobre huma chronica inédita da conquista do Algarve*”, *Memórias de Litteratura Portuguesa*, Real Academia das Ciências, Lisboa, Tomo I, p.74-97.

ALARCÃO, Jorge,

1974. *Portugal romano*, ed. Verbo, Coimbra.

1985. “Sobre a romanização do Alentejo e do Algarve”, In *Arqueologia*, n.º 11, Porto.

1988.a- *Roman Portugal*, vol. II (Inventário), Fasc. 3, Aris & Phillips LTD, Warminster, England.

1988.b- *O domínio romano em Portugal*, publicações Europa – América, Mem Martins.

1996. *Para uma conciliação das arqueologias*, ed. Afrontamento, Porto.

2000. “Actualidade e perplexidade da arqueologia portuguesa”, In *ERA Arqueologia* (Revista de divulgação científica de estudos arqueológicos), N.º 1, ed. Colibri.

Al – HIMARI, Ibn Al – Munim, 1938.

Kitâb ar – rawd al mitâr [«La Péninsule Ibérique au Moyen Âge d’après le Kitâb] (Lévi Provençal, org. [trad.]), Leida.

Al – IDRISI, A. A. M., 1974.

Geografía de España, trad. de E. Saavedra e A. Blásquez – comentário de A. Ubiert Arteta, Textos Medievales, 37, Valencia.

- ALMEIDA, C. A. Ferreira de,
1968. *Vias medievais – Entre Douro e Minho*, Dissertação de licenciatura em História, Faculdade de Letras da Universidade do Porto.
1986. “A paróquia e o seu território”, *Cadernos do Noroeste – Sociedade, Espaço e Cultura*, p.115-116.
- AL-RAZI, A. M. A. A. I. M. I. Musà, 1975.
“Crónica del moro Rasis”, *Fontes Cronísticas de la Historia de España III*, (ed. Diego Catalan y Maria Soledad de Andres), ed. Gredos, Madrid.
- ALVES, F. J. S. et alii, 1990.
“A propósito dos fornos de cerâmica lusitano-romanos de S. Bartolomeu do Mar”, In *As ânforas lusitanas – tipologia, produção, comércio*, Museu Monográfico de Coimbra, p. 193-198.
- ARRUDA, Ana Margarida, 1997.
“Os núcleos urbanos litorais da Idade do Ferro no Algarve”, In *Noventa séculos entre a serra e o mar*, Lisboa.
- ATAÍDE OLIVEIRA, Francisco X., 1987.
Monografia de Estombar, (reedição fac simulada da obra de 1911), Vila Real de Santo António.
- AVIENO, RÚFIO FESTO, 1985.
Ora Marítima, (Ferreira, J. Ribeiro, org. [Introdução, Versão do latim e Notas]), Coimbra.
- BAQUERO MORENO, Humberto, 1972.
“Alguns documentos para o estudo das estradas medievais portuguesas”, In *Editorial da Associação de Estudantes da Faculdade de Letras da Universidade do Porto*, Porto.
- BASTOS, A. Magalhães, 1959.
Estudos, cronistas e crónicas antigas. Fernão Lopes e a Crónica de 1419, Coimbra.
- BARATA, M. Filomena, 1997.
“O *Promontorium Sacrum* e o Algarve entre os escritores da antiguidade”, In *Noventa séculos entre a serra e o mar*, Lisboa, p. 117-133.
- BENDALA GALÁN *et alii*, 1999
«El tramo de calzada romana Paesidium-Ad Rubras del IA 23 (en la actual provincia de Huelva) », in R. Balbin y P. Bueno (Ed.), *II Congreso de Arqueología Peninsular Tomo IV – Arqueología Romana y Medieval*, Madrid, p. 237-243.
- BERNARDES, João Pedro e OLIVEIRA, Luís, 2002.
A calçadinha de S. Brás de Alportel e a antiga rede viária do Algarve central, Faro.
- BLÁSQUEZ, José María, 1991.
Urbanismo y sociedad en Hispania, Istmo – Colección Fundamentos, Madrid.
- BOTÃO, Maria de Fátima, 1992.
SILVES – *capital de um reino medievo*, ed. Câmara Municipal de Silves.
- BRESC, Henri et NEF Annielse, 1999.
IDRÍSI, la première géographie de l’Occident, G. F. Flammarion, Paris.
- CAAMAÑO GESTO, J. M., 1979.
«Alteraciones de las vías romanas y su difícil distinción con los caminos posteriores», In *Bracara Augusta*, 33, N.º 75/76, p. 359-365, Braga.
- CALIXTO, C. Pereira, 1983.
O mapa das fortificações do Algarve, (desenhado por J. Sande de Vasconcelos e C. Pereira Calixto).- Apontamentos para a história das fortificações do reino do Algarve, sep. *Anais do Município de Faro*, XII, Faro.
- CARVALHO, A. da Silva, 1939.
Memórias das caldas de Monchique, Lisboa.
- CASTRO, João Bautista de, 1763.
Mappa de Portugal antigo e moderno, Lisboa, Tomo III.
- CATARINO, Helena,
1997. a – “Castelos muçulmanos do Algarve”, In *Noventa séculos entre a serra e o mar*, Lisboa, p. 449-457.
1997/1998 b - “O Algarve oriental durante a ocupação islâmica – povoamento rural e recintos fortificados”, 3 vols., In *Al’Ulyā*, (Revista do Arquivo histórico municipal de Loulé), N.º 6, Loulé.

- CHAVES, Luiz, 1942.
“As estradas arcaicas do Algarve”, In *Boletim da junta de província do Algarve*, Faro.
- CHEVALLIER, Raymond, 1972.
Les voies romaines, Paris.
- COELHO, A. Borges, 1972-1975.
Portugal na Espanha árabe, 4 vols., ed. Seara Nova, Lisboa.
- CORREIA, J. Eduardo Horta, 1996.
O significado do mecenato do Bispo do Algarve D. Francisco Gomes do Avelar, sep. dos *Anais do Município de Faro*, n.º XXVI.
- COSTA, A. de Carvalho, 1868.
Corografia portuguesa e descrição topográfica do famoso reino de Portugal, com as notícias das fundações das cidades, villas e aldeias, 2ª ed., Braga, Tomo I e III.
- DREWETT, Peter L., 1999.
Field archaeology – an introduction, London
- DOMINGUES, José Garcia, 1997.
Portugal e o Al-Andalus, Col. Biblioteca de Estudos Árabes, vol. II, Lisboa.
- ENCARNAÇÃO, José d’, 1984.
Inscrições romanas do Conventus Pacensis: Subsídios para o estudo da romanização, [= IRCP], 2 vols., Coimbra.
- FABIÃO, Carlos,
1992. “A romanização do actual território português”, In *História de Portugal* (dir. J. Mattoso), vol. I, Lisboa.
1993/94. “O azeite da *Baetica* na Lusitania”, In *Conimbriga*, vols. XXXII-XXXIII, Universidade de Coimbra, p.219-245.
1994. “*Garum* na Lusitânia rural? – alguns comentários sobre povoamento rural do Algarve”, In J - G. Gorges e M. Salinas de Frias, *Les campagnes de Lusitanie. Occupation du sol et habitats*, Madrid, p. 229 – 252.
1997. “*As villae do actual Algarve*”, In *Noventa séculos entre a serra e o mar*, Lisboa, p. 373-393.
1999. “*O Algarve romano*”, In *O Algarve da antiguidade aos nossos dias*, coord. Maria Graça Marques, Lisboa, p. 33-51.
- FABIÃO, Carlos e ARRUDA, A. Margarida, 1990.
“Ânforas de S. João da Venda (Faro)”, In *As ânforas lusitanas – tipologia, produção, comércio*. Paris, p. 215 – 224.
- FEIO, Mariano, 1983.
Le Bas Alentejo et Algarve, INIC, Centro de Ecologia Aplicada da Universidade de Évora, Évora (Reimpressão da 1ª ed., de 1949).
- FERNANDES, A. de Almeida, 1997.
Paróquias suevas e dioceses visigóticas, Arouca.
- FIGUEIREDO, Cândido de, 1996.
Grande Dicionário da Língua Portuguesa, 5 vols., Bertrand Editora, Venda Nova.
- FRANCO SÁNCHEZ, Francisco, 1995.
Vías y defensas andalusies en la mancha oriental, Textos Universitaris (T.U.), Generalitat valenciana, Conselleria d’educació i ciencia, España.
- GAMITO, Teresa Júdice,
1983. “Breve apontamento sobre o povoamento do Algarve, desde a pré-história até à época Romana e o seu condicionalismo geográfico”, in *Anais do Município de Faro*, XIII, p. 331-358.
1992. O cemitério romano do século II/III – Faro, Rua das Alcaçarias, In *Conimbriga XXXI*, p.99-118.
1997. a - “A cidade de Ossoyoba e o seu território envolvente”, In *Noventa séculos entre a serra e o mar*, Lisboa, p. 343-360.
1997. b – “Ipsos (Vila Velha de Alvor)”, In *Noventa séculos entre a serra e o mar*, Lisboa, p. 257-263.
- GARCIA y BELLIDO, A., 1993.
España y los españoles hace dos mil años – según la geografía de Strabon, Madrid.
- GOMES, V., 1998.
“Arqueologia. Via romana descoberta em S. Brás de Alportel”, *Diário de Notícias*, 3 de Setembro.
- GOMES, Mário Varela Gomes e Rosa Varela, 1988.
Levantamento arqueológico – bibliográfico do Algarve, Lisboa.

- GUERRA, Amílcar M. Ribeiro, 1998.
Nomes pré-romanos de povos e lugares do ocidente peninsular, (Dissertação de doutoramento apresentada em História Clássica à Universidade de Lisboa), vol. I, Lisboa.
- GUERRA, Amílcar e FABIÃO, Carlos, 1993.
 “Uma fortificação Omíada em Mesas de Castelinhos [Almodôvar]”, In *Arqueologia Medieval*, N.º 2, p. 85-102.
- HANDFORD, S. A. (trad.), 1951.
The Conquest of Gaul, Harmondsworth.
- IRCP = ENCARNAÇÃO
- IRIA, Alberto,
 1982. *O Algarve nas cortes medievais portuguesas do século XIV*, (subsídios para a sua história), Lisboa.
 1988. *O Algarve e os Descobrimentos*, tomo I, Lisboa.
 1990. *O Algarve nas cortes medievais portuguesas do século XV*”, (Subsídios para a sua história), I:- 1404-1449, Lisboa.
- ITINERÁRIO DE ANTONINO, 1735.
 [Valera Romanorum Itineraria] (Wasseling, P., org.), Amesterdão.
- JOHNSON, Mathew, 1999.
Archaeological theory, London.
- LOPES, J. B. Silva.
 1988. *Corografia ou memória estatística e topográfica do reino do Algarve*, 2 vols., (reimpressão da edição de 1841), Faro.
 1848. *Memórias para a história eclesiástica do bispado do Algarve*, Lisboa.
- LUZIA, Isabel, 1999-2000.
 “A escavação arqueológica de emergência do cemitério muçulmano da Quinta da Boavista, Loulé”, In *Ál-ulyā* [Revista do Arquivo Histórico Municipal de Loulé], n.º 7, p. 129-185.
- MACEDO, Jorge Borges de, 1982.
Problemas de história da indústria portuguesa no século XVIII, Lisboa.
- MACHADO, José Pedro, 1976.
 “Ensaio sobre toponímia do Concelho de Faro”, In *Anais do Município de Faro*, n.º VI, p. 85-137.
- MACIEL, M. Justino (Coord.), 1996.
Miscellanea em homenagem ao Professor Bairrão Oleiro, p.407-422, Edições Colibri, Lisboa.
- MAGALHÃES, Joaquim Romero,
 1970. *O Algarve económico durante o século XVI*, ed. Cosmos, Lisboa.
 1987. “Uma interpretação da Crónica da Conquista do Algarve”, *Actas das II. Jornadas luso – espanholas de história medieval*, Porto, p. 123-133.
 1988. a - *O Algarve económico – [1600-1773]*, ed. Estampa, Lisboa.
 1988. b – “Gado e paisagem: o Algarve nos séculos XV a XVIII”, In *Livro de homenagem a Orlando Ribeiro*, 2ª vol., Lisboa, p.83-92.
- MAIA, Manuel e Maria, 2000.
Levantamento da Carta arqueológica da freguesia de Cachopo, Tavira.
- MANTAS, Vasco Gil,
 1986. “Arqueologia urbana e fotografia aérea: contributo para o estudo do urbanismo antigo de Santarém, Évora e Faro”, In *Trabalhos de arqueologia* (Actas do 1º Encontro Nacional de arqueologia urbana, 1985), 3, Lisboa.
 1990. “As cidades marítimas da Lusitânia”, In *Les villes de Lusitanie romaine – Hiérarchies et territoires* (Table ronde internationale du CNRS, Talence, le 8-9 Décembre, 1988), Paris, p. 149-205.
 1996. *A rede viária romana da faixa atlântica entre Lisboa e Braga*, (Dissertação de doutoramento apresentada à Faculdade de Letras de Coimbra – policopiado), Coimbra.
 1997. a.- “As civitates: esboço da geografia política e económica do Algarve Romano”, In *Noventa séculos entre a serra e o mar*, Lisboa, p. 283-310.
 1997. b.- “Os caminhos da serra e do mar”, In *Noventa séculos entre a serra e o mar*, Lisboa, p. 311-325.
 1999. “As Villae marítimas e o problema do povoamento do litoral português na época romana», In *Économie et territoire en Lusitanie romaine*, Actes et travaux réunis et présentés par Jean –Gérard Gorges et Fº. Germán Rodríguez Martín, Madrid, p. 135-156.
- MANUAL, 1991.
Manual de leitura de Cartas, Serviço Cartográfico do Exército, 3ª ed., Lisboa.

- MASCARENHAS, J. Fernandes,
 1967. *Elementos de arqueologia sobre o Algarve*, Tavira.
 1974. *Fornos de cerâmica e outros vestígios romanos do Algarve*, Lourenço Marques.
 1989. *Notas de arqueologia e história sobre o Algarve*, Olhão.
- MARQUES, A. H. de Oliveira, 1993.
 “O Portugal islâmico”, In A. H. de Oliveira Marques (Coord.), *Portugal das invasões germânicas à Reconquista*, vol. II da *Nova História de Portugal*, dir. de J. Serrão e A H. de Oliveira Marques, Lisboa, p.117-249.
- MARQUES, Teresa (Coord.), 1992.
Carta arqueológica de Portugal, 3 vols. Lisboa.
- MATOS, Artur Teodoro de, 1980.
Transportes e comunicações em Portugal, Açores e Madeira – [1750-1850], 2 vols., Ponta Delgada.
- MELCHOR GIL, Enrique, 1995.
Vias romanas de la provincia de Cordoba, Cajasur Publicationes, Cordoba.
- NOLEN, Jannette U. Smit, 1997.
 “Balsa, uma cidade romana no litoral algarvio”, In *Noventa séculos entre a serra e o mar*, Lisboa, p. 327-341.
- NUNES, J. António, 1956.
Portimão, In Col. Estudos Algarvios III, Lisboa.
- O’CONNOR, Colin, 1995.
Roman Bridges, Cambridge University Press.
- OLIVEIRA, Francisco Ataíde de, 1902.
Biografia de D. Francisco Gomes do Avelar. Arcebispo – bispo do Algarve, Porto.
- PEREIRA, Gabriel, 1880.
Fragmentos relativos à história e geografia da Península Ibérica – Floro, Salústio, Eutrópio, Aurélio, Vítor, Seylax, Hannon, Ptolomeu, Itinerário de Antonino, Imprensa Literária, Coimbra.
- PÈREZ MACIAS, J. A. et alii, 1999.
 «Osma, una aldea de Niebla en el camino de la Raya», in *Arqueologia Medieval-6*, Edições Afrontamento.
- PERRAULT, Claude, 1673.
Les Dix Livres D’architecture de Vitruve, (fac simile de 1995, prefácio de Antoine Picon), Paris.
- RIBEIRO, Orlando,
 1986. *Portugal, o Mediterrâneo e o Atlântico*, ed. Sá da Costa, Lisboa.
 2001. *Introduções geográficas à história de Portugal*, ed. Sá da Costa, Lisboa.
S/d. Geografia e Civilização : temas portugueses, Livros Horizonte, Lisboa.
- ROCHA, Santos, 1894.
 «Notícia de algumas estações romanas e árabes do Algarve», In *o archeologo português*, vol. I, Lisboa.
- ROLDAN HERVÁS, J. M., 1975.
Itineraria Hispana: fuentes antiguas para el estudio de las vias romanas en la Península Ibérica, Valladolid.
- 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.
- SAA, Mário de, 1963.
As grandes vias da Lusitânia: O Itinerário de Antonino Pio, Lisboa, Tomo IV.
- SANTOS, Maria Luisa E. V. dos,
 1971. *Arqueologia romana do Algarve*, vol. I, Lisboa.
 1972. *Arqueologia romana do Algarve*, vol. II, Lisboa.
 1996. “Uma provável villa romana identificada a leste da cidade de Balsa – notícia”, In *Miscellanea em homenagem ao professor Bairrão Oleiro* (dir. M. Justino Maciel), Edições Colibri, Lisboa.
- SANTOS, Luís F. Rosa,
 1995. *Os acessos a Faro e aos concelhos limítrofes na 2ª metade do século XIX*, Faro.
 1999. “Vias de comunicação”, In *O Algarve da antiguidade aos nossos dias*, coord. M.ª Graça M. Marques., Lisboa, p. 385 – 391.

SCHULTEN, A. y MALUQUER de MOTES, J. (dir.), 1987.

“Hispania Antigua según Pomponio Mela, Plinio el viejo y Claudio Ptolomeu”, *Fontes Hispaniae Antiquae*, Fasc. VII, Barcelona.

SILLIÈRES, Pierre,

1990. a.- *Les voies de communication de l’Hispanie méridionale*, Publications du Centre, Paris.

1990. b.- «Voies romaines et limites de provinces et de cités en Lusitanie», In *Les villes de Lusitanie romaine – Hiérarchies et territoires*, (Table ronde internationale du CNRS, Talence, le 8-9 Décembre, 1988), Paris, p. 73-88.

SUETÓNIO, 1979.

Os Doze Césares, ed. Presença, 3ª ed., Lisboa.

TABULA IMPERII ROMANI, 1995.

“*Emerita, Scallabis, Pax Iulia, Gades*”, Hoja J – 29, Union Académica Internacional, Madrid.

TAROUCA, C. da Silva (ed. crítica de), 1952

Crónicas dos Sete Primeiros Reis de Portugal, Lisboa, vol. II, p. 266.

TORRES, Cláudio, 1992.

“Povoamento antigo no Baixo Alentejo. Alguns problemas de topografia histórica”, *Arqueologia Medieval*, n.º 1, p.189-202.

VAZ, João L: Inês, 1979.

“O contributo dos documentos medievais para a prospecção arqueológica”, In *Actas das Iª Jornadas do grupo de arqueologia e arte do Centro*, Coimbra, p.181-197.

VEIGA, S. P. M. Estácio da,

1880. *A tábu de bronze de Aljustrel*, Lisboa.

1887. *Antiguidades monumentais do Algarve*, vol. III, Lisboa.

VIANA, Abel,

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

1952. *Balsa y la necropolis romana de As Pedras d’El Rey*, sep. *Archivo Español de Arqueologia*, Madrid, p.261-285.

1960. “Notas históricas, arqueológicas e etnográficas do Baixo Alentejo”, In *Arquivo de Beja*, vol. XVII.

VIANA, A. *et alii*,

1948. «Restos de caminhos romanos nas Caldas de Monchique», In *Revista do Sindicato Nacional dos Engenheiros Auxiliares, Agentes Técnicos e Condutores*, Lisboa.

1953-4. *Estudos arqueológicos nas Caldas de Monchique*, sep. *Trabalhos de Arqueologia e Etnologia*, Porto, p.66-225.

VIEIRA, J. Gonçalves, 1911.

Memória monográfica de Vila Nova de Portimão, Porto.

3. Documentação gráfica consultada

Cartas Militares de Portugal, Esc. 1: 25.000.

Folhas n.º: 574-579; 581-591; 593-608; 610-611.

Cartas Militares de Portugal, Esc. 1: 250.000, 1997.

Folhas n.º 7 (Lagos) e n.º 8 (Faro), 3ª edição, Instituto Cartográfico do Exército.

Ortofotomapas, Esc. 1: 10.000, do Instituto Geográfico e Cadastral.








Folhas n.º: 120/05; 125/0-15; 130/05-35; 135/05-45; 140/10-15/40-50; 145/10-15; 150/10-15; 155/15; 160/15; 165/10-20; 170/10-20; 175/10-20; 180/10-20; 185/10/20; 190/10/20; 195/10/20; 200/10/20/30; 205/5-20; 210/15-20; 215/15-20; 220/05; 225/05; 230/05; 235/05-15; 240/10-15; 245/15; 250/20; 255/20; 260/20;



as vias romanas do algarve

Os Romanos construíram uma extensa rede viária com mais de 100 000 Km de estradas públicas. A rede viária actual percorre muitos daqueles percursos antigos, sem nos apercebermos disso a maior parte das vezes.

Sete países da Europa e do Mediterrâneo juntaram-se para valorizar este excepcional património comum no quadro do programa interreg III B MEDOCC

-  França: languedoc-Roussillon, Provença-Alpes-Côte d'Azur, Córsega
-  Espanha: Valência, Catalunha, Andaluzia
-  Itália: Úmbria, Lácio, Ligúria, Vale de Aosta
-  Grécia: Macedónia do Oeste, Macedónia do Este-Trácia
-  Portugal: Algarve, Alentejo
-  Tunísia: Instituto Nacional do Património
-  Argélia: Agência Nacional de Arqueologia e de Protecção dos Sítios e Monumentos Históricos

Programa de iniciativa comunitária interreg III B de cooperação transnacional

www.viaeromanae.org

Descubra na Internet as Vias Romanas no Mediterrâneo dos vários países, a história, as actividades turísticas, informações práticas, uma fototeca e muito mais!



INTERREG III B



MEDOCC



PROJECTO VIAS ROMANAS
NO MEDITERRÂNEO



COMISSÃO DE COORDENAÇÃO
E DESENVOLVIMENTO REGIONAL DO ALGARVE



arqueologia
algarve



UNIVERSIDADE DO ALGARVE