

**AS ESTAÇÕES VIÁRIAS LUSITANAS NAS FONTES ITINERÁRIAS DA
ANTIGUIDADE**

**ROMAN ROADS OF LUSITANIA IN ITINERARY SOURCES IN
ANTIQUITY**

VASCO GIL MANTAS

Centro de Estudos Clássicos e Humanísticos da Universidade de Coimbra
vsmantas@gmail.com

Resumo

As fontes itinerárias essenciais do estudo das vias romanas da Lusitânia, *Itinerário de Antonino*, *Cosmografia do Anónimo de Ravena* e *Itinerário de Barro de Astorga* indicam um total de 56 estações viárias, 27 das quais ainda não identificadas com segurança. O presente artigo aborda os diferentes problemas que ainda subsistem e as suas causas e procura actualizar o quadro da geografia viária lusitana.

Palavras-chave: Lusitânia; vias romanas; fontes itinerárias; estações viárias

Abstract

The essential sources to the study of Roman roads of Lusitania, the *Antonine Itinerary*, the *Ravenna Cosmography* and *Astorga Clay Itinerary* point to a total of 56 stations, 27 of which have not yet been securely identified. The present paper addresses the persisting problems and their root causes, while trying to update the geography of the road network of Lusitania.

Keywords: Lusitania; Roman Roads; itinerary sources; road stations

Entre os numerosos agentes da civilização romana que actuaram no processo de desenvolvimento das províncias hispânicas, e desde muito cedo,

a construção de uma rede viária funcional, capaz de garantir nas melhores condições a exploração e controlo do território e o consolidar de relações estimuladas por uma nova mobilidade, deve ser reconhecido como dos mais importantes¹. Não faltam no território lusitano testemunhos seguros, alguns dos quais verdadeiramente grandiosos, desse trabalho de séculos, justamente louvado pelos antiquários e humanistas e não menos pela opinião popular, que alargou a classificação de romana a toda a obra viária com ar de antiguidade, cultivando assim involuntariamente o imaginário da *maiestas* romana, com o qual deparamos de forma frequente em contextos inesperados: *O rosto reflectido no espelho tinha uma expressão séria e pensativa, ocupando-se manifestamente de coisas muito diferentes da risca que, em todo o caso, acabava de traçar, separando o cabelo escuro, tão direita como uma estrada romana* (Woolf 2012: 311).

O traçado geral das principais vias da Lusitânia é razoavelmente conhecido, quer através de vestígios arqueológicos diversos, quer através de testemunhos epigráficos, com natural destaque para os miliários, sem esquecer o contributo fundamental das poucas fontes literárias disponíveis. Embora a investigação sobre a rede viária da Lusitânia romana se tenha iniciado há muito, e lembramos entre nós o eborense André de Resende e a sua análise do *Itinerário de Antonino* (Resende 1593: 146-169), a verdade é que, apesar de muitos esforços, estamos longe de delinear todos os traçados com a exactidão que se reconhece para a via *Emerita-Salmantica-Asturica*, por exemplo. Todavia, não vamos ocupar-nos aqui da problemática dos traçados viários lusitanos, reservando a nossa atenção para um tema que, embora relacionado com eles, pode ser analisado especificamente. Referimo-nos à questão das *mansiones* e das *mutationes* do território lusitano indicadas nas fontes itinerárias que nos chegaram da época romana, o *Itinerário de Antonino*, a *Cosmografia do Anónimo de Ravena* e as tábuas do chamado *Itinerário de Barro de Astorga*, sem discriminação.

Não queremos deixar de recordar que fontes cartográficas como a *Tábua de Peutinger* e o fragmento do muito polémico mapa de Artemidoro, achado no Egipto, não são de nenhuma utilidade para a localização de estações viárias na Lusitânia: a primeira por ter perdido a secção que correspondia à província (Hervás 1975: 108-110), limitando-se a imagem que ocorre em diversas publicações a uma reconstituição elaborada a partir dos dados do *Itinerário* e da *Cosmografia*, o que nem sempre é considerado; a segunda por se tratar de um mapa mudo, não concluído, dispensa qualquer tentativa

¹ Agradecemos cordialmente ao Dr. Luís Madeira o desenho dos mapas que ilustram este artigo.

de utilização, mesmo admitindo a sua duvidosa autenticidade (Small 2010: 51-76). Já o mesmo não sucede com os dados facultados pela *Geografia* de Cláudio Ptolomeu, desde que usados com prudência, embora também neste caso se tenham perdido os mapas originais, circunstância de pouca gravidade uma vez que o sistema de coordenadas ptolomaico permite localizações com elevado grau de probabilidade, quando consideradas em função de pontos conhecidos (Dilke 1985: 75-86, 154-166; Mantas 2012: 88-90).

A oportunidade de voltar a analisar a identificação das estações viárias conhecidas através das fontes itinerárias que referimos atrás justifica-se pelos progressos verificados no campo da geografia histórica desde que Roldán Hervás publicou o seu importante trabalho *Itineraria Hispana*, já lá vão quase quatro décadas, obra de consulta obrigatória para quantos se interessam pela rede viária da Hispânia romana e que inclui um elaborado catálogo comentado de estações viárias (Hervás 1975: 209-279). Como é evidente, este artigo tem apenas como finalidade estabelecer o ponto da situação no que se refere ao conhecimento das estações viárias que nos foram indicadas pelas fontes que referimos e que, para a Lusitânia, ascendem ao total de 56, entre *mansiones* e *mutationes*.

Da necessidade desta actualização no que toca à Lusitânia, única província de que nos ocupamos, não restam dúvidas quando confrontamos algumas das entradas da lista de *mansiones* elaborada por Roldán Hervás, mesmo de sítios importantes, como *Seilium* ou *Ossonoba*, a primeira ainda não identificada com Tomar e a segunda erradamente localizada em Estói. Embora estejamos longe de resolver todas as questões de identificação e de localização em aberto, torna-se claro o interesse da revisão que apresentamos. Simultaneamente, um maior conhecimento de alguns traçados, sobretudo devido a trabalhos de grande envergadura entretanto publicados, parte dos quais corresponde a dissertações de doutoramento apresentadas em Portugal, Espanha e França, ajudou a estabelecer de forma mais segura as zonas de provável localização de certas estações viárias, até agora vagamente atribuídas.

Infelizmente, estamos ainda muito longe de resolver todas as incógnitas que persistem, pois das 56 estações viárias urbanas e não urbanas atribuídas à Lusitânia apenas umas 27 podem considerar-se localizadas com precisão (Fig.1), número que poderá ser aumentado de mais algumas parcas unidades, representando situações de grande probabilidade mas que aguardam por um testemunho inquestionável. De uma análise mesmo superficial conclui-se imediatamente que a maior parte das estações identificadas pertence à categoria das *mansiones*, pois correspondem a cidades ou aglomerações

secundárias, enquanto as *mutationes* resistem teimosamente a múltiplas tentativas de localização, o que não deixa de constituir uma situação normal, directamente relacionada com as características exíguas de muitos destes estabelecimentos, simples estações de muda ou de breve pausa numa jornada (Sillières 1990: 799-804).

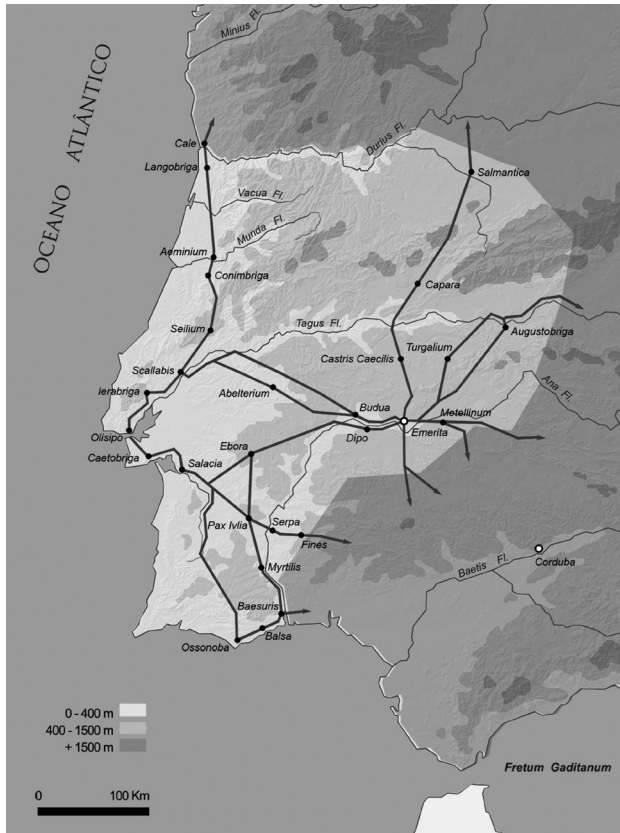


Fig.1 - Estações viárias lusitanas localizadas sobre as fontes itinerárias.

Para complicar a questão, já de si difícil, é garantido que os documentos viários que sobreviveram e que nos interessam não incluíram a totalidade das estações, ignorando regularmente as *mutationes*. Mesmo para percursos bem conhecidos, como o da via *Emerita-Salmantica-Asturica* (It.433,1 - 434,5) ou do itinerário *Olisipo-Bracara* (It.420,8 - 422,1), a localização das *mutationes* representa, para a maioria delas, uma incógnita, embora no primeiro caso a

regularidade do espaçamento das estações viárias se imponha de imediato. Para a estrada *Olisipo-Bracara*, a que o *Itinerário de Antonino* atribui 244 milhas e um total de 11 *mansiones*, nove das quais identificadas, a uma média normal entre estações de 10 a 12 milhas, deveríamos ter um elenco de 20 a 24 estações, o que nos deixa com um déficit superior a 50%, resultante das estações em falta, valor praticamente idêntico à percentagem de estações não identificadas nos documentos viários que utilizamos. Esta circunstância, muito gravosa para a investigação, reflecte-se claramente através de um gráfico das distâncias médias entre estações viárias nos itinerários da Lusitânia e da Hispânia, sublinhando a grande extensão da maior parte dos percursos lusitanos de uma a outra estação (Mantas 2012: 67-68).

O problema da localização das estações viárias obriga a considerar a questão do valor métrico da milha romana, uma vez que quer o *Itinerário de Antonino*, quer o chamado *Itinerário de Barro de Astorga*, indicam as distâncias em milhas, o mesmo se verificando nas indicações patentes nos miliários. Esta circunstância não garantiu o consenso entre os investigadores, sobretudo depois que se divulgou o achado das quatro placas que constituem o *Itinerário de Barro de Astorga*, por muitos investigadores considerado no todo ou em parte uma falsificação moderna (Hervás 1975: 163-175), discussão a que uma datação por termoluminescência pôs termo recentemente dando razão aos que defendiam a sua autenticidade (García y Bellido 1975: 547-563; Ochoa / Cerdán / Sendino 2012: 151-179), cumprindo-se assim o que advogámos há uma vintena de anos como solução para o problema, sublinhando desde já que as polémicas vão agora ganhar nova força devido às enormes discrepâncias existentes na indicação das distâncias entre as estações viárias indicadas nas tábuas, inclusive na tábua III, que descreve a via *Emerita-Salmantica-Asturica*.

Apesar de todas as propostas de atribuição de valores diferentes para a milha romana, que têm influenciado bons investigadores, ainda que contrariem o valor medido sempre que os miliários *in situ* permitem fazê-lo, o qual corresponde a oito estádios alexandrinos, ou seja, em termos de sistema métrico, a 1481,5 metros, autorizando pequenas oscilações por excesso ou defeito, nada justifica conceder-lhe um valor diferente do normal. Cremos não ser necessário salientar a importância que a defesa de diferentes valores para a milha, às vezes expressos para mesma estrada, tem tido sobre as propostas de localização de estações viárias incertas, quase de uma forma à la carte, contribuindo apenas para complicar o que já é complicado, e muito.

Para além desta questão de fundo existe outra muito pertinente, mesmo excluindo a hipótese da utilização de milhas não convencionais, que não cremos válida para a Península Ibérica (Hervás 1975: 32-34; Sillières 1990: 58-63), questão que, pelo contrário, se coloca para o conjunto da rede viária do mundo romano quando se pretende reconstituí-la a partir de fontes escritas, como é a dos erros acumulados pelos copistas ao longo de séculos, erros que atingem quer os topónimos, quer a indicação das distâncias, neste caso bastante mais graves e muito vulgares. Como é evidente, confundir um X com um V, ou um V com um L, sobretudo quando o original copiado já se encontra em mau estado, é perfeitamente admissível, e os erros deste tipo são frequentes (Sillières 1990: 25-27). Acontece, por isso, que no *Itinerário de Antonino*, que é o nosso documento essencial (Fig.2), não poucas vezes se verifique discrepância entre o número total de milhas atribuído à estrada e a somatória das distâncias parciais entre estações, como acontece, por exemplo com a estrada *Olisipo-Abelterio-Emerita* (It.418,7 - 419,6), a via de ligação directa entre *Olisipo* e a capital provincial, cujo cômputo indica 154 milhas, nitidamente insuficiente para o percurso, cuja somatória das diferentes jornadas, mesmo sem contar com a distância até ao Tejo, em *Scallabis* (Santarém), ascende a 200 milhas, circunstância que nos parece esclarecedora deste tipo de dificuldades.

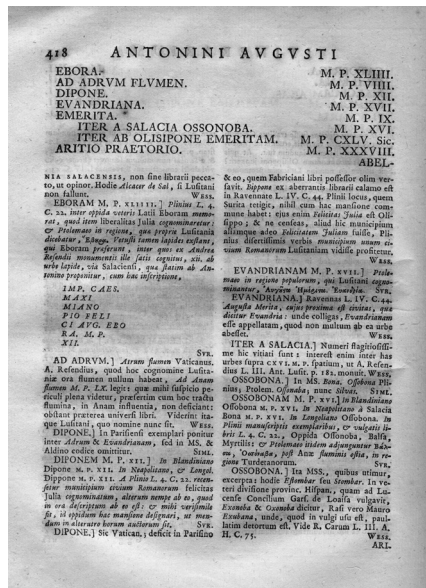


Fig.2 - Página da edição Wesseling do *Itinerário de Antonino*.

Mas os problemas não ficam por aqui, pois devemos ter em conta o acumular de informações de várias épocas, associadas no último estágio de desenvolvimento do documento, cuja forma final se atribui à época de Diocleciano, anacronismos por vezes detectáveis na toponímia e eventualmente resultantes de interpolações, como sucede com a referência a Bizâncio como Constantinopla (It.323,8), enquanto a africana Constantina, mantém o seu anterior topónimo, *Cirta* (It.35,1). Também se reflectem situações decorrentes do desaparecimento de povoações cujo nome foi conservado por uma estação viária, caso de *Dipo* (It.418,3), na via *Olisipo-Ebora-Emerita* (Almagro Gorbea 2009: 15-33), ou ainda de mudanças no traçado de uma estrada, como parece ser o caso de *Castris Caecili* (It.433,4), junto de *Norba Caesarina*, correspondendo ao campo militar de Cáceres el Viejo, nos arredores de Cáceres (Fig.3), onde se situaria inicialmente a *mansio*, cujo topónimo original se manteve nos roteiros viários de que nos ocupamos (Abengochea 1985: 61-75; Torres 1995: 333).

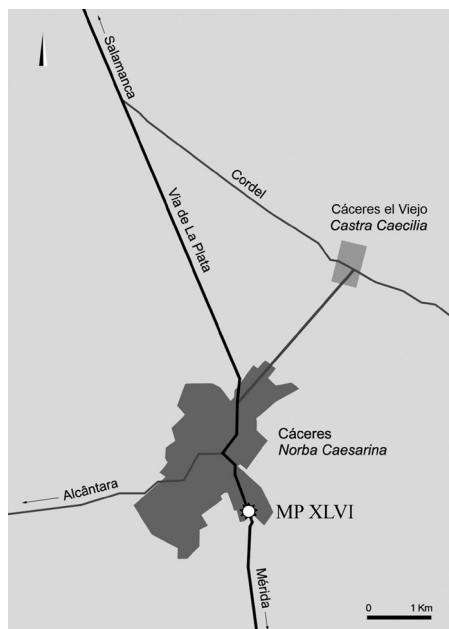


Fig.3 - Alteração do traçado da via romana em *Norba* e *Castra Caecilia*.

Outra situação, nem sempre fácil de esclarecer, é a que resulta da existência de grafias parecidas, facilmente confundidas pelos copistas. Incluímos neste caso

a *Terebrica* indicada na *Cosmografia* (Rav.307,2), com toda a probabilidade a *Talabrica* da estrada *Olisipo-Bracara* (It.421,6), *mansio* que ficaria na zona de Albergaria-a-Nova, nas cercanias de Cristelo da Branca. A distância indicada pelo *Itinerário de Antonino* entre *Aeminium* (Coimbra) e *Talabriga*, que monta a 40 milhas, exige naturalmente estações viárias intermédias, uma das quais pertenceria à categoria das *mansiones*. A localização desta estação viária constitui um dos problemas não resolvidos da geografia histórica lusitana, embora se verifique tendência para identificar *Talabriga* com a estação arqueológica de Cabeço do Vouga (Alarcão 1988: 45,89).

Não faltam outros exemplos, e mais complexos, de grafias deturpadas pelas fontes viárias e que dificultam a sua interpretação, por vezes tornada mais complicada por restituições eruditas, como no caso de *Caelionnico* (It.434,1), na *Cosmografia* sob a forma *Coloricum* (Rav.31,10), topónimo longamente interpretado por razões históricas como *Caecilio Vico* (Besnier 1924: 19). As grafias conhecidas para *Perceiana*, topónimo que ocorre também como *Pergelana* e *Percefana*, estação viária relacionada com uma *villa* e situada nas cercanias de Villafranca de los Barros (It.432,7; Rav.314,13), representam igualmente um bom exemplo das confusões transmitidas pelos diferentes códices das fontes que utilizamos (Hervás 1975: 81,130), problemas que eventualmente só o recurso à epigrafia permite resolver. Como se verifica, não faltam questões em aberto, mesmo naqueles casos em que existem vestígios arqueológicos e fontes escritas, insuficientes todavia para que autorizem uma solução indiscutível.

Aspecto a ter em conta quando se estuda a toponímia das *mansiones* e *mutationes* da Lusitânia com o objectivo de as localizar no terreno é o dos casos gramaticais em que ocorrem, prevalecendo na maior parte das situações o ablativo, o que não suscita problemas, pois indica que no final da distância indicada entre as estações A e B, partindo da primeira, se encontra efectivamente a *mansio* ou *mutatio* B. Mas o acusativo também está presente, e merece especial atenção, surgindo o topónimo sem e com a preposição *ad*. A primeira destas situações deu origem à chamada *teoría de los empalmes*, proposta e tenazmente defendida por Gonzalo Arias, investigador que pretendia que o topónimo em acusativo significava que a distância indicada no *Itinerário de Antonino* representava o caminho até ao ponto em que se iniciava um ramal que permitiria atingir a estação viária em questão (Arias 1963: 18-36). Esta teoria tem sido geralmente contestada, ainda que se possa considerar aceitável em determinadas circunstâncias, como, por exemplo, sucede com os casos de *Scallabin* (It.421,2), *Calem* (It.421,8) e *Metellinum* (It.416,2).

Por razões topográficas é claro que estas três *mansiones* não ficavam exactamente sobre a via, uma vez que *Scallabis* se situa no morro de Santarém, *Cale* (Porto) corresponde à povoação na margem direita do *traiectus* do Douro, e *Metellinum* (Medellín) ocupa uma posição sobranceira ao Guadiana, onde escavações recentes têm descoberto importantes ruínas (Edmondson 2011: 40-42), circunstâncias que coincidem com a tese de Arias, mas subentendendo sempre uma evidente proximidade, não um longo *deverticulum*.

Mais pacífico é o sentido da toponímia em que o nome da estação viária em acusativo é precedido de *ad*, aplicando-se na maior parte dos casos a estações viárias não urbanas. O sentido, naturalmente, é o de indicar que a estação viária se encontra junto de ou ao lado de, destacando-se ainda pelas características especiais dos elementos considerados como referências, substantivos perfeitamente identificáveis e bastante variados, que incluem antropónimos, numerais, construções, acidentes geográficos, animais, ou árvores, entre outros. Trata-se, portanto, de uma toponímia pragmática, apropriada a *mansiones* e *mutationes* isoladas (Hervás 1975: 30-32; Sillières 1990: 22-23). Recordamos aqui os poucos casos lusitanos: *Ad Atrum flumen* (It.418,2), *Ad Septem Aras* (It.419,3), em vias de ligação entre *Olisipo* e *Emerita*, *Ad Sorores* (It.433,3) e *Ad Lippos* (It.434,2), estações da via *Emerita-Salmantica-Asturica* indicadas da mesma forma na placa III do *Itinerário de Barro de Astorga*. Este tipo de toponímia viária é muito vulgar em situações de fraca urbanização e baixa densidade populacional, como tivemos possibilidade de comprovar em Angola através de topónimos como Estalagem do Leão e Quilómetro 41, na estrada Luanda-Dondo.

O *Itinerário de Antonino* conta com 20 códices repartidos entre os séculos VII e XV, destacando-se os códices *P Escorialense R II 18*, do século VII, *L Vindobonensis 181*, do século VIII e *D Parisinus Regius 7230*, do século X, utilizados entre outros investigadores por Cuntz e Roldán. As referências mais antigas ao documento ocorrem em obras de Giovanni Nanni e Ermolao Barbaro, no século XV, datando a primeira edição de 1512, por iniciativa de Geoffroy Torin. A edição clássica é, todavia, a de Petrus Wesseling, a partir da qual os vários itinerários passaram a ser indicados de acordo com a paginação (Wesseling 1735: 1-486). É usual nomear os vários itinerários peninsulares de acordo com a ordem em que ocorrem no *Itinerário*, o que corresponde a uma hodonímia prática, mas falsa, introduzida no século XIX (Saavedra 1914). A bibliografia sobre o

Itinerário de Antonino, por vezes atribuído à época de Caracala, embora utilizando material anterior, é enorme, contando com uma edição recente (Löhberg 2006). A investigação tende a datar a elaboração deste importante documento, cuja autoria e finalidade continuam pouco claras, aos finais do século III (Hervás 1975: 19-29).

As estradas do *Itinerário de Antonino* que interessam à Lusitânia são as seguintes, parte das quais com troços comuns.

Item ab Hispalis Emeritam (It.414,1)

Item a Corduba Emeritam (It.415,3 - 416,3)

Item ab Olisippone Emeritam (It.416,4 - 418,5)

A Salacia Ossonoba (It.418,6)

Alio itinere ab Olisippone Emeritam (It.418,7 - 419,6)

Item alio itinere ab Olisippone Emeritam (It.419,7 - 420,7)

Item ab Olisippone Bracaram Augusta (It.420,8 - 422,1)

Item de Esuri Pace Iulia (It.425,6 - 427,3)

Item ab Esuri per compendium Pace Iulia (It.431,4 - 431,7)

Item ab ostio fluminis Anae Emeritam usque (It.431,8 - 432,8)

Item ab Emerita Caesaraugusta (It.433,1 - 438,1)

Alio itinere ab Emerita Caesarea Augusta (It.438,2 - 439,4)

Per Lusitaniam ab Emerita Caesarea Augusta (It.444,3 - 446,3)

O segundo roteiro viário válido para a Lusitânia que nos ficou da Antiguidade, a *Cosmografia do Anónimo de Ravena*, recolhe muito material de fontes do século V, mas terá sido elaborado no século VII. A edição tipográfica mais antiga é a de Placide Porcheron, de 1688, mas as mais utilizadas são as de M. Pinder e P. Parthey, de 1860, e a de J. Schnetz, de 1940, as quais utilizam três manuscritos: A. *Codex Vaticanus Urbinas 961*, século XIII; B. *Codex Parisinus. Bibliothecae imp.4749*, século XIV; *Codex Basiliensis F.V.6*, século XIV. A *Cosmografia* é um documento confuso, de má qualidade, sem indicação de distâncias, resumindo-se sobretudo a uma lista de topónimos e de hidrónimos, quase sempre deturpados, reflectindo para a Hispânia a geografia política do período visigótico (Hervás 1975: 111-116; Dilke 1985: 112-120). A única fonte segura para

a composição da obra parece ter sido um mapa viário do século III, o que explica as semelhanças com os dados do *Itinerário de Antonino*, que aliás nem sempre se verificam, e a forma como os itinerários se desenvolvem linearmente (Sillières 1990: 33-35). A *Cosmografia*, embora medíocre, não deixa de ser útil ao investigador quando utilizada cautelosamente e apoiada pelo *Itinerário de Antonino*, considerando que a intenção do compilador, característica do ambiente cultural da Antiguidade Tardia, não se destinava a uma utilização prática.

Os itinerários que interessam à Lusitânia, sublinhando nitidamente a importância da capital como centro viário, são os que seguem, respeitando a ortografia da *Cosmografia*:

De Bepsipon a Olisipona e Augusta Bracara (Rav.306,1-307,6)

De Merita a Aturnea (Rav.314,5 - 314,9)

De Merita a Italica (Rav.314,13 - 314,18)

De Merita a Carmone (av.315-1 - 315,5)

De Merita a Corduba e Catulone (Rav.315,6 - 315,14)

De Merita a Abelterion e Perbrigam (Rav.316,2 - 316,8)

De Hispalis a Seria (Rav.317,10 - 317,19)

De Ossaron a Ocelodorum e Merita (Rav.318,1 - 31,15)

Resta-nos considerar a placa III do famoso *Itinerário de Barro de Astorga* (Fig.4), que descreve a estrada *Asturica-Emerita*, que surge assim identificada pela primeira vez (Ochoa / Cerdán / Sendino 2012: 164-168). A autenticação recente das placas através da termoluminiscência, que permitiu atribuí-las à segunda metade do século III ou inícios do IV, encerrando uma questão que dura desde 1920, se por um lado resolve um problema, obriga a retomar a análise das enormes irregularidades que as milhas indicadas para separar as estações da referida estrada suscitam, aliás como das restantes quatro vias incluídas nas placas, bem como os problemas de paleografia que envolvem (Hervás 1975: 163-175). As peças, de reduzidas dimensões (14x12 cm) e em muito mau estado, tiveram um percurso um tanto obscuro até à sua aquisição pelo antigo Museu Provincial de Oviedo, não se conhecendo exactamente a sua proveniência.



Fig.4 - A placa III do *Itinerário de Barro de Astorga* (apud Roldán Hervás).

Não menos obscura é a menção *C. Lep. M. II vir*, presente em todas as placas e que, na III, por falta de espaço, foi anotada na margem direita superior. Tratando-se, aparentemente, de um documento privado, ou pelo menos não oficial, esta referência obriga a novas reflexões². Todavia, sem querer complicar uma questão difícil, não podemos deixar de reparar que a diferença negativa entre as distâncias apontadas pelo *Itinerário de Antonino* e as da placa III, se situam a uma média de pouco mais de 12 milhas, distância conveniente para a localização de *mutationes*. Assim, as distâncias indicadas na placa poderão referir-se apenas à distância a percorrer até ou desde a estação em falta, e não o total do trajecto. Seja como for, achamos impossível a solução proposta por Carmen Ochoa, que admite a redução das distâncias devido a terem sido medidas sobre um mapa (Ochoa / Cerdán / Sendino 2012: 159), pois um suporte tipo *Tábua de Peutinger* não o permitiria, além de que as diferenças nunca poderiam atingir quebras superiores a 50% e ainda por

2 À luz do que se agora se conhece do estatuto administrativo de *Asturica Augusta* e considerando a datação das placas, a menção a um duúnviro, embora estranha no contexto em que ocorre, resulta menos anormal.

cima intermitentes. Transcrevemos seguidamente o texto da placa III, que reconhece o carácter unitário da via *Emerita-Salmantica-Asturica*, embora descrita no sentido contrário ao dos miliários que a balizam:

Via Asturicam ad Emerita Augu[sta]

Be[d]unia VII Milias

Brigecio X

Vicoaquario X

Ocedoluri XI

Sab[a]riam VIII

Salm[antica] X

Sen[tice] [...] [C. Lep. M.] II vir (redigido na vertical)

Ad L[ippos] [...]

[C]a[elionico] [...]

Cap[a]ra [...]

Rustician[a] [...]

[Turmul]us X[...]

[Cas]tris Caeci[llis] [...]

[Ad S]orores X [...]

[Em]erita XII

As vias descritas nas fontes documentais que considerámos representam apenas uma parcela da rede viária da Lusitânia, pois estamos perante uma selecção de grandes itinerários, quase sempre conjugando troços de estradas distintas, ignorando o que se pode considerar a rede secundária, ainda que de algumas das estradas representadas os testemunhos arqueológicos sejam raros, quando não inexistentes. A razão desta selecção no documento sobre o qual se elaboraram o *Itinerário de Antonino*, a *Cosmografia* e o *Itinerário de Barro de Astorga* permanece obscura, tanto mais que algumas estradas verdadeiramente importantes, como a que de Mérida conduzia à Serra da Estrela pela ponte de Alcântara, não foram incluídas em nenhuma das fontes referidas. O *Itinerário de Antonino* indica, de um total de 34 estradas atribuídas à Hispânia, 13 com percursos no todo ou em parte através da

Lusitânia, com um número variável de *mansiones*. Quatro destas estradas, *Ab Hispalim Emerita* (It.414,1 - 415,2), *A Corduba Emeritam* (It.415,3 - 416,3), *Ab ostio fluminis Anae Emeritam usque* (It.431,8 - 432,8) e *Per Lusitaniam ab Emerita Caesarea Augusta* (It.444,3 - 446,3), contam com percursos muito reduzidos no território lusitano, contribuindo com poucas *mansiones* para o elenco das estações viárias, que indicamos pela mesma ordem das estradas: *Regiana* (It.415,1), *Metellinum* (It.416,2), *Perceiana* (It.432,7) e *Contosolia* (It.444,5).

As fontes itinerárias lusitanas limitam-se a indicar as estações viárias sem especificar a sua categoria, contrariamente ao que sucede com o muito preciso *Itinerarium Burdigalense sive Hierosolymitanum*, documento datado de 333-334 e que indica a categoria das estações de um longo percurso entre Bordéus e Jerusalém, ida e volta: *civitas, mansio, mutatio* (Wesseling 1735: 549-617). Esta circunstância torna por vezes difícil determinar, quando não se trata de núcleos urbanos conhecidos, o tipo de estação indicada nas fontes lusitanas. De todos os casos que nos transmitem, apenas a *Cosmografia* do Anónimo de Ravena inclui na sua lista de estações viárias uma cuja identificação refere o tipo, *Statio Sacra* (Rav.306,11), situada no Algarve, entre *Balsa* (Luz de Tavira) e *Ossonoba* (Faro). Não cremos que se localize, porém, nem na Quinta de Marim, nem junto a Sagres³, como normalmente se defende e em tempos aceitámos. Se considerarmos que a *Cosmografia* foi elaborada a partir de um mapa semelhante à *Tábua de Peutinger* podemos, sem qualquer dificuldade, situar esta estação em Estói, identificando-a com as ruínas da grande *villa* de Milreu, onde não faltam testemunhos favoráveis a uma atribuição à casa imperial (*IRCP* 7), ao que não se opõe o topónimo em causa, utilizado no Baixo-Império para propriedades pertencentes ao *sacrum patrimonium* (Mantas 2012: 205-206).

Na maior parte dos casos, as *stationes* correspondem a postos policiais destinados a controlar as estradas, sobretudo as *viae militares* adstritas ao serviço do *cursus publicus*, mas ocorrem também como estações aduaneiras e ao serviço da *annona*, generalizando-se a denominação no Baixo-Império. As *stationes* policiais eram sumariamente fortificadas, o que não se verifica em nenhum dos locais propostos para *Statio Sacra*,

3 A ausência de estradas a ponte de Ossónoba no *Itinerário* e a cronologia da *Cosmografia* e das suas fontes previsíveis também sugerem a localização em Milreu, sobretudo se ao termo *statio* não for atribuído valor portuário.

circunstância que favorece a nossa hipótese de identificação. Na via *Emerita-Salmantica-Asturica* existem alguns pequenos fortins ou casas fortes, em pontos com grande comandamento sobre a estrada, que poderão pertencer a postos ocupados por destacamentos policiais, como o que se identificou em Las Prechoneras (Hervás 1971: 124-125; Johnson 1983: 240), na proximidade dos miliários CXXXIII e CXXXVI, ambos de Septímio Severo, imperador que atribuiu aos *beneficarii* o policiamento das vias, o que favorece a hipótese de se tratar de um fortim romano, atendendo à importância da via.

O *Código de Teodósio* utiliza indiscriminadamente os termos *mansio*, *mutatio* e *statio* para designar as estações viárias, termos que inicialmente correspondiam a categorias bem definidas. Uma *mansio* era uma estação importante, uma pousada destinada à paragem diária, marcando o final de uma etapa e local de pernoita, ocupando em relação à hierarquia do habitat um lugar imediatamente abaixo do *vicus*. Por outro lado, parece não haver dúvidas quanto ao facto de algumas destas estações terem dado origem a povoações, como julgamos ter acontecido com a discutida estação romana conhecida por Torre de Centum Celas, na estrada *Emerita-Bracara* pela Serra da Estrela (Mantas 2008: 260-261), estrada infelizmente omissa nas fontes viárias lusitanas, ou ainda como em Nossa Senhora de Aires, na via *Ebora-Pax Iulia*, vagamente inserida no *Itinerário de Antonino* e na *Cosmografia* mas bem representada no terreno por vestígios arqueológicos (Carneiro 2008: 101-102), local onde existiu um *vicus* de razoáveis dimensões e com evidente função viária, de nome desconhecido.

Em princípio, as *mansiones* destinavam-se ao serviço oficial, constituindo conjuntos de grandes dimensões e complexo equipamento, variável com a importância da estrada. Disponham de cavaliarias, com um número avultado de cavalos e mulas, que de acordo com o *Código de Teodósio* podia atingir respectivamente 40 e 120 animais (*Cod. Theod.* 8, 5, 38), armazéns diversos, oficinas, banhos e alojamentos para os viajantes e pessoal da estação, assim como cozinhas com capacidade para preparar refeições para grupos numerosos. Perto de Mangualde, na Quinta da Raposeira, mais uma vez sobre uma estrada não incluída em nenhuma das fontes viárias referentes à Lusitânia, a que da Serra da Estrela se dirigia a Viseu, escavou-se recentemente um importante estabelecimento romano que, pelas suas características, pode classificar-se como *mansio* (ArqueoHoje 2014). Se estes complexos serviam às viagens

oficiais de altos funcionários e dos governadores, nomeadamente quando estes se deslocavam para efeitos judiciais, recebiam a denominação de *praetoria*, dotados de basílicas para o efeito, bem como de *horrea* para o recebimento de impostos em géneros (Grenier 1934: 200-212). Cremos que *Aritium Praetorium* (It.418,8), *mansio* da via *Olisipo-Abelterio-Emerita* (It.418,7-419,6) cuja localização ainda suscita algumas dúvidas, será uma destas estações.

Outro estabelecimento que pode situar-se entre as *mansiones*, infelizmente destruído pelos trabalhos de construção de uma estrada, era o de Eira Velha, perto de Miranda do Corvo, o qual servia o caminho vindo de Bobadela para *Aeminium* e *Conimbriga*, situando-se a estação exactamente no ponto de bifurcação da via. Restos de construções, com vários núcleos, diversos materiais do século III, um troço muito bem conservado da calçada e uma necrópole associada comprovam a importância deste raro sítio arqueológico (Ramos / Simão 2012: 63-71), mais uma vez incógnito⁴. Como *mansio* podemos também classificar as ruínas do Monte das Esquilas, perto de Barbacena, identificadas por Mário Saa e hoje praticamente desaparecidas (Saa 1956: 292-295; Mantas 2010: 19-24), de onde provém uma ara consagrada aos *Lares Viales*, estação pertencente à via *Olisipo-Abelterio-Emerita* ou a um dos seus *deverticula*, correspondendo provavelmente à *mansio* de *Matusaro* (It.419,2; Rav.316,5) e situada a 24 milhas de *Abelterium* (It.419,1; Rav.316,6), hoje indiscutivelmente identificada com Alter do Chão (Fig.5). Na via *Emerita-Salamanca-Asturica*, uma grande estrutura rectangular identificada em Peña Milanero, perto de Valdelacasa, pode corresponder à *mansio Ad Lippos* (It.434,2), mas a confirmação através de sondagens arqueológicas ainda não se concretizou, situação que se repete, apesar de achados antigos atribuídos a uma *villa*, com as ruínas da Herdade da Morgada, que cremos poder corresponder à *mansio Ad Atrum Flumen* (It.418,2), perto do rio Degebe⁵.

4 Tivemos oportunidade de visitar o sítio, pouco antes da destruição, e logo na altura exprimimos a nossa convicção aos responsáveis de que se tratava de uma estação viária.

5 Observámos o local do ar, em 1984, verificando a existência de uma estrutura quadrangular, desenvolvida em torno de um grande pátio, junto à faixa esquerda da estrada Évora - S. Miguel de Machede.



Fig.5 - Grafito sobre *imbrex* identificando *Abelterium* como Alter do Chão.

Aparentemente mais complicado é o problema da localização de *Talabriga*, povoação a situar em Cristelo da Branca (Vaz 1983: 32-38), sem que possamos ignorar a importância das ruínas do Cabeço do Vouga, eventualmente o *Oppidum Vacca* que se encontraria referido num manuscrito pliniano de Toledo citado por Fernando Pintiano e Gaspar Barreiros, e, segundo nos parece, também por Paulo Orósio: *Igitur Fabius consul contra Lusitanos et Viriatum dimicans Bacciam oppidum, quod Viriatus obsidebat* (Orósio. Hist. 5, 2). Se recordarmos que em Plínio-o-Velho ocorre a forma *Vagia* para o rio Vouga (Plínio. NH. 4, 113), não parece difícil ver em *Baccia* uma forma corrompida de *Vagia*, fenómeno de pronúncia bem documentado nas fontes da Antiguidade Tardia. E isto sem necessidade de recorrer ao miliário onde Bernardo de Brito terá lido a abreviatura *Vac(ua)*, achado segundo o cronista no Castro de S. Gião (CIL II 442*), contrariando assim, ao afastar a estrada do litoral, a sua tese de que *Talabriga* se situava em Aveiro. Não é impossível, por outro lado, que o Monte de Mesão Frio (*Mansio Frigida*), recorde a abandonada *mansio* de *Talabriga*, situada junto à estrada nas proximidades do referido monte, hoje Monte da Senhora do Socorro, a alguma distância de Cristelo da Branca, um pouco à semelhança do que sucedeu com *Castris Caecilis*.

No Cabeço do Vouga o vestígio mais importante é um recinto quadrangular sobre uma plataforma artificial, de 34,65 x 41,25 metros, contrafortada no lado oriental por quatro construções semicirculares, semelhantes às que ocorrem, por exemplo, em estruturas augustanas de Fréjus. No interior existem restos de muros de várias épocas, sem qualquer axialidade e que sugerem uma função não monumental, possível de interpretar como estação viária (Mantas 2012: 195-197), tanto mais que aqui se unia à estrada *Olisipo-Bracara* a via proveniente de Viseu pelo vale do Vouga, muito bem documentada por miliários (Alarcão 1988: 104). Julgamos possível, porque outra solução as distâncias transmitidas pelo *Itinerário de Antonino* e pelos miliários não permitem a não ser recorrendo ao estafado processo de corrigir as fontes (Lopes 2000: 212-213), considerar no Cabeço do Vouga uma das estações não referidas pelas fontes viárias.

Tudo analisado, parece possível que só em *Conimbriga* (It.421,4) se possa identificar fisicamente o edifício de uma *mansio*, junto à porta secundária da muralha tardia da cidade, classificado por Vergílio Correia como estalagem (Correia 1972: 314). É uma construção bem localizada (Fig.6), de razoáveis dimensões, possuindo um andar superior e um pátio, tardiamente transformado em cisterna. Fica-lhe contíguo um pequeno balneário e o que poderão ter sido oficinas, tendo sido achada perto, na ala leste do criptopórtico do forum, a ara consagrada aos *Lares Viales*, reforçando a hipótese de se tratar da *mansio* da cidade. É certo que o espaço envolvente disponível não é muito, podendo o edifício da *mansio*, antes da reforma do século IV, situar-se junto à muralha augustana. Nos centros urbanos existiam, como é natural, outros estabelecimentos destinados a albergar viajantes, uma vez que a utilização dos estabelecimentos estatais era limitada (Kolb 2001: 95-105).

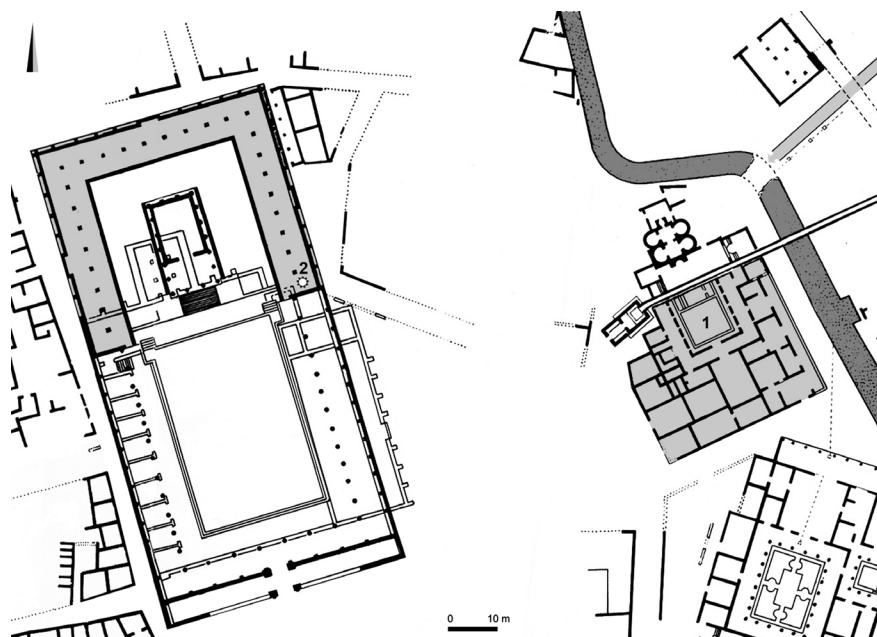


Fig.6 - Localização da possível *mansio* de *Conimbriga*: 1 - Estalagem; 2 – Local do achado no criptopórtico do forum da ara aos *Lares Viales*.

As *mutationes* eram mais numerosas, naturalmente, e de menores dimensões. Correspondiam a estações de muda com um pessoal mais reduzido e instalações mais simples destinadas no essencial a abrigar sumariamente os animais e os carros e a alojar as equipagens e os elementos ocupados no serviço da estação. A cozinha e as termas constituíam parte importante das instalações. Dada a simplicidade das mesmas a sua identificação, em termos arqueológicos, não é fácil, sendo por vezes confundidas com estabelecimentos rurais. A proximidade da estrada é um factor a considerar, pois as *villae* tendiam a afastar-se do caminho. Sobre as vias incluídas nas fontes disponíveis para a Lusitânia não foi possível identificar mais do que uma possível *mutatio*, talvez associada a um *vicus*, pois assim interpretamos as ruínas escavadas em Almoínhas, perto de Loures (Brazuna / Coelho 2012: 103-114), onde, para além de estruturas ligeiras que podem perfeitamente integrar-se na tipologia das *mutationes*, se acharam dois miliários, um deles, de Licínio, indicando a milha X contada a partir de *Olisipo*, distância conveniente para estabelecer uma *mutatio*. A norte, mais uma vez sobre uma estrada não referida nas

fontes viárias, conduzindo da *Civitas Aravorum* (Marialva) ao Douro, em Regadas, na zona de Freixo de Numão, identificaram-se restos de uma provável *mutatio*, situada sobre a estrada e com vestígios de uma modesta instalação (Coixão 1998: 134-135,158).

Outro factor que influencia a classificação das estações viárias é o sentido da utilização da estrada, pois o término de uma jornada pode não corresponder à primeira *mansio* no percurso, fazendo com que uma *mansio* funcione também como *mutatio*, circunstância que nunca se verifica inversamente. Por exemplo, as estações não urbanas de *Budua* (It.419,4) e de *Plagiaria* (It.420,6), separadas apenas por oito milhas, não podem ter ambas a categoria de *mansio*, que atribuímos à última destas estações por se encontrar a 30 milhas de Mérida. Algumas estações viárias eram geridas por particulares, os *mancipes*, que as adjudicavam, razão que não nos parece suficiente para que não ocorram nos roteiros, sobretudo se estes forem de inspiração oficial e descrevendo estradas utilizadas pelo *cursus publicus*, as *viae militares* (Sillières 1990: 783-790).

Essa ausência, quando se verifica, parece implicar sobretudo as instalações privadas de apoio aos viajantes (*deversoria*, *tabernae*), construídas por vezes como dependência de *villae*, junto das estradas, como aconselhava Varrão: *Se, num fundus próximo de uma grande estrada existir um local apropriado para receber viajantes, far-se-á bem em construir aí um albergue* (Varrão. Re Rust. 1, 2, 23). Não devemos, pois, duvidar da sua presença sobre o traçado das vias que aqui considerámos, apesar dos problemas de identificação que estes ignotos albergues representam. O facto de serem privados terá feito com que não fossem considerados nas fontes itinerárias, o que não significa que tivessem menor utilidade para os viajantes, muitos dos quais excluídos do recurso aos estabelecimentos oficiais. Não é impossível que, em certas estradas da Lusitânia onde os estabelecimentos viários aparecem muito afastados, as estações intermédias, independentemente da sua categoria, fossem, pelo menos em parte, propriedade privada. Poderá ser este o caso da *mansio Ad Sorores* (It.433,3), uma vez que as ruínas escavadas em Santiago de Bencáliz, a 28 milhas de *Emerita*, pertencem a uma *villa*, obrigando assim a procurar a estação viária, talvez dependente da mesma, duas milhas a sul (Fig.7), onde se cumpre a distância transmitida pelo *Itinerário de Antonino* (Cerrillo 1982: 169-212; Vargas Calderón 2008: 257-262).

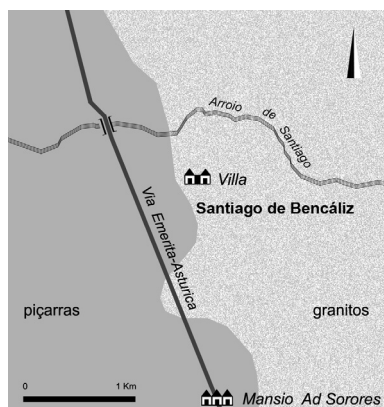


Fig.7 - A via romana *Emerita-Asturica* e a localização relativa da *villa* de Santiago de Bencáliz e da *mansio Ad Sorores*.

Do que fica dito deduz-se facilmente que os problemas da arqueologia viária e da geografia histórica associada são muitos e de difícil solução, não se limitando à definição do traçado da estrada e à localização das estações viárias principais. Mesmo quando estas se conhecem, a identificação do edifício do estabelecimento viário oficial na malha urbana é uma situação rara e as dúvidas que subsistem na interpretação dos itinerários e das distâncias, por vezes indicadas de forma manifestamente corrompida, permanecem, apesar do recurso a novas metodologias e das oportunidades, tantas vezes perdidas, facultadas pelos grandes trabalhos públicos e privados das últimas décadas. Procuramos dar, no anexo seguinte, o estado do que se conhece actualmente no que toca à identificação das estações viárias do território lusitano referidas no *Itinerário de Antonino*, na *Cosmografia* e na tábua III do *Itinerário de Barro de Astorga*, esperando que a pertinácia dos investigadores e a fortuna dos achados arqueológicos resolva algumas das muitas interrogações ainda em aberto sobre o formidável trabalho civilizador que foi a construção, manutenção e confiabilidade da rede viária. Poderoso argumento da ideologia imperial (Kleiner 1991: 182-192; Álvarez Martínez / Trinidad Nogales 2004: 255-276), e é bom lembrá-lo neste ano em que se comemora, numa Europa ensombrada por crises múltiplas, o bimilenário da morte de Augusto, a rede viária foi factor fundamental desse complexo e decisivo fenómeno de aculturação a que chamamos romanização, tão actuante no forum como na mais recôndita *mansio* provincial, e por isso superior a todos os mitos e ilusões temporais que nos oprimam.

Índice alfabético de estações viárias lusitanas

Localização confirmada**

Localização apenas provável ou incerta*

Nota: A bibliografia seleccionada discute as localizações propostas sempre que se verifique desacordo na interpretação das fontes escritas ou arqueológicas.

Abelterium - Alter do Chão**: António / Encarnação 2009: 197-200

Aritio Praetorio - Água Branca, Bemposta*: Mantas 2012: 166-167

Ad Septem Aras - Campo Maior*: Alarcão 2006: 229-230

Ad Sorores - Santiago Bencáliz, Casas de Don Antonio*: Hervás 2005: 25

Ad Lippos - Peña Milanero, Valverde de Valdelacasa*: Hervás 2005: 25-26

Ad Atrum Flumen - Herdade da Morgada / S. Miguel de Machede *: Mantas 2012: 154-155

Aeminium - Coimbra**: Alarcão 1988: 46

Aquabona - Coína-a-Velha, Barreiro*: Saa 1964: 17-18

Aranni / Arandi - Localização desconhecida, na área de Garvão*: Mantas 2012: 207-208

Augustobriga - Talavera la Vieja**: García y Bellido 1956: 235-237

Balsa - Torre de Ares, Luz de Tavira**: Mantas 2003: 85-94

Budua - Nuestra Señora de Botóa, Badajoz**: Corrales 1987: 80

Caetobriga - Setúbal**: Alarcão 1988: 65

Caeciliana - Águas de Moura / Palmela*: Mantas 2012: 150-151

Caelionicco - La Vega, Peñacaballera*: Hervás 1971: 89-91

Capara - Ventas de Cápara, Vilar de Plasencia**: Hervás 1975: 228

Castris Caecilis - Cáceres el Viejo / Cáceres**: Cerrillo 2005: 107-108

Ceno Opido - Castelo Velho de Gaia, Gaia*: Mantas 2012: 198

Conimbriga - Condeixa-a-Velha**: Alarcão 1988: 46

Contosolia - Magacela, Badajoz*: Corrales 1987: 62

Dipone / Dipo - Guadajira, Talavera la Real**: Almagro Gorbea 2009: 15-33

Ebora - Évora**: Hervás 1975: 236

- Emerita* - Mérida**: Hervás 1975: 236
- Esuri / Baesuris* - Castro Marim**: Arruda 1997: 244-245
- Evandriana* - Turuñuela, Mérida*: Sánchez Barrero 2010: 133-137
- Fines* - Vila Verde de Ficalho, Serpa**: Sillières 1990: 449
- Fraxinum* - Aldeia da Ponte, Crato*: Mantas 2012: 179-180
- Ierabriga* - Paredes / Sete Pedras, Alenquer**: Mantas 2012: 176-178
- Lacipea* - Miajadas, Cáceres*: Álvaro Martínez 1985: 121
- Langobriga* - Monte de Santa Maria, Fiães da Feira**: Alarcão 1988: 45
- Leuciana* - Los Vilarejos, Puerto de Santa Cruz*: Corrales 1987: 108-109
- Lomundo* - Localização desconhecida, entre Turgalium e Augustobriga*: Corrales 1987: 71
- Malateca* - Cabrela, Montemor-o-Novo*: Alarcão 2006: 216
- Matusaro* - Monte das Esquilas, Monforte*: Mantas 2012: 170-171
- Metellinum* - Medelin**: Hervás 1975: 250
- Montobriga* - Barbacena*: Arias 1965: 231
- Myrtilis* - Mértola**: Hervás 1975: 251
- Olisipo* - Lisboa**: Hervás 1975: 254
- Ossonoba* - Faro**: Viana 1952: 250-285
- Pax Iulia* - Beja**: Hervás 1975: 256
- Perceiana / Pergelana* - Cortijo de la Vega del Conde, Villafranca de los Barros*: Sillières 1990: 487-488
- Plagiaria* - La Novelda de Guadiana, Badajoz*: Corrales 1987: 104
- Rodacis* - Localização desconhecida, entre Lacipea e Turgalium*: Hervás 1975: 262
- Rusticiana* - Cerro de las Brujas, Galisteo*: Hervás 1971: 86-87
- Salacia* - Alcácer do Sal**: Hervás 1975: 263
- Salmantice / Salmantica* - Salamanca**: Hervás 1975: 264
- Scallabin / Scallabis* - Santarém**: Arruda 2002: 73-81
- Selium / Seilium* - Tomar**: Alarcão 1988: 48
- Sentice* - La Dueña de Abajo, Pedrosillo de los Aires*: Hervás 1971: 92-95
- Seria / Serpa* - Serpa**: Hervás 1975: 267

- Sabaria / Sibarim* - Monte del Cubo, Torre del Sabre*: Hervás 1971: 98-99
- Statio Sacra* - Milreu, Estói*: Mantas 2012: 205-206
- Talabriga* - Cristelo da Branca / Monte de Mesão Frio*: Mantas 2012: 195-197
- Tubucci / Tacubis* - Santa Margarida / Tramagal*: Mantas 2012: 179-180
- Turgalium* - Trujillo**: Hervás 1975: 274
- Turmulus* - Cerro Garrote, Garrovilas*: Hervás 1975: 274

Bibliografia

- Abengochea, S. (1985), “El caso de Norba Caesarina y sus contributa Castra Servilia y Castra Caecilia”, *Mélanges de la Casa de Velázquez* 21: 61-75.
- Alarcão, J. (1988), *O Domínio Romano em Portugal*. Mem Martins.
- Alarcão, J. (2006), “As vias romanas de Olisipo a Emerita Augusta”, *Conimbriga* 45: 211-251.
- Almagro-Gorbea, M. / Ripollés, P. / Rodríguez Martín, F. G. (2009), “Dipo, ciudad “tartesso-turdetana” en el valle del Guadiana”, *Conimbriga* 48: 5-60.
- Álvarez Martínez, J. M. (1985), “El tiempo antiguo”, in G. Barrientos / E. Cerrillo / J. M. Álvarez Martínez (eds.), *História de Extremadura*, I. Badajoz: 101-155.
- Álvarez Martínez, J. M. / Nogales, T. (2004), “Calzadas de Lusitania programación y ideología imperial”, in T. Nogales / J.G. Gorges (eds), *Las Comunicaciones en Lusitania Romana*. Mérida: 255-276.
- António, J. / Encarnação, J. d'. (2009), “Grafito identifica Alter do Chão como Abelterium”, *Revista Portuguesa de Arqueologia* 12 (1): 197-200.
- Arias, G. (1963), “El secreto de Antonino”, *El Miliario Extravagante* 2: 18-36.
- Arias, G. (1965), “Portugal a la vista”, *El Miliario Extravagante* 10: 228-238.
- ArqueHoje (2014), *A estalagem romana da Raposeira*. Mangualde.
- Arruda, A. M. (1997), “Os núcleos urbanos litorais da Idade do Ferro no Algarve”, in F. Barata (coord.), *Noventa Séculos Entre a Serra e o Mar*. Lisboa:
- Arruda, A. M. / Viegas, C. (2002), “A Alcáçova”, in A. Arruda (ed.), *De Scallabis a Santarém*. Lisboa: 73-81.
- Besnier, M. (1924), “Itinéraires épigraphiques d’Espagne”, *Bulletin Hispanique* 26 (1): 5-26.
- Brazuna, S. / Coelho, M. (2012), “A villa de Almoínhas (Loures). Trabalhos de diagnóstico e minimização”, *Cira Arqueológica* 2: 103-114.

- Carneiro, A. (2008), *Itinerários Romanos do Alentejo*. Lisboa.
- Cerrillo, E. (1982), “Excavaciones en la villa romana de Santiago de Bencáliz (Cáceres). Un asentamiento rural en la vía de la Plata”, *Noticiario Arqueológico Hispánico* 13: 165-212.
- Cerrillo, E. (2005), “Las mansiones en el tramo extremeño de la Vía de la Plata”, *Anas* 18: 103-122.
- Coixão, A. S. (1998), *Carta Arqueológica do Concelho de Vila Nova de Foz Côa*. Vila Nova de Foz Côa.
- Corrales, J. M. F. (1987), *El Trazado de las Vías Romanas en Extremadura*. Cáceres.
- Correia, V. (1972, 2ª ed.), “Conimbriga”, *Obras*, IV. Coimbra: 219-222.
- Dilke, O. W. (1985), *Greek and Roman Maps*. Baltimore - Londres.
- Edmondson, J. (2011), “A Tale of two Colonies: Augusta Emerita (Mérida) and Metellinum (Medellín)”, in R. Sweetman (ed.), *Roman Colonies in the First Century of their Foundation*. Oxford: 32-54.
- García y Bellido, A. (1956-1961), “Excavaciones en Augustobriga (Talavera la Vieja, Cáceres)”, *Noticiario Arqueológico Hispánico* 5: 235-237.
- García y Bellido, A. (1975), “El llamado itinerario de barro”, *Boletín de la Real Academia de la Historia*, 172: 547-563.
- Grenier, A. (1934), *Manuel d’Archéologie Gallo-Romaine*, II. Paris.
- Hervás, J. M. Roldán (1971), *Iter ab Emerita Asturicam. El Camino de la Plata*. Salamanca.
- Hervás, J. M. Roldán (1975), *Itineraria Hispana. Fuentes Antiguas para el Estudio de las Vías Romanas en la Península Ibérica*. Madrid.
- Hervás, J. M. Roldán (2005), “El camino de la Plata. Estado de la cuestión”, *Anas* 18: 11-27.
- Kleiner, F. S. (1991), “The trophy on the bridge and the Roman triumph over nature”, *L’Antiquité Classique* 60:182-192.
- Kolb, A. (2001), “Transport and communication in the Roman state: the cursus publicus”, in C. Adams / R. Laurence (eds.), *Travel and Geography in the Roman Empire*. Londres - Nova Iorque: 95-105.
- Löhberg, B. (2006), *Das Itinerarium provinciarum Antonini Augusti. Ein Kaiserzeitliches Straßenverzeichnis des Römischen Reiches*, I-II. Berlin.
- Lopes, L. S. (2000), “A estrada Emínio-Talábriga-Cale. Relações com a geografia e o povoamento entre Douro e Mondego”, *Conimbriga* 39: 191-258.
- Mantas, V. G. (2003), “A cidade de Balsa”, in M. Maia (coord.), *Tavira. Território e Poder*. Tavira: 8-14.
- Mantas, V. G. (2008-2009), “A rede viária romana em Portugal: estado da questão e perspectivas futuras”, *Anas* 21-22: 245-272.

- Mantas, V. G. (2010), “Os Lares Viales na Lusitânia”, *Vialibus* 2: 13-34.
- Mantas, V. G. (2012), *As Vias Romanas da Lusitânia*. Mérida.
- Ochoa, C. F. / Cerdán, A. M. / Sendino, F. G. (2012), “El itinerario de barro. Cuestiones de autenticidad y lectura”, *Zephyrus* 70: 151-179.
- Ramos, R. / Simão, I. (2012), “Eira Velha: uma estação viária romana na periferia de *Conimbriga*”, *Apontamentos de Arqueologia e Património* 8: 63-71.
- Resende, A. (1593), *De Antiquitatis Lusitaniae*. Évora.
- Saa, M. (1956), *As Grandes Vias da Lusitânia. O Itinerário de Antonino Pio*, I. Lisboa
- Saa, M. (1964), *As Grandes Vias da Lusitânia. O Itinerário de Antonino Pio*, VI. Lisboa.
- Saavedra, A. (1914, 2ª ed.), *Discursos leídos ante la Real Academia de la Historia en la recepción pública de Don Eduardo Saavedra el día 28 de Diciembre de 1862*. Madrid.
- Sánchez Barrero, P. (2010), *Itinerarios y Caminos Romanos en el Entorno Emeritense*. Mérida.
- Sillières, P. (1990), *Les Voies de Communication de l’Hispanie Méridionale*. Paris.
- Small, J. P. (2010), “Maps within texts: the Artemidorus Papyrus”, *Quaderni di Storia* 36 (71): 51-76.
- Torres, C. Puerta (1996), *Los Miliarios de la Vía de la Plata*. Madrid.
- Vargas Calderón, P. J. (2008), “La vía de la Plata en Santiago de Bencáliz”, in P. Sanabria Marcos (ed.), *Arqueología Urbana en Cáceres. Investigaciones Recientes en la Ciudad de Cáceres y su Entorno*. Cáceres: 257-262.
- Vaz, J. L. (1983), “Escavações no Cristelo da Branca”, *Munda* 5: 32-38.
- Viana, A. (1952), “Osso noba. O problema da sua localização”, *Revista de Guimarães* 62: 250-275.
- Wesseling, P. (1735), *Vetera Romanorum Itineraria, sive Antonini Augusti Itinerarium, Itinerarium Hierosolymitanum et Hierocles Grammatici Synecdemus*. Amesterdão.
- Wolf, Virginia (2012), *Noite e Dia*, trad. M. S. Pereira. Lisboa.