

MEIOS VIAS E TRAJETOS

...

*ENTRAR E SAIR
DE LISBOA*



MEIOS VIAS E TRAJETOS

...

*ENTRAR E SAIR
DE LISBOA*

TÍTULO

MEIOS VIAS E TRAJETOS... ENTRAR E SAIR DE LISBOA

Fragments de Arqueologia de Lisboa 2

COORDENAÇÃO

João Carlos Senna-Martinez

Ana Cristina Martins

Ana Caessa

António Marques

Isabel Cameira

EDIÇÃO

Câmara Municipal de Lisboa/ Direção Municipal de Cultura/ Departamento de Património Cultural/ Centro de Arqueologia de Lisboa

Sociedade de Geografia de Lisboa / Secção de Arqueologia

REVISÃO EDITORIAL

Ana Caessa

DESIGN GRÁFICO

Rute Figueira

APOIOS

Divisão de Promoção e Comunicação Cultural

Departamento de Desenvolvimento e Formação

Gabinete de Estudos Olisiponenses / Departamento de Património Cultural

IMPRESSÃO E ACABAMENTOS

ACDPRINT, S.A.

TIRAGEM

500 exemplares

ISBN

978-972-8543-49-5

DEPÓSITO LEGAL

448222/18

LISBOA, 2018**ADVERTÊNCIA**

Nesta publicação, o cumprimento, ou não, do Acordo Ortográfico de Língua Portuguesa de 1990, em vigor desde 2009, é da responsabilidade dos autores de cada texto, assim como as versões em língua inglesa e o conteúdo dos artigos. O Centro de Arqueologia de Lisboa (CAL) e a Secção de Arqueologia da Sociedade de Geografia de Lisboa (SA-SGL) declina qualquer responsabilidade por equívocos ou questões de ordem ética e legal.

MEIOS VIAS E TRAJETOS

• • •

ENTRAR E SAIR DE LISBOA

João Carlos Senna-Martinez
Ana Cristina Martins
Ana Caessa
António Marques
Isabel Cameira

*Câmara Municipal de Lisboa/ Direção Municipal de Cultura/ Departamento
de Património Cultural/ Centro de Arqueologia de Lisboa
Sociedade de Geografia de Lisboa / Secção de Arqueologia*



VERGILIO
HOMINUM
SACR

ÍNDICE

FRAGMENTOS DE ARQUEOLOGIA DE LISBOA 2.....	pág. 7
Meios vias e trajetos... entrar e sair de Lisboa.	
O ESTUÁRIO DO TEJO DAS ORIGENS À CONTEMPORANEIDADE: O RIO E AS GENTES.....	pág. 9
Ana Ramos-Pereira e João Carlos Senna-Martinez	
ENTRE RIO E OCEANO: A HERANÇA FENÍCIA DA ANTIGA LISBOA.....	pág. 23
Elisa de Sousa	
O MUNICÍPIO DE <i>FELICITAS IULIA OLISIPO</i> E AS VIAGENS POR TERRA E POR MAR.....	pág. 35
Vasco Gil Mantas	
O CONTRIBUTO DA EPIGRAFIA DE <i>OLISIPO</i> E DO SEU TERRITÓRIO PARA ESTUDO DA MOBILIDADE NO PERÍODO ROMANO.....	pág. 50
Amílcar Guerra	
ENTRAR E SAIR DE <i>OLISIPO</i> VINDO DE, OU A CAMINHO DA, CAPITAL.....	pág. 62
Maria José de Almeida	
A «VIA NORTE» DE <i>OLISIPO</i> : A ARQUEOLOGIA NA PRAÇA DA FIGUEIRA (LISBOA), A CARACTERIZAÇÃO DOS TROÇOS VIAIS E A DINÂMICA DA PAISAGEM SUBURBANA ENVOLVENTE.....	pág. 71
Rodrigo Banha da Silva	
CRIPTOPÓRTICO ROMANO DE LISBOA: ARQUEOLOGIA E ARQUITETURA DE UMA ESTRUTURA PORTUÁRIA (UM ESBOÇO PRELIMINAR).....	pág. 85
Nuno Mota e Pedro Vasco Martins	
<i>OLISIPO</i> E O MEDITERRÂNEO: ECONOMIA E COMÉRCIO NO EXTREMO OCIDENTAL DO IMPÉRIO.....	pág. 109
Victor Filipe	
A CIRCULAÇÃO DE BENS ENTRE <i>OLISIPO</i> E O SEU <i>AGER</i> , À LUZ DO MATERIAL ANFÓRICO E DA “INDÚSTRIA” DE TINTURARIA.....	pág. 121
Guilherme Cardoso	
O SISTEMA VIÁRIO DA LISBOA MEDIEVAL.....	pág. 133
Manuel Fialho	
ENTRAR E SAIR DE LISBOA NA ÉPOCA MODERNA: UMA PERSPECTIVA A PARTIR DA ARQUEOLOGIA MARÍTIMA.....	pág. 144
José Bettencourt, Inês Pinto Coelho, Cristóvão Fonseca, Gonçalo Lopes, Patrícia Carvalho e Tiago Silva	
RUA DA VITÓRIA - A LISBOA DE ANTIGAMENTE.....	pág. 160
Inês Mendes da Silva e Ana Rosa	
A DISTRIBUIÇÃO E CONSUMO DE LOUÇA DE LISBOA NO ATLÂNTICO NORTE (1600-1700).....	pág. 168
Tânia Manuel Casimiro	
DA IMPORTAÇÃO À INSPIRAÇÃO. OS VIDROS DO LARGO DO CORETO, CARNIDE (LISBOA).....	pág. 177
Carlos Boavida e Teresa Medici	
CIRCULAÇÃO MONETÁRIA ESTRANGEIRA EM PORTUGAL.....	pág. 195
Tiago Gil Curado	
UMA RAMPA ENTRE LISBOA E O MUNDO.....	pág. 200
Mónica Ponce e Alexandre Sarrazola	
DA CAPITAL PARA O REINO: OS CORREIOS DE LISBOA EM MEADOS DO SÉCULO XVIII.....	pág. 205
Rui Pedro Rodrigues Neves	



FRAGMENTOS DE ARQUEOLOGIA DE LISBOA 2

Meios vias e trajetos... entrar e sair de Lisboa.

Antes de ser a *Olisipo* romana, a da presença fenício/orientalizante e, antes desta, a dos sucessivos povoados que entre colinas e vales testemunham a ocupação humana de um espaço de encontro e travessia entre a fachada norte-atlântica e sul-mediterrânea peninsular, a “região de Lisboa” cedo é lugar aonde se chega e de onde se parte.

Incontornável para moldar e condicionar tal vaivém, o estuário do Tejo será, desde o seu estabelecimento holocénico, porta de entrada e saída, passagem entre margens e progressivamente o fulcro de muitas das acções que contribuirão para o surgimento da realidade a que hoje chamamos Portugal. Neste andamento, o título que abre este segundo número dos “Fragmentos de Arqueologia de Lisboa”, *Meios, Vias e Trajetos... Entrar e Sair de Lisboa* trata inevitavelmente da própria constituição desta via fluvial e da sua relação com as gentes que pelas duas margens se foram instalando (Pereira, A. R. e Senna-Martinez, J. C.).

O definitivo elo de ligação entre rio e oceano, que a navegação da idade sidérica estabelece, abre a porta de entrada para um espaço crescentemente urbanizado (Sousa, E.) em que os acessos permitem a entrada e saída de pessoas, bens e ideias.

O corpo central do volume é ocupado por sete capítulos referentes ao período do domínio romano. Da rede viária - passando ou não pela epigrafia (Mantas, V. G.; Guerra, A.; Almeida, M. J. e Silva, R. B.) -, às instalações portuárias (Mota, N. e Martins, P. V.) que permitem o fervilhar de relações atlântico-mediterrâneas (Filipe, V.), passando pelo movimento de pessoas e bens com o seu aro rural (Cardoso, G.), *Olisipo* repara, constrói de raiz e consolida percursos que continuarão a compor a circulação de e para a cidade na Idade Média (Fialho, M.) e até mais longe no tempo.

Descobrimientos, expansão e Portugal espalhado pelas sete partidas do mundo, como senhor e parceiro de povos e gentes, farão de Lisboa, Capital do país, situada entre o mar e a terra, onde esta acaba e o Oceano se rasga ao mundo, a urbe estrategicamente situada, dona de uma posição que esclarece muito da sua ancestralidade, do seu cosmopolitismo e do papel que tem desempenhado na História.

Aqui se embarca e desembarca (Bettencourt, J. *et al.*; Sarrazola, A. e Ponce, M.), se vive (Silva, I. M. e Rosa, A.), se fabrica e vende (Casimiro, T.; Medici, T. e Boavida, C.), se instalam banqueiros e cambistas (Curado, T. G.), e dela partem e chegam notícias (Neves, R.).

Tudo isto deixou vestígios ligados aos diversos percursos milenares que continuam a marcar o urbanismo da cidade, fruto da centralidade que Lisboa proporciona, seja por via terrestre, fluvial ou marítima. É, pois, da ponte entre fontes históricas, quer arqueológicas quer arquivísticas, que fomos tecendo as teias deste volume que esperamos seja útil aos que buscam compreender um pouco mais desta Lisboa que amamos.

Lisboa, Novembro de 2018

A coordenação



O ESTUÁRIO DO TEJO DAS ORIGENS À CONTEMPORANEIDADE: O RIO E AS GENTES

Ana Ramos-Pereira¹ e João Carlos Senna-Martinez²

RESUMO

Há cerca de 2,5 milhões de anos (MA), a paisagem do oeste peninsular era muito diversa da atual. Num ambiente de clima quente e húmido, as paisagens litorais eram marcadas por planuras onde os cursos de água eram entrançados, com muitos canais que comunicavam com o mar por múltiplas fozes. Assim seria também a paisagem na área das penínsulas de Lisboa e de Setúbal. No litoral ocidental da Península de Setúbal, o que resta dessa paisagem litoral é ainda testemunhado pelos sedimentos, hoje cortados na arriba fóssil da Costa da Caparica, que contém “fantasmas” de granito de Sintra, mostrando que o estuário do Tejo não existiria (Azevêdo, 1987). Só na sequência de um posterior paroxismo tectónico, o Tejo vai romper a saída para o mar, através do estuário.

Para tempos mais recentes, a evolução do traçado, dos ecossistemas e das condições de navegabilidade do estuário do Tejo foram sempre condicionantes da vida humana: dos primeiros caçadores-recolectores e pescadores aos camponeses neolíticos e da “Idade dos Metais”, Fenícios, Romanos, Germanos, Árabes e Cristãos, todos viveram o rio e do rio.

O que aqui procuramos trazer é um retrato, necessariamente resumido, da evolução do rio nas suas relações com as gentes desde a Pré-História à Contemporaneidade.

Palavras-Chave: evolução do estuário do Tejo; antropização; vias; recursos; riscos

ABSTRACT

About 2,5 million years ago, the landscape of Western Iberia was very different from the current one. In an environment of hot and humid climate, the coastal landscapes were marked by plains where the waterways were plaited, with many channels that communicated with the sea by multiple mouths. This would also be the landscape in the area of Lisbon and Setúbal Peninsulas. On the western coast of the Setúbal Peninsula, what remains of this coastal landscape is still witnessed by the sediments, now cut in the Costa da Caparica fossil cliff, which contain granite “ghosts” from Sintra, showing that the Tagus estuary would not then exist. Only after a later tectonic paroxysm, the Tagus will break off into the sea, across the estuary.

For more recent times, the evolution of the layout, ecosystems and navigability conditions of the Tagus estuary have always been a determining factor of human life: from the first hunter-gatherers and fishermen to the Neolithic peasants and the “Age of Metals”, Phoenicians, Romans, Germans, Arabs and Christians, all lived the river and from the river.

What we are trying to bring here is a portrait, necessarily summarized, of the evolution of the river in its relations with people from Prehistory to Contemporary times.

Keywords: evolution of the Tagus estuary; anthropization; pathways; resources; risks

1 anarp@campus.ul.pt, IGOT - Instituto de Geografia e Ordenamento do Território, Centro de Estudos Geográficos, Universidade de Lisboa.
2 smartinez@fl.ul.pt, Centro de Arqueologia (Uniarq), Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa.

“...A Terra de um povo já não é um simples dado da natureza, mas uma porção de espaço afeiçoado pelas gerações, onde se imprimiram, no decurso do tempo, os cunhos das mais variadas influências. Uma combinação, original e fecunda, de dois elementos: território e civilizações...”

RIBEIRO, 1977, p.19.

INTRODUÇÃO

É também Orlando Ribeiro que nos ensina que a Geografia “não determina” mas “condiciona” as diversas opções adaptativas que sucessivamente se colocam aos “povos” e “sociedades” (Ribeiro, 1977, p.20). Incontornável no que concerne a chamada “Península de Lisboa” é o estabelecimento do moderno estuário, o qual acentuará, entre o oceano e esse quase “mar interior” a “aparência peninsular” de parte importante da orla atlântica do Centro Português.

Procuraremos pois, seguir as interações que se estabelecem entre rio e gentes que em redor se estabelecem com a formação do estuário e seguem depois as suas transformações até que delas passam a fazer parte causal, condicionando agora, artificialmente, as próprias condicionantes geográficas num ambiente cada vez mais antropizado.

1. DAS ORIGENS DO ESTUÁRIO À CONSTRUÇÃO DA LEZÍRIA

A paisagem, o ambiente e os recursos variam muito em qualquer região, quando se considera uma escala de tempo alargada. Ao sabor de mudanças climáticas e de movimentações tectónicas, a região onde hoje se situa o Baixo Tejo e nomeadamente o seu estuário são disso exemplo.

Há cerca de 2,5 MA (milhões de anos), no Pliocénico Superior, na região em apreço, o ambiente seria subtropical, mas mais húmido do que o atual, e existiria uma planura, onde corriam, sem se encaixarem, vários braços de água separados por ilhéus de sedimentos (Fig.1A). Era uma drenagem anastomosada, onde a fraca declividade da planura não permitia grande capacidade de escoamento, mas ao invés a deposição de sedimentos. Os sedimentos correlativos desta fase são ainda visíveis na arriba fóssil da Costa da Caparica (Fig. 1B; Azevêdo, 1987).



Fig.1
Paisagem semelhante à que existiria no Baixo Tejo no Pliocénico (A) e sedimentos Pliocénicos (série arenosa pliocénica) hoje observáveis na arriba fóssil da Costa da Caparica.

A transição entre o Pliocénico e o Quaternário foi marcada por grandes transformações causadas pela tectónica e também por modificações climáticas. Esta fase de transição, em que se vai acentuando a secura e o arrefecimento climático, foi marcada por um paroxismo tectónico. Há cerca de 2,5 milhões de anos, ocorre um regime de compressão desencadeado pela aproximação da placa tectónica africana da microplaca ibérica. Esta compressão (fase Manchega II) fez jogar antigas falhas, criou outras e promoveu o levantamento de vários compartimentos tectónicos.

Este episódio tectónico, ao criar novas paisagens, com fortes declives e em ambiente de aridez ou semiaridez, deu novo impulso à escorrência, que assim, nos episódios de chuva, transportava grande quantidade de sedimentos, que se acumulavam em leques no sopé dos relevos então criados. É o episódio das rañas (ou ranhas), abundantemente documentado na Ibéria (ver *La Raña en España y Portugal*, 1993, e, particularmente em Portugal, Ferreira, 1993 e Ramos-Pereira, 1993).

Na região em análise importa salientar o jogo da falha do gargalo do Tejo (Fig.2) e o levantamento dos bordos das hoje penínsulas de Setúbal e de Lisboa. A rede de drenagem teve então que se reorganizar após esta movimentação tectónica. A rede hidrográfica teve que romper os relevos tectónicos que se levantaram a ocidente (penínsulas de Lisboa e Setúbal), aproveitando uma área de fraqueza das rochas, onde estas estavam fragmentadas pela tectónica, para atingir o mar. Inicia-se então, já no Quaternário, o seu entalhe no gargalo do Tejo.



Fig.2
Esquema geológico do Gargalo do Tejo. As falhas assinaladas na margem norte, foram identificadas por reflexão sísmica realizada aquando da construção da ponte 25 de Abril. Extraído de Almeida, 1986 (em Ramos Pereira, 2002).

Na sua parte distal, o Tejo gerou então dois tipos de paisagem (Fig.3): (i) a do Mar da Palha, a que Orlando Ribeiro chamou o delta interior do Tejo, no denominado Baixo Vale do Tejo, onde a drenagem anastomosada perdurou, e (ii) a do denominado Gargalo do Tejo.

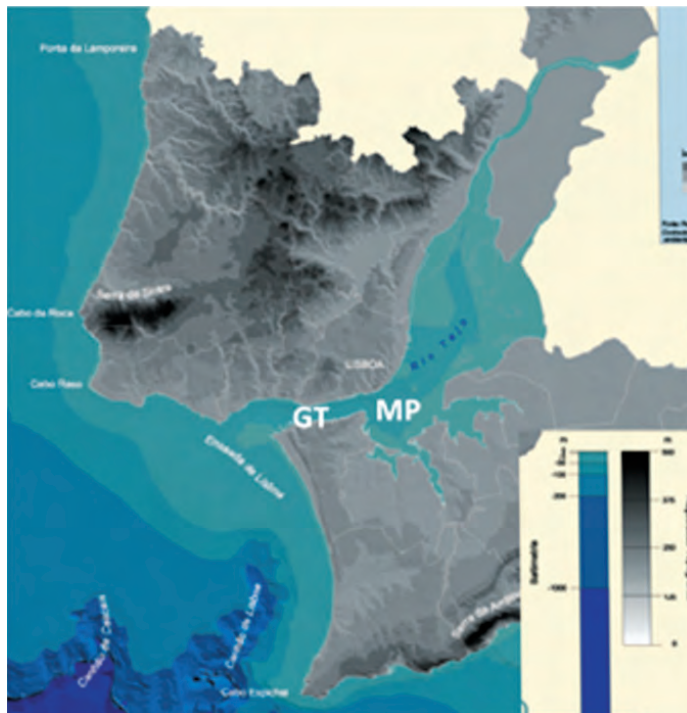


Fig. 3
O relevo cortado pelo Gargalo do Tejo (GT), a jusante do Mar da Palha (MP), adaptado de Ramos-Pereira, 2002).

A evolução natural perdurou, marcada pela subida continuada do continente e o entalhe sucessivo do Rio Tejo, em mais de 150m.

As flutuações climáticas que foram ocorrendo promoveram variações do nível do mar que, juntamente com os impulsos tectónicos, originaram no Baixo Vale do Tejo um conjunto de terraços. Tradicionalmente consideravam-se 4 terraços (Breuil e Zbyszewsky, 1942, 1945). A disponibilização de novos métodos de datação (Martins *et al.*, 2010; Cunha *et al.*, 2013; Rosina *et al.*, 2014) e geoposicionamentos mais rigorosos permitiram, em estudos recentes, a deteção de pelo menos 6 terraços (de T1, o mais antigo, a T6) e de uma grande complexidade na sua elaboração temporal e regional

(Martins e Cunha, 2009 a e b). Segundo estes autores, para o terraço T4, em grande parte correspondente ao antigo “terraço médio” – Q3 na cartografia geológica, as datações indicam entre 280 e 130 ka (Cunha *et al.* 2008), portanto tendo uma idade mais antiga do que o interglaciário Riss-Würm, como era anteriormente considerado. Segundo Cunha *et al.* (2012), a proposta mais recente das idades do topo dos terraços é: T1 – ~1,0 - 1,1 Ma; T2 – ~500 - 700 ka; T3 – ~350 450 ka; T4 – ~340 a ~160 ka; T5 – 136 a 75 ka; T6 – 62 a 32 ka.

Segue-se uma grande mudança na paisagem do Tejo na sequência do último máximo glaciário, há cerca de 18 000 anos. A descida do nível do mar até -120m criou um enorme desnível entre o então fundo do vale e o nível do mar, promovendo uma fortíssima erosão regressiva (tendo o entalhe atingido a profundidade de 80m no Gargalo do Tejo). As condições climáticas eram então marcadas por estações chuvosas mais longas e pluviosas, permitindo o acarreio de sedimentos pelo rio. Com estas condições o fundo do vale pré holocénico revelava uma morfologia muito irregular, com um fundo largo e atapetado por uma cascalheira de quartzito que atinge 40m de espessura e que evidencia grande erosão na bacia hidrográfica.

A amenidade climática que se foi estabelecendo até à atualidade, mas não de uma forma contínua, conduziu à subida do nível do mar e à criação de condições favoráveis à acumulação de sedimentos.

A transição Plistocénico-Holocénico, *circa* 11 000 cal BP/9050 BC, é marcada pela subida do nível do mar, com ritmos variados (Azevêdo *et al.*, 2007):

- (i) uma subida rápida até 8300 cal BP/6350 BC;
- (ii) uma subida relativamente lenta entre 8000 cal BP/6050 BC e 6000 cal BP/4050 BC;
- (iii) a estabilização *circa* 4500 cal BP/2550 BC.

Estes ritmos de subida do mar deixaram vestígios no interior do enchimento Holocénico, traduzido numa sondagem realizada 10km a norte de Santarém (Azevêdo *et al.*, 2007):

- (i) cerca de 6m de depósitos arenosos e mal calibrados Plistocénicos;
- (ii) cerca de 11m de material fino (silte e argila), depositado em ambiente de baixa energia, a uma taxa de 1,4mm/ano; entre *circa* 9500 cal BP/7550 BC e 2800-2600 cal BP/850-650 BC, cuja análise geoquímica revela na base a influência marinha, com ambiente pantanoso, e que regista pólenes de *Quercus ilex*, *Vitis vinifera* and *Olea europea* na metade inferior, que desaparecem possivelmente por intervenção humana, especialmente na Idade do Bronze;
- (iii) cerca de 3m de sedimentos mais grosseiros, provavelmente relacionados com a intervenção antrópica no final da Idade do Bronze e também no Período Romano, em que ocorreu intensa mineração, expansão da agricultura e deflorestação, o que conduziu a uma intensificação da erosão na bacia fluvial.

O enchimento Holocénico da planície aluvial cresceu a uma taxa média de 1,3mm/ano, mas nas fases de intensa erosão foi possível registar períodos com taxas de 6,2mm/ano (entre 3079 cal BP/1129 BC e 2806 cal BP/856 BC) e 12,8mm/ano (entre 3 642 cal BP/1692 BC e 3442 cal BP/1492 BC).

Estes fenómenos de elevada acreção da planície resultam da combinação de fatores climáticos e antrópicos, os quais desencadearam uma intensa erosão dos solos na bacia hidrográfica do Tejo. A intervenção humana promoveu uma desarborização intensa da paisagem, com a expansão da charneca a expensas da floresta.

O fundo do vale no Baixo Tejo tinha uma paisagem com múltiplos canais de água, que irão perdurar muitos séculos, intenso assoreamento e cheias que carreavam considerável quantidade de sedimentos, que permitiram a construção da lezíria. Foi neste ambiente difícil, mas onde existiam bons solos, que a atividade antrópica se desenvolveu.

2. A ADAPTAÇÃO AO ESTUÁRIO: DOS ÚLTIMOS CAÇADORES RECOLECTORES ÀS SOCIEDADES CAMPONESAS

Um momento avançado da transgressão flandriana (c. oitavo/sétimo milénios a.C.), com o estuário muito próximo da sua extensão máxima, assistirá à implantação das últimas populações recolectoras-pescadoras-caçadoras que percorrerão este espaço.

Os concheiros da margem sul do estuário (Figueiredo, 2014), adjacentes aos vales laterais das ribeiras de Muge e de Magos (Fig. 4), com ocupações que se estendem ao aparecimento das primeiras comunidades camponesas, representam adaptações a uma economia em que o marisqueio constitui uma parte importante dos recursos alimentares. O começo da instalação das primeiras comunidades camponesas verá uma reorientação das instalações que procurarão sobretudo as vertentes viradas ao rio e adjacentes à rede lateral de ribeiras, quer na margem norte - Carrascal, sobre a Ribeira de Barcarena (Cardoso, Silva e Soares, 2008); Bairro Alto, Campo dos Mártires da Pátria (Reis, *et al.* 2017) e Encosta de Santana (Muralha e Costa, 2006) - quer na do sul onde, aos dados já conhecidos dos concheiros, vários se vieram juntar recentemente (Neves, Diniz e Lopes, 2015, fig.15). Agora aos recursos aquáticos juntam-se elementos da pastorícia (sobretudo de ovi-caprinos), caça e, eventualmente, as primeiras produções agrícolas (Almeida, *et al.* 2017).



Fig. 4
As ribeiras de Muge e de Magos c. 6350 a.C. com os concheiros meso-neolíticos conhecidos (sg. Figueiredo, 2014, Fig-1, adaptado).



Fig. 5
Sítios do Neolítico Antigo (c. 5500-4000 a.C.) do Paleoestuário do Tejo.

O final do Neolítico e o Calcolítico assistirão à implantação de uma rede de povoamento com os seus nodos mais importantes conhecidos instalados preferencialmente na margem norte ocupando agora posições dominantes sobre o estuário e normalmente adossadas a cursos de água da rede lateral de afluentes (Fig. 6). Podemos segui-los de Leceia (sobre a Ribeira de Barcarena - Cardoso, 2003) até Vila Nova de S. Pedro (Bacia do Rio Maior. Daveau, 1980), passando, de Ocidente para Oriente, pelo recém-descoberto sítio da Travessa das Dores (Ajuda-Lisboa, relacionável com o vale da Ribeira de Alcântara - Neto *et al.* 2017), pelo Castelo da Amoreira (Bacia do Trancão - Harrison, 1977, p. 141 e fig. 22), pelo recentemente escavado sítio da Moita da Ladra (Vila Franca de Xira - Cardoso e Caninas, 2010) e, já no paleoestuário de Alenquer, pelos sítios da Ota (Barbosa, 1956b) e Pedra do Ouro (Barbosa, 1956a; Leisner e Schubart, 1966).



Fig.6
Sítios murados do Calcolítico (c. 3000-2200 a.C.) do Paleestuário do Tejo.

É com o desenvolvimento do Calcolítico que o Tejo - nomeadamente no seu paleoestuário que ora importa - verdadeiramente se começa a definir, a um tempo e ao longo do resto da Pré-História das Sociedades Camponesas peninsulares, tanto como fronteira cultural como via de passagem privilegiada, nos dois sentidos, de diversas influências culturais (Senna-Martinez, 2013a).

A relação com o rio estreita-se pela pesca de diversas espécies, com destaque, por exemplo em Leceia, para a garoupa e pargo (Antunes e Cardoso, 1997) enquanto, desde o Neolítico, da margem sul viria sal (Valera, 2017). No Calcolítico Pleno e, nomeadamente, nos momentos transicionais para a Idade do Bronze, chegam a vários sítios de ambas as margens produtos exógenos com destaque para o marfim (Schuhmacher, Cardoso e Banerjee, 2009) e, ainda de sul, do sistema Ossa-Morena, chegava também o cobre (Müller *et al.* 2007; Müller e Cardoso, 2008).

Com o desenvolvimento da Primeira Idade do Bronze (Bronze Inicial e Médio - c. 2300-1250 a.C.) outras influências cruzarão o Baixo Tejo. Enquanto os primeiros modelos metálicos do Calcolítico parecem de origem meridional, os Campaniformes de segunda geração e a respectiva panóplia artefactual metálica, nomeadamente as alabardas atlânticas, parecem atravessar o rio para sul (Senna-Martinez, 2013b). Já no Bronze Médio (c. 1750-1250 a.C.) chegarão do norte os primeiros bronzes - de que o depósito de Escaroupim (Salvaterra de Magos) dá eloquente testemunho (Senna-Martinez e Luís, 2016) - e, de forma tardia, a respectiva metalurgia (Senna-Martinez, *et al.* 2013).

O Bronze Final constitui um momento de florescimento das comunidades da Estremadura Atlântica em que se multiplicam sítios conhecidos (alguns só recentemente identificados - Vilaça e Cardoso, 2017) e achados metálicos avulsos ou em depósitos que fazem da área do Baixo Tejo português um espaço de concentração de produtos metalúrgicos, nomeadamente de bronzes (Kalb, 1980; Coffyn, 1985). Ora este espaço regional, rico em ouro, não possui recursos, nem em cobre nem em estanho, que possam ter alimentado uma metalurgia do bronze. Tal estado de coisas fará dele uma "plataforma giratória" onde norte (estanho) e sul (cobre) se cruzarão fazendo do estuário do Tejo ponte e via de acesso em torno do qual o povoamento (Fig. 7) verá vários sítios procurar o estuário (nomeadamente na sua margem norte) como fio condutor da sua implantação, por vezes retomando localizações calcolíticas (Senna-Martinez, 1990). Entre sítios dominantes sobre a paisagem, alguns seguramente fortificados como o Alto do Castelo de Alpiarça (Arruda, *et al.* 2017), e outros secundários e de clara vocação agrícola, o povoamento adensa-se e o cruzamento de influências culturais de cariz Atlântico com outras de cariz meridional e Mediterrânico constitui indicador seguro de um florescimento cultural indiciador do que está para vir (*Idem*).



Fig.7
Sítios do Bronze Final (c. 1250-800 a.C.) adossados ao Paleoeстуário do Tejo.

3. O ESTUÁRIO E O DESENVOLVIMENTO DOS POLOS URBANOS ANTIGOS: DOS FENÍCIOS AOS ROMANOS

A situação verificada no Bronze Final pode dizer-se que como que prenuncia o crescente papel que o estuário do Tejo desempenhará a partir dos primórdios das urbes que nele se implantarão a partir do início da Idade do Ferro (Arruda, 2000). Um dos autores teve já ocasião de defender o papel que a chegada de navegadores fenícios ao Leste, Sul e Atlântico Peninsulares desempenha no desencadear de uma “revolução urbana” iniciada com os estabelecimentos fenícios e prontamente estendida às comunidades indígenas envolventes (Senna-Martinez, 2013b, p. 19).

Numa importante síntese recente (Arruda, *et al.* 2017) indicam-se momentos da segunda metade do Séc. VIII a.C.³ para o estabelecimento do que virão a ser as futuras urbes antigas de Santarém, Lisboa e Almaraz (Cacilhas), nos dois primeiros casos sucedendo a povoamento local do Bronze Final e no Almaraz sendo o mesmo também possível. Ainda segundo os mesmos autores, a partir dos finais do Séc. VII a presença orientalizante irá ocupando outros habitats do Bronze Final dando origem, na margem Norte, a uma rede de povoamento ribeirinha (*Idem*, fig. 3), estratificada entre sítios que desenvolvem cariz urbano e o que poderemos chamar “explorações agrícolas”. Ao mesmo tempo assiste-se ao progressivo abandono de sítios interiores ocupados no Bronze Final.

Tendemos a concordar com os autores que vimos citando quando apontam o carácter de rotura, eventualmente violenta, que assume a instalação fenícia no estuário. A abertura do estuário a um trato mercantil marítimo e a longa distância, agora alargado e sistemático, fará dos centros urbanos nascentes - com destaque para os que virão a ser Lisboa e Santarém - polos de desenvolvimento político e social a que nova colonização, agora à escala romana, trará novas dimensões inter-regionais.

Falar da época romana, mesmo à escala do paleoestuário do Tejo de então, necessitaria de espaço e conhecimento de que, de todo, não dispomos. Fiquemos pois por duas notas curtas, uma sobre a mineração do ouro e outro sobre o papel de Olisipo e da rota atlântica no comércio imperial.

A intervenção romana no vale do Tejo deixou marcas que perduram ainda hoje, nomeadamente os trabalhos de drenagem do fundo do vale (a que se faz referência adiante), e a mineração do ouro. Esta atividade foi intensa, traduzindo-se na tradicional peneiração dos sedimentos finos do fundo do vale, mas também na exploração, com o mesmo intuito, dos terraços cascalhentos no Baixo Tejo e a montante. As marcas desse revolvimento estão ainda patentes nas denominadas conheiras (Fig. 8).

³ O problema em datar com precisão o primeiro estabelecimento de colónias/feitorias fenícias na Península Ibérica reside no conflito entre as cronologias convencionais “históricas”, baseadas na tipologia de materiais de proveniência oriental, e as cronologias modernas baseadas em datas de radiocarbono. A diferença entre os dois sistemas pode ser acentuada e superior a um século, a segunda produzindo datas mais antigas (Arruda, 2000). Como a cronologia peninsular do Bronze Final está, desde há algum tempo, firmemente ancorada na cronometria radiocarbónica (Castro Martínez, Lull e Micó, 1996), os problemas para considerar interações são evidentes.



Fig. 8
Os terraços cascalhentos do Tejo revolvidos pelos romanos na mineração do ouro, as denominadas *conheiras*, e um pormenor do material remanescente.

Este revolvimento dos terraços, a par da atividade agrícola, deixaram disponíveis sedimentos que a erosão hídrica e fluvial fez chegar ao fundo do rio, promovendo o seu assoreamento (correspondente à fase (ii) do enchimento holocénico já referido).

No que respeita ao papel de *Olisipo* e da rota atlântica no comércio imperial, merece destaque um texto importante, já de 2009, de Carlos Fabião que se debruça sobre o papel da província da Lusitânia e, em particular, dos estuários do Tejo e do Sado na crescente importância da rota atlântica para o comércio de Roma com os territórios conquistados a ambos lados da Mancha (Fabião, 2009, pp.58-59). Não pretendendo minimizar o papel da rede viária nem dar à navegação atlântica de então um papel que esta não teve resulta, contudo, inescapável a grande diminuição de custos representada pela rota marítima (Fig. 9).

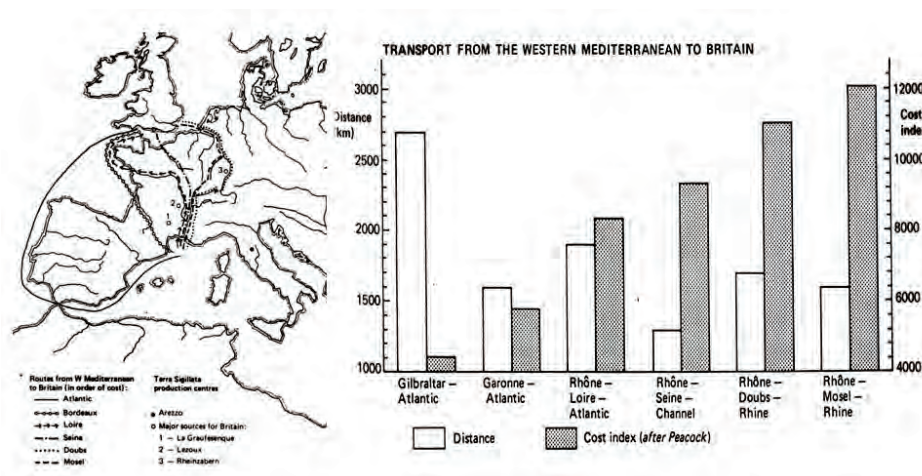


Fig.9
Custos de transporte na Antiguidade, recorrendo a distintas rotas (Peacock, apud Green 1986, Fig. 14 a, b - cf. Fabião, 2009).

Não pode deixar de referir-se que esta opção por rota marítima não deverá ser alheia à dificuldade de circulação fluvial no Baixo Tejo, onde os canais fluviais estavam cada vez mais assoreados e mudavam de traçado após cada cheia, apesar das tentativas de estabilização da drenagem.

A rota marítima para o Mediterrâneo afigura-se ainda particularmente interessante para entender a capacidade industrial instalada pelos romanos para produzir preparados de peixe na metade sul da costa portuguesa, com destaque para os estuários do Tejo e do Sado (Fabião, 2009, p.61-66). Com um design particularmente adequado ao transporte marítimo, o estudo das produções anfóricas destinadas a tais preparados veio demonstrar um papel importante da exportação de preparados de peixe na economia da Lusitânia romana e, correlativamente, da respectiva circulação por via marítima.

4. DOMAR UM RIO SELVAGEM

O Tejo era um rio selvagem com inundações frequentes e, por vezes, devastadoras. A sua planície de inundação era designada no Ribatejo por *borda d' água* ou *lezíria*, do árabe *al - jazira* (terreno alagado pelas enchentes).

A lezíria do Tejo, ainda desde os romanos ao início da nacionalidade, era uma planura percorrida pelos diversos braços do rio (Fig. 10), separados por mouchões, num ambiente mediterrâneo, onde, a par da *secura* estival, ocorriam episódios de precipitação intensa, responsáveis pelas cheias que fustigavam estas terras de bons solos para a prática agrícola. Desde o tempo dos Romanos e depois com os árabes que foram tentadas obras de drenagem (valas e diques) no sentido de proteger as populações e os campos agrícolas.



Fig. 10
A reconstrução altimétrica, metro a metro, com base nos pontos cotados disponíveis nas folhas dos mapas topográficos do século passado, permitiram a reconstrução muito fina da morfologia da lezíria. Esta tem ainda as marcas dos antigos canais do Tejo (a azul, simbologia 4) e os diques naturais (natural levees a cinzento escuro, simbologia 5), na parte norte da área representada, um leque de rotura de dique (crevasse splay, simbologia 6), por onde o Tejo penetrava nos campos agrícolas. Esta situação ficou registada na toponímia da lezíria como Rebentão (Ramos Pereira, 2002).

A intervenção humana diretamente na planície aluvial do Tejo acentuou-se no começo da nacionalidade portuguesa, quando a partir dos séculos XIII-XIV (reinado de D. Dinis), se procedeu ao repovoamento do território e reorganização da agricultura depois das guerras entre cristãos e muçulmanos. Os objetivos essenciais consistiram em (i) drenar os terrenos com drenagem deficiente da planície aluvial, (ii) proteger os terrenos agrícolas da destruição provocada pelas cheias, (iii) e tornar o Tejo navegável, promovendo o seu desassoreamento. As ações tendentes a alcançar estes objetivos acabaram por artificializar o leito do rio e todo o sistema de drenagem da planície aluvial.

Um exemplo curioso está retratado nos arquivos da Torre do Tombo e reporta ao reinado de D. João III (Dias, 1984; Azevêdo *et al.*, 2007). O príncipe D. Luís, seu irmão, solicitou permissão para mudar o curso do Tejo entre Tancos e a Chamusca, uma vez que a deposição de sedimentos transportados pelo rio e as cheias destruíam as plantações e causavam grandes prejuízos.

As obras, nas quais participaram cerca de 30 000 homens, traduziram-se no escavamento de um canal artificial cerca de um km para NW. Porém, o rio não ficou estável, começou a meandizar e instalou-se na margem oposta, tendo erodido em apenas 15 anos uma área de cerca de 30km², agora nas terras dos monges da Ordem de Cristo, na Quinta da Cardiga (Fig. 11).

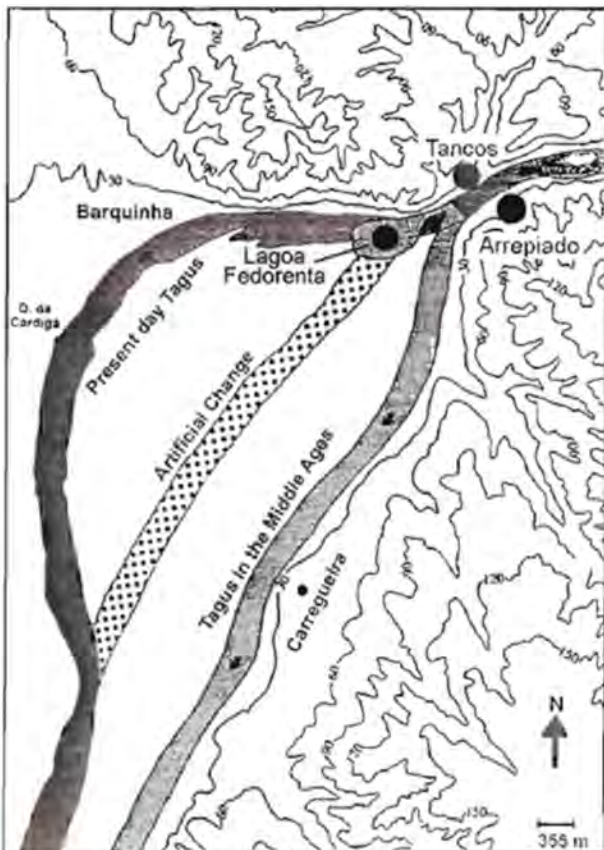


Fig. 11
As mudanças do traçado do Tejo iniciadas no reinado de D. João III (Azevêdo *et al.*, 2007).

Outra obra de envergadura ocorreu 200 anos depois, no reinado de D. João V, na área entre a Valada e Vila Franca de Xira, com o objetivo de aumentar a navegabilidade do rio. Os cinco canais que o Tejo possui foram então unidos num único canal, entretanto aprofundado.

Até ao século XIX, era prática corrente a colmatagem artificial dos canais secundários do Tejo (menos profundos), ligando a margem do rio ao mouchão. Esta prática permitia aos proprietários dos terrenos ribeirinhos aumentar a área das suas propriedades.

As numerosas obras hidráulicas efetuadas na planície aluvial do Tejo, essencialmente a partir do século XVI, permitiram: (i) a fixação do canal fluvial principal; (ii) a fixação dos *yazoo rivers* que drenavam os sectores mais deprimidos (e distais) da planície (valas da Azambuja, na margem direita, e de Alpiarça, na margem esquerda, fig. 10); (iii) o progressivo desaparecimento dos braços secundários do rio, ou por colmatagem artificial ou através da construção de diques de proteção contra as cheias, que impediram o seu funcionamento transformando-os em canais abandonados.

5. AS TRANSFORMAÇÕES NAS ÁREAS RIBEIRINHAS DO GARGALO DO TEJO

Ao longo do tempo, as modificações não ocorreram apenas na lezíria do Tejo. As áreas ribeirinhas setentrionais da parte distal do estuário - o Gargalo do Tejo - desde cedo ocupadas, têm vindo a ser submetidas a frequentes intervenções urbanas de requalificação. O número 3 da revista *Rossio. Estudos de Lisboa* (disponível em https://issuu.com/camara_municipal_lisboa/docs/rossio.estudos_de_lisboa_03_issuu) contém um conjunto de artigos que ilustram algumas dessas mudanças, desde o tempo dos romanos.

A área ribeirinha ocidental de Lisboa era, até ao século XIX, uma área de praia fluvio-marinha, muitas vezes utilizada como vazadouro de detritos, e aonde vinham desaguar os pequenos afluentes da margem direita do Tejo, como a Ribeira de Alcântara e Ribeira da Ajuda. Esta praia era contígua para o interior a explorações agrícolas (Ramos-Pereira *et al.*, 2014).

Na tentativa de ganhar espaço ao rio, mas também ordenar um espaço insalubre, iniciaram-se grandes obras em toda a frente ribeirinha, como o Grande Aterro, entre o Cais do Sodré e Alcântara, ainda no século XIX, e em Belém (Elias, 2013), já na primeira metade do século XX. A área de Belém que era ainda no primeiro quartel do século XVIII um arrabalde rural pouco povoado, com vários palácios e quintas, viu a sua paisagem original ser completamente aterrada.

A renovação urbana ribeirinha tem prosseguido e nos terrenos das antigas Oficinas Gerais do Exército, entre a Rua da Junqueira e a Avenida da Índia, foi decidido construir o novo Museu dos Coches. De acordo com a legislação portuguesa e a Convenção de Malta (1992), as intervenções no solo e subsolo carecem da presença de uma equipa de arqueologia. Esta equipa solicitou a presença de um dos signatários, o que permitiu o reconhecimento, pela primeira vez em espaço urbano, dos vestígios do *tsunami* de 1755 (Ramos-Pereira *et al.*, 2013 e 2015). A sequência de depósitos encontrada e que estava selada pelo aterro, evidenciou (i) a grande capacidade de transporte da onda de *tsunami*, (ii) que ela apenas deixou testemunhos até à Rua da Junqueira e (iii) que as réplicas do terramoto foram de grande intensidade, capaz de perturbar as areias, criando formas caprichosas provocadas pela sua liquefação na sequência dos bruscos movimentos sísmicos (Ramos-Pereira *et al.*, 2013, Araújo-Gomes, 2013; Fig. 12)

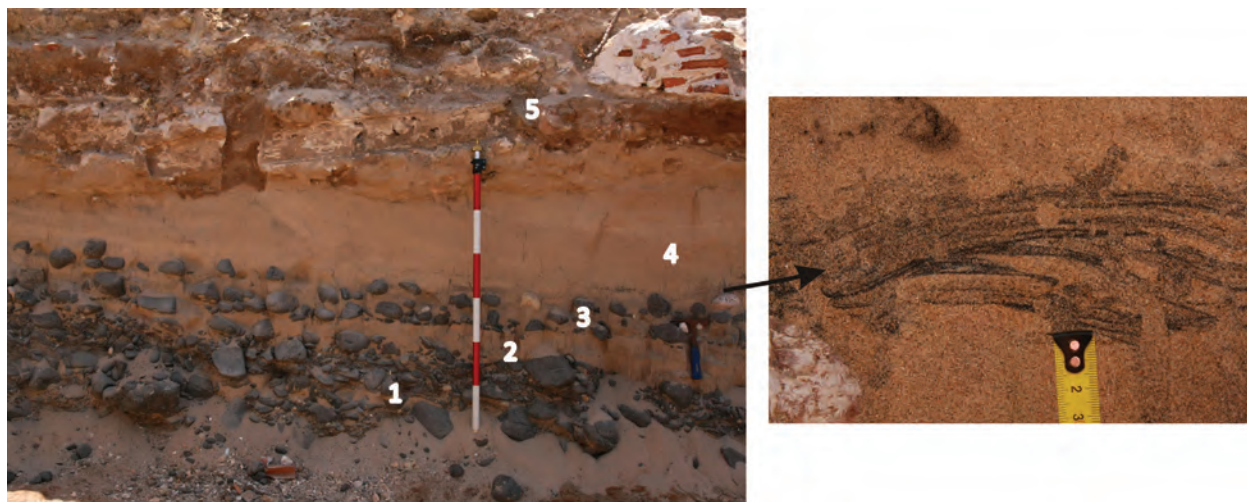


Fig.12

Corte posto a descoberto aquando das obras do novo Museu dos Coches. 1 - praia de blocos de basalto, 2 - praia evidenciando sinais de liquefação, 3 - depósito de *tsunami*, de disposição caótica e mostrando igualmente sinais de liquefação, como o que se vê no cartão do lado direito, 4 - depósito de praia não perturbado, 5 - aterro.

6. CONCLUINDO...

Agora que, em boa hora, Lisboa e os seus habitantes reconquistam o contacto direto com “o seu rio” e ao mesmo tempo as respetivas intervenções na paisagem urbana vão permitindo o recuperar de partes da sua história, algumas insuspeitadas, redesenha-se um novo momento da cidade que reinventando a relação com o Tejo continua contudo um trajeto de sucessivas interações que recua longe ao tempo em que caçadores-pescadores-recolectores se deslocavam ao longo das suas margens. A descoberta de sucessivos “fragmentos arqueológicos” do passado junta-se assim com os dados da Geografia/Geomorfologia para revelar a História de longa duração de um espaço regional a vários títulos central para a compreensão do nosso passado.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ALMEIDA, F. M. (1986) - *Carta Geológica do concelho de Lisboa*. Lisboa: Serviços Geológicos de Portugal.
- ALMEIDA, J.; SALADIÉ, P.; CERRILLO CUENCA, E.; LEITÃO, V. e OOSTERBEEK, L. (2017) - A arqueofauna do Neolítico Antigo da Encosta de Sant'Ana (Lisboa). In SENNA-MARTINEZ, J. *et al.*, eds. - *Diz-me o que comes... Alimentação antes e depois da cidade* (Fragmentos de Arqueologia de Lisboa nº 1), Lisboa: Centro de Arqueologia de Lisboa e Secção de Arqueologia da Sociedade de Geografia de Lisboa, pp. 25-39.
- ANTUNES, M. T. e CARDOSO, J. L. (1996) - Ictiofauna do povoado pré-histórico de Leceia. *Estudos Arqueológicos de Oeiras*. 5, Oeiras: Câmara Municipal de Oeiras e Centro de Estudos Arqueológicos de Oeiras, pp. 187-192.
- ARAÚJO-GOMES, J. (2013) - Deformações em sedimentos finos não consolidados interpretados como sismitos. *Finistera - Revista Portuguesa de Geografia*, XLVIII, nº 95, Lisboa: Centro de Estudos Geográficos das Universidade de Lisboa, pp. 125-138.
- ARRUDA, A.M. (2000) - Los fenicios en Portugal: *Fenicios y mundo indígena en el centro y sur de Portugal (siglos VIII-VI a.c.)*. (Cuadernos de Arqueología Mediterránea, nº 5-6), Barcelona: Universitat Pompeu Fabra.
- ARRUDA, A. M.; SOUSA, E.; PIMENTA, J.; SOARES, R. e MENDES, H. (2017) - Indígenas e Fenícios em contacto no Estuário do Tejo. *OPHIUSSA: Revista do Centro de Arqueologia da Universidade de Lisboa*. 1, Lisboa: Uniarq, pp. 79-90.
- AZEVEDO, T. M. (1987) - *O sinclinal de Albufeira: evolução pós-miocénica e reconstituição paleogeográfica*. Dissertação de doutoramento apresentada no Centro de Estudos Geográficos da Faculdade de Ciências da Universidade de Lisboa, (policopiado).
- AZEVEDO, T. M.; RAMOS-PEREIRA, A.; RAMOS, C.; NUNES, E.; FREITAS, M. C.; ANDRADE, C. ; PEREIRA, D. I. (2007) - Floodplain sediments of the Tagus River, Portugal: assessing avulsion, channel migration and human impact over time. In NICHOLS G. J.; WILLIAMS, E. A. e PAOLA C., eds. - *Sedimentary processes, environments and basins. A tribute to Peter Friend*. (International Association of Sedimentologists, Special Publication, IAS Series), Nova Jersey: Blackwell Publishing, pp. 535-554.
- BARATA, A. M. (2009). - A ordenação do espaço litoral de Lisboa, 1860-1940. *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, Vol. XIII, no 296 (4). Barcelona: Universidade de Barcelona. Consultado em outubro de 2017, em <http://revistes.ub.edu/index.php/ScriptaNova/article/view/1585>
- BARBOSA, E. (1956a) - O Castro da Pedra de Ouro (Alenquer). *O Arqueólogo Português*, Série II. 3. Lisboa: Museu Nacional de Arqueologia, pp. 75-85.
- BARBOSA, E. (1956b) - O Castro da Ota (Alenquer). *O Arqueólogo Português*. Lisboa: Museu Nacional de Arqueologia, Série II. 3, pp. 117-24.
- BREUIL, H. e ZBYSZEWSKY, G. (1942) - *Contribution à l'étude des industries paléolithiques du Portugal et de leurs rapports avec la géologie du Quaternaire*. (Comunicação dos Serviços Geológicos de Portugal, 23), Lisboa: Serviços Geológicos de Portugal.
- BREUIL, H. e ZBYSZEWSKY, G. (1945). *Les principaux gisements des plages quaternaires du litoral d'Estremadura et des terrasses fluviales de la basse vallée du Tage*. (Comunicação dos Serviços Geológicos de Portugal, 26), Lisboa: Serviços Geológicos de Portugal.
- CARDOSO, J.L. (2003) - *O povoado pré-histórico de Leceia no quadro da investigação, recuperação e valorização do património arqueológico português. Síntese de vinte anos de escavações arqueológicas (1983-2002)*. Oeiras: Câmara Municipal de Oeiras e Centro de Estudos Arqueológicos de Oeiras.
- CARDOSO, J. L. e CANINAS, J.C. (2010) - Moita da Ladra (Vila Franca de Xira). Resultados preliminares da escavação integral de um povoado calcolítico muralhado. In GONÇALVES, V. e SOUSA, A. C. eds - *Transformação e Mudança no Centro e Sul de Portugal: o 4º e 3º milénio a.n.e.* (Coleção Cascais Tempos Antigos, 2) Cascais: Câmara Municipal de Cascais e Uniarq, pp. 65-95.
- CARDOSO, J. L.; SILVA, C. T. e SOARES J. (2008) - A ocupação do Neolítico Antigo do povoado Carrascal (Leceia, Oeiras). *Estudos Arqueológicos de Oeiras*. 16, Oeiras: Câmara Municipal de Oeiras e Centro de Estudos Arqueológicos de Oeiras pp. 247-267.
- CASTRO MARTÍNEZ, P. V.; LULL, V. e MICÓ, R. (1996.) - *Cronología de la Prehistoria Reciente de la Península Ibérica y Baleares (c. 2800-900 cal ANE)*, (BAR International Series, 652) Oxford: Tempvs Reparatvm.
- COFFYN, A. (1985) - *Le Bronze Final Atlantique dans la Péninsule Ibérique*. Paris: Bocard.
- CUNHA, P. P.; ALMEIDA, N. A.C. ; AUBRY, T.; MARTINS, A. A.; MURRAY, A. S.; BUYLAERT, J-P. , SOHBATI. R.; RAPOSO, L.; ROCHA,

- L. (2012) - Records of human occupation from Pleistocene river terrace and aeolian sediments in the Arneiro depression (Lower Tejo River, central eastern Portugal). *Geomorphology*, 165-166, pp. 78-90
- CUNHA, P. P.; MARTINS, A. A.; PAIS, J. (2013) - O estudo do Cenozóico em Portugal Continental: “estado da arte” e perspectivas futuras. Disponível em: https://www.researchgate.net/publication/257932309_O_estudo_do_Cenozóico_em_Portugal_Continental_estado_da_arte_e_perspectivas_futuras. Consultado em Outubro de 2017.
- CUNHA, P.P., MARTINS, A.A., HUOT, S., MURRAY, A.S., RAPOSO, L. (2008) - Dating the Tejo River lower terraces in the Ródão area (Portugal) to assess the role of tectonics and uplift. *Geomorphology* 102, pp. 43-54.
- DAVEAU, S. (1980.) - Espaço e tempo. Evolução do ambiente geográfico em Portugal ao longo dos tempos pré-históricos. *Clio: Revista do Centro de História da Universidade de Lisboa*, 2. Lisboa: Centro de História da Universidade de Lisboa, pp. 13-37.
- DIAS, J. J. A. (1984) - Uma grande obra de engenharia em meados do século XVI: a mudança do curso do Rio Tejo. In MARQUES, A. H., dir. - *Nova História: Século XVI*, (Coleção Nova História 1). Lisboa: Estampa, pp. 66-82.
- ELIAS, H. (2013) - A monumentalização de Lisboa ocidental: arte pública e intervenções urbanas na frente ribeirinha de Belém. *Rossio. Estudos de Lisboa*, nº 2, p.130-141. Disponível em: https://issuu.com/camara_municipal_lisboa/docs/rossio.estudos_de_lisboa_02_issuu. Consultado em Fevereiro de 2014.
- FABIÃO, C. (2009) - A dimensão atlântica da Lusitânia: periferia ou charneira no Império Romano? In GORGES J-G., ENCARNÇÃO, J.; NOGALES BASARRATE T. e CARVALHO A., eds. - *Actas da VI Mesa-Redonda Internacional sobre a Lusitânia Romana*. Cascais: Câmara Municipal de Cascais, pp. 53-74.
- Ferreira, A. B. (1993) - Significado geomorfológico da raia em Portugal, In PINILLA, A. coord. - *La Raia en España y Portugal*, (Centro de Ciências Medioambientales: Monografia 2). Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas, pp. 355-364.
- FIGUEIREDO, O. (2014) - *As Práticas Funerárias nos Concheiros Mesolíticos de Muge*. Dissertação de Mestrado em Arqueologia apresentada na Universidade do Algarve (policopiado).
- GREEN, K. (1986) - *The Archaeology of the Roman Economy*. Londres: B.T. Batsford.
- HARRISON, R. J. (1977) - *The Bell Beaker Cultures of Spain and Portugal*. Cambridge: (Mass.). Harvard University.
- KALB, P. (1980) - Zur Atlantischen Bronzezeit in Portugal. *Germania*. 58, p.25-115.
- LEISNER, V. e SCHUBART, H. (1966) - Die Kupferzeitliche Befestigung von Pedra do Ouro. *Madrider Mitteilungen*. 7. Heidelberg: Instituto Arqueológico Alemão, pp. 9-60.
- MARTINS, A. A. e CUNHA, P. P. (2009a) - Terraços do rio Tejo em Portugal, sua importância na interpretação da evolução da paisagem e da ocupação humana. In *Arqueologia do Vale do Tejo*, Lisboa: Centro Português de Geo-História, pp. 163-176.
- MARTINS, A. A.; CUNHA, P. P.; BUYLAERT, J-P.; STOKES, M. (2010) - K-feldspar IRSL dating of a Pleistocene river terrace staircase sequence of the Lower Tejo River (Portugal, Western Iberia) *Quaternary Geochronology*, vol.5, Issues 2-3, Queensland: Griffith University, pp. 176-180.
- MARTINS, A. A.; CUNHA, P. P.; HUOT, S.; MURRAY, A. S. ; BUYLAERT, J.P. (2009b) - Correlation of the tectonically displaced Tejo River terraces (Gavião-Chamusca area, central Portugal) supported by luminescence dating. *Quaternary International*, Volume 199, Issues 1-2, pp. 75-91.
- MÜLLER, R. e CARDOSO, J.L. (2008) - The origin and use of copper at the Chalcolithic Fortification of Leceia (Oeiras, Portugal). *Madrider Mitteilungen*. 49, Heidelberg: Instituto Arqueológico Alemão, pp. 64-93
- MÜLLER, R.; GOLDENBERG, G.; BARTELHEIM, M.; KUNST, M. e PERNICKA, E. (2007) - Zambujal and the beginnings of metallurgy in southern Portugal. In. LA NIECE, S.; HOOK, D. e CRADDOCK P., eds. - *Metals and Mines. Studies in Archaeometallurgy*. Londres: British Museum, pp. 15-26.
- MURALHA, João; COSTA, Cláudia (2006) - A ocupação neolítica da Encosta de Sant’Ana (Martim Moniz, Lisboa). In BICHO, N.; VERÍSSIMO, H., eds. - *Do Epipaleolítico ao Calcolítico na Península Ibérica. Actas do IV congresso de Arqueologia Peninsular*. (Promontória Monográfica. 4). Faro: Universidade do Algarve, pp. 15-169.
- NETO, N.; REBELO, P. e CARDOSO, J.L. (2017) - O Sítio Neo-Calcolítico da Travessa das Dores (Ajuda-Lisboa). In CAESSA, A.; NOZES, C.; SILVA R. B. e CAMEIRA I. eds. - *I Encontro de Arqueologia de Lisboa: Uma cidade em escavação (Teatro Aberto, 26, 27 e 28 Nov. 2015)*. Atas. Lisboa: Centro de Arqueologia de Lisboa, pp. 27-34.
- NEVES, C.; DINIZ, M. e LOPES, G. (2015) - O sítio neolítico das Casas Velhas do Coelhinho (Salvaterra de Magos, Portugal): notícia da sua identificação. *Revista Portuguesa de Arqueologia*, 18. Lisboa: Direção Geral de Património Cultural, pp. 27-40.

- RAMOS-PEREIRA, A. (1993) - Ranhas no litoral do Alentejo (Portugal), In PINILLA, A. coord. - *La Raña en España y Portugal*, (Centro de Ciências Medioambientales: Monografia 2). Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas, pp. 71-80.
- RAMOS-PEREIRA, A. (2003) - Geografia Física e Ambiente: Diversidade do meio físico e recursos naturais. In TONODÓRIO, J. A., coord. e dir. - *Atlas da Área Metropolitana de Lisboa*. Lisboa: Área Metropolitana de Lisboa, pp. 47-65.
- RAMOS PEREIRA, A.; RAMOS, C.; REIS, E.; AZEVÊDO, T. M.; NUNES, E.; FREITAS, M. C.; ANDRADE, C. (2002) - *A dinâmica da planície aluvial do Baixo Tejo no Holocénico recente: Aplicação de métodos de análise geomorfológica e sedimentológica*. Vol. I, Lisboa: Associação Portuguesa de Geomorfologia, pp. 67-76.
- RAMOS-PEREIRA, A., TRINDADE, J., ARAÚJO-GOMES, J. (2013). Seismite and tsunamite in urban environment (Lisbon). *Finisterra - Revista Portuguesa de Geografia*, XLVIII, nº 95, Lisboa: Centro de Estudos Geográficos das Universidade de Lisboa, pp. 141-147.
- RAMOS-PEREIRA, A.; ARAÚJO-GOMES, J.; TRINDADE, J. (2014) - Vestígios do tsunami de 1755, na zona de Belém ou o que esconde o novo Museu dos Coches. *Rossio. Estudos de Lisboa*, nº. 3, Lisboa: Gabinete de Estudos Olisiponenses, pp. 102-107. Disponível em: https://issuu.com/camara_municipal_lisboa/docs/rossio.estudos_de_lisboa_02_issuu. Consultado em Outubro de 2017.
- RAMOS-PEREIRA, A.; TRINDADE, J.; ARAÚJO-GOMES, J.; LEANDRO, A. (2015) - Vestígios do tsunami de 1755: um indicador negligenciado no litoral de Portugal continental? In LOURENÇO L. e. SANTOS A., coord. - *Terramoto de LISBOA de 1755*. Coimbra: Imprensa da Universidade de Coimbra, pp. 297-316.
- REIS, H.; PEREIRO, T.; CABAÇO, N.; RAMOS, V. e VALERA, A.C. (2017) - Novos dados sobre as ocupações Neolíticas do centro de Lisboa. In ARNAUD, J. M.; MARTINS, A. E NEVES, C., coord. - *Arqueologia em Portugal: 2017 - Estado da Questão*. Lisboa: Associação dos Arqueólogos Portugueses pp. 563-574.
- RIBEIRO, O. (1977) - *Introduções Geográficas à História de Portugal*. Lisboa: Instituto Nacional Casa da Moeda.
- ROSINA, P.; VOINCHET, P.; BAHAIN, J.-J.; CRISTOVÃO, J.; FALGUÉRES, C. (2014) - Dating the onset of Lower Tagus River terrace formation using electron spin resonance. *Journal of Quaternary Science*, 29(2), Queensland: Wiley-Blackwell, pp. 153-162.
- SCHUHMACHER, T.X.; CARDOSO, J.L. e BANERJEE, A. (2009) - Sourcing African ivory in Chalcolithic Portugal. *Antiquity*. 83, Cambridge: University Press, pp. 983-997.
- SENNA-MARTINEZ, J. C. (1990) - *Idade do Bronze na Estremadura Atlântica. Subsídios para um programa de estudo*. Prova complementar de Doutoramento em Pré-História e Arqueologia. Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa (policopiado).
- SENNA-MARTINEZ, J. C. e LUÍS, E. (2016) - O Conjunto dos Machados de Bronze de “Tipo Bujões” de Escaroupim (Salvaterra de Magos): Um “Depósito” do Bronze Médio sobre a linha do Tejo? *Magos. Revista Cultural do Concelho de Salvaterra de Magos*, 3, Salvaterra de Magos: Câmara Municipal de Salvaterra de Magos, pp. 25-38.
- SENNA-MARTINEZ, J.C. (2013a) - Um rio na(s) rota(s) do estanho: O Tejo entre a Idade do Bronze e a Idade do Ferro. *CIRA Arqueologia*, 2, Vila Franca de Xira: Câmara Municipal de Vila Franca de Xira, pp. 7-18.
- SENNA-MARTINEZ, J.C. (2013b) - Metals, Technique and Society. The Iberian Peninsula between the first Peasant Societies with Metallurgy and the “Urban Revolution”. In GUERRA M. F. e TISSOT, I., eds. - *A Ourivesaria Pré-Histórica do Ocidente Peninsular Atlântico. Compreender para Preservar*. Lisboa. Projecto AuCORRE, pp. 11-20.
- SENNA-MARTINEZ, J. C.; LUÍS, E.; REPREZAS, J.; LOPES, F.; FIGUEIREDO, E.; ARAÚJO, M.F. e SILVA, R.J.C. (2013) - Os Machados Bujões/Barcelos e as Origens da Metalurgia do Bronze na Fachada Atlântica Peninsular. In ARNAUD, J. M.; MARTINS A. e NEVES, C., eds. - *Arqueologia em Portugal - 150 Anos*. Lisboa: Associação dos Arqueólogos Portugueses, pp. 591-600.
- VALERA, A.C. (2017) - Salt in the 4th and 3rd Millennia BC in Portugal: specialization, distribution, and consumption. *Cuaternario y Geomorfología*. 31 (1-2), Salamanca: Asociación Española para el Estudio del Cuaternario e Sociedad Española de Geomorfología, pp. 105-122.
- VILAÇA, R e CARDOSO, J.L. (2017) - O Tejo Português durante o Bronze Final. In CELESTINO PEREZ, et al., ed. - *Territorios comparados: los valles del Guadalquivir, el Guadiana y el Tajo en época tartessica* (Anejos del Archivo Español de Arqueología. LXXX), Mérida: Intituto de Arqueología, pp. 237-281.

ENTRE RIO E OCEANO: A HERANÇA FENÍCIA DA ANTIGA LISBOA

Elisa de Sousa ¹

RESUMO

A posição estratégica de Lisboa e, sobretudo, da área que foi o seu principal núcleo de ocupação durante a Idade do Ferro e o período romano, a colina do Castelo de São Jorge, terá sido um dos principais factores que promoveu a importância deste espaço durante a Antiguidade. Lisboa liga aquele que é o maior rio da Península Ibérica, o Tejo, uma via privilegiada de comunicação com os territórios mais interiores, com as rotas marítimas que permitem aceder aos circuitos atlânticos e mediterrâneos. Por esta razão, e seguramente também por outras, Lisboa constituiu um dos mais importantes núcleos de ocupação da fachada atlântica portuguesa ao longo de todo o 1º milénio a.C., tendo sido eleita pelas comunidades fenícias ocidentais que se instalaram, a partir de finais do século VIII / inícios do século VII a.C., no estuário do Tejo, como um dos seus principais centros. Neste trabalho, são analisados os elementos arqueológicos associáveis às fases iniciais da sua ocupação durante a Idade do Ferro deste núcleo, dando especial importância à sua integração no contexto local, particularmente no âmbito da sua articulação com um outro importante centro localizado directamente na outra margem do Tejo, a Quinta do Almaraz.

Palavras-chave: Lisboa; Almaraz; fenícios; cultura material; estratégias coloniais

ABSTRACT

The strategic position of Lisbon, particularly of its Iron Age main nucleus of occupation, the hill of Castelo de São Jorge, was one of the main factors that promoted its importance during Ancient times. Lisbon connects the largest river in the Iberian Peninsula, the Tagus, a privileged connection with innermost areas, with sea routes that reach the Atlantic and Mediterranean circuits. For this reason, and certainly also for others, Lisbon constituted one of the most important centers of occupation of the Portuguese Atlantic façade throughout the 1st millennium BC, having been chosen by Western Phoenician communities that settled in the Tagus estuary during the late 8th / early 7th century BC, as one of its main centers. In this work, the archaeological elements associated with the initial phases of its Iron Age occupation are analyzed, giving special importance to its integration in the local context, particularly in terms of its articulation with another important settlement located directly in the other margin of the Tagus, Quinta do Almaraz.

Keywords: Lisbon; Almaraz; phoenicians; material culture; colonial strategies

1

e.sousa@campos.ul.pt. Uniarq - Centro de Arqueologia da Universidade de Lisboa Universidade de Lisboa, Faculdade de Letras.

Não é possível falar sobre as ocupações antigas de Lisboa sem referir as características do seu meio envolvente e, acima de tudo, a sua localização estratégica entre a foz daquele que é o maior rio da Península Ibérica, o Tejo, e as rotas do Oceano que dão acesso ao mundo Norte-Atlântico e Mediterrâneo. Lisboa é Lisboa devido justamente à sua posição no quadro do cruzamento das vias de acesso marítimas e fluviais quer foram, durante quase toda a Antiguidade, preferenciais para a circulação de pessoas, ideias e mercadorias.

Entre os finais do 2º e ao longo de todo o 1º milénio a.C., o Tejo funcionou como uma via privilegiada na ligação com o interior, cuja riqueza em jazidas metalíferas, em particular de estanho, é já amplamente conhecida. A zona terminal do estuário, consistiu, assim, numa das principais portas de acesso de navegadores de diferentes origens que, desde pelo menos os finais do 2º milénio, frequentaram a região em busca dessas matérias primas, que eram, por sua vez, escassas no centro e ocidente do Mundo Mediterrâneo. Reflexos desses contactos, que remontam, pelo menos, ao final da Idade do Bronze, encontram-se plasmados em certos objectos arqueológicos recuperados na outra margem do rio, na Quinta do Marcelo, como é o caso de três pequenas facas de ferro e duas fíbulas, de cotovelo e de dupla mola, de matriz ou inspiração mediterrânea, que implicam não apenas a troca, manipulação e incorporação de meros objectos, mas sobretudo a introdução de diferentes tipos de indumentária, que teriam sido seguramente transaccionados, mas que raramente se conservam no registo arqueológico, e que podem ter tido impactos consideráveis no tecido sócio-cultural das comunidades pré-existentes (Barros, 1998; Barros, 2000 - *apud in* Cardoso, 2004; Vilaça, 2006, 2008-2009). Um outro achado arqueológico importante, neste contexto, é a recolha, durante dragagens realizadas em meados do século passado, junto a Cacilhas, de uma espada de bronze de tipo pistiliforme (Alarcão, 1996; Cardoso, 2004). A deposição destes artefactos em ambientes aquáticos consistiu uma prática frequente durante o Bronze Final peninsular, revestindo-se de um carácter marcadamente ritual, podendo ter assinalado, simbolicamente, e no caso do Tejo, a importância estratégica deste espaço de circulação no quadro das redes de contacto com o Atlântico e com o Mediterrâneo.

O interesse estratégico deste estuário, quer como via de penetração para o interior, quer pelas suas próprias potencialidades, entre as quais cabe destacar a sua riqueza aurífera e o potencial agrícola das suas margens, eram, assim, já bem conhecidas no mundo mediterrâneo. A frequentação e o conhecimento deste espaço por tripulações de diferentes origens, desde o Próximo Oriente, Eubéia, Sardenha, mas também provavelmente de agentes indígenas do próprio território peninsular, que conheceriam de forma mais detalhada as condições de navegabilidade das diferentes regiões ocidentais, terá sido decisiva no posterior processo de colonização que atingiu esta área, agora no quadro da presença Fenícia na antiga *Iberia*. Com efeito, os dados disponíveis indicam que a chegada dos primeiros agentes fenícios ao estuário do Tejo não resultou de um avanço progressivo ao longo da costa litoral portuguesa. Quer as datações radiocarbónicas, quer o estudo tipológico de materiais, indicam que o estuário terá sido uma das primeiras áreas do território português a ser colonizada, um processo que terá ocorrido, em cronologia tradicional, entre os finais do séc. VIII a.C. e os inícios da centúria seguinte (Arruda, 2005). E é, justamente, neste quadro que Lisboa irá desempenhar um papel estratégico, adquirindo uma capitalidade na região que irá perdurar até à conquista romana.

As características topográficas daquele que foi um dos núcleos principais da ocupação da Idade do Ferro no estuário do Tejo, a colina do Castelo de São Jorge, garantiam não só alguma defensabilidade natural como, sobretudo, um extenso controlo visual sobre o território envolvente, particularmente em direcção às margens do Tejo. Estas condições terão seguramente justificado a escolha deste local para a fixação permanente dos recém chegados grupos fenício-ocidentais. As evidências recuperadas nesta elevação sugerem uma ocupação intensa da sua vertente meridional, voltada para o rio, estendendo-se por uma área global de cerca de 15 hectares, ainda que partes consideráveis desta superfície pudessem estar desocupadas, atendendo aos seus fortes desníveis topográficos. Ainda assim, estima-se que este núcleo tivesse tido uma população entre 2500 e 5000 habitantes, sendo um dos mais extensos do território português (Arruda, 1999-2000).

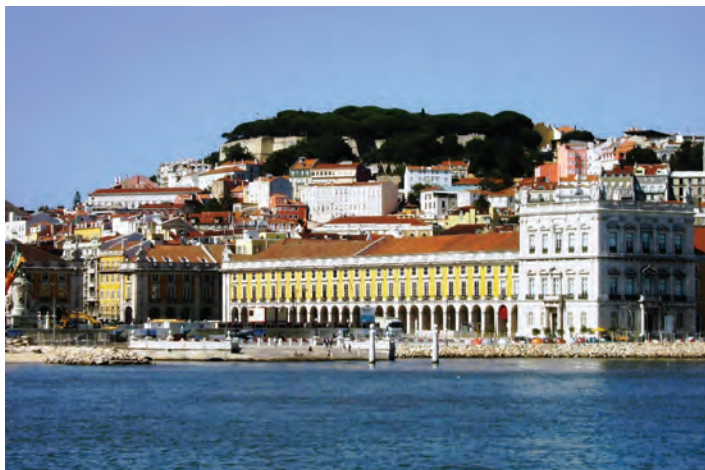


Fig. 1 - A colina do Castelo de São Jorge (Lisboa), vista do Tejo.

Um dos aspectos mais importantes a considerar no quadro dos momentos iniciais da Idade do Ferro nesta área é, sem dúvida, as formas de interação que se terão estabelecido entre estas comunidades exógenas recém chegadas e os grupos autóctones.

A ocupação da fase final da Idade do Bronze encontra-se, de momento, escassamente caracterizada na zona histórica de Lisboa, limitando-se, sobretudo, aos dados recuperados na Praça da Figueira, que parecem apontar para a existência de um aglomerado populacional instalado em zonas baixas, sem preocupações de defensabilidade ou de domínio visual, e de aparente vocação agro-pecuária, que se insere no modelo dos chamados “casais agrícolas” do complexo basáltico do sul da Península de Lisboa, proposto pelo Dr. João Luís Cardoso (Silva, 2013). Com o início da Idade do Ferro, assiste-se a uma importante alteração da estratégia de ocupação. A área que é agora ocupada centra-se na colina do Castelo, uma elevação com significativo domínio visual do território envolvente, revelando modificações substanciais das estratégias económicas e comerciais a partir de finais do século VIII ou inícios do século VII a.C., que estão seguramente relacionadas com a fixação permanente de agentes fenícios ocidentais neste espaço.



Fig. 2 - Evidências das ocupações antigas de Lisboa (Bronze Final: 1 - Praça da Figueira; 2 - Encosta de Sant'Ana; Idade do Ferro: 3 - Castelo de São Jorge; 4 - Rua do Recolhimento; 5 - Rua de São Mamede ao Caldas; 6 - Casa dos Bicos; 7 - Pátio do Aljube; 8 - Sé de Lisboa; 9 - Travessa do Chafariz d'El Rei; 10 - Rua da Judiaria; 11 - Rua dos Douradores; 12 - Rua dos Correiros; 13 - Rua de São João da Praça.

Os conjuntos artefactuais destes momentos iniciais da Idade do Ferro de Lisboa mostram que estas alterações não deixaram à margem os grupos autóctones que ocuparam previamente esta área. Em associação aos materiais orientalizantes, que surgem já em percentagens significativas, observam-se ainda quantidades importantes de vasos de produção manual de tradição do Bronze Final, que demonstram que as comunidades nativas participaram de forma activa no processo de transformação económica, social e possivelmente até política que se viveu na região, na transição entre o Bronze Final e a Idade do Ferro (Pimenta, Silva e Calado, 2014; Pimenta, Sousa e Amaro, 2015; Sousa e Pinto, 2016; Sousa e Guerra, no prelo). Esta participação parece estar também plasmada numa inscrição funerária recentemente descoberta em Lisboa pela empresa Neo-Épica, nos armazéns Sommer, datada do século VII a.C., que, estando escrita em caracteres e língua fenícia, apresenta dois nomes aparentemente indígenas: *Wadbar*, filho de *Ibadar* (Neto *et al.*, 2016). A comprovar-se a efectiva origem autóctone destes indivíduos, proposta pelos autores, este documento indicia a proeminência que certos agentes locais podem ter adquirido no quadro social e talvez também político-económico durante a fase inicial do período orientalizante no centro da fachada atlântica do território português.

No entanto, e apesar destes interessantes indícios de participação autóctone, é inegável que será a matriz orientalizante que passará a dominar os repertórios artefactuais da antiga Lisboa. A partir de inícios do século VII a.C., as cerâmicas de tradição indígena decrescem exponencialmente em detrimento de outros recipientes feitos a torno, de morfologias claramente orientalizantes, como é o caso dos contentores anfóricos, grandes recipientes de armazenamento de tipo *pithoi*, cerâmicas de mesa recobertas com engobes vermelhos e cerâmicas cinzentas ou comuns (Sousa, 2015, 2016a e 2016b; Sousa e Guerra, no prelo). A esmagadora maioria destes vasos são produzidos localmente, denunciando a presença de oleiros que dominam na perfeição todas as prerrogativas tecnológicas, morfológicas e decorativas necessárias à produção destas diversas categorias cerâmicas, que são, por sua vez, praticamente idênticas às fabricadas em outros horizontes coloniais fenícios da costa meridional de Espanha, como é, por exemplo, o caso da área de Cádiz (Ruiz Mata e Perez Perez, 1995; Torres *et al.*, 2014), Cerro del Villar (Aubet *et al.*, 1999) ou La Fonteta (Rouillard, Gailledrat e Sala Sellés, 2007).

Também os primeiros vestígios arquitectónicos da colina do Castelo de São Jorge apontam, inequivocamente, para técnicas de construção de tradição mediterrânea, materializando-se em construções de planta ortogonal, com base de alvenaria de pedra mas por vezes também com vestígios de uso de tijolos de adobe e taipa. A estas construções associam-se, frequentemente, pavimentos de matriz argilosa de tonalidade que oscilam entre o vermelho, o amarelo e o esverdeado, ou então feitos com areão ou terra batida, sendo os empedrados mais raros (Guerra, 2017; Gomes e Gaspar, 2017; Ribeiro, Neto e Rebelo, 2017; Sousa e Guerra, no prelo).

Aliando estes elementos ao inequívoco conhecimento e utilização da língua e da escrita fenícia, plasmada nas inscrições que foram até ao momento recolhidas nesta área, o carácter profundamente orientalizante das comunidades que habitaram a colina do Castelo durante a fase inicial da Idade do Ferro parece ser inquestionável. Lisboa proporcionou, até ao momento, duas inscrições em caracteres fenícios: uma delas foi recuperada na área do Castelo de São Jorge, sobre um fragmento de ânfora de produção aparentemente local (Arruda, 2013; Zamora López, 2014), e a outra foi descoberta durante as recentes intervenções realizadas nos antigos Armazéns Sommer, pela empresa Neo-Épica (Neto *et al.*, 2016), tendo sido gravada sobre um bloco pétreo, que provavelmente corresponderia a uma estela funerária. Em ambos os casos, os caracteres utilizados são claramente fenícios. No segundo caso, a fórmula é claramente escrita em língua fenícia. Contudo, os nomes identificados neste último caso e o aparente topónimo do primeiro poderiam remeter para esferas culturais mais indígenas. Em relação à inscrição do Castelo de São Jorge, datada da primeira metade do século VII a.C., a leitura proposta por José Ángel Zamora (2014) resulta num possível topónimo (*klpš*), que poderá relacionar-se quer com o sul peninsular, em concreto com a antiga *kálpē / kálpis*, o nome antigo do Rochedo de Gibraltar, quer com um topónimo terminado em *ipo* sendo, neste caso, possível uma aproximação ao nome antigo do rio Sado, *ka(l)lípous*.

Admitindo esta última possibilidade, de um topónimo terminado em *ipo*, a sua associação com esferas indígenas seria então equacionável. Mas a verdade é que, de momento, é muito difícil determinar até que ponto a língua fenícia do sul da Península Ibérica poderá ter adoptado elementos autóctones no seu vocabulário, especialmente após quase duzen-

tos anos de convivência permanente, mas parece fazer sentido recordar que, por exemplo, em época romana, o sufixo *briga* foi adoptado e utilizado com alguma frequência pelos próprios conquistadores itálicos, inclusive para designar novos estabelecimentos (Guerra, 1998). Sobre a estela funerária, também ela datada do século VII a.C., cabe realçar que não só os caracteres mas também a língua utilizada foi a língua fenícia, mas que os nomes dos indivíduos podem corresponder a antropónimos indígenas: *Wabdar*, filho de *Ibadar*. Ambos os nomes não são frequentes na lista de antropónimos fenícios conhecidos, ainda que existam alguns paralelos possíveis, mas é provável que se possa tratar de nomes indígenas (Neto *et al.*, 2016). Esta possibilidade levantaria questões muito interessantes sobre as interações entre os grupos fenícios e as comunidades autóctones, mas será necessário esperar por uma leitura e um estudo mais detalhado desta inscrição. De qualquer forma, ambas as inscrições provam a existência, em Lisboa, de indivíduos que sabiam falar, ler e escrever em fenício, um elemento que parece, uma vez mais, comprovar o carácter marcadamente orientalizante da sua ocupação, e a sua inegável importância no contexto regional.

É, contudo, importante ter também em conta que o núcleo da colina do Castelo de São Jorge não é o único centro da foz do estuário do Tejo. Imediatamente em frente, na outra margem do rio, e a uma distância de apenas cinco quilómetros, localiza-se um outro sítio de, pelo menos, idêntica importância – durante a fase orientalizante: a Quinta do Almaraz, em Almada. Implantado sobre um esporão rochoso sobranceiro ao rio, com óptimas condições de defensabilidade e visibilidade, a sua ocupação durante a Idade do Ferro estendia-se por uma área de cerca de 6 hectares, estimando-se uma população de cerca de 1000 habitantes (Barros, Cardoso e Sabrosa, 1993; Arruda, 1999-2000). Não se conhecem, até ao momento, dados concretos sobre uma eventual ocupação prévia do local, com a excepção da referência da recolha, em prospecção, de alguns materiais manuais numa zona onde não se registaram artefactos da Idade do Ferro (Barros, Sabrosa e Santos, 1993). Os vestígios desta última fase são, contudo, impressionantes quer em quantidade quer em qualidade. Em termos arquitectónicos, os trabalhos arqueológicos realizados por Luís Barros permitiram identificar pelo menos duas aparentes linhas de muralha e um fosso com uma média de 6,5 m de largura e 3,5 m de profundidade. Estruturas domésticas foram também identificadas, constituídas por embasamento pétreo, sendo a sua elevação em altura realizada com tijolos de adobe, uma técnica que se inscreve claramente nos modelos de tradição orientalizante (Barros, 1998; Barros e Soares, 2004).

Verdadeiramente notável é, contudo, a excepcionalidade de alguns dos artefactos recolhidos durante as escavações, entre os quais se destacam vasos de alabastro e escaravinhos egípcios, fragmentos de cerâmica grega do Coríntio Médio e placas de marfim (Cardoso, 2004; Barros e Soares, 2004; Arruda, 2005). Igualmente relevantes são os dados que indiciam que o local terá funcionado também como um importante centro produtor metalúrgico, não só de ferro e de artefactos de bronze, mas também de prata e, provavelmente, de ouro (Barros, Cardoso e Sabrosa, 1993; Melo *et al.*, 2014). Um outro elemento que deve ser valorizado é a recolha, no local, de alguns ponderais de chumbo do período orientalizante que, de acordo com estudos desenvolvidos por Raquel Vilaça, se relacionam com a unidade fenícia de 7,5/7,9 g, demonstrando a importância que a Quinta do Almaraz assumiu nas transacções comerciais regionais e, provavelmente também, a longa distância (Barros e Henriques, 2002; Vilaça, 2003, 2011).

Uma vez mais, os dados arqueológicos disponíveis sobre a ocupação da Idade do Ferro da Quinta do Almaraz permitem admitir, tal como na Colina do Castelo de São Jorge, o carácter profundamente orientalizante das populações que habitaram este núcleo.

A mera existência destes dois núcleos, considerando a sua grande proximidade geográfica, obriga a refletir sobre a natureza dos vínculos que se estabeleceram entre Lisboa e Almazar durante o período orientalizante. A sua implantação geográfica, proximidade e similitude de espólios e elementos arquitectónicos permitem formular uma hipótese que, não isenta de controvérsia, permitiria uma aproximação à potencial magnitude do impacto que a chegada de grupos fenícios teve no Extremo Ocidente: a de que os núcleos do Castelo de São Jorge, em Lisboa, e da Quinta do Almaraz, em Almada, pudessem corresponder a uma única entidade político administrativa, de natureza colonial, fundada por grupos fenício ocidentais que se instalaram no estuário do Tejo a partir de finais do séc. VIII a.C., em cronologia tradicional.



Fig. 4

Evidências das ocupações antigas de Lisboa (Bronze Final: 1 - Praça da Figueira; 2 - Encosta de Sant'Ana; Idade do Ferro: 3 - Castelo de São Jorge; 4 - Rua do Recolhimento; 5 - Rua de São Mamede ao Caldas; 6 - Casa dos Bicos; 7 - Pátio do Aljube; 8 - Sé de Lisboa; 9 - Travessa do Chafariz d'El Rei; 10 - Rua da Judiaria; 11 - Rua dos Douradores; 12 - Rua dos Correiros; 13 - Rua de São João da Praça (segundo Pimenta, 2005, modificado).

Com efeito, quando olhamos para a localização de ambos os núcleos, torna-se claro que a sua escolha obedece a uma estratégia complementar e cuidadosamente planificada, que tinha como principal objectivo o controlo da foz do estuário. Ambos os sítios estão separados por apenas cinco quilómetros, via Tejo, numa das zonas mais próximas entre ambas as margens, não sendo por acaso que a própria ponte 25 de Abril se localize nas suas proximidades. Com efeito, e na óptica das populações de matriz cultural oriental, os rios, e neste caso particular, o Tejo, não era em si um obstáculo, pelo contrário: durante a Antiguidade, o rio funcionava como uma das principais vias de ligação entre os dois núcleos, particularmente no quadro de comunidades que se encontravam tão familiarizadas com a navegação marítima e fluvial, como é o caso destes grupos fenício-ocidentais. Não será também por acaso que o número de representações de embarcações, das quais apenas se conservaram os vestígios fossilizados em fragmentos cerâmicos (Arruda, 1999-2000; Cardoso, 2004; Sousa, 2014), é, durante a Idade do Ferro, tão frequente no estuário do Tejo, surgindo quase exclusivamente em Lisboa e em Almaraz, demonstrando que a navegação era um dos meios de comunicação preferenciais neste período. Por outro lado, a existência de uma separação física entre estes espaços não é uma situação ou estratégia inédita no quadro da colonização fenícia ocidental, estando plasmada, por exemplo, na sua colónia mais proeminente, a antiga Cádiz. Interpretações que foram formuladas com base nas recentes descobertas de um importante núcleo de ocupação na área insular, concretamente no Teatro Cómico, e que procuram justificar a pluralidade de espaços de ocupação distanciados entre si, e que incluem também o Castillo de Doña Blanca, Chiclana, zonas dedicadas à produção cerâmica, indústrias piscícolas, espaços funerários e outros de carácter ritual, defendem a existência de um modelo urbano polinuclear estruturado em torno a funções diferenciadas, e que inclui vários núcleos de habitat (Ruiz Mata, 1999; Domínguez Monadero, 2012; Padilla Monge, 2014; Niveau de Villedary y Mariñas, 2015). Numa escala naturalmente mais reduzida, é possível que este modelo se possa também aplicar aos espaços de Lisboa / Almaraz, podendo descobertas futuras ajudar a precisar áreas funcionais mais determinadas dentro deste espaço.

Sobre a natureza colonial que se assume, neste trabalho, para a origem destes dois núcleos da foz do Tejo, os argumentos esgrimidos têm uma base essencialmente artefactual. Dados recentemente recuperados em escavações realizadas no topo do Castelo de São Jorge, aliados a vários outros exumados em diferentes pontos da colina, mostram que, pelo menos a partir dos inícios do século VII a.C., a matriz orientalizante domina o repertório artefactual, uma

situação que também se verifica em Almaraz (Barros, Cardoso e Sabrosa, 1993; Arruda, 1999-2000; Sousa e Guerra, no prelo). As produções manuais de tradição do Bronze Final surgem ainda com alguma expressividade no único contexto mais antigo de Lisboa, identificado na Rua de São Mamede ao Caldas (Pimenta, Silva e Calado, 2014), mas praticamente desaparecem no momento imediatamente posterior, sendo substituídas por artefactos de clara matriz orientalizante, todos produzidos a torno, e que incluem cerâmicas destinadas ao serviço de mesa cobertas com engobe vermelho ou de cerâmica cinzenta, vasos de armazenamento pintados de tipo *pithoi* ou Urnas Cruz del Negro, e, igualmente importante, recipientes anfóricos (Arruda, 1999-2000; Sousa e Pimenta, 2014; Sousa, 2015, 2016b; Sousa e Guerra, no prelo). Este repertório só raramente inclui materiais importados, sendo na sua esmagadora maioria de produção local. As suas características tecnológicas, decorativas e morfológicas são, por sua vez, perfeitamente paragonáveis a outros horizontes coloniais localizados nas áreas meridionais da Península Ibérica (Sousa, 2015, 2016a). Com efeito, estas produções locais da área de Lisboa / Almaraz nada deixam a desejar quando comparadas com outros ambientes coloniais do sul da Península Ibérica, como é o caso da área de Cádiz (Ruiz Mata e Pérez Perez, 1995; Torres Ortíz *et al.*, 2014) ou da costa de Málaga (Aubet *et al.*, 1999), que produzem, durante a fase orientalizante, estes mesmos modelos.

A incorporação destes materiais nos núcleos da foz do estuário do Tejo não é gradual, como seria expectável em contextos de matriz cultural indígena que se orientalizam progressivamente, situação que se observa, por exemplo, na sua zona mais interior, na Alcáçova de Santarém (Sousa e Arruda, 2018). Em Lisboa/Almaraz, estes materiais orientalizantes são introduzidos de forma massiva e quase exclusiva, suplantando claramente as produções autóctones que assumem, a partir de inícios do século VII a.C., um carácter praticamente residual (Sousa e Guerra, no prelo). Esta situação não parece enquadrar-se com um cenário de transferência de conhecimento entre agentes fenícios e indígenas no quadro da produção oleira, mas sim da plena implantação de tradições produtivas orientalizantes plenamente configuradas na foz do estuário do Tejo durante os momentos iniciais da Idade do Ferro.

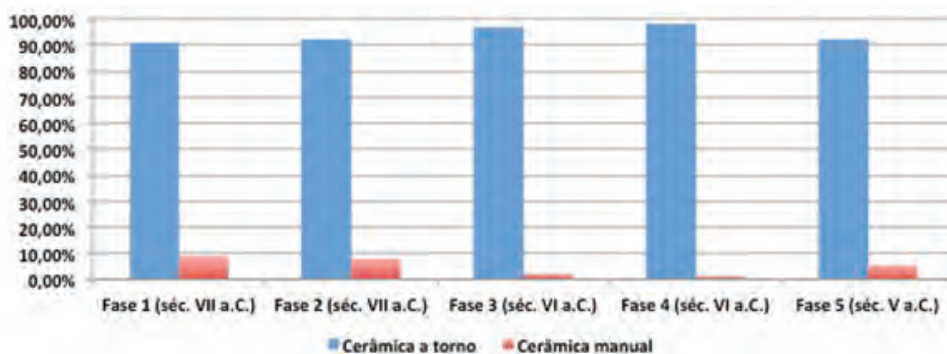


Fig. 5
Representatividade das cerâmicas feitas a torno e das produções manuais no topo da Colina do Castelo de São Jorge (base: materiais recuperados em níveis arqueológicos conservados escavados no Largo de Santa Cruz do Castelo, n.º 7, com um universo de cerca de 500 indivíduos) (segundo Sousa e Guerra, no prelo).

No estado actual dos conhecimentos, é possível comparar este padrão com outras realidades de natureza assumidamente colonial do sul da Península Ibérica: os dados recentemente recuperados no Teatro Cómico, em Cádiz, mostram que, na sua segunda fase de ocupação, balizada entre os meados do século VIII e inícios do século VI a.C., a cerâmica manual é ainda abundante, representando cerca de 30% do conjunto (Torres Ortíz *et al.*, 2014); em La Fonteta, as produções manuais recolhidas nos níveis datados entre os finais do século VIII e os finais do século VI a.C. têm um peso percentual que oscila entre os 20% e 30% (Rouillard, Gailledrat, Sala Sellés, 2007).

Em fase mais ou menos contemporânea, em Lisboa / Almaraz, as percentagens de cerâmica manual são bem mais reduzidas, oscilando entre os 8 e os 13%, em Lisboa (Sousa e Guerra, no prelo), e os 3,6% em Almaraz (Barros, Cardoso e Sabrosa, 1993). Estes valores aproximam-se, por outro lado, dos detectados em outros importantes núcleos fenícios, como é o caso de Toscanos, onde, entre os finais do século VIII e o séc. VII, a cerâmica manual tem um peso entre os 4 e os 8 % (Schubart e Maass-Lindemann, 1984). Em Lisboa, durante os momentos finais do período orientalizante, no século VI a.C., a percentagem de cerâmica manual é ainda mais reduzida, com valores entre 1 e 2% (Sousa e Guerra no prelo), próximos dos que ocorrem nas colónias fenícias de Cerro del Villar e de Málaga (Recio, 1990; Aubet *et al.*, 1999). Estes indicadores mostram que os principais hábitos de consumo de alimentos à mesa dos habitantes de Lisboa / Almaraz se inscrevem plenamente na tradição orientalizante, sendo idênticos a outros detectados em ambientes colo-

niais fenícios meridionais. Cenário semelhante parece ser aplicável às práticas culinárias propriamente ditas: durante o período orientalizante, os recipientes da foz do estuário do Tejo que evidenciam marcas de exposição ao fogo são maioritariamente constituídos por painéis de perfil em S que exibem, com frequência, linhas incisivas no seu exterior. Trata-se de uma produção claramente diferenciada das restantes, uma vez que utiliza argilas menos depuradas, tendo um aspecto um pouco mais tosco, mas que são mais resistentes à exposição a elevadas temperaturas (Sousa, 2014; Sousa e Guerra, no prelo). Uma vez mais, estas painéis, de idêntica morfologia, particularidades decorativas e características de fabrico, são extremamente comuns em ambientes coloniais do sul da Península Ibérica, desde Cádiz (Ruiz Mata e Pérez Pérez, 1995; Torres Ortíz *et al.*, 2014) até à costa de Málaga (Aubert *et al.*, 1999), parecendo corresponder a uma tradição fenícia ocidental que irá perdurar ao longo de todo o período orientalizante.

Neste âmbito, um outro aspecto importante a considerar é a recente identificação de uma produção anfórica verdadeiramente notável deste núcleo de Lisboa / Almaraz durante a Idade do Ferro (Sousa e Pimenta, 2014; Olaió, 2015), que produziu, de acordo com os dados disponíveis, mais de um milhão de ânforas durante este período, revelando um importante dinamismo comercial e económico. Este fenómeno é, uma vez mais, facilmente rastreável e comparável aos de outros importantes horizontes coloniais, como é o caso de Cádiz e da área de Málaga, ainda que, no caso do Tejo, estes recipientes tenham sido aparentemente distribuídos a uma escala eminentemente regional (Sousa, 2014; Sousa e Pimenta, 2014). Estas evidências demonstram, ainda assim, a capacidade de criação de um mercado de consumo bem estruturado durante a Idade do Ferro na fachada centro Atlântica do território português.

Todos estes elementos permitem verificar a existência de um quadro cultural comum em ambos os núcleos localizados nas duas margens da foz do Tejo, que se materializa em idênticos padrões de produção cerâmica, como já foi assinalado por A. M. Arruda (1999-2000), mas também nos hábitos de consumo alimentar dos seus habitantes. Com efeito, as disparidades assinaláveis entre estas duas áreas verificam-se apenas no quadro das estratégias económicas e em alguma diferenciação no âmbito da aquisição de materiais de prestígio. Em relação a este último aspecto, e tal como já foi referido anteriormente, a presença de uma quantidade já significativa de artefactos excepcionais em Almaraz, poderia ser um indicador que denunciaria a presença de agentes com maior poder sócio-económico, ou de uma elite, neste local. Neste âmbito, cabe referir que o uso de vasos de alabastro tem sido atribuído a elites fenício-ocidentais (López Castro, 2006), e que a presença de cerâmicas gregas do Coríntio Médio e escaravinhos egípcios (Cardoso, 2004; Arruda, 2005; Almagro Gorbea e Torres Ortíz, 2009), são efectivos indicadores de um maior prestígio sócio económico por parte dos habitantes desta área, considerando sobretudo que estes foram recuperados em contextos de cariz habitacional ou de colmatagem de estruturas defensivas, indicando o seu uso na esfera quotidiana (Barros, Cardoso e Sabrosa, 1993; Barros e Soares, 2004). Este tipo de elementos estão, até ao momento, ausentes na colina do Castelo, em Lisboa, ainda que tal situação se possa relacionar com a escassez de dados publicados sobre as respectivas ocupações do período orientalizante, e com as condicionantes do exercício da arqueologia em ambientes urbanos. Não obstante, deve também associar-se, a estas evidências, a existência, em Almaraz, de ponderais inseríveis no sistema métrico fenício, o controlo de importantes actividades metalúrgicas (não só de bronze e ferro, mas também de ouro e de prata), e a própria existência de estruturas defensivas imponentes, elementos que permitem considerar a possibilidade de que a comunidade que habitou, durante a fase orientalizante, a Quinta do Almaraz, detinha elementos de controle económico, comercial e, quiçá também social e político sobre o núcleo do estuário e, possivelmente também, da restante área envolvente. Estas diferenças poderiam, contudo, ser interpretadas no quadro do modelo urbano polinuclear que aqui se defende para a foz do estuário, podendo a Quinta do Almaraz ter capitalizado a organização política, social, económica e quiçá até religiosa, desta vasta célula urbana que se estendia pelas suas duas margens. Desta forma, o núcleo da Colina do Castelo de São Jorge poderia ter assumido funções essencialmente habitacionais e produtivas, particularmente, mas não em exclusivo, no quadro de actividades oleiras (Gomes e Gaspar, 2017), podendo, inclusivamente, ter albergado também espaços funerários, se atendermos à recente identificação da estela funerária na área ocupada pelos Armazéns Sommer.

Contudo, e se efectivamente existiu esta diferenciação sócio-administrativa no seio desta célula urbana durante a fase orientalizante, ela parece ter tido alterações significativas após os meados do 1º milénio. Os dados arqueológicos disponíveis indicam que, a partir sobretudo do século V a.C., Lisboa ganha uma certa capitalidade, enquanto que a

ocupação em Almaraz se parece reduzir ou tornar pouco expressiva: a cerâmica grega do período clássico de Almaraz é pouco expressiva quando comparada com a de Lisboa, com apenas dois fragmentos (Arruda, 1997; Arruda e Sousa, no prelo), e os restantes estudos artefactuais disponíveis, entre os quais se destaca o recentemente realizado sobre o conjunto anfórico (Olaio, 2015), demonstra uma grande expressividade dos protótipos característicos da fase orientalizante, sendo muito escassos os exemplares mais típicos da segunda metade do 1º milénio. Paralelamente, durante os meados do 1º milénio, em Lisboa, verifica-se um aumento considerável da área ocupada, que se estende agora até às zonas da actual Baixa Pombalina (Sousa, 2014), registando-se, em níveis desta cronologia, vários fragmentos de cerâmica grega de figuras vermelhas e verniz negro (Arruda e Sousa, no prelo), assim como algumas importações anfóricas relevantes, que incluem recipientes não só do sul peninsular mas também do Mediterrâneo Central (Sousa, 2014).

Este notável dinamismo que se verifica em Lisboa durante os meados do 1º milénio ultrapassa, inclusivamente, os limites da própria cidade. Os dados disponíveis parecem indicar que este núcleo terá sido, directa ou indirectamente, responsável pela fundação de uma série de novos sítios localizados quer no complexo basáltico de Lisboa, quer ao longo das margens do estuário, sendo a sua principal abastecedora no quadro dos materiais cerâmicos (Sousa, 2014). Mesmo em centros pré-existentes localizados mais a norte, como é o caso de Santarém, Chões de Alpompé, Alto do Castelo ou Porto de Sabugueiro, verifica-se, durante esta fase, uma série de materiais cujas semelhanças com as produções da foz do estuário são evidentes, sugerindo uma importante presença comercial da região mais meridional nestes circuitos mais interiores (Arruda, 1999-2000; Arruda *et al.*, 2014; Arruda *et al.*, no prelo; Pimenta *et al.*, 2014). Este fenómeno, que parece surgir na sequência da chamada crise do século VI a.C., e que se traduz numa profunda reestruturação das estratégias de exploração do território, com naturais consequências a nível económico, comercial e também sócio-político, faz recordar outros ocorridos em torno a importantes núcleos de origem colonial do sul peninsular, como em Cádiz ou no Baixo Guadalquivir, permitindo admitir que Lisboa, que assume agora uma clara capitalidade na região, se comportou, de certa forma, quase como uma pequena Cádiz centro atlântica durante a segunda metade do 1º milénio (Sousa, 2016b). Os pressupostos que levariam a este tipo de comportamento e de estratégia parecem, contudo, e uma vez mais, associar-se a tradições desenvolvidas no seio de tradições fenícias coloniais e não propriamente de sociedades indígenas orientalizadas.

Como já foi referido anteriormente, o carácter colonial que se defende neste trabalho para a génese do núcleo de Lisboa / Almada não exclui a participação indígena. O imperativo de que os horizontes coloniais só poderiam ser considerados como tais se correspondessem a fundações *ex novo*, é uma perspectiva que se abandonou há já algum tempo nos quadros interpretativos dos modelos coloniais fenícios ocidentais face à acumulação de dados divergentes. De momento, não é possível estimar o número de fenício-ocidentais que chegaram ao estuário do Tejo, nem dos contingentes iniciais da fundação de qualquer outro núcleo colonial na Península Ibérica. Enquanto que alguns autores defendem que se trata de pequenos grupos, outros assumem a chegada de populações bem mais numerosas (Wagner, 2005). No entanto, o que parece ser mais ou menos seguro, é que a incorporação de segmentos das populações nativas terá sido decisiva para o sucesso demográfico e para a sobrevivência dos momentos iniciais de ocupação de estabelecimentos coloniais. Este fenómeno está, efectivamente, plasmado em todos os núcleos coloniais assumidos como tal, como é o caso de Cádiz, dos estabelecimentos da costa de Málaga, e mesmo em áreas mais orientais, como em La Fonteta (Aubert *et al.*, 1999; Rouillard, Gailledrat, Sala Sellés, 2007; Delgado Hervás, 2008; Torres Ortíz *et al.*, 2014). Prova dessas relações simbióticas residem, uma vez mais, nas quantidades variáveis mas sempre expressivas de cerâmicas manuais de tradição autóctone nesses diferentes núcleos, desde os momentos mais antigos das suas ocupações, o que demonstra que a existência ou incorporação de populações nativas pré-existentes em ambientes coloniais é sistemática e inegável no quadro da colonização fenícia ocidental.

Uma questão mais complexa e problemática incide em como se terá desenvolvido a negociação com essas comunidades indígenas, uma vez que estes ambientes coloniais instalam-se quase sempre em áreas que correspondem, de forma directa ou indirecta, a territórios controlados pelos grupos locais, implicando, necessariamente, negociações entre os agentes orientalizantes recém chegados e os nativos. É comumente aceite que os colonizadores fenícios impõem, de certa forma, os seus interesses nas relações com os grupos autóctones, provavelmente através de pactos não equitativos. Esta sistemática presença de grupos nativos em ambientes coloniais foi inclusivamente já interpretada no

quadro da escravatura, ou, metaforicamente, na sua utilização nos processos de trabalho dessas mesmas áreas (Wagner, 2005, 2011). Contudo, também é provável que estas negociações não decorressem em bloco e não afectassem de forma idêntica todos os segmentos das comunidades pré-existentes. Agentes de maior proeminência no quadro social local pré-existente terão tido, seguramente, e pelo menos numa fase inicial, um tratamento preferencial no estabelecimento de pactos e alianças com os grupos fenícios ocidentais, com os quais estes últimos obtêm a “permissão” de se fixar no novo território e, simultaneamente, o recrutamento da força de trabalho necessária ao desenvolvimento das suas actividades económicas. Estas relações, que podem assumir vínculos de diferentes naturezas, entre os quais seria de destacar, por exemplo, a existência de matrimónios inter-étnicos, ou a distinção de certos elementos no quadro político-social, mesmo dentro dos próprios ambientes coloniais, poderiam justificar a estela funerária de Lisboa, onde dentro das tradições culturais fenício ocidentais, elementos de aparente origem ou descendência indígena ganham uma certa proeminência social.

Seja qual for a intensidade e importância que estes pactos e alianças assumiram, a verdade é que os agentes fenícios acabam por construir uma paisagem de contornos assumidamente coloniais no estuário do Tejo, onde os contactos e os espaços de circulação eram predominantemente fluviais e marítimos, e que tinha como principal base de operações uma cidade projetada em função do rio, e que corresponde à implantação definitiva de modelos de urbanismo no actual território português que, de certa forma, perduraram até aos dias de hoje.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ALARCÃO, J. de (1996) - *De Ulisses a Viriato: o primeiro milénio a.C.* Lisboa: Museu Nacional de Arqueologia.
- ALMAGRO-GORBEA, M.; TORRES ORTIZ, M. (2009) - Los escarabeos fenicios de Portugal. Un estado de la cuestión. *Estudios Arqueológicos de Oeiras*, 17, Oeiras: Câmara Municipal de Oeiras e Centro de Estudos Arqueológicos de Oeiras, pp. 521-554.
- ARRUDA, A. M. (1997) - *A cerâmica ática do Castelo de Castro Marim*. Lisboa: Colibri.
- ARRUDA, A. M. (1999-2000) - *Los Fenicios en Portugal. Fenicios y mundo indígena en el centro y sur de Portugal (siglos VIII-VI a.C.)*. Barcelona: Publicaciones del Laboratorio de Arqueología de la Universidad Pompeu Fabra.
- ARRUDA, A. M. (2005) - *O 1º milénio a.n.e. no Centro e no Sul de Portugal: leituras possíveis no início de um novo século. O Arqueólogo Português, S IV-3*, Lisboa: Museu Nacional de Arqueologia, pp. 9-156.
- ARRUDA, A. M. (2013) - Do que falamos quando falamos de Tartesso. In CAMPOS, J.; ALVAR, J., eds. - *Tarteso. El emporio del metal*. Huelva: [s.n.], pp. 211-222.
- ARRUDA, A. M.; SOUSA, E.; PIMENTA, J.; MENDES, H.; SOARES, R. (2014) - Alto do Castelo's Iron Age occupation (Alpiarça, Portugal). *Zephyrus*, 74. Salamanca: Universidad de Salamanca, pp. 143-155.
- ARRUDA, A. M.; SOUSA, E. (prelo) - *The Greek Pottery in the Tagus estuary*.
- ARRUDA, A. M.; PEREIRA, C.; PIMENTA, J.; SOUSA, E.; GOMES, J.; DETRY, C. (no prelo) - *Chões de Alpompe (Vale de Figueira, Santarém): lendas e narrativas*.
- AUBET, M. E.; CARMONA, P.; CURTÀ, E.; DELGADO, A.; FERNÁNDEZ CANTOS, A.; PÁRRAGA, M. (1999) - *Cerro del Villar. I. El asentamiento fenicio en la desembocadura del rio Guadalhorce y su interacción con el hinterland*. Sevilla: Junta de Andalucía.
- BARROS, L. (1998) - *Introdução à Pré e Proto-História de Almada*. Almada: Câmara Municipal, Museu Municipal e Núcleo de Arqueologia e História.
- BARROS, L.; CARDOSO, J. L.; SABROSA, A. (1993) - Fenícios na margem sul do Tejo. Economia e integração cultural do povoado de Almaraz - Almada. *Estudios Orientais*, IV Lisboa: Instituto Oriental da Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa, pp. 143-181.
- BARROS, L.; HENRIQUES, F. (2002) - Almaraz, primeiro espaço urbano em Almada. In *3º Encontro de Arqueologia Urbana. Actas*. Almada: Câmara Municipal e Divisão de Museus.
- BARROS, L.; SOARES, A. M. (2004) - Cronología absoluta para a ocupação orientalizante da Quinta do Almaraz, no estuário do Tejo (Almada, Portugal). *O Arqueólogo Português, S. IV-22*. Lisboa: Museu Nacional de Arqueologia, pp. 333-352.
- CARDOSO, J. L. (2004) - *A Baixa Estremadura dos Finais do IV milénio a.C. até à chegada dos romanos: um ensaio de história regional*. (Estudos Arqueológicos de Oeiras, 12), Oeiras: Câmara Municipal
- DELGADO HERVÁS, A. (2008) - Colonialismos fenicios en el sur de Iberia: historias precedentes y modos de contacto. In CANO, G.; A. DELGADO, A., eds. - *De Tartessos a Manila. Siete estudios coloniales y poscoloniales*. València: Universidad,

pp. 19-49.

DOMÍNGUEZ MONADERO, A. (2012) - Gadir. In FORNIS, C., ed. - *Mito y arqueología en el nacimiento de ciudades legendarias de la Antigüedad*. Sevilla: Universidad, pp. 153-197.

GOMES, A.; GASPAS, A. (2017) - Pavimentos da Idade do Ferro no Castelo de São Jorge. In *Debaixo dos nossos pés. Pavimentos históricos de Lisboa*. Lisboa: EGEAC, pp. 90-91.

GUERRA, A. (1998) - *Nomes pré-romanos de povos e lugares do Ocidente Peninsular*. Dissertação de doutoramento apresentada à Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa (policopiado).

GUERRA, S. (2017) - Largo de Santa Cruz do Castelo: um exemplo de revestimento em argila. In *Debaixo dos nossos pés. Pavimentos históricos de Lisboa*. Lisboa: EGEAC, pp. 88-89.

LÓPEZ CASTRO, J. L. (2006) - Colonials, merchants and alabaster vases: the western Phoenician aristocracy. *Antiquity*, 80. Durham: University of Durham, pp. 74-88.

MELO, A. A.; VALÉRIO, P.; BARROS, L.; ARAÚJO, M. F. (2014) - Práticas metalúrgicas na Quinta do Almaraz (Cacilhas, Portugal): vestígios orientalizantes. In ARRUDA, A. M., ed. - *Fenícios e Púnicos, por terra e mar. Actas do VI Congresso Internacional de Estudos Fenícios e Púnicos*. Vol. 2, Lisboa: Uniarq/FLUL, pp. 698-711.

NETO, N.; REBELO, P.; RIBEIRO, R.; ROCHA, M.; ZAMORA LÓPEZ, J. A. (2016) - Uma inscrição lapidar fenícia em Lisboa. *Revista Portuguesa de Arqueologia*, 19. Lisboa: DGPC, pp. 123-128.

NIVEAU DE VILLEDARY Y MARIÑAS, A. M. (2015) - La estructuración del espacio urbano y productivo de Gadir durante la Fase Urbana Clásica: cambios y perduraciones. *Complutum*, 26-1. Madrid: Universidad Complutense, pp. 225-242.

OLAIO, A. (2015) - *Ânforas da Idade do Ferro na Quinta do Almaraz (Almada)*. Dissertação de mestrado apresentada à Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa (policopiado).

PADILLA MONGE, A. (2014) - Los inicios de la presencia fenicia en Cádiz. *Gerión*, 32. Madrid: Universidad Complutense, pp. 15-56.

PIMENTA, J.; MENDES, H.; ARRUDA, A. M.; SOUSA, E.; SOARES, R. (2014) - Do pré-romano ao Império: a ocupação humana do Porto do Sabugueiro (Muge, Salvaterra de Magos). *Magos. Revista Cultural do Concelho de Salvaterra de Magos*, 1. Salvaterra de Magos: Câmara Municipal, pp. 39-58.

PIMENTA, J.; SILVA, R.; CALADO, M. (2014) - Sobre a ocupação pré-romana de Olisipo. A intervenção arqueológica urbana da Rua de São Mamede ao Caldas n.º 15. In ARRUDA, A. M., ed. - *Fenícios e Púnicos, por terra e mar. Actas do VI Congresso Internacional de Estudos Fenícios e Púnicos*, Vol. 2. Lisboa: Uniarq/ FLUL, pp. 712-723.

PIMENTA, J.; SOUSA, E.; AMARO, C. (2015) - Sobre as mais antigas ocupações da Casa dos Bicos, Lisboa: da Olisipo pré-romana aos primeiros contactos com o mundo itálico. *Revista Portuguesa de Arqueologia*, 18. Lisboa: Direcção Geral de Património Cultural, pp. 161-180.

RECIO, A. (1990) - *La cerámica fenicio-púnica, griega y etrusca del sondeo de San Agustín (Málaga)*. Málaga: Centro de Ediciones de la Diputación.

RIBEIRO, R.; NETO, N.; REBELO, P. (2017) - Os antigos Armazéns Sommer: pavimentos sidéricos. In *Debaixo dos nossos pés. Pavimentos históricos de Lisboa*. Lisboa: EGEAC, pp. 92-93.

ROUILLARD, P.; GAILLEDROT, E.; SALA SELLÉS, F. (2007) - *L'établissement protohistorique de La Fonteta (fin VIIIe - fin VIe siècle av. J.-C.)*. Madrid: Casa de Velázquez.

RUIZ MATA, D. (1999) - La fundación de Gadir y el Castillo de Doña Blanca: Contrastación textual y arqueológica. *Complutum*, 10. Madrid: Universidad Complutense, pp. 279-317.

RUIZ MATA, D.; PÉREZ PÉREZ, C. (1995) - *El poblado fenicio del Castillo de Doña Blanca (El Puerto de Santa María, Cádiz)*. Cádiz: Biblioteca de Temas Portuenses.

SCHUBART, H.; MAASS LINDEMANN, G. (1984) - Toscanos. El asentamiento fenicio occidental en la desembocadura del río Vélez. Excavaciones de 1971. *Noticiario Arqueológico Hispánico*, 18. Madrid: Ministerio de Cultura, pp. 39-210.

SILVA, R. (2013) - A ocupação da Idade do Bronze Final da Praça da Figueira (Lisboa). Novos e velhos dados sobre os antecedentes da cidade de Lisboa. *Cira Arqueologia*, 2. Vila Franca de Xira: Câmara Municipal, pp. 40-62.

SOUSA, E. (2014) - *A ocupação pré-romana da foz do Estuário do Tejo*. Lisboa: Centro de Arqueologia da Universidade de Lisboa.

SOUSA, E. (2015) - The Iron Age occupation of Lisbon. *Madridrer Mitteilungen*, 56, Madrid: Instituto Arqueológico Alemão, pp. 109-138.

SOUSA, E. (2016a) - The Tagus estuary (Portugal) during the 8th - 5th BC: stage of transformation and construction of

- identity. In GARBATI, G.; PEDRAZZI, T., eds. – *Transformations and Crisis in the Mediterranean. 'Identity' and Interculturality in the Levant and Phoenician West during the 8th–5th Centuries BCE*. Roma: Edizioni CNR, pp. 279–300.
- SOUSA, E. (2016b) – A Idade do Ferro em Lisboa: uma primeira aproximação a um faseamento cronológico e à evolução da cultura material. *CuPAUAM*, 42. Madrid: Universidad Autonoma, pp. 167–185.
- SOUSA, E.; ARRUDA, A. M. (2018) – *A I Idade do Ferro na Alcáçova de Santarém (Portugal): os resultados da campanha de 2001*. *Onoba: revista de arqueología y antigüedad*, 6, Huelva: Universidad de Huelva, pp. 57–95.
- SOUSA, E.; PIMENTA, J. (2014) – A produção de ânforas no Estuário do Tejo durante a Idade do Ferro. In MORAIS, R.; FERNÁNDEZ, A.; SOUSA, M. J., eds. – *As Produções Cerâmicas de Imitação na Hispânia*. Porto: Universidade. Vol. 1, pp. 303–316.
- SOUSA, E.; PINTO, M. (2016) – A ocupação da Idade do Ferro na colina do Castelo de Sao Jorge (Lisboa, Portugal): novos dados das escavações realizadas na Rua do Recolhimento/Beco do Leão”. *Apontamentos de Arqueologia e Património*, 11. Lisboa: Era Arqueologia, S.A., pp. 59–67.
- SOUSA, E.; GUERRA, S. (no prelo) – *A presença fenícia em Lisboa: novos vestígios descobertos no alto da Colina do Castelo de São Jorge*.
- TORRES ORTÍZ, M.; LÓPEZ ROSENDO, E.; GENER BASALLOTE, J. M.; NAVARRO GARCÍA, M. A.; PAJUELO SÁEZ, J. M. (2014) – El material cerámico de los contextos fenicios del “Teatro Cómico” de Cádiz: un análisis preliminar. In Botto, M., ed. – *Los Fenicios en la Bahía de Cádiz. Nuevas investigaciones*. Pisa-Roma: Edizioni CNR, pp. 51–82.
- VILAÇA, R. (2003) – Acerca da existência de ponderais em contextos do Bronze Final/Ferro Inicial no território português. *O Arqueólogo Português*, S IV–21. Lisboa: Museu Nacional de Arqueologia, pp. 245–288.
- VILAÇA, R. (2006) – Artefactos de ferro em contextos do Bronze Final do território português: novos contributos e reavaliação dos dados. *Complutum*, 17. Madrid: Universidade Complutense, pp. 81–101.
- VILAÇA, R. (2008–2009) – Sobre tranchets do Bronze Final do Ocidente Peninsular. *Portugália*, 29–30. Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto, pp. 61–84.
- VILAÇA, R. (2011) – Ponderais do Bronze Final – Ferro Inicial do Ocidente Peninsular: novos dados e questões em aberto. In GARCIA-BELLIDO, M. P.; CALLEGARION, L.; JIMÉNEZ DÍEZ, A., eds. – *Barter, money and coinage in the Ancient Mediterranean (10th – 1st centuries BC)*. Madrid: CSIC, pp. 139–167.
- WAGNER, C. (2005) – Fenicios en el Extremo Occidente: conflicto y violencia en el contexto colonial arcaico. *Revista Portuguesa de Arqueologia*, 8–2. Lisboa: Instituto Português de Arqueologia, pp. 177–192.
- WAGNER, C. (2011) – Fenicios en Tartessos: Interacción o colonialismo? In MARTÍ-AGUILAR, M. A., ed. – *Fenicios en Tartessos: nuevas perspectivas*. Oxford: BAR, pp. 119–128.
- ZAMORA LÓPEZ, J. A. (2014) – Palabras fluidas en el extremo Occidente. Sobre un nuevo grafito fenicio, hallado en la desembocadura del Tajo, que recoge un posible topónimo local. In BÁDENAS DE LA PEÑA, P.; CABRERA BONET, P.; MORENO CONDE, M.; RUIZ RODRÍGUEZ, A.; SÁNCHEZ FERNÁNDEZ, C.; TORTOSA ROCAMORA, T., eds. – *Homenaje a Ricardo Olmos. Per speculum in aenigmate*. Madrid: Asociación Cultural Hispano-Helénica, pp. 306–314.

O MUNICÍPIO DE FELICITAS IULIA OLISIPO E AS VIAGENS POR TERRA E POR MAR

Vasco Gil Mantas¹

RESUMO

A cidade luso-romana de *Olisipo* ilustra bem um fenómeno de continuidade e permanente adaptação como centro de comunicações terrestres e marítimas. A situação geográfica da cidade, possuidora de um porto flúvio-marítimo que se situa entre os melhores da Península Ibérica, garantiu que *Olisipo* desempenhasse relevantes funções na ligação com o interior da *Hispania* e entre os sectores meridionais e setentrionais da fachada atlântica do Império, o qual, mais do que se admitiu longamente, muito dependia do uso do mar.

Palavras-chave: Lusitânia; Olisipo; estradas; navegação; viagens

ABSTRACT

The Lusitanian-roman city of *Olisipo* is illustrative of the permanent adaptation and continuity as a centre of terrestrial and marine communications. The geographic setting of the city, with its fluvial-maritime harbor, which is amongst the best in the Iberian Peninsula, guaranteed *Olisipo* a relevant role in the connection of Hispania's hinterland and the Atlantic seaboard of an Empire relying on the ocean more than previously acknowledged.

Keywords: Lusitania; Olisipo; roads; navigation; traveling

1

vascosmantas@gmail.com, Universidade de Coimbra - Centro de Estudos Clássicos e Humanísticos (CECH) / Sociedade de Geografia de Lisboa.

Todas as cidades possuem, e quando assim não acontece não hesitam em inventá-los, os seus mitos fundacionais, não raro mais importantes para a comunidade cidadina do que os factos históricos, aborrecidamente idênticos a tantos outros e sem margem para a imaginação. Os mitos de Lisboa são mitos de viagem, e antigos, onde não cabem nebulosas figuras bíblicas ou mouras encantadas, mergulhando as suas raízes nas navegações lendárias do mundo clássico através do seu imaginado fundador, Ulisses (Mantas, 2003, pp. 145-166), para passar, nos tempos medievais, à misteriosa exploração do Atlântico pelos *Aventureiros* e à viagem póstuma do seu padroeiro, São Vicente, do Mediterrâneo para Lisboa, com uma escala algarvia, significativamente coincidente com o *Promontorium Sacrum*. Todas as complexas relações aqui implícitas se adivinham no brasão da cidade, sem esquecer que o seu elemento principal é o navio, presente ao longo de séculos, adaptado à tipologia da época (Fig. 1), como é também próprio dos grandes portos, como este, último porto mediterrânico ou primeiro porto atlântico (Siegfried, 1940, p. 31), ponto de encontro dos dois mundos que criaram uma nação atlântica de cultura mediterrânica.



Fig. 1
Brasão de Lisboa numa iluminura de 1502 (*Livro do Regimento da Câmara de Lisboa*).

A história de Lisboa como centro de comunicações marítimas e terrestres é, portanto, muito antiga, e não é necessário recorrer a *histórias de proveito e exemplo*, hoje como ontem tão ao gosto dos ideólogos de serviço, para o comprovar. O período histórico que nos compete tratar neste texto é longo, abrangendo mais de seis séculos, os quais devem ser interpretados não à luz vertiginosa da História Contemporânea, mas sim de acordo com os ritmos bastante mais lentos, próprios da História Antiga. Não esqueçamos, todavia, que o domínio romano em *Olisipo* foi herdeiro de uma situação anterior, na qual a função portuária se identifica precocemente, logo no texto da *Ora Maritima*, por muito difícil que seja a sua interpretação (Avieno, *Or. Mar.* 172-176).

Porto avançado sobre a fachada ocidental da Ibéria, as suas relações com a elusiva Tartesso preludiam uma ligação histórica com as cidades do Golfo de Cádiz, sem que possamos deduzir claramente qual a estrutura política de *Olisipo*, nem sequer garantir que topónimo lhe corresponderia antes das fontes clássicas lhe terem fixado aquele que, de uma ou de outra forma, lhe reconhecemos há mais de dois milénios. Para além de possuir um dos melhores portos naturais da Europa, o sítio de Lisboa é particularmente valorizado pelo estuário do Tejo (Daveau, 1994, pp. 25-31), início de um

grande eixo de comunicação com o interior da Península, atravessando uma região rica de recursos e facilitando o acesso a outras áreas interiores, circunstância muito favorecida pela orientação geral do curso do rio. Outro aspecto a considerar é que, a norte de *Olisipo*, embora existissem alguns abrigos com boas condições náuticas, como a desaparecida Lagoa de Alfeizerão, faltavam povoações com suficiente importância associadas a esses portos, o que só viria a verificar-se, e com alguma modéstia, na época romana.

Seja como for, *Olisipo*, e vamos utilizando topónimo com alguma liberdade, situava-se reconhecidamente num ponto para além do qual a navegação ganhava características próprias, numa primeira fase relacionada com a rota atlântica dos minérios, rota de longo curso dependente de interesses mediterrânicos e servida, aqui e ali, por portos de escala ou por simples abrigos praticáveis. O porto lisboeta, atendendo à sua localização quase central na costa ocidental da Ibéria funcionou, a exemplo da futura província lusitana (Fabião, 2009, pp. 53-74), como união entre duas regiões marítimas, não distante da área, a norte do *Promontorium Magnum*, agora Cabo da Roca, onde os escritores da Antiguidade não hesitaram em situar a fronteira entre o Oceano Atlântico e o Oceano Gálico (Plínio, *N.H.* 4.114; Solino, *Memor.* 23.5). Os vestígios arqueológicos da presença fenício-púnica vão-se multiplicando de acordo com um padrão que denuncia uma distribuição marítimo-fluvial, no qual *Olisipo* se destaca de forma clara. Os sítios da Sé, em Lisboa, de Almaraz, em Almada e os diversos testemunhos ao longo do Tejo, até Santarém (Arruda, 2008, pp. 13-23), comprovam um ambiente de fortes conotações orientalizantes de contornos marítimos.

Como explicar, então o caminho terrestre que a *Ora Maritima* leva do estuário do Tejo até à fronteira da Andaluzia (Avieno, *Or. Mar.* 178-180), cujo ponto de partida, observando o sentido da viagem nesse trecho do célebre poema, pode considerar-se *Olisipo*, se as ligações por via marítima prevaleciam? Não esqueçamos que durante parte do ano a navegação marítima, em especial a navegação no Atlântico, era reduzida ou nula, obrigando a armazenar mercadorias nos portos, ainda que hoje se questione esta evidente limitação (Beresford, 2013, pp. 1-8). Nestas circunstâncias, *Olisipo* teve seguramente um papel central, pois durante esses meses de interrupção do tráfico marítimo os produtos podiam deslocar-se por terra para o Golfo de Cádiz, área de consumo e de concentração de carregamentos a caminho do Mediterrâneo. Este aspecto parece-nos explicar melhor a existência do caminho tartéssico, que vamos encontrar na época romana sob a forma de uma longa estrada *Olisipo - Salacia - Pax Iulia - Myrtilis - Baesuris - Onoba* (Mantas, 2012, p.202-217, 312), que considerá-lo, como é habitual, forma de obviar as dificuldades da travessia do Cabo de São Vicente.

Recordámos rapidamente alguns aspectos da situação anterior à época romana, pois assim resulta mais fácil analisar a cidade de *Olisipo* como nó de comunicações durante o domínio romano, que, em muitos aspectos, é mais de continuidade que de ruptura. Uma das explicações para essa situação é, simplesmente, a influência de *Gadir = Gades*. O momento decisivo foi, portanto, o da submissão negociada, através de um *Foedus*, desta cidade a Roma, em 206 a.C., atendendo às evidentes relações e interesses comuns entre *Gades* e *Olisipo*. Esta nova situação consolidou, ou pelo menos reforçou, a dependência do porto olisiponense no quadro do *Círculo do Estreito*, espécie de comunidade económica gerida a partir de Cádiz, situação que se manteve durante a maior parte do Alto Império e que se estendia, também, à Mauritânia.

Por altura da campanha de Décimo Júnio Bruto, em 137 a.C., *Olisipo* serve de base logística ao exército romano, assim como a obscura *Moron*, que cremos poder identificar com *Scallabis*, por confusão de Estrabão (Pimenta, 2014, pp. 44-60; Mantas, 2012, pp. 178-179), confirmando o vale inferior do Tejo como grande eixo de penetração do litoral para o interior. A importância do porto olisiponense é, aliás, sublinhada pelo geógrafo grego, a propósito da dimensão dos navios que o frequentavam (Estrabão, 3.3.1). A navegação rio acima seria sem dúvida normal, intensa quando se tratasse de comboios de suprimentos militares, provavelmente concentrados em *Olisipo* e a partir daqui enviados para locais mais próximos das tropas em operações, por via fluvial. Em *Scallabis*, cujo comandamento sobre a região envolvente lhe conferia especial valor militar, a presença romana está confirmada arqueologicamente desde o século II a.C., comprovando a consolidação do dispositivo romano entre *Olisipo* e *Scallabis*.

Difícilmente se falará de verdadeiras estradas para este período da conquista romana, aqui como noutras regiões da Hispânia. Seguramente existiam caminhos partindo de *Olisipo*, ao longo do vale do Tejo, em direcção a *Salacia* e, para norte, procurando os *Turdulorum oppida*. Estes caminhos serão refeitos e integrados na rede de estradas romanas que começam a surgir no final do período republicano e, sobretudo, com o principado de Augusto. Procurar vestígios materiais desses caminhos pré-romanos não é tarefa fácil, nem satisfatória, devendo procurar-se o seu traçado através dos materiais arqueológicos, como os tesouros monetários republicanos. A localização de diversos sítios militares romanos no vale do Tejo, como o de Alto dos Cacos, em Almeirim, e o de Monte dos Castelinhos, em Vila Franca de Xira (Pimenta, Mendes e Henriques, 2014, pp. 256-292), obriga a reconhecer a existência de caminhos terrestres ao longo do Tejo, ainda que o transporte fluvial a partir de Lisboa tivesse tido, menos no período das invernias e grandes cheias, uma permanente utilização, tal como aconteceu na Idade Média, nomeadamente no período islâmico (Edrisi, 1968, p. 225), quando *Lixbuna* e *Shantirin* permanecem como principais centros urbanos na região.

Firmado o domínio romano, *Olisipo* vai evoluir rapidamente, mantendo-se ainda dúvidas quanto à forma como se processou, e quando, a sua promoção na hierarquia das cidades romanas, raríssimas no território português nos primeiros tempos do Império, considerando a fonte pliniana e os testemunhos epigráficos (Le Roux, 1990, pp. 35-49). Uma primeira promoção cesariana, talvez contemporânea da distinção atribuída a *Gades*, município em 49 a.C., permanece questionável. É certo que se tem atribuído a Cássio Longino o edifício das termas com o mesmo nome, o que parece pouco provável (Loyzance, 1986, pp. 273-284), tanto mais que o suporte naval a acções no Ocidente parte sempre de *Gades* neste período.

Alguma coisa aconteceu, todavia, pois de outra forma não se explica a existência de cidadãos de *Felicitas Iulia* inscritos na tribo Emília (Matos, 1937, pp. 660-674). Sem que o possamos garantir, pode ter-se constituído na cidade um núcleo de cidadãos romanos suficiente para justificar um *Conventus civium romanorum*, como outros que se conhecem, nomeadamente na época de César (Reid, 2014², pp. 199-201; Wilson, 1966, p.13-26). Seja como for, estamos convictos de ter sido obra de Octaviano a promoção municipal, pouco antes de 27 a.C., como se deduz do topónimo oficial atribuída à cidade, *Felicitas Iulia Olisipo*, perfeitamente integrado no grupo lusitano que reflecte a ideologia do primeiro imperador (Étienne, 1970, pp. 90-100).

Quais são os elementos que nos permitem reconstituir os caminhos que os viajantes podiam utilizar para sair ou entrar do espaço olisiponense? Analisemos em primeiro lugar os roteiros viários, *Itinerário de Antonino* e *Cosmografia* do Anónimo de Ravena, que em parte repete os dados do primeiro destes documentos (Roldán Hervás, 1975, pp. 19-101, 111-142).

A importância de *Olisipo* como centro viário é imediatamente destacada pelo facto de o *Itinerário* atribuir à cidade a categoria de *caput viarum* de quatro grandes estradas, correspondentes, na realidade, a seis itinerários de grande extensão, o que situa *Olisipo* entre os principais centros viários da Hispânia (Fig. 2). Não esqueçamos que, segundo a interpretação da rede de estradas romanas da Península Ibérica transmitida pelo Anónimo de Ravena elaborada por K. Miller, dois dos três itinerários hispânicos principais partem de *Olisipo*, sendo o terceiro a Via Augusta, com início em Cádiz (Miller, 1964², p. 149). Recordamos que estes traçados correspondem a itinerários, constituídos por troços diversos que permitem ir do ponto A até ao ponto B, mas não a vias no sentido restrito do termo, ou seja, estradas com um ponto único de contagem das milhas, do princípio ao fim da viagem. Por isso os miliários que lhes pertencem mostram distâncias que se repetem, consoante o centro urbano a partir do qual se iniciava a contagem das milhas.



Fig. 2
Os grandes itinerários com início em *Olisipo* e os seus prolongamentos.

Para além destas estradas há que considerar os caminhos secundários, difíceis de identificar, em parte devido à raridade ou ausência de miliários. Como é normal, o estatuto das estradas também sofreu modificações, de acordo com a dinâmica da romanização. Plínio dá-nos a conhecer indirectamente uma estrada que parece ter sido importante nos primeiros tempos do Alto Império, estrada unindo *Olisipo* a *Conimbriga* pelo litoral (Plínio, *N.H.* 4.113), ainda que a sugestão pliniana siga um traçado norte-sul. Esta estrada dividia-se em duas perto de Torres Vedras (*Chretina?*), seguindo o traçado ocidental em direcção a Pero Pinheiro e Amadora e o traçado oriental por Dois Portos, onde entroncaria na estrada que por Loures se dirigia a *Ierabriga* (Paredes / Sete Pedras) pelo interior, como parece sugerir um miliário achado nesta zona (Mantas, 2016, pp. 76-85).

O caminho que seguia de Lisboa para a zona de Torres Vedras servia uma área abundante em estabelecimentos rurais romanos, parte dos quais pertencente às elites olisiponenses, como demonstra a epigrafia local. A um dia de marcha de *Olisipo*, a riqueza agrícola regional podia, com alguma facilidade, ser conduzida por via terrestre a um centro de consumo importante como *Olisipo*, podendo fazê-lo também por via flúvio-marítima durante parte do ano, recorrendo à pequena cabotagem na costa e ao curso do rio Trancão. Não esqueçamos, todavia, que a produção da área torriense concorria com os produtos ribatejanos e da periferia olisiponense, inconveniente que poderia ser atenuado através da acção de notáveis olisiponenses com interesses na referida área, alguns deles ligados à gestão política local (Mantas, 2003a, pp. 28-29) Quanto à segunda estrada, mais a ocidente, parece ter tido características marcadamente secundárias, não obstante atravessar uma zona de grande povoamento luso-romano e de servir as pedreiras que forneciam *Olisipo*, em Montelavar e Pero Pinheiro e a exploração de granadas na área de Belas (Azevedo, 1918, pp. 158-164; Ribeiro, 1982-1983, p.157).

As estradas mais importantes eram, naturalmente, as que foram incluídas no *Itinerário de Antonino* e repetidas, de forma um tanto estropiada, na *Cosmografia* do Anónimo de Ravena, compilação do século VII. O primeiro destes roteiros indica como ponto de partida das estradas a cidade de *Olisipo*, e não a capital da Lusitânia, onde se dirigiam três delas: *Olisipo - [Scallabis] - Aritium Praetorium - Ad Septem Aras - Emerita* (It.418,7-419,6); *Olisipo - Scallabis - Tubucci - Ad Septem Aras - Emerita* (It.419,7-420,7), *Olisipo - Salacia - Ebora - Ad Adrum Flumen - Emerita* (It.416,4-418,5). Tentar explicar todas as incongruências do *Itinerário* resulta inconsequente, tanto mais que ainda é imprecisa a razão que levou à sua feitura, todavia, como a rede viária hispânica obedece a um plano geral baseado em vias de penetração a partir do litoral, parece normal que uma cidade como *Olisipo* garanta essa proeminência, determinada pelo seu valor portuário. Não quer isto dizer, como referimos, que as distâncias fossem contadas exclusivamente a partir de *Olisipo*, como é evidente nestes itinerários (Rodríguez Martín, 2008-2009, pp. 415-469), incluindo o quarto cujo ponto inicial é atribuído à cidade: *Olisipo - Ierabriga - Scallabis - Seillum - Conimbriga - Aeminium - Talabriga - Lancobriga - Cale - Bracara* (It.420,8-422,1).

Vejamos agora como saíam de *Olisipo* estas estradas (Fig. 3). Graças aos trabalhos públicos e privados desenvolvidos na capital portuguesa nos últimos anos temos presentemente uma ideia geral razoável do que foi o urbanismo olisiponense, muito diferente do que foi proposto por Vieira da Silva e retomado por Irisalva Moita (Silva, 1944, p.40-46, planta *in fine*; Moita, 1985, p.287-302), ainda que continuem por resolver problemas importantes, como a localização do fórum, a função do complexo nitidamente relacionado com o porto construído sobre o criptopórtico da Rua da Prata, o traçado do aqueduto e o percurso ocidental da muralha romana.



Fig. 3
Percursos iniciais das principais estradas que partiam de *Olisipo*.

Em relação aos eixos viários urbanos referiremos em primeiro lugar o traçado da estrada que de *Olisipo* partia para *Scallabis*, para depois desta cidade se projectar para *Emerita* e *Bracara*. Este itinerário contava com duas variantes perfeitamente identificadas, ainda que nem sempre consideradas, uma pela margem do Tejo, por Sacavém, outra contornando a zona alagadiça do Trancão, por Loures. Este último percurso levanta a velha questão da ponte romana em Sacavém, referida por Francisco de Holanda e depois na obra de Luís Marinho de Azevedo (Holanda, 1984, pp. 26-28; Azevedo, 1652, p. 379). Este traçado, não muito fácil, continuaria até Vialonga e Alverca, onde encontrava o troço da estrada que de *Olisipo* seguia por Loures e S. Julião do Tojal, a caminho de *Ierabriga*, que o *Itinerário* situa a XXX milhas.

Embora se tenha registado um miliário em Chelas (*CIL* II 4631), cremos que o traçado principal da estrada para *Scallabis* corria por Loures, onde recentemente se encontraram nas Almoínhas, local de uma *mutatio*, dois miliários (Fig. 4), um deles indicando a milha X em relação a *Olisipo*. Como os miliários são tardios, incluindo um terceiro achado em Frielas (Mantas, 2012, pp. 174-176; Azevedo, 1908, p. 20), é possível que o caminho principal tivesse sido deslocado para a zona de Loures, de onde partiam, para além da estrada referida no *Itinerário*, outra para *Ierabriga*, e para norte, a caminho de *Eburobrittium* (Óbidos), com um traçado comum até Dois Portos. Em *Olisipo* a estrada partia de um local não muito afastado do actual Largo da Madalena, na continuação do *Decumanus* da cidade. Na zona onde hoje se levanta a igreja de S. Nicolau existiu, muito provavelmente, uma necrópole (*CIL* II 204, 208, 223, 4998), que seria a primeira das várias que acompanhavam a estrada, a menos que as inscrições tivessem sido levadas da necrópole da Praça da Figueira, o que não nos parece credível. Aqui, a estrada, ainda em ambiente semi-urbano, passava entre a necrópole e o circo, cuja construção lhe terá sido posterior (Mantas, 1990, pp. 164-166; Silva, 2012, pp. 74-87).



Fig. 4
Os dois miliários de Almoínhas no local do achado (Museu de Loures).

A estrada desviava-se depois ligeiramente para nordeste, seguindo um percurso a que hoje correspondem, no fundamental, as ruas do Poço de Borratém, da Mouraria, do Benfornoso e dos Anjos, onde terá existido outra necrópole. Continuava pela Rua de Arroios e Calçada de Arroios, com um traçado bem individualizado no urbanismo da zona atravessada, visível nas imagens aéreas e espaciais (Mantas, 1996, pp. 766-769), e que conta com o apoio de inscrições funerárias encontradas nas proximidades, assim como com o próprio topónimo Alvalade, derivado do árabe *al-Balat*, que significa *a calçada, a estrada*, referindo-se, normalmente, a uma via de cuidada construção². Depois de Alvalade a estrada atinge o Lumiar, iniciando a descida para o vale da Póvoa de Santo Adrião pela célebre Calçada de Carriche, dirigindo-se à *mutatio* de Almoínhas (Brazuna e Coelho, 2012, pp. 103-114).

O ponto de partida da estrada *Olisipo - Ierabriga - Scallabis*, agora ao longo do rio³, situava-se na zona marginal de Olisipo por onde corria um dos *decumani* da cidade, entre o criptopórtico da Rua da Prata e a Ribeira Velha, correspondendo em parte ao traçado da Rua dos Bacalhoeiros. Aqui se encontrou um marco miliário de Probo (Fig. 5), indicando provavelmente o ponto inicial destas estradas, cujo primeiro troço coincidia até *Scallabis* com as estradas *Olisipo - Emerita* e *Olisipo - Bracara*, vulgarmente mal denominadas vias XIV, XV e XVI. A mudança de orientação do caminho na junção da Rua dos Bacalhoeiros com a Rua do Cais de Santarém e a existência de uma necrópole na zona da Ribeira Velha⁴, que parece ter sido rica atendendo aos testemunhos epigráficos que aludem a mausoléus (*CIL* II 214, 216), levam-nos a situar exactamente nessa área o começo da estrada. Não concordamos com a opinião de Cardim Ribeiro quando considera o miliário da Casa dos Bicos indicativo do local onde se efectuava a travessia do Tejo para Cacilhas (Ribeiro, 1982-1983, pp. 431-438), ponto de partida terrestre da estrada *Olisipo - Emerita*, por Évora.

Da zona do Terreiro do Trigo a estrada seguia para a Rua de Santa Apolónia para ganhar a Calçada da Cruz da Pedra, podendo o topónimo relacionar-se com a presença de um miliário, talvez o da milha II, considerando que o miliário da Casa dos Bicos marcava o ponto inicial. A estrada afastava-se do rio, aproveitando o rebordo de uma plataforma natural que se prolonga de Alfama a Santa Apolónia, continuando pela *Estrada de Chelas*, ainda bem individualizada na área urbana lisboeta. Os achados romanos e visigóticos do Mosteiro de Chelas são numerosos, denunciando certamente a presença de *villae* nesta zona de relevo algo acidentado, que a estrada atravessava aproveitando o vale de Xabregas. Na Igreja do Mosteiro de Chelas foi registado, no século XVII, um miliário tardio (*CIL* II 4631), provavelmente de Magnêncio, marco que indicaria a milha III. O troço de Chelas a Sacavém é difícil de identificar, por Poço de Cortes, na zona de Olivais Sul, ou pela Azinhaga dos Mouzinhos, em direcção à intrigante ponte de Sacavém (Mantas, 1996, pp. 749-751). Aqui estamos já em pleno ambiente rural, hoje de difícil interpretação em torno das cidades e até de povoações menores (Alarcão, 1999, pp. 31-37).

2 A mesma origem tem a designação tradicional da Via de la Plata, entre *Emerita* e *Asturica*.

3 Recordamos que, depois de *Ierabriga*, estas estradas contavam com um *deverticulum* que atravessava o Tejo no Escaroupim, evitando a passagem por *Scallabis*.

4 Embora a localização desta necrópole possa parecer demasiado urbana recordamos que a zona ribeirinha era uma área de trabalho e que a necrópole ficaria fora do perímetro da cidade, como sugere o traçado da muralha, ainda que esta seja posterior.



Fig. 5
O miliário de Probo achado na Casa dos Bicos (Museu de Lisboa).

Uma estrada secundária, que na zona da Amadora dava origem a vários ramais, coincidia inicialmente com a estrada que se dirigia à estação de Almoínhas, pela Rua das Portas de Santo Antão, Rua de S. José e Rua de Santa Marta, ainda com um traçado nítido na fotografia aérea (Mantas, 1996, pp. 883-884), continuando pela Rua de S. Sebastião da Pedreira até à Praça de Espanha. Nesta área, a estrada mudava de directriz, flectindo para noroeste e continuando pela Estrada de Benfica em direcção à Amadora, para, pela encosta do Bairro da Mina, se dirigir a Belas, acompanhando, ainda que a alguma distância, o aqueduto vindo de Carenque, onde poderia existir uma *mutatio* ou equivalente, a 15 quilómetros da cidade⁵. Embora procurando um local bastante afastado de *Olisipo*, não queremos deixar de recordar, destes ramais, o que buscava o litoral pela encosta norte da Serra de Sintra, ao longo da Ribeira de Colares, até ao santuário do Alto da Vigia (Ribeiro, 2002, p.235-239), que nos parece suficientemente importante para justificar um caminho de ligação a *Olisipo*, sem esquecer a possibilidade de efectuar a viagem por mar (Borges, 2015, pp. 152-164).

Outra estrada secundária para poente atravessaria o esteiro do Tejo num ponto da Rua Arco do Bandeira, talvez sobre uma ponte de tabuleiro de madeira, cujos vestígios poderão corresponder ao paredão que aí se descobriu (Moita, 1985, p. 288). Contornaria a encosta do Carmo, prosseguindo pelo Calhariz, um topónimo de indiscutível significado viário, Calçada do Combro e Rua do Poço dos Negros, em direcção à Rua da Esperança. Embora o traçado se torne obscuro, julgamos que o caminho continuava dominando o Tejo e evitando os acidentes do terreno. Depois da Praça da Armada flectia para noroeste e prosseguia pela Rua do Prior do Crato, a caminho da travessia do vale de Alcântara, no local da ponte soterrada no século XIX. Sobre a antiguidade desta obra não podemos emitir juízo válido por falta de elementos concretos. Foi ali que se travou o combate no qual as forças do Prior do Crato foram derrotadas, combate de que existe um desenho coevo (Fig. 6), no qual se encontra sumariamente representada a ponte, que devia ser antiga, atendendo ao topónimo, embora renovada no século XVIII.

5

A sua localização na área de Massamá, próxima, é igualmente possível.

interessante testemunho da transmissão do correio na época romana. Outra estação de muda existiria, ainda sem provas arqueológicas irrefutáveis, perto de Alverca. Como é evidente, nas estradas secundárias e nos caminhos vicinais, qualquer estabelecimento de apoio aos viajantes era de iniciativa particular, ainda que controlado pelas autoridades. A velocidade a que se viajava dependia de numerosos factores. A pé, a distância correspondente ao *magnum iter* militar, ou seja, 30 quilómetros por jornada, representa já um esforço apreciável. Em viatura, sabemos que os bons correios percorriam por dia o espaço correspondente a um mínimo de cinco estações, o que equivale a um percurso diário não inferior a 50 milhas, perto de 75 quilómetros, média que não seria atingida pelos viajantes normais, que se ficariam pelas 30 milhas, correspondentes a 45 quilómetros, o que equivale a dizer que o caminho até *Ierabriga*, por terra, se fazia numa única jornada, enquanto para ganhar *Scallabis* (It. 420,1; 421,2) ou *Salacia* (It.417,4) se gastariam dois dias, andando bem.

Uma viagem normal até à capital provincial levaria uma semana, sem esquecer que as invernias dificultavam o movimento, tanto mais que, mesmo as estradas principais nem sempre se encontravam em boas condições, considerando o custo muito elevado da manutenção, cujo peso recaiu progressivamente sobre as cidades, como é particularmente evidente no Baixo-Império (Mantas, 2012, pp. 50-55). A navegação fluvial, importante complemento da rede viária terrestre, dependia do tipo de embarcações e das condições naturais, tanto como das funções atribuídas. Estrabão refere até onde se podia navegar o Tejo (Estrabão, 3.3.1), os quais coincidiam *grosso modo* com locais de travessia de estradas importantes⁷. Embora ainda falte a prova, é possível considerar a presença de *caudicariae* no Tejo, embarcações fluviais capazes de operar também no quadro da pequena cabotagem. A limitada deslocação e pequeno calado destas embarcações permitia-lhes a frequência de espaços portuários de águas baixas e a navegação fluvial a montante dos pontos onde os navios de alto bordo a terminavam⁸. No rio Tejo, junto a Vila Franca de Xira, há indícios de naufrágios romanos (Quaresma, 2005, pp. 403-428), sem que tenha sido possível determinar o tipo de embarcações.

As relações marítimas de *Olisipo* caracterizam-se por uma longa relação com os portos béticos, que poderemos considerar de complementaridade, sobretudo durante o Alto Império, a exemplo de outras regiões (Fabião, 2000, pp. 717-730), aliás comprovada pela epigrafia. O progresso da romanização das províncias setentrionais e as alterações verificadas na estrutura económica hispânica nos finais do século II garantiram uma maior autonomia aos negócios marítimos dos olisiponenses, sem que a ligação com a Bética tenha desaparecido. No século III poderá ter funcionado na cidade uma circunscrição financeira provincial (Roldán Hervás, 1968-1969, pp. 98-100), enquanto o florescimento do século IV, que viu o abandono do teatro e a reconstrução completa das Termas dos Cássios, por iniciativa do governador provincial (*CIL* II 191), deve atribuir-se à expansão da rota atlântica e ao incremento da produção e exportação de preparados piscícolas, sem esquecer outros produtos concentrados no porto olisiponense, hoje difíceis de identificar no registo arqueológico. Não há, agora, razões para duvidar da continuação de funções portuárias durante a Antiguidade Tardia, como provam as fontes escritas e a arqueologia (García Moreno, 1972, pp. 138-142; Cunliffe, 2001, pp. 478-481; Fabião, 2009a, pp. 25-50).

O porto de *Olisipo* contemplava actividades de pequena e grande cabotagem e, naturalmente, de navegação de longo curso. Esta multiplicidade de tráficos constituía uma mais-valia para a cidade, pois não só correspondia à estrutura dominante do comércio marítimo romano (Nieto, 1997, pp. 146-158), como se adaptava da melhor forma ao que consideramos os três níveis essenciais da economia romana: local, regional e imperial. A concentração e a distribuição de cargas em *Olisipo*, aliada à sua excelente posição como porto de escala de viagens atlânticas, garantiram à cidade uma situação destacada no conjunto dos portos da fachada oceânica. A localização de *Olisipo*, praticamente a meia distância do Mar do Norte e da Itália e numa zona de transição natural, contribuiu também para assegurar actividades regulares nas quais se congregavam os vários níveis do tráfico marítimo romano, como o material anfórico do vale do Tejo claramente comprova (Fabião e Guerra, 2016, pp. 115-127).

7 Em Santarém e na área de Tancos.

8 As *caudicariae* levavam três dias a subir os 30 quilómetros pelo Tibre de Óstia a Roma, na maioria do percurso por alagem, o que não sucederia no Tejo, permitindo às embarcações uma navegação mais rápida.

Todavia, para além dos materiais arqueológicos, os testemunhos dessas actividades directamente relacionáveis com o porto olisiponense continuam a ser poucos, não faltando invenções no sentir de lhes preencher a falta, como a pretendida inscrição consagrada a Tétis pelos *nautae et remiges* (CIL II 24⁹). Como sucede o mesmo em *Hispalis* (Sevilha), por exemplo, não devemos valorizar particularmente esta lacuna, que a epigrafia compensa, em parte, para o Alto Império (Caessa e Encarnação, 2012, pp. 403-420). cremos poder assumir, através dela, relações com a Britânia e com a Itália, onde o Testaccio, em Roma, conserva memória de um muito provável armador olisiponense de meados do século II, *C. Iulius Firmus* (CIL II 5019; CIL XV 3894-3896), cuja irmã, *Iulia Dubra*, ostenta um cognome que lhe sugere uma origem britânica, de *Portus Dubrae* (Dover). Ainda em Itália, no porto de *Ostia*, podemos considerar o duúnviro *L. Cassius Reburus* (CIL XIV 413), dado o seu cognome e a importância dos *Cassii* olisiponenses, relacionado com o porto lusitano. Os progressos da epigrafia e da arqueologia subaquática não deixarão de contribuir para confirmar, se necessário, a importância das rotas olisiponenses de longo curso e de grande cabotagem, sem esquecer a necessidade de acompanhar cuidadosamente quaisquer obras que se realizem na faixa ribeirinha lisboeta.

Quantas viagens se efectuariam ao longo do período normal de navegação? Para a cabotagem não vale a pena tentar estabelecer um cálculo preciso, embora o regime de ventos, tal como nas viagens de longo curso, da qual, em parte dependia, pesasse significativamente. Para além das informações de Plínio sobre a duração ideal de algumas viagens (Plínio-o-Antigo, *N.H.* 19.4), que permitem colocar *Olisipo* a duas semanas de navegação da Itália⁹, o poeta Horácio sugere três a quatro viagens anuais entre a Itália e o Golfo de Cádiz (Horácio *Carm.* 1.31), o que não se afasta do que julgamos viável para o porto olisiponense. É claro que, tratando-se de viagens até à Britânia, a duração duplicaria, reduzindo estas a não mais de duas carreiras anuais, mas significativamente mais económicas (Greene, 1986, pp. 40-41), sem esquecer que a logística militar não obedece a razões de economia de mercado.

Graças ao regime de ventos, não muito diferente do actual, os navios que hibernassem em *Olisipo* podiam partir no início da reabertura da navegação em direcção ao Mediterrâneo, enquanto os que se encontrassem em portos do *Mare Internum* podiam passar ao Atlântico desde as primeiras semanas da Primavera. Uma viagem normal, entre *Gades* e *Olisipo*, tomaria cinco a seis dias, sem escalas prolongadas e navegando durante a noite. O porto olisiponense foi, portanto, um porto de concentração e distribuição de cargas, um empório, onde não faltariam armazéns para acumular mercadorias públicas e privadas e onde se cruzariam todos os tipos de viajantes, o que não deixa de se reflectir na imagem religiosa da cidade (Reis, 2015, pp. 34-40).

A localização desses armazéns (*horrea*) deve procurar-se na zona marginal da Lisboa romana, entre a antiga margem do rio e o sopé das colinas, em zonas com bom acesso viário. Tendo em conta as actividades da *Annona*, que concentrava grande parte do comércio institucional, ou seja, da economia à escala imperial, cremos poder relacionar com a sua existência uma epígrafe consagrada a *Mercurius Cohortalis* achada há alguns anos (Fig. 7), parecendo-nos mais aceitável que uma interpretação militar da mesma, ainda que a presença em *Olisipo* de uma guarnição, segura para a época republicana, seja perfeitamente possível na época imperial, tanto mais que se conhece um voto a *Iuppiter Optimus Maximus Cohortalis* na região de Mitrovica, nos Balcãs, por iniciativa de um tribuno dos Batavos (Mantas, 2003a, pp. 21-22; Pimenta, 2005, pp. 129-131; Ferri, 2009, pp. 374-375). Uma vez que *Olisipo* foi, na época imperial, o principal porto lusitano, a existência de infraestruturas de apoio, a uma das instituições sobre as quais Augusto estabeleceu um dos pilares do principado (Sirks, 1991, pp. 24-354), incluindo grandes armazéns estatais (Thèdenat, 1899, pp. 271-272), resulta perfeitamente aceitável¹⁰, tanto mais que grande parte das mercadorias exportadas através de *Olisipo* só poderia sê-lo por via marítima. Para que tenhamos uma ideia clara do que foram as exigências de matérias-primas na economia romana, não só de produtos alimentares, basta considerar que os níveis de poluição pelo chumbo só recuperaram os valores do século I cerca de 1750, acusando uma quebra brutal com o eclipse do mundo romano (Hong, 1994, pp. 1841-1843).

9

Sete dias entre Ostia e Gades, em rota batida, a uma velocidade que Plínio considerou excepcional.

10

Tencionamos voltar ao assunto na primeira oportunidade.



Fig. 7
Inscrição consagrada a *Mercurius Cohortalis*, achada no Castelo de S. Jorge (Museu de Lisboa).

A cidade aliava à previsível monumentalidade de um centro provincial não mediterrânico a funcionalidade das zonas ribeirinhas, cuja estrutura dominante seria o complexo levantado sobre o criptopórtico da Rua da Prata (Fabião, 1994, pp. 67-69), seguramente relacionado com o porto, ainda que a tipologia do monumento suscite dúvidas, talvez elucidáveis através dos trabalhos em curso. O conhecimento do urbanismo olisiponense, em parte de tipo ortogonal, como em tempos propusemos (Mantas, 1990, pp. 164-166; 2003, pp. 23-28), avançou nos últimos anos, identificando-se o circo, construído no século II ou III, troços da muralha romana tardia, zonas fabris e de habitação, bem como aspectos portuários que confirmam as características próprias de um porto flúvio-marítimo, cujas obras contariam sobretudo com cais e pontões de madeira, a exemplo dos que se conhecem noutros portos atlânticos (Morillo, Fernández e Salido, 2016, pp. 268-269), como *Oiassos* (Irún), *Burdigala* (Bordéus) e *Londinium* (Londres). A margem do Tejo sofreu modificações significativas, ganhando terreno ao rio, e o nível das águas está hoje ligeiramente acima do nível de época romana, o que dificulta a interpretação da topografia antiga (Fig. 8).

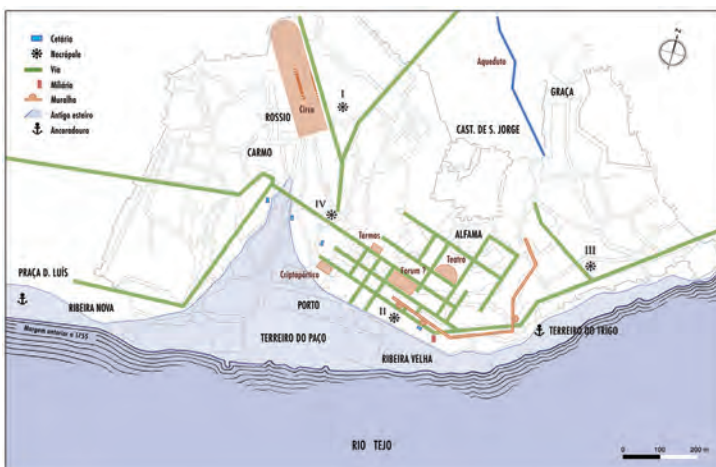


Fig. 8
Esboço urbanístico de Olisipo, sobre planta de 1650. Necrópoles:
I - Praça da Figueira; II - Ribeira Velha; III - Cruz da Pedra; IV - S. Nicolau.

Ao longo da margem existiam vários ancoradouros, como o da Ribeira Velha e o da Praça D. Luís I, onde foi possível detectar vestígios de cargas perdidas e recuperar restos de uma embarcação (Cardoso, 1981, pp. 139-144; Parreira e Macedo, 2013, pp. 747-754), enquanto um esteiro desaparecido subia pela Baixa até perto do Rossio, facultando um espaço abrigado interior, pouco profundo, útil para as pequenas embarcações e para a instalação de unidades de

produção de preparados piscícolas (Bugalhão, 2001, pp. 51-168). Talvez alguns destes ancoradouros estivessem reservados para mercadorias específicas, facilitando o seu movimento e fiscalização. É provável, como acontecia ainda no século passado, que os grandes navios fundeassem no rio, transbordando as cargas para embarcações menores, ou recebendo-as destas, nomeadamente quando relacionadas com outros portos situados no Tejo, onde as povoações e *villae* ribeirinhas dispunham de tais facilidades. A importância das actividades marítimas reflecte-se também na estrutura social lisboense, onde uma comunidade libertina numerosa e poderosa deixou marcas evidentes, como no caso da reconstrução parcial do teatro da cidade (*CIL* II 183), na época de Nero (Alarcão, 1982, p.287-302; Fernandes, 2005, p.29-40; Fernandes, 2015, p. 203-224), ainda que a administração da urbe pareça ter sido apanágio da emigração itálica e de representantes da elite indígena romanizada (Mantas, 2005, pp. 21-56; Guerra, 2006, pp. 279-282), pelo menos durante o Alto Império.

Terminamos como começámos¹¹, lembrando a longa história de Lisboa, grande parte dela - a melhor - história marítima. Recordamos Cesário Verde, evocando uma Lisboa desaparecida e transformada, desejando que não se transfigure agora, sacrificando a sua essência intemporal, numa cidade onde *flamejam ao jantar alguns hotéis da moda* (Verde, 2009, p. 80).

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

(Nota: As obras de autores da Antiguidade são indicadas no texto de acordo com as abreviaturas usuais.)

- ALARCÃO, J. de (1982) - O teatro romano de Lisboa. In *Actas del Simposio de Mérida: El teatro en la Hispania Romana*. Badajoz: Institución Cultural Pedro de Valencia, pp. 287-302.
- ALARCÃO, J. de (1999) - Os arredores das cidades romanas de Portugal. *Archivo Español de Arqueología*, 72: 179-180. Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas, pp. 31-37.
- ARRUDA, A. (2008) - Fenícios e púnicos em Portugal: problemas e perspectivas. In *Nuevas perspectivas II: la arqueología fenicia y púnica en la Península Ibérica*. Barcelona: Universidad Pompeu Fabra, pp. 13-23.
- AZEVEDO, L. M. de (1652) - *Primeira parte da Fundação, Antiguidade e Grandeza da mui insigne cidade de Lisboa*. Lisboa: Oficina Craesbeckiana.
- AZEVEDO, P. de (1908) - *Miscellanea, O Archeologo Português*, 13. Lisboa: Museu Nacional de Arqueologia e Etnologia, p. 20.
- AZEVEDO, P. de (1918) - As pedras preciosas de Lisboa (Belas) na História, *O Archeologo Português*, 23. Lisboa: Museu Nacional de Arqueologia e Etnologia, pp. 158-164.
- BERESFORD, J. (2013) - *The Ancient Sailing Season*. Leida: Brill.
- BORGES, M. (2015) - Portos e ancoradouros do litoral de Sintra-Cascais da Antiguidade à Idade Moderna. In *Jornadas do Mar 2014. Mar: Uma Onda de Progresso*. Almada: Escola Naval, pp. 152-164.
- BRAZUNA, S. e COELHO, M. (2012) - A villa de Almoínhas (Loures). Trabalhos arqueológicos de diagnóstico e minimização. *Cira Arqueologia*. 1. Vila Franca de xira: Câmara Municipal, pp. 103-114.
- BUGALHÃO, J. (2001) - *A indústria romana de transformação e conserva de peixe em Olisipo. Núcleo Arqueológico da Rua dos Correeiros*. (Trabalhos de Arqueologia 15). Lisboa: Instituto Português de Arqueologia.
- CAESSA, A. e ENCARNÇÃO, J. de (2012) - Epigrafia de Olisipo - 66 anos depois. In *Lofficina epigrafica romana: in ricordo di Giancarlo Susini*. Faenza: Fratelli Lega Editori, pp. 403-420.
- CARDOSO, J. (1981) - Descoberta de tijolos romanos com marca de oleiro em Lisboa. *Boletim Cultural da Assembleia Distrital de Lisboa*, 87: 1. Lisboa: Assembleia Distrital, pp. 139-144.
- CUNLIFFE, B. (2001) - *Facing the Ocean: The Atlantic and Its Peoples 8000 BC-AD 1500*. Oxford: University Press.
- DAVEAU, S. (1994) - A foz do Tejo. Palco da história de Lisboa. In *Lisboa Subterrânea*. Lisboa: Museu Nacional de Arqueologia, pp. 25-31.
- DUARTE, A. e AMARO, C. (1986) - *Casa dos Bicos. A cidade e a arqueologia*. In *I Encontro Nacional de Arqueologia Urbana*. (Trabalhos de Arqueologia 3) Lisboa: Instituto Português do Património Cultural, pp. 143-154.
- EDRISI (1968²) - *Description de l'Afrique et de l'Espagne* (M. Dozy e J. de Goeje, eds.). Leida: Brill.
- ÉTIENNE, R. (1970) - *Le siècle d'Auguste*. (Collection U2). Paris: Armand Colin.

¹¹ Agradecemos cordialmente a preparação das figuras desta comunicação ao Dr. Luís Madeira e a colaboração prestada pela Dr^a Ana Caessa e Doutor José d'Encarnação, que nos cederam a Fig. 7.

- FABIÃO, C. (1994) - O monumento romano da Rua da Prata. In *Lisboa Subterrânea*. Lisboa: Museu Nacional de Arqueologia, pp. 67-69.
- FABIÃO, C. (2000) - O sul da Lusitânia e a Baetica. Concorrência ou complementaridade? In *Congreso Internacional Ex Baetica Amphorae*, 2. Ecija: Editorial Gráfica, pp. 717-730.
- FABIÃO, C. (2009) - A dimensão atlântica da Lusitânia: periferia ou charneira no Império romano? In *Lusitânia romana entre o mito e a realidade*. Cascais: Câmara Municipal, pp. 53-74.
- FABIÃO, C. (2009a) - O Ocidente da Península Ibérica no século VI: sobre o Pentanummium de Justiniano I encontrado na unidade de produção de preparados de peixes da casa do governador da Torre de Belém, (*Apontamentos de Arqueologia e Património*, 4), Lisboa, pp. 25-50.
- FABIÃO, C. e GUERRA, A. (dirs.) (2016) - *Marcas de ânforas romanas na Lusitânia*. Lisboa: Academia das Ciências de Lisboa.
- FERNANDES, LUÍS (2005) - C. Heius Primus, Augustalis Perpetuus. Teatro e encenação do poder em Olisipo. *Mathésis*, 14, Viseu: Universidade Católica, pp. 29-40.
- FERNANDES, LÍDIA [et. al.] (2015), Paisagem urbana de Olisipo: fatias da história de uma cidade. *Revista Portuguesa de Arqueologia*, 18. Lisboa: Direcção Geral de Património Cultural, pp. 203-224.
- FERRI, N. (2009) - Kultovi antičkih božanstava na području Kosovske Mitrovice. *Histria Antiqua*, 18: 1, pp. 373-380.
- GARCÍA, L. (1972) - Colonias de comerciantes orientales en la Península Ibérica. Siglos V-VII. *Habis*, 3. Sevilha: Universidad de Sevilla, pp. 127-154.
- GREENE, K. (1986) - *The Archaeology of the Roman Economy*. Berkeley - Los Angeles: University of California Press.
- GUERRA, A. (2006) - Os mais recentes achados epigráficos do Castelo de S. Jorge, Lisboa. *Revista Portuguesa de Arqueologia*, 9: 2. Lisboa: IGESPAR, pp. 271-297.
- HOLANDA, F. de (1984) - *Da fábrica que falece à cidade de Lisboa* (F. Alves, ed.). Lisboa: Livros Horizonte.
- HONG, S. [et. al.] (1994) - Greenland Ice Core Evidence of Hemispheric Lead Pollution Two Millenia Ago by Greek and Roman Civilizations, *Science*, 265, pp. 1841-1843.
- LE ROUX, P. (1990) - Les villes de statut municipale en Lusitanie romaine. In *Les Villes Romaines de Lusitanie*. Paris: Éditions du CNRS, pp. 35-49.
- LOYZANCE, M.- F. (1986) - À propos de Marcus Cassius Sempronianus Olisiponensis, Diffusor Olearius, *Revue des Études Anciennes*, 88. Bordéus: Université Montaigne, pp. 273-285.
- MANTAS, V. G. (1990) - As cidades marítimas da Lusitânia. In *Les Villes de Lusitanie Romaine*. Paris: Éditions du CNRS, pp. 149-205.
- MANTAS, V. G. (1996) - *A rede viária romana da faixa atlântica entre Lisboa e Braga*, 1-2. Coimbra: Faculdade de Letras (dissertação de doutoramento policopiada).
- MANTAS, V. G. (2003) - O porto romano de Lisboa. In *Puertos fluviales antiguos: ciudad, desarrollo e infraestructuras*. Valência: Universitat de València, pp. 13-29.
- MANTAS, V. G. (2003a) - Penélope e Ulisses na Lusitânia. In *Actas do Congresso Penélope e Ulisses*. Coimbra: Associação Portuguesa de Estudos Clássicos, pp. 145-166.
- MANTAS, V. G. (2005) - Os magistrados olisiponenses do período romano. In *História das Figuras do Poder* (Turres Veteras VII). Torres Vedras: Câmara Municipal, pp. 21-56.
- MANTAS, V. G. (2012) - *As vias romanas da Lusitânia* (Studia Lusitana 7). Mérida: Museo Nacional de Arte Romano.
- MANTAS, V. G. (2016) - O miliário da Quinta de Santa Teresa (Alenquer) e outros problemas viários associados, *Cira Arqueologia*, 5. Vila Franca de Xira: Câmara Municipal, pp. 76-85.
- MATOS, A. de (1937) - Estradas romanas no concelho de Gaia. *Brotéria*, 24: 6. Lisboa: Companhia de Jesus, pp. 660-679.
- MILLER, K. (1964²) - *Itineraria romana. Romische Reisewege an der Hand der Tabula Peutingeriana*. Roma: Bretschneider.
- MOITA, I. (1985) - Problemas da Lisboa romana. A recuperação do teatro de Olisipo. In *Arqueología de las Ciudades Modernas Superpuestas a las Antiguas*. Madrid: Ministerio de Cultura, pp. 287-302.
- MORILLO, A.; FERNÁNDEZ, C. e SALIDO, J. (2016) - Hispania and the Atlantic Route in Roman Times. New approaches to ports and trade. *Oxford Journal of Archaeology*, 35: 3. Oxford: University of Oxford, pp. 267-284.
- NIETO, X. (1997) - Le commerce de cabotage et de redistribution. In *La Navigation dans l'Antiquité* (Collection Méditerranée). Aix-en-Provence: Édisud, pp. 146-158.

- PARREIRA, J. e MACEDO, M. (2013) - O fundeadouro romano da Praça D. Luís I. *Arqueologia em Portugal. 150 Anos*. Lisboa: Associação dos Arqueólogos Portugueses, pp. 747-754.
- PIMENTA, J. (2005) - *As ânforas romanas do Castelo de S. Jorge (Lisboa)* (Trabalhos de Arqueologia 26). Lisboa: Instituto Português de Arqueologia.
- PIMENTA, J. (2014) - Os contextos da conquista: Olisipo e Décimo Júnio Bruto. *Cira Arqueologia*, 3. Vila Franca de Xira: Câmara Municipal de Lisboa, pp. 44-60.
- PIMENTA, J.; MENDES H. e HENRIQUES, E. (2014) - O acampamento militar romano do Alto dos Cacos - Almeirim. *Cira Arqueologia*, 3. Vila Franca de Xira: Câmara Municipal, pp. 256-292.
- QUARESMA, J. (2005) - Ânforas romanas provenientes da pesca de arrasto no Tejo, depositadas no Museu Municipal de Vila Franca de Xira. *Revista Portuguesa de Arqueologia*, 8: 2. Lisboa: Instituto Português de Arqueologia, pp. 403-428.
- REID, J. (2014²) - *The Municipalities of the Roman Empire*. Cambridge: University Press.
- REIS, S. (2015) - *Da epigrafia votiva de Olisipo. Contributo para um estudo das interações culturais no municipium. Al-madan*, Série 2, 20, 1. Almada: Centro de arqueologia de Almada, pp. 34-40.
- RIBEIRO, J. (1982-1983) - Estudos histórico-epigráficos em torno da figura de L. Iulius Maelo Caudicus. *Sintria*, 1-2. Sintra: Câmara municipal, pp. 151-476.
- RIBEIRO, J. (2002) - Soli Aeterno Lunae. O santuário. In *Religiões da Lusitânia. Loquuntur Saxa*. Lisboa: Museu Nacional de Arqueologia, pp. 235-239.
- RODRÍGUEZ, F. G. (2008-2009) - Las vías romanas de Lusitania el trazado en el Conventus Emeritense y su proyección hacia la fachada atlántica. *Anas*, 21-22. Merida: Museo Nacional de Arte Romano, pp. 415-469.
- ROLDÁN, J. (1968-1969) - Fuentes antiguas para el estudio de los Vettones. *Zephyrus*, 19-20. Salamanca: Universidad, pp. 73-106.
- ROLDÁN, J. (1975) - *Itineraria Hispana. Fuentes antiguas para el estudio de las vías romanas en la Península Ibérica* (Anejos de Hispania Antiqua 7). Madrid: Universidad de Valladolid.
- SIEGFRIED, A. (1940) - *Suez, Panama et les routes maritimes mondiales*. Paris: Armand Colin.
- SILVA, R. BANHA da (2012) - Arqueologia viária romana em Lisboa: a I.A.U. da Praça da Figueira, *Cira Arqueologia*, . 1. Vila Franca de Xira: Câmara Municipal, pp. 74-87.
- SILVA, A. RAQUEL (2003) - A villa romana de Frielas, *O Arqueólogo Português*, Série 4, 18. Lisboa: Museu Nacional de Arqueologia, pp. 71-84.
- SILVA, A. VIEIRA da (1944) - *Epigrafia de Olisipo, subsídios para a história da Lisboa romana*. Lisboa: Câmara Municipal.
- SIRKS, B. (1991) - *Food for Rome: The Legal Structure of the Transportation and Processing of Supplies for the Imperial Distributions in Rome and Constantinople*. Amesterdão: Gieben Publisher.
- THÉDENAT, H. (1899) - Horreum. In *Dictionnaire des Antiquités Grecques et Romaines*, 3 (1). Paris: Librairie Hachette, pp. 268-276.
- VERDE, C. (2009) - *O Livro de Cesário Verde*. Lisboa: Assírio e Alvim.
- WILSON, A. (1966) - *Emigration from Italy in the Republican Age of Rome*. Manchester: University Press.

O CONTRIBUTO DA EPIGRAFIA DE OLISIPO E DO SEU TERRITÓRIO PARA ESTUDO DA MOBILIDADE NO PERÍODO ROMANO¹

Amílcar Guerra²

RESUMO

Respondendo aos objectivos que presidem a esta iniciativa, o trabalho visa analisar os meios, vias e trajectos em relação aos quais se possui documentação de período romano. Depois de algumas reflexões gerais e considerações de natureza metodológica, apresentam-se os vestígios epigráficos pertinentes ao tema que se incluem verosimilmente no âmbito do *ager Olisiponensis*. Esta apresentação é acompanhada de um breve enunciado dos problemas que levantam estas epígrafes e das questões que colocam à definição dos percursos principais. Analisa em particular o troço inicial da via que ligava *Olisipo* a *Scallabis*, especialmente pelo facto de dispormos de um número substancial de miliários que ajudam a determinar uma parte do seu percurso. Coloca-se igualmente a questão muito debatida da estação viária de *Ierabriga*, que tanta controvérsia tem suscitado.

Palavras-chave: vias romanas; ager Olisiponensis; marcos miliários

ABSTRACT

This paper aims to analyse the roads and routes of the *ager Olisiponensis* as documented in the Roman period. After some general reflections and considerations on methodological issues, the epigraphic evidence discovered within the boundaries of the territory of *Olisipo* is presented. This presentation is followed by a brief discussion of the problems raised by these inscriptions, mostly the issues regarding the principal Roman roads of this region. Particular attention is paid to the initial section of the road linking *Olisipo* and *Scallabis*, due to the fact that a substantial number of milestones have survived, which help to determine in part the route it took. There also arises the much debated question of the road station of *Ierabriga*, which has caused so much controversy.

Keywords: Roman roads; ager Olisiponensis; milestones

¹ Devo um profundo agradecimento aos organizadores (Ana Cristina Martins, João Carlos Senna Martinez, Ana Ávila de Melo, Ana Caessa, António Marques, Isabel Cameira, Sandra Marques) pelo convite a participar nesta oportuna e profícua iniciativa. Não só proporcionaram uma oportunidade para debater algumas questões fundamentais para a compreensão da Lisboa romana, pondo o tema na ordem do dia, como possibilitaram a divulgação dessas reflexões a um público mais amplo.

² aguerra@campus.ul.pt, UNIARQ e Centro de História, Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa, Alameda da Universidade, P-1600-216 LISBOA.

INTRODUÇÃO

ESTUDOS DA VIAÇÃO ROMANA

Ler, nos dias de hoje, as marcas do passado que persistem no território constitui o enorme desafio que se coloca à Arqueologia. E, no que às vias romanas diz respeito, esse exercício de leitura e análise, que tanto interesse desperta, não escapa à regra. Embora cada vez disponhamos de mais recursos, de mais instrumentos e de mais elementos, não é seguro que a nossa capacidade analítica encontre a melhor interpretação para essa crescente massa de dados. E é precisamente essa circunstância que alimenta este contributo: avaliar a informação disponível e confrontar a sua leitura com a que outros fizeram.

No caso da viação antiga, o pós-guerra representou um momento de viragem, pelo contributo proporcionado por um mais sistemático recurso a meios aéreos e pela generalização progressiva da fotografia vertical. Os progressos registados a partir daí foram inegáveis e não podem ser menosprezados. Não devem omitir-se, no entanto, as limitações que se colocam à informação obtida por esta via, sobretudo pelas dificuldades da sua interpretação cronológica, ou, por outras palavras, “estratigráfica”. Felizmente que contamos com elementos de outra natureza, que ajudam nesta tarefa, contribuindo com dados, muitas vezes bastante precisos quanto à datação das realidades viárias. Por isso, uma aproximação ao território e aos seus caminhos deve resultar da conjugação de um leque muito diversificado de elementos, os quais partem geralmente das informações escritas de período romano, constituídas essencialmente pelos itinerários e pelas inscrições.

Esta apresentação está voltada especificamente para uma dessas vertentes da documentação, a de natureza epigráfica, que possui características muito próprias e que coloca questões particulares que aqui se abordarão de forma muito sumária, tendo em conta o caso concreto da cidade romana de *Olisipo*. Embora o seu objectivo não seja a discussão dos percursos viários, é inevitável que este tópico possa emergir nas considerações respeitantes aos próprios monumentos epigráficos e à sua inserção no território e no sistema viário, aspecto que estrutura necessariamente as considerações que se seguem.

1. OS VESTÍGIOS ARQUEOLÓGICOS E A VIABILIDADE NO MUNDO ANTIGO

Se colocarmos em mapa todos os sítios arqueológicos com ocupação romana do território olisiponense obtemos um quadro muito complexo, com uma distribuição de pontos muito dispersa, ainda que irregular e dificilmente alinhada ao longo de eixos bem definidos. Se partirmos do princípio que cada um desses lugares era, de alguma forma, acessível por algum caminho, por mais estreito e ocasional que fosse, parece ser mais adequado imaginar uma complexa rede de percursos, em tudo diferente do quadro geral, muito reduzido, das grandes vias romanas da Lusitânia. A estrutura dos principais eixos de comunicação, registados com frequência por vários elementos de natureza distinta, pouco têm que ver com os percursos subsidiários, com as numerosas ramificações que compunham a densa teia de mobilidade existente nesses tempos. Dos primeiros dispomos de bastante e diversificada informação, mas dos últimos pouco ou nada resta.

Um sítio com vestígios da presença romana implica, como se disse, um caminho, uma passagem, uma ligação, mas não define, por si só, a natureza e importância do percurso que a ele conduz, por ele passa ou dele parte. Por essa razão, os dados de natureza arqueológica podem ser, na sua maioria, pouco eloquentes a respeito do tópico viário. Deste modo, a rede mais fina de comunicações e os seus subtis indícios arqueológicos serão deixados de parte nossas reflexões, centrando-nos essencialmente nos eixos principais, bem documentados.

2. AS INFORMAÇÕES LITERÁRIAS

Do prolixo universo da literatura clássica, de que nos chegaram apenas alguns fragmentos, restam alguns textos que muito ajudam na questão aqui tratada, à cabeça dos quais se encontra o chamado “Itinerário de Antonino Augusto”. Este precioso repositório (tradicionalmente atribuído ao séc. III d. C.) define um conjunto reduzido de percursos viários de período imperial, definidos por uma série de sítios, de “estações”, digamos, com um alinhamento geralmente coerente e com informação relativa às distâncias entre cada uma delas. Trata-se de uma informação preciosa, apesar dos problemas que pontualmente pode apresentar³.

Nesta obra, determina-se, como regra, um ponto de partida e um outro de chegada, definindo-se, deste modo, uma série de

percursos, os quais, quando vistos na sua globalidade, perfazem o panorama dos principais eixos viários do mundo romano. Algumas cidades, pela sua importância, assumem-se várias vezes como terminais desse entramado, o que se interpreta como sinal da importância de determinado lugar no contexto das comunicações terrestres. É o que acontece com *Olisipo*.

Cinco são as vias desse itinerário que têm na Lisboa romana um dos seus pontos terminais. Três delas constituem ligações entre esta cidade e a capital da província, *Augusta Emerita*⁴. Situada em posição interior, esse *caput provinciae Lusitaniae*, possuía boas ligações terrestres, condição relevante na sua condição de centro político e económico de um território que, possuindo uma ampla fachada marítima e alguns cursos de água de fácil navegabilidade, necessitava de movimentar facilmente pessoas e bens. *Olisipo*, apresentando-se, neste contexto, com o ponto mais importante dessa frente marinha, tem sido apontada, para o dizer com terminologia muito actual, como a plataforma logística adequada a esse movimento de ligação entre o litoral e o *interland*. Duas dessas vias seguem uma linha que acompanha inicialmente o Baixo Tejo, optando por um percurso mais setentrional; a outra corresponde a um traçado meridional, começando por atravessar Tejo e passando junto a *Salacia* (Alcácer do Sal) e *Ebora* (Évora).

As duas vias restantes correspondem, na realidade, a um eixo fundamental de sentido contrário ao anterior, uma vez que, na sua essência, representa a grande via litoral do Ocidente, que parte da foz do Guadiana e se estende até *Bracara Augusta*, outros dos grandes nós viários deste extremo da Hispânia. Apesar de o texto latino dividir este percurso em dois troços, um de *Baesuris*, na foz do Guadiana, até Lisboa, outro desta cidade até Braga, podemos ver nesta duplicidade um traçado unitário, estruturante da viabilidade norte-sul.

Não resta, pois, qualquer dúvida sobre a importância do município romano de *Felicitas Iulia Olisipo* no contexto das movimentações terrestres, para além, naturalmente, da sua igual relevância enquanto plataforma de comércio marítimo e fluvial⁵, vertente que não constitui, no entanto, objecto deste contributo.

3. AS INSCRIÇÕES VIÁRIAS DO TERRITÓRIO DE OLISIPO

A análise das questões relativas à mobilidade terrestre não pode fazer-se sem outro elemento fundamental da documentação escrita: as inscrições. O hábito romano de assinalar, ao longo das principais estradas, as obras de construção ou renovação dessas estruturas constituiu a razão pela qual nós dispomos hoje de alguma informação relevante para compreender a circulação de pessoas e bens. Na sua essência, esses monumentos, conhecidos como marcos miliários, ao desempenharem a função prática de indicar o número de milhas que distavam da cidade a que pertencia o território em que o caminhante se encontrava, são indicadores fundamentais para o estudo da rede de comunicações. Para além disso, esses documentos fornecem uma informação de natureza cronológica, uma vez que registam, de uma forma quase sistemática, o nome do(s) imperador(es) reinante(s).

Por essa razão, os elementos informativos que proporcionam assumem um papel crucial quando se trata de definir com maior precisão os mais importantes percursos do período romano. A natureza oficial destes vestígios e a sua distribuição espacial contribuiu para alimentar a ideia que estes se encontram nos grandes eixos, coincidindo, com frequência, com as mesmas vias que o próprio itinerário de Antonino já tinha assinalado. No caso de *Olisipo* essa circunstância parece verificar-se com alguma clareza, como decorre da análise concreta dos diferentes vestígios que se registam no âmbito desse município romano.

Tenha-se em conta, para compreender as questões que se abordam de seguida, que a distribuição das inscrições viárias se relaciona com os percursos principais; estes, por sua vez, têm que ver com a estrutura da cidade, em especial com as suas portas; e, naturalmente, ambas se relacionam com as necrópoles que quase sistematicamente a elas se associam⁶.

4 Sobre elas, na sua generalidade, v. Alarcão, 1988, pp. 98-100; 2007; Mantas, 2012a, pp. 146-181; sobre a mais meridional v., mais recentemente, Almeida, 2017.

5 Sobre este tópico v. em particular Mantas, 1990a; 1996b; 2004; em Blot, 2001, *passim* e Blot; Rodrigues, 2003 analisam-se igualmente questões relacionadas com a navegação e os portos do Tejo, não apenas no período romano, mas ao longo do tempo; para a importância do Tejo no que especialmente se refere à antiga região de *Ierabriga* v. Guerra; Blot; Quaresma, 2000, especialmente pp. 31-38.

6 A este tema tem dedicado uma particular atenção Rodrigo Banha da Silva (1997, 1999, 2005, 2012), geralmente como das suas reflexões sobre o urbanismo da Lisboa romana.

3.1. O MILIÁRIO DA CASA DOS BICOS (LISBOA)

No âmbito dos trabalhos arqueológicos realizados no interior da Casa dos Bicos, aquando da preparação da XVII Exposição de Arte, Ciência e Cultura, foi identificado este monumento (Duarte; Amaro, 1986, p. 152; Amaro, 2002, p. 18), com a sua característica forma cilíndrica, que continha a seguinte inscrição: *Imp(eratori) / Caesari / M(arco) Aureli(o) Probo / Pio Fel(Ici) I / [Invicto] [---]*. Trata-se de um marco que homenageia o imperador Probo, sendo datado do período compreendido entre 276 e 282 d. C. A questão principal que se coloca a respeito desta epígrafe tem que ver com a sua função ou, mais concretamente, com a sua relação com o sistema viário. Encontrando-se no perímetro da cidade romana, num ponto onde passava o amuralhado e onde existiria certamente uma porta, não se compreenderia que nele se apusesse uma indicação de milhas. A sua função seria, pois, a de assinalar o início de determinado percurso e, portanto, funcionaria como o ponto a partir do qual se contavam as distâncias que se mediam até à entrada na cidade.

A sua inserção no contexto das antigas vias romanas não tem sido consensual. No entanto, a posição do marco, no que deveria ser a “porta do rio”, não deixa, na minha perspectiva, alternativas: tratar-se-ia, como já sublinhou José Cardim Ribeiro (1982-83, p. 434; *contra* Mantas, 1996, pp. 277-281; 2012a, p. 149) de um ponto que assinalava o início de um percurso fluvial, de resto facilmente deduzido da informação contida no itinerário de Antonino. No que corresponde ao percurso meridional do Itinerário de Antonino entre *Olisipo* e *Augusta Emerita*, a primeira estação assinalada que poderá ter tido o nome *Aquabona* (416. 4-5, em alguns manuscritos surgem a forma *Equabona*) e dista XII milhas do início desse percurso. Deve assinalar-se que, na realidade, este troço é comum a todos os que de Lisboa se dirigem para sul, em particular os que demandam uma outra importante ligação que parte de *Baesuris* e se dirige para norte.

A tradição tem identificado esse topónimo situado com a actual Coima, tendo em consideração essa distância, a sua pertinência geográfica e uma eventual relação etimológica com a sua correspondente moderna, apoiada por algumas considerações de Leite de Vasconcelos (1931, p. 140; 1911, p. 336).

A circunstância de o vestígio epigráfico assinalar o extremo de um percurso que inclui um troço fluvial não deve causar surpresa, tendo em conta a própria estrutura do itinerário de Antonino que assume esse troço inicial da via como se de um normal caminho terrestre se tratasse.

3.2. O CHAMADO MILIÁRIO DE CHELAS

O caso mais problemático diz respeito ao que é quase sistematicamente referido como miliário de Chelas. Na realidade, a sua classificação como tal, devida a Emílio Hübner (Ad CIL II 4631), suscita fundadas dúvidas. A única informação em que se baseia o epigrafista alemão é uma notícia de Marinho de Azevedo, mas, na realidade, em nenhuma circunstância este fornece qualquer elemento que sustente a hipótese de se tratar de uma inscrição viária, referindo-se unicamente “ser esta uma pedra memoria dedicada ao Emperador Macrino; mas por estar muy gastada, e quebrada a maior parte, se não pode entender della outra coisa de consideração” (Azevedo, 1753, p. 102). Nada se refere a respeito da forma do bloco e, do conjunto de letras que se conservaram, é aventuroso retirar a interpretação que dela faz Hübner (CIL II, p. 619) ao reconhecer no texto transcrito uma sequência, típica do século IV, *Magno et invicto imperatori*, uma vez que esta, sendo comum em homenagens imperiais, não é habitual nos miliários. Por estas e outras razões se compreende a renitência de Rodrigo Banha da Silva⁷ em admitir que o monumento corresponda a uma inscrição de natureza viária. Mais recentemente deu-se uma nova interpretação a esta epígrafe, considerando que aí se leria *Mag(no) [Mag]/nenti[o P(io) I(nvicto)] / semp[er] / Aug[usto]*⁸, proposta que levanta algumas questões, especialmente porque corrige substancialmente a transcrição de Marinho de Azevedo⁹.

3.3. OS VESTÍGIOS EPIGRÁFICOS ASSOCIADOS À VIA OLISIPO - BRACARA

A esse grande eixo viário definido pelos pontos extremos de *Olisipo* e *Bracara* se associa um conjunto amplo de documentação, tanto de natureza literária como de cariz epigráfico. No que respeita à primeira vertente, o percurso inicial desta via regista-se especialmente no Itinerário de Antonino, colhendo-se nele uma informação coerente segundo a qual a XXX milhas se situaria a estação viária de *Ierabriga* e a XXXII desta a *Scallabis*. No que interesse de modo particular ao nosso estudo, importa reter a primeira informação, uma vez que essa realidade se situa no âmbito do território olisiponense. Trata-se, no

7 A ideia foi expressa nos debates do colóquio “De Olisipo a Ierabriga” (AAVV., 2012, p. 70).

8 Mantas, 1996, p. 281; Gorges, Rodríguez Martín, 1999, p. 249, n. 18; Mantas, 2012b, p. 16.

9 Marinho de Azevedo (1753, p. 102) transcreve da seguinte forma a epígrafe: *MAC[---] / N.ET. L. [---] / O. IMP[---] / AVG[---]*.

entanto, de um lugar cuja identificação concreta tem suscitado uma vasta discussão (v. *infra*).

Se a indicação de distância proporcionada pelo referido itinerário não tem sido questionada, já os dados epigráficos e sua interpretação constituem tópicos envolvidos em alguma discussão entre os que se ocuparam desta questão.

3.3.1. O BLOCO PRISMÁTICO DE FRIELAS

Na ampla bacia de Loures, que no período romano deveria apresentar uma configuração bem distinta da actual, a via era obrigada a descrever um grande arco, contornando essa depressão por uma cota que evitasse a passagem por terrenos então frequentemente alagados e certamente de menor importância agrícola. Junto ao sítio onde hoje se situa a “ponte de Frielas” existia, no período romano um monumento epigráfico, de forma prismática, que ostentava uma sequência muito difundida em período tardo romano: *Bono rei publicae nato*, expressão que com frequência se apresenta em inscrições viárias, assumindo a função de elogio ao imperador homenageado. Não se costuma pôr em causa a sua associação à via que saía de *Olisipo* pela zona da Praça da Figueira, se dirigia ao Campo Grande, descendo depois pela zona da Calçada do Carriche, atravessando a ribeira de Frielas junto ao sítio onde este marco se encontrou.

Embora não seja propriamente um miliário¹⁰, a epígrafe integra-se no conjunto dos vestígios epigráficos que se liga com a passagem das vias romanas¹¹ e, por isso, se inclui neste elenco.

3.3.2. OS MILIÁRIOS DE ALMOÍNHAS, LOURES

A integração do achado de Frielas no sistema de comunicações ganha mais consistência pelo facto de se terem encontrado, um pouco mais adiante, na entrada de Loures, no sítio com o sugestivo nome das Almoínhas (uma variante de Alminhas, aqueles vestígios de marca cristã que enchem os caminhos e encruzilhadas de Portugal em período moderno e contemporâneo), foram identificados dois marcos miliários, um deles assinalando com clareza a milha X. Este dado é de extraordinária relevância, assegurando que a distância (correspondente a um pouco menos de 15 km) que medeia entre a cidade romana de *Olisipo* e o lugar de achado corresponde a um traçado breve e directo entre os dois pontos. Um destes monumentos proporciona uma indicação cronológica respeitante a um período tardo-romano, mais precisamente aos inícios do séc. IV, já que nele se refere o imperador Licínio (308–324 d. C.). Significa isto que essa via manteve uma considerável importância ao longo dessa fase tardia, aspecto que tem um certo peso quando se trata de apreciar as eventuais variantes a este traçado ao longo da romanidade.

3.3.3. O MILIÁRIO DE ALVERCA

Seguindo o caminho a direcção de *Scallabis*,¹² descreveria necessariamente um arco, que se alongaria bastante (e lá está o lugar de Vialonga para nos recordar esse facto), de forma a que o seu percurso se aproximasse do rio Tejo, passando por Alverca. Nas proximidades desta vila se encontrou um miliário que tem gerado alguma controvérsia. O facto de estar actualmente perdido tem levado a que a leitura transmitida por Gasco¹³ tenha sido questionada, especialmente no texto que se segue à titulação imperial¹⁴. Por ocorrer aí uma sequência incongruente com a natureza do monumento, alguns autores duvidaram da correcta transcrição do numeral apontado pelo editor seiscentista e adaptaram-na ao que pensam ser mais adequado ao percurso. Deste modo, enquanto alguns aceitaram que o documento corresponderia, como transcreve Gasco, à milha XXIII (medida, naturalmente, que se conta a partir de Lisboa), outros autores duvidaram desse número e alguns sugeriram mesmo que aí se deveria ler XVIII (Mantas, 1996a, p. 284).

10 Parece-me preferível que se evite aplicar tal designação a este tipo de vestígios, uma vez que eles se distinguem, seja pela sua forma, seja pelo conteúdo (e especificamente pela ausência da indicação de distância), dos vestígios que referem tipicamente com esse nome (*contra* Mantas 1996, pp. 415–417). Recorde-se que o termo *miliário* remete para a circunstância de assinalar a passagem das milhas.

11 Tenha-se em atenção o registo de um conjunto significativo de monumentos em que a mesma epígrafe se apõe a blocos prismáticos, em lugares conhecidos precisamente por serem pontos de passagem de importantes vias romanas: Gimonde, Bragança (Redentor, 1997, FE 249); Vide, Rua, Moimenta da Beira (CIL II 4643); Junceira, Chamusca (IRCP 642); Freixial, Vale de Açor, Ponte de Sor (Alarcão, 2006, p. 226); Nossa Senhora de Aires, Viana do Alentejo (IRCP 413). A natureza de alguns destes vestígios foi recentemente analisada em Maligorne, 2008, onde se podem encontrar paralelos para as formas que alguns dos exemplares referidos apresentam. Não se tratando de marcos miliários, estes vestígios associam-se inequivocamente à passagem de vias.

12 Neste troço se dava uma importante ramificação, a que se encaminhava por uma zona mais próxima da costa, tomando a direcção de *Eburobritium* (junto a Óbidos) e continuando, muito provavelmente até entroncar na mesma via de onde tinha partido, que conduzia a *Bracara Augusta* (sobre esta via v. Mantas, 1996a, pp. 691–721, pp. 853–875).

13 1924, p. 272. Este escritor seiscentista refere o monumento numa obra editada postumamente, em 1807, a qual foi reeditada no século XX, a edição aqui usada, transmitindo o texto:

14 CIL II 4632 – O texto dado por Hübner é o seguinte: *IMP. CAES. / FLAVIO VALE/RIO CONSTAN/TIO NOBILISSI/MO CAES. / SPF MP ANN. XXIII*, considerando que respeita a Constância I, Cloro (292–306?).

Para uma análise mais completa do problema, haverá que entrar em linha de conta com a restante documentação epigráfica associada a este percurso, a qual é constituída por vários testemunhos, alguns com dados que pouco ajudam na sua resolução. Entre os restantes se encontra o miliário de Frielas e um dos encontrados em Almoínhas (Loures) cujo contributo se resume essencialmente a confirmar um traçado viário que passaria junto dos pontos em que estes vestígios foram identificados.

3.3.4. MILIÁRIO DA QUINTA DO BRAVO, ALENQUER

Na Quinta do Bravo, junto a Alenquer, apareceu uma outra epígrafe de natureza viária, da qual resulta que o imperador Adriano mandou “refazer” (traduzindo literalmente o verbo latino aí usado, *refecit*) este caminho, no ano 134 d. C.¹⁵ Este vestígio epigráfico contribui, essencialmente, para dar consistência à ideia de que o traçado viário entre *Olisipo* e *Scallabis* passava por Alenquer, contornando o que são agora as terras baixas em que as águas dos rios Alenquer, Ota e Grande da Pipa, confluem no Tejo. Ao mesmo tempo, foi usado para sustentar a ideia de que a estação viária de *Terabriga*, situada a 30 milhas de *Olisipo*, se deveria situar nas proximidades, de acordo com a interpretação dos dados da fotografia aérea devida a Vasco Mantas.

A ausência de uma indicação relativa à milha que lhe corresponderia diminui de forma substancial a sua utilidade na discussão em torno da relação entre este percurso e a estação viária que se situaria nesta região, com as consequências históricas e geográficas que daí advêm.

3.3.5. MILIÁRIO DA QUINTA DE SANTA TERESA, ALENQUER (MILHA XXXV)

A existência deste monumento registou-se pela primeira vez na bibliografia arqueológica há algumas décadas (Melo; Guapo; Martins, 1987, p. 284), mas os dados que acompanharam esta publicação eram poucos esclarecedores, omitindo-se, inclusivamente, o texto nele aposto. Recentemente, todavia, Vasco Mantas (2016-17, p. 80) deu-o a conhecer de forma integral, analisando igualmente as implicações da informação nele consignada no estudo da viação da região de Alenquer.

...] [PONT(ífex)] MAX(imus) / [...] [TRIB(unicia)] POTE[ST(ate)] / [...] [P]AT(er). PATR(iae)] / [...] [PROC]NS(ul) / [...] [XX]XV

Apesar de o texto epigráfico se encontrar profundamente afectado, faltando todos os elementos para a identificação do imperador, conserva-se uma parte da sua titulatura e a parte terminal da contagem miliária. A posição geográfica em que se encontra o lugar e as normas por que se pauta a indicação das distâncias neste tipo de vestígios permite estabelecer que o marco estaria primitivamente a 35 milhas da Lisboa romana.

4. A INTERPRETAÇÃO DOS DADOS

A documentação de natureza epigráfica acima apresentada relaciona-se quase exclusivamente com um único percurso viário que toma uma orientação setentrional, corroborando a informação contida na principal fonte literária, o chamado Itinerário de Antonino. Segundo este, de *Olisipo* saíam vias que, tomando esta direcção conduziam a *Bracara Augusta* e *Augusta Emerita*, isto é, que estabeleciam ligações entre três das mais importantes cidades do Ocidente hispânico.

É também relativamente consensual que uma parte do troço inicial deste percurso seria comum a um percurso viário paralelo e alternativo à estrada que se dirigia a Braga, mas que seguia mais próximo da costa, passando por *Eburobritium*, cidade romana cujos vestígios se identificaram junto a Óbidos (Moreira, 2002)¹⁶.

Em plano distinto se situam os restantes percursos da antiguidade, que poderiam ser numerosos, mas a respeito dos quais a informação não tem a mesma consistência. Por esta razão, este contributo centrar-se-á essencialmente no primeiro, para o qual dispomos de dados abundantes, de natureza distinta, e cuja interpretação tem suscitado alguma controvérsia.

4.1. DOIS PERCURSOS ALTERNATIVOS NO INÍCIO DA VIA?

Um dos aspectos em discussão respeita à eventualidade de, logo à saída de *Olisipo*, se oferecem ao viandante, neste troço, diversas possibilidades de viagem e, em caso afirmativo, qual seria o percurso principal. Por outras palavras, importa saber

15 CIL II, 4633 IMP(erator) CAES(ar) / DIVI TRAIANI PARTHICI F(ilius) DIVI NERVAE NEPOS TRAIANUS / HADRIANUS AUG(ustus) / PONT(ífex) MAX(imus) / TRIB(unicia) POT(estate) XVIII CO(n)S(ul) III P(ater) P(atríae) / REFECIT.

16 Sobre esta via v. especialmente Mantas, 1986; Mantas, 1996, pp. 691-713; 2012a, pp. 253-259.

se, em período romano, a ligação terrestre principal entre Lisboa e Santarém continuava por Sacavém, cruzava aí o Trancão e seguia para Alverca, hipótese interpretativa que tem sido frequentemente defendida. Já em outro lugar expus os argumentos que me levaram a contrariar esta hipótese que se sustenta quase exclusivamente numa informação de Francisco de Holanda segundo a qual teria existido uma ponte romana que permitia o atravessamento do rio.

Defendi igualmente que todos os dados de que dispomos, apontam para o facto de estrada principal, e muito provavelmente a única em período romano que assegurava esta ligação, passava por Loures e contornava toda a depressão que se estende entre esta localidade e Alverca. Isto é, corresponderia à via mais longa a que se refere Francisco de Holanda e que continua a ter uma considerável importância em período moderno.

A partir da Praça da Figueira, onde se situava a mais importante necrópole conhecida de *Olisipo*, o mais claro sinal da relevância deste caminho, se desenharia um percurso que subia a encosta de Santana e continuava pela plataforma em que se situa o Campo Grande, aproveitava depois a fisionomia particular que oferece a zona da Calçada do Carriche, que conserva um sugestivo nome, dirigindo-se depois a Frielas e à zona de Almoínhas, onde se registaram os vestígios epigráficos associados a vias acima referidos.

Neste último lugar se atesta a primeira das três distâncias documentadas nas inscrições. Não me parece que a circunstância de aí se assinalar a milha X ofereça qualquer dificuldade, dado que corresponde, com bastante verosimilhança, ao que se pode deduzir dos nossos conhecimentos sobre a viação antiga.

Ao contrário, tem sido muito discutido o numeral que se encontraria gravado no miliário de Alverca. No entanto, apesar de algumas incongruências que a transcrição de Gasco apresenta, considero ilegítimo que essa circunstância dê fundamento a que se altere a sua lição. Por um lado, porque se trata de uma questão de princípio: a alteração não pode apenas basear-se numa suspeita e numa conveniência interpretativa, mas tem de assentar em algo mais consistente. Para além disso, o numeral XXIII é perfeitamente compatível com todos os restantes elementos, muito em particular com a indicação proporcionada pela inscrição viária da Quinta de Santa Teresa. Se tivermos em conta que o monumento se encontrava primitivamente perto do lugar de achado, verifica-se que a distância entre esse ponto e a zona de Alverca se adequa muito bem às 12 milhas (um pouco menos de 18 km) que separam os dois lugares em que os registos de distância se identificaram.

Não podemos, por isso, partilhar a ideia de Vasco Mantas (2016-17, pp. 81-82) de que o vestígio mais recentemente identificado diga respeito a uma outra realidade viária, que confluiria com o percurso em análise. Em primeiro lugar porque ele é coerente com os restantes dados e se encontra inequivocamente numa posição perfeitamente compatível com o traçado da ligação para *Scallabis*; depois porque seria muito improvável que se assinalassem com miliários não apenas os grandes eixos viários, mas também os seus ramais.

Em suma, todas as distâncias registadas na documentação epigráfica desta zona se ajustam e, nessas circunstâncias, podem servir de orientação a algumas considerações de natureza histórica com certa relevância. Talvez a mais importante diga respeito às implicações que o achado da Quinta de Santa Teresa tem na definição dos limites do território olisiponense (ver Mantas, 2016-17, p. 79).

Todos sabemos que o sistema de contagem miliária se inicia habitualmente a partir de um ponto correspondente a uma realidade administrativa, no caso vertente o *municipium civium Romanorum de Olisipo*, terminando nos limites dessa entidade. Esta asserção decorre não apenas da congruência dos dados disponíveis, como acima se explica, mas também do facto de ser praticamente impossível que a medida se tome a partir de *Scallabis*. De facto, se aceitarmos que, como diz o Itinerário de Antonino, esta última dista 62 milhas de *Olisipo*, restariam 27 milhas, o que entra em conflito com os elementos que os restantes documentos patenteiam.

4.2. A VIA E OS LIMITES DO TERRITÓRIO DE OLISIPO

Desta forma, seria muito verosímil concluir que o *ager Olisiponensis* se prolongaria, nesta área, pelo menos até ao rio de Alenquer, não se devendo de modo nenhum excluir a possibilidade de ultrapassar essa linha de água. No entanto, no actual estado da investigação, não há dados que permitam apresentar uma proposta devidamente fundamentada.

Estas observações impõem alguma clarificação a respeito do tema da fronteira com *Scallabis*. José Cardim Ribeiro (1994, pp. 79-81), no seu bem informado e valioso artigo motivado pela exposição “Lisboa subterrânea”, estendeu a sua análise a esta questão e definiu, de um modo que passou a ser paradigmático, os seus contornos. Todavia, no que se refere ao território em que passa a via em análise, optou por uma solução que não partilho. Considerou ele que, a circunstância de aí se ter identificado uma epígrafe que refere um olisiponense, daria fundamento a que uma faixa desse território pertencesse a uma outra entidade, no caso vertente a *Scallabis*.

Como referem os seus editores, o monumento em causa (AE, 1965, 266) poderia ser originário, a acreditar na informação que lhes foi prestada, de Póvoa de Santa Iria (Almeida e Ferreira, 1965, pp. 97, 99), tendo sido colocado, juntamente com outros vestígios epigráficos, no jardim de Vila Franca de Xira. Não creio que haja argumentos para considerar que [...] *Iulius Rufinus*, da tribo Galéria, que se identifica como olisiponense, o faça porque se encontra fora do território do município. Ainda que esta circunstância seja verdadeira em muitos casos, não pode assumir-se como uma regra geral, aplicável a todas as circunstâncias, como se constata em múltiplos exemplos que a contrariam.

Para não sairmos do âmbito da Lusitânia, o caso extremo que foge a esta regra regista-se em *Caurium*, onde um número substancial de inscrições da actual Coria (província de Cáceres) regista indivíduos que se apresentam como Caurienses¹⁷. Comparável ao exemplo de Póvoa de Santa Iria, para só citar um exemplo entre vários, é o caso de *Lovesius Anceiti*, atestado numa epígrafe de Beirã, Marvão (IRCP 621), localidade certamente integrada no antigo território da cidade de *Ammaia*, o que não impede que seja identificado pelos filhos como *Ammaie(n)sis*.

Deste modo, o percurso viário, que seguia ao longo do curso do Tejo pelo menos nesta área, e os registos das distâncias que se distribuem ao longo dele constituem um forte argumento a favor da integração deste território no *ager Olisiponensis*.

4.3. A “VELHA” QUESTÃO DA CORRESPONDÊNCIA DE *IERABRIGA*

Outro tópico estritamente associado à questão da via diz respeito à localização da estação viária que os itinerários situam entre *Olisipo* e *Scallabis*, registada sob variadas formas em diferentes códices e que habitualmente se apresenta como *Ierabriga*. O problema, ainda sem uma solução plenamente satisfatória, tem vindo a clarificar-se à medida que novos dados de natureza epigráfica e arqueológica se têm vindo a reunir, com especial destaque para o recente achado do miliário da Quinta de Santa. Teresa, que vem dar mais um contributo para a sua análise.

Uma das mais antigas propostas de identificação de *Ierabriga* remonta ao séc. XVI encontra-se nos escólios de Diogo de Vasconcelos ao *De antiquitatibus Lusitaniae* de André de Resende (1593, p. 254), onde se faz corresponder a antiga estação viária a Povos, nas proximidades de Vila Franca de Xira. Esta identidade ganhou uma considerável difusão e encontra-se representada especialmente em obras de eruditos e estudiosos da história local (ver por exemplo, Macedo 1893, p. 175). Em alternativa a esta correspondência com profundas raízes na tradição, Jorge de Alarcão sugeriu que a *mansio* se situaria “por alturas de Alenquer” (Alarcão, 1973, p. 75), e mais tarde (Alarcão, 1988, p. 78) especifica a sua correspondência com os vestígios arqueológicos da Quinta do Bravo e Paredes. Vasco Mantas invoca os dados da fotografia aérea da Força Aérea Americana, de 1958, sustentando que “a análise de fotogramas evidencia a presença de estações viárias”, no caso vertente “as ruínas de Ierabriga, indiscutivelmente situadas perto de Alenquer, entre Paredes e Sete Pedras” (Mantas, 1990a, p. 223).

Analisando o topónimo *Ierabriga*, sugeri (Guerra, 1995-97, pp. 160-164) que a primeira parte desse nome deveria ter continuidade no elemento Xira, que se actualmente se conserva associado ao nome de Vila Franca, sem que isso significasse, contudo, que aí se situasse necessariamente a referida estação viária. Mais recentemente, juntando essas considerações ao facto de nas proximidades de Loures se contarem as 10 milhas desta via, e assumindo que o marco miliário atribuído a Alverca, proviria mesmo nessa localidade e registaria XXIII milhas, considere a estação viária que recebeu esse nome pré-romano se poderia situar nas proximidades de Vila Franca de Xira - nessa mesma localidade ou em Povos (Guerra, 2012, pp 35-36).

Com o estabelecimento do texto do miliário da Quinta de Santa Teresa (Mantas, 2016-17, p. 80), que assinalaria verosimilmen-

¹⁷ Vejam-se, para além de outras referências incertas, as inscrições: CIL II 766; CIL II 767; CIL II 768; CIL II 769; CIL II 770; HAE 1924; AE 1991, 963; HEp 8, 1998, 52; HEp 8, 1998, 54 (cfr. Guerra, 1998, p. 287).

te a milha XXXV, contada naturalmente a partir de *Olisipo*, recolocou-se necessariamente a questão. Partindo de um princípio aceitável de que o lugar de achado deste marco se situaria próximo da sua posição original, e uma vez que se encontraria 5 milhas para lá da estação viária de *Ierabriga*, uma visão tradicional do problema tenderá a colocá-la entre Povos e o Monte dos Castelinhos¹⁸.

Ainda que os responsáveis dessa escavação sempre tenham sido muito cautelosos no tratamento deste tópico, a ideia de uma ligação entre esse lugar e a estrutura viária é pontualmente abordada. A dimensão do estabelecimento, a sua posição estratégica e a sua origem em fase republicana constituiriam alguns dos argumentos que apoiariam a ideia de que aí se poderia encontrar a primitiva localização de *Ierabriga*. Todavia, a circunstância de a cronologia deste sítio se desenvolver especialmente entre meados de séc. I a. C. e os meados do séc. I d. C. (Pimenta, Mendes e Norton, 2008, p. 35, admitindo ocupação já nos inícios do século; Pimenta e Mendes, 2012) conduziu à hipótese de que o topónimo correspondente teria acompanhado o movimento populacional que conduziu à sua fixação noutra local¹⁹.

Naturalmente que esta hipótese não é inverosímil, ainda que apenas conjectural. A natureza profundamente romana a ponto de se associar ao estabelecimento de tropas poderia suscitar uma objecção pelo facto de o topónimo revelar uma origem pré-romana²⁰, óbice que, no entanto, não tem grande relevância se tivermos em conta a proliferação de nomes pré-romanos em cidades fundadas sob o seu domínio.

De qualquer modo, continua em aberto a “velha” questão: onde se situa a estação viária referida nos Itinerários? É fundamental sublinhar que a resposta a esta pergunta não constitui um elemento essencial para compreender o território nem as dinâmicas territoriais. A análise do problema deve enquadrar-se num âmbito mais vasto e encontra-se dependente de um aprofundamento do nosso conhecimento a respeito da área e das estratégias de ocupação deste espaço em que a confluência de vários cursos de água deveria exigir soluções que a fisionomia actual do território pode esconder. Devemos considerar, para além das visões tradicionais do percurso viário, soluções actualmente menos óbvias desse traçado, que tenham em conta a fisionomia do território na antiguidade e uma análise circunstanciada dos vestígios arqueológicos e do seu significado.

A questão das restantes vias que partiam de Lisboa é ainda mais complexa. Sobre a existência de um percurso (tomado por vezes como principal) que sairia da parte oriental de *Olisipo* e passaria por Chelas, creio que, apesar da escassez de elementos a seu respeito, não se levantam dúvidas. A hipótese de ser parte de uma rede que servia este sector do *ager Olisiponensis* próximo da *urbs* e que poderia servir como alternativa à via principal, nela confluindo antes de Loures, não suscita qualquer objecção. A questão reside, todavia, em determinar o seu percurso a partir daí, bem como a sua natureza. Trata-se especialmente de saber se existiria, já em período romano, uma ponte na zona de Sacavém, que conferia a este troço uma considerável importância, uma vez que reduzia substancialmente o caminho que conduzia a *Scallabis*. A esta interrogação, sobre qual exprimi em outro lugar a minha opinião (Guerra, 2012, pp. 31-32), dei uma resposta negativa. Mas, naturalmente, o problema continua em aberto.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Facilmente se constata, por este panorama, que a distribuição da documentação epigráfica pertinente ao estudo da viação romana apresenta uma distribuição irregular no território e que, no caso vertente, se concentra de forma quase exclusiva no troço *Olisipo – Scallabis*. Esta circunstância apenas sublinha a importância desse troço viário, essencial nas comunicações em dois eixos fundamentais: entre o norte e o sul, ligando uma boa parte das principais cidades da Lusitânia; e entre o litoral e o interior, estabelecendo uma conexão entre a capital da província e o mar.

18 V. Mantas (2016-17, pp. 81-83) considerou que o marco miliário não pertenceria ao tradicional eixo viário *Olisipo – Scallabis*, mas a um *deverticulum* dessa mesma via, mas a sua existência carece de argumentos. Esta hipótese assenta, para além disso, em outros pressupostos, um dos quais a impossibilidade de as 35 milhas que separariam este lugar de *Olisipo* serem excessivas, contrário ao que alguns elementos parecem demonstrar (v. Guerra, 2012, pp. 32-36).

19 Esta ideia apresenta-se, de forma mais explícita, em Pimenta, 2015-16, (p. 10), sendo retomada por Mantas (2016-17, pp. 76-77) a qual, por sua vez, é recolhida por R. Raposo (2017, pp. 32-33, nota 146).

20 Uma recente proposta de interpretação etimológica deste nome, que considera céltico, pode encontrar-se em Delamarre, 2009, p. 85.

A informação plasmada nesses vestígios epigráficos de natureza muito peculiar constitui, em determinados casos, uma auxiliar inestimável para determinar percursos e distâncias, vertente que assume algum relevo, uma vez que estes caminhos acabam por estruturar de alguma forma o povoamento e permitem compreender melhor as circunstâncias que condicionam a mobilidade de pessoas e bens.

É também claro que não podemos valorizar excessivamente a vertente de comunicação terrestre, a vertente em que incidiu este trabalho. Condicionados pela situação actual, em que os percursos fluviais paralelos à antiga via se reduzem a quase nada, podemos, na apreciação global da mobilidade neste território, cair no erro de projectar este panorama para o período romano, o que não será adequado. Ainda que não sejamos capazes de determinar o peso que cada uma destas soluções de mobilidade poderia assumir, certamente não nos enganamos ao dizer que a relevância do transporte fluvial no período romano assume proporções não comparáveis com a dos momentos actuais.

Por outro lado, constatou-se a dificuldade em identificar com precisão a estação viária de *Ierabriga*. Por uma questão de princípio, não deve atribuir-se demasiada importância a esta questão. Mais do que estabelecer uma correspondência entre topónimos antigos e vestígios arqueológicos, importa a compreensão da fisionomia antiga do território e das suas dinâmicas, sem pouco relevante a posição concreta que determinados lugares ocupavam. Só uma circunstância excepcional poderá resolver de forma inequívoca essa identidade e dificilmente um processo de escavação porá termo às divergências actuais.

De qualquer modo, na avaliação dos argumentos que as diferentes propostas de localização apresentam há que prestar alguma atenção ao que significam precisamente as informações de que dispomos e quais as suas limitações. As inscrições, que constituíram o objecto principal deste contributo, podem proporcionar dados muito precisos: com frequência uma cronologia relativamente circunscrita; algumas vezes indicadores de distância. Para além disso, o marco miliário estabelece, só por si, um ponto de passagem. Mas infelizmente todos estes aspectos são fortemente condicionados pelo facto de nunca se ter a garantia do preciso local em que o vestígio se encontrava. Conceber uma situação em que possamos estabelecer uma relação precisa entre estes e uma via arqueologicamente identificada constitui ainda uma utopia. E, para além disso, reiteramos, esse aspecto não é essencial para entender a dinâmica histórica dessa área em período romano.

Por fim, como já sublinhámos, as diferenças entre o quadro geográfico da antiguidade e o do momento presente podem ser tão substanciais que inviabilizem certas soluções em que a investigação arqueológica tem insistido. Temos, por isso, que manter sempre um espírito aberto, reanalisar as questões com algum distanciamento da investigação anterior, em especial da mais recente, que tanto peso costuma ter nas nossas observações. É necessário, enfim, juntar as análises sobre vertentes particulares (como é este caso) a processos de reflexão sobre realidades abrangentes, tirando proveito da dialéctica entre perspectivas parcelares e globais.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- AAVV. (2012) – Mesa redonda de Olisipo a Ierabriga. *Gira Arqueologia*, 1. Vila Franca de Xira: Câmara Municipal, pp. 65–72.
- ALARCÃO, J. (1973) – *Portugal romano*. Lisboa: Verbo.
- ALARCÃO, J. (1988) – *O domínio romano em Portugal*. Mem Martins: Europa-América.
- ALARCÃO, J. (2006) – As vias romanas de Olisipo a Augusta Emerita. *Conimbriga*, 45. Coimbra: Instituto de Arqueologia da Universidade de Coimbra, pp. 211–251.
- ALMEIDA, M. J. de M. H. de (2017) – *De Augusta Emerita a Olisipo por Eborac: uma leitura do território a partir da rede viária*. Lisboa. Dissertação de Doutoramento apresentada à Universidade de Lisboa (policopiado).
- ALMEIDA, J. M. de; FERREIRA, F. B. (1965) – Varia Epigraphica. *Revista de Guimarães*, 7. Guimarães: Sociedade Martins Sarmen- to, pp. 82–109.
- AMARO, C. (2002) – Percurso arqueológico através da Casa dos Bicos. In: *De Olisipo a Lisboa*. Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimientos Portugueses, pp. 11–27.
- AZEVEDO, L. M. (1753) – *Fundação, antiguidades e grandezas da muy insigne cidade de Lisboa*, Livro III. Lisboa: Domingos Rodrigues.
- BLOT, M. L. P. (2003) – *Os portos na origem dos centros urbanos. Contributo para a arqueologia das cidades marítimas eflúvio-marítimas em Portugal*. (Trabalhos de Arqueologia. N.º 28) Lisboa: Instituto Português de Arqueologia.

- BLOT, M. L. P.; RODRIGUES, S. (2003) - O Rio Tejo e a circulação aquática. Materiais submersos e breve história de um complexo portuário. In: *Catálogo Vila Franca de Xira, Tempos do Rio, Ecos da Terra*. Museu Municipal Núcleo-Sede. Vila Franca de Xira; Câmara Municipal, pp. 71-80.
- CIL II - HÜBNER, Aemilius (1869-1892) - *Corpus inscriptionum Latinarum*, II: *Inscriptiones Hispaniae Romanae*. Berlin: Academia Scientiarum Borusica.
- DELAMARRE, X. (2009) - Quatre toponymes celtiques d'Espagne: Albocrarum, Dercinoasseda, Ercoriobriga, Iera Brigá. *Nouvelle revue d'onomastique*, 51. [s.l.]: Société Française d'Onomastique, pp. 75-87.
- DUARTE, A. L.; AMARO, C. (1986) - Casa dos Bicos: A Cidade e a Arqueologia. In: *Actas do 1º Encontro Nacional de Arqueologia Urbana*, Setúbal, 1985. (Trabalhos de Arqueologia, 3). Lisboa: IPPC, pp. 143-154.
- GASCO, A. C. (1924) - *Primeira parte das antiguidades da muy nobre cidade de Lisboa, imporio do mundo, e princeza do mar oceano*. Coimbra: Imprensa da Universidade.
- GORGES, J.-G., RODRÍGUEZ MARTÍN, F. G. (1999) - Un nouveau milliaire de Magnence en Hispanie. La borne de Torre Águila (Montijo, Badajoz): épigraphie et territoire. In Gorges, J.-G.; Rodríguez Martín, F. G. (eds.), *Économie et territoire en Lusitanie romaine*. Madrid, pp. 241-262.
- GUERRA, A. (1995-97) - A respeito do nome de Vila Franca de Xira. *Boletim Cultural*, 7. Vila Franca de Xira: Câmara Municipal, pp. 155-165.
- GUERRA, A. (1998) - *Nomes pré-romanos de povos e lugares do Ocidente Peninsular*. Dissertação de Doutoramento apresentada à Universidade de Lisboa (policopiado).
- GUERRA, A. (2012) - O troço inicial da via Olisipo-Bracara e o problema da localização de Ierabriga. *Cira-Arqueologia* 1 (Atas Mesa Redonda "De Olisipo a Ierabriga"). Vila Franca de Xira: Câmara Municipal, pp. 24-40.
- GUERRA, A.; BLOT, M. L. P.; QUARESMA, J. C. (2000) - Para o enquadramento do sítio de Povos, um estabelecimento romano do curso inferior do Tejo. In: *Senhor da Boa Morte: mitos, história e devoção. Catálogo da Exposição*. Vila Franca de Xira: Câmara Municipal, pp. 29-42.
- HOLANDA, F. (1984) - *Da fábrica que falece à cidade de Lisboa*. Lisboa: Livros Horizonte.
- HEp - *Hispania Epigraphica*. Madrid.
- IRCP = ENCARNAÇÃO, José d' (1984) - *Inscrições romanas do conventus Pacensis*. Coimbra: Instituto de Arqueologia.
- MALIGORNE, Y. (2008) - Bono reipublicae natus : une louange impériale sur quelques monuments de l'Antiquité tardive (à propos d'une inscription de Lancieux : CIL, XIII, 8994 = XVII-2, 420a). *Revue Archéologique de l'Ouest*. 25. Rennes: Presses Universitaires, pp. 291-304.
- MANTAS, V. G. (1986) - Um miliário de Adriano em Alfeizerão. *Conimbriga*, 25. Coimbra: Instituto de Arqueologia da Universidade de Coimbra, pp. 213-225.
- MANTAS, V. G. (1990a) - A rede viária do Convento Escalabitano. *Simposio sobre la red viaria en la Hispania romana*. Zaragoza: Institución Fernando el Católico, pp. 219-239.
- MANTAS, V. G. (1990b)- As Cidades Marítimas da Lusitânia. In: *Les Villes de la Lusitanie Romaine. Hiérarchies et Territoires (Table Ronde Internationale du CNRS, Talence, 1988)*. Paris: CNRS, pp. 149-205.
- MANTAS, V. G. (1996a) - *A rede viária romana da faixa atlântica entre Lisboa e Braga*. Coimbra. Dissertação de Doutoramento apresentada à Universidade de Coimbra (policopiado).
- MANTAS, V. G. (1996b) - Comércio marítimo e sociedade nos portos romanos do Tejo e Sado. In: FILIPE, G.; RAPOSO, J. eds. *Ocupação romana dos estuários do Tejo e Sado*. Lisboa: D. Quixote, pp. 343-369.
- MANTAS, V. G. (1999) - *Vias romanas do concelho de Loures. Da vida e da morte: os romanos em Loures*. Loures: Câmara Municipal. pp. 17-28.
- MANTAS, V. G. (2004) - Vias e portos na Lusitânia romana. In GORGES, J.-G.; CERRILLO, E.; Nogales, T. (eds.) *V Mesa Redonda Internacional sobre Lusitania Romana: Las Comunicaciones (Cáceres, 2002)*. Madrid: Ministerio de Cultura, pp. 427-453.
- MANTAS, V. G. (2012a) - *As vias romanas da Lusitânia*. Mérida: Museo Nacional de Arte Romano.
- MANTAS, V. G. (2012b) - A estrada romana de Olisipo a Scallabis. Traçado e vestígios. *Cira - Arqueologia*, 1. Vila Franca de Xira: Câmara Municipal, pp. 76-85.
- MANTAS, V. G. (2016-17) - O Miliário da Quinta de Santa Teresa (Alenquer) e outros problemas viários associados. *Cira-Arqueologia*. 5. Vila Franca de Xira: Câmara Municipal, pp. 76-85.
- MELO, A.; GUAPO, A.; MARTINS, J. E. (1987) - *O Concelho de Alenquer. Subsídios para um roteiro de Arte e Etnografia*, 4. Alenquer: Câmara Municipal.

- PIMENTA, J. (ed.) (2015–2016) - *Jornal da Exposição “O Sítio Arqueológico de Monte dos Castelinhos – Vila Franca de Xira. Em busca de Ierabriga”*. Vila Franca de Xira: Câmara Municipal.
- PIMENTA, J.; MENDES, H. (2007) - A escavação de um troço da via romana “Olisipo-Scallabis” (em Vila Franca de Xira). *Revista Portuguesa de Arqueologia*, 10: 2. Lisboa: IGESPAR, pp. 171–210.
- PIMENTA, J.; MENDES, H.; NORTON, J. (2008) - O povoado tardo-republicano do Monte dos Castelinhos (Vila Franca de Xira). *Al-Madan*, 16. Almada: Centro de Arqueologia de Almada, pp. 26–37.
- RAPOSO, R. D. C. (2017) - *Castelo de Alenquer: ensaio sobre a Coleção Hipólito Cabaço*. Dissertação de mestrado apresentada à Universidade Nova de Lisboa (policopiado).
- RENTOR, A. (1997) - Pedestal do arrabalde de Gimonde. *Ficheiro Epigráfico* 54, nº 249. Coimbra: Instituto de Arqueologia da Universidade de Coimbra.
- RIBEIRO, J. C. (1982–83) - Estudos histórico-arqueológicos em torno da figura de C. Iulius Maelo Caudicus. *Sintria*, I-II. Sintra: Câmara Municipal, pp. 151–476.
- RIBEIRO, J. C. (1994) - Felicitas Iulia Olisipo. Algumas considerações em torno ao catálogo Lisboa Subterrânea. *Al-Madan* II.^a Série, 3. Almada: Centro de Arqueologia de Almada, pp. 75–95.
- ROLDÁN HERVÁS, J. M. (1975) - *Itineraria Hispana*. Salamanca: Universidad.
- SILVA, R. B. (1997) - As sepulturas da Calçada do Garcia e o urbanismo de Olisipo In: *Atas do 3º Encontro Nacional de Arqueologia Urbana (Almada, 20 a 23 de Fevereiro de 1997)*. (Monografias Arqueologia). Almada: Divisão de Museus da Câmara Municipal de Almada, pp. 193–205.
- SILVA, R. B. (1999) - Urbanismo de Olisipo: a zona ribeirinha. In: *Atas das Sessões do II Colóquio Temático «Lisboa Ribeirinha» (Padrão dos Descobrimentos, 2 a 4 de julho de 1997)*. Lisboa: Divisão de Arquivos da Câmara Municipal de Lisboa, pp.43–65.
- SILVA, R. B. (2005) - *As «marcas de oleiro» em terra sigillata da Praça da Figueira (Lisboa): uma contribuição para o conhecimento da economia de Olisipo (séc.I a.C.-séc. II d.C)*. Dissertação para obtenção do grau de Mestre em Arqueologia, especialização em Arqueologia Urbana. Braga: Instituto de Ciências Sociais da Universidade do Minho (policopiado).
- SILVA, R. B. (2012) - Arqueologia viária romana em Lisboa: a I. A. U. da Praça da Figueira. *Cira-Arqueologia* I (Atas da mesa redonda “de Olisipo a Ierabriga”). Vila Franca de Xira: Câmara Municipal, pp. 74–87.
- VASCONCELOS, D. M. (1593) - Scholia Iacobi Menoetii Vasconcelli in quattuor libros Resendi. In: RESENDE, A. de - *De antiquitatibus Lusitaniae*. Évora: Martinus Burgensis.
- VASCONCELOS, J. L. (1911) - *Lições de philologia portuguesa dadas na Biblioteca Nacional de Lisboa*. Lisboa: Livraria Clássica Editora.
- VASCONCELOS, J. L. (1931) - Amostras de toponímia portuguesa. In: *Opúsculos*, III. *Onomatologia*. Coimbra: Imprensa da Universidade, p. 139–151, originalmente publicado em *Revista Lusitana*. Lisboa. 21 (1918), pp. 58–63; 22 (1919), pp. 197–199.

ENTRAR E SAIR DE OLISIPO VINDO DE, OU A CAMINHO DA, CAPITAL

Maria José de Almeida¹

RESUMO

A cidade de *Olisipo* é o grande porto atlântico da *Lusitania* romana, província que tem a capital situada num território interior. As ligações viárias de *Olisipo* a *Augusta Emerita* assumem assim uma relevância central na circulação de pessoas e bens durante todo o período romano. A partir de uma leitura crítica dos dados disponíveis, apresenta-se uma proposta de delimitação dos pontos de entrada, ou saída, de um dos três itinerários principais - referidos no Itinerário de Antonino - que asseguravam a ligação entre o porto de *Olisipo* e a capital lusitana. Com base na proposta de traçado deste itinerário, e de uma leitura topológica do Itinerário de Antonino, ensaia-se a delimitação do território de *Olisipo* a sul.

Palavras-chave: Lusitania, Olisipo, vias, civilização romana

ABSTRACT

The city of *Olisipo* is the main Atlantic port of the roman province of *Lusitania*, which capital is located in the hinterland. The roads between *Olisipo* and *Augusta Emerita* are therefore of extreme importance for the circulation of persons and goods through all roman era. Focusing on the current available information, we present a proposal for the location of the starting, or ending, points of one of the three main itineraries - listed in the Antonine Itinerary - between the maritime harbor of *Olisipo* and *Lusitania's* capital. Based on this road mapping, and a topological reading of the Antonine Itinerary, the delimitation of the south territory of *Olisipo* is tested.

Keywords: Lusitania, Olisipo, roads, Ancient Rome

¹ mariajosedalmeida@gmail.com

A cidade de *Olisipo* é o grande porto atlântico da *Lusitania*, a única província da *Hispania* que tem a capital situada num território interior. Se a posição de *Corduba* pode parecer semelhante à de *Augusta Emerita* – no que ao acesso ao mar diz respeito – as diferenças entre as possibilidades de navegação do Guadalquivir e do Guadiana, junto às duas cidades (Chic García, 1999; Parodi Álvarez, 2014), desfazem essa impressão: é possível subir o curso fluvial desde a foz do Guadalquivir até à capital da Baetica, em embarcações de grande calado, enquanto a capital lusitana depende sempre da rede viária para o acesso a qualquer ponto onde esse tipo de navegação é praticável.

A rede viária que serve *Augusta Emerita* assume assim uma relevância central na circulação de pessoas e bens no contexto da província. As estradas emergem como tema central quando pretendemos compreender a economia e sociedade lusitanas, já que as ligações entre a capital e o Atlântico parecem moldar de uma forma significativa o tipo de ocupação conhecido através do registo arqueológico. As primeiras reflexões que desenvolvi sobre a região SW do *conuentus emeritensis* (Almeida e Carvalho, 2004) fizeram consolidar a ideia de que o porto de mar mais acessível a partir de *Augusta Emerita* se situa a ocidente, seja o porto marítimo de *Olisipo* ou os portos fluviais de *Scallabis* e *Salacia*, de onde facilmente se atingia o oceano (Blot, 2003; Mantas, 2004).

São conhecidos, através das fontes escritas, três itinerários principais que asseguram esta ligação de *Augusta Emerita* ao Atlântico, dois deles seguindo um percurso em direção ao vale do Tejo e outro, mais meridional, que atinge o estuário do Sado por *Ebora*, para depois entrar em *Olisipo* atravessando o Tejo. Foi sobre este último² (Fig. 1) que desenvolvi o meu projeto de doutoramento, defendido na Universidade de Lisboa em junho de 2017, sob orientação dos Professores Doutores Carlos Fabião e Amílcar Guerra, de cuja dissertação este texto recupera partes.



Fig. 1
O itinerário meridional de *Emerita* ao porto atlântico de *Olisipo*, por *Ebora*.

O texto que conhecemos sob o título Itinerário de Antonino (Cuntz e Wirth, 1990) constitui-se como a fonte primária para o estudo deste trajeto viário. Tomando *Olisipo* como ponto de origem, tal como os outros dois itinerários com o mesmo destino, lista nove estações viárias até *Emerita*. Acompanhando esses nove topónimos, estão dez indicações de milha que, somadas, perfazem o valor de 161 milhas³. Sendo este valor manifestamente insuficiente para cumprir a distância total entre o ponto de origem e o ponto de chegada, o compilador acrescentou a expressão “sic” à primeira linha do itinerário, denotando assim o desconforto com o valor apurado através da adição: *Item ab Olisipone Emeritam m. p. CLXI sic*. Este desconforto do compilador mantém-se no estudo e interpretação que tem sido feita deste itinerário: ao não encontrar uma correspondência entre a fonte escrita e o território, a maioria dos autores considera que existem erros no texto, provavelmente decorrentes do processo de cópia dos manuscritos.

É importante perceber que o Itinerário de Antonino é um conjunto de textos cuja unidade apenas existe no processo de coleção de cópias manuscritas durante a Idade Média. Originalmente estas listas austeras de topónimos e distâncias poderão ter tido contextos diferentes, não havendo qualquer uniformidade ou coerência entre os vários *itera*. Assim,

² Também designado como Via XII na classificação de E. Saavedra (1862), cristalizada na bibliografia ibérica sobretudo a partir do trabalho de A. Blázquez (1892).
³ *m[illia].p[asuum]*, seguido de numeral.

não é fácil ao leitor contemporâneo compreender a que percepção, representação e organização do espaço geográfico correspondiam em Época Romana (Brodersen, 2001).

Muitas das dificuldades de interpretação das fontes geográficas antigas derivam de uma tentativa de transposição topográfica de informação que tem originalmente uma natureza topológica (Salway, 2001, pp. 28 - 32). Com base na revisão da informação arqueológica disponível num corredor alargado correspondente a este itinerário, bem como na análise do território atual e daquilo que se pode saber sobre a sua transformação desde Época Romana, ensaiei uma proposta de interpretação baseada na leitura topológica do Itinerário de Antonino: a chave de compreensão das listas de topónimos e distâncias parece residir na ligação e relação entre os diferentes pontos listados e não na sua posição absoluta no espaço ou, se preferirmos, no padrão das relações e não tanto na geometria.

Esse padrão de relações no itinerário estudado aparentemente reflete a divisão administrativa do território, correspondendo as indicações de milha a um sistema de contagem que se iniciava e irradiava de cada cidade capital até ao limite do território vizinho. A ideia de que a contagem das milhas se inicia num ponto 0, coincidente com o *caput viae*, é algo que aceitamos como adquirido no caso da epigrafia dos marcos miliários e que se verifica no itinerário considerado (Fig. 2).

No caso concreto das indicações miliárias entre *Olisipo* e *Caetobriga*, esta interpretação permite propor a delimitação de uma fronteira entre os territórios destas duas cidades que, tendo sido já defendida por outros autores com base noutra tipo de fontes, parece assim confirmada por mais um argumento de natureza viária.



Fig. 2
Marcos miliários com inscrição *milia pasuum*.

Olisipo é um dos pontos extremos da Via XII e as diferentes propostas de traçado divergem sobretudo quanto à opção de atravessamento do estuário do Tejo e da cordilheira da Arrábida. O mesmo acontece com a localização da estação viária de *Aquabona*, listada no itinerário a 12 milhas de *Olisipo* (Fig. 3)⁴.

A hipótese defendida por V. Mantas, ainda que com reticências, de que a travessia do Tejo se fazia em direção ao Montijo, parte da ideia de que existiam dois percursos viários complementares para quem vinha de *Emerita* para *Olisipo*: um direto para *Salacia* por Estremoz, Arraiolos e Montemor-o-Novo, e outro por Évora de onde poderia partir um caminho direto para *Malateca/Malabiste*, sem chegar a Alcácer do Sal (Mantas, 2012, pp. 148-149).

4 Por razões que melhor se explicam na dissertação, foram selecionadas para análise apenas as propostas mais recentes (publicadas nos últimos 10 anos) e que apresentam dados que permitem a sua representação cartográfica com um grau de rigor suficiente para poderem ser confrontadas com a minha própria proposta; no caso do território de *Olisipo*, nestas condições encontram-se os trabalhos de J. Alarcão (2006), V. Mantas (2012) e J.M. Roldán Hervás e C. Caballero Casado (2014).



Fig. 3
Diferentes propostas de traçado e localização de estações viárias junto a *Olisipo*.

A existência de um traçado que, passando a norte de Évora, se dirigia ao estuário do Tejo fazendo a travessia através do Mar da Palha na antiga Aldeia Galega (atual Montijo), está atestada em fontes itinerárias e cartográficas de Época Moderna. Embora seja provável que esse percurso tenha sido também utilizado em Época Romana, é mais plausível que a via principal, referida no Itinerário de Antonino, atravessasse o estuário na sua zona mais estreita, nas imediações da atual Almada.

Na identificação de *Aquabona*, a toponímia atual contribui para a divergência opiniões quanto à sua localização. A coincidência de *Aquabona* com a povoação de Coina é tradicionalmente fundamentada na evolução toponímica (Rasteiro, 1897, p. 7), mas quer J. de Alarcão quer V. Mantas preferem situá-la em Coina-a-Velha, admitindo mesmo o primeiro autor uma migração do topónimo. A desconfiança na localização na atual Coina deve-se ao facto de serem desconhecidos quaisquer vestígios de ocupação romana no local, por um lado, e, por outro, à posição geográfica da localidade no fundo de um dos esteiros navegáveis do Tejo. Com efeito, esta posição geográfica remete para a função de cais de embarque na travessia do Tejo, função que sabemos que teve desde a Baixa Idade Média (Oliveira, 2009). Se também em Época Romana a ligação entre *Olisipo* e *Aquabona* fosse fluvial, J. Alarcão (2006, p. 214) e V. Mantas (2012, pp. 149–150) consideram que a distância no Itinerário de Antonino deveria ser expressa em estádios: como está expressa em milhas, o percurso deverá ser terrestre e, como tal, descartam a coincidência de *Aquabona* com a moderna Coina. A existência de uma Coina-a-Velha na toponímia atual parece oferecer a solução, não fosse esta Coina-a-Velha distar mais de 10 km da “nova” e situar-se em plena serra da Arrábida, fazendo assim o percurso da Via XII ter um desnecessário desvio numa zona topograficamente acidentada. Sob pena de cometer alguma injustiça nesta apreciação, parece ter havido alguma falta de cuidado destes autores na verificação da correta localização de Coina-a-Velha, situação que se torna evidente pelo menos com J.M. Rodán Hervás e C. Caballero Casado (2014) que identificam no texto *Aquabona* com Coina-a-Velha mas, na representação cartográfica na mesma obra, fazem coincidir a estação com a moderna Coina.

A revisão da informação disponível, bem como uma leitura topológica do Itinerário de Antonino, permitiram-me definir uma proposta de traçado que parece mais coerente e resolve algumas das questões que são tradicionalmente interpretadas como incongruências na compilação de textos que constitui esta fonte itinerária (Fig. 4).

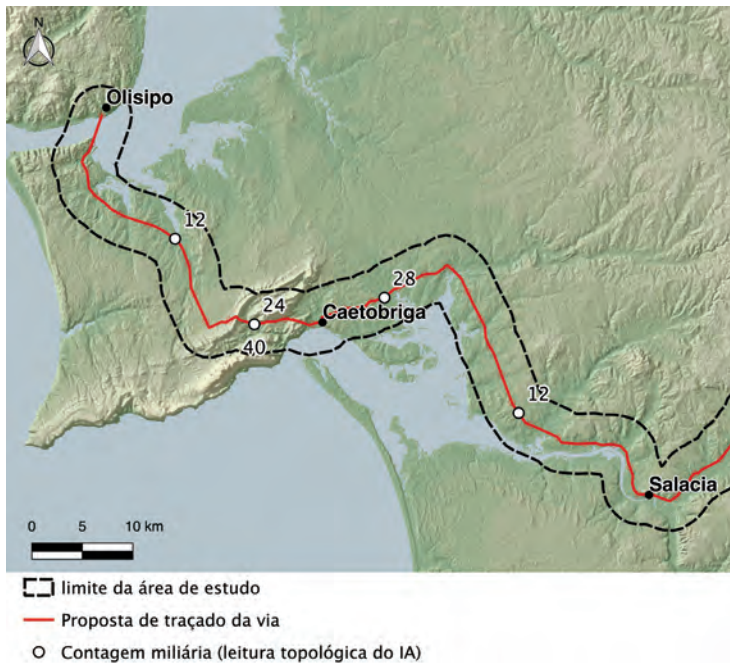


Fig. 4
Proposta de traçado da Via XII entre *Olisipo* e *Salacia* e de leitura da contagem miliária no *Itinerário de Antonino*.

No *Itinerário de Antonino*, a Via XII tem como ponto de origem *Olisipo* e a leitura das contagens miliárias iniciais deve ser feita no sentido W-E. A inversão de sentido, tendo *Catobrica*⁵ ou *Salacia* como *caput viae*, não é lógica considerando a relevância de *Olisipo* no itinerário e o fato de sabermos que era o início de contagens miliárias noutros itinerários, como por exemplo o grande eixo que se dirigia a norte, com o destino final de *Bracara Augusta*. Assim, a sequência de numerais deve ser lida conforme o quadro 1.

Quadro 1: Distâncias entre *Olisipo* e *Catobrica*

Estações listadas no “Itinerário de Antonino”	Milha	Total acumulado
<i>Olisipo</i> - <i>Aquabona</i>	12	12
<i>Aquabona</i> - <i>Catobrica</i>	12	24

O ponto coincidente com a milha 12 fica junto da atual povoação de Coína, no limite do esteiro homónimo. Não existem efetivamente provas materiais da navegação do esteiro em Época Romana: a utilização do porto de Coína em épocas subsequentes e as características geográficas do local podem contudo ser invocadas para suportar esta localização. Por outro lado, a intensa ocupação moderna e contemporânea da vila de Coína, onde se implantou uma das mais antigas fábricas do Portugal Moderno (Custódio, 2002), pode ter comprometido irremediavelmente o registo arqueológico no local. O percurso proposto entre este local e o presumível ponto de embarque para travessia do Tejo junto a Cacicilhas perfaz as 12 milhas referidas no itinerário: *Aquabona* poderá ser uma estação viária que coincide com outro ponto alternativo ou complementar para iniciar o percurso fluvial no estuário em direção a *Olisipo*.

A milha 24 vai coincidir, não com a cidade de Setúbal, que é seguramente associada à estação de *Catobrica*, mas com o sítio da Cruz da Légua (CNS 4370). Para fazer coincidir a milha 24 com a cidade de *Caetobriga* teria que usar-se uma das variantes dos manuscritos do *Itinerário de Antonino* que coloca *Aquabona* na milha 16 e, conseqüentemente, *Catobrica* na milha 28. O local correspondente a *Aquabona* seria assim na zona de Pinhal de Negreiros, a norte de Vila Nogueira de Azeitão. Não sendo muito óbvia a existência de uma estação viária no local, pode argumentar-se que se encontrava junto à Vala Real/Rio Coína que podia ser usada como canal de ligação entre os estuários do Tejo e Sado, situação que se encontra documentada em época medieval (Andrade e Silveira, 2007, p. 152; Torres, 1994, p. 171). No entanto, é na interpretação do troço seguinte do itinerário que penso ter encontrado a justificação da identificação da milha 24 com

5 Forma como o topónimo é fixado na edição utilizada do *Itinerário de Antonino* (Cuntz e Wirth, 1990) que corresponde à cidade de *Caetobriga* (<https://pleiades.stoa.org/places/256040>), hoje Setúbal.

a estação de *Catobrica* que poderá corresponder, não a um aglomerado populacional, mas a um limite territorial. A distância entre *Catobrica* e *Salacia* (medida sobre a proposta de traçado) corresponde a 32,8 milhas e todas as somas de numerais no Itinerário de Antonino, combinado as diferentes variantes dos manuscritos, excedem esse valor. O menor valor possível é de 40 milhas. Se o percurso for feito no sentido *Catobrica-Salacia*, a milha 40 corresponde ao Monte dos Carvalhos de Baixo (CNS⁶ 7680). A existência de um miliário no local até pode ser invocada como justificação para este ser um ponto relevante no trajeto, eventualmente o limite do território de *Salacia* a nascente.

O que já resulta mais estranho nesta hipótese é que *Salacia* seja ignorada como *caput uiae*, sendo a estação com o topónimo correspondente remetida para um limite territorial. A relevância de *Salacia* na rede de comunicações da *Lusitania*, reforçada pela sua condição portuária, é atestada por várias fontes escritas e materiais, sendo certo que era o ponto inicial de uma outra rota referida no Itinerário de Antonino. Trata-se de um itinerário de difícil interpretação, que apenas refere o ponto inicial e final - A *Salacia Ossonoba* (Cuntz e Wirth, 1990, p. 64) - e uma indicação miliária que parece absurda se interpretada como a distância total do percurso (*m.p. XVI*). Sem entrar na controvérsia sobre o significado desta informação registada na fonte, trago este itinerário para a discussão no sentido de reforçar o estatuto de *caput uiae* que *Salacia* tem no Itinerário de Antonino.

Pode, é certo, usar-se o argumento cronológico a favor da identificação de *Caetobrica* como *caput uiae*: sendo o Itinerário de Antonino uma fonte que se reporta a uma realidade tardia do império, isso corresponderia ao momento de declínio de *Salacia* enquanto entreposto comercial, em detrimento do porto situado na foz do Sado (Fabião, 2009b, p. 570). No entanto, considerar que as indicações miliárias neste troço da *Via XII* têm origem em *Salacia* acaba por ser mais operativo na leitura global da sequência. Tomando *Salacia* como *caput uiae*, as distâncias listadas devem então ser lidas no sentido *Salacia - Catobrica* conforme o quadro 2.

QUADRO 2: DISTÂNCIAS ENTRE SALACIA E CATOBRICA

Estações listadas no "Itinerário de Antonino"	Milha	Total acumulado
<i>Salacia - Malateca</i>	12	12
<i>Malateca - Caeciliana</i>	16	28
<i>Caeciliana - Catobrica</i>	12	40

Malateca situar-se-ia assim a cerca de 1,5 milhas a nascente do sítio de Abul (CNS 2924) e *Caeciliana* na área da povoação de Alto da Guerra (Setúbal). Não existem sítios arqueológicos de Época Romana conhecidos em torno da milha 28, tal como aliás de quaisquer outras cronologias. Isso pode dever-se a um sem número de razões que eventualmente ditaram a destruição do registo material de ocupação humana antiga, desde a dinâmica do estuário às transformações antrópicas da paisagem em época histórica⁷. Por outro lado, e é sempre útil repetir esta ideia, o registo arqueológico de uma estação viária não é necessariamente monumental ou particularmente perene.

Mais relevante parece ser o ponto a que corresponde a milha 40. Não é, mais uma vez, coincidente com Setúbal, mas situa-se a 2,5 milhas a ocidente do sítio da Cruz da Légua onde fica a milha 24 a contar de *Olisipo* (quadro 1), que seria coincidente com a *Catobrica* do itinerário. Ou seja, se somarmos cumulativamente as distâncias entre *Olisipo* e *Catobrica* e, invertendo a sequência do Itinerário de Antonino, entre *Salacia* e *Catobrica*, em ambos os casos a última estação localiza-se junto à portela existente entre o limite ocidental da Serra de S. Francisco e o limite oriental da Serra do Cuco/São Simão, no sítio conhecido por Alto das Necessidades ou Cruz das Vendas.

Estas serras constituem a primeira linha da cordilheira da Arrábida a norte, afirmando-se como uma baliza natural da paisagem aluvial que a *Via XII* percorre até este ponto. A milha 24 a contar de *Olisipo* e a milha 40 a contar de *Salacia* ficam, respetivamente, a ocidente e a oriente do Alto das Necessidades, cuja relevância na rede de caminhos que atravessam a Arrábida é atestada desde a Idade Média pelo cruzeiro devocional de caminho hoje integrado na Capela das Necessidades (IPA⁸.00002143).

6 Código Nacional de Sítio: consultável em <http://arqueologia.patrimoniocultural.pt/index.php?sid=sitios>.

7 Registe-se que o Alto da Guerra foi uma área de intensa exploração de sal, iniciada no séc. XVI por incentivo da Ordem de Santiago (Rau, 1951).

8 SIPA - Sistema de Informação para o Património Arquitectónico, consultável em <http://www.monumentos.gov.pt>.

Pode a estação de *Catobrica* corresponder, não à cidade de *Caetobriga*, mas ao ponto onde o viajante encontra um território diferente do qual *Catobrica* faz parte?

Esta hipótese implica estender o território de *Olisipo* à margem esquerda do Tejo, tendo a cordilheira da Arrábida como limite sul. Esta possibilidade foi desenvolvida por J. Cardim Ribeiro (1994, pp. 81-82), admitindo a existência de uma área entre a faixa costeira e a Arrábida onde o território não pertencia a qualquer *ciuitas*, tendo os seus habitantes o estatuto de *peregrini* ou *adtributi* de um município vizinho, provavelmente da própria *Olisipo*. Esta “terra de ninguém” encontraria expressão na diferença de padrão na distribuição de monumentos epigráficos, que se concentram quase exclusivamente no território da margem direita do Tejo. Esta diferença pode ser, contudo, explicada por outras razões, nomeadamente um tipo ocupação de cariz mais industrial na margem esquerda que determinaria a fixação de populações com hábitos culturais diferentes, ainda que integrados no território de *Olisipo*.

As intensas relações económicas do porto de *Olisipo* com a margem sul do Tejo podem ser intuídas pela relevância dos estabelecimentos industriais de Cacilhas (CNS 2483; 25069; 31271; 33679) ou a Quinta do Rouxinol (CNS 3683), cuja produção certamente não se destinava ao consumo local. A estes podemos juntar também as explorações auríferas em Vale de Gatos (CNS 21300) e Foros da Catrapona (CNS 21997) que não resulta estranho que estivessem sob dependência da administração da cidade de *Olisipo*.

No que diz respeito à administração conventual, sabemos que *Olisipo* faz parte do *conuentus* com sede em *Scallabis*. No entanto, a importância político-administrativa de *Olisipo* desde cedo se afirma em relação à sede do *conuentus*: embora os sítios arqueológicos registados, no que considero ser o território de *Olisipo* na margem esquerda do Tejo, sejam formalmente integrados no *conuentus scallabitanus*, a dependência direta e efetiva é do *municipium Olisipo Felicitas Iulia*.

Quanto ao Itinerário de Antonino, esta interpretação resolve a aparente incongruência da sequência miliária entre *Catobrica* e *Salacia* e introduz a possibilidade das estações corresponderem a limites territoriais. Ou seja, a distância indicada em milhas pode não ser a necessária para atingir a cidade, mas para chegar ao limite do território da cidade seguinte, a partir do qual as referências são feitas a um *caput viae* que corresponde à sede administrativa do território contíguo, neste caso *Salacia*.

Importa também perceber que entrar ou sair de *Olisipo* através da *Via XII* seria uma alternativa complementar ao tráfego feito preferencialmente por via aquática. Não existem evidências materiais diretas da navegação do estuário do Sado a partir de *Salacia* mas a distribuição de ânforas provenientes dos centros produtores do Sado é um testemunho inquestionável de que essa navegação se fazia integrada em rotas de longo curso no espaço do império (Étienne e Mayet, 2002; Fabião, 2009a; Parker, 1996). Também a navegação ao largo do cabo Espichel se encontra atestada pela presença de um significativo conjunto de cepos de âncora num local identificado como fundeadouro de embarcações em Época Romana (CNS 22734). O transporte de grandes cargas, nomeadamente dos preparados de peixe produzidos ao longo de todo o baixo Sado, seria certamente feito por via fluvial e/ou marítima.

No entanto, as condições de navegação no estuário e ao largo da península de Setúbal eram afetadas por oscilações climáticas que ditariam o carácter sazonal destes transportes. Se isso não é um problema, mas antes uma condição, do escoamento da produção industrial do baixo Sado (também ela sazonal), no caso do trânsito de pessoas e pequenas cargas, o percurso terrestre apresentava-se assim como uma alternativa que podia ser escolhida em função quer do calendário, quer dos objetivos específicos da viagem.

Toda esta leitura e proposta de traçado, contudo, parte de suposições que são feitas sobre a geografia atual do território e sobre os dados de natureza arqueológica atualmente disponíveis. As fontes materiais que constituem a amostra estudada têm vários constrangimentos que decorrem, não só da forma como a informação arqueológica é tratada e documentada, mas também da própria natureza dos dados. Por mais irrepreensíveis que sejam o registo e a metodologia usados no tratamento da informação, estamos sempre a lidar com fragmentos de uma paisagem que já não existe e para a qual dispomos de poucos dados para reconstituir. Para estudar o espaço geográfico da *Lusitania* são necessá-

rios mais projetos interdisciplinares que combinem fontes arqueológicas e históricas com estudos de paleogeografia, sendo isto particularmente sensível para as áreas de estuário como aquela onde se implanta a cidade de *Olisipo*. Por outro lado, o Itinerário de Antonino continua a ser uma fonte com problemas de interpretação e necessidade de revisão. A proposta de leitura que apresento é, e apenas eventualmente, válida para este itinerário específico. Dada a natureza compósita do documento, o que serve para interpretar um percurso pode ser completamente desadequado para interpretar outro. Seriam necessários mais estudos detalhados sobre cada um dos itinerários descritos, fundamentados em dados arqueológicos e geográficos, para poder fazer-se uma leitura de síntese consequente.

Ainda assim, esta proposta de leitura parece-me plausível e poder contribuir para perceber como se podia entrar e sair de *Olisipo* vindo, ou a caminho, da capital da *Lusitania*.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ALARCÃO, J. de (2006) - As vias romanas de Olisipo a Augusta Emerita. *Conimbriga*, 45, Coimbra: Instituto de Arqueologia da Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra, pp. 211-251.
- ALMEIDA, M. J. de, & CARVALHO, A. (2004) - Vias e circulação de produtos no SW do conuentus emeritensis: o exemplo da Quinta das Longas (Elvas, Portugal). In GORGES, J. G.; MARTÍN DE CÁCERES, E. C.; NOGALES BASARRATE, T., eds., - *V Mesa Redonda Internacional sobre Lusitania Romana: las comunicaciones*. Madrid: Ministerio de Cultura, pp. 369-389.
- ANDRADE, A. A.; SILVEIRA, A. C. (2007) - Les aires portuaires de la péninsule de Setúbal à la fin du Moyen Âge: l'exemple du port de Setúbal. In BOCHACA, M.; SARRAZIN, J.-L. eds., - *Ports et littoraux de l'Europe atlantique: transformations naturelles et aménagements humains (xive-xvii siècles)*. Rennes: Presses Universitaires de Rennes, pp. 147-165.
- BLÁZQUEZ, A. (1892) - Nuevo estudio sobre el Itinerario de Antonino. *Boletín de la Real Academia de la Historia*, 21, Madrid: Real Academia de la Historia, pp. 54-128.
- BLOT, M. L. B. H. P. (2003) - *Os portos na origem dos centros urbanos: Contributo para a arqueologia das cidades marítimas e flúvio-marítimas em Portugal*. (Trabalhos de Arqueologia, 28), Lisboa: Instituto Português de Arqueologia.
- BRODERSEN, K. (2001) - The presentation of geographical knowledge for travel and transport in the roman world: itineraria non tantum adnotata sed etiam picta. In *Travel & Geography in the Roman Empire*. London: Routledge, pp. 7-19.
- CHIC GARCÍA, G. (1999) - Nuevas consideraciones sobre la navegación fluvial sobre el Guadalquivir. In PARODI ÁLVAREZ, M. J., ed., - *El Baetis-Guadalquivir, puerta de Hispania : actas del I Ciclo de Estudios sobre Sanlúcar*. Sanlúcar de Barrameda: Fundación Municipal de Cultura de Sanlúcar de Barrameda, pp. 39-66.
- CUNTZ, O.; WIRTH, G., eds. (1990) - *Itineraria Antonini Augusti Et Burdigalense: Accedit Tabula Geographica*. Editio stereotypa editionis primae 1929. Berlin: Walter de Gruyter.
- CUSTÓDIO, J. (2002) - *A Real Fábrica de Vidros de Coina [1719-1747] e o vidro em Portugal nos séculos XVII e XVIII: aspectos históricos, tecnológicos e arqueológicos*. Lisboa: Instituto Português do Património Arquitectónico.
- ÉTIENNE, R.; MAYET, F. (2002) - *Les salaisons et sauces de poissons hispaniques*. Paris: Ed. Boccard.
- FABIÃO, C. (2009a) - A dimensão atlântica da Lusitânia: periferia ou charneira no Império Romano? In GORGES, J. G.; ENCARNAÇÃO, J. d'; NOGALES BASARRATE, T.; CARVALHO, A., eds., - *Lusitânia romana : entre o mito e a realidade*. Cascais: Câmara Municipal de Cascais, pp. 53-74.
- FABIÃO, C. (2009b) - Cetárias, ânforas e sal: exploração de recursos marinhos na Lusitânia. *Estudos Arqueológicos de Oeiras*, 17, Oeiras: Centro de Estudos Arqueológicos do Concelho de Oeiras e Câmara Municipal de Oeiras, pp. 555-594.
- MANTAS, V. G. (2004) - Vias e portos na Lusitânia romana. In GORGES, J. G.; MARTÍN DE CÁCERES, E. C.; NOGALES BASARRATE, T., eds., - *V Mesa Redonda Internacional sobre Lusitania Romana: las comunicaciones*. Madrid: Ministerio de Cultura, pp. 427-453.
- MANTAS, V. G. (2012) - *As vias romanas da Lusitania*. (Studia Lusitana, 7). Mérida: Museo Nacional de Arte Romano.
- OLIVEIRA, J. A. C. F. (2009) - O porto de Coina. In BARATA, M. do R. T.; KRUS, L., eds. - *Olhares sobre a história : estudos oferecidos a Iria Gonçalves*. Lisboa: Caleidoscópio, pp. 419-427.
- PARKER, A. J. (1996) - *Ancient shipwrecks of the Mediterranean & the Roman provinces* (Reprint). Oxford: Tempus Reparatum.
- PARODI ÁLVAREZ, M. J. (2014) - Los ríos occidentales de la Hispania Romana en las fuentes clásicas. Una aproximación. *Onoba: revista de arqueología y antigüedad*, 2, Huelva: Universidad de Huelva, pp.179-189.
- RASTEIRO, J. (1897) - Notícias archeológicas da Península da Arrabida. *O Arqueólogo Português*, 3, Lisboa: Museu Na-

cional de Arqueologia, pp. 1-48.

RAU, V. (1951) - *A exploração e o comércio do sal de Setúbal: estudo de história económica*. Lisboa: Instituto de Alta Cultura.

RIBEIRO, J. C. (1994) - Felicitas Iulia Olisipo: algumas considerações em tono do catálogo Lisboa Subterrânea. *Al-Madani*, 3, Almada: Centro de Arqueologia de Almada, pp.75-93.

ROLDÁN HERVÁS, J. M., & CABALLERO CASADO, C. (2014) - Itinera Hispana: Estudio de las vías romanas en Hispania a partir del Itinerario de Antonino, el Anónimo de Ravena y los Vasos de Vicarello. *El Nuevo Miliario: boletín sobre vías romanas, historia de los caminos y otros temas de geografía histórica*, 17, Madrid: Fundación Juanelo Turreano, pp. 10-253.

SAAVEDRA, E. (1862) - *Discursos leídos ante la Real Academia de la Historia en la recepción pública de Don Eduardo Saavedra*, el día 28 de diciembre de 1862.

SALWAY, B. (2001) - *Travel, itineraria and tabelaria*. In *Travel & Geography in the Roman Empire*. London: Routledge, pp. 22-66.

TORRES, C. (1994) - A outra banda. In MOITA, I., ed., - *O livro de Lisboa*. Lisboa: Livros Horizonte, pp. 169-174.

A «VIA NORTE» DE OLISIPO: A ARQUEOLOGIA NA PRAÇA DA FIGUEIRA (LISBOA), A CARACTERIZAÇÃO DOS TROÇOS VIAIS E A DINÂMICA DA PAISAGEM SUBURBANA ENVOLVENTE

Rodrigo Banha da Silva¹

RESUMO

As escavações arqueológicas na Praça da Figueira em 2000–2001 permitiram caracterizar três troços vias romanos equivalentes à «Via Norte» da cidade e a uma outra via secundária que conduzia em direcção a Oeste, a partir de determinado momento ao *circus* olisiponense. Foi possível reconhecer cinco grandes fases construtivas na via principal, e datá-las de entre o principado de Tibério e os finais do séc. IV–inícios do século V d.C., muito embora evidências de outra natureza documentem uma utilização do trajecto ainda em finais do séc. V d.C. e/ou primeira metade do séc. VI d.C. Complementarmente aos elementos de arqueologia viária aborda-se também a dinâmica do uso do espaço observada nesta área suburbana, da instalação do primeiro parcelamento ao uso funerário, terminando na conversão da área em espaço rural na Antiguidade Tardia.

Palavras-chave: Praça da Figueira; arqueologia viária; arqueologia romana; Olisipo

ABSTRACT

Archaeological excavations on Praça da Figueira revealed three sections of Roman viae corresponding to the main north road leading to the Roman town and another secondary one heading westwards, this one leading to the *circus* from an uncertain moment on. Five main constructing stages were recognized on the main road, covering a long period from Tiberius to late 4th to early 5th century AD, although other sort of archaeological evidence proves its use still in late 5th–mid 6th centuries AD. Complementing data related to the viae, the profile of this Roman Lisbon's suburban area is also approached, from the first moment of creation of a parceled pattern to slightly later funerary use aside the roads, ending in rural conversion of the environment in Late Antiquity.

Keywords: Praça da Figueira; archaeology of the roman roads; roman archaeology; Olisipo

¹ rodrigo.banha@cm-lisboa.pt. Centro de Arqueologia de Lisboa (DPC/CML); Centro de História d'Aquém e d'Além-Mar (CHAM) e Departamento de História da Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa (FACSH-UNL) e Universidade dos Açores (UAç).

1. NOTA PREAMBULAR

O conhecimento acerca da ocupação de Época Romana do espaço da Praça da Figueira é uma matéria que, não se podendo hoje considerar totalmente inédita, está ainda distante de revelar todo o seu potencial. Como maior lacuna se deverá apontar a inexistência de uma publicação contendo uma leitura de síntese compreensiva, alicerçada no cruzamento total dos dados, incluindo os estudos multidisciplinares, produzida a partir da contrastação sistemática da vasta informação contextual disponível com os numerosos elementos objecto de recolha.

Um panorama geral foi já avançado e oportunamente definido como provisório (Silva, 2005). É ele que tem servido de suporte às diversas leituras produzidas.

Deixando de parte os estudos parcelares sobre contextos e/ou materiais cerâmicos entretanto publicados (Silva, 2005; Fernandes, 2007; Ribeiro, 2010; Bolilla, 2011; Vieira, 2011; Silva, 2012; Almeida e Filipe, 2013; Silva, Filipe e Almeida, 2016; Fabião, Guerra *et al.*, 2016; Silva, no prelo; Quaresma e Silva, no prelo), aspectos particulares com outro cariz têm vindo a ser trabalhados, nos domínios da antropologia biológica, zooarqueologia e geoarqueologia, estes para já somente aflorados. Tal é o caso da arqueologia viária, também.

No que se refere especificamente ao período romano, das vias foram já publicados os dados fundamentais (Silva, 2012b). O presente texto pretende dar-lhes sequência, e, de alguma forma, rever e ampliar o conhecimento já antes divulgado acerca dos seus ritmos e evolução.

2. UMA BREVE RECAPITULAÇÃO DOS DADOS DA PRAÇA DA FIGUEIRA

O subsolo da Praça da Figueira sofreu, entre 1960 e 1962, os trabalhos de construção da estação do metropolitano «Rossio», proporcionando as várias acções de Irisalva Moita, ao tempo Conservadora do Museu da Cidade.

Os primeiros trabalhos de Moita incidiram, em Agosto e Setembro de 1960, sobre a Ermida de Nossa Senhora do Amparo e partes remanescentes do Hospital Real de Todos-Os-Santos, Cano Real e Convento de São Domingos, e constituíram o mais extenso salvamento de restos arqueológicos de Época Moderna numa cidade portuguesa até então. Sem dúvida que encerraram pioneiros méritos, hoje dificilmente questionáveis, nomeadamente os do domínio da comunicação e divulgação. Todavia, se se pretende uma apreciação crítica acerca do labor arqueológico desenvolvido pela olisipógrafa, produzida em moldes sérios e rigorosos, não se podem de igual modo descartar as muito severas limitações metodológicas que foram apanágio das suas várias intervenções na cidade. Sendo de notar tratarem-se de escavações efectuadas por pessoal operário sem qualquer qualificação, onde as únicas competências técnicas presentes no terreno eram as da conservadora de museus e do topógrafo municipal que a acompanhava, assim melhor se explica porque os registos tenham resultado globalmente muito insuficientes: é evidente a ausência de qualquer preocupação ou sensibilidade estratigráfica, não existiu qualquer cuidado em reportar a dispersão dos objectos no espaço, sequer nos distintos espaços urbanos (convento, hospital, Ermida, infra-estruturas de saneamento), quanto mais nos respectivos ambientes arquitectónicos exumados.

Sendo a análise produzida tão válida para os trabalhos levados a cabo no passado por Moita, como para outros nosos contemporâneos e desgraçadamente feitos na cidade em circunstâncias muito similares, tem de ser levado em conta o circunstancialismo histórico em que os primeiros decorreram, recorde-se que nos inícios da década de 1960. Deste modo se deverá assinalar, sobretudo, o desfasamento e desactualização patente em Moita face a correntes que então despontavam na Arqueologia Portuguesa, e que explicam a dureza da censura produzida por Fernando Bandeira Ferreira em Março de 1962, ao reportar o estado que reputou de lastimável em que encontrou “a estação romana”, logo no dia após a saída da olisipógrafa do local (Ferreira, 1962, p. 9). Substituindo ali a Conservadora de Museus, para além das suas competências próprias Bandeira Ferreira fez-se acompanhar por uma equipa onde pontuavam jovens estudantes da Universidade de Lisboa (como os mais tarde notórios Justino Mendes de Almeida, Luís Filipe Thomaz ou Fernando Castelo Branco), ou já experimentados arqueólogos com reconhecida preocupação de registo e estratigrafia (com o devido ênfase em Eduardo Prescott Vicente), pelo que fatalmente os resultados então obtidos foram altamente contrastantes com os anteriores, em termos qualitativos.

A pertinência da observação produzida acerca da transição entre os trabalhos de Moita e os de Bandeira Ferreira explica, também, as diferenças na visão geral obtida sobre a ocupação do período romano observada no subsolo da Praça da Figueira e, muito especificamente, acerca dos contornos espaciais que a mesma assumiu. Restos de uma importante estrutura vial aparecem assinalados com propriedade pelo arqueólogo e pela sua equipa (Branco, 1961; Ferreira, 1962- Fig. 2), ao redor dos quais se desenvolviam os contextos fúnebres trabalhados, ao passo que as mencionadas limitações metodológicas da olisipógrafa impediram-na de identificar a existência ali do troço de via fósil que, aliás, e como aconteceu também com dois dos edifícios funerários, destruiu numa boa parte durante a sua curta presença de cinco dias no local.

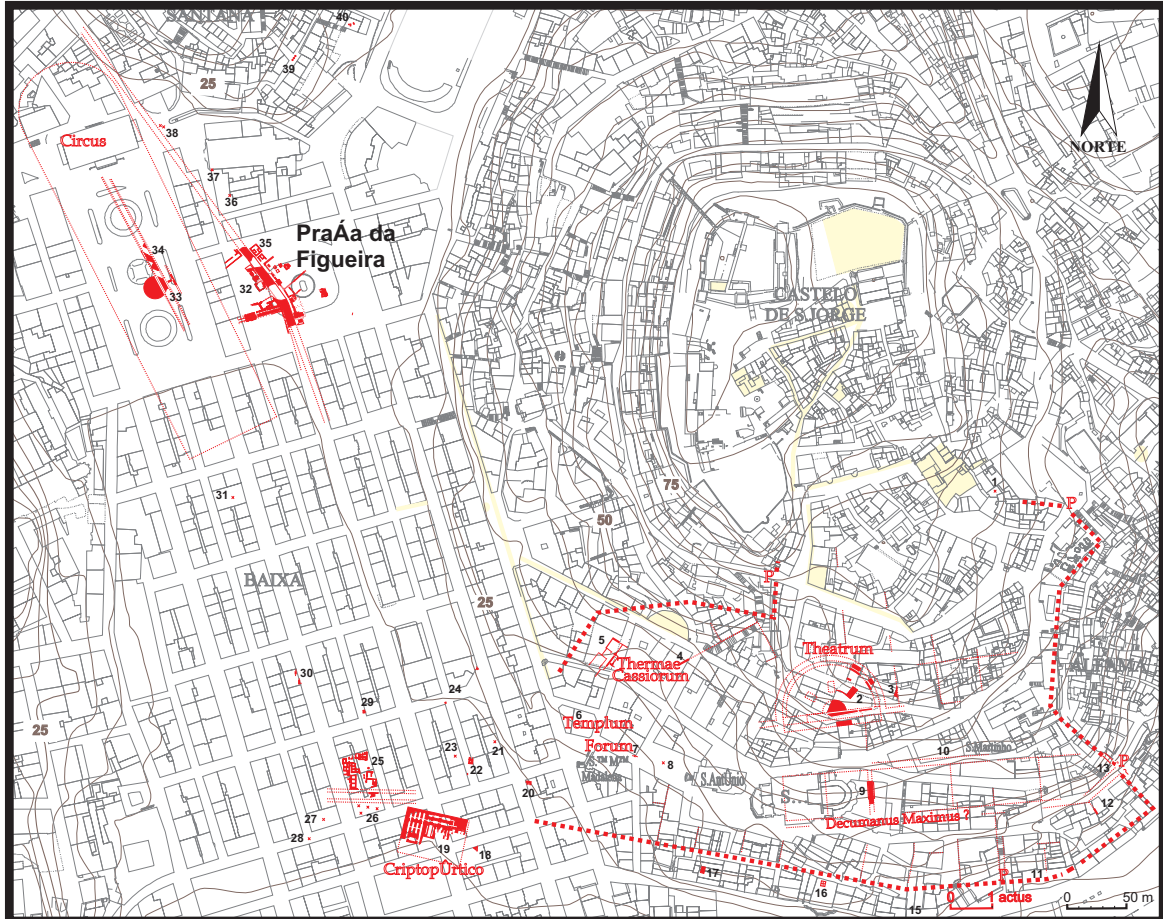


Fig. 1
Leitura do urbanismo romano de olisipo (segundo Silva, 2005).

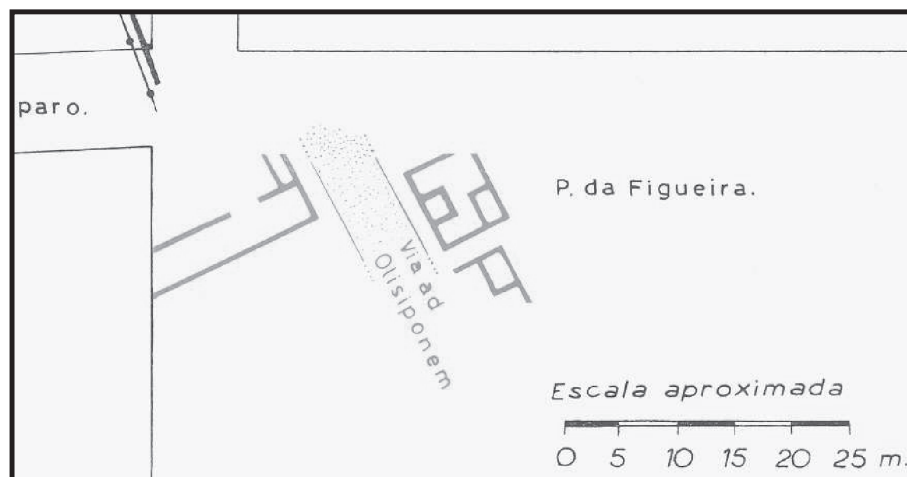


Fig. 2
Praça da figueira- 1962 (segundo Branco, 1961).

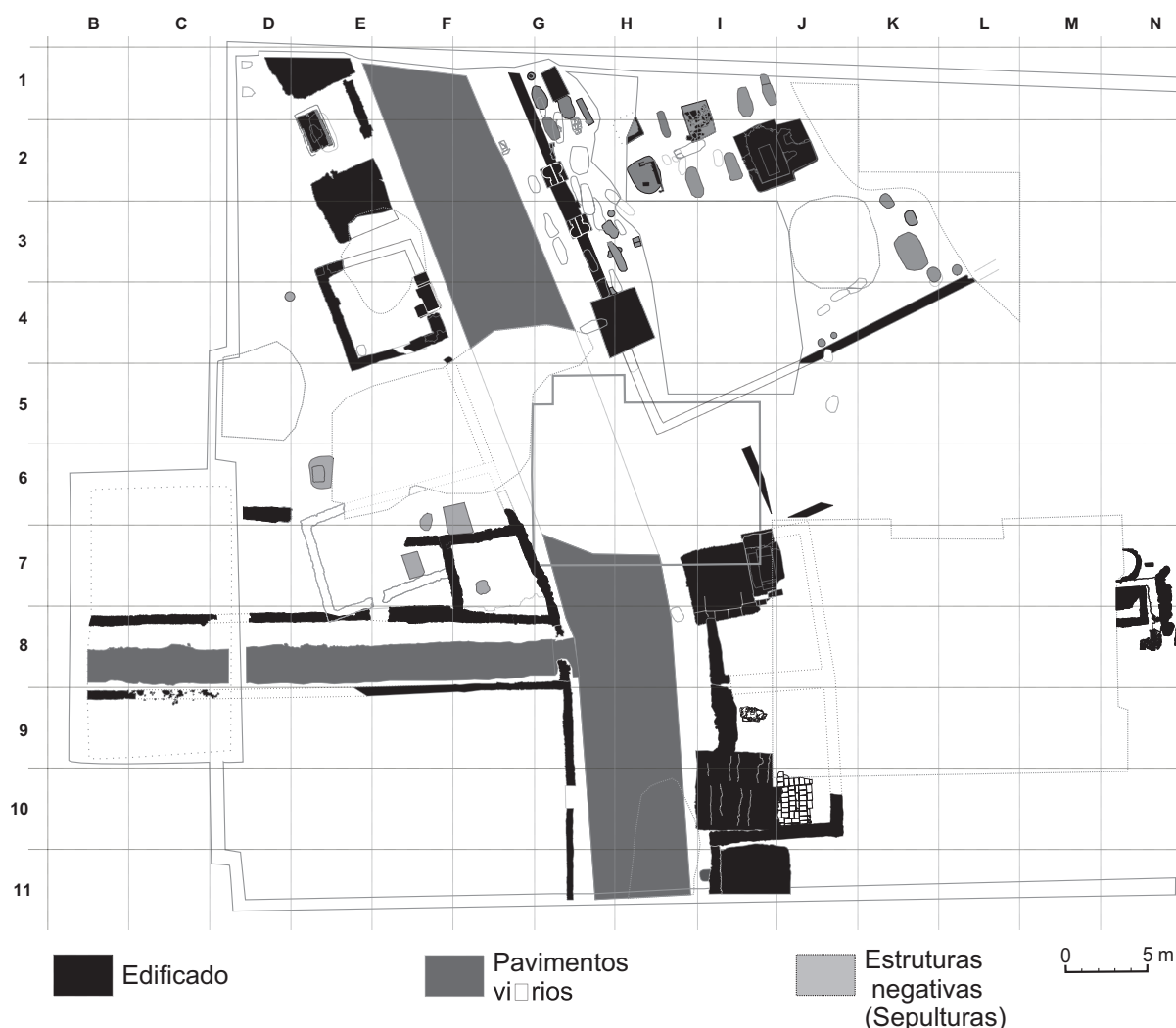


Fig. 3
Praça da figueira- fase 3 da i.A.U. 1999/2001.

Apesar da muito superior qualidade dos trabalhos, a intervenção de 1962 dirigida por Bandeira Ferreira encerrou, também ela, as suas limitações severas: sendo os resultados publicamente apresentados na Sociedade de Geografia de Lisboa, deles se publicaram tão-somente uma curta notícia no respectivo boletim (Ferreira, 1962b) e (afortunadamente) uma planta geral por Fernando Castelo Branco, usada para rebater a interpretação feita por Moita das estruturas encontradas no subsolo do Rossio como equivalentes aos restos de um cais ou de via (Branco, 1961), sabendo-se hoje bem a correspondência destas evidências com a *spina* do *circus* olisiponense (Vale e Fernandes, 2007; Silva, 2012- Fig. 1).

Da escavação arqueológica de 1962 restou, todavia, uma cópia microfilmada do extenso relatório manuscrito, recuperada por técnicos do então Museu da Cidade na década de 1990. Infelizmente, o conjunto numeroso de fotografias monocromáticas acerca dos contextos revela-se inútil, por não encerrarem uma mínima qualidade. Chegou até nós, também, um conjunto cerâmico amplo de Época Romana, que se conserva nas colecções municipais, parte do qual integrado na exposição permanente do Museu da Cidade, e que vem sendo também abrangido pelos estudos parciais entretanto produzidos (Silva, 2005; Ribeiro, 2010; Bolíla, 2011; Vieira, 2011; Filipe e Almeida, 2013; Fabião, Guerra *et al.*, 2016). Em função do relatório de Bandeira Ferreira (1962), permanecem em paradeiro hoje desconhecido o conjunto dos instrumentos líticos recolhido nos níveis da Pré-História Recente e Proto-História detectados no local, como todo o material bio-antropológico resultante das sepulturas romanas de inumação, os restos faunísticos (incluindo o de um enterramento de um equídeo) e as amostras de sedimentos de que oportunamente se assinalou a recolha.

No particular que interessa ao presente trabalho, a conjugação dos dados das recolhas conservadas (as indicações contextuais de proveniência) com o laconismo patente no manuscrito do relatório da escavação de 1962 permitem concluir que, no que ao troço vial respeita, este foi somente alvo de uma muito sumária identificação, porventura tendo-se considerado a sua profunda afectação pela obra e pelo “acompanhamento” de Moita anterior aos trabalhos de arqueologia, e o manifesto interesse maior conferido às restantes entidades arquitectónicas e contextos funerários que a ladeavam.

Como consequência do exposto, os dados resultantes da intervenção arqueológica na Praça da Figueira em 1999/2001 equivalem aos únicos elementos disponíveis para a caracterização da dinâmica do troço vial romano ali identificado em sucessivas ocasiões. Estes dados apresentam-se mais ricos e complexos, pois, para além da estrutura vial que denominámos “Via Norte de *Olisipo*” foi encontrada uma outra, subsidiária àquela e que lhe era perpendicular para o ocidente, e que se dirigia, portanto, à zona onde existiu o circus olisiponense a partir de determinado momento (Silva, 2005- Fig. 1).

Constitui, todavia, um factor perturbador das leituras obtidas em 1999/2001 a segmentação em dois troços distintos da “Via Norte”, provocada pela instalação em 1990 de uma sub-estação da Carris sem qualquer “acompanhamento arqueológico” conhecido. Esta última circunstância assume relevância acrescida por os dois troços se terem apresentado com bem distinta estratigrafia, sendo a sequência do exumado na parte mais a sul da intervenção particularmente mais intrincada, como mais intensamente afectada pelas acções subsequentes, antigas e recentes.

2.1. O TROÇO NORTE DA «VIA NORTE DE OLISIPO»

O troço norte foi identificado ao longo de pouco mais de 15 m, tendo sido afectado pela instalação da sub-estação da Carris na sua extremidade sul, e interrompido a norte pela estrutura de contenção perimetral da construção do parqueamento. O segmento apresentava, com notável precisão, a mesma orientação ao longo dos três momentos mais antigos de toda a dinâmica patenteada, de que se assinalaram quatro tabuleiros sucessivos e uma repavimentação empregando as mesmas técnicas construtivas. Somente o último nível denotou um acondicionamento mais aligeirado face à fisionomia então patente (Fig. 3).

Os três primeiros tabuleiros, [9907], [9905] e [9903], cotejados do mais antigo para o mais recente, evidenciaram larguras em torno dos 5,95 m (c. 20 pés), sendo rematados lateralmente por fiadas de pedra calcária e calcarenítica afeiçoada sobre a qual descansava o tabuleiro. De perfil arqueado e sobreelevado no meio, este era constituído por argila e calcarenito amarelo desfeito, batido e de grande consistência. A espessura dos três pisos sucessivos variava entre os 0,10 e os 0,18 m.

A evidência de pavimentação e respectiva preparação mais antiga documentada no segmento mais a norte da «Via Norte de *Olisipo*» foi situada num primeiro momento da investigação em época dos Imperadores Cláudios, em função do conjunto de *terra sigillata* maioritariamente sud-gálico (Fig. 5), oriundo em exclusivo de “La Graufesenque”, das morfologias formais atestadas (Silva, 2005, p. 239, quadro 10) e da presença de uma “marca de oleiro” mal impressa, atribuída ao ruteno *Annius* i (NOTS, 2008-2012, 1, pp. 202-203), primeiro balizada cronologicamente entre 40 e 70 d.C. (Silva, 2005, p. 147, n.º 37), para, na edição do corpus mais recente, se lhe sugerir uma data essencialmente neroniana (NOTS, 2008-2012, 1: p. 203- conferir Silva, 2012, p. 425, n.º 276).

Uma indicação temporal com aquela natureza acarreta alguns problemas de interpretação, e impõe-se que nos detenhamos um pouco neste particular. De facto, a concordância urbanística dos alinhamentos da «Via Norte» neste sector setentrional da Praça da Figueira com os dos monumentos exumados em 1962 por Bandeira Ferreira (“Edifício A”, “Edifício B”, a nascente, e “Edifício T”, a poente- Ferreira, 1962) pressupõem a sua contemporaneidade relativa. Ora, dois sepultamentos sobrepostos revelados no “Compartimento B” (*busta* praticados num possível *ustrinum* de utilização continuada) mostraram cronologias que não ultrapassavam o final de Nero-inícios de Vespasiano, sendo o mais recente necessariamente de 65 d.C., ou ulterior, e o mais antigo necessariamente de 50 d.C., ou posterior (Silva, 2012, pp. 481-482). Acresce que Irisalva Moita em 1961 recolheu da obra um sepultamento em *ossilegium* equivalente

a uma ânfora Dressel 20 de colo cortado e ausente, que conseguimos restituir como tendo estado enterrado sob um pavimento em *opus signinum* do mesmo edifício funerário: o espólio associado a este contentor remete para uma data dentro da década de 60 d.C., também (Silva, 2012, p. 480).

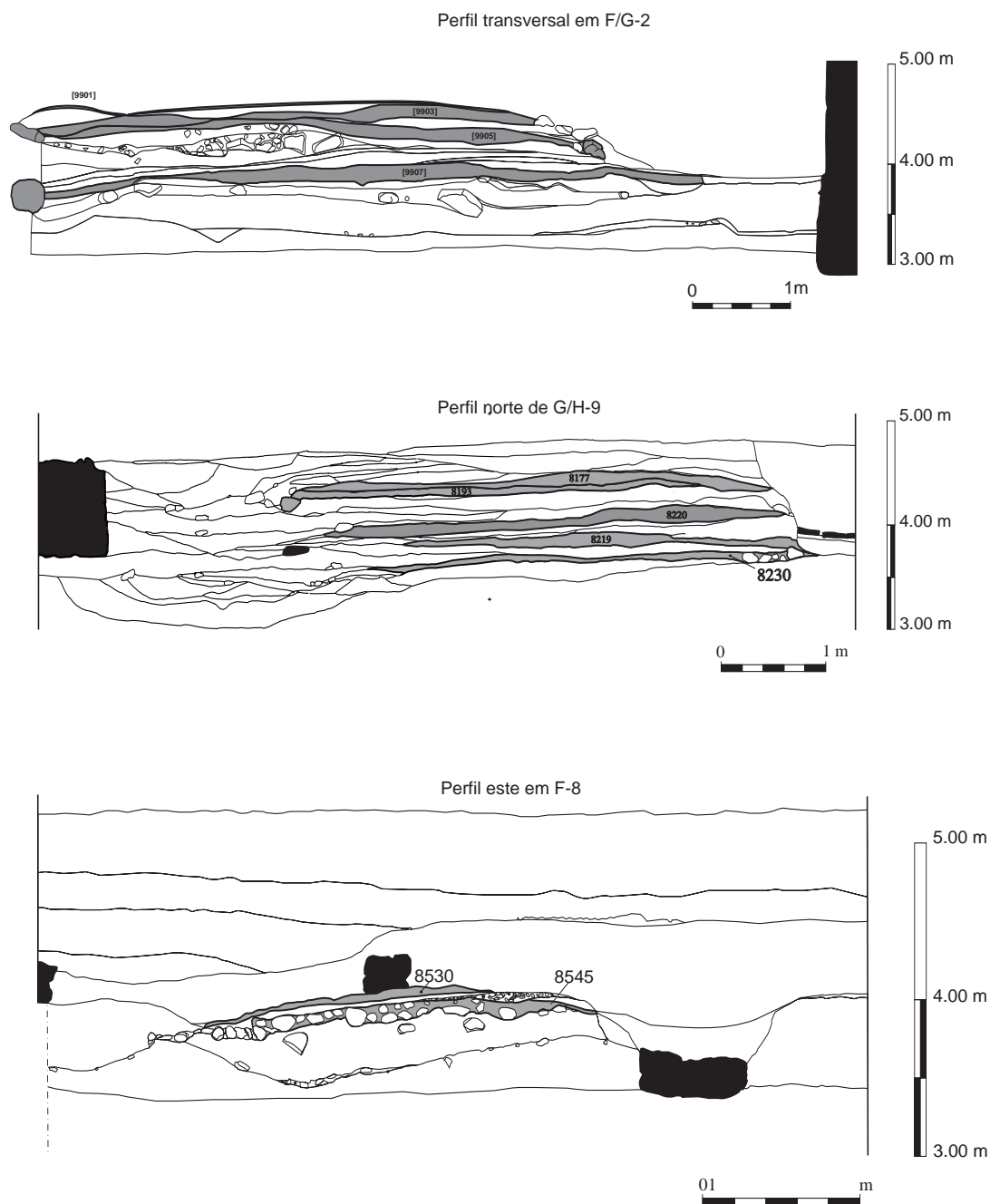


Fig. 4
 PERFIL ESTRATIGRÁFICO DA «VIA NORTE»- Sector Sul
 Perfil norte de G/H-9.
 PERFIL ESTRATIGRÁFICO DA «VIA SECUNDÁRIA»-
 Perfil este em F-8.
 PERFIL ESTRATIGRÁFICO DA «VIA NORTE»- Sector Norte
 Perfil transversal em F/G-2.

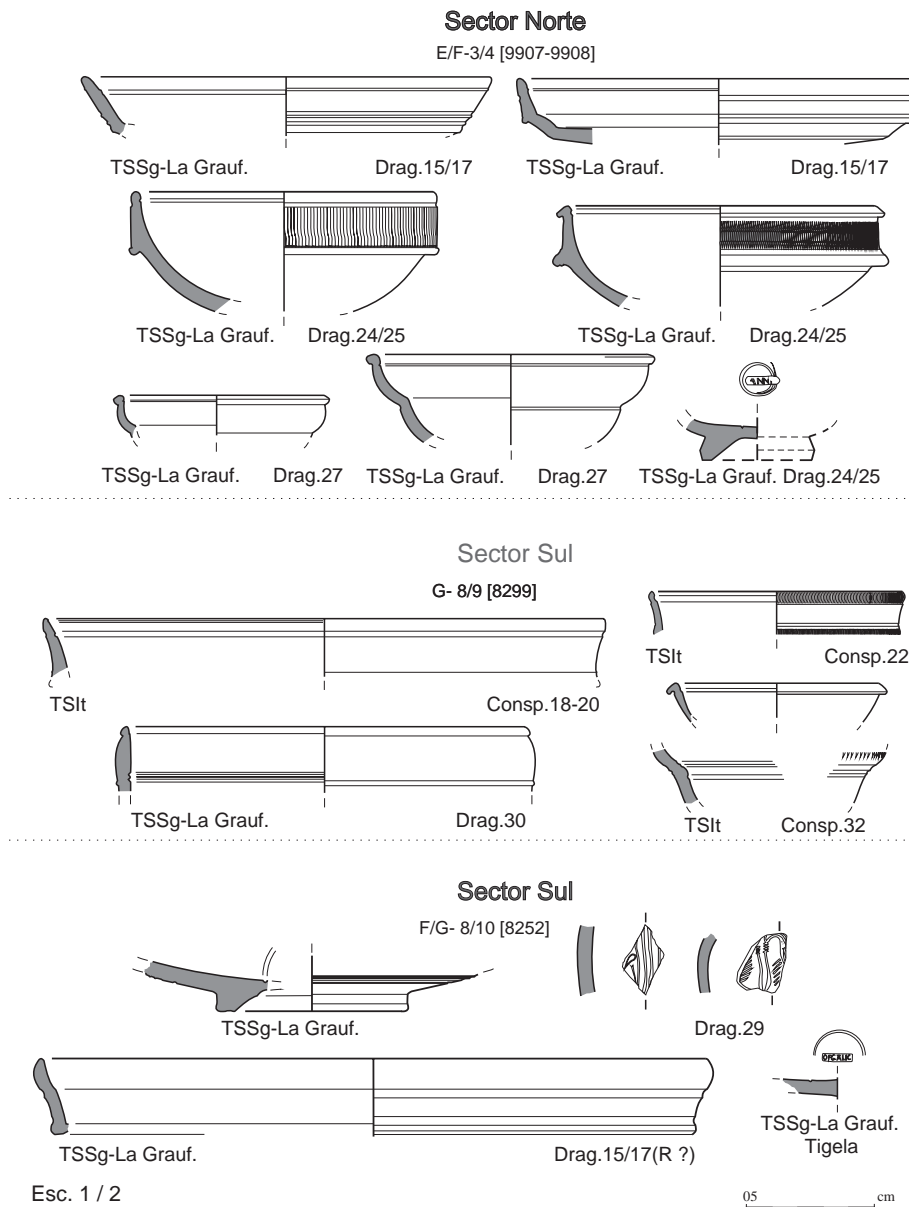


Fig. 5
CONTEXTOS RELACIONADOS COM A INSTALAÇÃO DA «VIA NORTE»- Sector norte E/F-3/4 [9907] e [9908].
CONTEXTOS RELACIONADOS COM A INSTALAÇÃO DA «VIA NORTE»- Sector sul G-8/9 [8299].
CONTEXTOS RELACIONADOS COM A 2ª PAVIMENTAÇÃO DA «VIA NORTE»- Sector sul F/G-8/10 [8262].

Em qualquer caso, as indicações deste modo obtidas têm de ser necessariamente coetâneas ou posteriores à data mais antiga, 50 d.C., e implicam que o edifício já estaria construído quando se executaram as cremações e os sepulcros secundários. Como se constata, há uma concordância muito aproximada entre a cronologia obtida para o momento mais antigo do tabuleiro da “Via Norte” e as evidências das práticas funerárias que tiveram lugar nas suas imediações, sendo admissível situar-se a construção do piso mais antigo da estrutura viária ainda nos momentos finais do principado de Cláudio ou já entrado o de Nero.

Ora, como vimos defendendo desde a primeira publicação (Silva, 2005), a sobreposição na quadrícula F2 da preparação para o primeiro tabuleiro da “Via Norte” a uma fossa detritiva anterior, induz a inferência de que o itinerário sofreu em determinado momento um câmbio no seu desenho. Porque a fossa de detritos domésticos continha um bem homogêneo conjunto cerâmico situável no principado de Tibério, necessariamente posterior a 15 d.C. e, pelo perfil de composição formal da *sigillata* de modo itálico, distante da dos momentos mais avançados do principado daquele imperador, a modificação do traçado da estrutura viária na área terá que ter ocorrido algures entre as etapas finais de Tibério ou já com Cláudio. As implicações desta circunstância para as leituras da dinâmica urbanística desta zona suburbana da cidade são de monta, e a elas retornaremos mais adiante.

O mais antigo nível de piso do sector meridional, [9907], mostrou evidências traceológicas, ao contrário dos restantes (Fig.4). Na zona das quadrículas F-G/2-3, sulcos de rasto de rodado eram evidentes na face do tabuleiro, ostentando larguras de 5, 6, 8, 10 e 12 cm. Destes, apenas um conjunto de duas marcas com 5cm de largura de rodado se podem relacionar entre si com segurança, supondo-se a sua equivalência a um mesmo veículo e mostrando uma distância entre as faces internas do rodado de 1,22 m, medida próxima de um eixo para o veículo situado nos 4 pés romanos. Complementarmente, este conjunto denotava um sentido de circulação sul-norte, e curiosamente equivalia a um desvio para a margem direita da faixa de rodagem, conforme aos ditames das regras contidas na legislação romana acerca do sentido da marcha aquando do cruzamento de dois veículos na via.

A revisão dos dados respeitantes a esta etapa inicial do sector vial norte incidiu, também, sobre a presença num segmento da escavação (J 7) de um fundo e de um bordo de tigela Drag.27 em *terra sigillata* hispana (um riojano e o outro andujarino). Ambos são oriundos de uma mesma zona que colocou especiais problemas no momento de escavação, dada a óbvia e prévia perturbação das evidências (Silva, 2012: p. 61, nota 373). Foi sob os restos vestigiais do primeiro piso no local que os elementos foram colectados, de permeio com dois fragmentos de *sigillata* sud-gálica. Porque o troço conservava somente 0,60 m de longitude, dadas as afectações anteriores, a sua relação com o troço mais setentrional da “Via Norte” não é inteiramente clara, e, portanto, os elementos vasculares peninsulares podem corresponder outrossim a uma reparação, a ser assim ocorrida em período tardo-neroniano ou flávio.

Neste sector, os dados já trabalhados relativos à edificação dos segundo e terceiro pisos do tabuleiro são para já insuficientes para uma fina discussão cronológica. Todavia, deverá assinalar-se a presença na unidade estratigráfica que preenche o espaço *non aedificandi* que confina pelo oeste com o último tabuleiro de exemplares da ânfora Lusitana 3, bem como de um conjunto (ainda não completamente tratado de forma exaustiva) de *sigillata* clara africana: nele se reconheceram em fabrico A as formas Hayes 8, 14A, 14B e 14/17. De notar que acompanhavam esta cerâmica fina produções anteriores, nomeadamente formas standardizadas lisas e taças decoradas (Drag. 37) riojanas e andujarinas como, mais escassamente, elaborações rutenas e itálicas, elementos seguramente mais antigos e embalados por sucessivas acções de movimentação de terras ocorridas nas proximidades.

Como já se havia publicado, a última reforma documentada do piso da via está datada em torno do dominado de Honório, em função de um AE3 de Arcádio (385-409 d.C.) incluído no piso (Silva, 2005, p. 57), não podendo portanto a pavimentação ser anterior aos finais do século IV d.C.- inícios do séc. V d.C.

2.2. O TROÇO SUL DA «VIA NORTE DE OLISIPO»

O troço sul foi identificado ao longo de pouco mais de 17 m, estando muito afectado a norte pela já mencionada sub-estação datada de 1990, e a sul por outras acções urbanísticas mais antigas, parcialmente.

Ao contrário do troço norte, a sequência estratigráfica denotou aqui maior complexidade (Fig.3) e, o que é mais relevante, níveis sucessivos de pisos de circulação e reparações, estando o mais antigo a c.3,65 m, e o mais recente à cota absoluta de 4,92 m.

O de cronologia mais recuada ([8230]) sobrepunha-se a uma vala longitudinal ([8300]) que lhe era anterior na sequência da dinâmica estratigráfica. O material aí descartado incluía um *dupondius* de Tibério emitido em Augusta Emérta, uma outra moeda (um as ?), um conjunto de *terra sigillata* itálica largamente preponderante sobre as elaborações sud-gálicas, entre outras produções oleiras compatíveis cronologicamente que, no seu conjunto, remetem a formação para momentos avançados do principado daquele imperador até inícios do de Cláudio (Silva, 2005, p. 235). O elemento é da maior relevância dado comprovar, de forma categórica, a anterioridade do primeiro tabuleiro da sequência do sector vial sul em relação ao seu congénere do sector norte.

Já o segundo tabuleiro mais antigo ([8219], [8252]) proporcionou a recolha de um fragmento de fundo de prato oriundo de La Graufesenque marcado com o punção 2a por *Gallicanus* ii (Silva, 2012, p. 437, n.º 307 e p. 480- Fig.5). Dado a data da impressão estar bem situada por contextos datados externamente, balizados entre 50 e 65 d.C. (Idem), ela sugere

uma concordância de contemporaneidade relativa entre o segundo piso do sector vial sul e o primeiro documentado no sector vial norte (conferir supra).

No que respeita ao segundo tabuleiro, ([8220]), não existem dados conclusivos respeitantes à sua cronologia, dado que os escassos “elementos datantes” se não distinguem dos revelados pelos momentos anteriores da sequência. Seguem-se-lhe [8233]/[8193], já à cota 4,20 m, e a reparação [8177]. Nesta última se colectou um fragmento da pega de *simpulum* em prata e um bordo de talha epigrafado ante cocturam que, não sendo especialmente esclarecedores quanto à cronologia relativa, demonstram o descarte de um elemento de uso funerário do espaço. A esta acção sobrepunha-se a preparação para a instalação de um novo piso de circulação, [8094]/[8095], à cota 4,66 m. A densidade relativa da estratigrafia e a descontinuidade entre os dois sectores vias escavados, conjuntamente com o momento actual da investigação, impedem-nos de para já estabelecer de forma inequívoca a conexão dos níveis de piso referidos para o sector sul com os seus congéneres setentrionais.

Mais decisivo para o esclarecimento destes últimos pavimentos (e repavimentação) são outros elementos conexos, respeitantes às acções praticadas no entorno. De facto, nesta zona, a oriente da via, uma profunda reformulação viu serem anulados espaços e monumentos funerários e um novo ordenamento arquitectónico despontar: um conjunto de três embasamentos quadrangulares em alvenaria, com respectivos muros de recinto ([8180] e [8181]), anularam uma cupa em alvenaria forrada externamente a *opus signinum*, um *bustum* onde se recolheu um fundo de lucerna assinado *AVFFRON*, situável no séc. II a meados do séc. III d.C. (Vieira, 2011), restos de uma estrutura utilizando tijolo *bipedalis* onde se recolheu em associação um fundo de prato Drag. 18 *terra sigillata* rutena com uma marca de *Senicius* (Silva, 2005, p. 249), datada de 45-75 d.C. (Silva, 2012, pp. 454-455), restos de uma outra estrutura em alvenaria, também funerária, e, por fim, duas cistas em tijolo, muito afectadas, onde os restos do mobiliário funerário sugerem cronologias do séc. II d.C., pelo menos.

As unidades que encostam aos embasamentos dos muros dos dois recintos associados aos três novos alicerces de edifícios funerários, a determinada altura instalados a este da via, revelou *sigillata* hispânica de Andújar e de La Rioja, e as formas Hayes 8, 14A, 14B, 14/17, em *terra sigillata* clara africana A, estando os fabricos A/D e C ausente. O conjunto vascular de mesa remete a formação da estratigrafia, portanto, para datas plenamente do séc. II d.C. ou já dentro da primeira metade do séc. III d.C.

A última reforma da estrutura da «Via Norte de *Olisipo*» equivale à colocação de um fino piso que se distingue dos anteriores por mostrar a presença mais notória de areia e nódulos de cal, de permeio com a argila e calcarenitos calcados que o constituem. Ora, foi justamente sob este piso que se recolheu, como no congénere do sector vial norte, um *Aes* de Arcádio, numisma que remete a sua construção para os finais do séc. IV d.C. ou primeiros anos do séc. V d.C. Trata-se da última acção edilícia documentada no local, aparentemente abrangendo ambos os segmentos exumados da via.

2.3. A VIA SECUNDÁRIA ESTE-OESTE

Uma longa parcela de uma estrutura vial foi revelada ao longo de 30 m de extensão, iniciando-se nas imediações da extremidade norte do sector vial sul da «Via Norte de *Olisipo*» e desenvolvendo-se para ponte, em direcção ao actual Rossio.

O tabuleiro de circulação mostrava uma composição em calcarenito batido, com uma espessura máxima de 0,12 cm, limitado por fiadas laterais de pedra toscamente afeioada em fiada, por consequência similar aos pisos sucessivos da «Via Norte», à excepção do último desta. Algumas diferenças, contudo, se devem assinalar: a largura do pavimento, que se pode restituir em 2,40 m (8 pés), e a existência de uma fossa longitudinal central [8545] subjacente ao pavimento, na zona mais a este, e que atingia 0,40 cm de profundidade (Fig.3). De igual modo é de notar, que este segmento viário mostrou uma ligeira pendente de este para oeste, dado que as cotas do troço inicial junto à «Via Norte» se situavam em torno dos 4 m de cota mais elevada, para, 30 m para oeste, se assinalarem valores em torno dos 3,36-3,39 m absolutos.

O muro de limite sul, em alvenaria, equivale à estrutura que define os limites de uma vasta compartimentação do espaço, de que se descobriram somente os limites norte e oeste. Prolongando-se a espacialidade assim definida para poente e sul, esta compartimentação do espaço define uma vasta área da qual se escavaram somente 300 m², e na qual se desconhece qualquer evidência de uso ou prática funerária. De notar que os fortes muros deste recinto estavam a uso durante a fase inicial do sector vial sul da «Via Norte de Olisipo», que como vimos se fixam em momentos finais de Tibério a iniciais de Cláudio.

A identificação de vários fragmentos de um mesmo cálice da morfologia Drag.11, como de uma parede atribuível à taça Drag.29, ambos de La Graufesenque (Fig.6), em associação com a instalação ([3710]) e o próprio muro original de limite norte da via secundária [3709], permitem remeter a acção da sua edificação já para o principado de Cláudio. Concorram com esta cronologia os elementos vasculares lisos estandardizados também rutenos recolhidos no enchimento da fossa longitudinal [8545] subjacente ao primeiro piso de circulação, Drag. 15/17, Drag. 18, Drag. 24/25, 27 e o menos comum Ritt. 12 (Fig.6).

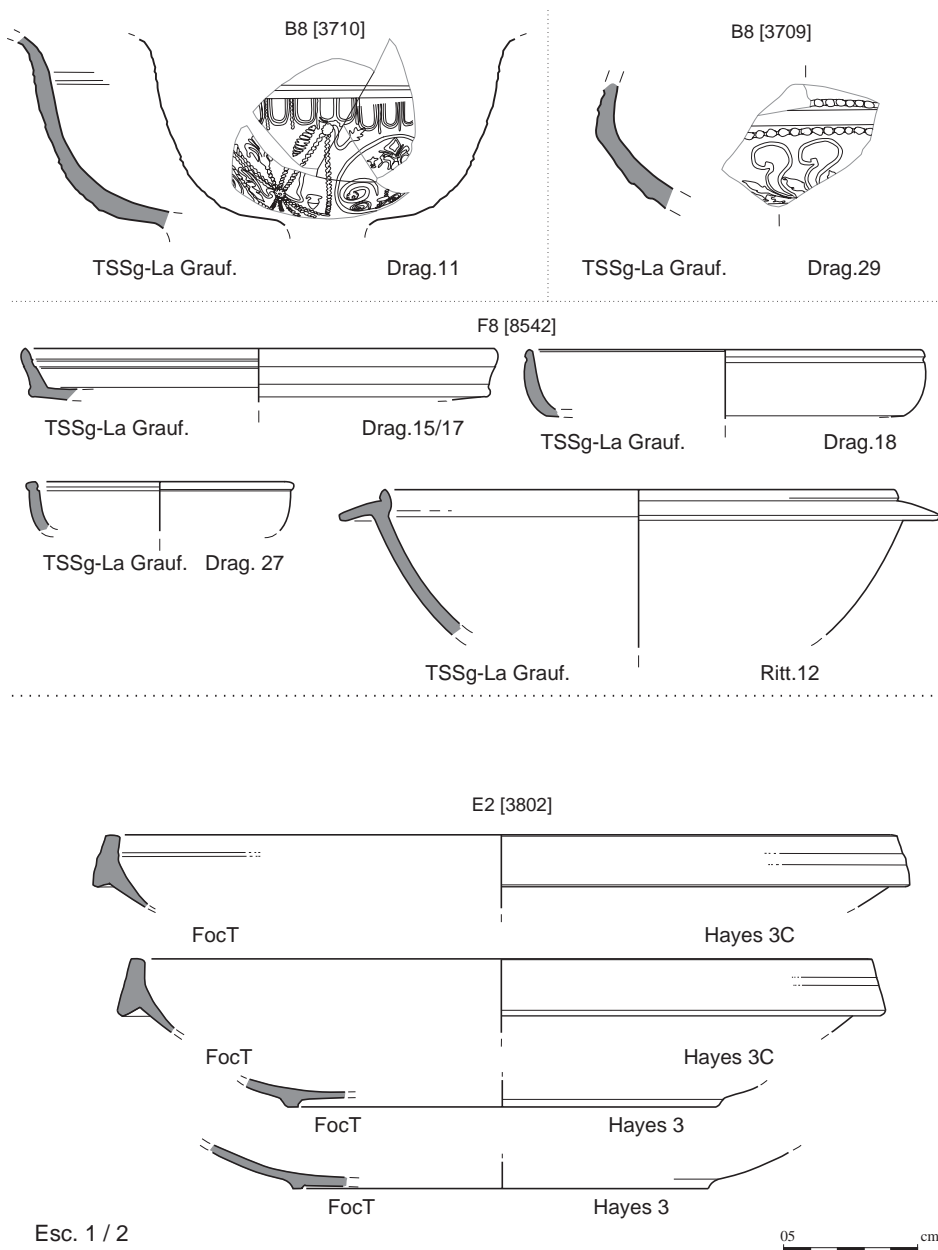


Fig. 6
 CONTEXTOS RELACIONADOS COM A
 INSTALAÇÃO DA «VIA SECUNDÁRIA»
 (cima).
 CONTEXTOS RELACIONADOS COM AS
 ETAPAS FINAIS DE USO DO ITINERÁRIO
 DA «VIA NORTE» (baixo).

A “via secundária” apresentou elementos correspondentes a, pelo menos, duas reformulações: uma repavimentação ([8530]) e o desmantelamento do primitivo muro norte em alvenaria e sua substituição por um outro em pedra seca, construído um pouco mais para norte ([8535]-[8192]). Esta última intervenção foi acompanhada em determinado momento pelo encerramento da zona de ligação da «Via Secundária» com a “Via Norte”, feito com um portão duplo (de que foram encontrados as pedras de apoio dos gonzos e outra que recebia o ferrolho central). Não deixa de parecer sugestivo este episódio de fecho ou condicionamento de acesso de uma via pública, considerando quer que a partir de determinada época a sua direcção era a do circo olisiponense, quer o fenómeno do encerramento de vãos de edifícios públicos para espectáculos, bem documentado para o mundo romano no séc. III d.C.

Se dúvidas houvesse sobre o momento de desactivação da «Via Secundária», sobre o tabuleiro foi praticado um *bus-tum* empregando cista de tijolo [8526], que continha no seu interior os restos muito degradados de um unguentário vítreo bulbiforme, translúcido, genericamente situável entre momentos avançados do séc. II d.C. e os inícios do séc. IV d.C. (Isings, 1959; Rutti, 1991). Logo sobre este se acumularam rapidamente detritos, formando uma sequência potente com mais de 1 m de altura, enquanto o espaço compartimentado a norte da «Via Secundária» sofria uma remodelação que lhe imprimiria um carácter não funerário.

O mencionado espaço com nova funcionalidade não funerária (pequeno assentamento periférico) tem o seu abandono datado pelo achado de um pequeno conjunto de *sigillata* clara africana D, onde pontuava um prato da forma Hayes 76 e uma taça/almofariz da forma Hayes 91B, sendo que lhes são atribuídas cronologias situadas entre, respectivamente, 425-475 d.C. e 380-500 d.C. (Hayes, 1972, 1980; Raynaud, 1993: pp. 192 e 194), o último precisado mais recentemente para os decénios centrais do séc. V d.C. (Bonifay, 2004: p. 179). Em função destes dados, a desactivação dos aludidos compartimentos terá ocorrido já em pleno século V d.C., quando a «Via Secundária» que conduzia ao circus olisiponense de há muito havia sido desactivada, e o próprio itinerário entrara em desuso.

3. A FECHAR: ALGUMAS CONSIDERAÇÕES A PROPÓSITO DAS VIAS ROMANAS DA PRAÇA DA FIGUEIRA

No âmbito da arqueologia viária romana em Portugal, o foco tem recaído em especial sobre dois aspectos de escala muito distinta, com os marcos miliários e respectiva epigrafia associada a assumirem uma expectável notoriedade, e o trajecto dos principais itinerários a fixar a preocupação fundamental dos investigadores na matéria. Desta forma, e também por forte tradição, acrítica, se vão multiplicando vias romanas pelo espaço geográfico português, umas desprovidas de qualquer suporte material directo, outras estabelecidas com base em paralelos construtivos sem que, todavia, qualquer tipologia construtiva seguramente romana tenha sido sequer ensaiada, quando se sabe que muitas das soluções de edificação terão sido efectivamente encontradas em período romano mas, inclusive pela sua eficácia, terão sido praticadas até períodos muito mais recentes, incluindo a Época Contemporânea. Pelas razões apontadas, a arqueologia viária romana no território português enquanto campo disciplinar constitui um território subdesenvolvido, cheio de problemáticas e interrogações apesar da sua longa tradição secular da investigação, e onde as evidências requerem um aturado trabalho de depuração, devendo destacarem-se, entre outros, os múltiplos trabalhos neste sentido de Vasco Mantas, em particular a sua dissertação de doutoramento (Mantas, 1996), e, como mais recente desenvolvimento, outra dissertação de doutoramento, da autoria de Maria José Almeida (2017). Contudo, talvez o problema principal equivalha a um panorama muito mais amplo do estado da investigação arqueológica em Portugal, no qual a arqueologia viária obviamente se inscreve: a completa falta de agenda própria da disciplina, resultante da forma como se vem implantando a contratualização da prática, que aliada à impreparação no tema específico da generalidade dos agentes deste modo envolvidos geram uma gritante acefalia. Seria ocioso, porém fácil, demonstrar esta condição, patente em numerosos levantamentos de povoamento romano onde nem consideradas foram as conexões (as vias de comunicação) entre os sítios detectados (os assentamentos), ou, quando os elementos viais se assinalaram, estes foram depois descartados enquanto objecto de estudo nos momentos mais avançados da minimização de impactes, não tendo sido considerados aqui para efeitos de escavação.

Assim sendo, as vias romanas em Portugal objecto de escavações que permitam caracterizar minimamente os troços em termos construtivos e cronológicos são, necessariamente, casos raros e felizes, porque decorrentes de questões aleatórias de oportunidade. Focando-nos especificamente no trajecto *Olisipo-Scallabis*, foi devido à construção do

novo Museu do Realismo promovida pela edilidade, entre outros factores, que se exumou em Vila Franca de Xira um troço da estrada da Antiguidade presente no local (Pimenta e Mendes, 2007), como foi graças à instalação de uma nova grande superfície comercial nos arredores de Loures que se exumaram do assentamento rural de Almoínhas dois marcos miliários com ela conectados (Guerra, 2013), ou que, em Lisboa, tenham sido os projectos municipais de requalificação do Martim Moniz, de onde se noticiou um divertículo detectado na face nascente da Encosta de Santana (Muralha, Costa e Calado, 2002; Calado e Leitão, 2006, p. 463, fig.8), e da Praça da Figueira, onde foi graças à instalação de um estacionamento automóvel subterrâneo que se tornou possível a escavação dos dois eixos viários que aqui se abordaram.

Ora, a composição com piso em “terra batida”, e uma largura situada entre os 5,95 e os 6,02 m dos dois troços da «Via Norte», equivalem à configuração inicial e suburbana do traçado da grande via *Olisipo-Scallabis*. Estas características de construção (composição e largura do tabuleiro) encontram paralelo em troços também suburbanos de Mérida, como o detectado na zona de La Barriada Plantonal de la Vera (Sánchez Barrero e Gómez Nieves 1998, p. 559), mas afastam os troços da Praça da Figueira da morfologia que o grande eixo assumia em Vila Franca, onde se apresentava pavimentado a laje e com uma largura de 5,20 m (Pimenta e Mendes, 2007: p. 186), ou ainda, da configuração que assumiu o troço vial patente desde 1995 no Núcleo Arqueológico da Rua dos Correiros, do qual se desconhecem ainda hoje as dinâmicas e cronologia, mas de qualquer das formas também pavimentado a laje (Amaro, 1995; Bugalhão, 2001), tratando-se de um segmento suburbano inicial da importante via regional que se dirigia às Portas de Santa Catarina e daí à Horta Navia-Alcântara, para depois servir as regiões de Oeiras e de Cascais.

Aparentemente, a hierarquização da importância das vias em termos construtivos foi primordialmente feita no espaço hoje abrangido pela Praça da Figueira em função da largura do tabuleiro, com o eixo de comunicação principal dotado de cerca de 20 pés, e o divertículo secundário para poente situado nos cerca de 8 pés. Será esta última, também, a largura aferida para o tabuleiro também de calcarenito batido detectado na encosta nascente da Colina de Santana, na zona do Martim Moniz (Muralha, Costa e Calado, 2002; Calado e Leitão, 2006), e será este o dado que autoriza inferir, com alta probabilidade, da manifesta secundariedade do trajecto viário que plausivelmente atravessaria o vale da actual Rua da Palma-Almirante Reis em direcção a norte. A fraca intensidade do uso funerário (ou outro) deste segmento diverticular reforça o entendimento da subsidiariedade do seu carácter.

É evidente que as discordâncias construtivas constatadas numa mesma via, no caso o grande eixo *Olisipo-Scallabis*, se prendem com aspectos tópicos, ou seja, com as dinâmicas das acções e escalas respectivas que ocorreram em cada zona ou segmento (instalação, reparos, reformulações, repavimentações), e também com as características dos lugares alvo do atravessamento. Assim, os pavimentos em “terra batida” da Praça da Figueira e Martim Moniz terão constituído uma opção mais eficaz em zonas reconhecidamente húmidas, por oposição a outras onde a sua condição era, ou mais seca (Vila Franca de Xira), ou mais fortemente urbana (caso do Núcleo Arqueológico da Rua dos Correiros). Da mesma forma, as larguras do tabuleiro da via têm a ver não apenas com a hierarquia entre os vários eixos, como com a intensidade do tráfico e/ou o carácter que a ocupação do espaço assumia no entorno próximo, sendo de recordar que a «Via Norte» servia não apenas a cidade como também o circo olisiponense, devendo aqui sublinhar-se que a «Via Secundária» necessariamente lhe conduzia directamente até ao momento do seu abandono, manifestamente ocorrido nos finais do século III-primeiras décadas do séc. IV d.C.

A modo de fecho, as últimas reformulações atestadas na «Via Norte» se é certo que esgotam as actividades edilícias que sofreu na área da Praça da Figueira, não traduzem necessariamente o final do funcionamento do itinerário. Elementos esparsos e discretos sugerem a continuidade do seu uso, casos do achado de um pequeno conjunto de fragmentos de taças em *sigillata* foceense tardia (Fig.6) da morfologia Hayes 3C (Quaresma e Silva, no prelo), com paralelo próximo em contextos bem datados do 3º quarto do séc. V d.C. da Ágora de Atenas (Hayes, 2008, p. 240, n.ºs 1270-1271), e de um fragmento de inscrição “paleo-cristã” referente a um *Vicentius*, recolhidos em associação na proximidade do tabuleiro, num mesmo depósito formado por acumulação paulatina a poente da via, e que, por consequência, datará de momentos avançados do séc. V d.C. ou já do séc. VI d.C. Nos finais da Antiguidade Tardia e inícios da Idade Média abate-se sobre o itinerário uma invisibilidade só quebrada nos séculos finais da dominação islâmica da cidade, retomando expressão arquitectónica mas com uma ligeiramente distinta geografia.

BIBLIOGRAFIA

- ALMEIDA, R. R. e FILIPE, V. (2013)- “50 anos depois: as ânforas romanas da Praça da Figueira”, in *Arqueologia em Portugal: 150 anos*. Lisboa: Associação dos Arqueólogos Portugueses, pp. 737-745.
- AMARO, C. (1995) (Dir.)- *Núcleo Arqueológico da Rua dos Correeiros*. Lisboa: Fundação do Banco Comercial Português.
- BOLILA, C. M. (2011)- *A terra sigillata itálica da Praça da Figueira (Lisboa)* (Dissertação de Mestrado em Arqueologia orientada pela Prof.^a Dr.^a Rosa Varela Gomes e Mestre Rodrigo Banha da Silva). Lisboa: Faculdade de Ciências Sociais e Humanas (policopiado).
- BONIFAY, M. (2004)- *Études sur la céramique romaine tardive d’Afrique* (Col. British Archaeological Reports, International Series, 1301). Oxford: Archaeopress.
- BRANCO, F. C. (1961) - “Problemas da Lisboa Romana. Vestígios de um cais ou de uma necrópole?”, in *Revista Municipal*, n.º 91. Lisboa: Câmara Municipal de Lisboa, pp.61-75.
- BUGALHÃO, J. (2001)- *A Indústria Romana de transformação e conserva de peixe em Olisipo*. (Col. Trabalhos de Arqueologia, n.º 15). Lisboa: Instituto Português de Arqueologia.
- CALADO, M. e LEITÃO, V. (2006)- “A ocupação islâmica na Encosta de Sant’Ana (Lisboa)”, in *Revista Portuguesa de Arqueologia*, vol.8, n.º 2. Lisboa: Instituto Português de Arqueologia, pp. 459-470.
- FABIÃO, C., GUERRA, A. (Dir.), ALMEIDA, J., ALMEIDA, R. R. PIMENTA, J. e F., Victor (2016)- *Marcas de ânforas romanas na Lusitânia (do Museu Nacional de Arqueologia de Lisboa ao Museu Nacional de Arte Romano de Mérida)*. Lisboa: Centro de Arqueologia da Universidade de Lisboa.
- FERNANDES, L. (2007) - “A decoração arquitectónica de época romana do municipium olisiponense: a propósito de alguns elementos arquitectónicos da Praça da Figueira (Lisboa)”, in *O Arqueólogo Português*, 4.ª série, n.º 25. Lisboa: Museu Nacional de Arqueologia, pp. 291-336.
- FERREIRA, F. A. B. (1962) - *Diário das Escavações Sistemáticas na Praça da Figueira em Lisboa*, Junta Nacional da Educação, Lisboa, (manuscrito- exemplar policopiado a partir de microfilme).
- GUERRA, A. (2012)- “O troço inicial da Via Olisipo-Bracara e o problema da localização de Ierabriga”, in *Cira-Arqueologia*, 1, Actas da Mesa Redonda «de Olisipo a Scallabis»- a rede viária. Vila Franca de Xira: Museu Municipal, pp. 24-40.
- HAYES, J. W. (1972)- *Late Roman Pottery*. Roma: British School of Rome.
- HAYES, J. W. (1980)- *Supplement to Late Roman Pottery*. Roma: British School of Rome.
- HAYES, J. W. (2008)- *The Athenian Agora. Results of excavations conducted by the American School of Classical Studies at Athens, vol. XXXII, Roman Pottery Fine Ware Imports*. Princeton, New Jersey: American School of Classical Studies at Athens.
- ISINGS, C. (1959) - *Roman glass from dated finds*. (Col. Archeologica Traiectina edita ab Academiae Rheno-Traiectinae Instituto Archaeológico). Groningen e Jacarta: J.B. Walters.
- MANTAS, V. G. (1996)- *A rede viária romana da faixa atlântica entre Lisboa e Braga* (Tese de Doutoramento apresentada à Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra). Coimbra: Universidade de Coimbra (policopiado).
- MURALHA, J.; COSTA, C.; CALADO, M. C. (2002)- “Intervenções Arqueológicas na Encosta de Sant’Ana (Martim Moniz, Lisboa)”, in *Almadan*, 2ª Série, n.º 11. Almada: Centro de Arqueologia de Almada, pp. 245 - 246.
- NOTS= HARTLEY, B.; DICKINSON, B. (Dir.) (2008-2012)- *Names in Terra Sigillata, an Index of maker’s stamps & signatures on gallo-roman terra sigillata (samian ware)*, 9 vols. (Col. Supplementum 102-1 a 102-9). Londres, Institute of Classical Studies, University of London.
- PIMENTA, J. e MENDES, H. (2007)- “A escavação de um troço da via Olisipo-Scallabis (em Vila Franca de Xira)”, in *Revista Portuguesa de Arqueologia*, vol.10, n.º 2. Lisboa: Instituto Português de Arqueologia, pp. 171 - 210.
- QUARESMA, J. C. e SILVA, R. B. (no prelo)- “An overview on Oriental commerce: Late Phocaeen and Cypriot Wares in the Tagus Estuary region”, in *Sources to Study Antiquity: Texts and Archaeology*. Lisboa: CHAM-Centro de Humanidades.
- RAYNAUD, C. (1993c)- “Céramique africaine Claire D”, in Dicocer- *Dictionnaire des Céramiques Antiques (VII ème s. av. n. è.- VII ème s. de n. è) en Méditerranée nord-occidentale (Provence, Languedoc, Ampurdan)*, (Lattara Mélanges d’histoire et d’archéologie de Lattes, 6). Lattes: Association pour la Recherche Archéologique en Languedoc Oriental, pp. 190-197.
- RIBEIRO, I. (2010)- *A terra sigillata hispânica da Praça da Figueira (Lisboa)* (Dissertação de Mestrado em Arqueologia orientado pela Prof.^a Dr.^a Rosa Varela Gomes e Mestre Rodrigo Banha da Silva). Lisboa: Faculdade de Ciências Sociais e Humanas (policopiado).

- RÜTTI, B. (1991)- *Die Römischen Gläser aus Augst und Kaiseraugst*, vol. II, Katalog und Taffeln. Augst: Römermuseum.
- SÁNCHEZ BARRERO, P.D.; GÓMEZ NIEVES, B. (1998)- “Caminos peri-urbanos de Mérida”, in *Mérida Excavaciones Arqueológicas 1998- Memória*. Mérida: Consórcio Mérida Ciudad Monumental, pp. 549-569.
- SILVA, R. B. (2005)- *As “marcas de oleiro” em terra sigillata da Praça da Figueira (Lisboa): uma contribuição para o conhecimento da economia de Olisipo (séc. I a.C.- séc. II d.C.)* (Dissertação para a obtenção do grau de Mestre em Arqueologia, especialização em Arqueologia Urbana, orientada pelo Prof. Dr. Carlos Fabião). Braga: Instituto de Ciências Sociais da Universidade do Minho (policopiado).
- SILVA, R. B. (2012)- *As «marcas de oleiro» na terra sigillata e a circulação dos vasos na Península de Lisboa* (Dissertação de Doutoramento em História, especialidade de Arqueologia, orientada pela Prof.^a Dr.^a Rosa Varela Gomes). Lisboa: Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa (policopiado).
- SILVA, R. B. (2012b)- “Arqueologia Viária Romana em Lisboa: a I.A.U. da Praça da Figueira”, in *Cira-Arqueologia*, 1, Actas da Mesa Redonda «de Olisipo a Scallabis»- a rede viária. Vila Franca de Xira: Museu Municipal, pp. 98-116.
- SILVA, R. B. (no prelo)- “O facies cerâmico em Olisipo (Lisboa): o período julio-cláudio”, in M.I.García Fernández e P.Ruiz Montez (Eds.), *Actas del Simposio Internacional «Facies» y Contextos Cerámicos Alto-Imperiales en el Sul de la Península Ibérica (Granada, 2013)*. Granada, Universidad de Granada (disponível em www.academia.edu).
- SILVA, R. B., FILIPE, V. e ALMEIDA, R. R. (2016)- “Julio-Claudian Lusitanian Amphorae: a Perspective on Selected Contexts from Olisipo (Lisbon, Portugal)”, in PINTO, Inês Vaz, MARTIN, Archer e ALMEIDA, Rui Roberto (Eds.) *Lusitanian Amphorae: Production and Distribution*. Oxford: Archaeopress (col. Roman and Late Antique Mediterranean Pottery, n.º 10), pp. 153-166.
- VALE, A. e FERNANDES, L. (1997) -“Intervenção arqueológica na Praça de D. Pedro IV (Rossio), em Lisboa”, in *Actas do 3º Encontro Nacional de Arqueologia Urbana (Almada, 20 a 23 de Fevereiro de 1997)*. Almada: Câmara Municipal de Almada, Divisão de Museus (col. Monografias Arqueologia), pp. 109 -121.
- VIEIRA, V. (2011)- *As lucernas romanas da Praça da Figueira (Lisboa)* (Dissertação de Mestrado em Arqueologia orientado pela Prof.^a Dr.^a Rosa Varela Gomes e Mestre Rodrigo Banha da Silva). Lisboa: Faculdade de Ciências Sociais e Humanas (policopiado).

CRIPTOPÓRTICO ROMANO DE LISBOA: ARQUEOLOGIA E ARQUITETURA DE UMA ESTRUTURA PORTUÁRIA (UM ESBOÇO PRELIMINAR)

Nuno Mota¹

Pedro Vasco Martins²

RESUMO

As recentes investigações arqueológicas desenvolvidas pelo CAL no criptopórtico romano de Lisboa, no âmbito de um projeto de municipal de conservação e valorização - CRLx, estão a permitir obter novos conhecimentos para a análise e interpretação deste complexo abobadado que durante dezenas de anos se considerou ser parte de umas termas. Esta estrutura de reconhecido carácter monumental, foi construída em meados do século I e parcialmente desmontada num período compreendido entre os finais do século III e os inícios do século V, sem no entanto ter perdido a sua função original de suportar construções de provável natureza portuária, enquanto plataforma artificial instalada na frente ribeirinha antiga.

Este texto pretende, a título preliminar, mostrar, com base em alguns dos dados fundamentais recolhidos pela arqueologia, as técnicas construtivas identificadas e a arquitetura plausível desta privilegiada e monumental entrada e saída da cidade de *Felicitas Iulia Olisipo*.

Palavras-chave: criptopórtico, arqueologia, arquitectura, estrutura portuária

ABSTRACT

Within the scope of a municipal conservation and valorization project - CRLx, recent archaeological investigations undertaken by CAL are allowing the gain of new knowledge, contributing to the analyses and interpretation of this vaulted complex that during several decades was considered to be part of a thermal baths equipment. This renowned monumental structure was built in middle 1st century and partially dismantled in a period of time between the end of 3rd century and the beginnings of 5th century, never losing its original function of supporting buildings of a probable seaport nature, as an artificial platform installed at the old river front.

As a preliminary approach and based on some of the fundamental data gathered by archaeology, this presentation aims at showing the identified constructive techniques and the plausible architecture of this privileged and monumental doorway in and out of *Felicitas Iulia Olisipo* city.

Keywords: cryptoporticus, archaeology, architecture, port structure

1 nuno.miguel.mota@cm-lisboa.pt, Centro de Arqueologia de Lisboa (CAL), Departamento de Património Cultural (DPC), Direção Municipal de Cultura (DMC), Câmara Municipal de Lisboa (CML).

2 Pedro.vasco.martins@gmail.com, FORMA URBIS LAB da Faculdade de Arquitetura da Universidade de Lisboa.

1. INTRODUÇÃO

Desde a descoberta do complexo abobadado de Época Romana, em 1773, até aos nossos dias, foram várias as interpretações atribuídas à funcionalidade do monumento subterrâneo oculto na baixa lisboeta, sob os quarteirões delineados pela Rua da Prata, Rua da Conceição e Rua de São Julião. O facto de no seu interior se ter encontrado um manancial de água, utilizado enquanto cisterna durante a Época Moderna ou anterior, a descoberta, na área, de um pedestal dedicado por dois augustais a Esculápio, Deus da Medicina, e a anterior identificação dos vestígios de umas termas na meia encosta da colina SO do castelo, em 1771, levou a que fosse considerado uma extensão daquele equipamento balnear (Moita, 1977, p. 3). Esta presunção, corroborada pelos diversos autores que se dedicaram ao assunto³, durou duzentos anos e apenas nos inícios da década de 70 do século XX se reconheceu a infraestrutura como um criptopórtico (Maia, 1973, p. 7), surgindo inclusivamente a hipótese de que esta infraestrutura poderia ter suportado o fórum da cidade romana (Encarnação, 1973, p. 4). Naturalmente tornara-se relativamente evidente que esta estrutura abobadada teria como objetivo nivelar um patamar superior adequado à instalação de edificado⁴, numa zona instável de frente de rio constituída por areais de praia fluvial. Os estudos realizados à época para outras construções congéneres, de que são exemplo os criptopórticos do fórum de Aeminium (Oleiro e Alarcão, 1973, p. 350) e do fórum de Conimbriga, atribuíam a este tipo de estrutura, entre outras de carácter urbanístico, uma função de ordem arquitetónica específica, a de suportar um pórtico, neste caso na área perimetral do templo (Alarcão e Etiénne, 1973, p. 392).

Nos anos 90, Cardim Ribeiro, procurando o papel urbanístico do criptopórtico de Lisboa, apresentou a tese de fórum corporativo ou comercial (Ribeiro, 1994, pp. 191-200), atribuindo à praça suportada pelo complexo uma função sócio-económica, numa lógica de implantação relacionada com a área “industrial” reconhecida na sua envolvente, que encontrava paralelos em *Hispalis* e em *Ostia* (Ribeiro, 1994, p. 193). O investigador avançou ainda com uma cronologia para a construção apoiada na análise do texto epigráfico referido, uma consagração a Esculápio por dois augustais, datável da época de Tibério (Ribeiro, 1994, p. 192). Por outro lado, as características de alguns dos elementos arquitetónicos recolhidos, deixavam antever uma data de construção claudiana do edifício, por oposição a uma possível fase ainda augustana (Silva, 1997, p. 53), situação também reconhecida no criptopórtico de *Aeminium*, um dos exemplares melhor estudado no nosso território, edificado durante o principado de Cláudio (Carvalho, 1998, p. 203).

A configuração total da planta ortogonal do exemplar olisiponense, desprovida de uma proporção e simetria totalmente compreensíveis, foi também tentada, recorrendo-se ao desdobramento teórico da planta conhecida desde 1859 para SO, e proporcionalmente para SE, no eixo de uma das galerias que apresentava um posicionamento divergente das restantes, aproximando o criptopórtico de um desenho em mais ajustado aos modelos forenses conhecidos e ampliando a área disponível para a instalação de uma praça na parte superior (Ribeiro, 1994, p. 192). Se esta estrutura, orientada com o urbanismo romano ribeirinho, pertenceria ao fórum de *Felicitas Iulia Olisipo* não se sabe, mas poderia a cidade, pela sua localização e relevância económica, ter não apenas um, mas dois fóruns, um deles na área portuária e com função comercial (Fabião, 2010, p. 354). Este tipo de estrutura não seria de todo estranha numa cidade portuária e produtiva a que acresce uma estrutura social e política dominada por uma elite de origem itálica e com a maior concentração de cognomes gregos do território português, de marcada índole comercial, presença atestada nos grandes portos do império (Mantas, 1997, p. 33).

No que concerne à área total expectável de implantação do criptopórtico, apesar do parco conhecimento existente, as realidades arqueológicas na sua envolvente não permitiriam, aparentemente, o desenvolvimento proporcional da sua área para Este⁵. Contudo, a hipótese de desdobramento da possível praça acabou por persistir duas décadas, sem outra configuração hipotética assumida.

As mais recentes intervenções arqueológicas vieram anular o dimensionamento anteriormente proposto, trazendo à

3 Sínteses sobre a descoberta e interpretações em Moita (1977), Cardim (1994) e Fabião (1994).

4 Outras interpretações foram atribuídas à estrutura, nomeadamente de *horreum* ou *castellum* (cf. lista bibliográfica em Ribeiro, 1994, pp. 191-193).

5 Esta problemática (Silva, 1997, p. 52) decorre dos resultados da intervenção arqueológica realizada na Rua da Prata, 36-38 (Silva *et. al.*, 2000), a que se junta mais recentemente a Rua de São Julião, 72 (Miguel *et. al.*, 2014) e Rua de São Julião, 47-57 (Madeira, 2004), onde foram encontrados escassos vestígios romanos aparentemente não associáveis ao criptopórtico, embora exteriores à sua área de implantação. Estes vestígios não significam, porém, que a área superior dedicada, total ou parcialmente, não extravasasse a da infraestrutura alicerçante conhecida, tal como acontece habitualmente nos criptopórticos forenses.

discussão novos limites, elementos estruturais e apreciações de natureza arqueológica e arquitetónica⁶. Não obstante, a morfologia geral deduzível do complexo abobadado continua a prefigurar a existência de pelo menos três áreas com altimetrias distintas no patamar superior, considerando a altura das galerias internas que, no desenvolvimento do complexo para Este, se tonam mais baixas, designadamente as que preenchem o corpo central do patamar inferior, constatando-se, por extrapolação, o rebaixamento deste patamar numa medida que poderá ser superior a 1 metro.

Numa perspetiva mais ortodoxa poderia continuar a esboçar-se, sem, no entanto, se perder de vista o devido princípio da dúvida, a confortável e teórica configuração canónica de uma praça ou espaço aberto, encimada por uma área de culto, instalada na antiga margem do rio.

2. AS ESCAVAÇÕES ARQUEOLÓGICAS

Data de 1859 aquela que se poderia denominar de primeira intervenção de natureza arqueológica realizada no cripto-pórtico romano (Andrade, 1859). A instalação do coletor da então Rua dos Retrozeiros, atual Rua da Conceição, permitiu a descrição e desenho dos vestígios então encontrados. Francisco de Andrade e Valentim de Freitas, funcionários da Biblioteca Nacional, entidade na altura com a tutela do património arqueológico, foram chamados ao local e, perante condições adversas típicas de uma emergência arqueológica, executaram registos da maior relevância que ainda hoje são de consulta incontornável para o estudo do monumento (Fig. 1, 2 e 3).

Ao longo da restante centúria, o papel tutelar que a Câmara Municipal de Lisboa desempenhou, através de visitas organizadas, publicações, monitorização e conservação preventiva viria a evidenciar-se em 1995/96 quando o Serviço de Arqueologia do Museu da Cidade realizou uma intervenção arqueológica cientificamente conduzida no local, concretamente no interior das galerias visitáveis. Nesta ocasião foi aberta uma sondagem no pavimento de uma das galerias de maior dimensão, realizaram-se dois furos geotécnicos na placa de base, picagens parietais e o registo gráfico de alçados⁷.

Já mais recentemente, a partir de 2015, surgiu a oportunidade do Centro de Arqueologia de Lisboa (CAL) desenvolver novas intervenções arqueológicas nos edifícios sitos na Rua da Conceição, 73-77 e na Rua da Prata, 45-51/ Rua de São Julião, 86-106 (Fig. 4). No primeiro edifício a Câmara Municipal de Lisboa, enquanto coproprietária, interveio no sentido de diagnosticar o estado dos alicerces pombalinos e da parte superior do criptopórtico, através de três sondagens de subsolo, que futuramente serão alargadas à totalidade do piso térreo (Caessa; Nozes; Mota, 2016, pp. 220-221). No interior de uma cave do segundo edifício (licenciada em 1913 pela autarquia), situado no mesmo quarteirão, e cuja construção mutilou parte do monumento, uma parceria entre a CML e o promotor privado possibilitou a realização de uma intervenção arqueológica de diagnóstico mais ampla, identificando-se estruturas inéditas e a desobstrução de uma das galerias do complexo abobadado que possibilitará a criação de um novo acesso seguro e inclusivo ao interior da área visitável do monumento.

6 Uma das discussões possíveis sobre o complexo abobadado é exatamente a sua designação (*crypta*, *cryptoporticus* ou uma solução mista, dependendo também da sua função enquanto alicerce de área porticada ou não), considerando-se as suas características arquitetónicas e a nebulosa distinção estabelecida tanto nas fontes clássicas, como na investigação desenvolvida sobre estas estruturas (a este respeito vd. Martin, 1973, pp. 425-430). Seguindo a orientação de Pierre Gros, mantém-se a designação de criptopórtico por uma questão de comodidade (Gros, 2011, p. 113).

7 Intervenção arqueológica da responsabilidade de Manuela Leitão e Lídia Fernandes, com o apoio de Carlos Lemos e Rodrigo Banha da Silva.

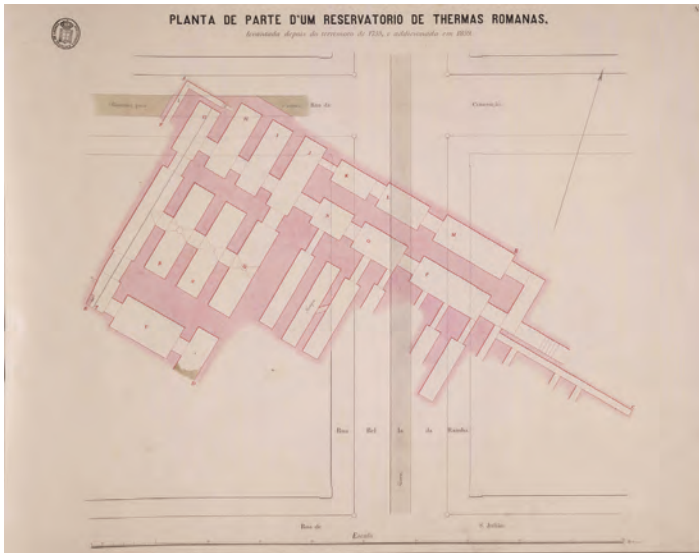


Fig. 1
Levantamento gráfico realizado em 1859 por José Valentim de Freitas: "Planta de parte d' um reservatório de Thermas Romanas"; (BNL, Iconografia, D.A.8.A) que acompanhavam a "Memória à cerca d'uns restos de thermas romanas existentes em Lisboa" da autoria de Francisco Martins de Andrade (BNL, Reservados, Cod. 7619 - nº I).

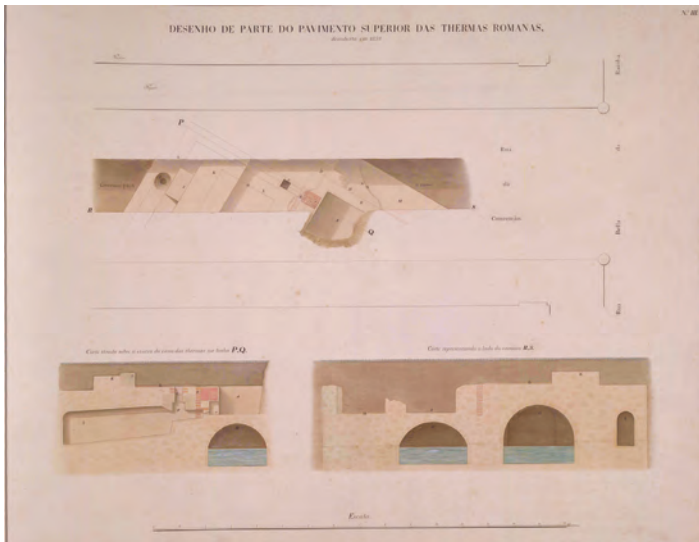


Fig. 2
Levantamento gráfico realizado em 1859 por José Valentim de Freitas: "Desenho de parte do pavimento superior das thermas romanas"; (BNL, Iconografia, D.A.8.A) que acompanhavam a "Memória à cerca d'uns restos de thermas romanas existentes em Lisboa" da autoria de Francisco Martins de Andrade (BNL, Reservados, Cod. 7619 - nº III). Reservados, Cod. 7619 - nº I).

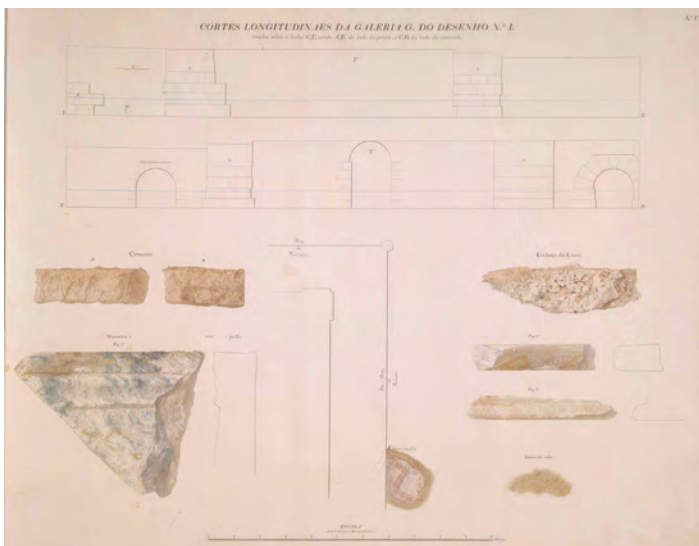


Fig. 3
Levantamento gráfico realizado em 1859 por José Valentim de Freitas: "Cortes Longitudinaes da Galeria G, do Desenho 1" (BNL, Iconografia, D.A.8.A) que acompanhavam a "Memória à cerca d'uns restos de thermas romanas existentes em Lisboa" da autoria de Francisco Martins de Andrade (BNL, Reservados, Cod. 7619 - nº V).

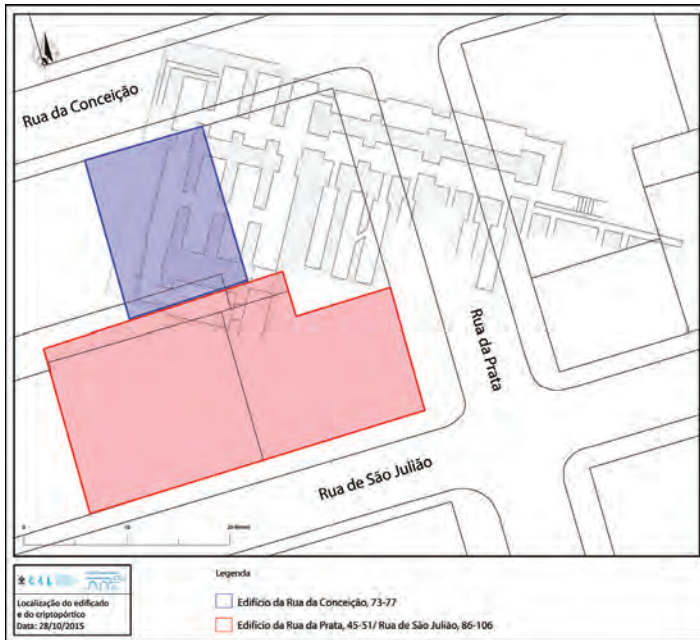


Fig. 4
Localização dos edifícios intervenções e a sua implantação em relação à planta conhecida do criptopórtico romano.

3. OS VESTÍGIOS ARQUEOLÓGICOS

3.1. AS INTERVENÇÕES PASSADAS

Em 1859 foi identificada parte da estrutura junto do que parece ser o ângulo NO do edifício, definido neste quadrante por dois limites perpendiculares forrados exteriormente com silhares que orientavam a construção sensivelmente a 15/17° NE, não se tendo, no entanto, encontrado a sua esquina. Na parte superior, Francisco de Andrade e Valentim de Freitas descreveram a existência de parte de um tanque revestido a *opus signinum* e mármore branco (Fig. 2). O tanque tinha associado, a partir da sua parede interna NO, uma infraestrutura de escoamento com sistema de fecho em *late-res*, traduzindo-se num canal em abóbada, com 0,60 metros (2 pés romanos = pr) de largura e 1,30 metros de altura, que se desenvolvia internamente ao longo dos limites SE-NO e NE-SO do criptopórtico, conjecturando-se a sua desembocadura algures na frente de rio. A exígua área posta a descoberto na restante parte superior apresentava ainda um muro com orientação NE-SO, junto ao limite Oeste, um silhar a compor um degrau (?) e vestígios de revestimentos em mármore que pertenceriam a um pavimento. Nesta ocasião foram recolhidos diversos exemplares de placas de revestimento pétreo em mármore branco venado a cinzento e amostras de argamassas romanas (Fig. 3).

Este desenho aguarelado de Valentim de Freitas mostra ainda o registo do resto daquilo a que o autor designa como “cano” e “emboço”, no fundo de uma aparente sondagem realizada no passeio poente da Rua da Prata.

Os levantamentos realizados na área interior das galerias permitiram, apesar dos impedimentos vários causados pelos entulhos existentes, obter um desenho mais rigoroso do complexo e aferir as dimensões das abóbadas em planta, compreendendo-se então as suas diferentes dimensões. As descrições realizadas foram perspectivadas enquanto vestígios de termas, o que em grande parte condicionou o raciocínio dos pioneiros arqueólogos. Este desenho viria a ser completado e publicado em 1934, por Augusto Vieira da Silva, como resposta ao equívoco pombalino de Matos Sequeira noticiado no Jornal “O Século”, após uma visita ao monumento (Sequeira, 1934), tornando-se o levantamento mais divulgado e conhecido pela comunidade científica e público em geral (Silva, 1934).

Decorreu mais de uma centúria sem novidades, até que em 1995/96 se voltou a intervir no interior do criptopórtico, onde permanecem os testemunhos desta campanha realizada numa época em que a função de criptopórtico estava manifestamente aceite pela comunidade científica. Dos dados acessíveis, salienta-se o reconhecimento da espessura da placa cimentícia de base, entendido como um “ensoleiramento geral” para a obra de construção do edifício romano⁸, na qual assentaram as abóbadas que compõem o complexo. As duas carotes geotécnicas recolhi-

⁸ As duas carotes estiveram expostas no Museu da Cidade, no âmbito da iniciativa “Sessões de Arqueologia”, em Setembro de 2008, e encontram-se atualmente na reserva visitável do CAL.

-das em pontos distintos do monumento apresentavam as medidas de 1,21 metros e 1,30 metros, considerando-se uma média de 1,25 metros para a espessura da placa de *opus caementicium*.

O levantamento gráfico então realizado, permitiu também apreciar algumas singularidades construtivas, como os negativos das tábuas utilizadas nas cofragens das abóbadas e, mais importante, anomalias de projeto, como o posicionamento isolado de silhares, descentramento de arcos pétreos em relação às abóbadas⁹, apreciando-se, no entanto, uma construção síncrona e homogênea, exceção feita aos evidentes acrescentos de Época Moderna e Contemporânea.

3.2. AS INTERVENÇÕES ATUAIS

3.2.1. A PARTE SUPERIOR DO CRIPTOPÓRTICO

Em 2015, a intervenção arqueológica no edifício da Rua da Conceição, parcialmente sobreposto ao criptopórtico e numa área muito próxima à intervenção no monumento em 1859, trouxe novos dados para a caracterização do piso superior¹⁰. As três sondagens que futuramente serão alargadas à restante área do piso térreo do edifício (Fig. 5), proporcionaram a identificação de quatro áreas ou elementos funcionais: uma área pavimentada com vestígios de finas placas de mármore cinzento venado a branco e calcário lioz rosa *in situ*, dispostas em fiadas regulares, e os negativos (orientação NO-SE) assentes numa camada de argamassa de tonalidade vermelha, composta maioritariamente por cerâmica moída. Não se tratando de *opus signinum*, talvez uma variante com pouco ligante, apresentava, no entanto, resistência hidráulica¹¹, mas, aparentemente, não à compressão (Fig. 6 - 1); na área a Oeste, a uma cota 0,15 metros abaixo da anterior, expôs-se um pavimento composto por silhares de calcário compacto cristalino cretácico, apresentando tanto a junta bem fechada como amplos interstícios preenchidos com uma argamassa que na fase de escavação aparentava ser *opus caementicium*.



Fig. 5
Aspeto dos vestígios estruturais descobertos no interior do edifício da Rua da Conceição, 73-77, relacionados com o topo do criptopórtico: pavimento com placas de mármore *in situ* e negativos de assentamento na sondagem 1 e 2 (n^{os} 1 e 3); área adjacente com pavimento em silhares e negativo de arranque de coluna na sondagem 1 (n^o 2); pavimento exterior à área de implantação do criptopórtico na sondagem 3 (n^o 4) - Arquivo CAL.

Lamentavelmente, a demarcação física entre este espaço e o anterior estava ocultada por um alicerce pombalino que fazia o travamento de um arco, não se encontrando o degrau ou vestígio de possível parede. A cobrir parcialmente os silhares, no quadrante SO da sondagem, identificou-se uma mancha de argamassa esbranquiçada que formava um semicírculo e que poderá corresponder ao embasamento de uma coluna (Fig. 6 - 2); no limite NO desta sondagem foi exposta uma estrutura de aspeto murário bastante destruída, construída em *opus caementicium*, que se elevava em

9 Informação oral que os autores agradecem a Rodrigo Banha da Silva.

10 Intervenção arqueológica da responsabilidade de Ana Caessa, Cristina Nozes e Nuno Mota (CAL). Neste artigo não se irá focar o pertinente vestígio de uma pequena mesquita instalada sobre o criptopórtico em Época Medieval Islâmica.

11 Estudo anexo ao relatório da intervenção arqueológica na Rua da Conceição, 75-77 (2015), realizado por Santos Silva, A.; Hendry, A. M.; Leitão, E.; Barracha, L.; Menezes, A. P.; Santos, D. A. - "Characterization of historic mortars from the Roman Galleries of Rua da Prata", p. 5.

relação ao pavimento de silharia, talvez um muro de limite do patamar superior no alinhamento NE-SO do criptopórtico, embora desalinhado com o que foi encontrado em 1859 (Fig. 6 - 3); por último, no que aparentemente seria uma área exterior ao limite Oeste do criptopórtico, foi identificado um pavimento de argamassa de tonalidade vermelha com as mesmas características do anteriormente referido, mas sem vestígios de negativos de placas marmóreas e a uma cota idêntica à do pavimento em silhares. Nesta sondagem foi possível, graças a um rompimento semicircular efetuado em Época Medieval Islâmica, talvez uma tentativa de abertura de poço, reconhecer a espessura desta camada (cerca de 0,5 metros de espessura) e o enchimento de saibro calcário comprimido que estava na sua base, exibindo o aspeto de uma sequência de *rudus* e *nucleus* (Fig. 6 - 4).

Importa salientar que em nenhuma destas sondagens foi recuperado qualquer contexto deposicional formado em Época Romana ou na Antiguidade Tardia, não obstante a presença de algum espólio cerâmico e pétreo nos fragmentos de taipa associados às estruturas e depósitos que na Época Medieval Islâmica selaram os pavimentos e estruturas pertencentes ao topo do criptopórtico, não resultando, por isso, evidente a atribuição de cronologias para estes vestígios.

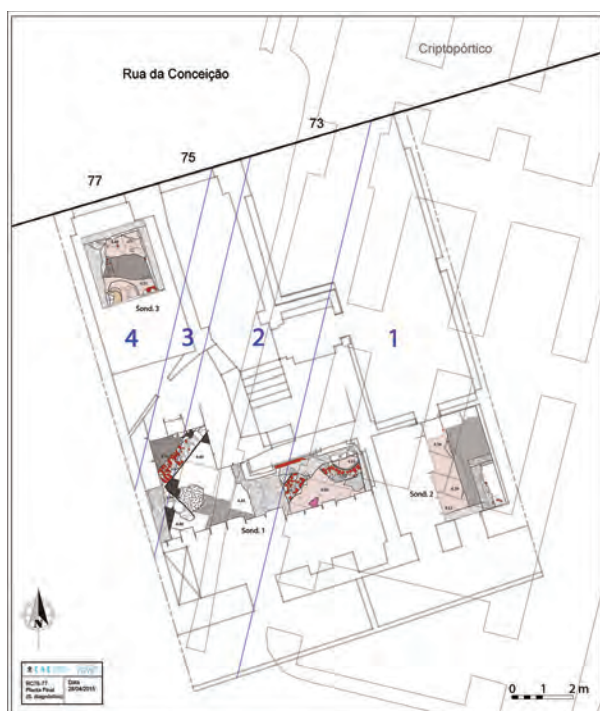


Fig. 6
Planta geral das estruturas descobertas no interior do edifício da Rua da Conceição, 73-77, com delimitação de quatro elementos funcionais distintos.

3.2.2. A FATIA TRIDIMENSIONAL NA CAVE DA RUA DA PRATA

A intervenção arqueológica na cave do edifício da Rua da Prata/ Rua de São Julião foi a que mais vestígios e informações forneceu para a compreensão geral do criptopórtico até ao momento, permanecendo a dúvida sobre a área que aquele ocuparia para Sul, para o lado da antiga frente de rio.

A cave existente no interior do edificado, um autêntico Elemento Interfacial Total, apresentava um pé direito de 2,80 metros. As superfícies disponíveis proporcionaram a realização de trinta e nove sondagens distribuídas pelas paredes e subsolo, em que se identificaram realidades estruturais inéditas e os limites do complexo abobadado.

A picagem integral de uma das paredes norte da cave permitiu observar tridimensionalmente parte do maciço de *opus caementicium*, o arranque de uma outra galeria perpendicular com menor pé direito e o topo do criptopórtico em corte, anteriormente observado na Rua da Conceição em 1859 e 2015, sobre o qual assentou o alicerce do edificado pombalino (Fig. 7).



Fig. 7
 Aspeto da parede Norte da cave do edifício na Rua da Prata, 45-51/ Rua de São Julião, 86-106 que em 1913 seccionou a “galeria das nascentes”, após a picagem dos rebocos recentes (imagem fotogramétrica - Arquivo CAL).

Um dos trabalhos essenciais ao projeto em curso foi a desobstrução da chamada “Galeria das Nascentes”, que se encontrava integrada na parede. Esta tarefa, devidamente acompanhada por uma equipa de engenharia da GML, apoiada pela da DGPC¹², possibilitou a reabertura de um novo acesso que se veio a verificar ser afinal uma das entradas originais ao interior do criptopórtico. A obstrução da galeria tinha uma extensão de 7,50 metros, sendo na sua metade inferior, datada da segunda metade do século XVIII e composta por entulho de calhaus e blocos pétreos informes de pequeno a grande calibre. A metade superior era composta por um extenso entaipamento de calhaus de pequeno a grande calibre, ligados com uma argamassa branca acinzentada de boa resistência, selada em ambos os lados por um reboco com as mesmas características. Embora os materiais não o explicitassem, este entaipamento e restantes rebocos patentes nas galerias visitáveis, foram aparentemente realizados na segunda metade do século XIX por iniciativa municipal, provavelmente em 1868, devido à inquinação das “conservas de água” pelo coletor de esgoto da Rua da Prata (Moita, 1977, p. 4). Terá servido também como um reforço estrutural, uma vez que um dos arcos em silharia, um dos quatro em *opus quadratum* que existem nas abóbadas com maior pé direito na área visitável, foi removido até ao nível do ombro (provavelmente para reaproveitamento da pedra) e substituído por um outro em tijoleira, num período compreendido entre os dois episódios de entulhamento da galeria.

3.2.3. O LIMITE RIBEIRINHO

As sondagens de subsolo revelaram, a um nível pouco inferior ao fundo da cave que tinha fatiado todas as realidades que adiante se descrevem, um dos limites do criptopórtico, o ribeirinho. Este limite, que se estendia ao longo de 17,80 metros conservados, consubstanciava-se, em parte, numa muralha construída com silhares de calcário compacto cristalino de média e grande dimensão (*opus quadratum*), localizada, sobretudo, na zona defronte da “Galeria das Nascentes” com 3 metros de espessura (10 pr), na zona do vão da galeria, e 2,30 metros no seu restante desenvolvimento; (Fig. 8 - A; 13 e 15); em parte, por um paredão de *opus caementicium*, paredão cofrado assente na fiada de base em silhares, sem tratamento da superfície externa e apresentando fiadas de rebarba de argamassa irregulares (Fig. 8 - B e 14). Deste extenso limite em parte pétreo, que assenta na placa cimentícia de base que ocupa toda a área do complexo abobadado, restou apenas uma fiada de silhares e o vestígio de uma segunda que teria os almofadados virados para o exterior, para o rio (Fig. 8 - C e 14).

12

Agradecemos o interesse e apoio prestado pelos Eng^{os} Miguel Couteiro e Sílvia Dias (DMPO/CML) e também pela Eng^a Albertina Rodrigues (DGPC).



Fig. 8
Planta geral das estruturas arqueológicas associadas ao criptopórtico, descobertas na escavação da cave do edifício na Rua da Prata, 45-51/ Rua de São Julião, 86-106.

Durante a intervenção arqueológica foram escavados vários níveis de colmatção sobre os vestígios desta muralha, em perfeito alinhamento NO-SE, compostos por calhaus informes de vários calibres e depósitos de sedimento, como que preenchendo um vazio, uma estrutura desmontada, cumulativamente delimitando um claro elemento interfacial vertical.

A pré-existência de uma muralha/paredão era ainda mais óbvia devido à presença de um extenso depósito homogéneo bastante compactado de natureza estrutural, composto por saibro de pequeno a grande calibre, na realidade lascas de talhe de pedra e isento de espólio cerâmico, que teria encostado exteriormente ao limite durante a fase de construção (Fig. 8 - D).

O desmantelamento parcial desta muralha terá certamente afetado as construções suportadas pelo alicerce, e provavelmente outras tantas na envolvente, considerando os vestígios de elementos arquitetónicos que nesse momento se abandonaram sobre a fiada de silhares remanescente, nomeadamente o fragmento de um fuste de coluna lisa em calcário lioz (Fig. 8 - E) e vários fragmentos de capitel coríntio (a única ordem identificada contextualmente até ao momento), datáveis de meados do século I.

O referido desmantelamento pétreo e conseqüente preenchimento foi executado ainda em Época Romana e estaria relacionado com o saque de silhares para outra construção, eventualmente para a muralha tardia¹³, que segundo o espólio recolhido deverá ter ocorrido algures no século IV ou V. Esta cronologia encontra paralelo imediato nas datas de abandono das unidades de preparados piscícolas no Núcleo Arqueológico da Rua dos Correeiros ocorrido no mesmo período (Bugalhão, 2001, p. 145), embora no local se tenha identificado a continuação da ocupação, não associada às cetárias, num período compreendido entre os finais do século V a meados do século VI (Grilo, Fabião, Bugalhão, 2013, p. 851).

O espólio cerâmico presente nos contextos do criptopórtico revelou-se escasso, com presença de cerâmica comum, fina e de contentores anfóricos, exumando-se sobretudo uma elevada percentagem de material de construção, nomeadamente fragmentos de *latere*, *imbrex* e *tegula*. Extraordinariamente foram identificados *lateres* habitualmente usados na construção de parede e abóbada de equipamentos balneares (Fig. 9 - 4 a 7)¹⁴. No que respeita a estes últimos elementos poderia dar-se o caso de ter ocorrido a mobilização de entulhos na envolvente para este contexto, tendo em conta a existência de vestígios estruturais de banhos privados na área do NARC, concretamente de um tanque interpretado como *frigidarium* (Bugalhão, 2001, p. 66).

13 Neste âmbito surge a questão das duas gerações de muralhas romanas tardias aparentemente já identificadas em Lisboa (Carvalhinhos, Mota, Miranda, 2017, p. 312).

14 Este tipo de elemento construtivo tinha já sido referenciado em 1859, enquanto "tijolos recortados", lembrando materiais tradicionalmente usados nas abóbadas deste tipo de equipamentos (Fabião, 1994, p. 69).

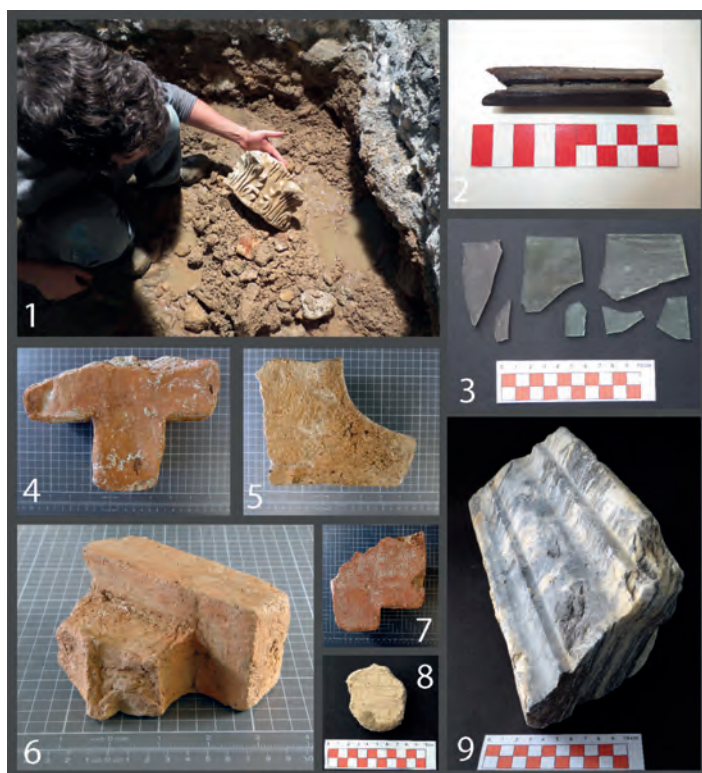


Fig. 9

Alguns materiais recolhidos na escavação arqueológica na cave do edifício na Rua da Prata, 45-51/ Rua de São Julião, 86-106: fragmento de capitel coríntio exumado no decurso da escavação (nº 1); fragmentos de moldura de janela em madeira e vidraça (nºs 2 e 3); fragmentos de *lateres* recortados típicos de construções balneares (nºs 4 a 7); fragmento de estuque com pintura a vermelho de um aparelho isódomo - paisagem urbana? (nº 8); fragmento de cornija em mármore branco venado a cinza (nº 9) - Arquivo CAL.

3.2.4. UM ACESSO DISCRETO, UM CANAL E UMA *CLOACA*

De entre os vários aspetos inéditos da arquitetura do criptopórtico, destaca-se a existência de um acesso original na frente de rio, no enfiamento da “Galeria das Nascentes”. Esta entrada, mais estreita, com 1,50 metros (5 pr) de largura, apresentaria provavelmente a mesma altura que a galeria contígua com uma largura de 2,30 metros. As evidências desta abertura foram encontradas nos vestígios das argamassas presentes no sobreleito da fiada de silhares remanescente, no nítido desgaste da zona de circulação interna deste acesso e na constatação de uma contingência de obra ainda em Época Romana que facilitaria a intrigante extração de uma fiada de silhares do pavimento deste vão (Fig. 8 - F).

Num outro compartimento da cave foi identificada uma estrutura de drenagem, alinhada com a abertura, uma estrutura do tipo *cloaca* adaptada à muralha que delimitava o criptopórtico (Fig. 8 - G). Esta estrutura em abóbada para escoamento, com uma largura interna de 0,60 metros (2 pr) e uma altura de 1,20 metros (4 pr), apresentava um comprimento de 6 metros conservados e estava enterrada na areia da praia antiga e no depósito homogéneo mobilizado de saibros compactados¹⁵. A sua função não estaria certamente relacionada com um mero despejo de esgoto urbano *stritu sensu*, enquanto infraestrutura de saneamento que habitualmente se encontra sob as ruas da cidade para condução de *aqua caduca*, mas antes como uma engenhosa solução derivada de um problema específico: a entrada de água para o interior das galerias ainda em Época Romana...

3.2.5. UM TANQUE IGUAL AO DESCOBERTO NO SÉCULO XIX

Outro aspeto interessante foi a identificação, numa das sondagens parietais, dos vestígios de um tanque e respetiva infraestrutura de drenagem, com 0,30 metros (1 pr) de largura e 0,80 metros de altura (Fig. 8 - H), morfologicamente semelhantes aos que foram descritos e registados em 1859. Situado no quadrante SO do complexo, numa posição simétrica à do anterior, este tanque revestido a *opus signinum* com duas camadas de diferentes granulometrias, apresentava ainda e também os vestígios de um revestimento final com placas de mármore branco (Fig. 10). O dreno de escoamento teria uma configuração de saída do tanque também semelhante à do seu congénere, embora, devido à destruição provocada pela cave, não se tivesse identificado o canal quadrangular vertical contíguo (possível entrada de um adutor de escoamento de águas da área superior). A sua desobstrução permitiu registar uma orientação perpen-

15

O aspeto firme e inabalável da *cloaca* nas areias da praia sugeria que se encontrasse assente em estacaria de madeira, o que conduziu a um levantamento com Georadar (GPR) no terreno e estrutura. A tarefa foi executada, em parceria institucional, pelo Instituto de Ciências da Terra da Universidade de Évora.

dicular ao desenvolvimento do que segue pelo interior do criptopórtico no seu limite Oeste, vislumbrando-se a articulação entre os dois e o provável escoamento de águas numa saída localizada na zona adjacente ao que seria o ângulo SO do complexo abobadado. Este tanque e o anterior situam-se sobre as galerias mais baixas, embora com diferentes configurações, na zona do complexo em que as abóbadas apresentam o maior pé direito, com 2,80 metros de altura.



Fig. 10
 Aspecto do tanque em *opus signinum* forrado a mármore branco e dreno de escoamento associado integrados na parede Norte da cave do edifício na Rua da Prata, 45-51/ Rua de São Julião, 86-106 (Arquivo CAL).

4. ASPETOS CONSTRUTIVOS: TÉCNICAS, MATERIAIS E CONTINGÊNCIAS DE OBRA

4.1. DADOS PREVIAMENTE ADQUIRIDOS

O conhecimento dos materiais e dos aspetos técnicos associados à construção do criptopórtico era até agora reduzido e maioritariamente assente em observações parietais, apenas possíveis no interior da área visitável. Aqui, era patente o uso intensivo de *opus caementicium* na edificação das abóbadas, intercalada com pontos de arco em silharia calcária com chaves salientes, por vezes almofadada, e alguns remates escalonados, não se percebendo plenamente as suas lógicas de colocação. As superfícies das abóbadas apresentam amiúde os negativos das cofragens em madeira, num caso até o vestígio de uma tábuca, não apresentando, no entanto, tratamento de superfície homogéneo em *opus incertum*. Abaixo dos ombros ou rins, ponto a partir do qual arrancaria o cimbra (que neste caso, não existindo ressaltado, teria suporte de viga até ao pavimento), as galerias exibem uma construção murária vertical composta por blocos calcários irregulares, predominantemente retangulares e alongados, dispostos em fiadas com tendência regular e horizontal, assemelhando-se a um *opus vittatum* bastante rústico.

Os erros de obra são notórios no descentramento de alguns arcos (Fig. 11 - 1) e, pelo menos num caso, na irregular colocação de um silhar fora dos alinhamentos dos arcos. Também parecem evidentes os abandonos de projeto, de que é exemplo a parede Norte de uma das pequenas galerias, que em 1859 é descrita como “tanque” (provavelmente devido à acumulação de água provocada pela existência de um espesso muro no acesso diagonal entre duas galerias). Aí observa-se um arco em silharia, originalmente construído para permitir o acesso à galeria contígua com maior pé direito, que durante a obra foi entaipado com *opus caementicium* e convertido em parede, instalando-se de seguida um arco perpendicular no lado oposto.

4.2. DADOS ARQUEOLÓGICOS SOBRE A OBRA DE CONSTRUÇÃO

A recente escavação arqueológica, na cave adjacente à área visitável, proporcionou um entendimento mais apurado das técnicas e materiais usados, devido ao seccionamento das realidades estruturais e à consequente perceção obtida sobre as soluções encontradas para resolver questões específicas da obra.



Fig. 11

Aspeto do interior da área visitável do criptopórtico romano: atual galeria de entrada, pela Rua da Conceição, onde se observa o descentramento de um dos arcos principais do complexo abobadado e o aparelho em *opus vittatum*, à esquerda (nº 1); exemplo de pilares em silhares, intercalados com *opus vittatum* (alçado Sul), constatável numa das paredes Este-Oeste do complexo, a que as galerias abobadadas foram encostadas através de cofragem, constatando-se ainda os negativos do respetivo cimbrio no intradorso (nº 2) - Arquivo CAL.

Seguindo uma lógica sequencial, o projeto teria sido iniciado no terreno com a instalação de um “ensoleiramento geral”, uma espessa placa de *opus caementicium*, que pela sua localização nas areias da praia, certamente na zona de influência de maré, foi conseguida através da aplicação da técnica de cofragem perdida, um método inspirado nos ditames vitruvianos sobre a construção em alvenaria nos portos¹⁶. Os vestígios desta cofragem, em que foi utilizada madeira de pinho, tal como nos restantes elementos estruturais em madeira¹⁷, foram encontrados durante a escavação na zona limite da placa de base na frente de rio (Fig. 12). As diversas análises efetuadas nas amostras de *opus caementicium*, revelaram que o enchimento da placa cimentícia de base, delimitada pela cofragem, terá sido realizado através de um processo único, recorrendo-se às areias da praia como inerte¹⁸. As amostras contêm vestígios de carvão, madeira (combustível), de nódulos de cal mal apagada, típicas de uma queima que pretende conferir propriedades hidráulicas à argamassa, mas também de caulino¹⁹, o que reforça a intenção de atingir as características necessárias à construção num meio semiaquático.

16 “Os dez Livros de Arquitectura de Vitruvius”, Livro V, Capítulo XII (Rua, 1998, p. 196).

17 Amostras analisadas no Laboratório Hércules da Universidade de Évora (Coradeschi et al.) e apresentadas recentemente no Congresso “Technoheritage”, realizado em 21-24 de Maio de 2017 (Cádiz, Espanha).

18 Vide nota 9, *op. cit.*, p. 3.

19 Idem, *op. cit.*, p. 4.



Fig. 12
Aspetto do interior da *cloaca* (perspetiva Sul-Norte), com os vestígios de cofragem perdida em madeira ao fundo, junto à escala de menor dimensão (Arquivo CAL).

A fase seguinte teria consistido na colocação das primeiras fiadas de silhares sobre a placa, delineando-se o contorno do complexo ou pelo menos da sua parte mais exposta ao rio. Todavia, o meio semiaquático em que a obra foi realizada, acarretou manifestamente problemas de execução. Esta primeira fiada apresentou dificuldades de alinhamento à face, sendo clara a intenção de acerto da segunda, plasmada num *ductus*, um fino sulco perfeitamente alinhado e executado no sobreleito dos silhares (Fig. 13). A exposição da margem ao rio fazia-se sentir porque, cumulativamente, houve a necessidade de se proceder à construção faseada de uma barreira compactada que funcionasse como ensecadeira encostada à parte exterior das fiadas de silhares, servindo simultaneamente como cofragem à instalação do restante paredão em *opus caementicium* (o que justifica o aspeto da sua face externa em camadas com rebarbas irregulares horizontais - Fig. 14), mas que acabou por perdurar ao longo de todo o tempo de utilização do criptopórtico. Esta situação, estratigraficamente evidente, justifica plenamente o depósito estrutural de lascas de saibro, artefactualmente estéril, provavelmente também resultante da lapidação dos blocos que em bruto viriam da pedra, e transformados em silhares ajustados *in loco*. A utilização deste material saibroso e compactado durante a construção do criptopórtico foi identificada noutros pontos, encontrando-se na parte superior enquanto *rudus* do pavimento em cerâmica moída e na camada inferior à de assentamento das placas de mármore. Na frente de rio estendia-se externamente ao longo de todo o paredão observado, apresentando uma espessura de 3 metros (10 pr) na sua porção visivelmente conservada (Fig. 8 - D). Nesta zona limite da área escavada foi também possível recolher fragmentos de elementos em madeira, concretamente no interior de um elemento interfacial vertical circular, seguramente um buraco de poste (Fig. 8 - I), o que indiciava uma segunda cofragem perdida para este depósito que durante séculos se manteve estabilizado na frente de rio, conservando inclusivamente a angulosidade do talhe nas faces exteriores dos silhares que anteparou (Fig. 14).

No sobreleito da primeira fiada de silhares de diferentes comprimentos, instalados transversalmente e aos pares, de forma a obter a medida de largura pretendida à face, e com enchimento de argamassa nos espaços interiores (solução análoga à que foi identificada no patamar superior, no interior do edifício da Rua da Conceição), constatou-se a utilização concomitante de espigas em dupla cauda de andorinha (Fig. 13 e 15). Estes entalhes (*securiclae*), que tinham como função reforçar a pega na junta das fiadas, eram habitualmente preenchidos com peças em metal, embora se utilizassem também madeiras duras, como as de cedro, carvalho ou oliveira, sendo considerado um procedimento arcaico em relação ao perfil de ferro (Adam, 1996, p. 57). No criptopórtico foram utilizadas peças de madeira, ajustadas com uma fina argamassa branca, das quais sobrou amostra suficiente para perceber tratar-se de pinho²⁰.

Segundo os cálculos possíveis, o paredão teria subido mais sete fiadas, pelo menos, até atingir a cota do patamar superior, intercalando internamente blocos cofrados de *opus caementicium* e fiadas de silhares, presumivelmente com o intuito de obter maior resistência na ligação dos diferentes elementos e materiais. Os negativos correspondentes a

20
14).

Do conjunto de peças em madeira analisadas apenas uma, provavelmente um elemento de roldana, terá tido como matéria-prima madeira de carvalho (Vide nota

esta dinâmica são visíveis no topo dos blocos expostos pela escavação e poderão justificar a diferença de 0,70 metros na largura da muralha limite.

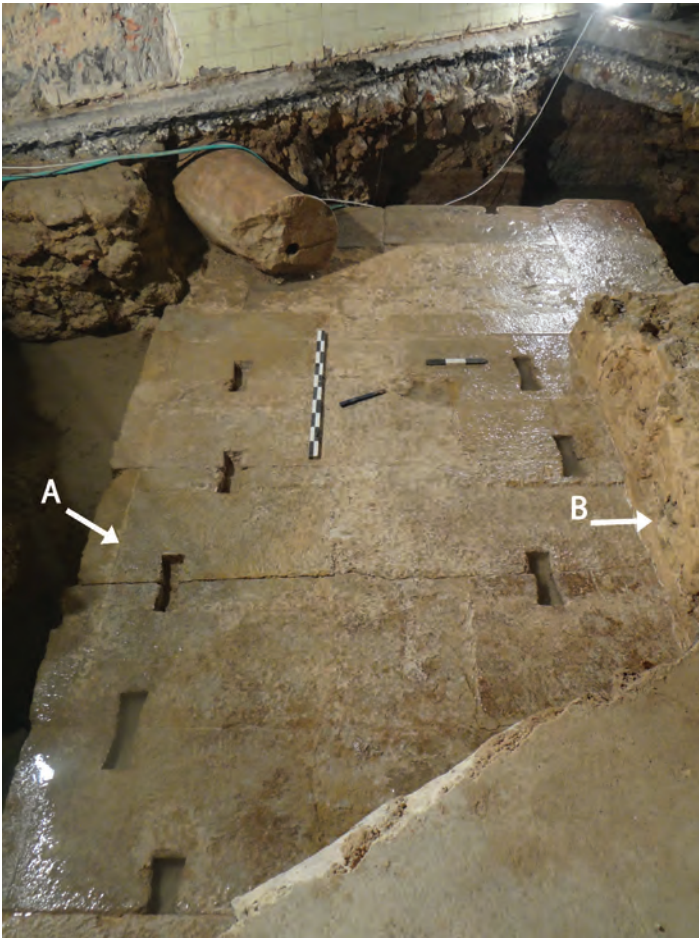


Fig. 13
Vestígio da muralha/ paredão limite do criptopórtico na área proximal do acesso original ao interior do complexo: pormenor do *ductus* que serviu de alinhamento à segunda fiada de silhares (A); pormenor dos negativos de silhares almofadados no *opus caementicium* (B) - Arquivo CAL.

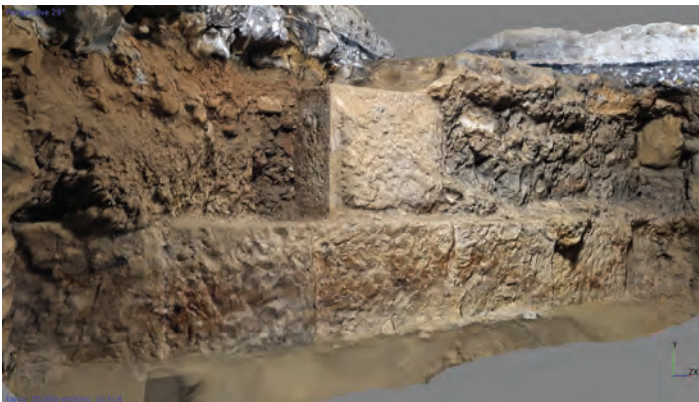


Fig. 14
Pormenor da muralha/paredão limite do criptopórtico, com a construção combinada em *opus quadratum* e *opus caementicium* (Arquivo CAL).

A par da elevação desta, deverão também ter sido construídas as paredes internas NO-SE da parte mais elevada do complexo abobadado, no quadrante Oeste, através de uma técnica mista de pilar em silharia, preenchidas intercaladamente com *opus vittatum* e apontamentos de *opus caementicium*. Esta solução, também patente no alçado Sul do paredão correspondente ao *post scaenium* do teatro romano de Lisboa, embora se trate de um maciço de maior robustez, pode ser apreciada na área interna visitável do criptopórtico, nas paredes de fundo das galerias com orientação NE-SO, picadas na década de 90 (Fig. 11 - 2).

A partir desta fase ter-se-ão instalado os cimbres das abóbadas internas e executado os enchimentos em *opus caementicium*, pontuados por bolsas internas de saibro compactado, que elevaram o alicerce até ao patamar superior nivelado, consoante as altimetrias projetadas.

4.3. AS CONTINGÊNCIAS E A ÁGUA

Das evidências estruturais relacionadas com uma obra complexa que terá comportado alterações e adaptações ao projeto inicial, a mais impactante foi a instalação de uma *cloaca* na muralha da frente de rio (Fig. 15 e 8 - G). Esta estrutura de carácter hidráulico, assente na barreira de saibro compactado e nas areias da praia, encontrava-se em bom estado de conservação (exceto uma parte do extradorso truncado pela construção da laje de fundo da cave). A sua lógica de construção estaria relacionada com a extração de uma fiada de silhares do pavimento do acesso original, o que criou um canal abaixo da cota de circulação, com o qual a *cloaca* se encontrava perfeitamente alinhada (Fig. 8 - J). O novo canal aberto na muralha, com 0,60 metros (2 pr) de largura e 0,50 metros de profundidade, apresentava a dimensão dos silhares removidos. Esta extração foi denunciada por várias evidências: o fundo do canal passou a ser o topo da placa cimentícia de base que preservou os negativos dos assentamentos dos blocos; as duplas caudas de andorinha ficaram apartadas; e as arestas dos silhares laterais adquiriram maior boleamento com a exposição à água.



Fig. 15
Vestígio da muralha/ paredão limite do criptopórtico na área distal do acesso original ao interior do complexo. Em segundo plano, observa-se a *cloaca* com os degraus laterais integrados no bloco de *opus caementicium*, envolta pelas areias da praia antiga (Arquivo CAL).

Este episódio permitiu obter uma cronologia direta para a estrutura, embora por datação relativa. Na base do canal, foi recolhido o fragmento de um fundo de *terra sigillata* sudgálica com marca, embebida na argamassa que assentara os silhares extraídos. Esta peça aponta para uma cronologia de meados do século I²¹, estabelecendo um *terminus post quem* em harmonia cronológica com os restantes contextos associáveis à construção do complexo abobadado²².

Na sua construção, a *cloaca* foi encostada à cofragem perdida da placa, criando uma queda com 0,30 metros (1 pr) de profundidade em relação ao fundo do novo canal. A estrutura hidráulica construída em *opus caementicium* e forrada internamente com fiadas tendencialmente regulares de blocos informes de morfologia subretangular devidamente cofrados (assemelhando-se, novamente, mais a um *opus vittatum* do que a um expectável *opus incertum*), apresentava

21 Agradecemos a Macarena Bustamante Álvarez a apreciação desta peça de difícil leitura.

22 O espólio cerâmico de Época Romana encontra-se em estudo por Carolina Grilo e Rui Roberto de Almeida.

exteriormente quatro degraus na sua zona lateral proximal, configurando um novo acesso embebido num massame de *opus caementicium*, provavelmente delimitado por um resguardo murário (Fig. 16 e 8 - K). Dada a impossibilidade de se descortinar como seria o aspeto exterior da entrada original, este episódio construtivo permitiu depreender que, numa segunda fase, o acesso ao interior do complexo se faria lateralmente pelas escadas, antecedidas por um possível tabuado de cais colocado sobre a *cloaca* (tendo em conta um elemento interfacial vertical, provavelmente um buraco de poste, identificado na zona adjacente - Fig. 8 - L).

Tornara-se certo que esta estrutura hidráulica posteriormente acoplada estaria relacionada com a abertura da fissura longitudinal na “Galeria da Nascentes” (e outras menos visíveis), ainda hoje contempláveis, e a consequente entrada de água a partir desse momento. Esta situação implicaria a instalação de tabuado sobre o novo canal, para que a circulação se fizesse a seco, sendo a água entretanto existente no interior do criptopórtico drenada através da *cloaca* e com o auxílio da maré.

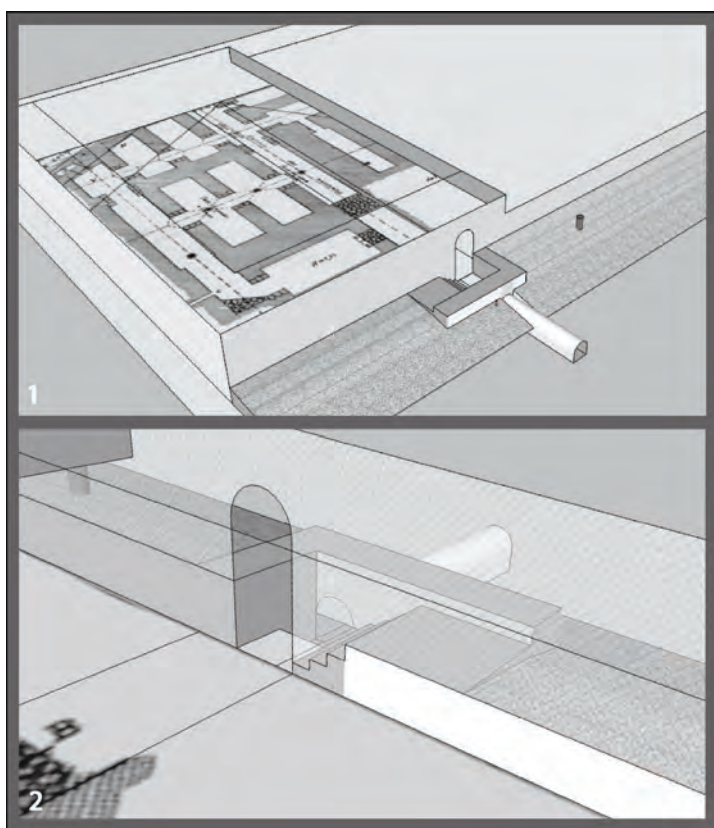


Fig. 16
Esboço volumétrico do conjunto de estruturas associadas ao criptopórtico: perspetiva exterior da *cloaca*, degraus laterais e acesso ao interior da parte com maior pé direito do complexo (1); perspetiva interior do acesso original estreitado e resguardado ao interior do complexo (2).

Esta nova dinâmica parece relacionar-se diretamente com as cotas do pavimento de circulação e o nível da água em Época Romana. O nível freático atual encontra-se sensivelmente no 1,92 metros (3,40 metros abaixo da Rua da Prata), enquanto que no século I se encontraria, pelo menos, abaixo de 1,37 metros, a cota do pavimento de circulação no vão de acesso, ou mesmo a uma cota inferior a 1,15 metros, a altimetria média do pavimento interno do criptopórtico, atualmente com um ligeiro declive no sentido N-S, e que expectavelmente seria originalmente uma área funcional seca. Contudo, não se pode perder de vista que o nível da água terá subido ao longo de dois milénios. De facto, alguns dos estudos sedimentológicos realizados no Mediterrâneo indicam que o nível médio do mar seria inferior ao atual em Época Romana. Os dados acumulados refletem variações, apresentando-se, como exemplo, valores de -1,35 metros na costa do Mar Tirreno (Lambeck *et. al.*, 2004, p. 563), -0,65/0,68 metros ao largo de Marselha, durante o século I (Morhange *et. al.*, 2001, p. 322). Para os séculos III e V registou-se - 0,80 metros, em Ostia (Goiran *et. al.*, p. 393) e -0,25 metros, em Marselha, no século V (Morhange *et. al.*, 2001, p. 325).

No caso de Lisboa, cidade atlântica com uma dinâmica distinta, também o volume de sedimentação artificial existente, em consequência dos vários aterros realizados do vale da Baixa até se atingir o nivelamento atual, provocaram a inevitável subida do nível freático. Se se adicionar à equação a subida do nível médio do mar, assim como os inconstantes movimen-

tos eustáticos e isostáticos, com impacto nas variações oceânicas, constata-se que o cálculo não é simples.

Não obstante, as evidências estruturais identificadas na muralha do criptopórtico permitem conjecturar a circulação no interior das galerias até aos finais do século III, numa primeira fase de utilização. Esta cronologia fornecida pelos materiais contidos nos sedimentos lodosos escavados no interior da *cloaca* (em que se destaca a exumação de molduras de janela em madeira e vidraças, associáveis ao edificado superior - Fig. 9 - 2 e 3), relaciona-se com o abandono da sua manutenção e, conseqüentemente, da sua desativação enquanto estrutura de drenagem das águas que paulatinamente se infiltraram no interior do complexo que, por sua vez e dependendo da utilização, passaria a ter maiores condicionantes de utilização.

Mas que fenómeno teria provocado a fissuração do criptopórtico e a entrada de água no século I, num momento em que a obra terminara recentemente ou pouco antes? São várias as possibilidades, mas, por enquanto, não existindo evidências concretas para este episódio, não passam de hipóteses. Poderá ter ocorrido devido à sobrecarga provocada pelo edificado superior, pelo reassentamento da infraestrutura nas areias da praia fluvial ou até mesmo por algum episódio de natureza catastrófica, como os casos de terremotos e/ou de maremotos. Estes últimos fenómenos, que certamente ocorreram ao longo de toda a história da região de Lisboa, foram recorrentes e documentados na cidade apenas a partir da Época Medieval. No que concerne ao nosso território, para as épocas mais antigas, os eventos extraíveis das fontes históricas não são fiáveis, nomeadamente as datas conhecidas que se referem aos eventos na costa algarvia, datados de 60 a.C. e de 382 d.C. (Andrade *et. al.*, 2016, p. 234). Contudo, noutros locais da costa da Hispânia encontram-se atestados, através de estudos geoarqueológicos e arqueosismológicos, episódios que não tiveram registo histórico: o maremoto que, em Época Julio-Claudia ou Flávia inicial, atingiu as estruturas portuárias na envolvente periurbana de Carteia, na zona da atual Villa Victoria (Bernal Casasola, 2010, p. 74); o terremoto de menor dimensão que em 40-60 d.C. afetou a parte portuária da cidade de *Baelo Claudia* (Cádiz) e o violento episódio ocorrido entre 260-290 d.C. que arruinou a sua parte monumental e acabaria por condenar a cidade ao abandono, na segunda metade do século IV (Silva *et. al.*; 2016, p. 22).

As contingências de obra ocorridas durante a construção do criptopórtico estariam também patentes noutros locais anteriormente desconhecidos do complexo abobadado. No decurso da escavação das sondagens no quadrante Este da cave, foi descoberta uma nova galeria que se encontrava aterrada com o mesmo tipo de depósito homogéneo de saibro, igualmente isento de espólio arqueológico e, no depósito de fundo, com areias contendo escasso material cerâmico datável de meados do século I. A porção de galeria registada, com uma altura conservada de 1,10 metros e uma largura estimada de 4,20 metros (14 pr), apresentava as mesmas características construtivas que as suas congéneres no interior da área visitável. O seu pavimento apresentava uma fissura por onde entrava a água (e conseqüentemente a areia que se depositou *a posteriori* por infiltração), tratando-se de uma galeria que, no processo de construção não chegaria a ser finalizada, optando-se pelo seu aterro estrutural, não chegando por isso a receber a abóbada. Ademais, esta galeria não apresentava qualquer lógica de simetria com as restantes quando posicionada na planta geral do complexo (Fig. 17 e 8 - M).

Na zona adjacente, a Oeste desta malograda galeria e a Este da das “nascentes”, foi identificada outra situação similar, mas com características distintas. A escavação de um dos blocos de *opus caementicium* nesta zona revelou uma mistura desta argamassa com uma bolsa de enchimento, do mesmo saibro compactado isento de espólio, numa área quadrangular bem delimitada, a Oeste, por um outro bloco cofrado de *opus caementicium* que apresentava negativos de silhares no topo. Esta particularidade, a que se associava a pertinente existência de mais negativos de silhares almofadados na face Sul das duas realidades descritas, ou seja, almofadados originalmente orientados a Norte para uma possível área de vão de galeria (Fig. 13), indiciava mais uma contingência de obra e a desistência do projeto, numa zona onde seria expectável identificar uma galeria abobadada e não uma anormal extensão de maciço cimentício (Fig. 8 - N).

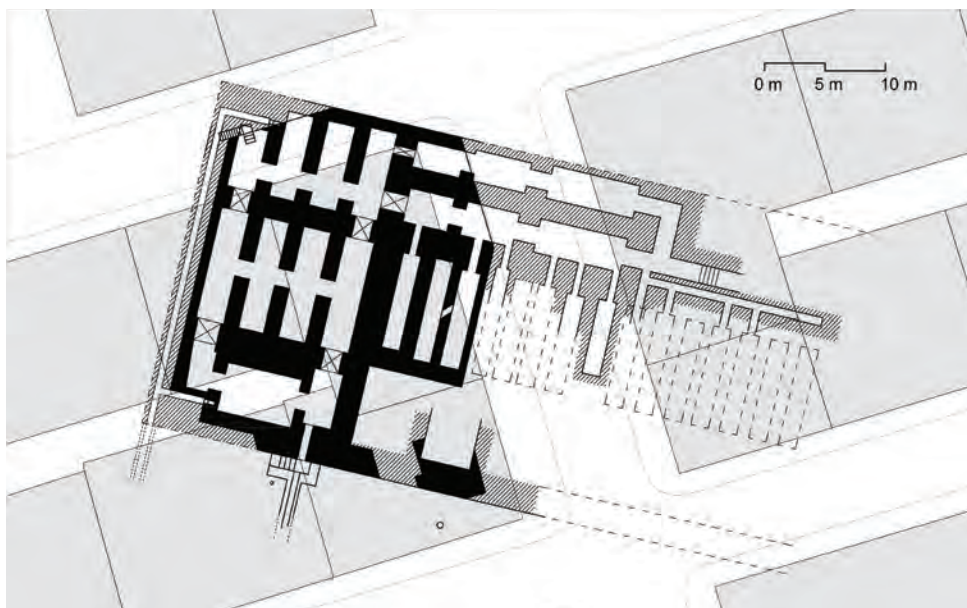


Fig. 17
Planta geral do complexo abobadado com o conjunto das evidências estruturais identificadas até ao momento.

O patamar superior, que estaria aparentemente ocupado com edificado coberto e áreas exteriores, continua a ser uma incógnita. Os fragmentos de elementos de janela em madeira e vidraça recolhidos no interior da *cloaca*, de elementos arquitetónicos descartados no momento da desativação parcial do criptopórtico, nomeadamente de cornijas e revestimentos marmóreos (alguns *in situ* nos pavimentos identificados), estuques pintados e de fragmentos de capitel da ordem coríntia, concorrem a favor de um edificado sumptuoso (Fig. 9 - 1, 8 e 9).

A par da análise da planta, os vestígios existentes permitem, todavia, esboçar a aplicação de modelos arquitetónicos plausíveis, enquanto exercício teórico adaptado à perceção volumétrica da edificação.

5. A ARQUITETURA E OS PARALELOS ARQUITETÓNICOS

O criptopórtico, construído como fundação para a criação de uma plataforma artificial, teria na sua essência um carácter meramente estrutural. Este carácter estrutural está bem patente na austeridade da sua construção, marcada pelos aparentes erros ou alterações ao projeto inicial, a falta de vãos de comunicação com o exterior ou ainda pela exiguidade do pé direito no seu interior que condiciona adversamente a sua utilização. Quanto ao edifício originalmente construído sobre a plataforma criada pelo criptopórtico, a sua forma e função permanecem até ao momento como as principais questões por resolver tendo sido, como já foi referido, avançadas várias hipóteses, desde termas a fórum. A interpretação e estudo deste edifício não podem, contudo, ser dissociados do criptopórtico, seu embasamento e, por conseguinte, uma parte constituinte do mesmo. Estas duas realidades (superior e inferior) fazem parte de um mesmo todo, sendo a forma do criptopórtico certamente um reflexo da composição arquitetónica do edifício que sobre ele assentava. Assim, e dada a ausência de outras fontes, o estudo do criptopórtico tem o potencial de nos revelar um conjunto de importantes indícios sobre a planta do edifício superior. A primeira abordagem ao estudo do monumento procurou, deste modo, e a partir dos dados conhecidos sobre o criptopórtico, encontrar no universo da arquitetura romana edifícios e tipologias funcionais, comparáveis tanto na sua composição planimétrica, como sua escala e enquadramento urbano de carácter portuário e comercial, construindo um leque de possíveis soluções e hipóteses.

O criptopórtico aparenta ter uma composição essencialmente estruturada a partir de um eixo de simetria com orientação paralela à linha de costa (Fig. 18). Ao longo deste eixo a estrutura divide-se transversalmente em duas plataformas a Oeste (A) e a Este (B) com prováveis distintas cotas no seu patamar superior. Estas plataformas são por sua vez divididas no sentido longitudinal em três corpos Norte (A1 e B1), centro (A2 e B2) e Sul (A3 e B3). A plataforma de maiores dimensões, a Este (B), é marcada no seu corpo central (B2) por um conjunto de galerias abobadadas idênticas, dispostas no sentido transversal, sendo possível extrapolar, a partir da métrica das galerias identificadas e das

aberturas marcadas nos levantamentos antigos, que todo o corpo central estaria provavelmente ocupado por galerias semelhantes. O corpo Norte (B1) encontra-se preenchido por duas galerias orientadas longitudinalmente articulando os vários acessos das galerias do corpo central. No corpo Sul (B3) foram identificadas pelas recentes escavações as paredes de uma galeria incompleta preenchida por um depósito de saibro. Não é possível ainda compreender a disposição desta galeria, ou o modo em como o corpo Sul seria estruturado, no entanto este aparenta não obedecer à mesma lógica compositiva do corpo Norte. Finalmente, o limite Este desta plataforma (B) permanece ainda por identificar, não permitindo ainda definir como seria o seu remate. A plataforma de menores dimensões a Oeste (A) apresenta também um conjunto de galerias dispostas no sentido transversal no seu corpo central e Norte (A1 e A2), assim como uma galeria orientada no sentido longitudinal no corpo Sul (A3), provavelmente adaptada ao imponente muro que fazia o limite Sul do criptopórtico.

Sobre o edifício superior temos apenas dados relativos à plataforma Oeste (A) nomeadamente os dois grandes tanques de água forrados a mármore e colocados simetricamente em relação ao eixo de composição central, assim como fragmentos de pavimentos, destacando-se sobre a zona central um pavimento em lajes de mármore polícromo. A composição dos dois tanques apresenta grandes semelhanças com as hipóteses que defendem a possibilidade de sobre o criptopórtico estar implantado o fórum da cidade, em que a plataforma Este consiste numa grande praça rodeada por pórticos e a plataforma Oeste numa área elevada com um templo central e dois tanques laterais²³. Contudo, à luz das recentes descobertas, esta solução canónica apresenta algumas dificuldades na sua aplicação, sobretudo pelo facto do pavimento em mármore identificado ocupar o local onde se esperaria encontrar o massame destinado ao *podium* do eventual templo.

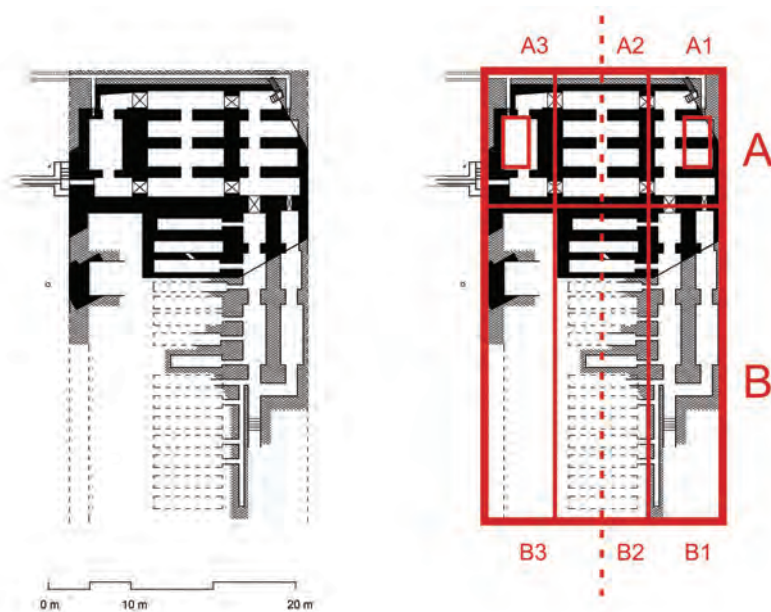


Fig. 18
Planta geral do criptopórtico com a marcação das duas plataformas (A e B), assim como dos três corpos Norte (A1 e B1), centro (A2 e B2) e Sul (A3 e B3).

Por outro lado, deve também ser considerada a exiguidade da área disponível. Por comparação, o fórum de Conimbriga (de dimensões relativamente reduzidas) tem aproximadamente de 46x96 metros, enquanto por contraste, o criptopórtico encontra-se próximo dos 29x54 metros. No entanto, e pese embora a aparente exiguidade do espaço, o investimento necessário para a construção de uma estrutura como o criptopórtico bem como a qualidade dos pavimentos marmóreos e dos fragmentos de decoração recuperados, entre os quais parte de um fuste pertencendo a uma coluna de aproximadamente 5,5 metros de altura bem como vários fragmentos de molduras ou frisos em mármore, aponta nitidamente para um contexto monumental de um edifício de carácter público ou corporativo, que enquanto conjunto se desenvolveria no eixo Este-Oeste, aparentemente desaproveitando o efeito cénico que a orientação para Sul, virada ao rio, proporcionaria.

A partir da leitura da composição formal subjacente ao criptopórtico, assim como dos elementos conhecidos do piso

superior, parece mais provável uma solução do tipo *Aula*, em que o edifício central seria ladeado simetricamente por dois pórticos em com tanques. Este tipo de solução compositiva é relativamente comum na arquitetura romana com inúmeros paralelos em várias tipologias construtivas. Contudo, se o posicionamento urbano relativamente excêntrico, perto do limite da cidade, bem como a reduzida dimensão do edifício, torna a comparação com grandes edifícios públicos pouco viável, é possível confrontar esta disposição tanto em termos de escala como em termos de forma, a outras tipologias de edifícios geralmente de dimensões mais modestas, tais como os Mercados ou *Macella*²⁴, as Sedes Corporativas de associações profissionais ou religiosas ou mesmo em pequenos Santuários e espaços de culto²⁵. Destas tipologias destaca-se, a título de exemplo pela proximidade da sua composição e da sua escala, o *Macellum* de Pompeia (Dobbins, 1994) e a Escola de Trajano em *Ostia* (Bollmann, 1998) (Fig. 19). Cumulativamente, o facto de terem sido recolhidos de entre o espólio arqueológico vários elementos construtivos associados a contextos termais, bem como a existência dos tanques, leva-nos a considerar também a hipótese de estarmos perante um edifício termal. A configuração espacial dos edifícios termais é extremamente rica dispondo de soluções arquitetónicas muito diversificadas, sendo também possível encontrar nesta tipologia fortes paralelos, quer na sua configuração e escala, quer no contexto urbano como nos casos das chamadas “termas portuárias” em cidades como *Barcino* (Miró, 2014), *Tarraco* (Macias, 2004) ou *Baelo Claudia* (Bernal *et. al.* 2013). A hipótese de estarmos perante um edifício termal pode também explicar a diferença de cotas entre as duas plataformas, sendo que a zona da plataforma Ocidental, com o patamar superior corresponderia ao *frigidarium*, e a plataforma inferior, a Oriente, ao *tepidarium* e *caldarium*, utilizando-se a diferença de altura entre as duas zonas para a instalação do *hipocaustum*²⁶.

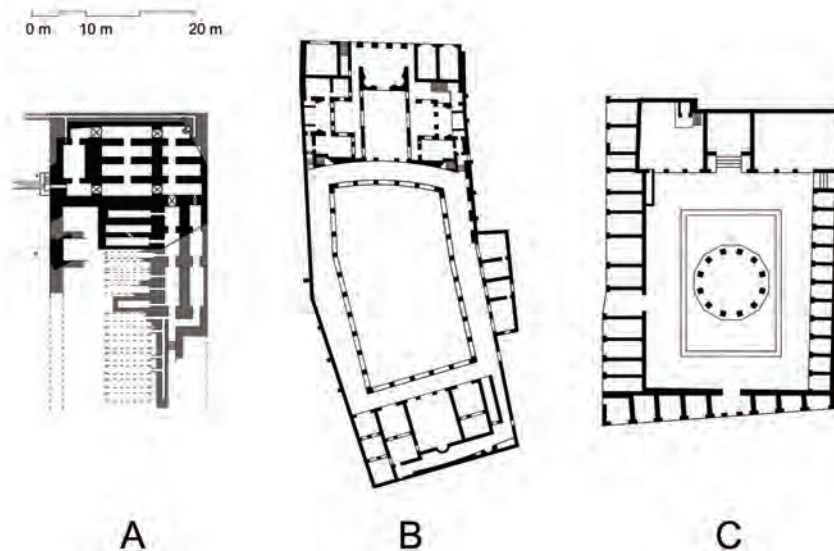


Fig. 19
Comparação entre a planta do criptopórtico (A) o *Macellum* de Pompeia (B) e a Escola de Trajano em *Ostia* (C)

6 - CONSIDERAÇÕES FINAIS

A função e a arquitectura do edifício implantado sobre o criptopórtico não está ainda esclarecida. Atualmente, a investigação encontra-se numa fase de exploração e teste de várias hipóteses, a par das intervenções arqueológicas que se pretendem realizar na zona²⁷. Os vestígios identificados, as suas características construtivas e arquitetónicas não permitem assumir uma interpretação consistente para a função ou para o edificado suportado há dois mil anos atrás, se bem que a recente acumulação de dados arqueológicos não descarte perentoriamente a debelada interpretação de termas, cuja fundamentação tradicional assentava em apreciações incorretas, bem como a de qualquer outra estrutura de maior ou menor compleição monumental, passível de ser instalada na frente ribeirinha de uma cidade portuária com relevante atividade económica, como é o caso de *Felicitas Iulia Olisipo*.

²⁴ Possibilidade anteriormente alvitrada com base na altimetria e disposição das galerias internas (Silva, 2012, p. 202).

²⁵ Neste sentido, importa compreender que a separação entre um uso civil ou religioso nem sempre é clara, sendo frequente encontrar em quase todas as tipologias funcionais exemplos de áreas destinadas ao culto que vão desde os pequenos altares até aos espaços individualizados com grande expressão na composição arquitetónica do edifício.

²⁶ Uma intervenção arqueológica entretanto realizada entre 17 e 20 de Abril de 2018, na Rua de São Julião, 80 (parceria entre a ERA Arqueologia e o CAL, no âmbito do CRLX), permitiu identificar os vestígios de um *hipocaustum* numa zona que se crê estar dentro do limite Sudeste do criptopórtico.

²⁷ Investigação direcionada no âmbito do “Projeto de Estudo e Valorização do Criptopórtico Romano de Lisboa (CRLX)”, projeto municipal inscrito também em PIPA, submetido em Maio de 2016 e aprovado em Maio 2017.

De forma mais alargada, dificilmente se poderá analisar a disposição e função do criptopórtico romano sem contemplar a sua envolvente “industrial” e urbanística. O criptopórtico e edificado suportado terá sido, no seu tempo, parte de uma estrutura portuária, presumível porta de entrada e saída de pessoas e bens, que provavelmente não funcionaria isoladamente.

O acesso ao rio descoberto na sua muralha de limite, embora uma provável “entrada de serviço” para o interior do complexo abobadado, complementar a uma eventual e monumental estrutura superior de acolhimento e circulação, não deixa de antever uma ligação entre a terra e o mar, ponto de chegada e de partida numa finisterra urbana. Esta área de atracagem de embarcações, associada ou não a uma função corporativa, não seria exclusiva na frente de rio urbana ou periurbana, pois então, como atualmente, muitos seriam os pontos de acesso na margem antiga, contando-se também com as zonas de fundeadouro, respetivos cais e zonas de acostagem²⁸.

A investigação arqueológica permitiu apurar, até ao momento, que o criptopórtico foi construído em meados do século I e parcialmente desmontado no século IV ou V, tendo sofrido no século III uma provável desativação também parcial e funcional da sua área interna, consubstanciada no abandono da *cloaca* que escoava as águas que num momento próximo da construção se infiltraram nas galerias através da fissuração ainda hoje observável nas galerias visitáveis.

Para já, as escavações arqueológicas recuperaram antigas questões e criaram novas dúvidas para a discussão da sua funcionalidade, colocando a hipótese de uma obra que não decorreu exatamente como o previsto, não se deduzindo totalmente as implicações que tal ocorrência terá tido na ideia arquitetónica original, nomeadamente na forma como influenciou a disposição dos elementos no edificado superior. Por um lado, observaram-se os indícios de um planeamento rigoroso de projeto, com presença de componentes que caracterizam a refletida engenharia romana, e por outro, os erros e contingências que certamente marcaram o desenvolvimento e desfecho de uma obra em que os elementos arquitetónicos exumados revelam um elevado investimento financeiro.

Não seria desajustado procurar, no leque interpretativo, explicações apoiadas nas condições geomorfológicas do local, mas também na dicotomia que poderia existir entre a vontade e a capacidade edilícia dos seus protagonistas, tomando como exemplo os casos paradigmáticos sucedidos nas cidades de *Nicea* e *Claudiopolis*, na atual Turquia. Nestes episódios, Plínio, o Novo, governador da província, solicita, numa das suas cartas ao Imperador Trajano, o envio de arquitetos para inspecionar a construção do teatro e dos banhos públicos que estariam a ser edificados pelos habitantes em terrenos inadequados e exibindo graves problemas estruturais, relatando também outras questões como uma discórdia entre arquitetos rivais com prejuízo no desenvolvimento do projeto em causa (Melmoth, 2001, XLVIII).

Embora esta dimensão seja profundamente subjetiva, é certo que o processo de monumentalização, que caracteriza grande parte da etapa imperial, contou tanto com especialistas itinerantes, como com aqueles que com disposição de recursos formavam as suas equipas. Conhecem-se aspetos da sociologia laboral e a ampla terminologia de ofícios relacionados com a construção no mundo romano. Institucionalmente apoiadas, a divisão do trabalho e das tarefas acabaria por tornar o arquiteto num coordenador solicitado, e as inovações técnicas que foram introduzidas na arquitetura romana surgiriam, por outro lado, como necessidade de dar resposta à falta de especialistas, como se verifica, lato sensu, ao nível técnico, nos casos da substituição do *opus quadratum* pelo *opus caementicium*, devido à facilidade de execução (Caballos Rufino, 1998, p. 51).

No que concerne à construção do criptopórtico de *Felicitas Iulia Olisipo*, poder-se-ia falar de um plano original aparentemente bem gizado que procurou um rigor nem sempre atingido, ficando demonstrada a capacidade de adaptação aos desafios encontrados na prossecução de uma obra cuja funcionalidade suspeitamos, todavia, ter sido alcançada.

²⁸ Neste âmbito destacam-se os achados na Praça Dom Luís I. Este local de fundeadouro, com uma longa cronologia, seria o fragmento de uma extensa faixa ribeirinha com vestígios de atividade portuária (Sarrazola, 2014, p. 42).

REFERÊNCIAS MANUSCRITAS

ANDRADE, Francisco Martins de (1859) - *Memória à cerca d' uns restos de Thermas Romanas existentes em Lisboa, acompanhada de nove desenhos coloridos tirados escrupulosamente sobre os próprios sítios, com a medição correspondente*. (Ms. n.ºs 7299, 7619 e 8468 do Fundo da Biblioteca Nacional de Lisboa).

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ADAM, J-P (1996) - *La construcción Romana, materiales y técnicas*, Leon: Editorial de los Oficios, (edição em castelhano).
- ALARCÃO, J.; ÉTIENNE, R. (1973) - "L'architecture des crypto-portiques de Conimbriga (Portugal)", in *Les cryptoportiques dans l'architecture romaine, Actes du Colloque de Rome*, Rome: École Française de Rome, pp. 371-405.
- ANDRADE, C.; FREITAS, M. C.; OLIVEIRA, M. A.; COSTA, P. J. M. (2016) - On the Sedimentological and Historical Evidences of Seismic-Trigged Tsunamis on the Algarve Coast of Portugal, in *Plate Boundaries and Natural Hazards, Geophysical Monograph 219*, First Edition, João C. Duarte and Wouter P. Schellart (ed.), American Geophysical Union, pp. 219-238. <http://dx.doi.org/10.1002/9781119054146.ch10>
- BERNAL CASASOLA, D. (2010) - Arqueología de los Puertos romanos del Fretum Gaditanum: nuevos datos, nuevas perspectivas, *Bollettino de Archeologia On Line I*, Volume speciale, B/ B7/ 7., Roma: Ministero per i Beni e le Attività Culturali, pp. 69-82.
- BERNAL, D.; ARÉVALO, A.; DÍAZ, J.J.; LAGÓSTENA, J.; VARGAS, J.M.; LARA, M.; MORENO, E.; SÁEZ, A.M.; BUSTAMANTE, M.; EXPÓSITO, J.A.; MUÑUZ, A. (2013) - Las Termas y el Suburbium Marítimo de Baelo Claudia, Avance de um reciente descubrimiento, *Revista Onoba: revista de arqueología y antigüedad*, nº 1, Huelva: Universidad de Huelva, pp. 115-152.
- BOLLMANN, B. (1998) - *Römische Vereinshäuser: Untersuchungen zu den Scholae der römischen Berufs-, Kult- und Augustalen-Kollegien in Italien*. Mainz: Philipp von Zabern Verlag.
- BUGALHÃO, J. (2001) - *A Indústria Romana de transformação e conserva de peixe em Olisipo*. Lisboa: Instituto Português de Arqueologia (Col. Trabalhos de Arqueologia, n.º 15), Lisboa: Instituto Português de Arqueologia.
- CABALLOS RUFINO, A. (1998) - Los medios humanos y la sociología de la construcción en la antigüedad, in *La técnica de la arquitectura en la antigüedad*, Sevilla: Universidade de Sevilla/ Secretariado de Publicaciones, pp. 37-56.
- CAESSA, A.; NOZES, C.; MOTA, N. (2016) - "Novas descobertas no criptopórtico romano de Lisboa - Rua da Conceição, 75-77 (Santa Maria Maior) - 1ª Fase", in *Almadan*, IIª série, nº 20, Almada: Centro de Arqueologia de Almada, pp 220-221.
- CARVALHINHOS, M.; MOTA, N.; MIRANDA, P. (2017) - Indagações arqueológicas na muralha antiga de Lisboa: o lanço Oriental entre a Alcáçova do Castelo e o Miradouro de Santa Luzia, in *Atas do I Encontro de Arqueologia de Lisboa: uma cidade em escavação*. Lisboa: CAL/ DPC/ DMC/ Câmara Municipal de Lisboa, pp. 298-336.
- CORADESCHI, G.; MANHITA, A.; MOTA, N.; CAESSA, A.; NOZES, C.; SADORI, L.; BRANCO, F.; GONÇALVES, L.; DIAS, C. B. (forthcoming)- Archaeometric study of waterlogged wood from the Roman cryptoporticus of Lisbon, *Technoheritage 2017*, 21-24th May 2017, Cádiz, Spain.
- DOBBINS, J. J. (1994) - Problems of chronology, decoration and urban design in the Forum at Pompeii, in *American Journal of Archaeology*, vol. 98, nº 4, [s.l.]: Archaeological Institute of America, pp. 629-694.
- ENCARNAÇÃO, J. (1973) - Criptopórtico romano no subsolo de Lisboa, *Jornal da Costa do Sol* nº 489, Cascais, 1 de Setembro de, pp. 4 e 6.
- FABIÃO, C. (1994) - O monumento romano da rua da Prata, in *Lisboa Subterrânea*, Lisboa: Museu Nacional de Arqueologia, Electa, pp. 67-69.
- FABIÃO, C. (2010) - Modelos forenses nas cidades da Lusitania: balanço e perspectiva, in T. NOGALES BASSARRATE (ed.), *Cidade e Foro na Lusitania Romana* (Col. Studia Lusitana), Mérida: Museu Nacional de Arte Romano, pp. 343-359.
- FIGUEIREDO, C. (2014) - *Relatório de Projecto de Arqueologia Virtual para o Documentário Fundeadouro Romano em Olisipo, Reconstituição de Olisipo e de um Navio Romano do tipo Corbita* (Policopiado). Disponível em: http://www.academia.edu/16742787/Relat%C3%B3rio_de_projecto_de_Arqueologia_Virtual_para_o_document%C3%A1rio_Fundeadouro_Romano_em_Olisipo_.Reconstitui%C3%A7%C3%A3o_de_Olisipo_e_de_um_navio_romano_do_tipo_corbita
- GOIRAN, J-P.; SALOMON, F.; MAZZINI, I.; BRAVARD, J-P.; PLEUGER, E.; VITTORI, C.; BOETTO, G.; CHRISTIANSEN, J.; ARNAUD, P.; PELLEGRINO, A.; PEPE, C.; SADORI, L. (2014) - Geoarchaeology confirms location of the ancient harbour basin of Ostia (Italy), *Journal of Archaeological Science, Science Direct*, pp. 389-398. Disponível em: www.elsevier.com/locate/jas

- GRILO, C.; FABIÃO, C.; BUGALHÃO, J. (2013) - Um contexto tardo-antigo do Núcleo Arqueológico da Rua dos Correeiros (NARC), Lisboa, in *Arqueologia em Portugal, 150 Anos da Associação dos Arqueólogos Portugueses*, Lisboa: Associação dos Arqueólogos Portugueses, pp. 849-857.
- GROS, P. (2011) - *L'Architecture Romaine, du début du IIIe Siècle av. J.-C. À la fin du Haut-Empire, Les monuments publics*, Vol. I (Les Manuels D'Art et D'Archéologie Antiques), Paris: Ed. Picard.
- LAMBECK, K.; ANDIZEI, M.; ANTONIOLI, F.; BENIN, A.; ESPOSITO, A. (2004) - Sea level in Roman time in the Central Mediterranean and implications for recent change, *EPSL, Science Direct*, pp. 563-575. Disponível em: www.elsevier.com/locate/epsl
- MACIAS SOLÉ, J. M., ed. (2004) - *Les Termes Publiques de L'àrea Portuària de Tàrraco, Carrer de Saint Miquel de Tarragona* (Sèrie Documenta 2). Tarragona: Institut Català d'Arqueologia Clàssica.
- MADEIRA, A. P. B. (2004) - *Relatório dos trabalhos arqueológicos na Rua de São Julião, 47-57/ Rua do Comércio, 32-38*, Lisboa: Era Arqueologia (policopiado).
- MANTAS, V. G. (1999) - Olisipo e o Tejo, in *Actas das Sessões do II Colóquio Temático Lisboa Ribeirinha (Padrão dos Descobrimentos, 2-4 de Julho, 1997)*, Lisboa: Câmara Municipal de Lisboa, pp. 15-41.
- MARTIN, R. (1973) - Rapport de synthèse, in *Les cryptoportiques dans l'architecture romaine, Actes du Colloque de Rome*, Rome: École Française de Rome, pp. 425-430.
- MELMOTH, W. (2001) - Letters of Pliny, *The Project Gutenberg, Ebook of Letters of Pliny, XLVIII*. Disponível em: <http://www.gutenberg.org/files/2811/2811-h/2811-h.htm>
- MIGUEL, L.; PONCE, M. (2014) - *Relatório dos trabalhos arqueológicos na Rua de São Julião, nº 72*, Lisboa: Era Arqueologia, (policopiado).
- MIRÓ i AILAX, C. (2014) - Las Termas Marítimas de la Colonia Barcino, in *Actas del XVIII Congreso Internacional Arqueologia Clásica, Centro y periferia en el mundo clásico*, vol. I, Mérida: Museu Nacional de Arte Romano, pp. 879-882.
- MOITA, I (1977) - *As termas romanas da Rua da Prata em Lisboa*. Lisboa: Publicações Culturais da Câmara Municipal de Lisboa.
- MORHANGE, C.; LABOREL, J.; HESNARD, A. (2001) - Changes of relative sea level during the past 5000 years in ancient harbour of Marseilles, Southern France, Elsevier, *PALAEO* 166, pp. 319-329. Disponível em: www.eslcsiever.nl/locate/polaeo
- OLEIRO, J. M. B.; ALARCÃO, J. (1973) - Le cryptoportique d'Aeminium (Portugal), in *Les cryptoportiques dans l'architecture romaine, Actes du Colloque de Rome*, Rome: École Française de Rome, pp. 349-369.
- REIS, M. P. (2010) - Tanques, fontes e espelhos de água nos fora lusitanos, in NOGALES BASSARATE, T. (ed.) *Cidade e Foro na Lusitania Romana*, (Col. Studia Lusitana), Mérida: Museu Nacional de Arte Romano, pp. 285-314.
- RIBEIRO, J. C. (1994) - Breve nota acerca do criptopórtico de Olisipo e da possível localização do fórum corporativo, (Bracara Augusta. Encontro de arqueologia urbana, Braga, 1994), *Revista Cultural da Câmara Municipal de Braga*, volume XLV, nº 96 (110), pp. 191-200.
- RUA, M. H. (1998) - *Os Dez Livros de Arquitetura de Vitruvius*, Lisboa: Departamento de Engenharia Civil/ Instituto Superior Técnico.
- SANTOS, V.; MARQUES, J. (2000) - Intervenção de Emergência num Edifício da Baixa de Lisboa - CNN- Companhia Nacional de Navegação, in *Actas do 3º Encontro Nacional de Arqueologia Urbana (Almada, 20 a 23 de Fevereiro de 1997)*, (Col. Monografias-Arqueologia). Almada: Câmara Municipal de Almada, Divisão de Museus, p. 145-159.
- SARRAZOLA, A. (2013) - "O fundeadouro romano da actual Praça Dom Luís I (Séculos I a.C./ VI d.C.), in *Revista Rossio, Estudos de Lisboa*, nº 3, pp. 34-45. Disponível em: https://issuu.com/camara_municipal_lisboa/docs/rossio_3_issuo
- SEQUEIRA, G. M. (1934) - Os subterrâneos da Rua da Prata, *Jornal O Século*, nº 18 841, pp. 1-7.
- SILVA, A. V. (1934) - "As termas romanas da Rua da Prata em Lisboa", *Anaes das Bibliotecas Museus e Arquivo Histórico Municipais*, ano IV, nº13 (Lisboa) [reeditado em: *Dispersos de Augusto Vieira da Silva*, volume II, Lisboa: Biblioteca de Estudos Olisiponenses, 1966, pp. 309-320.
- SILVA, R. B. (1997) - Urbanismo de Olisipo: A Zona Ribeirinha, *Actas do II Colóquio Temático Lisboa Ribeirinha (2 a 4 de Julho de 1997)*, Lisboa: Câmara Municipal de Lisboa, pp. 43-67.
- SILVA, R. B. (2012) - *As «marcas de oleiro» na terra sigillata e a circulação dos vasos na Península de Lisboa* (dissertação para a obtenção do grau de Doutor em História, especialização em Arqueologia apresentada à Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa), Lisboa: Universidade Nova de Lisboa, (on-line repositório

un; academia.edu).

SILVA, P.G; GINER-ROBLES, J.L.; REICHERTER, J. K.; RODRÍGUEZ-PASCUA, M.A.; GRÜTZNER, C.; GARCÍA JIMENEZ, I.; CARRASCO GARCÍA, P.; BARDAJÍ, T.; SANTOS, G.; ROQUERO, E.; RÖTH, J.; PERUCHA, M.A.; PÉREZ-LÓPEZ, R.; FÉRNANDEZ MACARRO, B.; MARTÍNEZ-GRAÑA, A.; GOY, J.L.; ZAZO, C. (2016) - Los terremotos antiguos del conjunto arqueológico romano de Baelo Claudia (Cádiz, Sur de España): Quince años de investigación arqueosismológica, *Estudos Geológicos* 72 (1): e050. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.3989/egeol.42284.392>.

OLISIPO E O MEDITERRÂNEO: ECONOMIA E COMÉRCIO NO EXTREMO OCIDENTAL DO IMPÉRIO

Victor Filipe¹

RESUMO

Com base no estudo de um amplo conjunto de ânforas, provenientes de várias intervenções arqueológicas realizadas no casco antigo da cidade de Lisboa, pretende-se apresentar uma síntese do estudo da economia e comércio romanos em *Olisipo* (Lisboa, Portugal) entre a República e o Principado, sublinhando a importância que esta urbe teria no contexto da fachada atlântica.

A partir das ânforas importadas e da caracterização das suas regiões de origem, procurar-se-á obter uma leitura representativa dos diferentes ritmos e padrões de consumo, estabelecendo-se algumas breves comparações com outras cidades da Lusitânia.

Palavras-chave: Olisipo, economia, comércio, República, Principado

ABSTRACT

The aim of this work is to provide a synthesis of the study of the roman economy and trade in *Olisipo* (Lisbon, Portugal) between the Republic and the end of the 2nd century AD, based on an extended set of amphorae from various archaeological excavations in the ancient city of Lisbon, outlining the importance that it could potentially have had, at that time, in the context of the Atlantic façade.

From the imported amphorae and its manufacturing region characterization, we will try to obtain a representative framework of the rhythms and patterns of consumption, with some brief comparisons to other cities in the province of *Lusitania*.

Keywords: Olisipo, economy, trade, Republic, Principate

1

victor.filipe7@gmail.com; Universidade de Lisboa, Faculdade de Letras, UNIARQ - Centro de Arqueologia da Universidade de Lisboa.

INTRODUÇÃO

A cidade de *Olisipo*, situada na zona de contacto entre um extenso e navegável rio e o mar Oceano, possuía um papel de particular importância no comércio de produtos alimentares no extremo ocidente do Império Romano e na rota atlântica, constituindo-se muito provavelmente como o centro urbano mais importante da fachada ocidental da Península Ibérica. Contudo, a carência de estudos sobre a economia e comércio da cidade em Época Romana não permite ainda desenhar um quadro rigoroso do que seria então a dinâmica comercial e os padrões e ritmos de consumo de alimentos transportados em ânforas.

Com base no estudo de um amplo e diversificado conjunto deste tipo de contentores, exumados em diversos e distintos locais da cidade, pretende-se colmatar essa lacuna, procurando-se obter uma leitura geral dos diferentes ritmos e expressão da chegada de produtos alimentares à cidade romana de Lisboa entre a República e o Principado.

Os dados obtidos demonstram uma ampla rede de relações comerciais com as mais diversas áreas do Mediterrâneo, estendendo-se ao longo de todo o período analisado, reveladora de uma cidade cosmopolita, com um desempenho activo e central nos complexos intercâmbios comerciais do ocidente peninsular com o restante Império. Estes resultados sublinham o protagonismo de Lisboa enquanto importante entreposto comercial da costa atlântica durante o período romano, papel que lhe é reconhecido desde há muito (Mantas, 1990, 1998; Fabião, 1993-1994, 2009a, 2011), mas que só agora permitem definir, de forma mais detalhada, como e com que ritmos foi modelada a história económica de *Olisipo*.

IMPLANTAÇÃO GEOGRÁFICA

O primitivo núcleo urbano de Lisboa desenvolveu-se na colina onde hoje se implanta o castelo de São Jorge, junto à fachada atlântica e à entrada do mais extenso rio da Península Ibérica que lhe permitia o acesso a uma vasta região do interior. Ladeado a Oeste pelo designado esteiro da Baixa e a Sul pelo Tejo, o sopé da colina do castelo reunia excelentes condições portuárias, que, aliás, viriam a estar na origem do seu crescimento e desenvolvimento, mas também excelentes condições para a exploração dos recursos naturais, sobretudo o peixe, o sal e o ouro das areias do Tejo (Filipe, 2008a).

As particularidades topográficas do local onde se implanta a actual cidade de Lisboa permitiam um amplo controlo visual da região envolvente, principalmente da entrada do rio e do seu acesso ao interior, bem como da margem Sul, a que se aliavam excelentes condições naturais de defesa.

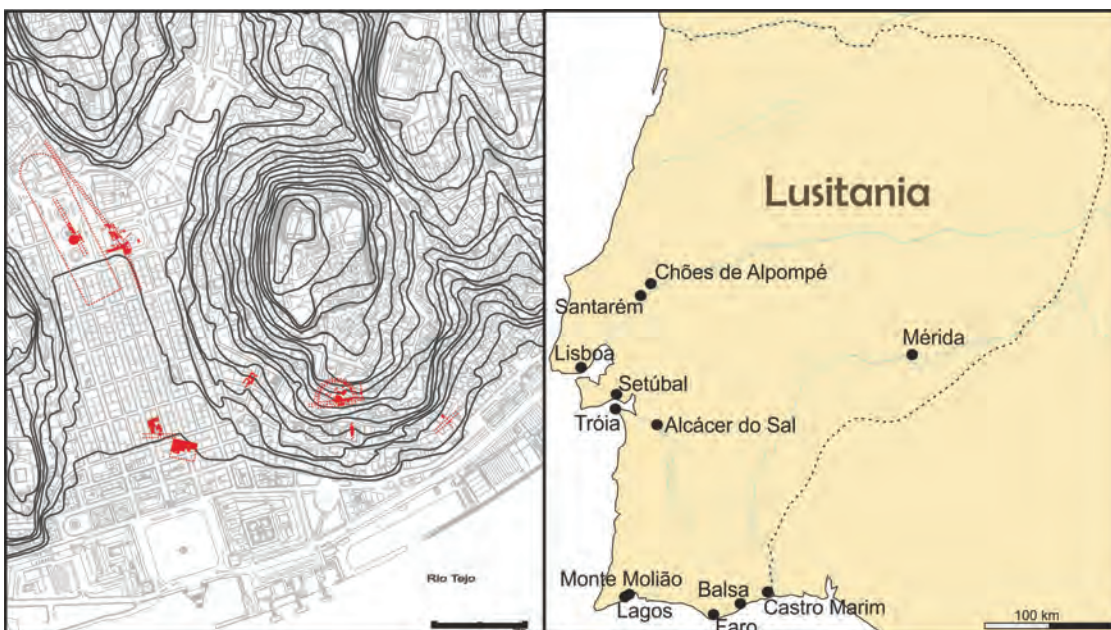


Fig. 1
Planta de *Olisipo* e localização dos principais centros urbanos referidos ao longo do texto na província da Lusitânia.

A CIDADE ROMANA DE *OLISIPO*

Olisipo era já um importante centro urbano antes dos primeiros contactos com o mundo romano. A presença mais antiga conhecida data do terceiro quartel do séc. II a.C. no âmbito da conquista militar e afirmação do poder de Roma no ocidente da Península Ibérica. Estrabão, referindo-se à campanha militar encetada por Décimo Júnio Bruto no ocidente hispânico em 138 a.C., naquela que se constituiu como a primeira grande investida efectuada pelos contingentes militares romanos nesta zona da Hispânia, referiu-se a *Olisipo* nos seguintes termos: Para montante de *Moron* o curso navegável é ainda mais longo. Servindo-se desta cidade como base de operações, Bruto, cognominado o Calaico, atacou os Lusitanos e submeteu-os. Fortificou Lisboa para dominar o curso do rio e, deste modo, manter livre a navegação fluvial e o transporte de abastecimentos, a tal ponto estas eram as cidades mais importantes das margens do Tejo (Estrabão, III, 3, 1 – tradução A. Espírito Santo, 2004). Os mais antigos vestígios da presença romana, visíveis um pouco por toda a cidade mas particularmente concentrados no topo da colina do castelo, são consistentes com esta data (Pimenta, 2005; Pimenta, Calado e Leitão, 2005; Filipe, 2008a; Mota, Pimenta e Silva, 2014; Pimenta, 2014; Pimenta *et al.*, 2014).

O papel do vale do Tejo no contexto das acções militares desenvolvidas por Roma no ocidente peninsular não se esgota na campanha de Décimo Júnio Bruto, deixando-se entrever igualmente nas campanhas encetadas por Caio Júlio César contra os Lusitanos em 61-60 a.C.. O Pretor da província hispânica da *Ulterior* estabeleceu o seu quartel-general em *Scallabis* e avançou para Norte recorrendo ao apoio de meios navais (Fabião 1989, p. 46). Conquanto se observe em Lisboa uma certa escassez de contextos datados de meados do séc. I a.C., é provável que *Olisipo* tenha também desempenhado um papel com maior ou menor importância nessas operações militares, sendo por esse motivo expectável que o registo arqueológico venha a fornecer dados que comprovem isso mesmo.

Entre 31 e 27 a.C., a cidade recebeu o estatuto de *Municipium Ciuium Romanorum* e, com ele, a designação de *Felicitas Iulia Olisipo* (Faria 1999, p. 37), indício evidente da importância que detinha à época. Entre o Principado de Augusto e os meados do séc. I d.C. assiste-se a uma enérgica reestruturação urbanística na cidade de *Olisipo*, tendo então sido construídos alguns dos edifícios públicos mais emblemáticos do período romano que hoje se conhecem nesta cidade, como o teatro, as termas e uma muralha (Alarcão 1994; Fernandes 1997, 2007; Silva 1999; Gaspar e Gomes, 2007; Filipe *et al.*, 2016). Esta reestruturação inscreve-se num conjunto mais amplo de reformas empreendido por Augusto na *Hispânia* e no restante império, constituindo-se como um testemunho do impulso urbanizador daquele que é normalmente designado como o primeiro imperador romano (Le Roux, 1995; Fabião, 2006).

A implementação de várias oficinas de preparados de peixe na área suburbana da cidade data também do século. I d.C., tendo muito provavelmente atingido a sua fase de apogeu pelos finais desse século e, sobretudo, durante o séc. II. No final desta centúria e nas primeiras décadas do século. III d.C. parece verificar-se um panorama generalizado de perturbação nos fluxos de exportação de preparados piscícolas, documentado em algumas unidades de produção piscícola de *Olisipo* e nos centros oleiros do vale do Tejo, com prováveis repercussões na economia da cidade (Filipe *et al.*, 2016).

COMPOSIÇÃO DA AMOSTRA

Este trabalho baseia-se nos dados analisados no âmbito da minha tese de doutoramento onde foram analisados os conjuntos anfóricos de cerca de 40 sítios arqueológicos localizados no *pomerium* e *suburbia* da antiga cidade de *Olisipo*, escavados ao longo dos últimos 50 anos por várias equipas de arqueologia – desde técnicos da tutela e do Município de Lisboa a empresas de arqueologia e profissionais liberais.

O registo existente de cada uma destas intervenções é bastante diversificado, compreendendo algumas arqueologicamente bem documentadas e outras das quais praticamente não existe qualquer registo estratigráfico. Igualmente diversificado é o tipo de sítio quanto à sua funcionalidade e localização na cidade, que inclui, entre outros, habitações, necrópoles, vias, fossas de descarte, edifícios públicos e unidades piscícolas.

Para a República e Alto-Império foram inventariados e classificados perto de 10000 fragmentos diagnosticáveis de

ânfora, num Número Mínimo de cerca de 4000 Indivíduos, o que, segundo alguns investigadores, se pode considerar uma amostra de alta fiabilidade estatística (Molina Vidal, 1997).

REPÚBLICA

Como já mencionado, os primeiros contactos com os romanos ocorreram no terceiro quartel do séc. II a.C. no contexto da campanha militar de Décimo Júnio Bruto, estando testemunhados na cidade, entre outras classes de materiais, pelos repertórios anfóricos que por esta altura acompanhavam os contingentes militares. Aqui sobressaem sobretudo as ânforas vinárias itálicas, Greco-Itálicas e Dressel 1, e os contentores piscícolas produzidos na região meridional da Hispânia, T-7.4.3.3., importados em grandes quantidades durante o séc. II a.C.

Durante o mesmo período, ainda que em quantidades bem mais modestas, era também importado azeite da costa adriática de Itália e do Norte de África em contentores de morfologia ovóide, bem como vinho da ilha de Ibiza e do Mediterrâneo oriental, nomeadamente da ilha de Rodas e da ilha de Cos, e possivelmente produtos piscícolas da região de Cartago envasados em ânforas de tipo T-7.4.2.1./T-7.4.3.1. de Ramón Torres (1995).

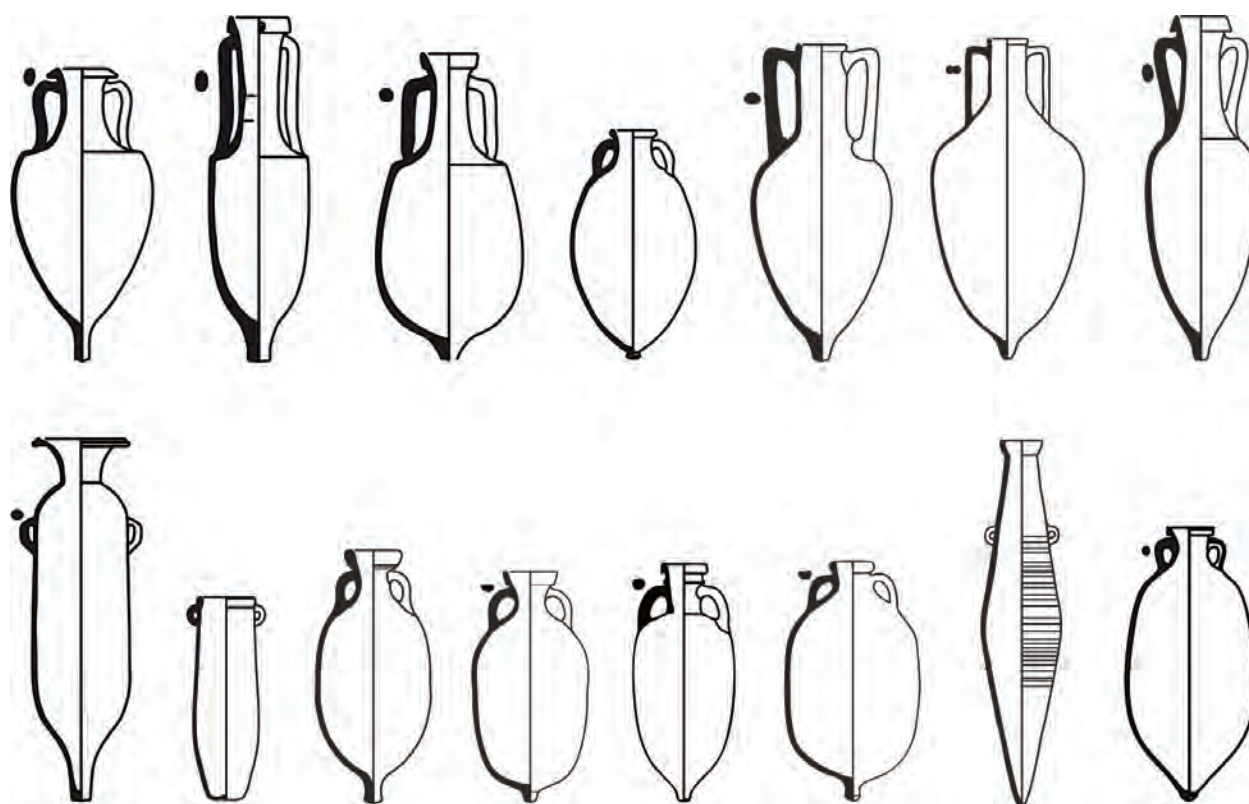


Fig. 2
Principais tipos anfóricos importados durante a República.

Os dados deste estudo não alteram substancialmente o panorama das importações anfóricas já conhecido em *Olisipo* para a fase republicana. O seu principal contributo é, por um lado, a confirmação dos padrões de importação documentados em estudos anteriores, designadamente no estudo sobre as ânforas republicanas do Castelo de S. Jorge (Pimenta, 2005), bem como a sua consolidação em termos de representatividade estatística uma vez que duplica os dados existentes; por outro, a ampliação do repertório das importações anfóricas republicanas, com a documentação de novas tipologias e novas regiões de fabrico, até aqui desconhecidas na cidade. Este repertório encontra um paralelo notável em Valência, na costa oriental espanhola, cidade que foi fundada em 138 a.C., precisamente o mesmo ano em que Décimo Júnio Bruto chega a *Olisipo* (Ribera I Lacomba, 2009, 2014).

O claro domínio das importações itálicas dever-se-á inscrever no âmbito de uma rede de abastecimento público ao exército que garantia o aprovisionamento alimentar aos contingentes destacados nesta região (Fabião, 1989, p. 42).

Durante o último quartel do século II a.C. parece verificar-se uma diminuição da importação do vinho itálico, o que poderá estar relacionado com a redução de contingentes militares na região.

No início do século I a.C. o panorama das importações anfóricas começa de uma forma geral a subir, ainda que de forma pouco expressiva, acentuando-se essa tendência no segundo quartel do mesmo século. Ainda que de forma minoritária, começa por esta altura a chegar a *Olisipo* o vinho produzido na costa Norte da *Hispania Citerior*, bem como o azeite e o vinho produzidos no vale do Guadalquivir, na *Ulterior*.

A partir de meados do século I a.C. assiste-se àquilo que Carlos Fabião designou de “progressiva ascensão económica da Península Ibérica” (Fabião 1989, p. 121; 1998, p. 182), demonstrada no significativo aumento das importações da Bética, nomeadamente de azeite e vinho do Guadalquivir, transportados em diversos tipos de ânforas ovóides, e de produtos piscícolas da região costeira, igualmente envasados maioritariamente em contentores de morfologia ovóide. Simultaneamente a importação do vinho itálico em ânforas de tipo Dressel 1 diminui significativamente, nunca sendo substituído em quantidades similares pelas Dressel 2-4.

Se compararmos os dados de *Olisipo* com os de outros centros do vale do Tejo, como Santarém (Arruda e Almeida, 1998, 2001; Arruda, Viegas e Bargão, 2005, 2006; Bargão, 2006; Almeida, 2008) e Chões de Alpompe (Diogo, 1982, 1993; Fabião, 1989; Diogo e Trindade, 1993-1994; Bargão, 2006; Pimenta e Arruda, 2014), pode-se observar que os padrões são genericamente idênticos, apenas com ligeiras diferenças, sublinhando o mesmo contexto histórico e geográfico das ocupações nestes locais durante este período.

Um padrão significativamente diferente pode ser observado em alguns sítios do Algarve, como Monte Molião (Arruda e Sousa, 2012), Faro (Viegas, 2011) e Castro Marim (Arruda *et al.*, 2006; Viegas, 2011). Aqui, a principal diferença relativamente ao vale do Tejo relaciona-se com a menor importância das importações itálicas e maior relevo das importações do Sul peninsular. Tal, poderá encontrar explicação nos movimentos militares que então decorriam no vale do Tejo e na relação directa entre a importação do vinho itálico e presença de militares, bem como na proximidade geográfica entre o actual Algarve e o litoral meridional da *Ulterior*.

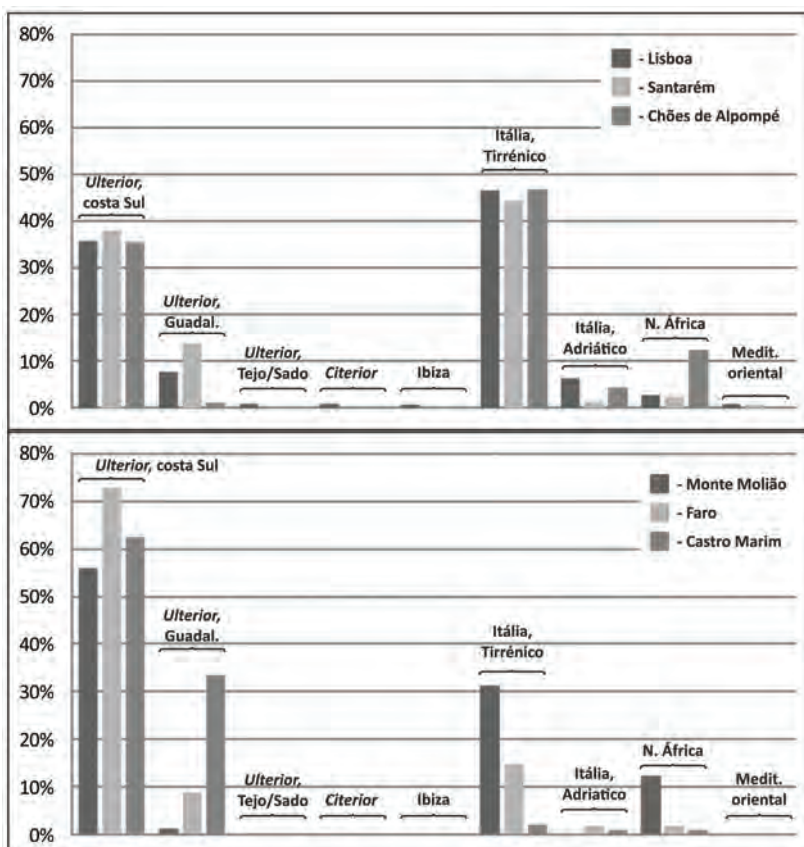


Fig. 3
Regiões de origem das importações documentadas em *Olisipo* e nos principais sítios do vale do Tejo e do Algarve durante a República.

PRINCIPADO

No que se refere ao principado, em termos gerais, observa-se um claro predomínio dos produtos regionais, que significam mais de 50% do consumo. No quadro das importações extra-provinciais destaca-se a relevância dos produtos béticos, prevalecendo o que Carlos Fabião designou de “princípio da proximidade geográfica nos critérios de importação” (Fabião 1998, p. 181).

Sobretudo a partir do início do principado de Augusto, assiste-se a um notável incremento na importação de vinho e azeite do vale do Guadalquivir e à continuidade de uma significativa importação de preparados à base de peixe da zona costeira da Bética (Filipe, 2015, p. 158). Estes produtos eram importados em grandes quantidades e transportados em diversos tipos anfóricos, sobretudo Oberaden 83, Haltern 70 e Dressel 7-11.

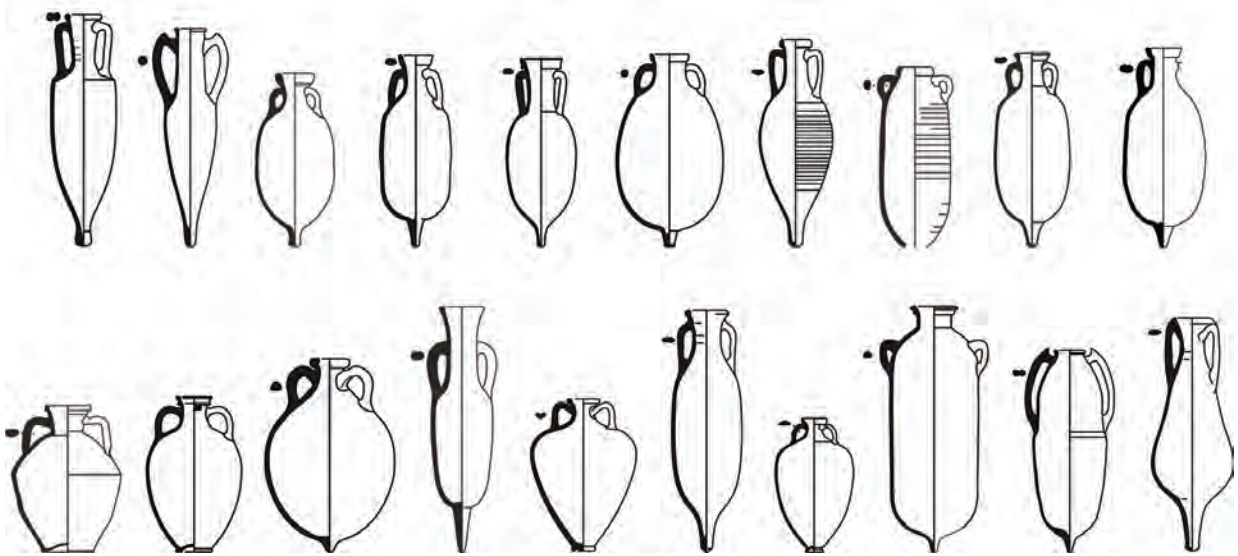


Fig. 4
Principais tipos anfóricos importados durante o Principado.

Para além da proximidade geográfica, esta expressiva presença de produtos béticos dever-se-á igualmente relacionar com a existência de uma rede de abastecimento regular de carácter institucional, que, com origem na província da Bética e transportando os produtos alimentares ali produzidos, percorreria toda a fachada ocidental da Península Ibérica, alcançando os estabelecimentos militares do noroeste peninsular bem como os sítios mais setentrionais do *limes* germânico e, numa fase posterior, a *Britannia* (Fabião, 1993-1994; Morais e Carreras Monfort, 2003). O significativo fluxo de vinho e azeite bético documentado em todo o vale do Tejo a partir do Principado de Augusto relacionar-se-á certamente com esta rota.

A partir das primeiras décadas do século I d.C. o panorama começa-se a alterar, registando-se uma quebra acentuada na importação dos preparados piscícolas béticos que, embora se mantenha relativamente estável durante grande parte desse século, decairá na sua segunda metade para valores muito baixos que se mantêm pelo menos até ao início do século III d.C. Naturalmente esta queda está directamente relacionada com a emergência das produções piscícolas lusitanas ainda durante o principado de Augusto, que adquirem a partir de então uma expressão quantitativa bastante considerável (Filipe, 2008, 2015; Morais e Filipe, 2016).

Na segunda metade da primeira centúria d.C. e durante todo o século II, os produtos à base de peixe lusitanos transportados em ânforas de tipo Dressel 14 são totalmente dominantes, embora os de origem bética continuem a chegar a *Olisipo*. A importação de azeite atinge o seu auge pelos meados do século I d.C., diminuindo de forma acentuada no último quartel desta centúria e subindo novamente no segundo quarto do século II d.C., mantendo-se estável ao longo de toda a dinastia Antonina. A partir daí parece verificar-se um decréscimo acentuado da sua importação. Este produto é quase exclusivamente importado do vale do Guadalquivir, observando-se a presença pouco significativa, ainda que constante, de azeite proveniente do Norte de África.

Do mesmo modo, a partir de meados do século I d.C. verifica-se uma importante diminuição da importação de vinho bético, que se acentua particularmente a partir do reinado de Trajano, estando muito provavelmente relacionada com o incremento da produção regional, cujo produto final era transportado em ânforas do tipo Lusitana 3. A partir daí, o vinho consumido é essencialmente regional, embora se registre uma significativa importação deste apreciado produto dos mais diversos quadrantes geográficos do Mediterrâneo, particularmente da *Baetica*. Para além desta região, destacam-se os vinhos da Gália, sobretudo envasados nas Gauloise 4, e os do Mediterrâneo oriental, maioritariamente de Rodés, suplantando os vinhos itálicos que chegam em ânforas do tipo Dressel 2-4.

Comparando os padrões de consumo de *Olisipo* com os de outras cidades da Lusitânia, Alcácer do Sal parece corresponder ao centro urbano com um perfil mais aproximado (Silva *et al.*, 1980-1981; Pimenta *et al.*, 2006; Pimenta, Sepúlveda e Ferreira, 2015). Tomando em consideração a sua localização geográfica, poder-se-á intuir para esta cidade um papel semelhante ao de *Olisipo* na redistribuição de produtos alimentares transportados em ânforas para o interior do território através do vale do Sado, eventualmente também até Mérida, a capital provincial. Outros locais implantados no vale do Sado, como Setúbal (Coelho-Soares e Silva, 1978; Silva e Coelho-Soares, 1980-1981) e Tróia (Diogo e Trindade, 1998; Diogo e Paixão, 2001; Almeida *et al.*, 2014), parecem exibir diferentes padrões de importação, divergindo dos de Lisboa e Alcácer do Sal sobretudo nas importações béticas, com um menor peso das produções do Guadalquivir.

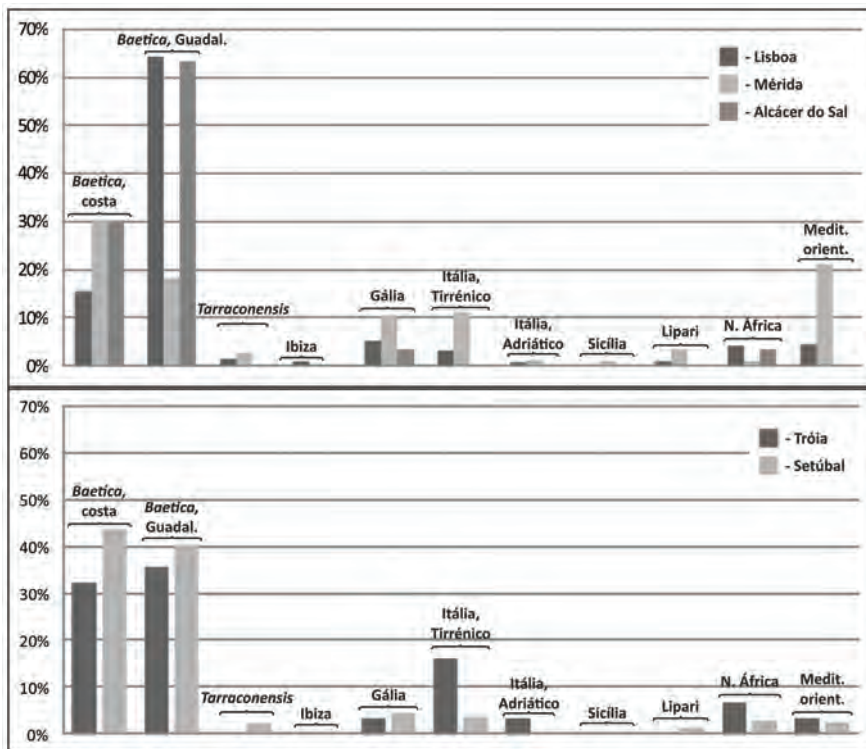


Fig. 5 Regiões de origem das importações extra-provinciais documentadas em *Olisipo*, em *Emerita Augusta* e nos principais sítios do vale do Sado durante o Principado.

De igual forma, numa comparação com cidades do Sul da Lusitânia, como Lagos (Almeida e Moros Díaz, 2014), Faro (Viegas, 2011) e *Balsa* (Fabião, 1994; Viegas, 2011), a principal diferença relaciona-se com o maior peso das importações da costa da Bética relativamente às do vale do Guadalquivir nestas cidades, em contraposição ao que acontece em Lisboa e Alcácer do Sal. Olhando para a capital provincial, que apresenta um distinto perfil de consumo (Almeida e Sánchez Hidalgo, 2013; Almeida, 2016), a principal diferença em relação a *Olisipo* e Alcácer do Sal assenta sobretudo no maior relevo do comércio a longa distância, sobretudo com origem no Mediterrâneo oriental, península itálica e *Gallia*, denunciando um maior poder aquisitivo de parte dos seus cidadãos. Embora também em Mérida as importações extra-provinciais sejam dominadas pelos produtos béticos, estes não ultrapassam os 50%, enquanto em todos os outros locais referidos os produtos daquela província oscilam entre os 67% e os 94% do comércio extra-provincial. A maior capacidade económica das elites da capital provincial, a que certamente se poderão juntar outros factores, deverá explicar esta considerável diferença. Isto pode igualmente ser entrevisto na diversidade de tipologias e de regiões de origem das ânforas importadas, que só encontra paralelo em *Olisipo*.

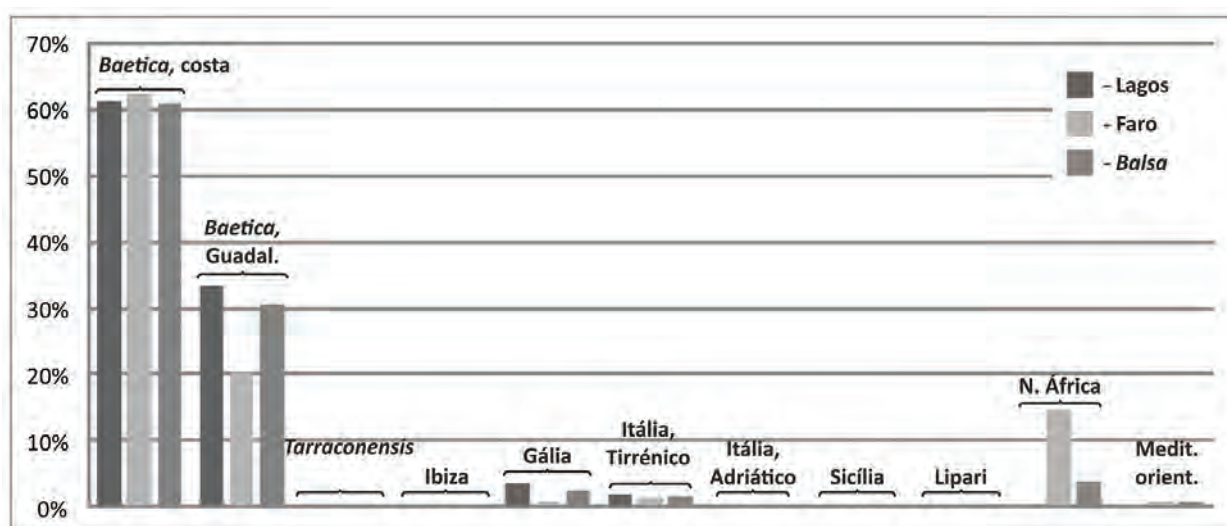


Fig. 6

Regiões de origem das importações extra-provinciais documentadas nos principais sítios do Algarve durante o Principado.

O perfil de consumo de *terra sigillata* em Lisboa (Silva, 2012, p. 753) mostra algumas semelhanças com o das ânforas, especialmente na coincidência do auge das importações entre Cláudio e Nero e na depressão que se seguiu na dinastia flávia. Durante todo o século II d.C. as curvas de importação da *terra sigillata* e das ânforas são similares, com exceção da importação de azeite que apresenta uma fase positiva durante o período antonino.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O amplo e diversificado conjunto de ânforas analisado, oriundas das mais diversas regiões do Mediterrâneo, demonstra um evidente cosmopolitismo de *Felicitas Iulia Olisipo*, que desempenhava então um papel activo e central nos complexos intercâmbios comerciais no ocidente peninsular, sublinhando a sua dimensão de importante entreposto comercial da fachada atlântica (Fabião, 2011).

Este panorama para a cidade era já entrevisto de há muito, nomeadamente por Vasco Mantas e Carlos Fabião (Mantas, 1990, 1998, 1999, 2007; Fabião, 1993-1994, 2009a), mas começa a ganhar cada vez mais corpo com a publicação de um maior volume de dados nos últimos anos (entre outros, Pimenta, 2005; Silva, 2005, 2012, 2015; Filipe, 2008, 2015; Almeida e Filipe, 2013; Fabião e Pimenta, 2014; Filipe *et al.*, 2016; Silva *et al.*, 2016; Gomes *et al.*, 2017) e, sobretudo, começa-se finalmente a poder definir de um modo mais metódico de que forma e com que ritmos se modelou a história económica, mas também social, da cidade.

A sua localização e condição de cidade marítima (Mantas, 1990), virada ao oceano e na área de charneira entre o mundo mediterrânico e o atlântico, em plena rota atlântica (Fabião, 1993-1994, 2009b), seriam determinantes na sua ascensão a “capital marítima” da província, como referido por Vasco Mantas, onde afluíam mercadorias dos mais diversos quadrantes geográficos do império e a partir de onde se redistribuíam para o interior do território, incluindo para *Emerita Augusta*, a capital provincial; mas também de onde eram escoados os preparados de peixe - importante motor económico da região - e vinho produzidos no vale do Tejo e exportados um pouco para todo o império.

REFEFÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ALARCÃO, J. (1994) – Lisboa romana e visigótica. In *Lisboa subterrânea*. Lisboa: Lisboa Capital Europeia da Cultura 94, pp. 58-63.
- ALMEIDA, R. R. (2008) – *Las Ánforas del Guadalquivir en Scallabis (Santarém, Portugal). Una aportación al conocimiento de los tipos minoritarios* (Instrumenta, 28). Barcelona: Universidad de Barcelona.
- ALMEIDA, R. R. (2016) – On the way to Augusta Emerita. Historiographical overview, old and new data on fish-product amphorae and commerce within the trade to the capital of Lusitania. In Pinto, I.V.; Almeida R. R., Martin, A. (eds.), *Lusitanian Amphorae: Production and Distribution*. (Roman and Late Antique Mediterranean Pottery, 10). Oxford, pp. 195-220.
- ALMEIDA, R.; FILIPE, V. (2013) – 50 anos depois: as ânforas da Praça da Figueira. In *Arqueologia em Portugal_ 150 anos, (Actas do I Congresso da Associação dos Arqueólogos Portugueses, 21 a 24 de Novembro de 2013)*. Lisboa: Associação dos Arqueólogos Portugueses, pp. 737-745.
- ALMEIDA, R. R.; MOROS DÍAZ, J. (2014) – Um testemunho da Figlina Scalensia em Lagos (Portugal). A propósito da grande fossa detritica da fábrica de salga da Rua Silva Lopes. *Al-Madan*, II:19, Tomo 1, Almada: Centro de Arqueologia de Almada, pp. 44-59.
- ALMEIDA, R.; PINTO, I. V.; MAGALHÃES, A. P.; BRUM, P. (2014) – Ânforas piscícolas de Tróia: contextos de consumo versus contextos de produção. In: Morais R; Fernandez A. e Sousa, M. J. (Eds.), *As produções cerâmicas de imitação na Hispânia*. (Monografias Ex Officina Hispana II, Tomo I). Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto, pp. 405-423.
- ALMEIDA, R. R.; SANCHÉZ HIDALGO, F. (2013) – Las ánforas del Cuartel de Hernán Cortés. Nuevos datos para el estudio de la importación y consumo en Augusta Emerita. In *Hornos, talleres y focos de producción alfarera en Hispania (I Congreso Internacional de la SECAH Ex Officina Hispana. Cádiz, 3-4 de marzo de 2011)*, Vol. 2. Cádiz: Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cádiz., pp. 48-59.
- ARRUDA, A. M.; ALMEIDA, R. (1998) – As ânforas da Classe 32 da Alcáçova de Santarém (Campanhas de 1983-1991). *Conímbriga*, 37. Coimbra: Instituto de Arqueologia da Universidade de Coimbra, pp. 201-231.
- ARRUDA, A. M.; ALMEIDA, R. (2001) – Importação e consumo de vinho bético na colónia Romana da Scallabis (Santarém, Portugal). In *Actas Congreso Internacional Ex Baetica Amphorae. Conservas y vino de la Bética en el Imperio Romano*. Vol. 2. Écija: Gráficas Sol, pp. 703-715.
- ARRUDA, A. M.; SOUSA, E. (2012) – Ânforas republicanas de Monte Molião (Lagos, Algarve, Portugal). *SPAL*, 21. Sevilha: Universidad de Sevilla, pp. 93-133.
- ARRUDA, A. M.; VIEGAS, C.; BARGÃO, P. (2005) – As ânforas da Bética costeira na Alcáçova de Santarém. *Revista Portuguesa de Arqueologia*, 8:1. Lisboa: Instituto Português de Arqueologia, pp. 279-297.
- ARRUDA, A. M.; VIEGAS, C.; BARGÃO, P. (2006) – Ânforas lusitanas da Alcáçova de Santarém. In *Simpósio Internacional Produção e comércio de preparados piscícolas durante a Proto-História e a época Romana no Ocidente da Península Ibérica. Homenagem a Françoise Mayet*. Setúbal Arqueológica, 13. Setúbal: Museu Arqueológico e Etnográfico de Setúbal, pp. 233-252.
- ARRUDA, A. M.; VIEGAS, C.; BARGÃO, P.; PEREIRA R. (2006) – A importação de preparados de peixe em Castro Marim: da Idade do Ferro à época romana. In *Simpósio Internacional Produção e comércio de preparados piscícolas durante a Proto-História e a época Romana no Ocidente da Península Ibérica. Homenagem a Françoise Mayet*. Setúbal Arqueológica, 13. Setúbal: Museu Arqueológico e Etnográfico de Setúbal, pp. 153-176.
- BARGÃO, P. (2006) – *As importações anfóricas do Mediterrâneo durante a época Romana Republicana na Alcáçova de Santarém*. Dissertação de Mestrado em Pré-história e Arqueologia, apresentado à Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa. Lisboa (policopiado).
- COELHO-SOARES, A.; SILVA, C. T. (1978) – Ânforas romanas da área urbana de Setúbal. *Setúbal Arqueológica*, 4, Setúbal: Museu Arqueológico e Etnográfico de Setúbal, pp. 171-201.
- DIOGO, A. M. D. (1982) – A propósito de «Moron». Estudo de alguns documentos provenientes dos Chões de Alpompe (Santarém). *Clio*, 4. Lisboa: Centro de História da Universidade de Lisboa, pp. 147-154.
- DIOGO, A. M. D. (1993) – Ânforas pré-romanas dos Chões de Alpompe (Santarém). *Os Fenícios no território Português*. In (Estudos Orientais IV). Lisboa: Instituto Oriental da Universidade Nova de Lisboa, pp. 215-227.
- DIOGO, A. M. D.; PAIXÃO, A. C. (2001) – Ânforas de escavações no povoado industrial romano de Tróia, Setúbal. *Revista Portuguesa de Arqueologia*, 4:1, Lisboa: Instituto Português de Arqueologia, pp. 117-140.

- DIOGO, A. M. D.; TRINDADE, L. (1993-1994) - Materiais provenientes de Chões de Alpompe (Santarém). *Conímbriga*. Coimbra: Instituto de Arqueologia da Universidade de Coimbra, 32-33, pp. 263-281.
- DIOGO, A. M. D.; TRINDADE, L. (1998) - Uma perspectiva sobre Tróia a partir das ânforas. Contribuição para o estudo da produção e circulação das ânforas romanas em território português. *O Arqueólogo Português*, Série 4, 16, Lisboa: Museu Nacional de Arqueologia, pp. 187-220;
- ESPÍRITO SANTO, A. (2004) - Textos relativos às guerras lusitanas, as presenças invisíveis, in J. Medina (Dir.), *História de Portugal*, Vol. II, pp. 412-413. Lisboa: Ediclube.
- FABIÃO, C. (1989) - *Sobre as ânforas do acampamento romano da Lomba do Canho (Arganil)*. Lisboa: UNIARQ/INIC.
- FABIÃO, C. (1993-1994) - O azeite da Baetica na Lusitania. *Conímbriga*, 32-33. Coimbra: Instituto de Arqueologia, pp. 219-245.
- FABIÃO, C. (1994) - As ânforas. In: Nolen, J. U. S. (ed.), *Cerâmicas e vidros de Torre de Ares, incluindo espólio ósseo e medieval*. Lisboa: Museu Nacional de Arqueologia/Instituto Português de Museus, pp. 17- 34.
- FABIÃO, C. (1998) - O vinho na Lusitânia: reflexões em torno de um problema arqueológico. *Revista Portuguesa de Arqueologia* 1:1. Lisboa: Instituto Português de Arqueologia, pp. 169-198.
- FABIÃO, C. (2006) - *A Herança Romana em Portugal*. (Clube do Coleccionador dos Correios). Lisboa: CTT Correios de Portugal.
- FABIÃO, C. (2009a) - O ocidente da Península Ibérica no século VI: sobre o pentanummium de Justiniano I encontrado na unidade de produção de preparados de peixe da Casa do Governador da Torre de Belém, Lisboa. *Apontamentos de Arqueologia e Património*, 9, Lisboa: NIA-ERA Arqueologia, pp. 25-50.
- FABIÃO, C. (2009b) - A dimensão atlântica da Lusitânia: periferia ou charneira no Império Romano? In Gorges, J. G.; Encarnação, J.; Basarrate, T. N.; Carvalho, A. (Eds.), *Lusitânia Romana: entre o mito e a realidade. Actas da VI Mesa-Redonda Internacional sobre a Lusitânia Romana*. Cascais: Câmara Municipal de Cascais, pp. 53-74.
- FABIÃO, C. (2011) - *Felicitas Iulia Olisipo, cidade de um império global*. Fundação Millennium BCP, Lisboa.
- FABIÃO, C.; PIMENTA, J., coord.(2014) - *Actas do Congresso Conquista e romanização do vale do Tejo. (Cira-Arqueologia 3)*. Vila Franca de Xira: Câmara Municipal.
- FARIA, A. M. (1999) - Colonização e municipalização nas províncias hispano-romanas: reanálise de alguns casos polémicos. *Revista Portuguesa de Arqueologia* 2:2, Lisboa: Instituto Português de Arqueologia, pp. 29-50.
- FERNANDES, L. (1997) - *Capitéis romanos da Lusitânia ocidental*. Dissertação de Mestrado em Historia de Arte apresentada à Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa. Lisboa (policopiado).
- FERNANDES, L. (2007) - Teatro romano de Lisboa - os caminhos da descoberta e os percursos de investigação arqueológica". *Al-Madan*, IIª série, 15, Almada: Centro de Arqueologia de Almada, pp. 28-39.
- FILIPPE, V. (2008a) - Importação e exportação de produtos alimentares em Olisipo: as ânforas romanas da Rua dos Bacalhoeiros. *Revista Portuguesa de Arqueologia*, 11, Lisboa: IGESPAR, pp. 301-324.
- FILIPPE, V. (2015) - As ânforas do teatro romano de Olisipo (Lisboa, Portugal): campanhas 2001-2006. *SPAL*, 24, Sevilha: Universidad de Sevilla, pp. 129-163.
- FILIPPE, V.; QUARESMA, J. C.; LEITÃO, M.; ALMEIDA, R. (2016) - Produção, consumo e comércio de alimentos entre os séculos II e III d.C. em Olisipo: os contextos romanos da Casa dos Bicos, Lisboa (intervenção de 2010). In *Amphorae ex Hispania: paisajes de producción y consumo* (Monografías Ex Officina Hispana III). Tarragona: ICAC, pp. 423-445.
- GASPAR, A.; GOMES, A. (2007) - As muralhas de Olisipo - o troço junto ao Tejo, In *Actas del Congreso Internacional Murallas de Ciudades Romanas en el Occidente del Império: Lvcvs Avgvsti como paradigma*, Novembro de 2005, Lugo: Diputacion Provincial de Lugo, pp. 687-697.
- GOMES, S.; PONCE, M.; FILIPPE, V. (2017) - Intervenção nas Pedras Negras: do séc. I d.C. a 1755. In *Actas do I Encontro de Arqueologia de Lisboa: uma cidade em escavação, 26 a 28 de Novembro de 2015*. Lisboa: Centro de Arqueologia de Lisboa, pp. 349-365.
- LE ROUX, P. (1995) - *Romains d'Espagne: Cités & Politique dans les Provinces: IIe siècle av. J.-C. - IIIe siècle ap. J.-C.* Paris, Armand Colin.
- MANTAS, V. G. (1990) - As cidades marítimas da Lusitânia, In *Les Villes Romaines en Lusitanie, Hiérarchies, et Territoires (Table ronde Internationale du CNRS, 8-9 Décembre 1988)*. Paris: Centre National de la Recherche Scientifique, pp. 149-205.
- MANTAS, V. G. (1998) - Navegação, economia e relações interprovinciais. Lusitânia e Bética. *Hvmanitas*, Vol. L. Coimbra:

Universidade, pp. 199-239.

MANTAS, V. G. (1999) – Olisipo e o Tejo. In *Actas do II Colóquio Temático Lisboa Ribeirinha*. Lisboa: Câmara Municipal de Lisboa, pp. 15-41.

MANTAS, V. G. (2007) – As relações europeias do território português na Época Romana. *Estudos Arqueológicos de Oeiras*, 15. Oeiras: Câmara Municipal e Centro de Estudos Arqueológicos de Oeiras, pp. 183-208.

MOLINA VIDAL, J. (1997) – *La dinámica comercial romana entre Italia e Hispania Citerior*. Alicante: Instituto de Cultura Juan Gil- Albert.

MORAIS, R.; CARRERAS MONFORT, C. (2003) – Geografía del consum de les Haltern 70. In *Culip VIII i les àmfores Haltern 70* (Monografies del Casc 5). Girona, pp. 93-112.

MORAIS, R.; FILIPE, V. (2016) – Ovoid Lusitanian (Western Lusitania). *Amphorae ex Hispania. Landscapes of production and consumption* (amphorae.icac.cat).

MOTA, N.; PIMENTA, J.; SILVA, R.B. (2014) – Acerca da ocupação romana republicana de Olisipo: os dados da intervenção na Rua do Recolhimento n.ºs 68-70. In C. Fabião e J. Pimenta (Coord.), *Actas do Congresso Conquista e Romanização do Vale do Tejo. (Cira-Arqueologia 3)*, Vila Franca de Xira: Câmara Municipal, pp. 149-176.

PIMENTA, J. (2005) – *As ânforas romanas do Castelo de São Jorge (Lisboa)*. Lisboa: Instituto Português de Arqueologia.

PIMENTA, J.; CALADO, M. e LEITÃO, M. (2005) – Novos dados sobre a ocupação pré-romana da cidade de Lisboa: as ânforas da sondagem n.º 2 da Rua de São João da Praça. *Revista Portuguesa de Arqueologia*, 8:2, Lisboa: Instituto português de Arqueologia, pp. 313-334.

PIMENTA, J. (2014) – Os contextos da conquista: Olisipo e Decimo Jvnio Bruto. In C. Fabião e J. Pimenta (Coord.), *Actas do Congresso Conquista e Romanização do Vale do Tejo. (Cira-Arqueologia 3)*. Vila Franca de Xira: Câmara Municipal, pp. 44-60.

PIMENTA, J.; ARRUDA, A.M. (2014) – Novos dados para o estudo dos Chões de Alpompe – Santarém. *Estudos Arqueológicos de Oeiras*, 21. Oeiras: Câmara Municipal e Centro de Estudos Arqueológicos de Oeiras, pp. 375-392.

PIMENTA, J.; GASPAR, A.; GOMES, A.; MOTA, N.; MIRANDA, P. (2014) – O estabelecimento romano republicano de Olisipo: estrutura e contextos do Beco do Forno do Castelo, Lote 40 (n.16-20) – Lisboa. In Fabião C. e Pimenta J. (Coord.), *Actas do Congresso Conquista e Romanização do Vale do Tejo. (Cira-Arqueologia 3)*. Vila Franca de Xira: Câmara Municipal, pp. 149-176.

PIMENTA, J.; SEPÚLVEDA, E.; FARIA, J. C.; FERREIRA, M. (2006) – Cerâmicas romanas do lado ocidental do castelo de Alcácer do Sal, 4: ânforas de importação e de produção lusitana. *Revista Portuguesa de Arqueologia*, 9:2. Lisboa: Instituto Português de Arqueologia, pp. 299-316.

PIMENTA, J.; SEPÚLVEDA, E.; FERREIRA, M. (2006) – Acerca da dinâmica económica do porto de Urbs Imperatoria Salacia: o estudo das ânforas. *Cira-Arqueologia*, 4. Vila Franca de Xira: Câmara Municipal, pp. 151-170.

RAMÓN TORRES, J. (1995) – *Las ánforas fenicio-púnicas del Mediterráneo central y occidental* (Col. Instrumenta, 2). Barcelona: Universidad de Barcelona.

RIBERA I LACOMBA, A. (2009) – La fundación de Valentia: un apéndice de Italia y Campania en la Hispania del siglo II a.C. In *Oebalus Studi sulla Campania nell'Antichità*, 4. Napoli: Scienze e Lettere Roma, pp. 46-77.

RIBERA I LACOMBA, A. (2014) – La fundación de Valentia: historia, arqueología, ritos, basureros y cabañas. In C. Fabião e J. Pimenta (Coord.), *Actas do Congresso Conquista e Romanização do Vale do Tejo. (Cira-Arqueologia 3)*. Vila Franca de Xira: Câmara Municipal, pp. 61-85.

SILVA, C. T.; COELHO-SOARES, A. (1980-1981) – A praça do Bocage (Setúbal) na época romana. Escavações arqueológicas. *Setúbal Arqueológica*, 6-7. Setúbal: Museu Arqueológico e Etnográfico de Setúbal, pp. 249-284.

SILVA, C. T.; SOARES, J.; BEIRÃO, C. M.; DIAS, L. F.; COELHO-SOARES, A. (1980-1981) – Escavações Arqueológicas no Castelo de Alcácer do Sal (Campanha de 1979). *Setúbal Arqueológica*, 6-7. Setúbal: Museu Arqueológico e Etnográfico de Setúbal, pp. 149-218.

SILVA, R. B. (1999) – Urbanismo de Olisipo: a zona ribeirinha, In *Actas do II Colóquio Temático Lisboa Ribeirinha*. Lisboa: Câmara Municipal de Lisboa, pp. 43-67.

SILVA, R. B. (2005) – *As “marcas de oleiro” em terra sigillata da Praça da Figueira: uma contribuição para o conhecimento da economia de Olisipo (séc. I a.C. – séc. II d.C.)*. Dissertação de mestrado apresentada ao Instituto de Ciências Sociais, Universidade do Minho (policopiado).

SILVA, R. B. (2012) – *As “marcas de oleiro” na terra sigillata e a circulação dos vasos na Península de Lisboa*. Disserta-

ção de Doutoramento, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, Universidade Nova de Lisboa (policopiado).

SILVA, R. B. (2015) - Um contexto alto-imperial da Rua dos Remédios, Lisboa. In QUARESMA, J. C.; MARQUES, J. A. (coord.), *Contextos estratigráficos na Lusitania (do Alto Império à Antiguidade Tardia)* (Monografias, 1). Lisboa: Associação dos Arqueólogos Portugueses, pp. 41-67.

SILVA, R. B.; FILIPE, V.; ALMEIDA, R. R. (2016) - Julio-Claudian Lusitanian Amphorae: a Perspective on Selected Contexts from Olisipo (Lisbon, Portugal). In. Pinto, I.V; Almeida, R.R.; Martin A. (eds.), *Lusitanian Amphorae: Production and Distribution* (Roman and Late Antique Mediterranean Pottery, 10). Oxford. pp. 153-166.

VIEGAS, C. (2011) - *A ocupação romana do Algarve. Estudo do povoamento e economia do Algarve central e oriental no período romano* (Estudos & Memórias 3). Lisboa: Centro de Arqueologia da Universidade de Lisboa.

A CIRCULAÇÃO DE BENS ENTRE OLISIPO E O SEU AGER, À LUZ DO MATERIAL ANFÓRICO E DA “INDÚSTRIA” DE TINTURARIA

Guilherme Cardoso¹

RESUMO

Das muitas funções que a cidade romana possuía, administrativa, religiosa e económica, uma das fundamentais era o comércio existente entre os produtos que a cidade produzia e os gerados no campo. A esta premissa temos que acrescentar as importações e as exportações que passavam obrigatoriamente pela urbe, centro económico de todo o território.

À proposta de vias que cobrisse todo um território do *ager olisiponensis* por onde passavam pessoas e bens, alia-se a importância que estas tinham na administração de todo o território onde houvesse necessidade de consumo e venda de bens que enriqueciam as populações do município de *Felicitas Iulia*.

Palavras-chave: ager, vias, comércio, consumo

ABSTRACT

Roman *Olisipo* was a city with dynamic functions as an administrative, a religious and economic centre and also living fundamentally of an intensive commerce based on its own products allied with the ones collected in its *ager*. Moreover, throughout its territory we must add the economic importance concerning commercial interchanges based in imported/exported goods turning the urbs as the most important economic centre of the all territory.

Likewise the trade routes that mapping the whole of the *ager olisiponensis* where goods and people were moving offered a good view of the straight relation with the imperial administration in the commerce that enriched the inhabitants of the *municipium* of *Felicitas Iulia* at the same time.

Keywords: ager, routes, commerce, consumption

¹ guilherme.cardoso@cm-lisboa.pt. Centro de Arqueologia de Lisboa (CAL), Departamento de Património Cultural (DPC), Direção Municipal de Cultura (DMC), Câmara Municipal de Lisboa (CML) e Associação Cultural de Cascais.

INTRODUÇÃO

Ao criarem o município de *Felicitas Iulia Olisipo*, os Romanos tiveram o cuidado de lhe atribuírem um vasto território, que ia das faldas da Serra de Montejuento até à zona de Coína, perto da Serra da Arrábida, de modo que a sua gestão permitisse um certo desafogo material aos edis e evergetas da cidade e possibilitasse promover as habituais políticas estruturais de tipo público, religioso e lúdico das urbes romanas, tais como as vias, o abastecimento de água, os esgotos, o fórum, o teatro, o hipódromo, as termas, os templos.

A partir de Augusto, com a criação da província da Lusitânia, uma parte dos proventos passou a reverter a favor do imperador que, em conjunto com os impostos das províncias que lhe foram atribuídas, lhe concediam uma significativa independência económica em relação ao Senado Romano.

Devido à dimensão do seu *ager*, pode dizer-se que uma parte significativa da economia da cidade de *Olisipo* dependia das suas diferentes produções e manufaturas, embora, também, dos produtos importados de outras regiões do Império que eram comercializados na urbe e nos *agri*.

1. AS VIAS

Se os Romanos construíram novas vias no território do *ager olisiponensis*, é também verdade que muitas das que usaram já existiam em período pré-romano. Disso temos indícios através dos vestígios da II Idade do Ferro, existentes em muitos dos sítios ocupados posteriormente. Como exemplos já estudados, para além de outros, podemos considerar os casos da *villa* de Leão, em Oeiras (Cardoso *et al.*, 2010/2011a, pp. 75-102; Cardoso *et al.*, 2010/2011b, pp. 103-146); da *villa* romana de Freiria, em Cascais (Cardoso e Encarnação, 2013; Cardoso, 2016); e da cidade de Torres Vedras (Cardoso e Luna, 2013, p. 261), a antiga *Chretina*, segundo Vasco Mantas (2000, p 14).

Nem sempre é fácil identificar uma antiga via romana, devido às alterações do terreno e às modificações dos traçados sofridos durante a Idade Média, época em que as propriedades das *villae* passaram a ser cortadas por novos caminhos rurais, que encurtavam distâncias, em vez de contornarem as antigas propriedades rústicas. Pode observar-se esse fenómeno na existência de cruzamentos raiados, por oposição aos cruzamentos ortogonais normais na centurição romana.

Olisipo encontrava-se ligada por várias vias terrestres, umas principais, outras secundárias. Vasco Mantas tem tratado o tema desde a década de 90 do século XX, referindo duas vias principais que seguiam para norte, uma por Sacavém e outra por Loures, e duas secundárias que se dirigiam para poente, conduzindo ao território dos actuais concelhos de Oeiras e Cascais, e para noroeste, respetivamente, em direção às áreas dos concelhos da Amadora e de Sintra (Mantas, 2017).

Quanto às vias vicinais do *municipium de Olisipo* foram publicados três estudos: trata um sobre parte do município de Sintra (Byrne, 1993); analisa o outro o concelho de Cascais, parte do de Sintra e do de Oeiras (Cardoso, 2004); centra-se o mais recente no termo do actual concelho de Oeiras (Cardoso e Cardoso, 2005, pp. 45-49).

Para além das vias terrestres, temos de ter em consideração as ligações marítimas e fluviais, por onde passavam muitas das mercadorias destinadas ao consumo da cidade e do campo, tanto a norte como a sul do Tejo. Diga-se que o Tejo terá funcionado como uma via privilegiada para o transporte de todo o tipo de mercadorias e em grande quantidade, como era o caso, particularmente, das vasilhas de cerâmica produzidas ao longo das suas margens (do baixo Tejo) e das dos seus afluentes.

2. ABASTECIMENTO E CONSUMO

Constituem os objectos cerâmicos primordial fonte de informação sobre esses movimentos de abastecimento e consumo. Em relação a estas trocas poderemos referir as chamadas cerâmicas finas (Sepúlveda, Bolila e Santos, 2014/2015) e comuns, para além do material anfórico, pois permitem determinar a sua origem, os produtos que continham, o período de comercialização e as mudanças existentes no consumo.

O seu transporte podia ser fluvial/marítimo e terrestre, sendo este último praticado fundamentalmente com o auxílio de carroças puxadas por gado bovino, enquanto os carros usados para o transporte de pessoas se serviam fundamentalmente de burros, muares e cavalos (Ruiz Carmona, 2002, pp. 48-50), realidades que podem inferir-se, no caso da *villa* de Freiria, através do estudo osteológico das espécies ali identificadas efetuado por João Luís Cardoso (Cardoso, 2016, p. 563).

As ânforas já eram conhecidas na cidade pré-romana de *Olisipo* desde a época fenícia. Através do seu tipo de comércio, introduziram muito do gosto exótico dos produtos orientais que mais tarde passaram a ser produzidos regionalmente, sendo os mais comuns os vinhos, o azeite e as conservas de peixe (Fig. 1).



Fig. 1
Alguns fragmentos de ânforas romanas das *villae* de Cascais.

2.1. PERÍODO REPUBLICANO

Quando a legião comandada por *Decimus Iunius Brutus* desembarcou junto à colina do actual Castelo de São Jorge, em 138 a. C., nos mesmos navios que a transportaram seguia grande parte dos alimentos que constituíam a ração diária dos soldados romanos. Desses alimentos, uma fracção era constituída por vinho e azeite fabricados na área da Bética, transportados em ânforas itálicas e de tipos ibero-púnicos. Sabemos que o exército romano acampou na cumeada da colina do actual Castelo de São Jorge, por ali terem sido encontrados os restos das ânforas que foram descartadas, após o seu conteúdo ter sido consumido pelos legionários que naquele espaço construíram o seu acampamento. Sobre essa ocupação, recorreremos ao estudo de João Pimenta (2005), que trata dos contentores anfóricos provenientes das escavações arqueológicas realizadas a partir de 1996 no Castelo, sob a responsabilidade de Alexandra Gaspar e Ana Gomes.

Após a conquista da cidade e do território envolvente, inicia-se a romanização de *Olisipo*, continuando a chegar ânforas provenientes da Península Itálica, sendo dessa época muitos dos fragmentos que se encontram dispersos por toda a encosta sul do morro do Castelo de S. Jorge até ao Rio Tejo (Pimenta, 2014), altura em que o número de ânforas itálicas aumenta também por todo o *ager*, utilizando certamente os antigos caminhos já usados durante a Idade do Ferro.

Em alguns dos sítios com contextos de ocupação do período republicano, foram exumados abundantes artefactos indígenas junto a outros romanos, confirmando assim a utilização dessas vias, quando o comércio passou a fluir intensamente, o que só se deve ter verificado inteiramente após as lutas civis no tempo de Sertório, seguidas das de Pompeu contra Júlio César e, finalmente, com a pacificação de todo o território peninsular no tempo de Augusto e a criação da província imperial da Lusitânia, com capital em *Emerita Augusta*.

Deste período temos outros exemplares de ânforas produzidas na Península Itálica ao longo das margens do Rio Tejo, como sejam as provenientes do Monte dos Castelinhos (Pimenta, 2017), Castelo de Povos, Vila Franca de Xira (Pimenta e Henrique, 2012, pp. 52 e 53), assim como em Freiria onde se recolheram dois fragmentos de bocas de ânforas, da forma

Dressel 1 e uma greco-italica (Cardoso, 2016, pp. 358 e 359) e onde continuaram a chegar as produções peninsulares de tradição ibero-púnico (ob. cit., p. 358). Em meados do século I a. C. dá-se um incremento na produção de ânforas de formas de tipo romano, Haltern 70, Classe 67, Classe 24, Dressel 12 e Ovóides Gaditanas, produzidas na área da Bética, que vão substituindo os modelos ibero-púnicos, como se verificou no Monte dos Castelinhos (Pimenta, 2017, p. 200) e em Freiria, onde se recolheram fragmentos de ânforas da Classe 67 (Cardoso, 2016, p. 359).

2.2. PERÍODO ALTO IMPERIAL

Durante o Alto Império, observamos que as ânforas que transportavam víveres para o *ager* eram provenientes da Península Itálica, Rodes, Gália, Tarraconense e Bética (a grande maioria) e transportavam azeite, vinho ou *defrutum* e conservas de derivados piscícolas.

No caso de Freiria, recolheram-se 20 exemplares entre ânforas provenientes desta última província, dos tipos Dressel 2/4, Haltern 70, Dressel 7/11, Dressel 20 e Dressel 38. Na villa da Castanheira do Ribatejo, verificou-se que o número de exemplares com origem na Península Itálica era semelhante ao da Bética (Cardoso, 2009, p. 71, Fig. 3); da área da Campânia importaram-se fundamentalmente Dressel 2/4, enquanto da Bética existem exemplares do tipo Dressel 20 para o transporte de azeite e um único exemplar para o transporte de derivados piscícolas. No caso da *villa* de Povos, um pouco mais a sul da anterior, observa-se também a presença de uma ânfora da Campânia, Dressel 2/4, uma outra da província da Gália, Gauloise 5, para o transporte de vinho, enquanto da Bética chegaram ânforas do tipo Haltern 70 e Dressel 20 (Banha, 1991/92, p. 66).

As produções béticas de pastas de peixe são rapidamente substituídas por produções lusitanas, que ganham relevância através de instalações de conservas de peixe construídas por todo o litoral da província. As mais antigas produções anfóricas que se conhecem até ao momento, no actual território português, localizam-se em Peniche, onde Lúcio Arvénio Rústico montou uma olaria, no principado de Augusto, para envasar possivelmente os produtos ali produzidos (Cardoso *et al.*, 2016). Nas margens do baixo Tejo produziram-se ânforas do tipo Dressel 7/11 e 14 em Porto Sabugueiro (Cardoso, 1990), Dressel 14 na Olaria da Garrocheia (Amaro e Gonçalves, 2017), na olaria de Porto dos Cacos e na Quinta do Rouxinol (Raposo, 2017). Foram utilizadas para envasar os produtos manufacturados nas instalações de conservas piscícolas instaladas em *Olisipo*, ou de outras que se criaram no território do *ager*, como sejam as da Casa do Governador, na margem direita do Rio Tejo (Filipe e Fabião, 2006/2007), as de Cacilhas (Ferreira *et al.*, 1993, p. 118 e 119; Santos, Sabrosa e Gouveia, 1996, p. 30) e de Porto Brandão (ob. cit., p. 29), na margem esquerda e a de Cascais, já no litoral atlântico (Cardoso, 2006). Provavelmente, muitas outras deviam existir; carecemos, contudo, de conhecimento arqueológico que o confirme.

2.3. PERÍODO BAIXO IMPERIAL

No Baixo Império observa-se um grande declínio nas importações. Continuam a chegar da Bética o azeite, o vinho e os preparados à base de peixe, sendo comercializados alguns produtos com origem nas províncias do Norte de África, tal como o azeite. É, no entanto, durante este período que mais se nota o consumo de bens alimentares provenientes de *Olisipo*, das *villae* do *ager*, sendo sem dúvida as ânforas com produtos de origem regional que ganham preponderância, eclipsando em número todas as importadas. Os produtos transportados em contentores do tipo Almagro 51C, uma ânfora lusitana de pequenas dimensões utilizada maioritariamente para envasar as produções de derivados piscícolas do *municipium olisiponense*, ganham relevância no mercado. Na *villa* de Freiria, num total de 196 exemplares de ânforas do Baixo-império, 159 são do tipo Almagro 51C, com origem na *Lusitania*, contra 13 exemplares provenientes da Bética. Destes, destacamos os tipos Almagro 51C com 7 exemplares, Almagro 50 com 4 exemplares e presenças residuais de Almagro 51A/B e Dressel 23. Do Norte de África chegaram formas do tipo Keay III, Almagro 51C e MRA 1/vB (Cardoso, 2016).

Ainda para este período, na *villa* da Sub Serra da Castanheira do Ribatejo, apenas 3% das ânforas são importadas e os restantes 97% são lusitanas (Cardoso, 2009, p. 71 e 72). Na *villa* de Povos recolheram-se de produção lusitana 5 fragmentos de ânforas do tipo Almagro 50 e 30 fragmentos do tipo Almagro 51C, enquanto das produções béticas apenas se registou uma Dressel 23 e uma produção do Norte de África (Banha, 1991/1992).

Embora não existam ainda quantificações para o caso do Casal do Rebolo (Sintra), pode afirmar-se que a realidade não terá sido diferente dos casos já referidos, com a quase totalidade dos exemplares tardios a registarem o tipo Almagro 51C de produção regional, contra um único exemplar com origem no Norte de África (Gonçalves, 2011, p. 130).

2.4. ANTIGUIDADE TARDIA

Com a decadência da administração romana do Ocidente e a hegemonia dos povos germânicos sobre o romano, observa-se que o comércio diminuiu quase por completo, chegando raríssimos exemplares de contentores anfóricos do Norte de África, do tipo Keay LXIIA, e do império oriental, do tipo LRA 1, à área ocidental de *Olisipo*, caso verificável nas *villae* de Freiria (Cardoso, 2016) e Alto do Cidreira.

3. TECELAGEM E TINTURARIA

Mas, para além das cerâmicas, outros produtos transitaram pelas antigas vias rurais do *ager*, como seja o caso, que iremos abordar, dos produzidos por pequenas unidades manufactureiras que existiam ligadas às propriedades campestres, como a produção de tecidos.

Na fiação dos fios era utilizada uma roca com cossoiro de cerâmica, processo arcaico pré-romano; no entanto, por razões que desconhecemos, caiu em desuso, deixando de ser usado em época imperial, segundo o testemunho verificado nas escavações que realizámos em Cascais (Cardoso, 2016, p. 430).

A tecelagem era exercida praticamente em todas as *villae* do *ager* de modo artesanal, servindo-se para isso dos rudimentares teares verticais, sendo usados pesos de barro de um furo e/ou, mais raramente, de dois (Fig. 2), para os esticar (Santos, 2015). As lançadeiras romanas seriam habitualmente de madeira, pelo que, devido às condições de jazida, não se encontrou nenhum testemunho até ao momento. No entanto, em Freiria recolheu-se uma, de osso e forma rectangular, com 3 cm de comprimento. A sua pequena dimensão sugere o fabrico de panos de trama fina durante o Baixo-império (Fig. 3). Outra peça usada no tear era o separador, de que existe um exemplar recolhido no Alto do Cidreira (Fig. 4).



Fig. 2
Pesos de tear de vários sítios romanos de Cascais.



Fig. 3
Lançadeira de tear, *villa* romana de Freiria (Cascais).



Fig. 4
Separador de tear, *villa* romana do Alto do Cidreira (Cascais).



Fig. 5
Rodelas de tecido de linho recolhidas numa das sepulturas tarco-romana de Cascais Velhos (Cascais).

Dos tecidos ali produzidos temos um raro achado numa das sepulturas de cronologia da Antiguidade Tardia de Casais Velhos, em Cascais. Consta de duas rodelas de tecido de linho². Tinham entre elas uma moeda romana, ilegível, muito oxidada, que, devido aos óxidos que libertou, conservou as fibras vegetais de que foi feita (Fig. 5).

A existência de tecido de linho na confecção de uma túnica ou sudário, na sepultura de um indivíduo de Casais Velhos, leva-nos a inferir que certamente no lado poente do *ager olisiponensis* se praticava o cultivo³ e o tratamento do linho para a produção de panos, para além dos habituais tecidos de lã.

A primeira referência à existência de uma tintoria no *ager de Olisipo* é feita por Félix Alves Pereira (1917, pp. 8-9), ao relatar a escavação que fez, por iniciativa da Associação dos Arqueólogos Portugueses, em ruínas de época romana por ele identificadas no Alto do Bom Sucesso, em Alvide, Cascais.

Foram escavados três tanques (Pereira, 1918, pp. 50-51) que não seriam, segundo ele, “simples tanques de depósitos de água para usos agrícolas, mas que tinham um destino industrial: a preparação e tinturaria de tecidos (apareceu um peso de tear), o curtume de peles ou pelame e a salgá de pescado” (ob. cit., p. 51).

Infelizmente, as ruínas em questão não se conservaram. O tanque grande foi destruído nos inícios dos anos 60 do século XX, o segundo desconhecemos que fim levou e o terceiro está atualmente debaixo da Estrada das Tojas, frente à Rua do Bom Sucesso.

A segunda instalação para tinturaria localizada no concelho de Cascais foi a da *villa* de Casais Velhos, na Areia, identificada através de escavações que ali realizaram Fausto do Amaral Figueiredo e Afonso do Paço, em 1945 (Figueiredo e Paço, 1950). O edifício da tintoria encontra-se no lado norte do sítio arqueológico e apresenta uma planta rectangular (Fig. 6). No seu interior, dois tanques paralelos, ambos revestidos de *opus signinum* e a sua boca, ao nível do piso, apresenta um rebordo com encaixe que serviria para colocar uma tampa (Teichner, 2007; Teichner e Schierl, 2010).



Fig. 6
Oficina de tinturaria, com os dois tanques e a abside, *villa* romana de Casais Velhos (Cascais).

2 Encontram-se guardadas no depósito de Arqueologia da Câmara Municipal de Cascais.

3 Há uns anos, a Quinta de Valverde, em Bicesse, Cascais, produzia linho nos seus terrenos agrícolas, aproveitando para o regadio as águas da ribeira de Bicesse, que passa por dentro da propriedade.

Por último, na *villa* de Freiria foi identificada uma provável tinturaria, localizada no lado sul da *pars fructuaria* nas instalações de antigas termas, adaptadas ao uso de tinturaria após o abandono da anterior função com a construção de um tanque rectangular (Fig. 7). Apareceu também numa área mais elevada um pequeno tanque de *opus signinum*, no qual se faria a maceração da matéria-prima utilizada para tingir os tecidos e que, a partir dali, escorria diretamente para o referido tanque, onde entrava a meio. Do lado poente, outro canal transportava água quente para o tanque, tendo no lado nascente um canal de saída de líquidos. Este tipo de tanque tem paralelos em outros dois (embora menores no comprimento), identificados como fazendo parte de uma *tinctoria*, em Barcelona (Beltrán de Heredia, 2001, pp. 48-55).



Fig. 7
Fotografia da *tinctoria*, da *villa* romana de Freiria (Cascais).

Como referido anteriormente, “o funcionamento desta unidade de tinturaria estava indicado, provavelmente, para a coloração integral de grandes peças de tecido, que não deviam ser dobradas quando fossem mergulhadas na água corada. O pequeno tanque elevado que ficava no lado norte poderia, eventualmente, servir para esmagar qualquer produto de origem vegetal ou animal, de onde era extraída a tinta e que escorria, por gravidade, para o interior do grande tanque de tinturaria. No lado poente foi deixado o tanque em ábside, do *frigidarium*, que possivelmente passou a ser utilizado na lavagem dos tecidos” (Cardoso, 2016, pp. 163-164).

Uma outra hipótese é que em vez de uma tinturaria se trate de uma *officina lanificaria* para a lavagem da lã. Nestas instalações era necessário a existência de grandes quantidades de água morna para ajudar na limpeza das peças. Em *Augusta Emerita* foi identificada uma destas oficinas também ela com um tanque comprido e estreito, semelhante ao de Freiria e a outro identificado numa *officina lanificaria* de Pompeia (Bustamante Álvarez, 2013, p. 121).

Até ao momento, não foi identificada qualquer outra instalação para a tinturaria de grande volume de tecidos na área geográfica do *ager* olisiponense. No entanto, colocamos a hipótese da existência de outras, se pensarmos no número de *villae* existentes a poente de *Olisipo* e que possivelmente em todas elas se praticou a tecelagem, como confirma Marta Santos no seu trabalho sobre os pesos de tear do Monte dos Castelinhos (Santos, 2015, p. 108).

Uma das tintas que os romanos usaram para tingir tecido era extraída da *purpura haemastoma* (Fig. 8), para obter a cor púrpura. Contudo, os exemplares destes búzios que se recolheram durante as escavações arqueológicas na *villa* de Casais Velhos são escassos para justificar que seriam utilizados na obtenção da tinta. Uma das hipóteses colocadas é a de Pilar Fernández Uriel (2017), que refere a possibilidade de, a partir de *Olisipo*, ser exportada a tinta extraída daqueles búzios diretamente para Roma, a fim de ser usada nas tinturarias daquela metrópole: “ya en la zona portuguesa

han permitido hallar abundantes conchas de múrice purpúreos, junto con estructuras adecuadas (compartimentos de tintas o cubas) algunas de ellas con cierres herméticos. Se á supuesto que, o bien se elaboraría la púrpura, o se almacenaría el líquido pertinente (*liquor, succus*) y restos de los múrices machacados y macerados en sal para su envío. Es posible que esta púrpura semi-elaborada pudiera ser transportada a la urbe de *Olisipo* (Lisboa) y de allí a Roma.”(ob. cit., p. 937).



Fig. 8
Conchas de *purpura haemastoma*, recolhidas na villa romana de Casais Velhos (Cascais). (Fotografia de Severino Rodrigues).

Também outro dos processos para tingir tecidos era a utilização da cochonilha, que dá uma cor escarlate. Para isso eram apanhadas as fêmeas do *kermes vermilio*, parasita do carrasco (*Quercus coccifera L.*), que ataca as folhas e as bolotas desta planta tão comum na metade sul de Portugal. A apanha e comercialização destes insectos foi um privilégio real até 1499, data em que o rei D. Manuel I a liberalizou e a entregou a particulares. A recolocção das fêmeas para extrair a tinta era feita num curto espaço de tempo, entre os finais de Maio e inícios de Junho.

Em época romana, a cochonilha foi utilizada na tinturaria, havendo referências à sua exportação para Roma a partir do Sul da Hispânia onde era colhida (Fernández Uriel, 2010, po. 307-308). É natural que também à capital do Império chegasse o tecido de cor carmim proveniente da Lusitânia, nomeadamente da zona dos carrascais de Sintra e da Arrábida, onde era tão abundante até à Idade Moderna. Uma parte do produto então recolhido era certamente usado nas oficinas de tinturaria do *ager de Olisipo*, como no caso das *tinctoriae* de Cascais, mas inclusive na própria cidade sede do município e daí exportado, por via marítima, para outros pontos do Império.

4. DISCUSSÃO

A simples análise de produtos dos muitos que circulavam pelas vias do *ager* demonstra a importância que teria o povoamento disperso pelas *villae* e casais existentes no *ager olisiponensis*, excluindo aqui os pequenos agregados rurais/as aldeias (na Antiguidade Tardia).

Fica demonstrado que o comércio entre a cidade e o campo na época romana se fez em moldes contínuos durante pelo menos cinco séculos, com evidentes altos e baixos, bem como mudanças de paradigmas económicos.

Se, durante o período inicial, a romanização se faz com o auxílio de bens provenientes de outras províncias, como o presente caso das ânforas revela, por outro lado observa-se a crescente pujança da economia da região que vê substituídos produtos importados, com especial ênfase para os derivados piscícolas, que vão perdendo peso na economia do *ager*, sendo substituídos pelos produzidos no litoral *olisiponensis*. Por sua vez, os produtos agrícolas, caso do azeite e do vinho (Cardoso e Encarnação, 1999), vão tomando também algum peso e quase eclipsam por completo os produtos

importados, sem, no entanto, o conseguirem inteiramente, talvez devido aos gostos do consumidor lusitano.

Por sua vez, a continuidade da produção de tecidos torna-se natural, atendendo ao facto de se pretender resposta a uma procura completada, certamente, com algumas importações.

Consideramos, ainda, a hipótese de alguma destas tinturarias, localizadas no actual concelho de Cascais, ser pertença da edilidade da cidade de *Olisipo*, daí o ter sido arrendada a algum *argentarius*, como no caso paralelo de uma tinturaria de Pompeia alugada a *L. Caecilius Iucundus* pelos duúnviros (García Garrido, 2001, p. 120). Uma das ideias que nos ocorre é a da existência de uma série de tinturarias para tingimento de fibras e tecidos, podendo ter havido, por parte da administração imperial, a necessidade da obtenção de tecidos de cor púrpura e carmim – dois dos componentes para a sua obtenção que existiam regionalmente, como ficou provado – para as vestimentas da família imperial, bem como possivelmente dos reposteiros que decorariam os seus palácios, servindo parte desta produção, certamente, para o erário público da cidade de *Olisipo* pagar os impostos devidos ao imperador, o detentor da administração da província da *Lusitania*.

Como afirmou Jose Maria Blazquez o comércio da exportação cerealífera, vitícola, azeite, têxtil, tintureira, frutos naturais, salmoura, gado, cerâmicas e de minérios são “La fuente principal de la prosperidad del Imperio era el comercio, y muy especialmente el comercio marítimo exterior e interprovincial. Las ciudades más ricas del imperio eran las que más intenso comercio poseían y estaban situadas cerca del mar...” (1978, 112).

CONCLUSÕES

Conclui-se indubitavelmente que a cidade de *Olisipo* era o pólo aglutinador de todo o território que a rodeava, desde as faldas da Serra de Montejunto, a norte, até à zona de Coina, na margem esquerda do Rio Tejo.

À cidade chegavam as ânforas importadas, sendo algumas comercializadas no *ager*. As olarias existentes ao longo do baixo Tejo e seus afluentes enviavam a sua produção por barcos para *Olisipo*, onde a mesma era envasada com os produtos ali confeccionados nas oficinas de conservas de pescado. Assim, parte da produção era enviada/comercializada para as comunidades que viviam nos campos do município, enquanto a restante era exportada para outras regiões do Império.

Nos campos produziam-se muitos dos bens consumidos na cidade, enquanto outros, pelas suas características, seriam comercializados, como era o caso da produção de tecidos.

Tudo isto foi possível graças às vias que cortavam o *ager* em todas as direcções, permitindo a circulação de pessoas e bens.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- AMARO, C.; GOLÇALVES, C. (2017) - A olaria romana da Garrocheira, Benavente, resultados de três intervenções arqueológicas. In FABIÃO, C.; RAPOSO, J.; GUERRA, A.; SILVA, F. (Coord.) *A Olaria Romana, Seminário Internacional e Ateliê de Arqueologia Experimental*. Lisboa: Uniarq - FLUL, CAA, Ecomuseu do Seixal, FCT, pp. 89-112.
- BANHA, C. M. S. (1991/1992) - As ânforas da villa romana de Povos. *Cira - Arqueologia*, 5. Vila Franca de Xira: Câmara Municipal, pp. 49-90.
- BELTRÁN DE HEREDIA, J. (2001): «Fullonica y tinctoria. Telas, tintes y lavados en la antigua colonia romana». In BELTRÁN DE HEREDIA, J. (dir.), *De Barcino a Barcinona (siglos I-VII). Los restos arqueológicos de la plaza del Rey de Barcelona*. Barcelona: Museu d'Història de la Ciutat. pp. 47-55.
- BERNAL, D. [et. al.] (2008) - Un taller de púrpura Tardorromano en Carteia (Baetica, Hispania) avance de las Excavaciones preventivas en el conchero de Villa Victoria (2005). In AFARO, C.; KARALI, L (eds.), *Purpureae Vestes. II Simposio Internacional sobre textiles y Tintes del Mediterráneo en el mundo antiguo*. Valencia. pp. 209-226.
- BLAZQUEZ, Jose Maria (1978) *Historia Economica de la Hispania Romana*. Madrid: Ediciones Cristiandad.
- BYRNE, I. N. S. (1993) - A rede viária da zona oeste do Município Olisiponense (Maфра e Sintra). *Al-Madan*, S. 2/2. Almada:

Centro de Arqueologia de Almada, pp. 41-47.

BUSTAMANTE ÁLVAREZ, Macarena (2013): El trabajo artesanal en Augusta Emerita durante los SS. I-IV d. C. The artisan work in Augusta Emerita during the I Ind to IVth century AD. *Zephyrus*, LXXII. Salamanca: Universidad, pp. 113-138.

CARDOSO, G. (2006) - As cetárias da área urbana de Cascais. In *Simpósio Internacional Produção e comércio de preparados piscícolas durante a proto-história e a época romana no Ocidente da Península Ibérica. Homenagem a Françoise Mayet (Setúbal, 7-9 Maio 2004)*. (Setúbal Arqueológica, 13). Setúbal: Museu Arqueológico e Etnográfico de Setúbal, pp. 145-150.

CARDOSO, G. (2009) - Ânforas. In BATALHA, L.; CANINAS, J. C. ; CARDOSO, G.; MONTEIRO, M. (coord), *A villa Romana da Sub-Serra da Castanheira do Ribatejo (Vila Franca de Xira). Trabalhos Arqueológicos Efectuados no Âmbito de uma obra da EPAL*. Lisboa: EPAL. pp. 62-86.

CARDOSO, G. J. P. (2016) - *Estudio arqueológico de la “villa” romana de Freiria*. Tesis doctoral, Universidad de Extremadura. Departamento de Historia, 2016. Cáceres. Disponível em: <http://dehesa.unex.es/xmlui/handle/10662/3881>.

CARDOSO, Guilherme; CARDOSO, João (2005) - A ocupação agrária do concelho de Oeiras na época romana. In *VI Encontro de História Local do Concelho de Oeiras. História, Espaço e Património Rural*. Oeiras. pp. 41-55.

CARDOSO, G.; e ENCARNAÇÃO, J. d' (1999) - Economia agrícola da região de Olisipo. O exemplo do lagar de azeite da villa romana de Freiria. in GÉRARD GORGES; J.; RODRÍGUEZ MARTIN, F. G. (éds), *Economie et Territoire en lusitanie romaine*. Madrid: Casa de Velázquez, pp. 391-401.

CARDOSO, G.; ENCARNAÇÃO, J. d' (2013) - O Povoamento pré-romano de Freiria - Cascais. *Cira - Arqueologia*, 2. Vila Franca de Xira: Câmara Municipal, p. 133-180.

CARDOSO, G. ; LUNA, I. (2013): - A urbe de Torres Vedras e a sua Cerca medieval. In FERNANDES, I. C. F. (coord.), *Fortificações e Território na Península Ibérica e no Magreb - Séculos VI a XVI*. Lisboa: Edições Colibri - Campo Arqueológico de Mértola, pp. 457-471.

CARDOSO, G. [et. al.] (2016) - The amphorae production during the Principate in Peniche (Portugal). Raw materials, kilns and amphorae typologies. In PINTO, I. V.; ALMEIDA, R. R.; MARTIN, A. (eds.) *Lusitanian Amphorae: Production and Distribution*, Roman and Late Antique Mediterranean Pottery, 10. Oxford: Archeopress, pp. 3-17.

CARDOSO, J. L. [et. al.] (2010/2011a) - «O casal agrícola da I Idade do Ferro de Leião (Oeiras)». *Estudos Arqueológicos de Oeiras*, 18. Oeiras: Câmara Municipal e Centro de Estudos Arqueológicos de Oeiras pp. 75-102.

CARDOSO, J. L. [et. al.] (2010/2011b) - «O estabelecimento rural romano Tardo-Republicano e Alto-Imperial de Leião (Oeiras)». *Estudos Arqueológicos de Oeiras*, 18. Oeiras: Câmara Municipal e Centro de Estudos Arqueológicos de Oeiras, pp. 103-146.

FERNÁNDEZ URIEL, P. (2010) - *Púrpura. Del Mercado al poder*. (Uned Cuadernos), Madrid: Universidad Nacional de Educación a Distancia.

FERNÁNDEZ URIEL, P. (2017) - Productos de la Hispania romana: miel y púrpura. *Gerión. Revista de Historia Antigua*, 35. (Nº Esp.: La Hispania de Augusto), Madrid: Universidade Complutense, pp. 925-943.

FERREIRA, C. J. [et. al.] (1993) - *O Património Arqueológico do Distrito de Setúbal, Subsídios para uma carta Arqueológica*. Setúbal: Associação de Municípios do Distrito de Setúbal.

FILIPE, I.; FABIÃO, C. (2006/2007) - Uma unidade de produção de preparados de peixe de época romana na Casa do Governador da Torre de Belém (Lisboa): uma primeira apresentação. *Arqueologia & História*, 58/59. Lisboa: Associação dos Arqueólogos portugueses, pp. 103-118.

GARCIA GARRIDO, M. J. (2001) - *El Comercio los Negocios y las Finanzas en el Mundo Romano*. Madrid: Fundación de Estudios Romanos.

GONÇALVES, A. (2011): *A necrópole romana do Casal do Rebolo (Almargem do Bispo, Sintra)*. Tese de Mestrado em Arqueologia. Universidade de Lisboa (policopiado).

MANTAS, V. (2000) - A rede viária romana e medieval da região de Torres Vedras. *Turres Veteras, Actas de História Medieval*. 1. Torres Vedras: Câmara Municipal de Torres Vedras / Instituto de Estudos Regionais Municipais “Alexandre Herculano”, pp. 9-25.

PEREIRA, F. A. (1917) - A antiguidade do Concelho de Cascais (Resenha de trabalhos realizados em 1915 e 1917). *A Nossa Terra* [jornal]. Cascais, pp. 6-9.

PEREIRA, F. A. (1918) - Antiquitus - XVI - Ruínas romana perto da Cascais. *O Archeologo Portuguez*, 23. Lisboa: Museu Nacional de Arqueologia e Etnologia, pp. 50 e 51.

- PIMENTA, J. (2005) - *As ânforas Romanas do Castelo de São Jorge (Lisboa)*. (Trabalhos de Arqueologia 41). Lisboa: Instituto Português de Arqueologia.
- PIMENTA, J. (2014): Os contextos da conquista: Olisipo e Decimo Júnio Bruto. *Congresso conquista e romanização do Vale do Tejo. Atas. (Cira - Arqueologia, 3)*. Vila Franca de Xira: Câmara Municipal, p. 44-60.
- PIMENTA, J. (2017): Em Torno dos Mais Antigos Modelos de Ânfora de Produção Lusitana os dados do Monte dos Castelinhos (Vila Franca de Xira). In FABIÃO, C.; RAPOSO, J., GUERRA, A.; SILVA, F. (coord.), *A Olaria Romana, Seminário Internacional e Ateliê de Arqueologia Experimental*. Lisboa: Uniarq - FLUL, CAA, Ecomuseu do Seixal, FCT, pp. 195-206.
- PIMENTA, J.; MENDES, H. (2012) - Sobre o povoamento romano ao longo da via de Olisipo a Scallabis. *Atas Mesa Redonda de Olisipo a Ierabriga. (Cira - Arqueologia, 1)*. Vila Franca de Xira: Câmara Municipal, pp. 41-64.
- RAPOSO, J. M. C. (2017) - As Olarias Romanas do Estuário do Tejo Porto dos Cacos (Alcochete) e Quinta do Rouxinol (Seixal). In FABIÃO, C.; RAPOSO, J., GUERRA, A.; SILVA, F. (coord.), *A Olaria Romana, Seminário Internacional e Ateliê de Arqueologia Experimental*. Lisboa: Uniarq - FLUL, CAA, Ecomuseu do Seixal, FCT, pp. 113-138.
- RUIZ CARMONA, S. (2008) - *Los caminos medievales de la Provincia de Toledo análisis arqueológico e interpretación histórica*. (Colección Historia e Arqueología). Madrid: Archiviana
- SANTOS, M. (2015) - Os pesos de tear identificados nos contextos romano republicanos do Monte dos Castelinhos. *Cira Arqueologia, 4*. Vila Franca de Xira: Câmara Municipal, pp. 65-109.
- SANTOS, V. M.; SABROSA, A.; GOUVEIA, L. A. (1996) - Carta arqueológica de Almada elementos da ocupação romana. In: FILIPE, G.; RAPOSO, J.M.C., (eds.), *Ocupação romana dos estuários do Tejo e do Sado (Actas das jornadas, Seixal, 1991)*. Lisboa: D. Quixote, pp. 225-236.
- SEPÚLVEDA, E.; BOLILA, C.; SANTOS, R. (2014/215) - LRC (PRSW) e LRD (CRSW) provenientes da escavação de emergência efetuada na villa romana do Alto do Cidreira (Cascais). *O Arqueólogo Português*. Lisboa. S. V, 4/5. Lisboa: Museu Nacional de Arqueologia, pp. 357-393.
- TEICHNER, F. (2007): «Casais Velho (Cascais), Cerro da Vila (Quarteira) y Torreblanca del Sol (Fuengirola): ¿factorías de transformación de salsas y salazones de pescado o de tintes?». In *Actas del Congreso Internacional Cetariae. Salsas y salazones de pescado en Occidente durante la Antigüedad*. Universidad de Cádiz, Noviembre de 2005. (BAR International Series; 1686). Oxford: B.A.R. pp. 117-125.
- TEICHNER, F.; SCHIERL, T. (2010): «Asentamientos rurales en el sur de la Lusitania entre la fase Tardo-Republicana y el inicio de la Época Imperial Romana». In Mayoral Herrera, V. e Celestino Pérez, S. (Coord.), *Los Paisajes rurales de la Romanización Arquitectura y explotación del territorio, contribuciones presentadas en la Reunión Científica celebrada en el Museo Arqueológico Provincial de Badajoz, 27 y 28 de Octubre de 2008*. (Simposio 1). Madrid, pp. 89-114.

O SISTEMA VIÁRIO DA LISBOA MEDIEVAL

Manuel Fialho¹

RESUMO

Neste artigo tentaremos reconstituir, na medida possível, o sistema viário da cidade no período medieval, descrevendo os vários níveis que o compunham: o nível primário onde se efectuavam as ligações entre as portas da cerca urbana e o centro da cidade, delineando os principais eixos distribuidores da circulação da cidade; o nível secundário onde se realizavam as ligações entre as vias primárias e os vários sectores da cidade; o nível terciário onde ocorriam os acessos aos edifícios. Apesar de não ser viável reconstituir de forma integral toda a complexidade do sistema viário da Lisboa medieval, é possível compreender a evolução global deste sistema ao longo deste período medieval através da confrontação entre os dados provenientes de escavações arqueológicas e os elementos possibilitados pelo arquivo documental. Neste sentido, é também relevante observar o modo como o sistema viário existente na antiguidade tardia terá subsistido, de forma parcial, no sistema viário do período aqui estudado. Observaremos também como algumas partes da cidade foram redesenhadas em alguns momentos cruciais da história da cidade e como essas alterações da morfologia urbana influíram sobre o sistema viário deste período.

Palavras- Chave: história urbana, Lisboa, urbanismo, sistema viário, período medieval

ABSTRACT

In this article we will try to reconstitute, as far as possible, the city's road system in the medieval period, attempting to describe its various levels: the primary level where connections were made between the city center and the city gates, outlining the main axes of city traffic; the secondary level and its connections between the primary routes and the various sectors of the city; the tertiary level where occurred the access to buildings. Although it is not feasible to fully reconstruct all the complexity of the Lisbon medieval road system, it is possible to understand the global evolution of this system throughout the medieval period through the comparison between the data from archaeological excavations and the elements of the documentary archive. In this sense, it is also relevant to observe how the existing road system in late antiquity has partially subsisted in the road system of the medieval period. We will also observe how some parts of the city were redesigned at some crucial moments in the city's history and how these changes in urban morphology influenced the road system of this period.

Keywords: urban history, Lisbon, urbanism, road system, medieval period

¹ manuel.fialho@cm-lisboa.pt. Investigador no Gabinete de Estudos Orlisiponenses (GEO/DPC/CML). Obteve o grau de Mestre em Estudos Clássicos na Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa em 2009. É membro do Grupo de Investigação Cultural Encounters and Intersecting Societies do Centro de História da Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa (CHUL). Defendeu, em 2017, a sua tese de doutoramento em História Medieval, na Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa, intitulada "A Mutação Urbana na Lisboa Medieval: das Taifas a D. Dinis".

Durante a época medieval, Lisboa foi um centro urbano economicamente muito activo e vibrante, caracterizado não só pelas relações que estabelecia através do rio Tejo e do oceano Atlântico, mas também pela sua ligação com o termo da cidade, base da sua produção agrícola e artesanal. Essas ligações eram feitas também por via terrestre, através de uma rede viária que marcou indelevelmente a cidade até aos nossos dias (Pradalié, 1975; Marques, 1988, pp. 80-91; Miranda e Faria, 2017).

Neste texto tentaremos reconstituir, na medida possível, o sistema viário da cidade no período medieval, descrevendo os vários níveis que o compunham: o nível primário onde se efectuavam as ligações entre as portas da cerca urbana e o centro da cidade, delineando os principais eixos distribuidores da circulação da cidade; o nível secundário onde se realizavam as ligações entre as vias primárias e os vários sectores da cidade; o nível terciário onde ocorriam os acessos aos edifícios.

Apesar de não ser viável reconstituir de forma integral toda a complexidade do sistema viário da Lisboa medieval, é possível compreender a evolução global deste sistema ao longo do período medieval através da confrontação entre os dados provenientes de escavações arqueológicas e os elementos possibilitados pelo arquivo documental. Neste sentido, é também relevante observar o modo como o sistema viário existente na antiguidade tardia terá subsistido, de forma parcial, no sistema viário do período aqui estudado. Observaremos também como algumas partes da cidade foram redesenhadas em alguns momentos cruciais da história da cidade e como essas alterações da morfologia urbana influíram sobre o sistema viário deste período.

PROBLEMÁTICA E METODOLOGIA

Como esclarecimento inicial, importa sublinhar que a reconstituição histórica de um sistema viário de uma cidade há muito desaparecida é um exercício complexo que envolve vários problemas e dificuldades. Estes obstáculos podem ser sistematizados em duas questões: Por um lado a cidade actual e, por outro, o arquivo, ou, por outras palavras, o Presente e o Passado. Recorrer à cidade actual, ou seja ao Presente, para a elaboração de uma reconstituição histórica levanta problemas, mas também traz benefícios. O principal problema consiste nas falsas induções a que o investigador está sujeito. Por exemplo: uma determinada via com um topónimo que se mantém inalterado por séculos, e por isso atractiva para o investigador, pode ter sofrido alterações significativas no seu traçado, ou o contrário, uma via recentemente remodelada, transformada numa larga avenida aparentemente acabada de fazer, pode esconder o antigo traçado de uma via romana ou medieval. É portanto necessário estar muito atento ao que parece, mas não é, e ao que não parece, mas pode ser. O principal benefício para o investigador, obtido pelo conhecimento da cidade actual consiste no facto de poder interpretar os dados históricos contextualizados num espaço real, podendo ir além da mera reconstituição abstracta a que este exercício pode levar. Por exemplo, a observação da vista nas muralhas do Castelo de S. Jorge, ou, do mesmo modo, das muralhas do Castelo de Palmela explica automaticamente a importância estratégica destes locais do ponto de vista político, militar ou comercial, em épocas onde o domínio visual era um aspecto preponderante.

No que respeita ao arquivo, ou seja, ao Passado, o maior problema está na conjugação das fontes, ou seja: o que fazer quando o arquivo nos oferece informações divergentes? Quando nos referimos a fontes, referimo-nos não apenas ao estudo da história na perspectiva tradicional, de estudo de fontes documentais, mas também ao estudo e conhecimento de outras disciplinas absolutamente fundamentais para a reconstituição histórica urbana, destacando-se, entre várias disciplinas, a arqueologia, a iconografia e a cartografia. Parece-nos óbvio que uma reconstituição que tenha em conta tanto as fontes documentais, como os dados provenientes de escavações arqueológicas, como as representações visuais da cidade, será mais consistente do que uma reconstituição que se baseie apenas em fontes documentais, ou noutra que apenas contemple os dados arqueológicos, ou noutra ainda que se limite a observar uma pintura, ou um desenho da cidade. Contudo, nem sempre os dados possibilitados por estas diferentes disciplinas são aparentemente coincidentes. Na realidade, o problema muitas vezes radica na interpretação dos dados, sejam eles fornecidos pela documentação ou por escavações arqueológicas, pois é comum que o investigador seja especialista numa determinada época, no caso dos historiadores, ou num determinado tipo de cerâmicas, no caso dos arqueólogos, especializações, em muitos casos positivas, mas que não são suficientes quando se pretende realizar reconstituições

de âmbito mais alargado, contemplando épocas de transição, as quais obrigam a trabalhos de síntese e a interpretações estruturadas em fontes muito diversas².

O conhecimento e a utilização de um arquivo que compreenda diferentes disciplinas (história, arqueologia, cartografia, iconografia) são essenciais numa investigação que pretenda reconstituir um período histórico longo e complexo, tal como o período medieval. A este conhecimento do arquivo é fundamental acrescentar o conhecimento da cidade actual, e simultaneamente compreender o contexto histórico no espaço e no tempo do objecto que se pretende reconstituir, de modo a evitar falsas induções e anacronismos.

ANTECEDENTES: O SISTEMA VIÁRIO DE OLISIPO

O sistema viário da Lisboa medieval não surgiu *ex nihilo*, muito pelo contrário, foi fruto de um longo processo evolutivo, que envolveu a complexidade inevitável de um núcleo urbano com milhares de anos de ocupação humana. Neste sentido, o sistema viário de *Olisipo* tem grande relevância, pois, está na base da estrutura viária medieval, marcando indelevelmente o seu sistema primário, como será aqui demonstrado.

Entre as várias propostas sobre o sistema viário de *Olisipo*, destacam-se as de Vasco Gil Mantas (Mantas, 1999, p.26), e de Rodrigo Banha da Silva (Silva, 2011, p. 204). Em ambas estas propostas foi apresentado um esquema ortogonal ligeiramente adaptado à realidade topográfica da cidade, assinalando os respectivos achados arqueológicos encontrados até ao momento da elaboração das plantas. Note-se que ambas as propostas se baseiam no sistema viário actual para desenhar o provável *decumanus maximus* de *Olisipo* (Rua de S. João da Praça, Rua Cruzes da Sé e Largo da Sé), com algumas variações. Vasco Gil Mantas segue mais de perto o traçado da Planta de Tinoco, realizada em 1650, enquanto Rodrigo Banha da Silva desenha um esquema ortogonal que aproveita o início e o final das ruas actuais. Deste modo, estes autores propõem uma ligação entre as posteriores portas de Alfama, a oriente, e a Porta do Ferro a ocidente. Esta ligação viária é muito relevante pois estará também presente na reconstituição do sistema viário medieval. Escavações arqueológicas que decorreram na Rua de S. João da Praça, em 2001, vieram comprovar que a posição topográfica da Porta de Alfama se manteve, com um ligeiro desvio na orientação, desde a antiguidade tardia até à época medieval (Leitão, 2014, p. 70).

Rodrigo Banha da Silva e Vasco Gil Mantas assinalaram também uma outra via, a chamada “via norte” de *Olisipo*. O conhecimento do traçado desta via é fundamental para compreender o sistema viário medieval, pois foi a antecessora da chamada “Corredoura”. As duas propostas representam um avanço importante no estudo do sistema urbanístico de *Olisipo*, pois tentam conjugar o sistema viário com os mais relevantes achados arqueológicos referentes à época romana (o teatro, as escavações do claustro da Sé, o criptopórtico, as estruturas da rua dos Correios, as termas dos Cássios, a via da Praça da Figueira e o circo). A reconstituição de um sistema viário é um trabalho complexo e pleno de dificuldades, que se assemelha a tentar montar um puzzle em que faltam muitas peças. A ausência de algumas peças do *puzzle* que aqui pretendemos reconstituir – o sistema viário da cidade medieval – pode ser colmatada com a comparação com outras cidades. Tendo em conta a incontornável herança que o traçado urbano de época romana deixou na cidade medieval, tracemos alguns paralelos com duas outras cidades romanas: Pompeia e *Aeminium*.

Pompeia foi fundada pelos Oscos em algum momento entre os séculos VII ou VI a.C. e foi tomada pelos romanos em 80 a.C., ou seja, cinquenta e oito anos depois de *Olisipo* ter sido tomada por Décimo Júnio Bruto (Pimenta, 2014, p. 50). A erupção do Vesúvio ocorreu em 79 d. C., portanto a planta das célebres ruínas data exactamente desse ano, possibilitando um conhecimento ímpar da malha urbana da cidade tal como estava no momento da erupção. Nesta malha urbana cristalizada pela erupção do Vesúvio, podemos observar na parte oriental um plano ortogonal bem evidente, e na parte sudeste, junto ao fórum (*Regiones VII e VIII*), um plano menos regular, com as orientações dos edifícios a diferirem entre si e com o resto da cidade. Esta malha urbana menos regular coincide com os vestígios que aí existiam antes das grandes reformulações romanas do século I, e com uma pequena elevação do terreno aí localizado. Podemos supor que as irregularidades da malha urbana de Pompeia se devam então à presença de um povoado anterior (Ellis,

² Esta metodologia foi por nós considerada na elaboração de um trabalho académico: Manuel Fialho Silva, *Mutação Urbana na Lisboa Medieval: das Taifas a D. Dinis*, tese de doutoramento apresentada na Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa, Lisboa, 2017.

2011). Note-se que também estão documentadas significativas alterações à forma urbana de *Olisipo* no século I d.C., no período augustano, nomeadamente na conhecida remodelação do teatro da cidade (Fernandes, 2017). Sintetizando, as irregularidades na ortogonalidade da malha urbana de Pompeia estão provavelmente relacionadas com uma ocupação prévia ao domínio romano.

Aeminium, a actual Coimbra, é um outro exemplo que contribui para o nosso entendimento de *Olisipo*, devido às analogias que é possível estabelecer entre ambas as cidades. A cidade do Mondego terá sido tomada pelos romanos na mesma altura que a cidade do Tejo, entre 138 e 139 a.C., e também pelo mesmo cônsul, Décimo Júnio Bruto. Jorge de Alarcão propôs um traçado viário para esta cidade onde se observa um sistema viário não estruturado em forma ortogonal (Alarcão, 2008, p.65). Consideramos que os argumentos deste autor sobre a impossibilidade de ter sido implantada uma típica “gralha romana” na cidade do Mondego devem também ser considerados no caso de *Olisipo*. Em primeiro lugar, ambas as cidades possuem uma orografia marcada por declives acentuados, o que desfavorece a implantação de um sistema viário ortogonal. Em segundo lugar, tanto *Aeminium* como *Olisipo* tiveram uma longa ocupação humana anterior à chegada dos romanos. Se no caso de *Aeminium* a ocupação anterior à chegada dos romanos não é ainda bem conhecida³, no caso de *Olisipo* os dados provenientes de várias escavações arqueológicas permitem afirmar a existência inequívoca de um centro urbano relevante, em meados do século II a.C, num momento anterior à chegada dos romanos (Calado, 2008)³.

Deste modo, consideramos que as propostas de Vasco Gil Mantas e Rodrigo Banha da Silva representam significativos avanços no conhecimento do sistema viário de *Olisipo*, mas não parecem considerar dois factores relevantes: a orografia e as pré-existências. Estas duas questões foram determinantes na evolução da morfologia urbana de outros núcleos urbanos mediterrânicos que já existiam antes de serem ocupados pelos romanos, como é o caso, por exemplo da Atenas Romana.

No caso de *Olisipo*, sabemos que a cidade sofreu uma intensa remodelação urbana no século I, mas não é certo que essa remodelação tenha afectado toda a cidade, arrasando tudo o que existia para se implantar uma nova cidade totalmente ortogonal. Parece-nos que tal proposta é demasiado drástica para os dados arqueológicos que conhecemos, sobretudo porque os vários edifícios públicos encontrados até hoje não apresentam orientações semelhantes, ao contrário do que aconteceria se a cidade fosse realmente estruturada de forma ortogonal. Deste modo, consideramos fundamental admitir que tanto as pré-existências como a orografia da cidade tiveram peso na forma urbana da cidade em época romana, sem contudo deixarmos de considerar as remodelações levadas a cabo no século I, ou outros momentos específicos, que deixaram marcas de ortogonalidade no centro de *Olisipo*, nomeadamente na zona adjacente ao teatro.

Importa ainda referir que quando os muçulmanos entram na Península Ibérica, no século VIII, as malhas urbanas das cidades que anteriormente se inseriam no império romano já estariam muito transformadas relativamente ao que tinham sido nos séculos I ou II. Tal como afirmam Julio Palazón e Pedro Castillo, o processo de destruturação da chamada “cidade clássica”, ocorrido durante a antiguidade tardia, não deve ser confundido com o desenvolvimento do urbanismo muçulmano, visto que este último ocorre numa fase posterior, em cidades cujos sistemas viários já estariam muito modificados (Palazón e Castillo, 2007, pp. 37-48). Na verdade, a afirmação dos arqueólogos espanhóis teve confirmação arqueológica em Lisboa, na bem conhecida calçada romana encontrada no claustro da Sé. Esta calçada foi progressivamente desactivada entre os séculos IV e VI, o que reflecte uma destruturação das vias secundárias do sistema viário da cidade romana, nesse período (Amaro, 1995). Portanto, é certo que, na cidade da foz do Tejo, durante a antiguidade tardia, ocorreram um conjunto de fenómenos complexos caracterizados tanto por continuidades como por descontinuidades, no momento de transição entre o sistema viário romano e o medieval.

³ Jorge Alarcão afirma que “O mais provável é que já nessa data [139 a.C.] existisse povoado - e, possivelmente, também importante, em Coimbra. Até agora, porém, não se encontraram traços inequívocos dessa povoação.” (cf. ALARCÃO, 2008, p. 29).

O SISTEMA VIÁRIO EM ÉPOCA ISLÂMICA

Não se conhece com precisão a malha urbana da Lisboa islâmica, pois nunca será possível reconstituir o seu traçado viário na totalidade com pormenor, pelo simples facto de que o objecto de estudo se tratar de uma cidade viva, com séculos de transformações urbanas e não de uma Pompeia cristalizada no tempo. Ainda assim, conhecemos alguns dados que nos podem ajudar a reconstituir as linhas dominantes do seu sistema viário. Em primeiro lugar, sabemos que a cerca urbana, erguida antes da chegada dos muçulmanos tinha, no século XII, várias portas, as quais são referidas pelos geógrafos árabes: Porta Ocidental (*Bab al-Gharb*); Porta do Mar (*Bab al-Bahr*) Porta das Termas (*Bab al-Hamma*); Porta da Alfôfa/Postigo (*Bab al-Hawha*); Porta do Cemitério (*Bab al-Maqbara*); Porta do Estreito (*Bab al-Madik*) (Sidasus e Rei, 2001). A localização destas portas foi já estabelecida por Augusto Vieira da Silva (Silva, 1987).

Estas portas teriam, tal como acontece em todas as cidades mediterrânicas, cristãs ou muçulmanas, ligações articuladas com as principais artérias de entrada e saída da cidade. Na verdade, o sistema viário primário da Lisboa muçulmana pode ser simplificado às artérias que realizavam as ligações entre as portas da cidade.

No caso de Lisboa, os geógrafos árabes revelam qual era a principal porta da cidade, afirmando que a maior entre estas e, simultaneamente, a mais ricamente decorada, era a Porta Ocidental, também denominada Porta Grande. Na nossa reconstituição (Fig. 1) é possível observar que o provável antigo *decumanus* de época romana continuava a ser a principal via da cidade em época islâmica, pois esta artéria realizaria a ligação entre as principais portas (a ocidental e a oriental), os banhos, a mesquita maior e os principais suqs da cidade, tanto os situados intramuros como fora de muros. A posição de várias destas estruturas está ainda por confirmar em escavações arqueológicas, no entanto a nossa proposta não foi realizada sem fundamentos. Esta proposta é sustentada sobretudo em documentação produzida entre os séculos XII e XIV, que nos permitiu considerar a existência destas estruturas urbanas (mercados e banhos) exactamente nestes locais (Silva, 2017). Relativamente ao caso da localização da Mesquita Maior, este não será aqui discutido ao pormenor. Ainda assim, consideramos que o testemunho de um cruzado que viu e descreveu o templo muçulmano em 1147, conjugado com o conhecimento do *modus operandi* mais comum efectuado durante a reconquista, ou seja, a recorrente transformação de mesquitas em igrejas, constituem argumentos suficientemente sólidos que não foram ainda realmente colocados em causa⁴.

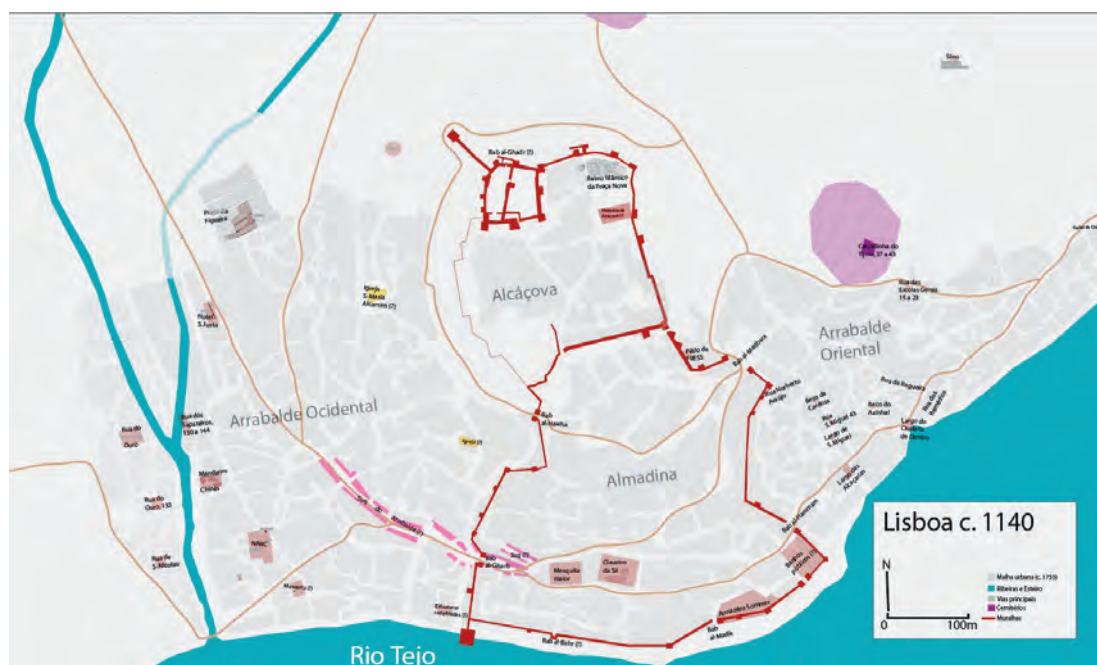


Fig. 1
Lisboa 1140:
Sistema Viário
Principal.

4 Referimo-nos ao cruzado inglês que descreveu a conquista de Lisboa (cf. A conquista de Lisboa aos mouros: relato de um cruzado (2001), pp. 140-143). Sobre a conversão de mesquitas em Igrejas durante o período da reconquista ver: Silva, 2017, pp. 66-67. As escavações arqueológicas realizadas no claustro da Sé que não revelaram a mesquita maior, não refutam a possibilidade que a mesquita maior da cidade tenha existido no local onde foi erguida a Sé de Lisboa, apenas confirmam que o templo islâmico não existiu no local onde foi erguido o claustro.

No que respeita aos banhos públicos da Lisboa muçulmana, a nossa proposta de localização tem como fundamento documentação que localiza banhos régios neste local, no século XIV, os quais não deveriam ter sido erguidos de raiz por monarcas portugueses, sendo muito mais plausível que se tratem dos banhos termiais situados pelos geógrafos árabes junto da Porta de Alfama e da margem do rio (Silva, 2017, pp. 136-140).

No que respeita ao *suq* situado intramuros, a nossa proposta situa esta estrutura no local mais comum possível, ou seja, entre a mesquita maior e a principal porta da cidade, pois era essa a posição topográfica mais frequente nas cidades do al-Andalus, e também do mundo islâmico em geral (Chalmeta, 2010). Além disso, outros motivos mais concretos levaram-nos a situar o *suq* intramuros neste espaço. Esta posição coincide com o único local onde estão assinaladas tendas, ou seja, espaços de comércio, nos primeiros séculos do domínio cristão, relativamente à cidade abrangida pela Cerca Velha (Silva, 2017, pp. 130-132). Tal informação não nos parece despicienda, sobretudo se tivermos em conta a posição da principal via comercial da cidade nos séculos XII e XIII: a Correaria, a via que partia da Porta do Ferro até ao adro de S. Nicolau. A proposta da existência de um *suq* extramuros nessa via, prende-se mais uma vez com paralelos com outras urbes do al-Andalus, neste caso com Almeria, onde um mercado temporário se transformou num mercado fixo ao longo de uma das principais vias de acesso à cidade (Silva, 2017, pp. 291-294). Tal como no caso do *suq* intramuros, também o espaço onde propomos ter existido um *suq* extramuros corresponde ao local onde está documentada uma impressionante concentração de tendas no século XIII, facto que não nos parece irrelevante. Ainda para mais, porque nesse mesmo local são situadas no século XIII, as “fangas velhas”, as “carniçarias velhas” e a “ferraria velha”. Topónimos que pela clara insistência na vetustez indicam que este autêntico centro comercial não era uma novidade do século XIII.

Esta posição dos principais mercados da Lisboa muçulmana pode ser considerada em conjunto com as propostas que apontam a possível existência de um fórum de época romana precisamente entre o espaço onde situamos o *suq* intramuros e o *suq* extramuros. A evolução fórum - *suq* é bem conhecida em outras cidades do mediterrâneo, por exemplo em *Aleppo* (Neglia, 2010). Sobre esta questão, convém ainda considerar que, quando os muçulmanos chegaram à cidade no século VIII, já há muito que o fórum de *Olisipo* se teria provavelmente desfragmentado e deixado de funcionar como tal.

Entre 1999 e 2001, foram realizadas escavações arqueológicas na Praça da Figueira onde se verificou a existência de uma estrutura viária de qualidade assinalável, cujo espólio associado aponta, segundo Rodrigo Banha da Silva, para uma provável construção de meados do século XI (Silva, 2012). Pelo seu traçado é possível identificar esta estrutura com a Corredoura, a artéria que ia desde o adro de S. Nicolau até ao posterior Mosteiro de S. Domingos, ligando a cidade à via que seguia em direcção a Loures e Santarém. Esta via consistia numa calçada com quase quatro metros de largura, cujo pavimento consistia num empedrado de boa qualidade construtiva, segundo o responsável pela escavação. Deste modo, é possível afirmar que, nos meados do século XI, ocorreram trabalhos de construção no sistema viário da cidade que obrigaram a um importante investimento. Esta afirmação levanta questões que não é possível ainda responder, mas que devem ser colocadas. Terão estes trabalhos abrangido o núcleo urbano da cidade, ou apenas os seus limites? Terá o sistema viário primário sido alvo de uma renovação geral nesse período, ou terá sido uma obra pontual? A resposta a estas questões poderá ter resposta no futuro, se surgirem novos dados arqueológicos que nos permitam perceber melhor esta questão.

Sobre o sistema viário secundário e terciário de época islâmica não é possível tentar reconstituir uma rede viária plausível, pois o conhecimento é demasiado parcelar e fragmentário para que se possa avançar tal proposta. Resta referir que a malha urbana apresentada na nossa proposta (Fig. 1) não pretende reconstituir a malha urbana real da cidade muçulmana, pois a nossa proposta tem como base a cartografia pré pombalina do séc. XVIII, servindo apenas como um pano de fundo para nos auxiliar a visionar a cidade medieval⁵.

5 A planta que usamos como base, a “Planta Topográfica da Cidade de Lisboa”, encontra-se no Instituto Português de Cartografia e Cadastro com o número 356, e está publicada em VV. AA., *Catálogo da Exposição Cartografia de Lisboa: Séculos XVII a XX*, Lisboa, Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimientos Portugueses, 1997, p. 46.

LISBOA EM 1250: SISTEMA VIÁRIO E ESTRUTURA URBANA

Já há muito que se conhece a extraordinária concentração de tendas na Correaria, na Lisboa de duzentos. O trabalho de António Pinto Ravara, realizado nos anos sessenta do século passado, demonstrou que o centro comercial da cidade se situava precisamente nas artérias que ligavam a Porta do Ferro ao adro de S. Nicolau (Ravara, 1967). Além de centenas de tendas, era também aqui que se situavam, tal como já referimos, as enigmáticas “fangas velhas”, as “carniçarias velhas” e a “ferraria velha”. Além disso, recordemos que estas artérias, que referimos no plural pois nesta época eram parceladas em diferentes topónimos, marcavam o limite oriental da Judiaria Velha.

A existência de uma comunidade judaica em Lisboa, anterior à tomada da cidade por Afonso Henriques e os cruzados, está documentada num texto de Abraham Ibn Ezra, escrito no século XII, facto que ainda não encontrou eco nas escavações arqueológicas efectuadas no espaço da antiga judiaria, muito provavelmente devido às grandes remodelações aí realizadas após o terramoto de 1755, momento em que se baixou as cotas altimétricas das ruas e dos edifícios aí erguidos. Relembremos também que a Judiaria Grande ou Velha de Lisboa apenas se viria a constituir como um espaço fechado e segregante a partir de finais do século XIV, e que durante o domínio muçulmano e durante todo o século XIII os judeus podiam circular livremente, e que, simultaneamente, a judiaria não foi, até ao referido momento, um espaço interdito aos cristãos (Silva, 2017, pp. 276-290).

O traçado da Correaria no século XIII, não seria muito diferente do que foi desenhado por João Nunes Tinoco em 1650, aliás tal como o traçado das outras vias do sistema viário primário. Contudo, convém mais uma vez esclarecer que os sistemas viários secundário e terciário deste período não podem ainda ser reconstituídos com precisão a um nível global, servindo a malha urbana possibilitada pela cartografia pré-pombalina, sobretudo como auxílio visual. Relativamente ao sistema viário primário é possível realizar correspondências entre algumas vias referidas na documentação e a referida cartografia, o que nos permite reconstituir esse sistema com alguma segurança.



Fig. 2
Lisboa 1250: Sistema Viário Principal.

Note-se também que o sistema viário da cidade, um século depois da conquista, seria ainda muito semelhante ao que existiria em época de domínio islâmico, não existindo grandes mudanças nas principais vias. A única alteração assinalável é o desvio da via marginal do centro da Judiaria para a Ribeira, facto perceptível com a instalação do Açougue do Pescado na Ribeira, durante o reinado de Afonso III. Este desvio é apenas o prenúncio de uma importante alteração que o sistema viário da cidade sofrerá, no final do século XIII. No geral, o sistema viário manteve-se tal como estava antes da conquista. No entanto, mantendo-se o cenário, mudaram os actores. Neste sentido, observe-se a clara relação estabelecida entre o sistema viário primário e a rede paroquial da cidade, tanto intramuros como fora de muros, nos arrabaldes. Do mesmo modo, atente-se na conexão entre o sistema viário primário e a posição onde os primeiros conventos se implantaram na periferia da cidade, S. Vicente, S. Francisco, Trindade e S. Domingos. A própria cronologia da implantação destes mosteiros indica-nos os melhores locais para a sua posição topográfica. No último quartel do século XII, iniciou-se a construção do Mosteiro de S. Vicente, no cimo da colina que dominava a cidade a oriente,

controlando uma importante área agrícola junto da cidade, e adjacente à via oriental que deixava a cidade pela porta do Sol em direcção a Sacavém e depois Santarém. Importa referir que a implantação de S. Vicente se poderá relacionar com o acampamento de cruzados que se posicionou no lado oriental da cidade, durante o cerco de 1147. No mesmo ano em que ocorre a conquista de Alcácer do Sal, em 1217, os Franciscanos instalam-se na colina que limita a cidade a ocidente, ocupando territórios contíguos à mais importante via que deixava a cidade pela Porta do Ferro, em direcção a oriente, em direcção a Cascais. Em 1218, os trinitários implantam a sua sede junto da mesma via, mas do lado norte. Na década de quarenta do século XIII, os dominicanos irão se instalar junto da Corredoura, numa área então rural, situada a uma cota baixa e por isso agastada pelas constantes cheias do esteiro do Tejo (Silva, 2017, pp. 390-405, 464-473).

LISBOA EM 1325: SISTEMA VIÁRIO E ESTRUTURA URBANA

Os anos finais do reinado de D. Afonso III e as primeiras duas décadas do reinado de D. Dinis foram uma época de grandes alterações na morfologia urbana de Lisboa.



Fig. 3
Lisboa 1325: Sistema Viário Principal.

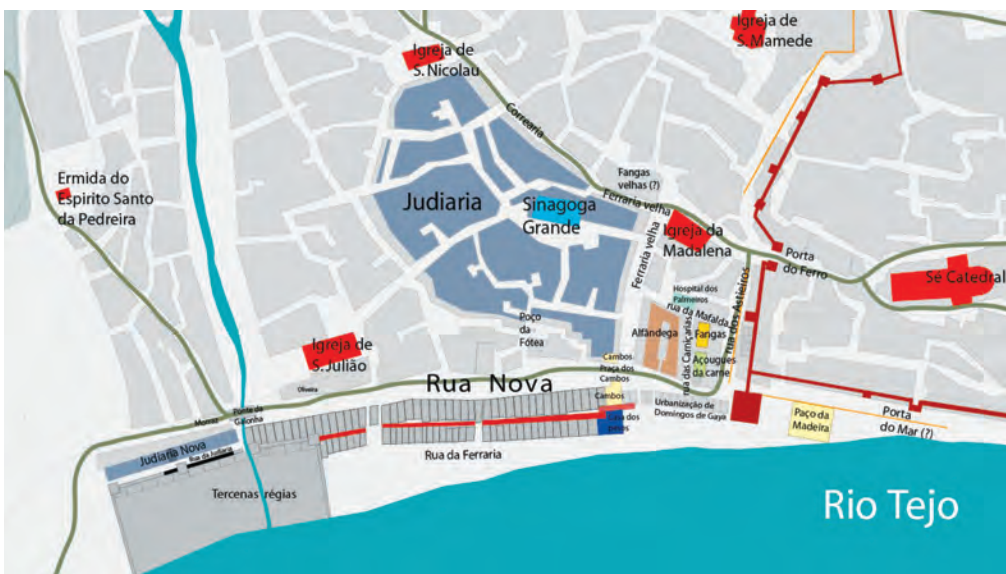


Fig. 4
Lisboa 1325: A Ribeira.

Durante os últimos anos do reinado de Afonso III, a Coroa adquiriu um número impressionante de tendas existentes entre a Porta do Ferro e o adro de S. Nicolau, mais precisamente, quase uma centena entre 1276 e 1278 (Ravara, 1967). Podemos dizer que quase todas as tendas da Correaria transitaram para a posse da Coroa. Ao mesmo tempo, tomou forma um novo núcleo comercial na cidade, no Arrabalde Ocidental, na rua dos Asteeiros, junto da cerca velha (Fig. 4).

Nessa artéria da cidade que corria paralela ao lanço ocidental da muralha, o monarca ergueu Fangas, ou seja, um mercado de trigo, e Açougues da Carne, deslocando as antigas estruturas que se situavam na Correaria. Além destas estruturas, já nos anos quarenta do século XIII, Afonso III havia doado ao concelho um Açougue do Pescado na Ribeira, perto do local onde depois ergueu as Fangas e os Açougues da Carne. Também na Ribeira, num momento que não é possível precisar, Afonso III instalou a Ferraria da cidade, ou seja, o espaço de trabalho dos ferreiros, na Ribeira, mais uma vez, detrimento da Ferraria Velha, que se situava na Correaria, junto à Judiaria. A motivação da deslocalização das carnicarias, ferrarias e fangas para novas estruturas prende-se com os elevados rendimentos possibilitados pela colecta fiscal, pois nas novas estruturas régias os mesteiros e os comerciantes tinham forçosamente que pagar os impostos na totalidade ao rei. Deste modo, Afonso III iniciou um processo de transferência do centro comercial da cidade da rua da Correaria para a Ribeira, processo que irá ser concluído pelo seu filho D. Dinis (Silva, 2017, pp. 296-307).

O reinado de D. Dinis foi um momento de mutação na forma urbana da cidade, sobressaindo, a construção do claustro da Sé Catedral, ocorrida entre a última década do século XIII e o início do séc. XIV, obra que originou uma grande remodelação urbana no centro da cidade intramuros. A análise da documentação e da epigrafia referente às instituições das capelas do claustro permite-nos supor que este tenha sido construído aproximadamente, entre 1290 e 1316, datas extremas das instituições das capelas, proposta que segue a linha de investigação avançada por Paulo de Almeida Fernandes, em 2006 (Fernandes, 2006; Silva, 2017, pp. 119-122). Estabelecida a cronologia da construção do claustro, e consequentemente, também a cronologia da realização do grande aterro aí efectuado, consideremos agora a necrópole da Sé catedral. Antes da construção do claustro existiu uma necrópole associada à Sé Catedral cujas primeiras evidências arqueológicas remontam aos anos trinta do século passado⁶ (Castilho, 1936, pp. 36-40).

Estas evidências foram confirmadas em escavações recentes onde se identificaram estelas funerárias de tipologia medieval e sepulturas medievais, na Rua das Cruzes da Sé (Sendas, 2016; 2017). Ou seja, entre 1147 e os finais do século XIII, a necrópole da Sé situou-se exclusivamente num espaço que abrangia as fachadas ocidental e sul deste templo. Segundo os resultados dos referidos achados arqueológicos, esta necrópole situava-se junto da via que passava a sul da catedral e que correspondia, aproximadamente, ao antigo *decumanus maximus*, tal como foi observado. A existência desta necrópole, dentro de muros, implantada na principal via de comunicação da cidade, terá sido uma inovação na cidade pós-conquista.

No final do século XIII, começou a ser realizado o enorme aterro que viria a soterrar o bloco urbano constituído por vários edifícios, no coração da cidade intramuros. Este aterro, que se sobrepôs a vários edifícios que aí permaneceram até à sua construção, desenhou o traçado das artérias que ali existem desde os finais do século XIII (Gaspar e Gomes, 2016, p. 124).

Na última década do século XIII, foi realizada uma muralha na margem ribeirinha do arrabalde ocidental entre a Torre da Escrivantina e a Casa das Galés, segundo o contrato realizado entre D. Dinis e o concelho em 1294 (Silva, 1987, pp. 27-29). Associada à construção da muralha foi planeada uma vasta operação urbanística, através da qual a Coroa tomou posse de uma das mais importantes áreas da cidade - a Ribeira - onde foram erguidos edifícios que foram rentabilizados ao longo de séculos. Após a análise da documentação relacionada com este processo urbanístico não nos restam dúvidas de que a construção da muralha, em finais do século XIII, foi um mero pretexto que possibilitou a apropriação de um terreno de enorme valia económica, o rossio da Ribeira, que assim passou das mãos do concelho para a Coroa, possibilitando a construção de uma importante urbanização que traçou a fachada sul da Rua Nova (Silva, 2017, 310-355). A Rua Nova, cuja fachada sul foi construída em simultâneo com a muralha, iria, em breve, tornar-se na principal artéria da cidade, atraindo os grandes mercadores tanto para aí venderem os seus produtos como para aí habitarem, tornando-se rapidamente na artéria mais rica da urbe, pois o valor médio dos aforamentos era aí mais elevado do que em qualquer outra parte da cidade, tal como demonstraram os estudos de Iria Gonçalves sobre a propriedade régia na Lisboa do século XV (Gonçalves, 1996).

A introdução da rua Nova no sistema viário primário da cidade medieval alterou definitivamente o equilíbrio deste sistema, pois esta artéria rapidamente ganhou notoriedade comercial e socioeconómica em detrimento da Correaria, o antigo centro comercial da cidade, que era ainda, recordemos, um prolongamento do *decumanus maximus* romano, que, deste modo, só terá perdido a primazia como principal artéria da cidade, com a abertura da Rua Nova.

6 Júlio de CASTILHO, Lisboa Antiga: Bairros Orientais, vol. V, 2ª edição anotada por Augusto Vieira da SILVA, Lisboa, Câmara Municipal de Lisboa, 1936, pp. 36-40. Junto da página 34 desta obra figura uma fotografia dos referidos túmulos.

CONCLUSÃO

Para concluir, importa salientar a estabilidade dos principais eixos viários da cidade, desde época romana até ao período medieval, destacando-se a via que atravessava a cidade entre a Porta de Alfama e a Porta do Ferro, provável herdeira do *decumanus maximus* de época romana. Devemos também realçar a preeminência, no sistema viário, da via situada no Arrabalde Ocidental que deixava a Porta do Ferro em direcção a Noroeste, artéria onde pode ter existido um importante *suq* em época islâmica, e onde, com toda a certeza, se situou o centro comercial da cidade até ao último quartel do século XIII. É também importante sublinhar o processo de alteração da principal via comercial da cidade, transferida da Correaria para a Ribeira, e o modo como esta última se tornou no espaço privilegiado na vida socio económica e comercial da cidade medieval. Já desde os finais do século XIII, que era na Ribeira, ou seja, na margem ribeirinha do Arrabalde Ocidental, que tudo acontecia. Era aí que se localizavam as Fangas, os Açougues, a Alfândega, os Cambos, a Casa dos Pesos do Concelho, a urbanização da Rua Nova, com as lojas e habitações dos grandes mercadores, e no extremo ocidental desta área situavam-se as Terceiras régias de Lisboa, que eram, no século XIV, provavelmente a maior estrutura, com uma funcionalidade não exclusivamente defensiva, construída de raiz, no reino português.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- A conquista de Lisboa aos mouros: relato de um cruzado*, edição, tradução e notas de Aires A. Nascimento; introdução de Maria João Branco, Lisboa: Vega, 2001.
- ALARCÃO, J. (2008) - *Coimbra: a montagem do cenário urbano*, Coimbra: Imprensa da universidade de Coimbra.
- AMARO, C. (1995) - "Urbanismo tardoromano no Claustro da Sé de Lisboa", in *Actas da 4ª Reunião de Arqueologia Cristã Hispânica*, Barcelona: Institut d'Estudis Catalans, pp. 337-342.
- CALADO, M. (2008) - *Olisipo pré-romana: Um ponto da situação*, Lisboa: Apenas Livros.
- CASTILHO, J. (1936) - *Lisboa Antiga: Bairros Orientais*, vol. V, 2ª edição anotada por Augusto Vieira da SILVA, Lisboa: Câmara Municipal de Lisboa.
- CHALMETA, P. (2010) - *El Zoco Medieval: contribución al estudio de la historia del mercado*, Fundación Ibn Tufayl de Estudios Árabes.
- ELLIS, S. J. R., ed. (2011) - *The Making of Pompeii: Studies in the History and Urban Development of an Ancient Town*, (Journal of Roman Archaeology Supplementary series) nº 85, Portsmouth: Journal of Roman Archaeology.
- FERNANDES, L. (2017) - "Museu de Lisboa - Teatro Romano: Um Museu e um Monumento Romano na cidade". In *Actas do I Encontro de Arqueologia de Lisboa: Uma Cidade em Escavação*, Lisboa: Centro de Arqueologia de Lisboa, pp. 193-211.
- GASPAR, A. e GOMES, A. (2016) - "Ocupação medieval na Sé de Lisboa", in *Lisboa Medieval: Gentes, Espaços e Poderes*, Lisboa: Instituto de Estudos Medievais da Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa.
- GONÇALVES, I. (1996) - "Aspectos económico-sociais da Lisboa do século XV estudados a partir da propriedade régia". In *Um olhar sobre a cidade medieval*, Cascais, pp. 11-60.
- LEITÃO, L. (2014) - "Murallas de Lisboa", *Revista Rossio, Estudos de Lisboa*, nº 3, Lisboa: Câmara Municipal de Lisboa, pp. 66-79, Disponível em: https://issuu.com/camara_municipal_lisboa/docs/rossio_3_issuo.
- MANTAS, V. G. (1999) - "Olisipo e o Tejo". In *Actas das Sessões do II Colóquio Temático «Lisboa Ribeirinha» (Padrão dos Descobrimentos, 2 a 4 de Julho de 1997)*, Lisboa: Divisão de Arquivos da Câmara Municipal de Lisboa, pp. 15-41.
- MIRANDA, F; FARIA, D. (2016) - "Lisboa e o comércio marítimo com a Europa nos séculos XIV e XV", in *Lisboa Medieval: Gentes, Espaços e Poderes*, Lisboa: Instituto de Estudos Medievais, pp. 241 - 266.
- NEGLIA, G. (2010) - "The forma urbis of Aleppo (Syria) during the Middle Ages", in *Studies in the Archeology of the Medieval Mediterranean*, Leiden: Brill.
- PALAZÓN, J. N.; CASTILLO, P. G. (2007) - *Las Ciudades de Alandalús: Nuevas perspectivas*, Zaragoza: Instituto de Estudios Islámicos y del Oriente Próximo.
- PIMENTA J. (2014) - "Os contextos da conquista: Olisipo e Decimo Jvnió Bruto", in Atas "Congresso Conquista e romanização do Vale do Tejo", (*Cira Arqueologia*, 3), Vila Franca de Xira: Câmara Municipal, pp. 44-60.
- RAVARA, A. P. (1967) - *A Propriedade Urbana Régia (D. Afonso III e D. Dinis)*, Dissertação para licenciatura em História, Lisboa (policopiado).
- SIDARUS, A. e REI, A. (2001) - "Lisboa e seu termo segundo os geógrafos árabes", *Arqueologia Medieval*, nº 7, Mértola/Porto: Campo Arqueológico de Mértola/Afrontamento, pp. 37-72.

- SENDAS, J. (2016) - *1º Relatório Preliminar, Poço Arqueológico. Escavação e Contenção Periférica (Rua das Cruzes da Sé)*, Matosinhos, Arqueologia e Património, Processo S - 36271 disponível no Arquivo de Arqueologia da DGPC.
- SENDAS, J. (2017) - *2º Relatório Preliminar, Poço Arqueológico. Escavação e Contenção Periférica (Rua das Cruzes da Sé)*, Matosinhos, Arqueologia e Património, Processo S - 36271 disponível no Arquivo de Arqueologia da DGPC.
- SILVA, A. V. (1987) - *A Cerca Moura de Lisboa. Estudo histórico descritivo*, 3ª ed., Lisboa: Câmara Municipal de Lisboa.
- SILVA, A. V. (1987) - *As Muralhas da Ribeira de Lisboa*, 3ª ed., Lisboa: Câmara Municipal de Lisboa.
- SILVA; M. F. (2017) - *Mutação Urbana na Lisboa Medieval: das Taifas a D. Dinis*, Tese de Doutoramento apresentada na Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa, Lisboa (policopiado).
- SILVA, R. B. (2011) - "Olisipo", in *La Gestión de los residuos urbanos en Hispania: In Memoriam Xavier Dupré Raventós*, Mérida: Instituto de Arqueología de Mérida (CSIC), p. 204.
- SILVA, R. B. (2012) - "A ocupação do período da dominação islâmica na Praça da Figueira (Lisboa)". In *Afonso I de Portugal: nos 900 anos do seu nascimento. Actas do Congresso*, Lisboa: Grupo dos Amigos de Lisboa.

ENTRAR E SAIR DE LISBOA NA ÉPOCA MODERNA: UMA PERSPECTIVA A PARTIR DA ARQUEOLOGIA MARÍTIMA

José Bettencourt¹, Inês Pinto Coelho², Cristóvão Fonseca³,
Gonçalo Lopes⁴, Patrícia Carvalho⁵ e Tiago Silva⁶

RESUMO

O presente artigo tem como objectivo analisar o tema do seminário “Meios, vias e trajectos: entrar e sair de Lisboa” sob o ponto de vista da arqueologia marítima. Esta perspectiva obriga a olhar para uma multiplicidade de aspectos que dizem respeito a várias áreas de investigação, desde as condições de navegabilidade do Tejo, a tipologia das embarcações utilizadas na navegação oceânica e fluvial, a defesa marítima ou os sistemas portuários. Importa ainda olhar para as evidências de contactos comerciais por via marítima, directas no caso de naufrágios, e indirectas no caso de materiais exógenos, que surgem em contextos urbanos.

O estudo realizado permitiu reconhecer que, apesar das exigências da navegação reconhecidas à entrada do estuário do Tejo, o porto de Lisboa assumiu um importante papel na navegação transoceânica. De facto, alguns contextos de naufrágio documentam esta dimensão ultramarina, como por exemplo a articulação com o Mediterrâneo, o Atlântico ou a ligação à Rota do Cabo. Embora de forma indirecta, a identificação de materiais exógenos em contextos urbanos contribui igualmente para o reconhecimento desta dimensão global da navegação. Paralelamente foi possível reconhecer que os navios que aportavam a Lisboa tinham diversas tonelagens e apresentavam diferentes características, reflexo da adaptação a diferentes contextos de navegação. Refira-se ainda o contributo da arqueologia da frente ribeirinha, onde se reconheceram múltiplas soluções portuárias, desde os simples desembarcadouros na praia até à estruturação do espaço com recurso a cais e rampas.

Este artigo corresponde a um primeiro ensaio de síntese sobre o tema, centrando a análise no contributo que o estudo de naufrágios e contextos ribeirinhos tem trazido nas últimas décadas à investigação da Época Moderna.

Palavras-chave: Lisboa, navegação, Rio Tejo, naufrágios, cultura material

ABSTRACT

This article analyses the theme of ‘Means, routes and paths: entering and leaving Lisbon’ from the point of view of the maritime archaeology, and including multiple areas of research, from the navigability conditions of the Tagus, to the typology of the vessels used in ocean and river navigation, maritime defense or port systems. We also consider the evidence of commercial contacts by sea, both direct in the case of shipwrecks, and indirect in the case of material culture found in urban excavations.

This study concludes that, despite the navigational requirements recognized at the entrance of the Tagus estuary, the port of Lisbon had an important role in transoceanic navigation, as we can see through the study of wrecks. They document this overseas dimension and contacts with the Mediterranean, the Atlantic, or the role in the Cape route.

1 jbettencourt.cham@gmail.com, Centro de História d’Aquém e d’Além-Mar (CHAM) e Departamento de História da Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa (FACSH-UNL) e Universidade dos Açores (UAç).

2 inesalexandrapinto@gmail.com, Bolseiro de doutoramento da FCT, Centro de História d’Aquém e d’Além-Mar (CHAM) e Departamento de História da Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa (FACSH-UNL) e Universidade dos Açores (UAç).

3 cristovaoafonseca@gmail.com, Bolseiro de doutoramento da FCT, Centro de História d’Aquém e d’Além-Mar (CHAM) e Departamento de História da Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa (FACSH-UNL) e Universidade dos Açores (UAç).

4 goncalocsl@gmail.com, Bolseiro de doutoramento da FCT, Centro de História d’Aquém e d’Além-Mar (CHAM) e Departamento de História da Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa (FACSH-UNL) e Universidade dos Açores (UAç).

5 patriciasanchescarvalho@gmail.com, Centro de História d’Aquém e d’Além-Mar (CHAM) e Departamento de História da Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa (FACSH-UNL) e Universidade dos Açores (UAç).

6 toiago@gmail.com, Centro de História d’Aquém e d’Além-Mar (CHAM) e Departamento de História da Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa (FACSH-UNL) e Universidade dos Açores (UAç).

Although indirectly, the identification of urban materials also contributes to the recognition of this global dimension of navigation, whereas ships arriving at Lisbon had different tonnages and features, reflecting the adaptation to different navigational contexts. Also vital is the contribution of the riverfront archaeology, where several port solutions range from simple landings on the beach to the building of wharfs and slipways.

This work is a first synthesis on the subject, focusing on the contribution that the studies of shipwrecks and riverside contexts have brought in the last decades to the investigation of the Early Modern Period.

Keywords: *Lisbon, navigation, Tagus River, shipwrecks, post-medieval material culture*

A posição de Lisboa é privilegiada. O rio é estrada de acesso por meio aquático ao exterior e permitia a ligação a um vasto *hinterland*, presumindo-se regular pelo menos desde a Idade do Ferro (Arruda *et al.*, 2017, p. 87). As fontes clássicas falam-nos das capacidades náuticas do Tejo (Deserto, Pereira, 2017, p. 59) e a arqueologia tem revelado contactos regulares com o exterior e o desenvolvimento de uma extensa indústria de transformação de preparados de peixe, materializada em ambas as margens, onde foram instalados vários complexos de produção de preparados piscícolas e de fabrico de ânforas romanas (para uma síntese ver: Fabião, 2009). A cidade desenvolveu-se por isso em íntima relação com o Tejo, adaptando-se a novas funções portuárias durante a Idade Média, o que culminaria, na passagem entre os séculos XV e XVI, numa profunda alteração da zona ribeirinha, transformada em centro logístico e mercantil de um império marítimo que se começava a construir, onde se foram instalando estruturas produtivas, como estaleiros; logísticas, como os cais e os armazéns; ou de poder, como a alfândega (Caetano, 2004).

Analisar de uma perspectiva da arqueologia marítima o tema do seminário “Meios, Vias e Trajetos: Entrar e sair de Lisboa” obriga a olhar para uma multiplicidade de aspectos que dizem respeito a várias áreas de investigação: as condições de navegabilidade do Tejo, a tipologia das embarcações utilizadas na navegação oceânica e fluvial, a defesa marítima ou os sistemas portuários, que incluíam fundeadouros, armazéns, estruturas produtivas, de fiscalização, de gestão do espaço e da actividade do porto. Importa ainda olhar para as evidências de contactos comerciais por via marítima, directas no caso de naufrágios, e indirectas no caso dos vestígios materiais exógenos que surgem frequentemente em escavações efectuadas em contextos urbanos. Este artigo corresponde assim a um primeiro ensaio de síntese sobre o tema, centrando a análise no contributo que o estudo de naufrágios e contextos ribeirinhos têm trazido nas últimas décadas à investigação da Época Moderna.

1. AS VIAS

O acesso à cidade de Lisboa por via aquática subentende percursos costeiros, estuarinos e fluviais. Numa primeira abordagem, a barra do Tejo apresenta características naturais propícias à navegação. A amplitude do seu estuário e a força das águas oceânicas, aliada à das águas fluviais, provocam correntes fortíssimas, na enchente e na vazante, desimpedindo os canais de navegação (Boiça, 1998, p. 25). Contudo, a abordagem à embocadura do Tejo coloca diversas condicionantes, impostas por uma hidrografia complexa, de influência oceânica, estuarina e fluvial. Esta multiplicidade de condicionantes, a par de uma batimetria e morfologia irregular, onde se verifica uma variação dos tipos de fundo (rocha, areia ou lodo) aumenta as dificuldades de pilotagem. Refira-se que o regime das marés, associado ao processo de enchente e vazante do estuário, assim como a presença de baixios e o estrangulamento da embocadura, têm uma forte influência na força das correntes marítimas, levando a repercussões particulares em zonas também específicas.

Em Época Moderna existiam dois canais principais de navegação no estuário que se abriam entre duas formações de pedra e areia, os cachopos. Próximo de São Julião da Barra, desenvolvia-se um canal estreito, designado por carreira de São Gião ou barra pequena. Mais a sul, existia um canal mais largo, conhecido como carreira da Alcáçova, Alcáçere ou barra grande (Fig. 1). Dependendo das fontes e dos autores ambos são apresentados como preferidos devido à maior profundidade, embora o canal sul fosse mais instável (Boiça, 1998, p. 26; Moreira, 1998, p. 55).



Fig. 1

Planta hidrográfica da barra e porto de Lisboa de 1878/ 1879, onde estão assinalados os principais canais de entrada no Tejo utilizados ao longo da Época Moderna (João Verissimo Mendes Guerreiro, *Planta hydrographica da barra e porto de Lisboa*, Direcção Geral dos Trabalhos Geodésicos, 1878-1879). Disponível em BNP, <http://purl.pt/16767>.

A instabilidade na configuração dos cachopos, consequência de variações naturais acentuadas por fenómenos antrópicos, nomeadamente a construção da torre do Bugio, é particularmente sentida a partir de meados do século XVII (Boiça, 1998, p. 26). De facto, embora com algumas reservas, a partir dos levantamentos cartográficos e batimétricos existentes entre os séculos XVI e XVIII, é possível concluir que houve momentos em que os canais sofreram um asso-reamento e como consequência oscilações nas condições de navegabilidade. Esta situação torna-se particularmente gravosa considerando o aumento do tráfego marítimo que se fez sentir a partir da centúria de quinhentos, em particular de navios de maior calado, que necessitariam de canais profundos e limpos (Boiça, 1998, p. 28).

Estas dificuldades sentidas na abordagem ao porto de Lisboa justificaram a existência do piloto da barra. A este propósito refira-se o conselho dado pelo cosmógrafo-mor do reino, Manuel Pimentel, na sua obra *Arte de Navegar*: “quem não tiver entrado em Lisboa, tome sempre piloto da barra” (Pimentel, 1712, pp. 527-528). De qualquer forma, era necessária uma conjugação favorável de determinados ventos e marés para franquear a barra. Para entrar, vento de bordejar e maré de enchente, sendo utilizados os dois canais possíveis, preferencialmente o de São Julião para as naus da Índia, que ficou conhecida como “carreira das naus”. Para sair seria melhor recorrer à carreira da Alcáçova, preferencialmente na maré de vazante e evitar os ventos de sueste (Boiça, 1998, p. 30). Assim, para arribar a Lisboa era necessário conhecer com alguma precisão o regime de ventos e correntes, os ciclos das marés e as características geomorfológicas (Boiça, 1998, p. 31).

Refira-se ainda a relevância, para os pilotos, dos enfiamentos, conhecenças, marcas ou “balizas” em terra, que alter-naram ao longo dos tempos, em estreita dependência das variações nos canais e em função de condições climáticas desfavoráveis (invisibilidade devido a nevoeiro, mau tempo, entre outras) (Boiça, 1998, p. 30; Moreira, 1998, p. 56). Estas conhecenças estarão na origem da construção de faróis ao longo da costa para apoio à navegação, nomeadamente nocturna, tendo sido através do alvará pombalino de 1758 que se determinou a construção de vários faróis para servirem de “marca e de guia, para se desviarem oportunamente [os navios] de fazerem naufrágio” (Freire, 2012, p. 54).

A Lisboa aportavam igualmente numerosas embarcações provenientes de portos do Tejo, que em 1957 ainda era navegável ao longo de 85 km (Gaspar, 1970, p. 156), apesar de vários condicionalismos impostos pelas marés, caudal ou alterações morfo-sedimentares. Até ao século XX, a navegação fluvial desempenhou um papel determinante na economia e no povoamento de ambas as margens do rio, onde se foram desenvolvendo pequenos portos de escoamento de variadas produções, peixe seco ou salgado, lenha, madeiras, azeite, vinho, couros, mel ou cera, por exemplo. A documentação da Época Moderna releva Almada, Coima e Ribatejo (Montijo), Santarém, Abrantes ou Punhete, mas havia ligações regulares a portos mais a montante, como Muge, Azambuja, Vila Nova da Rainha ou Benavente, só para citar alguns exemplos (Gaspar, 1970, pp. 153-168).

A aterragem a Lisboa fazia-se em vários fundeadouros. A sua análise sistemática está ainda por fazer, mas as fontes históricas indicam que estariam sobretudo entre a Ribeira das Portas do Mar (actual Campo das Cebolas), a Oriente, e Belém, a Ocidente, dando a conhecer três sítios: o ancoradouro do Restelo, o de Santo Amaro e o da Boa Vista ou de Santa Catarina (Gomes, 2014, p. 81). As fontes iconográficas e escritas testemunham a complexa manobra necessária à preparação das frotas que frequentavam estes ancoradouros. A descrição da viagem da Armada da Carreira da Índia de 1614 é um bom exemplo: a frota, constituída por cinco naus, manteve-se no fundeadouro em frente a São Paulo em Março e Abril, à espera de condições favoráveis à partida para Goa, que se anunciavam no dia 5 de Abril, quando duas peças e artilharia foram disparadas como sinal de embarque. No dia 8 de Abril três naus foram então rebocadas por galeras até à barra, mas duas mantiveram-se no fundeadouro de Belém por falta de rebocadores suficientes, só zarpando mais tarde (Silva y Figueiroa, 1614/1624-2011, pp. 7-9).

As mesmas fontes dão igualmente conta da existência de numerosos desembarcadouros naturais, na praia, ou em cais em pedra e madeira, em zonas regularizadas, e de estaleiros, com estruturas mais ou menos complexas. As evidências destas estruturas têm surgido frequentemente durante o acompanhamento arqueológico de obras na zona ribeirinha, documentando várias técnicas de construção.

No Campo das Cebolas foram identificados vários cais em pedra, com alicerces em estacaria de madeira (Simão *et al.*, 2017, pp. 1901-1914), solução também registada no Cais da Moeda identificado na Praça D. Luís I, por exemplo (Gomes, 2014, pp. 6-37). No Boqueirão do Duro foi descoberto um complexo, com um possível cais palafítico e várias zonas de armazenamento de madeiras em pré-forma e outras desmanteladas de embarcações, algumas surgindo reutilizadas nas próprias estruturas portuárias (Macedo *et al.*, 2017, pp. 1915-1924).

A construção naval era também uma das actividades desenvolvidas na zona ribeirinha de Lisboa, para atender às necessidades específicas dos múltiplos mercados abrangidos na rede marítima portuguesa. D. Manuel promulgara já em 1515 uma provisão régia, na qual reservava às áreas ribeirinhas, desde a praia de Cata-que-farás até Santos, às actividades de estaleiro. O espaço dedicado às construções régias apenas foi vedado mais tarde, a partir de 1546 (Costa, 1994, p.38), mas foi dominado numa fase inicial pela Ribeira das Naus, onde se construíam e reparavam desde pequenos navios até às grandes naus da Carreira da Índia (Costa, 1997). As evidências mais directas de construção naval nesta área, cuja fase oitocentista inclui a doca seca (Dique do Arsenal) e a Doca da Caldeirinha, recentemente expostas no âmbito do projecto de requalificação da ribeira de Lisboa, correspondem a madeiras para navios pré-trabalhadas, que se encontravam armazenadas na actual Praça do Município. Estas nunca chegaram a ser utilizadas, apresentando uma cronologia que poderá remontar, nalguns casos, à Idade Média, aos séculos XIII - XIV, de acordo com as datações por Carbono 14 (Alves *et al.*, 2001; Alves, 2002). Esta cronologia poderia colocar estes vestígios na pista das tercenas medievais, hipótese que parece pouco provável se considerarmos a grande dimensão de algumas peças, mais adequadas ao que se esperaria de uma construção de navios de grande porte, de Época Moderna.

As evidências de outras estruturas relacionadas com a construção e reparação naval existentes em Lisboa correspondem a duas grades em plano inclinado descobertas na zona ocidental, a primeira no Largo Vitorino Damásio (Santos, 2006), a segunda registada recentemente na Praça D. Luís I, com uma cronologia que deverá estar situada na segunda metade do século XVII ou inícios do XVIII (Sarrazola *et al.*, 2013, pp. 141-146; Sarrazola *et al.*, 2014, pp. 111-116). De referir igualmente a utilização frequente de madeiras reaproveitadas de navios desmantelados, presentes na grade de maré da Praça D. Luís I, mas também na Avenida D. Carlos I, em cofragens relacionadas com o aterro da frente do rio (Blot e Henriques, 2011, p. 138), elementos marcantes na construção da paisagem ribeirinha.

2. OS MEIOS

Em todas estas fontes evidencia-se a diversidade das embarcações que frequentavam o porto de Lisboa, utilizadas na navegação oceânica ou fluvial. Na verdade, as fontes escritas documentam a passagem e utilização no porto de Lisboa de navios de várias tipologias, caravelas, naus, galeões, urcas, galeras, por exemplo, que asseguravam o funcionamento do porto e ligações comerciais regulares com o Mediterrâneo (Alessandrini *et al.*, 2012), o norte da Europa (Ribeiro *et al.*, 2016) e destinos ultramarinos, em África, no Índico ou no continente americano (Godinho, 1965; Costa,

2002; Frutuoso *et al.*, 2001). Além desta diversidade importa também salientar o seu elevado número como indicador da importância marítima da cidade: veja-se a referência a cerca de 1490 embarcações fluviais que em 1552 navegavam o Tejo, servindo a cidade e os seus arredores (Gaspar, 1970, p. 159), onde a arqueologia tem revelado a existência de uma cintura pré-industrial, que incluía, por exemplo, fornos de cerâmica (Torres, 1990), de biscoito e os moinhos de maré, no Vale de Zebro e nas suas imediações (Ventura, 2007).

Referem-se igualmente navios de diferentes nacionalidades. Por exemplo, na chegada ao porto de Lisboa em 1584 o padre jesuíta Duarte de Sande refere não só a “multidão quase infinita de navios”, como também a diversidade de bandeiras europeias, salientando as italianas, em particular de Génova e Veneza, espanholas, francesas, belgas e alemãs (Sande, 2009, pp. 140, 312).

Ainda que escasso, o registo arqueológico destas embarcações encontra-se em Lisboa, sob os aterros que permitiram o desenvolvimento urbano da zona ribeirinha, ou na embocadura do Tejo, onde estão documentados nas fontes escritas mais de uma centena de naufrágios entre os séculos XVI e XVIII⁷, em São Julião da Barra, Oeiras.

O vestígio mais antigo de um navio corresponde a uma extremidade escavada em 1996 no Largo do Corpo Santo, cuja datação por Carbono 14 aponta para o século XIV, embora a cronologia mais provável se encontre entre finais do século XV e a primeira metade do século XVI, porque este estava coberto por um aterro contendo materiais do século XVI. Trata-se de um pequeno troço da popa de uma embarcação de pequeno porte, compreendendo o couce da quilha, o coral, picas e tábuas de forro exterior, em carvalho. Apesar da sua limitada extensão, o navio do Corpo Santo assume grande importância no estudo da construção naval portuguesa, partilhando várias características da designada tradição ibero-atlântica, nomeadamente com o navio Ria de Aveiro A. Particularmente interessante, é a transição entre a quilha e o cadaste com um couce de popa, indicando o uso de um leme central de cadaste, peça ilustrada em documentação do início do século XVII, que surge igualmente em quase todos os navios da tradição ibero-atlântica (Alves *et al.*, 2001).

A mesma tradição foi reconhecida no navio do Cais Sodré, descoberto em 1995 durante as obras de construção do túnel do metro. Conservado ao longo de 24 m, embora seccionado à popa e à proa pelas paredes do túnel, o navio foi datado por radiocarbono da segunda metade do século XV ou dos inícios do XVI (Rodrigues *et al.*, 2001). Este corresponde ainda hoje ao vestígio deste tipo mais bem conservado documentado em Lisboa, incluindo grande parte do fundo do casco, com a quilha, o tabuado do forro exterior, cavernas, braços, escoas, forro interior e parte da sobrequilha, utilizando várias madeiras na sua construção – carvalho no cavername, pinheiro manso (*pinus pinea*) e pinheiro silvestre (*pinus sylvestris*) nas tábuas de forro interior. Entre as evidências que o filiam na tradição ibero-atlântica encontram-se a ligação entre as cavernas e os primeiros braços, com escurvas em rabo de minhoto. Esta característica está relacionada com a utilização de um número pré-determinado de balizas desenhadas antes da sua colocação sobre a quilha, que definiam a forma da parte central do casco, tendo por isso um papel determinante na sua concepção. Esta função é confirmada pela presença de marcas incisadas e numeração em algarismos romanos gravados nas cavernas, indicando a sua posição sobre a quilha, o côvado ou a sequência, a partir da caverna-mestra, para a proa e para a popa. A investigação sugere um navio de grande porte, com uma quilha com mais de 24 m de comprimento, mas com características inusuais em navios para a navegação oceânica, como a escurva topo a topo entre troços da quilha, e a evolução da forma das cavernas de fundo (Rodrigues *et al.*, 2001; Rodrigues, 2002; Castro *et al.*, 2011, pp. 241-242).

Da mesma época, embora de maior porte, são os prováveis vestígios da Nossa Senhora dos Mártires encontrados em São Julião da Barra, onde esta naufragou em 1606 quando voltava da Índia. Tratam-se dos restos de uma nau de grande porte construída em esqueleto primeiro, onde as ligações entre as cavernas e os braços eram reforçadas com dois malhetes em forma de rabo de minhoto, o que constitui outra evidência da sua construção previamente à colocação sobre a estrutura longitudinal da embarcação (Castro, 2005, pp. 112-118). Os valores dos graminhos (recolhimento e levantamento das cavernas de fundo do navio) e a sua posição na estrutura das cavernas foram analisados por Filipe Castro, que os comparou com as fontes históricas. Os valores obtidos, apesar da reduzida área da carena, parecem confirmar o processo de construção descrito nas fontes portuguesas da época, evidente também em marcas incisadas

na madeira correlacionáveis com o traço das astilhas, o côvado ou a respectiva posição sobre a quilha (Castro, 2005). Utilizada na Rota do Cabo, a estrutura da “Nossa Senhora dos Mártires” era particularmente possante – o cavername tinha aproximadamente 25 cm de lado e o tabuado 11 cm de espessura, estando calafetado com cordões de chumbo (Castro, 2005, pp. 116–136). O mesmo estudo indica tratar-se de uma nau com cerca de 18 rumos de quilha (equivalente a cerca de 27.72 m), aproximadamente 40 m de eslora, com uma capacidade de carga em torno dos 600 tonéis, armada com três mastros (Castro, 2005).

Para épocas mais recentes, de finais do século XVII ou inícios do XVIII, há a referir os dois navios da Boa Vista, descobertos durante a construção na nova sede da EDP, na área onde no século XVII foi instalada a base logística do comércio brasileiro. Estes dois casos, ainda numa fase inicial da investigação, apresentam várias técnicas nunca antes documentadas em Portugal, assumindo-se como hipótese uma provável relação com a navegação colonial (Bettencourt *et al.*, 2017a)⁸.

Em Boa Vista 1, um navio de médio porte, considerando a dimensão dos seus elementos, destacam-se várias características comuns à construção naval mediterrânica, como a utilização de uma quilha compósita, constituída por três troços, ligados por encosto topo a topo, sem escarvas nem indícios de qualquer sistema de pregadura, e a presença de escarvas de dente, na ligação entre a caverna e os braços. O navio tem, porém, características que apontam para uma utilização em águas quentes, nomeadamente a presença de um sobrecostado, que estava ligado à quilha e ao forro exterior com pregos em ferro, entre os quais existia um revestimento com pêlo de animal ainda não identificado (Bettencourt *et al.*, 2017a).

De maior dimensão, a estrutura do navio Boa Vista 2 é muito distinta, embora apresente técnicas muito comuns na época, como a utilização de uma quilha compósita ligada com escarvas lisas horizontais. No entanto, tal como Boa Vista 1, este apresenta características que indiciam uma protecção para águas quentes, como são exemplos a calafetagem constituída por estopa em fibras de origem vegetal, nalguns casos reforçada por cordões de chumbo, e utilização de um sobrecostado, fixo com pregos em ferro, de ponta perdida, que se sobrepunha a um revestimento de argamassa esbranquiçada, que poderá corresponder a gala-gala, uma mistura de óleo de peixe e cal em pó utilizada na protecção de cascos, desde pelo menos o século XVI. Uma área de operação em espaço colonial é igualmente sugerida pela presença de cocos no porão do navio, certamente associados a este contexto (Fig. 2) (Bettencourt *et al.*, 2017a).



Fig. 2
Cocos identificados no porão do navio Boa Vista 2 (foto: José Bettencourt).

O registo arqueológico de embarcações fluviais é comum na margem sul, onde foram registados como base para a construção de estruturas ribeirinhas (Rodrigues *et al.*, 2002). Nos últimos anos surgiram também várias estruturas de

⁸ Numa recente observação visual efectuada no âmbito do projecto *Forsea Discovery* (<http://forseadiscovery.eu/>), Nigel Nayling e Aoife Daly colocaram a hipótese de terem sido utilizadas madeiras tropicais na construção dos navios.

pequenas embarcações nas escavações do Campo das Cebolas, do Boqueirão do Duro e em Alcântara, ainda numa fase inicial da investigação (Macedo *et al.*, 2017; Bettencourt *et al.*, 2017b).

No entanto, o estudo destas embarcações tem sido desenvolvido por vários investigadores, numa perspectiva essencialmente etnográfica, baseada na observação e no registo de exemplares ainda em utilização (Carmona, 1999; Carvalho, 2017; Curtinhal, 2006 e 2007; Fernandes, Pinto, 2012; Mendes, 2013; Nabais, 2009; Rodrigues, 2010) e recorrendo a fontes documentais que parecem recuar algumas tipologias pelo menos até ao século XVII, quando surgem descritos os métodos de traçado e elementos de construção de uma falua e de uma fragata no Livro de Traças de Carpintaria, publicado por Manuel Fernandes, em 1616 (Carvalho, 2017).

A investigação revela também a existência de tipologias adaptadas aos diferentes sectores do rio, existindo embarcações capazes de escoar produtos até Lisboa a partir do Rossio ao Sul do Tejo, no concelho de Abrantes (Carvalho, 2017).

Refira-se igualmente que até há poucos anos ainda estavam em funcionamento estaleiros que construíam embarcações no Tejo com técnicas tradicionais (Moita, Sarilhos Pequenos, Seixal, Barreiro, Almada, Montijo e Alcochete) (Mendes, 2013, pp. 42-58).

3. TRAJECTOS

Os trajectos dos navios que aportavam a Lisboa são muito distintos, ganhando na Época Moderna uma dimensão global. As evidências indirectas destas rotas correspondem sobretudo a cerâmicas exógenas exumadas em contextos urbanos. Na Idade Média a sua presença é reduzida, embora em níveis do século XII-XIII tenham sido identificadas peças dos centros produtores do Sul da Península Ibérica, de Málaga, Almeria e Paterna/ Manises (Bugalhão, Gómez Martínez, 2005, pp. 237-262; Bugalhão, Gomes, Sousa, 2007, pp. 317-343), que surgem nos séculos seguintes, a par de algumas produções de Saintonge, em França, ou de Bruges (Silva *et al.*, no prelo). No decorrer dos séculos XIV-XV as cerâmicas de importação são ainda muito restritas ao levante hispânico, em particular às regiões de Sevilha e Valência (Filipe, 2011, p. 14; Silva *et al.*, no prelo) e a algumas produções de Bordéus (Silva e Guinote, 1998).

A arqueologia de Lisboa mostra também o aumento do consumo de materiais exógenos na passagem do século XV para o século XVI, que revelam o desenvolvimento comercial da cidade, a intensificação do tráfico marítimo, assim como os contactos comerciais, os gostos e as tendências da sociedade portuguesa desta época. Para além das importações de Paterna / Manises e Sevilha, surgem também as produções das oficinas italianas de Veneza, Deruta, Faenza, Firenze e Montelupo⁹. Destaque também para o aparecimento no registo arqueológico de produções asiáticas, introduzidas a partir da Rota do Cabo. As mais antigas porcelanas chinesas com decoração a azul e branco foram recuperadas durante as escavações realizadas no edifício do Aljube, em Lisboa, e datam do período de transição do século XV para o século XVI (Henriques, 2012, pp. 920-921). Ao longo do século XVI e durante as primeiras décadas do XVII estas produções tornam-se mais comuns, surgindo um pouco por todas as intervenções arqueológicas da área urbana de Lisboa. A partir do último quartel do século XVII e o primeiro quartel do século XVIII, a par da porcelana azul e branca (Gonzalez, 2012, p. 89), começam a surgir em grandes quantidades os exemplares da “Família Verde”, reflexo da grande aceitação que tiveram na sociedade da época (Ferreira *et al.*, 2017, pp. 465-466) e posteriormente, exemplares de porcelana da “Família Rosa” e de “Tinta da China” (Ferreira *et al.*, 2017, pp. 465-467). De referir também a presença em contextos dos séculos XVI e XVII de potes de produções asiáticas (Simões, 2009, pp. 67-71; Mateus *et al.*, 2017, p. 1855).

As evidências indirectas de contactos com o noroeste europeu também mostram um incremento a partir do século XVI. Refiram-se as produções alemãs em grés, ou vidrado de sal, conhecidas como bellarminas (Silva *et al.*, 2012, pp. 78-79; Coelho, 2015, p. 186; Casimiro, Boavida, Moço, 2017, p. 65; Simão *et al.*, 2017, p. 1903), os cachimbos em grés, de fabrico neerlandês ou inglês, dos séculos XVII e XVIII (Silva e Guinote: 1998; Martins, 1988, pp. 16-18; Casimiro, Boavida e Moço,

9 Estas produções surgem um pouco por todos os contextos urbanos de Lisboa. Ver, por exemplo: Silva e Guinote, 1998; Amaro, 2002, pp. 14-27; Silva *et al.*, 2012, pp. 71-84; Santos e Rocha, 2012, p. 108, 121; Nunes e Filipe, 2012, p. 149; Gonzalez, 2012, pp. 849-854; Henriques, 2012, p. 921; Amaro *et al.*, 2013, pp. 1021-1024; Casimiro, Boavida e Moço, 2017, pp. 57-60, 61-64; Gomes, Ponce e Filipe, 2017, p. 352; Ferreira *et al.*, 2017, pp. 463-464; Coelho, Silva, eTeixeira, 2017, p. 377; Barradas e Silva, 2017, p. 1695-1696; Ponce *et al.*, 2017, pp. 1704-1705; Cardoso *et al.*, 2017, pp. 1717-1729; Batalha *et al.*, 2017, p. 1753; Joaquinito, 2017, p. 1772; Bargão, Ferreira e Silva, 2017, p. 1786 e 1793; Felício *et al.*, 2017, p. 1811, 1813-1815; Simão *et al.*, 2017, p. 1903.

2017, pp. 64–65; Simão *et al.*, 2017, p. 1903) ou as garrafas de vinho britânicas dos séculos XVII–XVIII (Fernandes e Ferreira, 2004, p. 487; Batalha e Cardoso, 2013, p. 123; Coelho, Silva e Teixeira, 2017, pp. 377–378).

As evidências directas do trajecto dos navios que aportavam a Lisboa correspondem a naufrágios e materiais recuperados em zonas de fundeadouro e/ desembarcadouro, que têm sido revelados nas últimas décadas em achados fortuitos e através da investigação arqueológica (Fig. 3). A maior parte são sítios onde dominam canhões ou âncoras em ferro, que não permitem uma abordagem mais precisa quanto à cronologia, função ou área de operação. Entre estes destacam-se os sítios Baixa da Boeira, com oito canhões (Monteiro, 2007), Praia de Carcavelos 4, com três âncoras e doze canhões (Freire, 2012, pp. 39 e 133) e Porto de Recreio de Oeiras, com cinco canhões (Castro, 2000).



Fig. 3 Sítios subaquáticos ou de interface com prováveis naufrágios, embarcações ou zonas de fundeadouro da Época Moderna (séculos XVI a XVIII), conhecidos no porto de Lisboa e sua periferia.

Entre os sítios estudados até à data destaca-se, sem dúvida, São Julião da Barra (SJB), onde foram efectuados trabalhos pioneiros de registo arqueológico, ainda na década de 1970, continuados depois na década de 1990, sobretudo no quadro da preparação do Pavilhão de Portugal da Expo'98. As escavações então efectuadas revelaram parte da estrutura da “Nossa Senhora dos Mártires” e do seu conteúdo, ali naufragada em 1606, quando voltava de Cochim, no Estado da Índia (Castro, 2005). Para além de partes do casco e de objectos relacionados com o funcionamento do navio, o quotidiano ou os passageiros e tripulantes (Reis, 1998; Santos, 1998; Gschwend, 1998; D’Intino, 1998), este sítio documenta de uma forma clara os fluxos mercantis oriundos do continente asiático no século XVI. Entre o casco foi recuperada uma grande quantidade de grãos de pimenta e na periferia surgiu um conjunto significativo de cerâmica asiática e de porcelana chinesa, incluindo 139 potes e 101 porcelanas, com uma cronologia atribuível à dinastia Ming, em particular ao reinado Wanli (1573–1619) (Coelho, 2008).

As jarras ou potes, que serviam para conter, armazenar e conservar líquidos e sólidos, constituindo uma forma de acondicionamento apropriada para o transporte de mercadorias e vitualhas a bordo das embarcações, dividem-se em cinco grupos, com centros produtores diversos: as Martaban e as Tai stoneware jars, fabricadas no Sião, as Tradescant e vidradas, de produção chinesa e as Tsubo, produzidas no Japão (Coelho, 2008).

A porcelana chinesa inclui pratos, taças, copos, jarras e garrafas produzidos em porcelana branca com decoração em tons de azul de cobalto sob vidrado, obedecendo na sua maioria à organização da kraak porcelain, fabrico chinês com larga difusão no mercado europeu dessa época (Fig. 4) (Coelho, 2008).



Fig. 4
Pratos de porcelana chinesa com decoração azul recuperados em São Julião da Barra, entre os vestígios da presumível "Nossa Senhora dos Mártires" (ilustração: Inês Pinto Coelho).

O estudo de SJB foi retomado a partir de 2011, numa colaboração entre o CHAM (FCSH/NOVA | UAc), a Câmara Municipal de Cascais e a Câmara Municipal de Oeiras. Esta investigação mostrou que o seu registo arqueológico apresenta uma vasta diacronia, que começa no século XVI e termina no século XX, documentando a navegação no complexo portuário de Lisboa durante 400 anos.

As moedas constituem um bom indicador do vasto espectro cronológico, assim como da diversidade cultural do complexo arqueológico. Por exemplo, surgem alguns numismas portugueses, sendo de destacar um exemplar de X reais (1521-1557), um cruzado de D. João IV (1640-1656) e três espécimes de 4000 réis cunhados em Salvador da Baía (Brasil), no reinado de D. João V (1707-1750), a par de um conjunto maior de moedas espanholas do século XVII (reales de 4 ou de 8), descobertas sobretudo em SJB1, espécimes de abrangente circulação à época em vários circuitos comerciais, cunhadas com prata das minas americanas sob domínio dos Habsburgos (Freire, Bettencourt e Coelho, 2014, pp. 118-119; Cardoso *et al.*, 2014, pp. 9-34).

Entre os outros materiais descobertos em SJB destacam-se um suporte de vareta de arma de antecarga, uma protecção de coroa, ou uma roda com a Broad arrow, conjunto que nos coloca na pista do HMS Kingfisher, perdido em 1798 contra a fortaleza de São Julião da Barra, após erro do piloto português, que calculou mal a força e a velocidade da maré ao sair do Tejo (Freire, Bettencourt e Coelho, 2014, p. 120).

De finais do século XVII há a registar o navio florentino Gran Principessa di Toscana, que naufragou ao largo do Cabo Raso, em Dezembro de 1696, na sequência de uma forte tempestade. O sítio foi descoberto em 1966, por mergulhadores amadores e explorado esporadicamente nas décadas seguintes. Dali retiraram-se dezassete bocas-de-fogo, além de outros materiais, vários servidores, um almofariz e um pilão, moedas de prata, pelouros de pedra, fragmentos de coral, um candelabro e um castiçal, dezenas de balas de mosquete e escumilha, pratos em estanho, uma torneira em bronze, um fragmento de prato em cerâmica azul e branco, utensílios de cozinha ou um cano de bacamarte. Este con-

junto encontra-se disperso por colecções particulares, nas reservas do CNANS e no Museu do Mar Rei Dom Carlos, em Cascais, tendo sido inventariado por João Pedro Cardoso (2012). Entre o espólio recuperado, destacam-se as peças de artilharia em bronze fundidas em Florença, no reinado de Fernando II, 5.º Grão-Duque da Etrúria, actualmente no Museu do Mar de Cascais. O sítio nunca foi estudado de forma sistemática, mas mantém um potencial muito significativo. As evidências directas incluem também os vários contextos descobertos durante a construção na nova sede da EDP, em Santos, no quarteirão a Sudeste do cruzamento entre a Rua D. Luís I e o Boqueirão dos Ferreiros, que revelou uma sequência arqueológica com uma cronologia entre as épocas romana e contemporânea. Foram reconhecidas três realidades cronológicas distintas: a Fábrica de Gás da Boavista, que laborou entre a década de 1840 e os primeiros decénios da centúria seguinte; o aterro da Boavista, uma das maiores obras públicas de oitocentos a nível nacional; e os vestígios associados à frente fluvial da antiga praia da Boavista, nos quais se englobam os dois navios da Boa Vista, assim como materiais relacionados com actividades portuárias, de ancoragem ou desembarque (Sarrazola *et al.*, 2014; Fonseca *et al.*, 2016; Bettencourt *et al.*, 2017a).

Os vestígios mais antigos, anteriores ao aterro da Boavista, surgiam em quatro unidades sedimentares identificadas numa sondagem geológica (EDP1). Esta revelou que a Unidade 1 foi depositada em ambiente subtidal de baixa energia até ao século XVII; a Unidade 2 a uma alteração abrupta neste padrão de sedimentação, de mais alta energia, relacionada provavelmente com uma tempestade extrema que ocorreu em 1724 e/ou com o tsunami de 1755; e as Unidades 3 e 4 a um retorno às condições estuarinas subtidais, marcada por um aumento de energia devido a uma menor profundidade da coluna de água (Costa *et al.*, 2016).

Estes sedimentos mostram um claro aumento da assinatura antrópica sobretudo a partir do século XVI, em zona ribeirinha submersa até ao aterro oitocentista da Boa Vista, que sugere que estes materiais estão relacionados com actividades portuárias, constituindo uma evidência directa da utilização crescente daquele espaço. Estes vestígios são variados, incluindo além dos dois navios, várias âncoras em ferro e numerosas cerâmicas e vidros com diversas cronologias e proveniências, ainda em estudo.

Entre os materiais mais antigos, dos séculos XVI e XVII, destacam-se pratos e escudelas em loiça esmaltada a branco sem decoração ou com decoração a azul (Azul Linear) e botijas, possivelmente provenientes de oficinas andaluzas (Fig. 5), cerâmica vermelha da região de Aveiro e um conjunto muito coerente de majólicas italianas. Este grupo, que poderá corresponder a parte de uma carga perdida durante uma manobra portuária mal sucedida, inclui vários pratos em majólica marmoreada (*maioliche marmorizzate*) (Fig. 6) e majólica grafitada policroma (*graffita policroma a punta*). A utilização portuária daquele espaço nos séculos XVII e XVIII legou variados fragmentos de faiança portuguesa ou numerosos cachimbos, neerlandeses e ingleses, grés renano com decoração incisa, moldada e pintada a azul-cobalto de Westerwald, garrafas de vidro britânicas do século XVIII ou porcelanas chinesas.

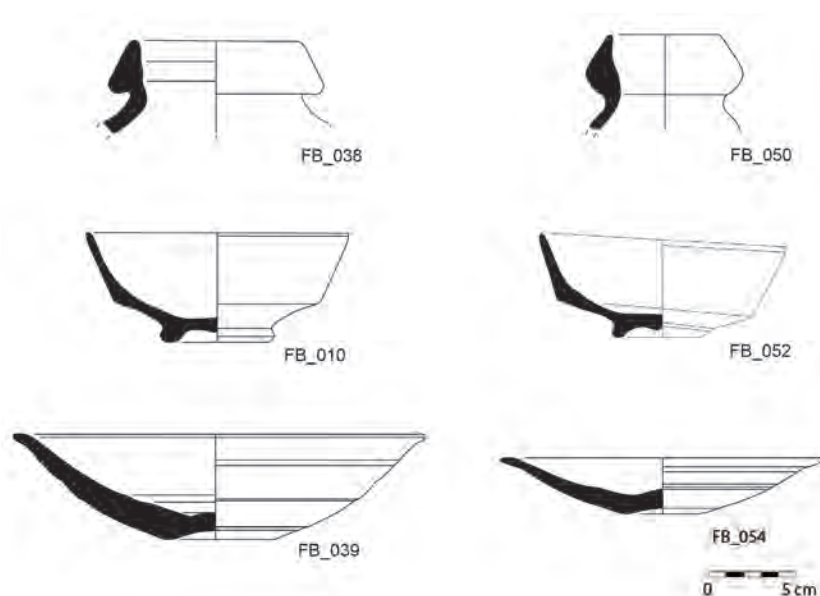


Fig. 5
Botijas, pratos e escudelas de produções andaluzas, recuperados na zona da Boa Vista.

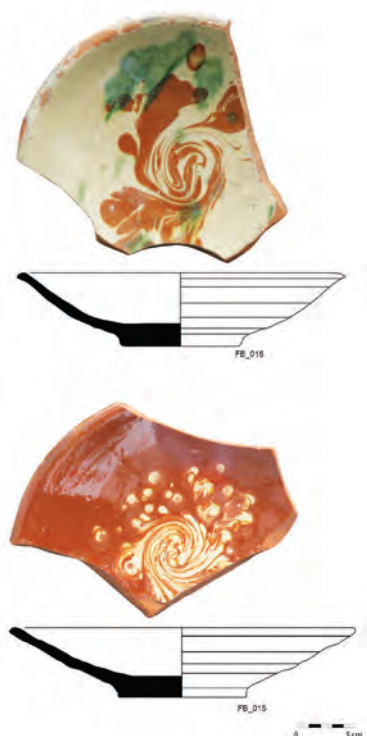


Fig. 6
Pratos em majólica marmoreada (*maioliche marmorizzate*), recuperados na zona da Boa Vista.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A análise preliminar aos meios, vias e trajectos para entrar e sair de Lisboa na Época Moderna a partir do rio revela a riqueza e a multiplicidade de aspectos que dizem respeito a várias áreas de investigação. As condições naturais do estuário do Tejo explicam o desenvolvimento de um porto capaz de dar resposta aos desafios da navegação transoceânica até aos nossos dias, apesar das dificuldades sentidas à entrada, condicionada a dois canais, explicarem os numerosos naufrágios documentados nas fontes escritas.

Ainda que sejam escassos os estudos arqueológicos efectuados até à data, estes naufrágios são uma evidência directa da navegação transoceânica, documentando várias rotas, nomeadamente a rota do Cabo (“Nossa Senhora dos Mártires”), as ligações ao Mediterrâneo (“Gran Principessa di Toscana”) e possivelmente a espaços coloniais atlânticos (Boa Vista 2). As evidências indirectas da navegação são mais comuns, em contextos urbanos, documentando o aumento gradual do consumo de produtos exógenos, a partir sobretudo do século XVI.

O contributo da arqueologia para conhecer os navios que aportavam a Lisboa é também raro, mas encontramos restos de navios de pequeno ou médio porte, como os navios do Corpo Santo e Boa Vista 1, a par de embarcações de grande porte, como são exemplos os restos da nau “Nossa Senhora dos Mártires”, que operou na Rota do Cabo, ou do Boa Vista 2, que apresenta evidências claras de uma relação com a navegação colonial mais tardia, de finais do século XVII/ primeira metade do século XVIII. Nos últimos anos surgiram igualmente vestígios de pequenas embarcações, que poderão futuramente contribuir para o conhecimento da navegação fluvial, uma dimensão de extrema importância para compreender a logística do porto de Lisboa na Época Moderna.

A arqueologia da zona ribeirinha tem vindo também a documentar as estratégias de adaptação das margens do Tejo às funções portuárias, que incluíam diversas actividades na praia, a par da estruturação do espaço com cais, rampas e muralhas em madeira e pedra, muitas vezes reutilizando estruturas de navios em fim de vida. Estes articulavam-se com vários ancoradouros situados ao largo, cujo registo arqueológico só foi acedido parcialmente, incluindo âncoras e outros materiais perdidos durante manobras portuárias.

AGRADECIMENTOS

Os autores agradecem a Alejandra Gutiérrez a revisão da tradução do resumo para inglês.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ALESSANDRINI, N.; RUSSO, M.; SABATINI, G.; VIOLA, A. (2012): *Di buon affetto e commercio. Relações luso-italianas na Idade Moderna*. (Coleção Estudos & Documentos 16) Lisboa: Centro de História d'Aquém e d'Além-Mar (CHAM) e Departamento de História da Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa (FACSH-UNL) e Universidade dos Açores (UAç).
- ALVES, F.; RIETH, E.; RODRIGUES, P. (2001): The remains of a 14th-century shipwreck at Corpo Santo and of a shipyard at Praça do Município, Lisbon, Portugal, in Alves, F. (eds.), *International Symposium on Archaeology of Medieval and Modern Ships of Iberian-Atlantic Tradition: Hull remains, manuscripts and ethnographic sources: a comparative approach* (Trabalhos de Arqueologia 18). Lisboa: Instituto Português de Arqueologia, pp. 405-426.
- ALVES, J. (2002): *Approche archéologique d'un chantier naval médiéval. La découverte des vestiges d'architecture navale de la Praça do Município, Lisbonne (Portugal)*. Dissertação de Mestrado apresentada na Université de Paris I - Sorbonne (policopiado).
- AMARO, C. (2002): O percurso arqueológico da Casa dos Bicos, in Amaral, M. C.; Miranda, T. C. P. R. (coords.), *De Olisipo a Lisboa. A Casa dos Bicos*. Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, pp. 11-27.
- AMARO, C.; FILIPE, V.; HENRIQUES, J. P.; MANSO, C. R. (2013): Prisão do Aljube no século XVI - Vidros, Majólica Italiana e Cerâmica Esmaltada Espanhola, in Arnaud, J. M.; Martins, A.; Neves, C. (coords.), *Arqueologia em Portugal, 150 anos*. Lisboa: Associação dos Arqueólogos Portugueses, pp. 1019-1024.
- ARRUDA, A. M.; SOUSA, E.; PIMENTA, J.; SOARES, R.; MENDES, H. (2017): Fenícios e Indígenas em contacto no Estuário do Tejo, *OPHIUSSA. Revista do Centro de Arqueologia da Universidade de Lisboa*, 1. Lisboa: UNIARQ, pp. 79-90.
- BARGÃO, A.; FERREIRA, S.; SILVA, R. B. (2017): Policromias e padrões: azulejos «de aresta» e «de corda-seca» do Palácio dos Condes de Penafiel, Lisboa (séculos XV-XVI), in Arnaud, J. M.; Martins, A. (coords.), *Arqueologia em Portugal, 2017 - Estado da Questão*. Lisboa: Associação dos Arqueólogos Portugueses, pp. 1781-1794.
- BATALHA, L.; CARDOSO, G. (2013): Poço seiscentista no Vale de Alcântara (Santa Isabel, Lisboa). *Emerita - Estudos de Arqueologia e Património Cultural*: 1, pp. 113-140. Disponível em: http://emeritaeapc2013.info/Poco_Vale_Alcantara.pdf [consultado em 5 de Abril de 2016].
- BATALHA, L.; NETO, N.; PEÇA, P.; BRITO, S.; CARDOSO, G. (2017): Os silos do Palácio de Santa Helena (Lisboa), in Arnaud, J. M.; Martins, A. (coords.), *Arqueologia em Portugal, 2017 - Estado da Questão*. Lisboa: Associação dos Arqueólogos Portugueses, pp. 1751-1760.
- BARRADAS, A. I.; SILVA, R. B. (2017): Cerâmicas quinhentistas vidradas de um poço medieval da Praça da Figueira (Lisboa), in Arnaud, J. M.; Martins, A. (coords.), *Arqueologia em Portugal, 2017 - Estado da Questão*. Lisboa: Associação dos Arqueólogos Portugueses, pp. 1691-1702.
- BETTENCOURT, J.; FONSECA, C.; SILVA, T.; CARVALHO, P.; COELHO, I. P.; LOPES, G. (2017a): Navios de Época Moderna: balanço e perspectivas de investigação, in Caessa, A.; Nozes, C.; Cameira, I.; Silva, R. B. da (coords.), *I Encontro de Arqueologia de Lisboa: Uma Cidade em Escavação*. Lisboa: Centro de Arqueologia de Lisboa / Departamento de Património Cultural / Direcção Municipal de Cultura / Câmara Municipal de Lisboa, pp. 478-495.
- BETTENCOURT, J.; SILVA, T.; COELHO, I. P.; FONSECA, C. (2017b): *Hospital CUF Tejo (Alcântara, Lisboa): relatório da escavação e registo de uma embarcação identificada na Doca do Sacramento*. Lisboa: Centro de História d'Aquém e d'Além-Mar (CHAM) e Departamento de História da Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa (FACSH-UNL) e Universidade dos Açores (UAç).
- BOIÇA, J. M. F. (1998): Zarpar e arribar a Lisboa na época da navegação moderna, in Afonso, S.; D'Intino, R.; Soromenho, M. (dir.), *"Nossa Senhora dos Mártires". A última viagem*. Lisboa: Expo'98 - Pavilhão de Portugal e Editorial Verbo, pp. 23-31.
- BLOT, M. L. P.; HENRIQUES, R. (2011): Arqueologia Urbana e Arqueologia do Meio Aquático. A problemática portuária como "ponte" entre dois territórios de investigação, in Bicho, N. (ed.), *Actas do IV Congresso de Arqueologia Peninsular: História, Teoria e Método da Arqueologia* (Promontoria Monográfica 14). Faro: Centro de Estudos de Património. Departamento de História, Arqueologia e Património/ Faculdade de Ciências Humanas e Sociais da Universidade do Algarve, pp. 127-140.

- BUGALHÃO, J.; GOMÉZ MARTÍNES, S. (2005): Lisboa uma cidade do Mediterrâneo Islâmico, in Barroca, M.; Fernandes, I. C. (coords.), *Muçulmanos e Cristãos entre o Tejo e o Douro (séculos VIII a XIII)*. Palmela: Câmara Municipal de Palmela e Faculdade de Letras da Universidade do Porto, pp. 237-362.
- BUGALHÃO, J.; GOMES, S.; SOUSA, M. J. (2007): Consumo e utilização de recipientes cerâmicos no arrabalde ocidental da Lisboa islâmica (Núcleo Arqueológico da Rua dos Correeiros e Mandarim Chinês), *Revista Portuguesa de Arqueologia*, 10: 1. Lisboa: Instituto Português de Arqueologia, pp. 317-343.
- CAETANO, C. (2004): *A Ribeira de Lisboa na Época da Expansão Portuguesa (Séculos XV-XVIII)*. Lisboa: Pandora.
- CARDOSO, J. P. (2012): *Sobre os destroços da Gran Principessa di Toscana, naufragada em 1696 nas imediações do Cabo Raso*, Cascais. Cascais: Junta de Freguesia de Cascais.
- CARDOSO, J. L.; MAGRO, F.; BETTENCOURT, J.; FREIRE, J.; ALMEIDA, M. J.; REINER, F. (2014): São Julião da Barra (Oeiras). Estudo numismático dos exemplares existentes na Direcção-Geral do Património Cultural, no Museu Nacional de Arqueologia e no Museu de Marinha (Século XVII). *Estudos Arqueológicos de Oeiras*, 21. Oeiras: Câmara Municipal de Oeiras, pp. 9-34.
- CARDOSO, G.; BATALHA, L.; REBELO, P.; ROCHA, M.; NETO, Nuno; BRITO, S. (2017): Uma Olaria na Rua das Portas de Santo Antão (Lisboa) – séculos XV a XVI, in Arnaud, J. M; Martins, A. (coords.), *Arqueologia em Portugal, 2017 - Estado da Questão*. Lisboa: Associação dos Arqueólogos Portugueses, pp. 1715-1729.
- CARMONA, R. (1999): *Embarcações Tradicionais do Tejo no Concelho do Barreiro*. Barreiro: Câmara Municipal do Barreiro.
- CARVALHO, C. (2017): *Embarcações do Rio Tejo*. Lisboa.
- CASIMIRO, T.; BOAVIDA, C.; MOÇO, A. M. (2017): Louça «de fora» em Carnide (1550-1650). Estudo do consumo de cerâmica importada, in Caessa, A.; Nozes, C.; Cameira, I.; Silva, R. B. da (coords.), *I Encontro de Arqueologia de Lisboa: Uma Cidade em Escavação*. Lisboa: Centro de Arqueologia de Lisboa / Departamento de Património Cultural / Direcção Municipal de Cultura / Câmara Municipal de Lisboa, pp. 56-67.
- CASTRO, L. F. (2000): *Relatório dos trabalhos de salvamento de 5 bocas de fogo em ferro encontradas na zona de implantação da marina de Oeiras*. Lisboa: Instituto Português de Arqueologia (IPA)/ Centro Nacional de Arqueologia Náutica e Subaquática (GNANS).
- CASTRO, L. F. (2005): *The Pepper Wreck*. College Station: Texas A&M University Press.
- CASTRO, F.; YAMAFUNE, K.; EGINTON, C.; DERRYBERRY, T. (2011): The Cais do Sodré Shipwreck, Lisbon, Portugal, *The International Journal of Nautical Archaeology* 40.2. Londres: Nautical Archaeology Society, pp. 328-343.
- COELHO, I. P. (2008): *A cerâmica oriental e a porcelana chinesa no contexto da carga de uma nau - a presumível "Nossa Senhora dos Mártires"*. Tese de Mestrado apresentada na Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa. (policopiado).
- COELHO, I. P.; SILVA, T.; TEIXEIRA, A. (2017): Uma aproximação ao espaço vivencial da Casa dos Bicos: a cultura material de uma lixeira da primeira metade do século XVIII, in Caessa, A.; Nozes, C.; Cameira, I.; Silva, R. B. da (coords.), *I Encontro de Arqueologia de Lisboa: Uma Cidade em Escavação*. Lisboa: Centro de Arqueologia de Lisboa / Departamento de Património Cultural / Direcção Municipal de Cultura / Câmara Municipal de Lisboa, pp. 366-385.
- COSTA, L. F. (1994): Carpinteiros e Calafates da Ribeira das Naus. Um Olhar sobre Lisboa de Quinhentos, *Penélope. Fazer e Desfazer a História*, 13. Lisboa: Quetzal, pp. 37-54.
- COSTA, L. F. (1997): *Naus e galeões na Ribeira de Lisboa: a construção naval no século XVI para a Rota do Cabo*. (Património Histórica) Cascais: Câmara Municipal.
- COSTA, L. F. (2002): *O transporte no Atlântico e a Companhia Geral do Comércio do Brasil (1580-1663)*. Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 2 Volumes.
- COSTA, A.; FREITAS, M. C.; INÁCIO, M.; FATELA, F.; LOPES, V.; ANDRADE, C.; CACHÃO M.; MENDES, P. M.; SARRAZOLA, A.; MAGEDO, M.; BETTENCOURT, J.; CARVALHO, R.; FREITAS, T. (2016) - Single events and century-scale evolution of the northern margin of the Tagus River before the Boavista landfill: a multidisciplinary approach to a natural and anthropic sediment record, *Estudos do Quaternário*, 14. Braga: Associação Portuguesa dos Estudos do Quaternário, pp. 92-104.
- CURTINHAL, E. (2006): *A herança da construção naval: famílias e estaleiros nos concelhos do Seixal e da Moita*. (Eco-museu informação, nº40) Seixal: Câmara Municipal do Seixal.
- CURTINHAL, E. (2007): *Barcos, memórias do Tejo*. Seixal: Câmara Municipal do Seixal.
- DESERTO, J.; PEREIRA, S. H. M. (2017): *Estrabão, Geografia. Livro III. Introdução, tradução do grego e notas*. Coimbra: Imprensa da Universidade de Coimbra.

- D'INTINO, R. (1998): História de uma viagem, in Afonso, S.; D'Intino, R.; Soromenho, M. (dirs.), "*Nossa Senhora dos Mártires*". *A última viagem*. Lisboa: Expo'98 - Pavilhão de Portugal e Editorial Verbo, pp. 157-163.
- FABIÃO, Carlos (2009): Cetárias, ânforas e sal: a exploração de recursos marinhos na Lusitânia. *Estudos Arqueológicos de Oeiras*, 17, Oeiras: Câmara Municipal de Oeiras, pp. 555-594.
- FELÍCIO, C.; SOUSA, F.; GUIMARÃES, R.; GADANHO, A. (2017): A cerâmica italiana dos séculos XV e XVI do Largo da Bola em Carnide, Lisboa, in Morais Arnaud, J.; Martins, A. (eds.), *Arqueologia em Portugal - 2017 - Estado da Questão*. Lisboa: Associação dos Arqueólogos Portugueses, pp. 1809-1820.
- FERNANDES, A.; PINTO, M. (2012): *Embarcações Tradicionais do Estuário do Tejo. Contributos para a compreensão da sua evolução funcional*. [s.l.]: Sinapsis Editores.
- FERNANDES, L.; FERREIRA, M. (2004): Intervenção arqueológica num dos quarteirões da Baixa Pombalina em Lisboa: estudo do espólio vítreo, *O Arqueólogo Português*, Série 4: 22. Lisboa: Direcção-Geral do Património Cultural, pp. 453-489.
- FERREIRA, S.; NEVES, C.; MARTINS, A.; TEIXEIRA, A. (2017): Fragmentos da mesa nobre de uma cidade em transformação: porcelana chinesa num contexto de Terramoto na Praça do Comércio (Lisboa), in Caessa, A.; Nozes, C.; Cameira, I.; Silva, R. B. (coord.), *I Encontro de Arqueologia de Lisboa: Uma Cidade em Escavação*. Lisboa: Centro de Arqueologia de Lisboa / Departamento de Património Cultural / Direcção Municipal de Cultura / Câmara Municipal de Lisboa, pp. 458-477.
- FILIPPE, Victor (2011): *Projecto de ampliação e alterações para a Rua do Espírito Santo nº 31-35 - ampliação da Alberaria do Castelo de São Jorge*. Lisboa: Relatório apresentado à Direcção-Geral do Património Cultural. (policopiado).
- FONSECA, C.; BETTENCOURT, J.; BRAZÃO, A.; CHOUZENOUX, C.; PINTO, M.; SILVA, T.; CARVALHO, P.; COELHO, I.; FREIRE, J. (2016): Boa Vista 1 and Boa Vista 2: first data on two Early Modern ships discovered in Lisbon (Portugal), in Nequeruela Martínez, I.; Castillo Belinchón, R.; Recio Sánchez, P. (coords.), *IKUWA V - Proceedings of the 5th International Congress on Underwater Archaeology A heritage for mankind*, pp. 957-967.
- FREIRE, J. L. (2012): *À Vista da Costa: A Paisagem Cultural Marítima de Cascais*. Tese de Mestrado apresentada à Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa (policopiado).
- FREIRE, J.; BETTENCOURT, J.; COELHO, I. P. (2014): O sítio arqueológico de São Julião da Barra (Cascais - Oeiras) e a dinâmica marítima do porto de Lisboa na Idade Moderna, in Carvalho, A.; Fernandes, M. A. (coords.) - *O Tempo Resgatado ao Mar*. Lisboa: Museu Nacional de Arqueologia; Imprensa-Nacional Casa da Moeda, pp. 117-121.
- FRUTUOSO, E.; GUINOTE, P.; LOPES, A. (2001): *O movimento do porto de Lisboa e o comércio luso-brasileiro (1769-1836)*. Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses.
- GASPAR, J. (1970): Os portos fluviais do Tejo, *Finisterra, Revista Portuguesa de Geografia*, 5:10. Lisboa: Centro de Estudos Geográficos, pp. 153-215.
- GODINHO, V. M. (1965): *Os Descobrimentos e a Economia Mundial*. Lisboa: Arcádia, vol. I e II.
- GOMES, A. I. A. (2014): *Os caes do sítio da Boavista no século XVIII: estudo arqueológico de estruturas portuárias*. Dissertação de Mestrado apresentada na Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa (policopiado).
- GOMES, S. M.; PONCE, M.; FILIPE, V. (2017): A intervenção arqueológica no âmbito do projecto de arquitectura «apartamentos Pedras Negras» (Lisboa), in Caessa, A.; Nozes, C.; Cameira, I.; Silva, R. B. da (coord.), *I Encontro de Arqueologia de Lisboa: Uma Cidade em Escavação*. Lisboa: Centro de Arqueologia de Lisboa / Departamento de Património Cultural / Direcção Municipal de Cultura / Câmara Municipal de Lisboa, pp. 348-365.
- GONZALEZ, C. (2012): Majólicas italianas do Terreiro do Trigo (Lisboa), in Teixeira, A.; Bettencourt, J. A. (eds.), *Velhos e Novo Mundos, Estudos de Arqueologia Moderna*, Volume 2. Lisboa: Centro de História d'Aquém e d'Além-Mar (CHAM) e Departamento de História da Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa (FACSH-UNL) e Universidade dos Açores (UAç), pp. 847-854.
- GSCHWEND, A. J. (1998): Jóias e pedras preciosas, in Afonso, S.L.; D'Intino, R.; Soromenho, M. (dirs.) - "*Nossa Senhora dos Mártires*". *A última viagem*. Lisboa: Expo'98 - Pavilhão de Portugal e Editorial Verbo, pp. 253-263.
- HENRIQUES, J. P. (2012): Do oriente para o ocidente: contributo para o conhecimento da porcelana chinesa nos quotidianos de época moderna. Estudo de três contextos arqueológicos de Lisboa, in Teixeira, A.; Bettencourt, J. A. (eds.), *Velhos e Novo Mundos, Estudos de Arqueologia Moderna*, Volume 2. Lisboa: Centro de História d'Aquém e d'Além-Mar (CHAM) e Departamento de História da Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa (FACSH-UNL) e Universidade dos Açores (UAç), pp. 919-932.

- JOAQUINITO, A. (2017): Estrutura pré-pombalinas e espólio associado ao Pátio José Pedreira (Rua do Recolhimento e Beco do Leão, Freguesia de Santa Maria Maior), in Morais Arnaud, J.; Martins, A. (eds.), *Arqueologia em Portugal - 2017 - Estado da Questão*. Lisboa: Associação dos Arqueólogos Portugueses, pp. 1767-1779.
- MACEDO, M. L.; SILVA, I. M.; LOPES, G. C.; BETTENCOURT, J. (2017): A dimensão marítima do Boqueirão do Duro (Santos, Lisboa) nos séculos XVIII e XIX: primeiros resultados arqueológicos, in Morais Arnaud, J.; Martins, A. (eds.), *Arqueologia em Portugal - 2017 - Estado da Questão*. Lisboa: Associação dos Arqueólogos Portugueses, pp. 1915-1924.
- MOREIRA, R. (1998): As máquinas fantásticas de Leonardo Turriano: a tecnologia do Renascimento na barra do Tejo, Afonso, S.; D'Intino, R.; Soromenho, M. (dir.), *"Nossa Senhora dos Mártires". A última viagem*. Lisboa: Expo'98 - Pavilhão de Portugal e Editorial Verbo, pp. 51-67.
- MATOS, M. A. P.; SALGADO, M. (2002): *Porcelana Chinesa da Fundação Carmona e Costa*. Lisboa: Assírio & Alvim.
- MARTINS, M. (1988): Três Cachimbos do Hospital de Todos - os - Santos, *Revista Municipal*, Ano XLIX - 2ª Série - nº 23. Lisboa: Câmara Municipal de Lisboa, pp.16-18.
- MATEUS, M.; SIMÃO, I.; OLIVEIRA, F.; SOUTA, R. (2017): Os potes martaban provenientes da antiga Ribeira Velha, Lisboa, in in Arnaud, J. M; Martins, A. (coords.), *Arqueologia em Portugal, 2017 - Estado da Questão*. Lisboa: Associação dos Arqueólogos Portugueses, pp.1849-1861.
- MENDES, V. (2013): *Estaleiro naval de Sarilhos Pequenos*. Moita: Câmara Municipal da Moita.
- MONTEIRO, P. A. (2007): Canhões na Roca: análise preliminar de um conjunto submerso de peças de artilharia, *Al-madán*, 15:2.ª Série. Almada: Centro de Arqueologia de Almada.
- NABAIS, A. (2009): Barcos do Tejo. *AÇAFA Online: Associação de estudos do Alto Tejo*, nº2, «www.altotejo.org».
- NUNES, T.; FILIPE, I. (2012): Quarteirão dos Lagares. Contributo para a História Económica da Mouraria, in Teixeira, A.; Bettencourt, J. (coords.), *Velhos e Novos Mundos. Estudos de Arqueologia Moderna*, 1. Lisboa: CHAM, pp. 141-150.
- PIMENTEL, M. (1712): *A Arte de Navegar*. Lisboa.
- PONCE, M.; OLIVEIRA, F.; NUNES, T.; PINTO, M.; LOURENÇO, M. (2017): O sítio dos Lagares (Lisboa): um espaço pluricultu(r)al, in Morais Arnaud, J.; Martins, A. (eds.), *Arqueologia em Portugal - 2017 - Estado da Questão*. Lisboa: Associação dos Arqueólogos Portugueses, pp. 1703-1714.
- REIS, A. E. (1998): "A navegação astronómica nos séculos XVI e XVII", in Afonso, S.; D'Intino, R.; Soromenho, M. (dirs.) - *"Nossa Senhora dos Mártires". A última viagem*. Lisboa: Expo'98 - Pavilhão de Portugal e Editorial Verbo, pp. 85-95.
- RIBEIRO A. S., POLÓNIA, A., ANTUNES, C.; NOGUEIRA M. (2016): Portugal and the Baltic Trade. An Overview, 1634-1800, in Polónia, A., Antunes, C. (eds.) *Seaports in the First Global Age. Portuguese Agents, Networks and Interactions (1500-1800)*. Porto: Universidade do Porto Edições, pp. 115-168.
- RODRIGUES, P.; ALVES, F.; RIETH, E.; CASTRO, F.e (2001): L'épave d'un navire de la moitié du XVème siècle/début du XVI. ème, trouvée au Cais do Sodrè (Lisbonne). Note Preliminary, in Alves, F. (ed.), *International Symposium on Archaeology of Medieval and Modern Ships of Iberian-Atlantic Tradition: Hull remains, manuscripts and ethnographic sources: a comparative approach* (Trabalhos de Arqueologia 18). Lisboa: Instituto Português de Arqueologia, pp. 347-80.
- RODRIGUES, P.; RODRIGO, R.; BETTENCOURT, J.; CALEJA, P.; GODINHO, J.; ALVES, F. (2002): Missão de verificação em dois sítios arqueológicos de embarcações tradicionais do rio Tejo no Concelho da Moita. *Trabalhos do CNANS*, nº 3. Lisboa: Instituto Português de Arqueologia.
- RODRIGUES, P. J. (2002): *Étude de la charpente transversale du navire de Cais do Sodrè de la 2ème moitié du XVe siècle/début du XVIe*. Dissertação de Mestrado apresentada na Université de Paris I - Sorbonne (policopiado).
- RODRIGUES, P. (2010): *Entrevista ao Mestre Lopes, Estaleiro Naval do Gaio*. Moita: Câmara Municipal da Moita.
- SANDE, D. (2009): *Diálogo sobre a missão dos embaixadores japoneses à Cúria Romana (Tomo I, Colóquios I-XVIII)*. Coimbra: Imprensa da Universidade de Coimbra e Centro Científico e Cultural de Macau.
- SANTOS, M. J. (2006): O Largo Vitorino Damásio (Santos-o-Velho, Lisboa: contributo para a história da zona ribeirinha de Lisboa, *Revista Portuguesa de Arqueologia*, Vol. 9, nº 2. Lisboa: Instituto Português de Arqueologia, pp.369-399.
- SANTOS, N. V. (1998): Artilharia a bordo, in Afonso, S. L.; D'Intino, R.; Soromenho, M. (dirs.) - *"Nossa Senhora dos Mártires". A última viagem*. Lisboa: Expo'98 - Pavilhão de Portugal e Editorial Verbo, pp. 107-113.
- SANTOS, R.; ROCHA, M. (2012): *Relatório Final da Intervenção Arqueológica no Beco do Loureiro - Lisboa*. Relatório apresentado à Direcção Geral do Património Cultural (policopiado).
- SARRAZOLA, A.; BETTENCOURT, J.; TEIXEIRA, A. (2013): Lisboa Ribeirinha: evidências arqueológicas de uma vocação marítima milenar, *Revista Património*, nº 1. Lisboa: Direcção Geral de Património Cultural, pp. 141-146.

- SARRAZOLA, A.; BETTENCOURT, J. e TEIXEIRA, A. (2014): Lisboa, o Tejo e a expansão portuguesa: os mais recentes achados arqueológicos da zona ribeirinha, in Carvalho, A.; Fernandes, M. A. (coords.): *O Tempo Resgatado ao Mar*. Lisboa: Museu Nacional de Arqueologia; Imprensa-Nacional Casa da Moeda, pp. 111-116.
- SILVA Y FIGUEROA, D. G. (1614/1624-2011): *Comentarios de la Embaxada al Rey Xa Abbas de Persia (1614.1624)*. Edição preparada por R. M. Loureiro, A. C. Costa Gomes e V. Resende. Lisboa: Centro de História d'Aquém e d'Além-Mar (CHAM) e Departamento de História da Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa (FACSH-UNL) e Universidade dos Açores (UAç).
- SILVA, R. B.; GUINOTE, P. (1998): *O quotidiano na Lisboa dos Descobrimentos: roteiro arqueológico e documental dos espaços e objectos*. Lisboa: Grupo de Trabalho do Ministério da Educação para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses.
- SILVA, R. B.; MIRANDA, P.; VIEIRA, V.; VICENTE, A. M.; LOPES, G. C.; NOZES, C. (2012): Largo do Chafariz de Dentro. Alfama em Época Moderna in Teixeira, A.; Bettencourt, J. (coords.), *Velhos e Novos Mundos. Estudos de Arqueologia Moderna*, 1. Lisboa: Centro de História d'Aquém e d'Além-Mar (CHAM) e Departamento de História da Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa (FACSH-UNL) e Universidade dos Açores (UAç), pp. 71-84.
- SILVA, R.; BARGÃO, A.; FERREIRA, S.; OLIVEIRA, F. (no prelo) - "Between Mediterranean and the Ocean: Lisbon's pottery in a transitional period in the late Middle Ages". Poster apresentado no *XIth Congress AIECM3 on Medieval and Modern Period Mediterranean Ceramics*. Turquia.
- SIMÃO, I.; MIGUEZ, J.; MACEDO, M.; FREITAS, T. A.; FONSECA, C.; BETTENCOURT, J. (2017): Da Ribeira Velha ao Campo das Cebolas. Alguns dados sobre a evolução da frente ribeirinha de Lisboa, in Morais Arnaud, J.; Martins, A. (eds.), *Arqueologia em Portugal - 2017 - Estado da Questão*. Lisboa: Associação dos Arqueólogos Portugueses, pp. 1901-1914.
- SIMÕES, S. T. (2009): *Os Potes "Martabã" - contributo para o seu conhecimento*. Tese de Mestrado apresentada à Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa (policopiado).
- TORRES, C. (1990): Um forno cerâmico dos séculos XV e XVI na cintura industrial de Lisboa, in *Fours de poitiers et "testares" médiévaux en Méditerranée Occidentale. Méthodes et Résultats*. Tomo III. Madrid: Casa de Velázquez, pp. 131-141.
- VENTURA, A. G. (2007): *A Banda d'Além e a cidade de Lisboa durante o antigo regime: uma perspectiva de História Económica Regional Comparada*. Tese de Doutoramento em História, especialidade em História Moderna, apresentada à Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa (policopiado).

RUA DA VITÓRIA - A LISBOA DE ANTIGAMENTE

Inês Mendes da Silva¹

Ana Rosa²

RESUMO

O presente texto tem como objectivo a apresentação preliminar dos resultados obtidos no decorrer dos trabalhos arqueológicos desenvolvidos na Rua da Vitória, constituindo-se como um contributo adicional à decifrável estrutura urbana de Lisboa, no período balizado entre os séculos XVI e XVIII.

Palavras-chave: Lisboa; Época Moderna; arqueologia urbana

ABSTRACT

The purpose of this paper is the preliminary presentation of the results obtained during the archaeological work carried out in Rua da Vitória, constituting an additional contribution to the decipherable urban structure of Lisbon during the period between the XVI and XVIII centuries.

Keywords: Lisbon; Modern Period; urban archaeology

1 inesamaelia@era-arqueologia.pt, ERA Arqueologia, S.A.

2 anarosa@era-arqueologia.pt; ERA Arqueologia, S.A.

“[Lisboa] (...) um labirinto, com os seus setenta becos, travessas e pátios, com suas cinquenta ruas, dezasseis largos ou ruas em largo, e com os seus oito arcos interiores e os de ligação para o Terreiro do Paço” (Araújo, 1993, p. 35).

1. INTRODUÇÃO

Entre Outubro de 2012 e Agosto de 2013, a empresa Era-Arqueologia S.A realizou trabalhos arqueológicos na Rua da Vitória (Lisboa), no âmbito do “Projecto de Requalificação do Espaço Público”. A realização de trabalhos desta natureza tem como principais objectivos a detecção de eventuais vestígios arqueológicos que possam ser afectados pela empreitada, bem como, caso se justifique, a proposta de eventuais medidas de minimização a aplicar em fases subsequentes, com vista à salvaguarda patrimonial. Por outro lado, pretendeu-se, através da definição de uma estratégia geral de intervenção, garantir a execução de todos os trabalhos de construção civil previstos, compatibilizando a sua evolução com a salvaguarda do património arqueológico.

No decorrer da empreitada foi possível identificar um conjunto de vestígios arqueológicos associado à ordem urbana desta parte da cidade (pavimentos em calçada, zonas habitacionais, condutas e caneiros, entre outros) e que nos permite centrar a ocupação do local, grosso modo, em época moderna.

2. APRESENTAÇÃO DO SÍTIO

2.1. LOCALIZAÇÃO

Administrativamente, a Rua da Vitória, situada no centro da Baixa, pertence à freguesia de S. Nicolau, concelho e distrito de Lisboa (Carta Militar de Portugal, Folha 431, à escala 1/25000 - Fig. 1).

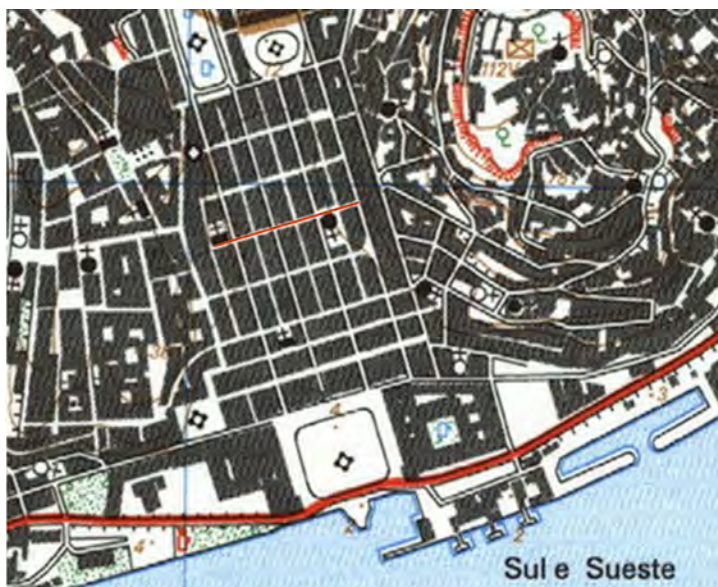


Fig. 1
Localização da Rua da Vitória em excerto da CMP, folha 431, à escala 1/25000 (modificado).

2.2. TRABALHOS REALIZADOS

Os trabalhos arqueológicos consistiram no acompanhamento permanente da abertura de valas nas faixas pedonais de toda a rua (cada uma com cerca de 4m de largura), com vista à colocação de galerias técnicas, de forma a fazer passar infra-estruturas de gás e água no interior das mesmas, assim como, demais trabalhos que implicaram remeximentos no subsolo (rebaixamentos, travessias, entre outros).

No decorrer da intervenção foi possível identificar uma dispersão de vestígios (Fig.2) que se distinguem cronologicamente da seguinte forma:

- Rede de saneamento pombalina - século XVIII;
- Urbanismo pré-pombalino - séculos XVI-XVII;



Fig. 2
Dispersão de vestígios arqueológicos no traçado da empreitada.

2.3. RESULTADOS

2.3.1. REDE DE SANEAMENTO POMBALINO

Os contextos mais recentes identificados estão associados à nova edificação, decorrente da reconstrução da Baixa de Lisboa após o Terramoto de 1755, e que implicou a construção de uma nova rede de escoamento. Os caneiros, de utilidade doméstica (secundários) e pública (principal), funcionariam em conjunto como um sistema de drenagem e saneamento (Fig.3), respondendo aos propósitos de higiene e salubridade exigível nas grandes capitais europeias na chegada ao século XVIII.

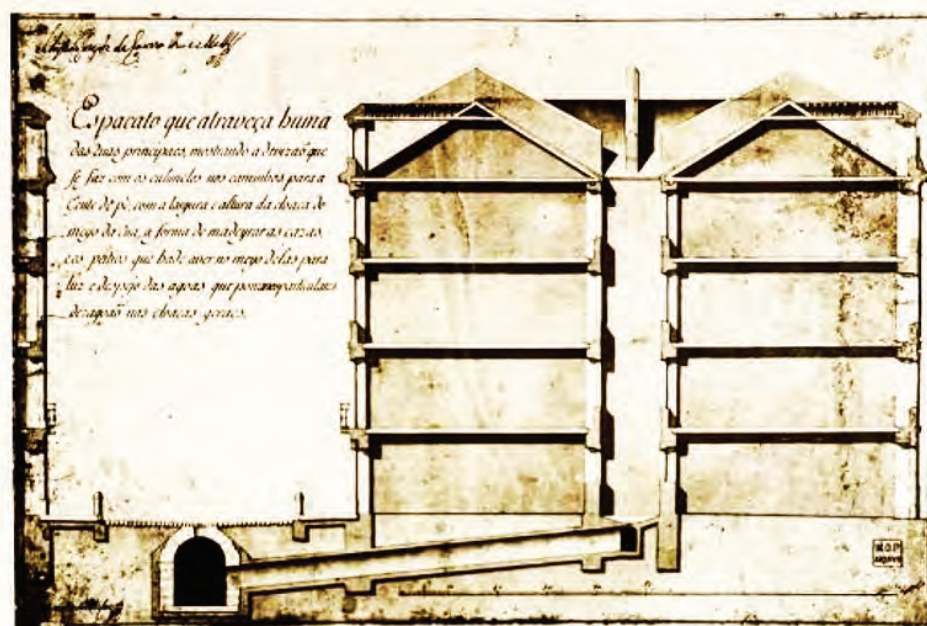


Fig. 3
Caneiros (principal e secundário, respectivamente) representados em esquema.

Do ponto de vista tipológico, os caneiros secundários são formados por uma cúpula em tijolo de burro e as paredes são compostas por blocos pétreos calcários de média dimensão, com ligante em argamassa, e fundo em lajes de calcário; enquanto, os troços associados à conduta principal, cuja artéria desembocaria no rio Tejo, apresentavam paredes e cúpula constituídas por blocos pétreos calcários com material de ligação em argamassa. A intervenção permitiu identificar o seu traçado ao longo de toda a Rua da Vitória e respectivas transversais e, de um modo geral, seguem a direcção dos identificados na Rua da Prata, na Rua do Ouro e na Rua Augusta. Trata-se de estruturas com dimensões bastante consideráveis (cerca de 2,70m de largura), constituindo-se como verdadeiras galerias subterrâneas.

Os caneiros secundários fazem ligação à conduta principal, apresentando uma sucessão de pendentes que permitem o escoamento das águas pluviais e residuais. Da mesma forma, foram registadas as caixas de visitação, através das quais seria efectuada a limpeza e manutenção dos caneiros.

No quarteirão, Rua dos Sapateiros/Rua Augusta, foi identificado um troço do caneiro pombalino e registado um orifício para o qual não foi possível designar uma funcionalidade específica, embora, coloquemos a hipótese de se poder relacionar com uma fonte ou outra estrutura hídrica de natureza similar.

2.3.2. URBANISMO PRÉ-POMBALINO

A evidência de alicerces e pavimentos associados a estruturas edificadas (Fig.4), bem como vias de circulação (Fig.5) remete-nos, por outro lado, para a ocupação pré-pombalina do local. Os caneiros pombalinos e os níveis de aterro associados afectaram directamente estes contextos, verificando-se, assim, um total abandono e destruição da antiga malha urbana pela substituição da malha ortogonal pombalina.



Fig. 4
Estruturas associadas a um contexto habitacional (à esquerda) e vestígios de presença de calçada em basalto (à direita).

A sequência estratigráfica revela, efectivamente, uma sucessão de níveis de aterro, num primeiro momento, enquadrados na construção dos edifícios pombalinos e, numa última fase, com a abertura de valas para a colocação das diversas infra-estruturas. A maioria dos antigos arruamentos apresenta-se coberto por um depósito cinzento-escuro com presença de carvões e que poderá estar, eventualmente, associado aos incêndios que decorreram após o terramoto ou mesmo às explosões efectuadas para a reconstrução de Lisboa, como menciona José-Augusto França: "...a reedificação da Baixa começava então - a partir do zero. Os bairros baixos da cidade tinham sido arrasados, sofrendo um outro tremor de terra artificial, provocados pelas cargas de pólvora que o sargento-mor José Monteiro de Carvalho tinha feito explodir, por todo o lado, com uma firmeza que lhe valeu a alcunha de o « Bota-Abaixo»." (França, 1977, pp.136-137).



Fig. 5
Estruturas associadas a um contexto habitacional (à esquerda) e vestígios de presença de calçada em basalto (à direita).

No quarteirão Rua Augusta/Rua dos Correiros foi identificado um contexto habitacional, representado através dos vestígios da existência de uma porta, que daria acesso a uma escada de calcário de três degraus, por sua vez, associada a um pavimento em lajes de calcário (provável pátio) delimitado por um alicerce (Fig. 6).



Fig. 6
Pormenor da ombreira/soleira.

A porta, anteriormente referida, daria acesso a um prolongado arruamento em basalto que, provavelmente, teria uma continuidade para a Rua da Vitória, como foi possível observar no quarteirão entre a Rua dos Sapateiros e a Rua Augusta, onde foi identificado mais um troço de calçada em basalto, associada a um outro alicerce de um edifício. Não foi possível, contudo, confirmar esta interpretação, visto que as observações feitas se reportam apenas às realidades observadas no decorrer do acompanhamento e no traçado imposto pela obra.

Nos quarteirões, Rua dos Douradores/Rua dos Fanqueiros e Rua dos Sapateiros/Rua Augusta, foram identificados pequenos compartimentos, dos quais ainda restavam os alicerces e pavimentos originais. Ambos os locais permitiram o registo de um nível de derrube composto por pedras, telhas e tijolos, correspondentes ao desabamento das paredes e cobertura das habitações.



Fig. 7
Vista de Talha.

Numa das valas, foi ainda identificada, *in situ*, uma talha quase inteira (Fig. 7), cujo enchimento revelou a presença de dois fragmentos de garfos em bronze, uma colher, uma conta de colar e um fragmento de um copo de vidro. (Fig.8) Face à identificação deste elemento, conclui-se podermos estar perante uma zona de armazenagem ou de cozinha, delimitada por duas estruturas (paredes que se dispunham por forma a formar um canto).



Fig. 8
Alguns materiais de enchimento da talha.

Doravante, as fontes documentais fazem referência a um quotidiano pautado por uma série de actividades comerciais e artesanais, essenciais ao bom funcionamento da economia dos séculos XVI e XVII. Nesse sentido, se justifica o surgimento de uma área de fundição de metais (Fig.9) e que se constitui, em simultâneo, numa das poucas situações em que foi possível atribuir uma funcionalidade às estruturas identificadas, precisamente devido à sua especificidade.



Fig. 9
Área de fundição associada a pia de arrefecimento.

A realidade apresentada é coadjuvada por um conjunto artefactual, considerável e expressivo de um momento alargado de ocupação do espaço. Neste ponto, a cerâmica comum é predominante, constatando-se uma diversidade de formas associadas ao serviço de mesa, confecção de alimentos e armazenagem. A faiança e a porcelana chinesa, ainda que de forma mais subtil, também estão representadas, sobretudo, através dos pratos e taças datados da 2ª metade do século XVII e inícios do XVIII (Figs. 10 e 11).



Fig. 10
Amostra de material recolhido na Rua da Vitória: conjunto de fragmentos de cerâmica comum.



Fig. 11
Amostra de material recolhido na Rua da Vitória: conjunto de fragmentos de faiança.

3. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Os mais recentes trabalhos arqueológicos realizados na Rua da Vitória possibilitaram a identificação de um conjunto de vestígios que nos remete à Lisboa de antigamente e à sua transformação, do cruzado emaranhado de ruas, travessas e becos ao estrutural e bem organizado projecto pombalino, confirmando, uma vez mais, os dados conhecidos através da cartografia da época.

Por ora, a intervenção no local possibilitou-nos desvendar, ainda que de forma lacunar, alguns dos antigos arruamentos da Lisboa pré-pombalina. Entre as várias artérias da antiga cidade, que correspondem à actual Rua da Vitória, assim como os edifícios a elas associados, encontram-se a Rua do Torneiros, assim denominada dado que era ali que se "arruavam os homens dos tornos" (Araújo, 1993, p. 39); Rua da Cutelaria; a Rua das Arcas; a Rua da Craste; Rua da Picheleira (que terá sobrevivido até ao século XVIII); a Rua do Lagar do Cebo; a Rua dos Escudeiros e a Rua dos Odreiros (Fig. 12).

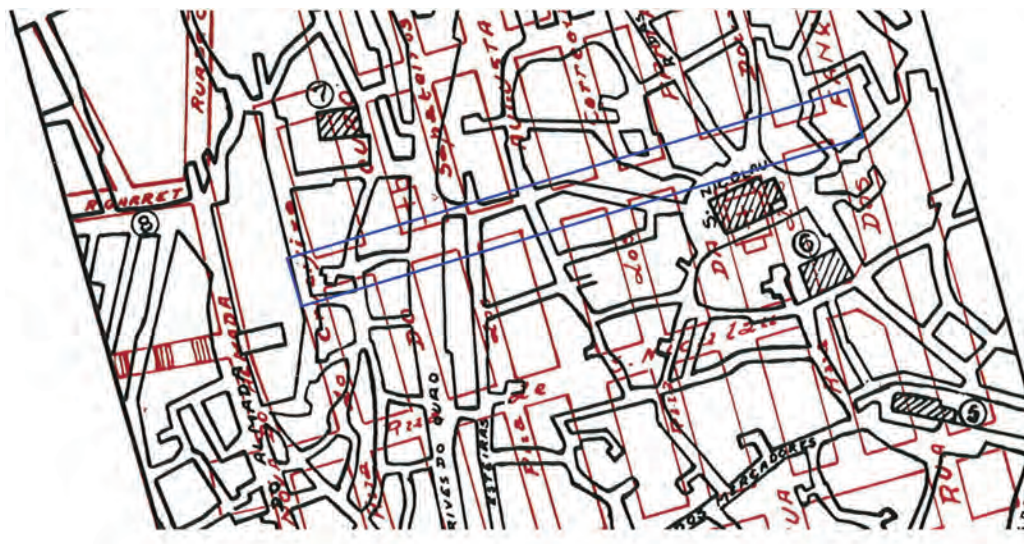


Fig. 12
Localização da actual Rua da Vitória (a azul) na sobreposição da cartografia pombalina (a vermelho) sobre a pré-pombalina (a negro).

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ARAÚJO, N., (1993), *Peregrinações em Lisboa*, Livro XII, Lisboa: Edições Vega.
FRANÇA, J.A., (2005), *Lisboa: urbanismo e arquitectura*, Lisboa: Livros Horizonte.

A DISTRIBUIÇÃO E CONSUMO DE LOUÇA DE LISBOA NO ATLÂNTICO NORTE (1600-1700)

Tânia Manuel Casimiro¹

RESUMO

É sobejamente conhecida a presença tanto de faiança como louça comum, de produção lisboeta, no norte da Europa. O comércio entre o sul e o norte assentava em produtos tais como o sal, vinho, açúcar, fruta e azeite, de produção portuguesa, e as fazendas e madeira, oriundas do norte da Europa. A presença de louça, tanto vidrada como comum, corresponderia apenas a pequena porção dos carregamentos que navios de diferentes nacionalidades levariam de Lisboa para as cidades norte europeias, onde entrariam num sistema de redistribuição para cidades mais pequenas e das poucas sobrevivências arqueológicas deste comércio. É objectivo do presente trabalho demonstrar que tipo de louça era exportada, em que quantidades, e quais os seus padrões de consumo no Norte da Europa.

Palavras-chave: Lisboa, cerâmica, comércio, Europa do Norte

ABSTRACT

The presence of Lisbon ceramics, either tin glaze or coarse wares, is widely known in Northern Europe. The trade system between the North and South was supported by commodities such as Portuguese salt, wine, sugar, fruit and olive oil, and cloth and wood produced in the North. Ceramics would correspond to a small amount of the total trade, though a remarkable survival in archaeological contexts. From those major cities, with direct connections to Portugal, they would be redistributed to smaller cities. The purpose of this paper is to show what type of ceramics were being exported, in what amounts, and what was their consumption patterns in Northern Europe were.

Keywords: Lisbon, ceramics, trade, Hanseatic League

INTRODUÇÃO

A exportação de cerâmica portuguesa, em grande parte oriunda de Lisboa, para diversas partes do mundo, é um tema já sobejamente abordado (Gomes e Casimiro, 2013; Casimiro, Gomes e Gomes, 2015). A sua presença pode ser atestada em diversos países do mundo em quantidades que variam em função da sua relação com Portugal. Desta forma, maiores quantidades são sempre encontradas em locais associados com a presença directa de pessoas oriundas de Portugal, tais como as ex-colónias, onde o consumo exclusivo de cerâmica proveniente da sua terra natal parece ter sido uma das formas que os colonos tinham de manter o seu estilo de vida europeu.

Por outro lado, existem locais onde a presença de portugueses, apesar de confirmada, é de pouca monta tais como os países do Norte da Europa onde apenas ocasionalmente encontramos indivíduos de origem portuguesa estabelecidos como mercadores e com contactos frequentes com Portugal.

A exportação de cerâmica portuguesa nunca aconteceu em rotas comerciais propositadamente desenvolvidas para o efeito. Na verdade, nunca nenhum barco levou o seu porão preenchido exclusivamente com cerâmica. Este era apenas um subproduto de comércio pré-estabelecidos. Chegou a terras sul americanas a bordo dos barcos que se dedicavam ao comércio de açúcar, à América do Norte através da rota do bacalhau e ao oriente através dos barcos que almejavam encher os seus porões com especiarias. O norte da Europa não foi diferente. O sal era fundamental para a sustentabilidade da indústria do peixe e a maior parte deste produto adquirido no nosso país, extraído na zona de Aveiro ou Setúbal (Gomes e Casimiro, 2013). A par do sal este comércio para o norte da Europa era ainda responsável pela exportação de grandes quantidades de vinho, azeite, açúcar, fruta e outros produtos de menor monta entre os quais se conta a cerâmica produzida em Lisboa (Casimiro, 2011). Os produtos que interessavam aos portugueses no norte da Europa

¹ tmcasimiro@fcsh.unl.pt ; Instituto de Arqueologia e Paleo ciências (IAP)/Instituto de História Contemporânea (IHC) - Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa (FCSH-UNL); Pós-doc. Fundação para a Ciência e Tecnologia (FCT).

eram sobretudo a madeira e os metais.

Cada uma das cidades envolvidas directamente no comércio com Portugal tem nas suas reservas arqueológicas grandes quantidades de cerâmica portuguesa, em maior ou menor quantidade, de acordo com a natureza dessa relação comercial ou mesmo com a capacidade dos arqueólogos locais em reconhecer a cerâmica portuguesa. Apenas alguns exemplos serão destacados no presente artigo. Abordagens monográficas tais como as que foram desenvolvidas para Londres ou Hamburgo são raras, mas muito úteis na compreensão de padrões de consumo regionais e da forma como determinados grupos sociais introduzem a cerâmica de Lisboa nos seus quotidianos (Casimiro, 2011; Martens, 2012).

No entanto, cada cidade é cada caso específico, que importa abordar através de diferentes perspectivas económicas, culturais, sociais e simbólicas, determinando qual a importância da presença de cerâmica lisboeta nos diferentes centros urbanos do norte da Europa. Não é propósito do presente artigo o desenvolvimento exaustivo deste tema, mas apenas traçar uma abordagem geral à distribuição e consumo de objectos produzidos em Lisboa em diversos locais do norte da Europa, lançando diversas questões que ficarão necessariamente por responder.

O interesse da investigação da exportação de bens cerâmicos portugueses, na sua escala global, passa pela possibilidade de desenvolver o que podemos apelidar de macro e micro arqueologias, de acordo com a dimensão do estudo (Orser, 2006, p. 282). Possibilita-se uma aproximação globalizante, ou macro, através do estudo de movimentos comerciais em que interessa uma visão generalista do quê e em que quantidade. Por outro lado, a análise destas cerâmicas leva-nos até ao interior das habitações das pessoas que consumiram de forma individual estes objectos o que permite uma análise de microcosmos domésticos, compreendendo a relação entre as pessoas e os seus bens.

AS EVIDÊNCIAS

Em todos os países para onde os barcos que levavam mercadorias, sobretudo sal, vinho e azeite, para o norte da Europa existem evidências de exportação de cerâmica de Lisboa. Ainda que do sul de Espanha cheguem notícias ocasionais de Cádiz ou Granada, com pequenas quantidades de cerâmica lisboeta ali encontrada (Ruiz Gil, 2013), a zona que aqui interessa abordar trata-se do norte de Espanha, por onde estes barcos passavam, podendo ou não aportar (Fig. 1). As quantidades de cerâmica identificada nestes locais têm sido alvo de algumas publicações sobretudo na Galiza (Castro Lorenzo, 2016), Astúrias e mesmo País Basco (Fig. 2). Os objectos aqui reconhecidos são essencialmente pratos e taças, decorados a azul sobre branco com alguns apontamentos de manganês num comércio que acreditamos ter estado estabelecido ao longo de todo o século XVII, permanecendo pelo menos durante a primeira metade da centúria seguinte. A base social deste consumo gálico é ainda desconhecida, no entanto as evidências têm sido encontradas sobretudo nas zonas centrais de cidades com alguma dinâmica comercial, no comércio com Portugal e mesmo com o Norte da Europa, tais como Pontevedra ou Oviedo. A sua localização urbana relaciona o seu consumo com as elites económicas e políticas (Busto Zapico, et al., 2015).



Fig. 1
Mapa com a rota do sal.



Fig. 2
Pratos em faiança encontrados em Oviedo (fotografia de M. Busto Zapico).

Relativamente às Ilhas Britânicas as mais recentes descobertas têm vindo a confirmar os padrões que comércio e consumo que já haviam sido analisados (Casimiro, 2011).

Londres continua a ser a cidade onde o maior número de achados continua a ser identificado com pratos de grandes dimensões, de excepcional qualidade, e claramente destinadas ao mercado externo. Os achados na Irlanda são mais escassos, ainda que presentes em todos os portos de grande ou média dimensão pelo que uma presença constante.

Ainda que, até ao momento, poucas sejam as informações de que dispomos para a análise da aquisição de cerâmica portuguesa em geral, e cerâmica de Lisboa em particular, no território francês ela foi uma realidade pelo menos em La Rochelle e Baionne onde têm vindo a ser recuperados diversos fragmentos decorados sobretudo com cartelas onde se reconhecem crisântemos e aranhões. Diversa documentação oriunda do Cabido da Sé do Porto mostra que os contactos comerciais entre Portugal e aquelas cidades eram muito frequentes, incluindo a exportação de louça. Arqueologicamente cerâmica produzida em Lisboa foi identificada junto ao porto de La Rochelle em contextos arqueológicos directamente relacionados com o trato internacional. A escassez de informações não nos permite, todavia, concluir acerca do tipo de consumo interno desta louça. Ainda que fora do âmbito deste estudo foi encontrada faiança portuguesa em ambiente subaquático no sul de França (Dieulefet, *et al.*, 2014).

A presença de mercadores portugueses no norte da Europa encontra-se documentada desde pelo menos o século XIII. Com o crescimento da presença portuguesa na Flandres durante o século XVI é compreensível que diversa cerâmica oriunda de Lisboa tenha efectivamente servido à mesa dos milhares de Portugueses que ali se tinham estabelecido, tendo vindo a ser reconhecida em diversas intervenções arqueológicas (Veeckman, 1994). Mesmo após a queda política da feitoria, já no reinado de D. João III, o comércio com aquela zona não abranda tendo muitos mercadores de ascendência portuguesa ali continuado a viver. É o caso de Duarte Ximenez, um mercador de origem portuguesa e espanhola, cristão-novo, cuja casa foi identificada e escavada e no seu interior identificados diversos objectos em cerâmica produzida em Lisboa (Fig. 3) (Poulain, 2016). Mesmo após o desmembramento da liga hanseática, nos finais do século XVI, as mesmas rotas comerciais continuam a ser utilizadas durante os séculos subsequentes, sendo nestes locais que iremos identificar a maior parte dos objectos produzidos em Lisboa.

Um dos territórios que maior evidência destes objectos apresenta trata-se dos Países Baixos e certamente o primeiro a ser referenciado fora de Portugal (Baart, 1988). Ainda que Amesterdão tenha sido sempre a mais publicitada cidade no que diz respeito à presença de cerâmica portuguesa, com achados extraordinários (Jaspers e Ostkamp, 2016), nas últimas três décadas, diversas cidades deste país demonstram que era frequente o contacto directo com Portugal durante o século XVII. Cidades tais como Hoorn, Enkhuizen, Deventer, entre outras têm revelado a presença de objectos de grande qualidade (Bartels, 2016). A identificação dos primeiros achados de cerâmica portuguesa em Amesterdão, num quarteirão reconhecido como o local onde grande parte dos habitantes eram mercadores e comerciantes judeus com ascendência portuguesa, levou alguns investigadores a acreditarem que este comércio poderia estar



Fig. 3
Peças em faiança identificados na Bélgica (segundo M. Poulain, 2016, 117).

directamente relacionado com aquele grupo (Baart, 1988) (Figs 4 e 5). Contudo, recentes investigações demonstram que objectos de faiança portuguesa são recuperados abundantemente em diversos locais daquela e de outras cidades sem relação directa a grupos judeus o que nos leva a acreditar que a presença de cerâmica portuguesa e consequentemente de Lisboa, está relacionada sobretudo com actividade económica dos mercadores e não necessariamente com o facto de pertencerem a grupos de judeus portugueses. No entanto, não se pode ignorar que o comércio entre Lisboa e esta cidade holandesa, no que à cerâmica diz respeito, reveste-se de algumas características peculiares. Enquanto maior parte das cidades que temos vindo a mencionar recebiam apenas faiança azul e branca, possivelmente alimentando um gosto pela aquisição de objectos de influência oriental, Amesterdão recebia igualmente grandes quantidades do que podemos denominar de cerâmica de utilização comum (Fig. 6). Têm vindo a ser identificados objectos que por norma associamos aos quotidianos de comunidades portuguesas em Lisboa durante o século XVII (Stolk, no prelo). Apenas em Plymouth (Reino Unido) havia esta realidade sido identificada o que sugeria a presença de comunidades portuguesas, não necessariamente judias, mas de mercadores (Casimiro, 2011; Newstead, 2015).



Fig. 4
Prato em faiança encontrado em Amesterdão (Museu de Amesterdão, fotografia de Tânia Casimiro).



Fig. 5
Púcaro em cerâmica vermelha encontrado em Amesterdão (Museu de Amesterdão, fotografia Tânia Casimiro).



Fig. 6
Tacho em cerâmica vermelha encontrado em Amesterdão (Museu de Amesterdão, fotografia Marijn Stolk).

A relação comercial de Portugal com a Alemanha pode ser verificada não apenas através da documentação sobrevivente com diversas referências a barcos que saíam dos portos portugueses em direcção a cidades como Hamburgo, mas também através dos milhares de objectos recuperados em diversas localidades tais como Hamburgo, Lubeck ou Stralstund, entre muitas outras (Samariter, 2015) (Fig. 7). As informações disponibilizadas mostram que todas estas cidades portuárias tinham contactos permanentes com Lisboa e que não era de todo difícil este tipo de objectos chegar até lá. O Porto de Hamburgo é um caso muito especial com estreitas relações com as olarias lisboetas. Conhece-se pelo menos uma dezena de objectos que ficaram preservados em colecções privadas ou museus, mas também objectos oriundos de escavações arqueológicas naquela cidade com a sigla HHM, que tem sido interpretada como a abreviatura de Hamburg Hansen Market, manifestando uma relação directa entre ambas as cidades (Gomes e Casimiro, 2013, p. 115). São ainda conhecidos diversos brasões e nomes de famílias alemãs em peças produzidas em Lisboa que confirmam os contactos directos.

O comércio de cerâmica de Lisboa para o norte da Europa continua a manifestar muitas surpresas. A mais recente é certamente a quantidade de cerâmica produzida na capital portuguesa identificada em Gotemburgo. Outros achados têm sido feitos na Suécia, por exemplo em Estocolmo, ainda que em menores quantidades. Naquela cidade, fundada em 1621, foram recuperados centenas de objectos em faiança (Fig. 8). Curiosamente e, até ao momento, nenhuma evidência de louça vermelha foi identificada. Os objectos em faiança portuguesa, maioritariamente produzidos e exportados entre 1640 e 1670 podem ser considerados objectos de excelente qualidade. Por outro lado, o elevado número de pratos, taças e garrafas com brasões, muitos deles de famílias estrangeiras sugere claramente que, ao exemplo do que



Fig. 7
Jarros em faiança encontrado em Stralstund (segundo Semariter, 2015).

acontece com outras cidades, estamos perante um comércio destinado sobretudo ao consumo das elites mercantis. Estes objectos eram propositadamente manufacturados para este mercado e destinados a ser adaptadas aos padrões de consumo norte-europeus. Só a título de curiosidade note-se como as garrafas encontradas em Portugal não possuem qualquer orifício para a colocação da tampa em estanho, mas as peças encontradas arqueologicamente em diversos locais de cidades norte-europeias demonstram que esse furo já era feito nas olarias.

Em boa verdade e apesar de aqui não especificarmos cada caso em concreto, muitos outros achados têm sido feitos em diversas cidades da Dinamarca, Lituânia, Estónia, Polónia, entre outros países demonstrando o quão assíduo era este comércio.



Fig. 8
Prato em faiança encontrado em Gotemburgo (fotografia de Tânia Casimiro).

Os exemplos aqui apresentados correspondem apenas a uma pequena fracção do total de cerâmica lisboeta que se conhece no norte da Europa. Não é objectivo deste trabalho uma análise exaustiva, mas apenas uma aproximação genérica a este comércio.

Documentalmente não sobreviveram registos em Lisboa que atestem esta exportação para a Europa do Norte. Relativamente a outras cidades do país sobreviveram os documentos que registam a circulação do comércio marítimo no Porto e na Figueira da Foz que ocasionalmente referem a exportação de louça. Mais abundantes são as informações obtidas em diversas cidades relacionadas com este comércio tais como Londres onde os Port Books daquela cidade registam dezenas de barcos oriundos de Lisboa trazendo cerâmica na sua carga (Casimiro, 2011). Tal riqueza documental é rara, embora algumas referências relativamente à presença de louça portuguesa sejam conhecidas na documentação de outros países. A análise aos documentos portuários de Gotemburgo permitiu concluir que a cerâmica portuguesa competia directamente com a louça holandesa e alemã que entrou no porto daquela cidade entre 1650 e 1700 (Kjellberg, 1933, p. 34). Existem ainda documentos que ocasionalmente reflectem o papel que estes objectos ocupavam no quotidiano das populações mencionando a sua presença no interior de armários ou mais raramente, a funcionalidade que teriam, tal como o 'Portuguese butter plate' reconhecido em Hoorn, nos finais do século XVI.

CONCLUSÃO

O presente trabalho tem como objectivo uma breve aproximação à exportação de louça de Lisboa para o Norte da Europa, fazendo uso de uma rota pré-estabelecida onde o sal, ainda que não o único produto exportado, foi certamente o mais importante.

Trata-se sobretudo de um comércio costeiro que apenas ocasionalmente penetrou no interior dos territórios nórdicos e, quando tal aconteceu, contou sempre com a presença de um percurso fluvial até ao seu destino, como foi o caso do prato, decorado ao estilo oriental, identificado no Castelo de Vilnius, na Lituânia.

A presença de mercadores portugueses no norte da Europa remonta à Idade Média pelo que a capacidade de introduzir produtos oriundos de Portugal não é uma novidade, aproveitando as rotas do comércio hanseático que, em meados do século XVII, já se encontrava politicamente desmoronado.

A exportação de cerâmica parece ter ocorrido ao longo de todo o século XVII, com achados nos Países Baixos que podem remontar mesmo aos finais do século XVI. No entanto, acreditamos que o grande apogeu da exportação de louça de Lisboa para o norte ocorreu sobretudo entre 1640-1670. Aliás este é o período cronológico de maior parte das peças datadas. Curiosamente este é um momento de grande expansão da indústria do peixe no Norte. A exigência de grandes quantidades de sal certamente que criou a oportunidade para a exportação de outros bens.

A base social de consumo desta cerâmica era gente abastada. Tal ilação pode ser retirada em primeiro lugar através da própria cerâmica que se traduz em peças de excelente qualidade formal e artística. A decoração obedece ao que era mais desejado nesta época, isto é, à influência oriental que numa tela branca desenhava caracteres que faziam de alguma forma relembrar o exotismo e riqueza do oriente. A par desta decoração surgem dezenas de brasões que dão nome aos consumidores destes objectos com referências a diversas cidade e famílias endinheiradas da nobreza mercantil. Por outro lado, a maior parte destes objectos têm vindo a ser recuperados nas zonas mais abastadas dos centros urbanos, que sabemos serem as residências de pessoas endinheiradas.

Uma das questões mais pertinentes levantadas por este estudo, e para a qual ainda não temos resposta, trata-se de saber porque razão algumas cidades importavam mais faiança enquanto outras mais louça vermelha. Cidades como Gotemburgo, Hamburgo ou Stralstund têm nas suas reservas centenas, senão milhares de objectos em faiança portuguesa. Por outro lado, Southampton, por exemplo, revelou a existência de centenas de peças de cerâmica vermelha e apenas um ou outro achado ocasional de faiança (Gutierrez, 2007). Já cidades como Amesterdão ou Plymouth apresentam grandes quantidades de ambas produções. Estarão estes padrões de consumo relacionados com a natureza comercial que estas cidades desenvolveram com Lisboa? Teriam os seus mercadores contacto directo com gèntes

que lhes poderiam trazer os objectos vermelhos? Seria uma questão de gosto e a louça vermelha mais apetecível em determinadas cidades seria aquela que poderia ser adquirida local ou regionalmente? Ou estará esta quantidade de louça vermelha relacionada com a presença de portugueses que ali viveriam?

O presente trabalho incide sobretudo sobre a louça de Lisboa, certamente a mais abundante de origem Portuguesa. No entanto, não nos podemos esquecer, que nem toda a louça oriunda de Portugal era de Lisboa, muito embora por aqui fosse exportada. No que diz respeito à louça vermelha, evidências arqueológicas e documentais revelam que as produções de Estremoz e Montemor-o-Velho eram largamente apreciadas por toda a Europa (Gomes e Casimiro, 2015; Newstead e Casimiro, 2017). Relativamente à faiança são raríssimos os achados de peças de Coimbra ou Vila Nova apenas com algumas peças recuperadas no Reino Unido.

Lisboa era efectivamente o maior centro produtor do país e o grande responsável pela exportação de louça para o Norte da Europa.

AGRADECIMENTOS

Este trabalho não teria sido possível sem a ajuda de diversas pessoas cujo fascínio pelo azul e branco de Lisboa fez com que os nossos caminhos se cruzassem: Miguel Busto Zapatico, Alain Champagne, Nina Jaspers, Sebastian Ostkamp, Michiel Bartels, Jerzy Gawronski, Annika Martens, Marijn Stolk, Tom Wennberg, Renate Samariter, entre muitos outros.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- BAART, J. (1988) - Faiança Portuguesa, 1600-1660. Um estudo sobre achados e colecções de museus, In: *Portugueses em Amesterdão 1600-1680*, Amesterdão: Bataafcsche Leeuw., pp. 19-26.
- BARTELS, M. (2016) - Portuguese ceramics from Westfrisian soils, the itinerary of Portuguese ceramics in the Dutch Golden Age. In: GOMES, R.V.; CASIMIRO, T.M.; GOMES, M. V. (eds.), *Proceedings of the First International Conference of Portuguese Faience (16th-19th centuries)*, Lisboa: Instituto de Arqueologia e Paleociências, pp. 399-406.
- CASIMIRO T.M. (2011). Portuguese Faience in England and Ireland. *British Archaeological Reports (B.A.R.)*, Oxford: Archaeopress.
- CASIMIRO T.M., GOMES R.V., GOMES M.V. (2015). Portuguese Faience trade and consumption across the World (16th -18th centuries). In: BUXEDA I GARRIGÓS, J.; MADRID I FERNANDEZ, M.; IÑÁÑEZ, J (ed.), *Global Pottery Proceedings - 1st International Conference for Historical Archaeology and Archaeometry for Societies in Contact*. BAR International Series 2761, Oxford: Hadrian Books, pp. 67-80.
- CASTRO LORENZO, M. (2016) - Faiança Portuguesas em Galicia. Los contextos urbanos de Santiago de Compostela y Pontevedra. In: GOMES, R.V.; CASIMIRO, T.M.; GOMES, M. V. (eds.) *Proceedings of the First International Conference of Portuguese Faience (16th-19th centuries)*, Lisboa: Instituto de Arqueologia e Paleociências, pp. 391-398.
- GOMES M.V., CASIMIRO T.M. (2013). *On the world's trade routes - Portuguese Faience (16th-18th centuries)*. Lisboa: Instituto de Arqueologia e Paleociências.
- GOMES, M. V. ; CASIMIRO, T.M. (2015) - A cerâmica de Montemor-o-Novo - características e difusão (séculos XVI-XVIII), *Almansor*, 1, 3ª série. Montemor-o-Novo: Câmara Municipal, pp. 137-150.
- GUTIERREZ, A. (2007) - Portuguese coarsewares in early modern England: reflections on an exceptional assemblage from Southampton. *Journal of Post-Medieval Archaeology*, 41(1). Londres: Routledge / Society for Post Medieval Archaeology, pp. 64-79.
- JASPERS, N.; OSTKAMPS, S. (2016) - Portuguese Faience in the Dutch republic. In: GOMES, R.V.; CASIMIRO, T.M.; GOMES, M. V. (eds.) *Proceedings of the First International Conference of Portuguese Faience (16th-19th centuries)*, Lisboa: Instituto de Arqueologia e Paleociências, pp. 407-422.
- KJELLBERG, S. (1933) - *Fajansfynd I Göteborg. En översikt av fajansförekomsten I staden fram till import-förbudet 1739*, Goteborg: Goteborgs Musei Arstryck.
- MARTENS, A. (2012). Porzellan, Fayence, Majolika: Konsum chinesischer, mediterraner und niederländischer Keramik in den Hansestädten Hamburg und Lüneburg im 16./17. Jahrhundert: Hamburg Pro Business
- NEWSTEAD, S. (2015) - *The oldest alliance: a material exploration of early modern English Portuguese relationships*. Dissertação de doutoramento apresentada à University of Leicester (policopiado).

- NEWSTEAD, S.; CASIMIRO, T.M. (2017) - Strange Adventures in a City Made of Marble: Exploring Pottery Production in Estremoz, Portugal, *Medieval Ceramics*, 37. Londres: Medieval Pottery Research Group, pp. 37-45.
- ORSER, C. (2006) - The archaeologies of Recent History: Historical, Post-Medieval, and Modern World, in: Bintliff, J. (ed.) *A companion to Archaeology*, Oxford: Blackwell, pp. 272-290.
- POULAIN, M. (2016). - *The habits of war. Early modern ceramics in Flandres*. Dissertação de doutoramento entregue à Universidade de Gent (policopiado).
- RUIZ GIL, J. (2013) - Modern Age Portuguese Pottery find in the bay of Cadiz. In Teixeira, A.; Bettencourt, A. (coord.) *Velhos e Novos Mundos. Estudos de Arqueologia Moderna*, 1 (ArqueoArte 1). Lisboa: Centro de História d'Aquém e d'Além-Mar (CHAM) e Departamento de História da Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa (FACSH-UNL) e Universidade dos Açores (UAç), pp. 829-83
- SAMARITER, R. (2015) - Mediterrane Fayencen, niederländische Majoliken und Fayencen vom Typ Malling jug - Bodenfunde aus Mecklenburg-Vorpommern, Bodendenkmalpflege. In *Mecklenburg-Vorpommern*, 61, pp. 197-234.
- VEECKMAN, J. (1994) - Iberian Unglazed Pottery from Antwerp (Belgium), *Medieval ceramics*, 18, Londres: Medieval Pottery Research Group, pp. 9-18.

DA IMPORTAÇÃO À INSPIRAÇÃO. OS VIDROS DO LARGO DO CORETO, CARNIDE (LISBOA)

Carlos Boavida¹
Teresa Medici²

RESUMO

Os trabalhos arqueológicos ocorridos, em 2012/2013, no Largo do Coreto (Carnide, Lisboa) permitiram a recuperação de numeroso e diversificado espólio, cuja cronologia se encontra balizada entre a 2.^a metade do século XVI e a 1.^a metade do século XVII.

Entre aqueles artefactos encontra-se um conjunto de objectos de vidro, em razoável estado de conservação. Embora a produção de alguns deles tenha origem externa, não podemos excluir que outros sejam resultado de prováveis fabricos locais, seguindo modelos comuns à vidraria europeia contemporânea.

Palavras-Chave: Objectos de Vidro; Lisboa; Séculos XVI/XVII

ABSTRACT

Archaeological excavations conducted in 2012/2013 at Largo do Coreto (Carnide, Lisbon) yielded a wide variety of finds. Dating from the second half of the 16th and the first half of the 17th centuries. They include a set of well-preserved glass objects. Although some of them can have an external origin, others are probably from local production, following contemporary European glassmaking models.

Keywords: Glass objects; Lisbon; 16th-17 th centuries

1 cmpboavida@gmail.com, Instituto de Arqueologia e Paleociências - Universidade Nova de Lisboa; Associação dos Arqueólogos Portugueses.
2 teresa.medici@gmail.com, VICARTE - Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade Nova de Lisboa.

O SÍTIO DE CARNIDE

Apesar de se conhecerem vestígios de cronologia anterior, as primeiras referências documentais ao sítio de Carnide remontam aos finais do século XII, época em que o local era ocupado por várias propriedades agrícolas, como sucederia um pouco por toda a área periférica da cidade de Lisboa praticamente até ao final do século XIX (Caessa e Mota, 2014, pp. 86-87). O núcleo habitacional organizava-se em função da igreja paroquial (dedicada a São Lourenço) e respectivo *rocio*, no qual existia um poço e diversas *covas de pao*, além de uma fonte e uma ermida (Caessa e Mota, 2014, p. 87). Aquela ermida, dedicada ao Espírito Santo, era local de romaria no âmbito da peregrinação do Círio da Senhora do Cabo desde 1437.

No entanto, foi em consequência do Milagre da Luz, em 1463, que a passagem ou estadia de peregrinos levou a diversas alterações da ocupação espacial do sítio. A construção do templo dedicado à Senhora da Luz por iniciativa da infanta D. Maria (1521-1577), filha do rei D. Manuel I (1469-1521), só ocorreu entre 1575 e 1596, mas no local foi erguida uma pequena ermida, onde logo em 1464 se iniciou o culto. Para dar apoio aos romeiros, por determinação testamentária da infanta (Frias, 1994, p. 69), foi criado o Hospital da Luz (1601/1618), que, a par com as quintas de recreio de várias famílias nobres que ali se foram instalando, começaram gradualmente a definir arruamentos e largos, como aquele onde tinha (e tem) lugar feira anual em Setembro (Valla, 2014, pp. 70-71). Dos séculos XV e XVI, devido a epidemias que assolavam a capital do reino, são conhecidas diversas referências à estadia de vários reis, num paço real que aqui terá existido, mas do qual não restam vestígios ou se conhece a localização. Idêntica situação sucede com a residência do bispo de Lisboa erguida no século XVI (Jorge, 1994, p. 215).

Ao local dirigiam-se então comerciantes e jornaleiros vindos de toda a região saloia, mas também mareantes, assim como membros da corte, incluindo a família real, tendo alguns deles integrado a Irmandade de Nossa Senhora da Luz (Reis, 2014, pp. 16-17, Lázaro, 2014, p. 185). Este dinamismo foi igualmente animado pela criação de outros edifícios religiosos, como os conventos de Santa Teresa de Jesus (1642), de São João da Cruz (1694) e de Nossa Senhora da Conceição (1694), destacando-se o primeiro daqueles, instalado numa quinta que pertencera a Luís Gomes da Mata, correio-mor do reino, que a ofereceu à então promotora daquela casa religiosa, que viria a ser o segundo cenóbio da Ordem das Carmelitas Descalças em Portugal, Madre Micaela Margarida de Sant'Ana. Esta era filha ilegítima do imperador Matias II (1612-1619) e sobrinha do arquiduque Alberto, vice-rei de Portugal (1583-1593), tendo professado no então Convento de Santo Alberto, em Lisboa, destino de diversas filhas da aristocracia portuguesa (Veiga, 2014, pp. 128-129). Embora se tenham verificado alguns problemas após a escritura do terreno, em Setembro de 1640, a auto-rição régia para as obras prosseguirem foi emitida logo em 1642. Nesta casa ingressou, em 1656, a infanta D. Maria (1644-1693), filha ilegítima do rei D. João IV (1640-1656), reconhecida por aquele no seu testamento, e de quem recebeu diversas doações, confirmadas pelos seus irmãos, D. Afonso VI (1643-1683) e D. Pedro (1648-1706), ainda regente (Veiga, 2014, pp. 132-133).

Parte significativa destes edifícios, assim como a maioria das estruturas existentes no sítio de Carnide, foi muito afectada pelo Terramoto de 1755, tendo em muitos casos sido demolida total ou parcialmente. A lenta reconstrução e reorganização do espaço foi concluída essencialmente no terceiro quartel do século XIX, quando Carnide esteve integrado no efémero concelho de Belém (Valla, 2014, pp. 72-73).

Foi nessa altura que teve lugar o nivelamento do alto do poço, área do actual Largo do Coreto, o que levou ao corte da parte superior de muitos dos silos ali existentes, como se verificou na intervenção arqueológica (Caessa e Mota, 2013, pp. 1026-1027; 2014, pp. 90-91; 2016, pp. 97-99). Nos níveis correspondentes a esta profunda intervenção urbanística, além do espólio contemporâneo àquela (residual), encontrou-se igualmente variado espólio arqueológico disperso que anteriormente estaria na parte superior dos silos então destruída.

Do ponto de vista arqueológico as *covas de pao* são as estruturas predominantes no local, uma vez que, incluindo as encontradas em data anterior à intervenção ocorrida em 2012/2013, identificaram-se um total de 172 silos na área do centro histórico de Carnide, 136 dos quais no âmbito da obra ocorrida no Largo do Coreto (Caessa e Mota, 2013, p. 1027; 2014, p. 91). Ao que tudo indica, este provável campo de silos terá sido criado durante a Idade Média, mas até ao

momento existem poucos dados concretos em relação a esse facto. No entanto, graças ao espólio recuperado no interior daqueles, foi possível aferir o seu momento de abandono. Trata-se de uma diversificada e quantitativa colecção artefactual, cujas cronologias se encontram balizadas entre a segunda metade do século XVI e a primeira da centúria seguinte, que inclui diversos tipos de cerâmica (comum, vidrada, esmaltada, pintada, pedrada, modelada e porcelana), assim como objectos produzidos em vidro, osso, variadas ligas metálicas e múltiplos restos faunísticos (Caessa e Mota, 2013, 2014, 2016; Medici, 2014a, 2014b; Medici *et al.* 2017; Casimiro, Boavida e Detry, 2017; Casimiro, Boavida e Moço, 2017; Boavida, 2017a). Do espólio analisado destacam-se pela sua qualidade e estado de conservação as cerâmicas esmaltadas de importação, assim como os objectos em vidro.

OS VIDROS DO LARGO DO CORETO - CARNIDE

A colecção arqueológica vítrea recuperada no âmbito dos trabalhos de requalificação urbanística e paisagística do Largo do Coreto e ruas adjacentes foi analisada de forma parcial no âmbito da dissertação de doutoramento de Teresa Medici (2014a, pp. 48-49, 2014b, pp. 63-66). Visto que este espólio foi conhecido quando a redacção daquela se encontrava bastante avançada, optou-se por seleccionar vinte objectos que, pela sua representatividade, se encontram integrados nas cronologias definidas naquele estudo (Medici, 2014a, p. 49).

Na presente abordagem escolheu-se uma centena de peças das quase trezentas identificadas, que ilustram a diversidade de formas e de acabamentos empregues no fabrico das mesmas. Segue-se a terminologia utilizada na dissertação referida, onde são igualmente apontados possíveis centros produtores ou influências dos mesmos nos objectos analisados.

A maioria dos artefactos recuperados foi fabricada em vidro transparente incolor, enquanto em outros exemplares a coloração varia entre diversos tons de verde (claro, água, acinzentado, azeitona, muito escuro), azul (água, escuro) e amarelo, por vezes muito alterados devido a crostas de corrosão branca iridescente ou escura em destacamento. Foram produzidos com a técnica de vidro soprado, utilizando a cana de sopro e as pinças de vidreiro. Em alguns casos, o processo de fabrico das peças foi facilitado pelo uso de moldes, os quais proporcionavam à gota de vidro a forma e decoração desejadas, ao soprá-la no interior deles.

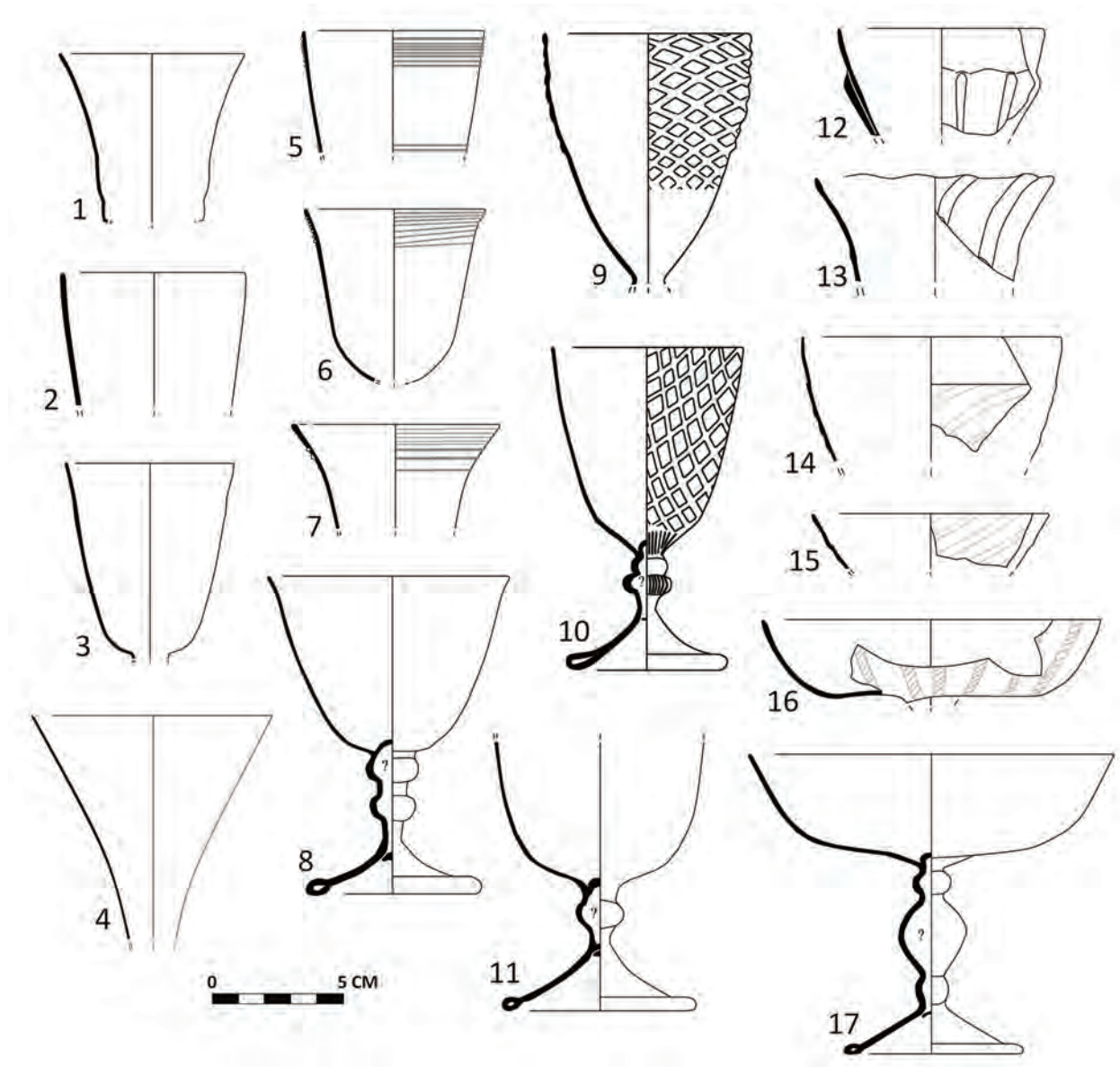
O repertório de formas identificadas é marcado pela predominância de garrafas e copos de pé, estando igualmente presentes outros tipos de copos, assim como taças e frascos, entre outros contentores menos frequentes como galhetas, urinóis e um possível perfumador.

COPOS DE PÉ E DE PEDESTAL

Os exemplares em análise foram produzidos quase sempre a partir de uma única bolha de vidro, soprada com a cana de sopro e trabalhada com pinças de vidreiro.

As copas, de paredes muito finas, são frequentemente de perfil troncocónico (1, 3-4, 6-7, 13, 15), estando igualmente presentes na colecção copos de perfil hemisférico (8, 11, 14) e cilíndrico (2, 5, 21). Os pés destes copos são constituídos por uma haste, normalmente oca, com um (11, 18-24) ou dois botões (8, 10, 25-29), assente em base discoidal com rebordo tubular resultante da dobragem da parede, e com um perfil que varia entre troncocónico (23) ou quase plano (25, 27). Invariavelmente, todos exibem vestígios do pontel, que em alguns casos selou a parte inferior da haste. A existência da marca de pontel é indicação certa do processo de fabrico da peça por sopragem. Por serem mais espessas, partes destas bases, ou até mesmo a sua totalidade, são frequentes em contextos arqueológicos modernos um pouco por todo o país (Alarcão, 1978, p. 161, nº. 57; Ferreira, 1994, pp. 119-120, nº. 6, 36-37; Ferreira, 1997, p. 186, pl. 1; Ferreira, 2000a, p. 35, nº. 1-2; Ferreira, 2003, pp. 281-282, nº. 5-11; Ferreira, 2004, pp. 564-565, nº. 9e-9i; Medici, 2005, pp. 550-551, nº. 48-49; Medici, 2010, p. 266, nº. 30-31; Medici, 2011, pp. 330-332, figs. 11-12; Boavida, 2012, p. 137, nº. 4; Ferreira, 2012, p. 80, nº. 10-13; Rodrigues *et al.*, 2012, p. 874, nº. 81-82; Amaro *et al.*, 2013, p. 1020, fig. 1c; Medici, 2014a, 2014b; Boavida, 2017b, pp. 134-135, figs. 3b, 4A.4-4A.5). Uma destas bases mostra defeito de fabrico ocorrido durante a dobragem do rebordo tubular, que resultou na presença de bolhas de ar disformes em grande parte do diâmetro da sua superfície (33).

Estes elementos podem ser combinados entre si de diversas formas, o mesmo sucedendo com os acabamentos que apresentam aplicados nas suas superfícies, nomeadamente na copa. Na colecção estão presentes exemplares que exibem, na face externa abaixo do bordo, a aplicação de fios de vidro branco horizontais (5-7), como sucede com exemplares encontrados na cadeia do Aljube (Amaro *et al.*, 2013, p. 1020, figs. 1b, 1d e 1m). Também foram recuperadas algumas copas decoradas por caneluras obtidas por sopragem em molde, normalmente inclinadas e com espaçamento regular entre si (13, 15), por vezes apenas em parte da peça, através da técnica da meia-moldagem (12, 14).



Estampa I - Vidros do Largo do Coreto.
Copos de pé (1-17).

Dois copos apresentam copas que foram sujeitas a moldagem, mostrando motivo de caneluras cruzadas (9-10). Um deles encontra-se preservado quase na totalidade: a copa é suportada por haste marcada por dois botões assente em base discoidal de perfil troncocónico (10). Este padrão decorativo foi identificado em copos colectados numa lixeira seiscentista descoberta na Casa dos Bicos e num possível fragmento de copa encontrado no Largo de Jesus, ambos em Lisboa (Medici *et al.* 2017, p. 414, fig. 2; Boavida, 2017b, p. 134, fig. 4B.1).

Os copos de pé com dois botões na haste são frequentes em contextos arqueológicos da região de Lisboa atribuídos aos finais do século XVI e à primeira metade do seguinte, como os recuperados na cadeia do Aljube (Amaro *et al.*, 2013: 1020, fig. 1c) ou no Largo de Jesus (Boavida, 2017b, pp. 134-135, figs. 4A.1-4A.4), mas também na Fortaleza da

Senhora da Luz em Cascais (Rodrigues *et al.*, 2012, pp. 874-875, n.º 82) e em Coimbra, nas escavações levadas a cabo no Museu Machado de Castro (Medici, 2018). Esta solução decorativa, recorrendo a dois botões, embora comum nos casos encontrados em Portugal, é menos usual na restante vidraria europeia, onde predomina a presença de apenas um botão achatado, como atestam representações iconográficas e exemplares identificados em diversos contextos arqueológicos europeus, onde geralmente são peças produzidas a partir de mais do que uma bolha de vidro (Medici, 2014a, pp. 215-217; Medici, 2018). Não devem contudo deixar de ser referidos os casos de copos de pé que mostram apenas um botão na haste, descobertos em níveis quinhentistas de Évora, Alcácer do Sal e Coimbra (Ferreira, 2012, p. 80, n.º 10-12; Alarcão, 1978, p. 161, n.º 57; Medici, 2018), igualmente presentes na coleção de Carnide (11, 18-24), mostrando um deles a superfície decorada por caneluras obtidas com recurso a molde (22).

Em Carnide existem raras exceções a esta característica presença de botões. Um exemplar mostra haste vertical oca (30) e outros três (36-38), de que falaremos mais adiante, mostram pé em pedestal.

Na coleção estão presentes também copos de pé de copa baixa e maior diâmetro. Num deles, que se preserva quase na totalidade, a copa é suportada por haste oca, marcada por três botões, sendo o central maior e mais destacado, assente em base discoidal (17).

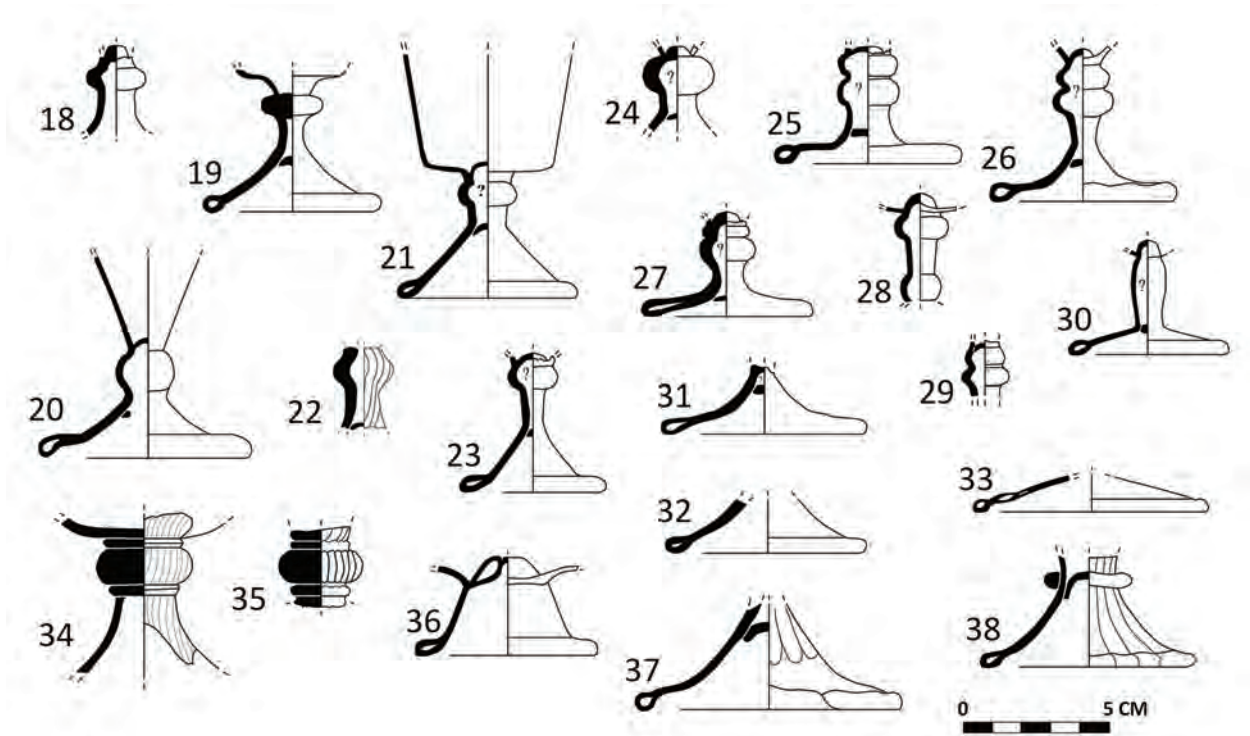
Esta forma é conhecida na vidraria veneziana e *façon de Venise* do séc. XVI, onde era produzida com recurso a mais que uma bolha de vidro. Surge em alguma iconografia italiana contemporânea, como “As bodas de Canaã” (1562) de Paolo Veronese ou “Baco adolescente” (1595-1597) de Michelangelo Merisi, dito Caravaggio, enquanto os paralelos arqueológicos são escassos (Medici, 2014a, pp. 222-223).

A mesma forma foi encontrada num outro exemplar de Carnide, do qual só resta parte da copa. Mostra na sua superfície externa decoração relevada, criada por canas de filigrana a *retortoli*, de fios de vidro branco sobre vidro incolor, aplicadas verticalmente (16). Existem ainda vestígios de, pelo menos, outras quatro peças com decoração semelhante a esta última.

Do conjunto dos copos de pé fazem parte dois cujos elementos foram soprados separadamente e depois soldados entre si através de discos, com auxílio das pinças de vidreiro. Um apresenta decoração vertical, criada a molde (35), e o outro foi fabricado a partir de bolhas de vidro às quais foram aplicadas canas de fio de vidro branco sob vidro incolor, criando motivo de filigrana de linhas inclinadas (*vetro a fili*), igualmente visíveis em ambas as superfícies do que resta da copa e da base (34).

São conhecidas formas idênticas na Europa Central, nomeadamente em Itália, França, Países Baixos e na Inglaterra, onde são atribuídos ao século XVI ou à primeira metade da centúria seguinte (Medici, 2014a, pp. 226-227). Em contextos arqueológicos portugueses, com a mesma cronologia, foram encontrados botões maciços deste tipo no convento de Santa Clara-a-Velha, em Coimbra, e no Largo do Chafariz de Dentro, em Lisboa (Medici, 2014a, pp. 225-226, inv. n.º SCV0543=V195 e LCD0063).

Foram recuperados igualmente copos com pé em pedestal, que não apresentam qualquer haste entre a copa e a base (36-38). O primeiro é troncocónico, tal como outros encontrados no convento de São Francisco e no Largo do Chafariz de Dentro, em Lisboa (Medici, 2014a, pp. 244-245, LSF0002; Medici, 2014b, p. 71, LCD00035 e LCD0047). Este tipo de pé surge igualmente na forma cónica (37-38), frequente em contextos europeus desde os finais do século XV, por vezes com caneluras obtidas por sopro em molde; mostram semelhanças com outros descobertos em Almada, onde também surgem cordões de vidro aplicados exteriormente na parte inferior da copa, embora ali sejam na cor azul, e não no mesmo vidro incolor da peça como no exemplar n.º 35 (Medici, 2005, p. 541, n.º 12-13; 2010, p. 266, n.º 17-18).



Estampa II - Vidros do Largo do Coreto.
Copos de pé (18-35) e copos de pedestal (36-38).

COPOS DE FUNDO PLANO OU EM ÔNFALO

A espessura das paredes destes contentores de líquidos varia entre 3/6 mm, sendo normalmente mais espessos os que tem decoração moldada. Os mais simples têm perfil troncocónico, não mostram qualquer tipo de decoração (39-40, 51) e assentam em fundo em ônfalo pouco pronunciado. A forma é usual em diversos contextos arqueológicos portugueses, cujas cronologias variam entre o final do século XVI e o século XVII. Foram encontrados em Lisboa, em dois poços, um do Hospital Real de Todos-os-Santos (Boavida, 2012, p. 137, nº. 5-6) e outro identificado no vale de Alcântara (Batalha e Cardoso, 2013, p. 124, nº. 111-114), mas também em Almada (Medici, 2005, pp. 550-551, nº. 45, pp. 555-556: nº. 78), Évora (Ferreira, 2012, p. 81, n. 16-21), Tomar (Ferreira, 1994, p. 119, nº. 9) e na Batalha (Teixeira, 2014, p. 46, nº. 22-23). Fundos com diâmetro reduzido, como o nº 49, podem ter pertencido também a lamparinas de azeite de base troncocónica oca, semelhantes a outras que foram encontradas em Coimbra (Medici, 2014a, pp. 376-377, SCV=109=V085).

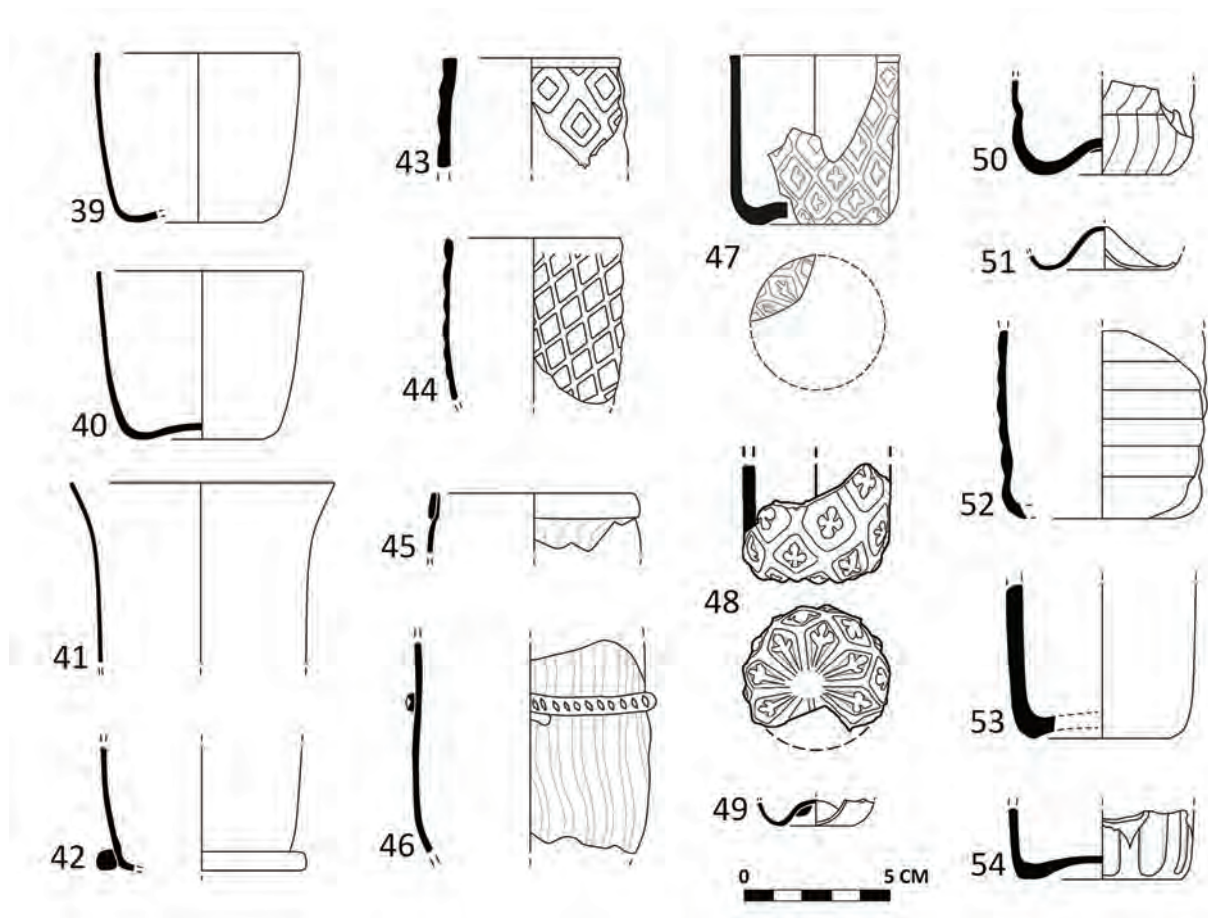
Está igualmente presente um outro fundo de copo (50), em tudo semelhante aos referidos anteriormente, no entanto a sua espessura é substancialmente maior. Por outro lado, trata-se de peça que foi soprada a molde, o que lhe conferiu uma decoração de caneluras pouco acentuada na face externa.

De forma idêntica estão outras peças que apresentam na sua superfície externa diferentes tipos de decoração produzida por sopragem em molde, ora com pequenas protuberâncias ovais (97, 99), ora com caneluras cruzadas pouco marcadas (44) ou com malha cruzada de losangos, no interior dos quais se encontram losangos menores (43) ou uma flor de quatro pétalas (47-48). Estes são em vidro transparente verde-escuro acinzentado, enquanto os outros são igualmente transparentes, mas um é em tom verde-acinzentado (44) e o outro incolor (97). Destaca-se a peça nº 99, em vidro opaco vermelho.

O padrão das protuberâncias ovais foi identificado em copos encontrados em Coimbra, Lisboa e Beja (Ferreira e Medici, 2010, pp. 405-406, fig. 8). Em relação à malha de losangos relevada, ela é frequente em diversos contextos portugueses, em peças de vidro de cores que variam entre o azul e o verde-claro, colectadas no convento de Santa Clara-a-Velha, no Mosteiro de São João de Tarouca, em Beja e em Tomar (Ferreira, 1994, p. 120, n. 10; Ferreira, 2004, pp. 572-574, fig. 13c; Ferreira e Medici, 2010, pp. 406-408, fig. 9).

<Um outro copo de perfil troncocónico, em vidro incolor, tem cordão aplicado junto à base (42). De vidro verde, com muitas bolhas de ar de pequena dimensão, existem fragmentos que poderão ser de um mesmo copo, eventualmente de dois da mesma tipologia. A superfície externa mostra caneluras verticais, ligeiramente inclinadas, obtidas a molde e a aplicação de cordão do mesmo tipo de vidro, trabalhado com pinças (46). O bordo é vertical e dobrado para o exterior em fita, existindo, abaixo deste, motivo de caneluras como as referidas anteriormente (45). Um outro copo em vidro verde-água mostra caneluras horizontais também executadas com recurso a molde (52).

Da colecção de copos fazem parte ainda outros dois, produzidos no mesmo tipo de vidro transparente incolor (53-54), onde se destaca um típico copo canelado (54), com caneluras largas, bem pronunciadas na superfície externa. Esta forma, produzida na fábrica de vidros de Coima e mais tarde nas da Marinha Grande (Custódio, 2002, p. 319), é frequente em contextos mais tardios, atribuídos ao século XVIII, como sucede com os exemplares recuperados em trabalhos arqueológicos de Lisboa (Ferreira, 1997, pp. 187-188, pl. 1, nº. IV.2, V.2-V.3; Ferreira e Medici, 2010, p. 404, fig. 7; Medici, 2011, pp. 334-336, fig. 15, Bargão, 2015, pp. 58-59 e 223), Tomar (Ferreira, 2005, p. 390, nº. 15-17) e Coimbra (Ferreira, 2004, p. 568, figs. 11a-11b).



Estampa III - Vidros do Largo do Coreto.
Copos (39-54).

GARRAFAS

Trata-se da forma fechada mais frequente no conjunto. Exibem quase sempre um gargalo alto e estreito, enquanto o corpo é globular, por vezes bastante achatado.

Estão presentes garrafas decoradas por caneluras inclinadas (55-58), produzidas por sopragem em molde, bastante pronunciadas no gargalo (55, 57), sendo mais suaves no corpo da peça, devido à dilatação dessa parte da bolha de vidro quando soprada (56B, 58). O bordo algo extrovertido, em aba, surge em ambas as peças. Estes recipientes, com

fundo reentrante cónico, assentam em pé anelar obtido por dobragem da única bolha de vidro na qual foi soprada toda a peça (56B, 58-59). São em vidro transparente incolor ou azul-água.

Foram encontrados gargalos desta forma na cadeia do Aljube, contexto que remonta aos finais do século XVI (Amaro *et al.*, 2013, p. 1020, fig. 1i), mas também no Largo do Chafariz de Dentro (Silva *et al.*, 2012, p. 79, nº. 13), na fortaleza de Nossa Senhora da Luz, em Cascais (Rodrigues *et al.*, 2012, pp. 874-875, nº. 69) e no Mosteiro da Batalha (Teixeira, 2014, p. 47, nº. 42), onde foram recuperados em níveis do final daquela centúria e primeira metade da seguinte, ou um pouco mais tardios, no último caso citado.

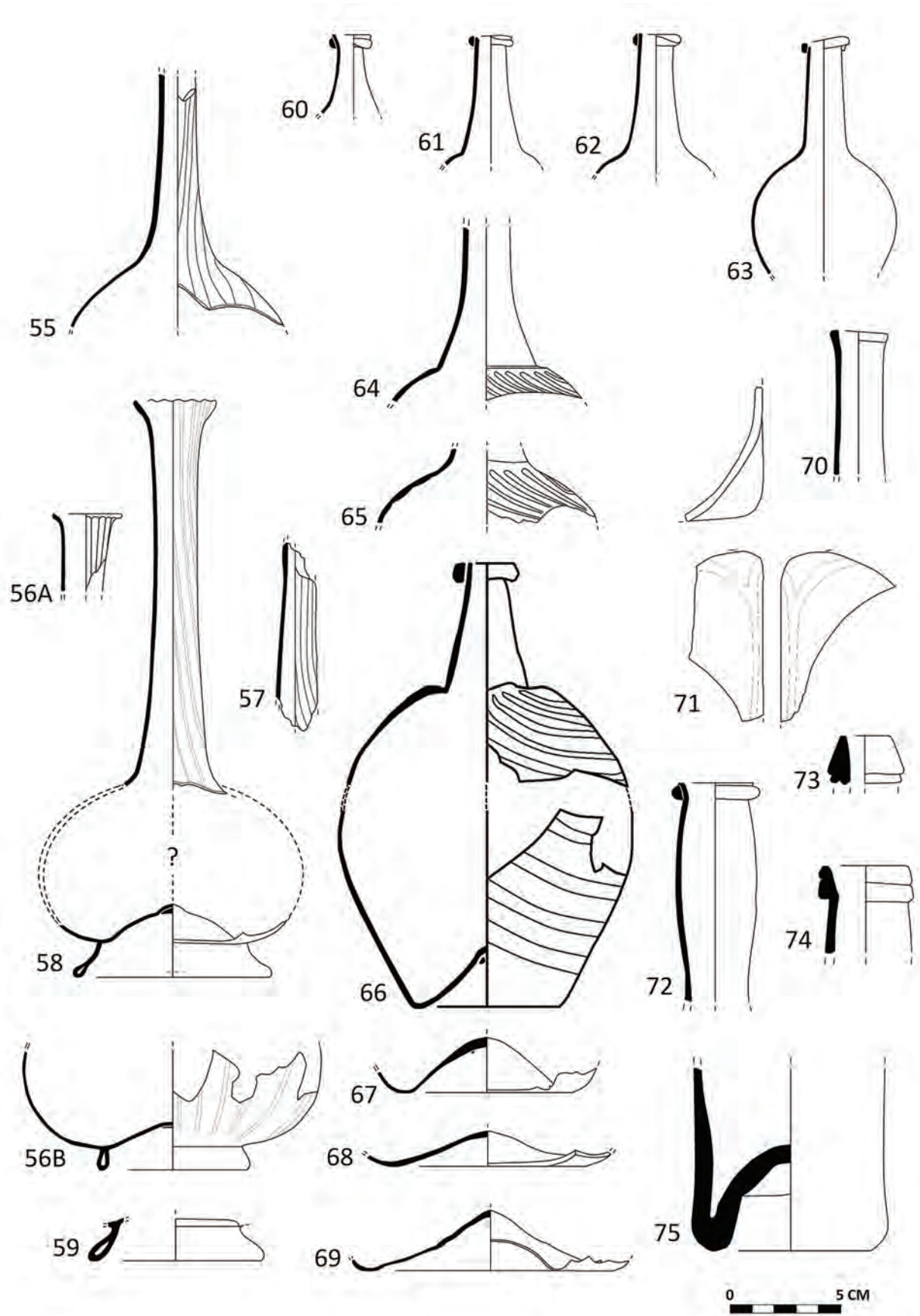
O bordo e o fundo encontram paralelos em exemplares identificados na Rua da Judiaria, em Almada (Medici, 2005, pp. 558-559, nº. 86, 90; 2010, pp. 267, nº. 47-48, 56), tendo sido encontrado um possível fundo de garrafa no Mosteiro da Batalha que tem igualmente semelhanças com os de Carnide (Teixeira, 2014, p. 48, nº. 61).

O fragmento de um gargalo da mesma tipologia não apresenta qualquer decoração em relevo, mas na sua face externa verifica-se a aplicação de varas de vidro branco sob vidro incolor (101). A peça é de vidro transparente cinzento claro. Em vidro azul-claro existem outras garrafas de gargalo mais curto (64-66), nas quais foi aplicada a técnica da meia-moldagem, isto é, apenas foi moldada uma parte da peça, neste caso o corpo daquela, não existindo qualquer decoração no gargalo. Apenas um destes exemplares preserva o fundo, reentrante cónico, e o bordo, criado através da aplicação de um cordão do mesmo vidro (66). A colecção inclui três outros fundos que podem ter integrado garrafas da mesma tipologia (67-69). Este tipo de contentores, na mesma cor, é usual em contextos arqueológicos dos finais do século XVI, tendo sido identificado em vários locais de Lisboa, como a cadeia do Aljube e o Largo de Jesus (Amaro *et al.*, 2012, p. 1020, fig. 1j; Boavida, 2017b: figs. 3N e 5A.1). O padrão de caneluras foi também encontrado em Sintra e Almada em garrafas de gargalo mais largo (Ferreira, 2003, pp. 282-283, n.º 43; Medici, 2005, pp. 558-559, n. 92; Medici, 2010, p. 267, n. 58). De uma possível garrafa desta tipologia, subsiste fragmento de parede, com caneluras, em vidro azul-escuro (98).

De menores dimensões são algumas garrafinhas (60-63), sem qualquer decoração e paredes muito finas, que mostram bordo recto com cordão sobreposto. O gargalo estreito, por vezes ligeiramente troncocónico, está associado a corpos globulares. São todas de vidro transparente incolor e uma cinzenta (100). Gargalos semelhantes foram recuperados na Rua da Judiaria, em Almada (Medici, 2005, pp. 550-551, figs. 25 e 54; 2010, p. 267, figs. 43-44), no Largo de Jesus, em Lisboa (Boavida, 2017b, p. 135, figs. 3M e 5A.2-5A.4) e no Mosteiro da Batalha (Teixeira, 2014, p. 49, nº. 139). Em Carnide existe igualmente um gargalo do mesmo tipo, mas com bordo algo espessado (70).

De contextos externos aos silos provêm alguns fragmentos de garrafas de vidro transparente verde muito escuro (72-75). Têm perfil cilíndrico, gargalo estreito, bordo com marisa sobreposta e o fundo, muito espesso, em cúpula. São garrafas de produção inglesa ou seguindo esses modelos, iguais a outras encontradas em Lisboa (Ferreira, 1997, pp. 186, pl. 2, nº. II.2-II.9; Medici, 2011, pp. 336-337, fig. 16; Coelho, Silva e Teixeira, 2017, pp. 379-380, fig. 20; Coutinho *et al.* 2017) e em Évora (Ferreira, 2012, pp. 82-84, nº. 31-33 e 35), em níveis do final do século XVII e da centúria seguinte.

Possivelmente dos mesmos contextos e com cronologia próxima, será o fragmento de garrafa ou frasco de secção quadrangular em vidro transparente verde-claro (71) que encontra paralelos também em Lisboa (Ferreira, 1997, p. 186, pl. 2, nº. III.1-III.4, III.8; Fernandes e Ferreira, 2004, pp. 467-468, figs. 9-10; Boavida, 2012, p. 136, nº. 1; Coelho, Silva e Teixeira, 2017, p. 380, fig. 21) e em Évora (Ferreira, 2012, pp. 82-83, nº. 26-27).



Estampa IV - Vidros do Largo do Coreto.
Garrafas (55-75).

OUTROS

Neste conjunto foram reunidas formas que não se enquadravam nos grupos analisados anteriormente. A maior parte delas são peças que podem considerar-se como relacionadas com higiene e saúde, embora também estejam presentes outras formas que são raras na coleção, como as taças ou um frasco.

Em relação aquele último (76) trata-se de um recipiente de vidro transparente incolor, que apresenta gargalo curto, afunilado no colo, e corpo globular decorado com caneluras. Este tipo de frasco foi identificado em contextos do século XVII em Coimbra, sem decoração, sarapintado ou decorado por caneluras no convento de Santa Clara-a-Velha (Ferreira, 2004, pp. 554-556, n.º 4b; Medici *et al.*, 2017: 415, fig. 3, SCV0464-V131), decorado com um padrão vegetalista, obtido pela técnica da folha de ouro esgrafitada, na Torre Norte da Porta Férrea (Coutinho *et al.*, 2016b). Frasco com características idênticas, em vidro transparente azul por vezes sarapintado, foi também recuperado numa lixeira encontrada no convento de Santa Clara, em Moura, onde juntamente com outras peças de vidro estava associado a azulejos do século XVII (Ferreira, 2000b, pp. 443-444, fig. 2j; Medici, 2012, p. 444, fig. 6).

As taças melhor preservadas (77-78) têm bordo em aba, apresentando um corpo cilíndrico, decorado por caneluras verticais obtidas por sopragem a molde. O fundo da que preserva o seu perfil completo mostra ônfalo pouco pronunciado. Estas formas abertas encontram paralelos em níveis dos séculos XVII identificados no convento de Santa Clara-a-Velha, em Coimbra (Ferreira, 2004, pp. 500-501, figs. 3d-3e) e da Rua da Judiaria, em Almada (Medici, 2005, p. 557, n. 83; 2010, p. 267, n. 40). No caso de Coimbra são tão comuns na coleção que é colocada a hipótese de serem peças de uso comum no quotidiano das Clarissas, eventualmente relacionadas com a sua alimentação. Regista-se igualmente a presença deste tipo de recipientes em diversa iconografia italiana, onde surgem usadas como fruteiros ou para colocação de flores (Medici, 201, pp. 347-348).

Uma das peças mais incomuns de toda a coleção de vidros encontrada no Largo do Coreto, não só pela sua forma rara em contextos arqueológicos, mas pelo facto de se encontrar praticamente completa, é uma taça de perfil cilíndrico assente em fundo plano (79). Foi produzida em vidro transparente incolor, o mesmo usado num fio horizontal aplicado a meio do corpo da peça, onde possui também duas asas opostas. De formato similar, embora a parte inferior seja modelada através da técnica da meia moldagem, existe uma doceira no Museu Nacional de Arte Antiga, datada do século XVII, que é atribuída à fábrica do Covo (Barros, 1989, p. 41).

Dois fundos, com pé anelar baixo e tubular, em vidro transparente, originalmente incolor, mas alterado devido a crosta de corrosão castanha amarelada, podem corresponder a pés de taças, mas o que se preserva do seu perfil não permite uma classificação concreta (80-81). Um deles apresenta decoração de filigrana, obtida por canas verticais de vidro branco opaco sobre vidro incolor (81), semelhante à existente em duas bases de copos de pé descobertos no Núcleo Arqueológico da Rua dos Correiros, em Lisboa (Medici, 2011, pp. 330-331, fig. 11, nº. BCP4271 e BCP4295). A forma também mostra afinidades com o pé anelar de uma galheta que se conserva no Museu Nacional de Machado de Castro (Medici, 2018, MMC0001). Trata-se de uma técnica criada em Veneza no começo do século XVI e a partir dali difundida a outros centros vidreiros europeus durante os séculos XVI-XVII (Medici, 2011, p. 332).

Do conjunto de vidros em análise consta um elemento bastante escasso naquele. Trata-se de uma asa em fita, produzida com vidro incolor e trabalhada com pinças, criando motivo vertical tripartido (87). Apresenta as superfícies totalmente cobertas por crostas de corrosão iridescentes, situação que se repete com um bico de galheta (82), cuja alteração das superfícies não permite identificar a cor do vidro usado no seu fabrico. Esta forma, que mostra ligeira curvatura e tem perfil achatado, é conhecida na vidraria europeia pelo menos desde o século XIV, usada em contextos domésticos (para servir azeite e vinagre) ou litúrgicos (para água ou vinho); encontra paralelo arqueológico em exemplares recuperados em Santa Clara-a-Velha (Medici, 2014a, pp. 364-366, SCV0060).

No que diz respeito à saúde, foram recolhidos três recipientes que podem ter tido uso farmacêutico. Um deles é um frasquinho de vidro transparente verde, eventualmente usado como medida ou para unguentos (86). Trata-se de uma peça de pequena dimensão que se encontra integralmente completa, com exceção de uma pequena falha no bordo,

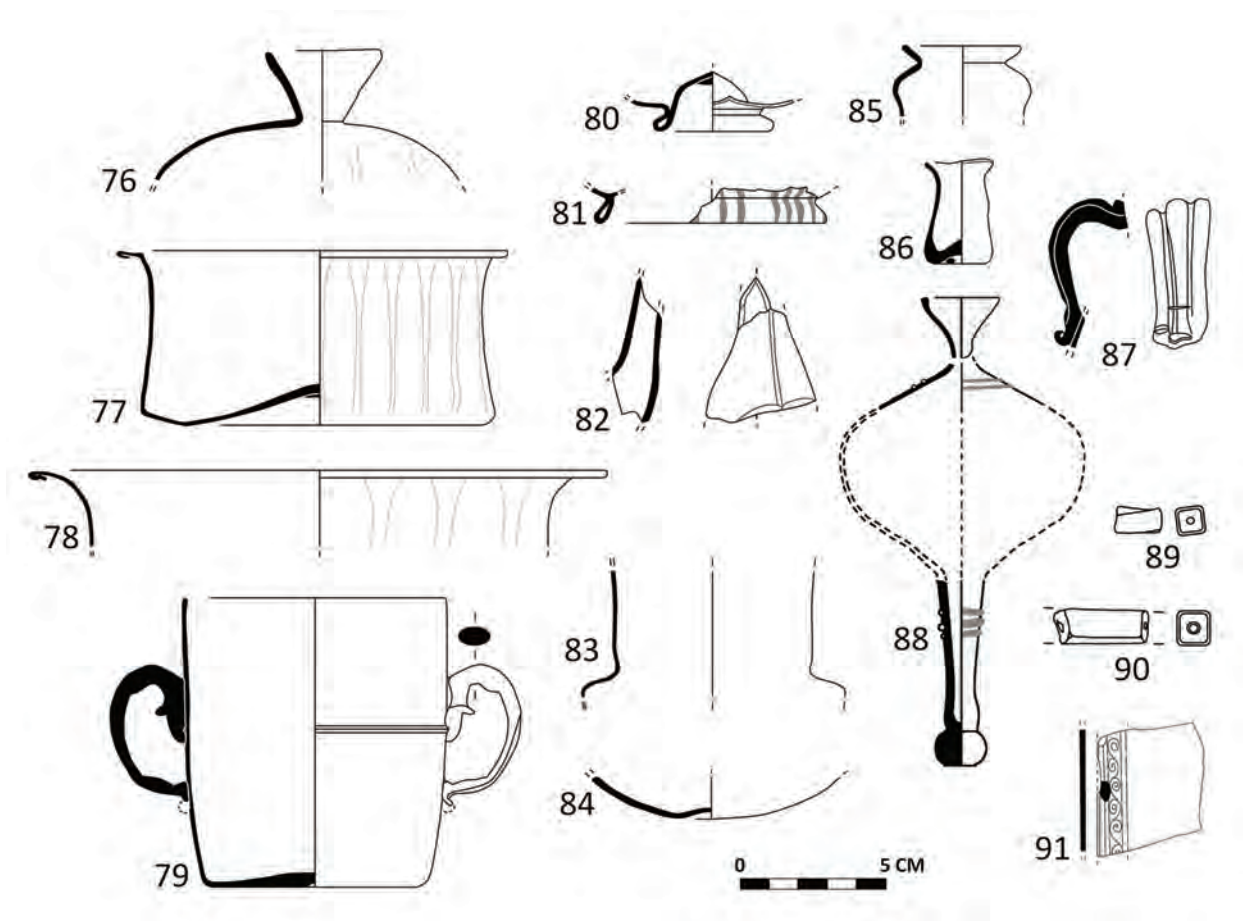
que é extrovertido e afilado. Estão igualmente presentes restos de dois possíveis frascos de botica. Um deles (83) corresponde à zona de estrangulamento que aquele tipo de contentor tem habitualmente na parte inferior, em formato cupuliforme. Peça idêntica existe nas colecções do Museu da Farmácia, estando atribuída ao final do século XVIII e primeiras três décadas do seguinte (Basso, 2000, p. 122: n.º 110). O outro frasco (85), do qual subsiste parte do bordo, com colo bastante estrangulado, poderá ser também um vaso de botica, com a mesma cronologia que o anterior (Basso, 2000, p. 123, n.º 111); no entanto, devido à sua pequena dimensão, não poderemos colocar de parte a hipótese de poder tratar de um eventual tinteiro.

Foi também identificado entre os vidros de Carnide, pelo menos, um fundo de urinol. Trata-se de fragmento de vidro transparente incolor, de perfil convexo, no centro do qual se encontra pequeno ônfalo (84). Normalmente o corpo tem formato globular ou algo periforme, ao qual se associa um largo gargalo, de comprimento variável, e um bordo em aba. Recipiente usado desde a Idade Média para diagnóstico médico, do qual a forma se manteve praticamente inalterada entre os séculos XV e XVIII, o urinol permitia a análise da coloração da urina do paciente (Ferreira, 2012, p. 103, fig. 11). Foram encontrados em contextos arqueológicos atribuídos aos séculos XVI-XVIII em Évora (Ferreira, 2012, p. 85, fig. 13, n.º. 40-44), Coimbra (Ferreira, 2004, pp. 547-550, fig. 2k; Leal e Ferreira, 2006/2007, p. 97, fig. 25), Almada (Medici, 2005, p. 552, fig. 6, n.º. 59; 2010, p. 267, fig. 6, n.º. 66) e Lisboa (Coelho, Silva e Teixeira, 2017, p. 382, fig. 22, n.º. 15).

A presença de fragmentos de um possível perfumador (88) é sem dúvida de excepção, visto ser objecto raro, tanto em contextos arqueológicos, como em representações iconográficas. Trata-se de um recipiente com bocal afunilado, com curto colo cilíndrico, sobre corpo globular achatado. A parte inferior é constituída por haste estreita e oca que termina em botão esférico maciço. A descrição da forma, assim como a sua reconstituição, seguem a do único exemplar descoberto até ao momento, procedente de escavações ocorridas no Museu Nacional Machado de Castro, em Coimbra (Medici, 2018: EMC0041). Ambos são em vidro azul (situação incomum no conjunto de vidros de Carnide), no entanto, a peça de Coimbra encontra-se bastante completa, ao contrário do agora analisado, do qual só restam parte do bordo, um fragmento de parede e o pé inferior. Ao contrário daquele outro, que tem decoração de caneluras obtida por moldagem no corpo globular, o de Carnide mostra aplicação de fios de vidro branco, tanto no que resta da parede como no pé, neste último em espiral.

Da colecção de Carnide fazem parte duas contas de vidro rectangulares prismáticas, do tipo *Nueva Cádiz*, de secção quadrangular (89-90), uma delas torcida (89). Ambas são constituídas por camadas intercaladas de vidro opaco branco e azul-turquesa. Este tipo de conta foi encontrado em alguns sítios arqueológicos de Lisboa, em contextos anteriores ao Terramoto de 1755, como a Praça D. Pedro IV e os palácios dos Duques de Penafiel e dos Marqueses de Marialva (Rodríguez, 2003, p. 232, n.º. 74 e 77; Torres, 2007, pp. 216-217 e 219, n.º. 3 e 7).

Embora tenham sido recolhidos diversos vestígios de vidraça, quase sempre muito fragmentados, destaca-se um deles, pois exhibe junto do bordo motivo decorativo espiralado inciso, limitado em ambos os lados por duas linhas paralelas igualmente incisivas (91). Provavelmente integraria porta de eventual armário copeiro, peça de mobiliário da qual também foram encontradas dobradiças na intervenção arqueológica ocorrida no Largo do Coreto (Boavida, 2017a, p. 1823, figs. 3G/3H).



Estampa V - Vidros do Largo do Coreto.

Frasco (76), taças (77-80), galheta - fundo e bico (81-82), frascos de botica (83, 85-86), urinol (84), asa (87), perfumador (88), contas (89-90), vidraça decorada (91).

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Os recentes trabalhos arqueológicos ocorridos no Largo do Coreto e ruas adjacentes, no Centro Histórico de Carnide, permitiram a descoberta de um relevante conjunto artefactual dos finais do século XVI e inícios do seguinte. Aquele, constituído acima de tudo por objectos cerâmicos e vítreos, reflecte as ainda pouco conhecidas vivências quotidianas daquele sítio localizado na então periferia rural de Lisboa.

Se uns aqui se fixaram devido à fertilidade dos seus campos e outros o frequentaram pelo seu clima arejado, o que é facto é que Carnide conseguiu desde cedo atrair uma grande diversidade de gentes, situação que se tornou mais efectiva em consequência do Milagre da Luz (1463). O fervor religioso que naquela ocasião se desencadeou provocou uma série de alterações não só ao nível espacial, mas também de quem aqui se fixou, principalmente a partir do momento em que são erguidos importantes edifícios de carácter religioso por iniciativa e apoio de relevantes personalidades daquele tempo.

O que levou à inutilização dos silos cerca de dois séculos após aquele milagre permanece um mistério, mas tal facto levou ao seu preenchimento por detritos variados que permitem afirmar que o sítio não era meramente terra de jornaleiros e feirantes. Não surpreende que a presença de cerâmica comum, dita utilitária, juntamente com os restos faunísticos, seja maioritária no conjunto artefactual encontrado, pois essa é a situação usual em quase todos os arqueossítios desta época, mas existem diversas peças cerâmicas de produção exógena (Casimiro, Boavida e Moço, 2017), assim como variados objectos em vidro que, na quantidade encontrada, seriam espectáveis noutro tipo de contextos que não num sítio rural.

No que diz respeito aos vidros foram identificados mais de duas centenas e meia de objectos, cuja análise foi elaborada

apenas tendo em conta a sua forma e funcionalidade. Embora algumas das peças se encontrem muito quebradas foi possível reconstituir muitas delas, pois a dispersão dos fragmentos no sítio arqueológico foi bastante reduzida por terem sido descartadas no interior dos silos.

Os copos de pé e as garrafas são as formas predominantes, exibindo diversas variantes que se distinguem acima de tudo pela decoração que apresentam, principalmente ao nível das superfícies externas, obtida quer através de recurso a molde quer pela aplicação de fios ou cordões trabalhados com pinças.

As formas encontradas, salvo raras excepções, não divergem das conhecidas noutros países europeus o que, tendo em conta que, apesar das abundantes referências documentais, se desconhecem centros vidreiros em Portugal para esta época, poderia eventualmente resultar da importação destes objectos, nomeadamente de Veneza ou de outros centros vidreiros que reproduziam as formas aí criadas. No entanto, o processo como os copos de pé foram produzidos distingue-os dos congéneres encontrados em outros espaços exógenos ao território nacional. Enquanto naqueles últimos, replicando as técnicas desenvolvidas pelos vidreiros de Veneza, se produziram peças que habitualmente são constituídas por mais do que uma bolha de vidro, a maioria das que se recuperaram em Carnide, como aliás sucede com um grande número de outros copos semelhantes conhecidos em Portugal, em contextos desta época, foram-no a partir de uma única bolha, seguindo um método simplificado que dispensava maiores recursos técnicos e humanos, mas que implicava uma grande habilidade do mestre vidreiro (Medici, 2014a, pp. 210, 237, 566-567; Medici, 2018).

Face aos conhecimentos actuais sobre a produção e a circulação de vidro em Portugal nos séculos XVI e XVII, não será errado pensar que podiam coexistir, na mesma época, peças produzidas localmente e peças importadas, principalmente de Itália, Países Baixos e Catalunha (Medici *et al.*, 2017; Coutinho *et al.*, 2016a).

A presença de algumas formas características, até ao momento com poucos paralelos noutros países, como é o caso do uso dos dois botões na haste dos copos de pé, dos copos com decoração de losangos, ou das taças cilíndricas com o bordo em aba, fazem crer que se possa começar a identificar, pelo menos hipoteticamente, alguns produtos da indústria vidreira desenvolvida em Portugal antes da fundação da Real Fábrica de Vidros de Coima (1719). A maioria destas peças seria de formas simples, sopradas geralmente em vidro raramente perfeitamente descolorido e com muitas bolhas, sendo provável que esta produção fosse colocada à venda a um menor custo, quando comparado com o preço dos vidros importados, sendo assim acessível a um maior número de compradores. Contudo, sabemos que durante o reinado do Rei D. Sebastião houve produção vidreira em Portugal cuja qualidade podia rivalizar com a dos vidros venezianos (Medici *et al.*, 2017, p. 413).

Análises químicas foram realizadas em uma selecção de objectos datados dos séculos XVI e XVII procedentes de vários sítios em Portugal (nomeadamente Coimbra e Beja), quer de hipotética origem local, quer de presumível produção veneziana e *façon de Venise*, com o objectivo de identificar alguns elementos da sua composição que pudessem suportar esta interpretação. Algumas peças apresentam uma composição característica, com teores de alumina anormalmente elevados, o que é raro para o vidro europeu desta cronologia, enquanto a composição de outros resultou compatível com uma origem genuinamente veneziana (Coutinho *et al.*, 2016a; Medici *et al.*, 2017).

A falta de dados arqueológicos sobre fornos de vidro em território nacional de cronologia anterior ao século XVIII apresenta hoje uma limitação à pesquisa, não existindo até agora nenhuma prova inequívoca sobre origem portuguesa destes objectos usados nos séculos XVI e XVII em Portugal.



Fig. 1 - Vidros do Largo do Coreto.
Copos de pé.

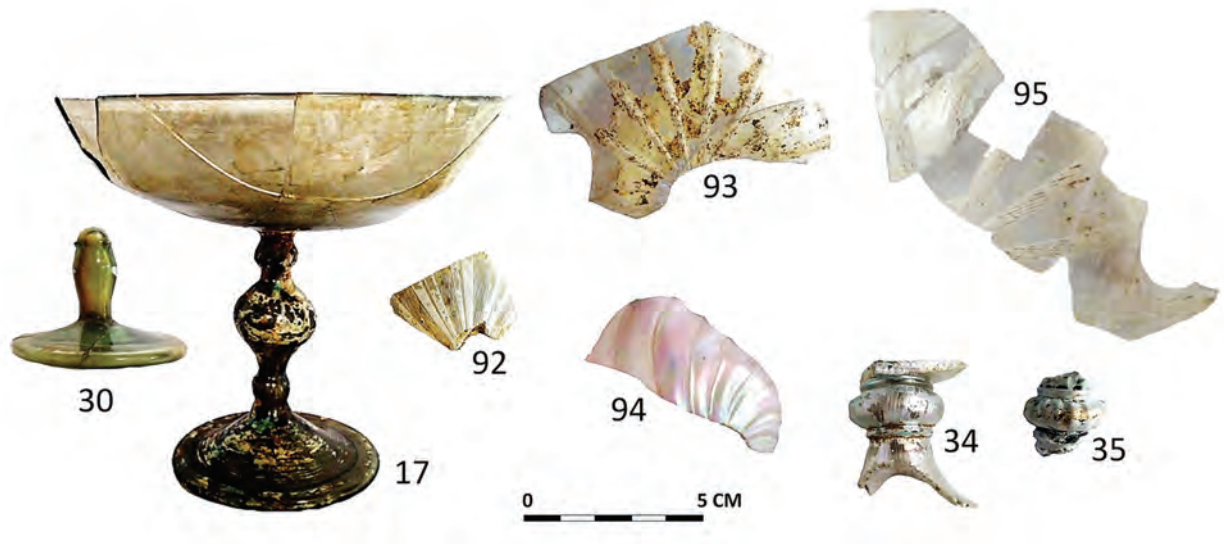


Fig. 2 - Vidros do Largo do Coreto.
Copos de pé.

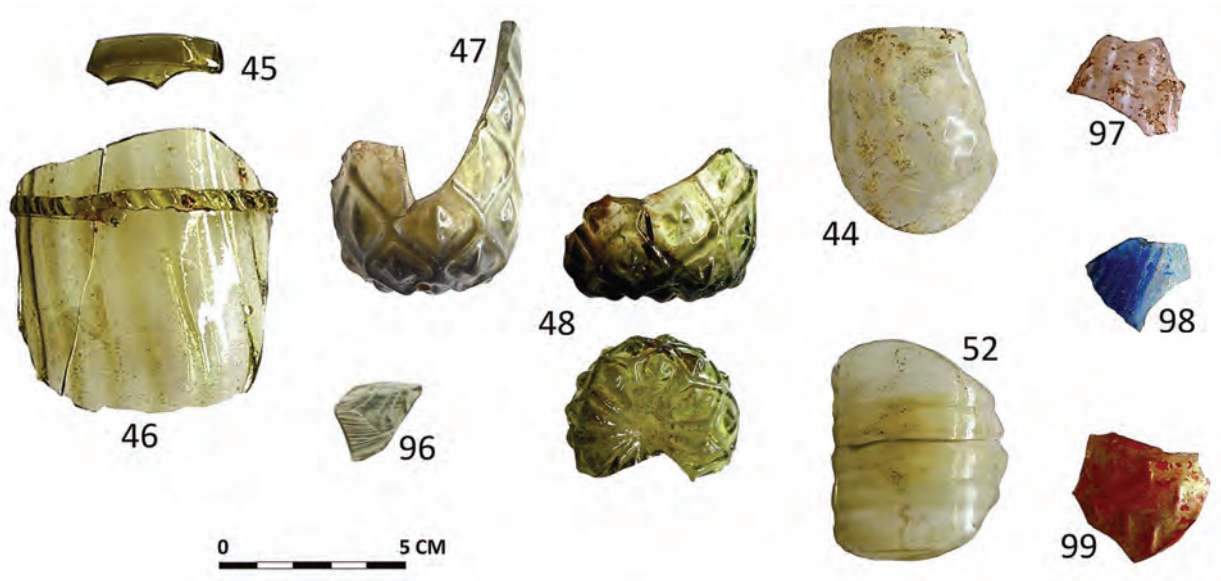


Fig. 3 - Vidros do Largo do Coreto. Copos e garrafa (98).



Fig. 4 - Vidros do Largo do Coreto. Copo de pedestal (36), garrafas (55, 57-58, 62, 65, 100-101), frasco (76), asa (87), taças (79-80), galheta (81), frasco de botica (86), perfumador (88), contas (89-90).

AGRADECIMENTOS

Ana Caessa, Nuno Mota, António Marques, Moisés Campos, Ana Margarida Moço
Centro de Arqueologia de Lisboa - Câmara Municipal de Lisboa

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ALARCÃO, J. (1978) - “Vidros do castelo de Alcácer do Sal”. *Setúbal Arqueológica*, 4. Setúbal: Museu de Arqueologia e Etnografia do Distrito de Setúbal, pp. 155-166.
- AMARO, C. ; FILIPE, V.; HENRIQUES, J. P. ; MANSO, C. R. (2013) - “Prisão do Aljube no século XVI - vidros, majólica italiana e cerâmica esmaltada espanhola” in Arnaud, J. M.; Martins, A.; Neves, C. (eds.) *Arqueologia em Portugal - 150 anos*. Lisboa: Associação dos Arqueólogos Portugueses, pp. 1019-1024.
- BARGÃO, A. A. B. V. (2015): *Vivências do Quotidiano do Hospital Real de Todos-os-Santos (Lisboa): os contextos do poço SE do claustro NE*. Dissertação de Mestrado em Arqueologia apresentada à Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa. Policopiado.
- BARROS, C. (1989) - “O vidro em Portugal do século XV ao século XIX” In Barata, M. F. S.; Ramos, P. O. (coord.) *O Vidro em Portugal* (catálogo da exposição no Museu Nacional de Arte Antiga. Lisboa: Associação Portuguesa de Arqueologia Industrial, pp. 40-47.
- BASSO, M. P. (2000) - “O vidro de farmácia” in Basso, M. P.; Neto, J. (coord.) *Museu da Farmácia - 500 Anos de História*. [S. l.]: Associação Nacional de Farmácias, pp. 115-130.
- BATALHA, L.; CARDOSO, G. (2013) - “Poço seiscentista no Vale de Alcântara (Santa Isabel, Lisboa)”. *Emérita - Estudos de Arqueologia e Património Cultural*, 1. Lisboa: Emérita - Empresa Portuguesa de Arqueologia, pp. 113-140.
- BOAVIDA, C. (2012) - “Espólio vítreo de um poço do Hospital Real de Todos-os-Santos (Lisboa, Portugal)” in Teixeira, A.; Bettencourt, J. A. (eds.) *Velhos e Novos Mundos. Estudos de Arqueologia Moderna*, vol. 1 (ArqueoArte, 1). Lisboa: Centro de História do Além Mar - FCSH/UNL e Univ. dos Açores, pp. 135-139.
- BOAVIDA, C. (2017a) - “Dos objectos inúteis, perdidos ou esquecidos. Os artefactos metálicos do Largo do Coreto (Carnide, Lisboa)” in Arnaud, J. M.; Martins, A. (eds.) *Arqueologia em Portugal - 2017. Estado da Questão*. Lisboa: Associação dos Arqueólogos Portugueses, pp. 1821-1834.
- BOAVIDA, C. (2017b) - “Entre copos e garrafas - Os vidros do Largo de Jesus (Lisboa)” in Senna-Martinez, J. C.; Martins, A. C.; Melo, A. A.; Caessa, A.; Marques, A.; Cameira, I. (eds.) *Diz-me o que comes... Alimentação antes e depois da cidade* (Fragmentos de Arqueologia de Lisboa, 1). Lisboa: Centro de Arqueologia de Lisboa - CML, Secção de Arqueologia/Sociedade de Geografia de Lisboa, pp. 131-137.
- CAESSA, A.; MOTA, N. (2013) - “Redescobrimo a história de Carnide: a intervenção arqueológica no Largo do Coreto e envolvente” in Arnaud, J. M.; Martins, A.; Neves, C. (eds.) *Arqueologia em Portugal - 150 Anos*; Lisboa: Associação dos Arqueólogos Portugueses, pp. 1025-1032.
- CAESSA, A.; MOTA, N. (2014) - “O núcleo histórico de Carnide. O contributo da investigação arqueológica” in Veiga, C. M.; Reis, M. F. (coord.) *Quadros da História de Lisboa: a freguesia de Carnide*. Lisboa: Academia Portuguesa de História, pp. 83-104.
- CAESSA, A.; MOTA, N. (2016) - “A Arqueologia em Carnide e a intervenção arqueológica no Largo do Coreto”. *Rossio - Estudos de Lisboa*, 6. Lisboa: Direcção Municipal de Cultura/Departamento de Património Cultural, pp. 96-107.
- CASIMIRO, T. M.; BOAVIDA, C.; DETRY, C. (2017) - “Cozinhar e comer: cerâmicas e alimentação em Carnide (1550-1650)” in Senna-Martinez, J. C.; Martins, A. C.; Melo, A. A.; Caessa, A.; Marques, A.; Cameira, I. (eds.) *Diz-me o que comes... Alimentação antes e depois da cidade* (Fragmentos de Arqueologia de Lisboa, 1). Lisboa: Centro de Arqueologia de Lisboa - CML, Secção de Arqueologia/Sociedade de Geografia de Lisboa, pp. 110-121.
- CASIMIRO, T. M.; BOAVIDA, C.; MOÇO, A. (2017) - “Louça «de fora» em Carnide (1550-1625). Estudo do consumo de cerâmica importada” in Caessa, A.; Nozes, C.; Cameira, I.; Silva, R. B. da (eds.) *Uma cidade em escavação. I Encontro de Arqueologia de Lisboa*. Lisboa: Centro de Arqueologia de Lisboa - Câmara Municipal de Lisboa (pp. 56-67).
- COELHO, I. P.; SILVA, T.; TEIXEIRA, A. (2017) - “Uma aproximação ao espaço vivencial da Casa dos Bicos: a cultura material de uma lixeira da primeira metade do século XVIII” in Caessa, A.; Nozes, C.; Cameira, I.; Silva, R. B. da (eds.) *Uma cidade em escavação. I Encontro de Arqueologia de Lisboa*. Lisboa: Centro de Arqueologia de Lisboa - Câmara Municipal de Lisboa, pp. 367-385.
- COUTINHO, I.; MEDICI, T.; ALVES, L. C.; GRATUZE, B.; VILARIGUES, M. (2016a) - “Provenance studies on 17th century façon-

- de-Venise glass excavated in Portugal”. *Journal of Archaeological Science: Reports*, 7. [S. l.]: Elsevier, pp. 437-448.
- COUTINHO, I.; MEDICI, T.; SILVA, R. J.C.; GRATUZE, B.; CATARINO, H.; LIMA, A. (2016b) - “Gilding on glass: new evidence from a 17th century flask found in Portugal”. *Journal of Archaeological Science: Reports*, 6. [S. l.]: Elsevier, pp. 293-301.
- COUTINHO, I.; GRATUZE, B.; ALVES, L. C., MEDICI, T.; VILARIGUES, M. (2017) - “Wine Bottles from Lisbon: Archaeometric Studies of Two Archaeological Sites Dated From the 17th to the 19th Century”. *Archaeometry*, 59. [S. l.]: University of Oxford, pp. 852-873.
- CUSTÓDIO, J. (2002) - *A Real Fábrica de Vidros de Coima [1719-1747] e o vidro em Portugal nos séculos XVII e XVIII: Aspectos históricos, tecnológicos, artísticos e arqueológicos* (Cadernos, 5 - S.2). Lisboa: Instituto Português do Património Arquitectónico.
- FERNANDES, L.; FERREIRA, M. (2004) - “Intervenção arqueológica num dos quarteirões da Baixa Pombalina em Lisboa. Estudo do espólio vítreo”. *O Arqueólogo Português*, IV: 22. Lisboa: Museu Nacional de Arqueologia (pp. 453-489).
- FERREIRA, M.A. (1994) - “Vidro e cerâmica da Idade Moderna no Convento de Cristo”. *Mare Liberum*, 8. Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimientos Portugueses, pp. 117-200.
- FERREIRA, M. A. (1997) - “Seventeenth and eighteenth century glass drinking glasses and bottles from Lisbon - Portugal”. *Conimbriga*, 36. Coimbra: Instituto de Arqueologia/Universidade de Coimbra, pp. 183-190.
- FERREIRA, M. A. (2000a) - “Os Vidros” in Custódio, J. (coord.) *Casa do Brasil-Casa Pedro Álvares Cabral*. Santarém: Câmara Municipal, pp. 35-38.
- FERREIRA, M. A. (2000b) - “Em torno do tesouro vítreo de Moura” in Barroca, M.; Malpica Cuello, A.; Real, M. (coord.) *Arqueologia da Idade Média da Península Ibérica. Actas do 3º Congresso de Arqueologia Peninsular* (Vila Real 1999), vol. 7. Porto: Associação para o Desenvolvimento da Cooperação em Arqueologia Peninsular, pp. 443-448.
- FERREIRA, M.A. (2003) - “Vidro arqueológico da região de Sintra (séculos XVI-XVII)”. *Arqueologia Medieval*, 8. Porto: Edições Afrontamento, pp. 279-291.
- FERREIRA, M. A. (2004) - “Espólio vítreo proveniente da estação arqueológica do Mosteiro de Santa Clara-a-Velha de Coimbra: resultados preliminares”. *Revista Portuguesa de Arqueologia* 7:2. Lisboa: Instituto Português de Arqueologia, pp. 541-583.
- FERREIRA, M. A. (2005) - “O uso de vidraria em Sellium e em Tomar: as descobertas recentes em relação com a História do Vidro”. *Revista Portuguesa de Arqueologia*, 8.1. Lisboa: Instituto Português de Arqueologia, pp. 387-431.
- FERREIRA, M. A. (2012) - “Vidro arqueológico da Casa Gouveia (Évora): do vidro romano ao vidro industrial”. *Portugália*, Nova Série, vol. 33. Porto: Faculdade de Letras/Universidade do Porto, pp. 73-106.
- FERREIRA, M.; MEDICI, T. (2010) - “Mould-blown decorative patterns on Medieval and Post-Medieval glass beakers found in Portugal (14th-18th century)” in Fontaine, C. (ed.) *D’Ennion au Val Saint-Lambert. Le verre soufflé-moulé. Actes des 23e Rencontres de l’Association Française pour l’Archéologie du Verre (Scientia Artis. Actes de colloque, 5)*. Bruxelles: Institut Royal du Patrimoine Artistique, pp. 401-409.
- FRIAS, H. M. (1994) - *A Arquitectura Régia em Carnide/Luz* (Cidade de Lisboa, 25). Lisboa: Livros Horizonte.
- JORGE, M. J. (1994) - “Carnide (sítio de)” in Santana, F.; Sucena, E. (dir.) *Dicionário de História de Lisboa*. Lisboa: Carlos Quintas e Associados - Consultores, pp. 214-216.
- LÁZARO, J. (2014) - “A evolução da igreja de São Lourenço de Carnide: um estudo de caso”. *Lusitania Sacra* (2.ª série), 29. Lisboa: Centro de Estudos de História Religiosa/Universidade Católica Portuguesa, pp. 181-200.
- LEAL, C. C.; FERREIRA, M. I. A. (2006/2007) - “Cuidados de higiene e de saúde em uma comunidade monástica do século XVII: o caso do Mosteiro de Santa Clara-a-Velha de Coimbra”. *Portugália*, Nova Série, vol. 27/28. Porto: Faculdade de Letras/Universidade do Porto, pp. 89-117.
- MEDICI, T. (2005) - “The glass finds from Rua da Judiaria, Almada, Portugal (12th-19th century)”. *Revista Portuguesa de Arqueologia*, 8.2. Lisboa: Instituto Português de Arqueologia, pp. 535-569.
- MEDICI, T. (2010) - “Vidros medievais e modernos da escavação da Rua da Judiaria em Almada (Portugal)” in Sebastián, L. (coord.) *As Idades Medieval e Moderna na Península Ibérica. Actas do IV Congresso de Arqueologia Peninsular* (Faro 2004) (*Promontória Monográfica*, 13). Faro: Núcleo de Arqueologia e Paleociências/Universidade do Algarve, pp. 265-278.
- MEDICI, T. (2011) - “O espólio vítreo do Núcleo Arqueológico da Rua dos Correiros, Lisboa”. *Revista Portuguesa de Arqueologia*, 14. Lisboa: IGESPAR, IP, pp. 313 - 353.
- MEDICI, T. (2012) - “Revisiting the Moura Glass Treasure: new data about 17th century glass in Portugal” in Despina,

- I.; Antonaras, A. (edit.) *Annales du 18e Congrès de l'Association Internationale pour l'Histoire du Verre* (Thessaloniki, 2009). Thessaloniki: Association Internationale pour l'Histoire du Verre, pp. 442-447.
- MEDICI, T. (2014a) - *Vidros da Terra. O vidro tardomedieval e moderno em Portugal (séculos XIV-XVII). O contributo da Arqueologia* (vol. 1). Dissertação de Doutoramento em Arqueologia apresentada à Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra. (policopiado).
- MEDICI, T. (2014b) - *Vidros da Terra. O vidro tardomedieval e moderno em Portugal (séculos XIV-XVII). O contributo da Arqueologia* (vol. 2). Dissertação de Doutoramento em Arqueologia apresentada à Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra (policopiado).
- MEDICI, T. (2018) - “Vidro arqueológico do século XVI no Museu Nacional de Machado de Castro (Coimbra): abordagem ao vidro quinhentista em Portugal”. *Conimbriga*, 57. Coimbra: Instituto de Arqueologia da Universidade de Coimbra, pp. 217-264.
- MEDICI, T.; COUTINHO, I.; ALVES, L. C.; GRATUZE, B.; VILARIGUES, M. (2017) - “Looking through Late Medieval and Early Modern glass in Portugal” in Wolf, S.; Pury-Gysel, A. (eds.) *Annales du 20e Congrès de l'Association Internationale pour l'Histoire du Verre (Fribourg / Romont, 7-11 septembre 2015)*. Romont: Association Internationale pour l'Histoire du Verre, pp. 412-420.
- REIS, M. F. (2014) - “Entre o Sagrado e o Profano: a Feira da Luz em Carnide” in Veiga, C. M.; Reis, M. F. (coord.) *Quadros da História de Lisboa: a freguesia de Carnide*. Lisboa: Academia Portuguesa de História, pp. 11-21.
- RODRIGUES, M. C. (2003) - “A importância das contas longas de vidro de origem mediterrânica recolhidas na “Baixa Pombalina” de Lisboa. Contribuição para o estudo de contas tipo “Nueva Cadiz” / The importance of the long glass beads of mediterranean origin collected in the “Baixa Pombalina”, Lisbon. Contribution to the study of the “Nueva Cadiz” type beads”. *Zephyrus. Revista de Prehistoria e Arqueologia*, LVI. Salamanca: Ediciones Universidad, pp. 207-233.
- RODRIGUES, J. A. S.; BOLILA, C.; FILIPE, V.; HENRIQUES, J. P.; RIBEIRO, I. A.; SIMÕES, S. T. (2012) - “As cerâmicas da Idade Moderna da Fortaleza de Nossa Senhora da Luz, Cascais” in Teixeira, A.; Bettencourt, J. A. (eds.) *Velhos e Novos Mundos. Estudos de Arqueologia Moderna*, vol. 2 (ArqueoArte, 1). Lisboa: Centro de História do Além Mar - FCSH/UNL e Univ. dos Açores, pp. 865-876.
- SILVA, R.B.; MIRANDA, Pe.; VIEIRA, V. N.; VICENTE, A. M.; LOPES, G. C.; NOZES, C. (2012) - “Largo do Chafariz de Dentro. Alfama em Época Moderna” in Teixeira, A.; Bettencourt, J. A. (eds.) *Velhos e Novos Mundos. Estudos de Arqueologia Moderna*, vol. 1 (ArqueoArte, 1). Lisboa: Centro de História do Além Mar - FCSH/UNL e Univ. dos Açores, pp. 71-84.
- TEIXEIRA, J. O. (2014) - *Estudo de uma coleção de vidros arqueológicos dos séculos XVII e XVIII do Mosteiro de Santa Maria da Vitória*. Dissertação de Mestrado em Conservação e Restauro apresentada à Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade Nova de Lisboa (policopiado).
- TORRES, A. M. (2007) - “Contas exumadas na intervenção arqueológica do Palácio dos Marqueses de Marialva - Uma tipologia usada no trato colonial”. *Anais de História de Além-Mar*, 8. Lisboa/Ponta Delgada: Centro de História do Além Mar - FCSH/UNL e Univ. dos Açores, pp. 181-237.
- VALLA, M. (2014) - “A identidade urbana e arquitectónica do núcleo histórico de Carnide” in Veiga, C. M.; Reis, M. F. (coord.) *Quadros da História de Lisboa: a freguesia de Carnide*. Lisboa: Academia Portuguesa de História (pp. 61-81).
- VEIGA, C. M. (2014) - “O convento de Santa Teresa de Jesus de Carnide: de marco da Reforma Carmelita a espaço de afirmação da dinastia brigantina” in Veiga, C. M.; Reis, M. F. (coord.) *Quadros da História de Lisboa: a freguesia de Carnide*. Lisboa: Academia Portuguesa de História, pp. 125-136.

CIRCULAÇÃO MONETÁRIA ESTRANGEIRA EM PORTUGAL

Tiago Gil Curado¹

RESUMO

O que se apresenta resulta de um projecto de investigação de doutoramento em História/Arqueologia ainda em curso à data da sua entrega. O levantamento de milhares de moedas de escavações realizadas no concelho de Lisboa permitiram identificar algumas moedas de proveniência estrangeira. Pretende-se com o texto divulgar a origem das moedas e fazer uma chamada de atenção às restantes áreas de estudo em arqueologia que lidam com materiais de importação para que possam considerar outros locais de proveniência.

Palavras-chave: Numismática, moeda, circulação monetária

ABSTRACT

These are the results from a research for a PhD project in History/Archaeology still ongoing at the date of delivery. When registering thousands of coins from many excavations in Lisbon it was possible to identify some of foreign provenance. The aim of this text is to reveal the origin of these coins but also make aware of other archaeology researchers who deal with imported goods to take into consideration other origins.

Keywords: Numismatic, coin, currency circulation

1. O ESTUDO

O presente trabalho enquadra-se nos resultados de um projecto de investigação para o grau de doutoramento ainda em curso em História/Arqueologia elaborado na Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa. O título do projecto é “Imagens socioeconómicas de Lisboa: estudo numismático de contextos arqueológicos”.

Ao longo dos anos de investigação do doutoramento foram contactados arqueólogos do sector público e privado que acederam em disponibilizar para estudo o espólio de várias dezenas de escavações de onde resultaram a identificação de objectos numismáticos, realizadas no concelho de Lisboa desde o início da arqueologia. Dos cerca de 60 locais disponibilizados para estudo, inventariaram-se mais de 4000 moedas desde época romana até à República Portuguesa.

2. AS COLECÇÕES

Tal como foi referido anteriormente, para o projecto de investigação foi consultado o espólio de 62 escavações arqueológicas que resultaram numa base de dados numismática com cerca de 4000 entradas. Destes valores apresentados resta referir que apenas em 15 colecções de escavações arqueológicas foram identificados numismas de proveniência estrangeira perfazendo um total de 45 moedas. É um número consideravelmente baixo uma vez que representa pouco mais de 1% de todo o conjunto inventariado.

As 45 moedas estrangeiras identificadas pertencem a um espectro cronológico bastante alargado que se situa deste o século XIV até à actualidade. É necessário aqui também fazer uma triagem do que representa com mais segurança os contactos e as trocas comerciais internacionais e o que pode ser fruto de tendências colecionistas e museologistas onde se deturpa a original circulação deste tipo de objectos. A ideia de um colecionismo não religioso começa a ter alguma expressão ao longo do século XVIII (Costa, 2007, p.35) mas é durante o século seguinte que atinge a sua popularização. Por este motivo, a apresentação dos resultados terá duas partes; a primeira representa o total das moedas estrangeiras ordenadas pelo país de origem, e a segunda parte limitada a reinados iniciados após o ano 1800 ordenada cronologicamente.

¹ tiago.gilcurado@gmail.com, doutorando, Centro de História d'Aquém e d'Além Mar da Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa e Universidade dos Açores (CHAM FCSH/UNL - UAç).

2.1. TOTAL

QUADRO 1

TOTAL DE MOEDAS ESTRANGEIRAS

País	Cidade	Reinado	Cronologia	Data	Tipo de moeda
Alemanha	Nuremberg	N/D	1450-1500	N/D	Conto
Alemanha	Nuremberg	N/D	1586-1635	N/D	Conto
Alemanha	Wismar	Leopold I	1661-1679	1661	1/48 Thaler
Alemanha	Nuremberg	N/D	1724-1768	N/D	Conto
Austro-Burgundian	Antuérpia(?)	N/D	1482-1555	N/D	Conto
Brasil	N/D	República Velha	1889-1930	1914	20 Reis
Catalunha	N/D	Luís XIV de França	1643-1652	Ilegível	Seisceno
China(?)	Ilegível	Ilegível	Ilegível	Ilegível	Ilegível
Escócia	N/D	Charles II	1660-1685	Ilegível	Bawbee
Espanha	Burgos	Enrique II	1369-1379	N/D	Cornado
Espanha	N/D	Fernando e Isabel	1474-1504	N/D	Quarto de Real
Espanha	Burgos	Fernando e Isabel	1474-1504	N/D	Real
Espanha	N/D	Fernando e Isabel	1474-1504	N/D	Quarto de Real
Espanha	N/D	Carlos I/ Felipe II	1516-1598	N/D	2 Maravedis
Espanha	N/D	Felipe II	1556-1598	N/D	8 Reales
Espanha	Burgos	Felipe II	1556-1598	N/D	2 Cuartos
Espanha	Ilegível	Felipe II/ Carlos II	1556-1700	Ilegível	Ilegível
Espanha	Ilegível	Felipe II/ Carlos II	1556-1700	Ilegível	Ilegível
Espanha	Cuenca	Felipe III	1598-1621	N/D	2 Cuartos
Espanha	Ilegível	Felipe III/ Felipe IV	1598-1665	N/D	8 Maravedís
Espanha	Ilegível	Felipe III/ Felipe IV	1598-1665	N/D	2 Cuartos
Espanha	Ilegível	Felipe III/ Felipe IV	1598-1665	N/D	2 Cuartos
Espanha	Ilegível	Felipe IV	1621-1665	1658	12 Marvedis
Espanha	México	Fernando VII	1808-1833	1809	8 Reales
Espanha	N/D	Isabel II	1833-1868	1837	8 Maravadis
Espanha	N/D	Juan Carlos	1975-2014	Ilegível	5 pesetas
Estrangeira	Ilegível	Ilegível	Ilegível	Ilegível	Ilegível
Estrangeira	Ilegível	Ilegível	Ilegível	Ilegível	Ilegível
Estrangeira	Ilegível	Ilegível	Ilegível	Ilegível	Ilegível
Estrangeira	Ilegível	Ilegível	Ilegível	Ilegível	Ilegível
Estrangeira	Ilegível	Ilegível	Ilegível	Ilegível	Conto
Estrangeira	Ilegível	Ilegível	Ilegível	Ilegível	Ilegível
Estrangeira	Ilegível	Ilegível	Ilegível	Ilegível	Ilegível
França	N/D	Charles VI	1380-1422	N/D	Conto
França	N/D	Luís XIII	1610-1643	Ilegível	Double tournois

França	N/D	Luís XVI	1774-1792	N/D	Conto
França	N/D	Napoleão III	1852-1870	1856	5 centimes
França	Lille	Napoleão III	1852-1870	1855	Cinq Centimes
Holanda	N/D	Willem III	1849-1890	1880	1 Cent
Japão	N/D	Emperador Meiji	1873-1892	N/D	1 Sen
Reino Unido	N/D	George II	1727-1760	1742	Farthing
Reino Unido	Gales	George III	1760-1820	1788	Halfpenny Token
Reino Unido	N/D	Victória	1837-1901	1891	Half-Penny
Reino Unido	N/D	“George III”	1880-1890	“1791”	Conto
Reino Unido	N/D	Isabel II	1952-	1967	Two Shillings
Suécia	N/D	Gustav IV Adolf	1792-1809	1802	½ Skilling

Os numismas que apenas apresentam a identificação como “*Estrangeira*”, deve-se ao facto de serem claramente moedas que não se enquadram nas características estéticas da cunhagem portuguesa mas que por outro lado a sua conservação não permite uma leitura mais precisa.

As moedas representadas são maioritariamente europeias com a excepção de três pertencentes ao Brasil, China e Japão. Com certeza a moeda brasileira e japonesa são dos séculos XX e XIX, respectivamente. O numisma presumivelmente chinês apresenta-se em muito mau estado de preservação e não foi possível atribuir uma cronologia.

Tal como foi referido anteriormente, ao limitarmos a lista de numismas para as que apresentem uma clara cronologia até aos inícios do século XIX, a leitura desta torna-se mais simples.

2.2. ATÉ 1800

QUADRO 2

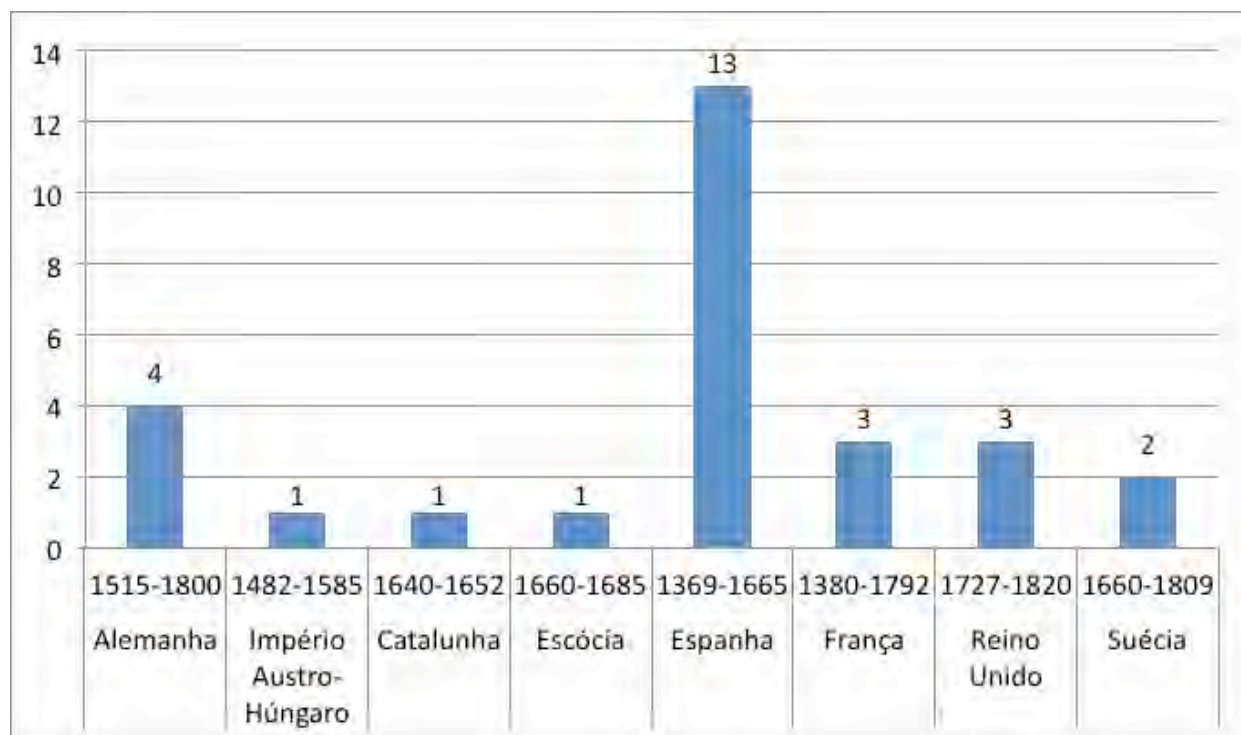
TOTAL DE MOEDAS ATÉ 1800

País	Cidade	Reinado	Cronologia	Data	Tipo de moeda
Espanha	Burgos	Enrique II	1369-1379	N/D	Cornado
França	N/D	Charles VI	1380-1422	N/D	Conto
Alemanha	Nuremberg	N/D	1450-1500	N/D	Conto
Espanha	N/D	Fernando e Isabel	1474-1504	N/D	Quarto de Real
Espanha	Burgos	Fernando e Isabel	1474-1504	N/D	Real
Espanha	N/D	Fernando e Isabel	1474-1504	N/D	Quarto de Real
Austro-Bur- gundian	Antuérpia(?)	N/D	1482-1585	N/D	Conto
Espanha	Ilegível	Carlos I/ Felipe II	1516-1598	Ilegível	2 Maravedis
Espanha	N/D	Felipe II	1556-1598	N/D	8 Reales
Espanha	Burgos	Felipe II	1556-1598	N/D	2 Cuartos
Espanha	N/D	Felipe II/ Carlos II	1556-1700	N/D	Ilegível
Espanha	N/D	Felipe II/ Carlos II	1556-1700	N/D	Ilegível
Alemanha	Nuremberg	Ilegível	1586-1635	N/D	Conto
Espanha	Cuenca	Felipe III	1598-1621	N/D	2 Cuartos

Espanha	Ilegível	Felipe III/ Felipe IV	1598-1665	N/D	8 Maravedís
Espanha	Ilegível	Felipe III/ Felipe IV	1598-1665	N/D	2 Cuartos
Espanha	Ilegível	Felipe III/ Felipe IV	1598-1665	N/D	2 Cuartos
França	N/D	Luís XIII	1610-1643	Ilegível	Double tournois
Espanha	Ilegível	Felipe IV	1621-1665	1658	12 Marvedis
Catalunha	N/D	Luís XIV de França	1643-1652	Ilegível	Seisceno
Escócia	N/D	Charles II	1660-1685	Ilegível	Bawbee
Alemanha	Wismar	Leopold I	1661-1679	1661	1/48 Thaler
Alemanha	Nuremberg	N/D	1724-1768	N/D	Conto
Reino Unido	N/D	George II	1727-1760	1742	Farthing
Reino Unido	Gales	George III	1760-1820	1788	Halfpenny Token
França	N/D	Luís XVI	1774-1792	N/D	Conto
Suécia	N/D	Gustav IV Adolf	1792-1809	1802	½ Skilling

Nesta tabela com 27 entradas apenas se encontram moedas europeias com clara predominância para Espanha, como seria expectável. Contudo a presença de moedas da Suécia e a forte incidência de numismas da actual Alemanha, não deixa de ser surpreendente.

GRÁFICO 1 ORIGEM E CRONOLOGIA



A partir do gráfico anterior é possível observar alfabeticamente os sete territórios de origem de cada um dos numismas, assim como perceber as suas cronologias.

3. COMPARAÇÃO COM ESTUDO NO REINO UNIDO

O facto do total de moedas estrangeiras representarem apenas 1% de todo o conjunto identificado é manifestamente pouco sobretudo quando nos referimos a uma capital de império.

O elemento comparativo que possuímos para moedas do mesmo período histórico, foi um estudo realizado no Reino Unido em 2012. Este estudo foi um projecto de investigação para uma tese de mestrado onde se fez o levantamento de todas as moedas portuguesas encontradas no Reino Unido (Curado, 2012). Nesse estudo, apenas moedas portuguesas, foram contabilizadas 291 com cronologias entre os séculos XIII e XVIII.

Apesar de grande parte dos numismas portugueses recolhidos terem sido identificados com recurso a detectores de metal, a diferença não deixa de ser notável. Só a cidade de Bristol, de moedas estrangeiras, apenas no caso das portuguesas, registava à data do estudo 60 elementos.

CONCLUSÃO

O projecto de investigação ainda está em curso, mas já se levantam algumas questões quanto à representatividade destes objectos. Porque serão tão poucas as moedas estrangeiras? Haveria alguma política de não-aceitação de moeda estrangeira nas transacções? Seriam essas transacções feitas apenas com moeda de ouro ou ouro a peso? Estarão ainda por encontrar ou terão sido destruídas na altura para aproveitamento do metal? Algumas questões que tentarão ser resolvidas no decurso da investigação académica.

As revelações feitas pelo levantamento numismático em Lisboa, já permitem ter uma outra visão do comércio e contacto entre a capital do reino e outros territórios europeus. Zonas como a Alemanha, a Catalunha, a Escócia e a Suécia que surgem destacadas nestes resultados devem ser olhadas de uma forma mais atenta no que diz respeito à importação das suas produções. Nomeadamente na cerâmica onde é provável incorrer no erro de seguir com a tradicional atribuição de proveniências descartando *a priori* outras possibilidades. Por outro lado a total inexistência de numismas italianos é também notória. Tendo em conta a quantidade de cerâmica Majólica de importação recolhida nos contextos arqueológicos, deduzir-se-ia que este seria um produto popular e que reflectiria arqueologicamente a presença outros objectos italianos em território nacional. Talvez essa ausência seja uma pequena prova de que parte da mercadoria italiana seria comercializada de forma indirecta.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- COSTA, P. F. (2007) - *Sinfonia de Objectos*. São Paulo: Iluminuras.
- CURADO, T. G. (2012) - *Contact and commerce between Portugal and United Kingdom during Medieval and Post-Medieval period. Numismatic perspective*. Durham: Durham University (policopiado).

UMA RAMPA ENTRE LISBOA E O MUNDO

Mónica Ponce¹

Alexandre Sarrazola²

RESUMO

No decorrer dos trabalhos de acompanhamento arqueológico do MAAT - Museu de Arquitectura Artes e Tecnologia da Fundação EDP (Belém, Portugal) foi detectado um contexto arqueológico integrando elementos em madeira. Uma primeira análise da cartografia permitiu avançar com a hipótese da estrutura corresponder à Rampa “dos Escaleres Reais” da Cordoaria Nacional mandada construir pelo Marquês de Pombal e concluída no início do reinado de D. Maria I (anos 70 do século XVIII). Uma nova acção de minimização de impacte/ salvaguarda pelo registo permitiu a detecção de um paredão portuário em silharia calcária. Ambas as estruturas se associam ao complexo portuário da Junqueira/ Cordoaria, na transição da época moderna para a contemporaneidade.

Palavras-chave: rampa; função portuária; praia da Junqueira; Lisboa ribeirinha; período Moderno/Contemporâneo

ABSTRACT

During the archaeological monitoring works at MAAT - Museu de Arquitectura Artes e Tecnologia da Fundação EDP (Belém, Portugal) an archaeological context was detected that included wood elements. A first analysis of the available cartography allowed to proceed with the hypothesis of the structure corresponding to the “royal longboats” ramp connected with the National Cordage built by the Marquis of Pombal and completed early in the reign of Queen Mary I (the last quarter of the eighteenth century). A new archaeological survey action by the registry allowed the detection of a port wall in limestone. Both structures are associated to the major landscape of the Lisbon riverside in the east part of Belem.

Keywords: ramp; dockyard function; Junqueira; Lisbon riverside; Modern/Contemporary period

1. ÂMBITO DA DESCOBERTA

Em 2016 a Fundação EDP expandiu os seus equipamentos culturais na margem do Tejo, inaugurando o Museu de Arquitectura Arte e Tecnologia (MAAT). No âmbito da sua construção foi registada a presença da Rampa dos Escaleres Reais (Cordoaria Nacional, séculos XVIII/XIX). Dá-se agora a conhecer a descoberta do paredão associado a este complexo portuário.

A função da rampa consistia em servir de apoio aos escaleres que faziam o trânsito de pessoas e bens entre os navios fundeados ao largo da Praia da Junqueira e a Cordoaria.

Esta estrutura tem vindo a ser amplamente noticiada e divulgada para públicos especialistas e para a comunidade em geral por parte dos signatários. Por ora, resta esperar que a Fundação EDP integre esta parte da sua história na sua estratégia sociocultural.

2. A JUNQUEIRA PORTUÁRIA DA ÉPOCA CONTEMPORÂNEA

Na frente fluvial da Junqueira edificava-se a Real Cordoaria para a indústria nacional de aprestos marítimos, mandada construir pelo Marquês de Pombal e concluída no início do reinado de D. Maria I. A leitura de elementos que junto à orla fluvial de Lisboa quer materializados em vestígios ainda visíveis, quer registados em documentos históricos e iconográficos, permite identificar locais onde existiram no passado espaços portuários e reconstituir a intensa vida portuária antiga que se articula na actual malha urbana marginal de Lisboa. Uma listagem do século XVIII permite reconhecer alguns portos dos arredores de Lisboa, hoje cobertos pela expansão urbana: entre eles encontram-se o porto Fluvial

1 alexandresarrazola@era-arqueologia.pt; Era Arqueologia S.A.

2 geral@era-arqueologia.pt, Era arqueologia S.A.

de Pedrouços e o da Junqueira. (Blot, 2003, p. 245).

É entre finais do século XVIII e inícios do XIX que a frente ribeirinha de Lisboa regista, “numa extensão razoável, mais de duas dezenas de estaleiros e muitos armazéns” e, a partir de meados/finais do século XIX, as várias propostas de melhoramento do porto de Lisboa incluem as duas margens como um todo portuário desde a Torre de Belém até ao Beato e desde a Trafaria até Cacilhas (Blot, 2003, p. 245; Kong, 2013).

Na Junqueira, a microtoponímia remete para a histórica dimensão portuária desta zona da cidade. Eloquente exemplo é a Travessa dos Escaleres Reais.

Esta longa praia é ocupada por uma série de Fortalezas (defesa da barra de Lisboa). Tal é o caso da Torre de Belém, a que se segue Forte da Estrela (ou de S. Pedro) e o Forte de S. João da Junqueira (a leste da Cordoaria Nacional). A praia fluvial era igualmente servida de um conjunto de embarcadouros, como é o caso do emblemático Cais de Belém (Antunes, 2016).

Como já se afirmou noutro lugar, um local de acostagem não existe sem movimento de embarcações e de gente a manobrá-los; uma vez mais encontramos-los nos nomes dos arruamentos que do edifício da Cordoaria, a partir do troço do troço sul da Rua da Junqueira, convergem para o rio (nomeadamente os fronteiros à área em análise). Tal é o caso da “Travessa das Galeotas”, “Travessa dos Escaleres” e a Rua e “Travessa dos Algarves”. Esta última designaria o caminho, sob um arco, para as casas “de malta que abrigavam os algarvios tripulantes das galeotas e escaleres de d’el-Rei, as quais se recolhiam na praia, em barracas” (Cortez, 1994 a e b), podendo também designar o desembarque da carga proveniente do Algarve.

Tal movimentação de embarcações, gente e mercadoria implica a utilização de aprestos marítimos e conduz à instalação de fábricas para a sua produção. Assim, na segunda metade do século XVIII, instala-se aqui o vasto edifício da Cordoaria Nacional, como oficina de cordame, mas também de velas, tecidos e bandeiras (Reis, 1994, p. 309).

3. O COMPLEXO PORTUÁRIO DA CORDOARIA

No caso específico da estrutura em madeira, a mesma apresenta *per se* características que permitem constatar estarmos face a uma parcela da Rampa dos Escaleres Reais da Cordoaria mandada construir pelo Marquês de Pombal e concluída no início do reinado de D. Maria I no último quartel do século XVIII.

Uma abordagem às evidências materiais de carácter arqueológico (Macedo, Sarrazola e Bettencourt, 2012; Macedo e Freitas, 2014; Ponce, 2017) associadas à rampa não autorizava o estabelecimento de datações relativas inequívocas. Porém, a estrutura apresentava a chancela da própria da Real Cordoaria Nacional, não deixando dúvidas quanto ao seu enquadramento histórico e institucional. O seu prolongamento pétreo em silharia de calcário incorpora o mesmo contexto arqueológico, constituindo o paredão da praia do cais da Junqueira. Desta maneira, integrava o conjunto de equipamentos portuários que se estendia da Cordoaria à Torre de Belém.



Fig. 1
Chancela da Real Cordoaria gravada num dos seus elementos estruturais.



Fig. 2
Cartografia de Filipe Folque, 1858
(excerto).



Fig. 3
Silva Pinto, 1911 (excerto).

No que concerne às suas especificidades, refira-se que o paramento externo está parcialmente visível e preservado, ocupando em extensão cerca de 6 metros. Esta estrutura é composta por blocos/silhares calcários de grandes dimensões (cerca de 0,70x0,35x0,31m) sobrepostos em linha, ligados por argamassa de coloração bege esbranquiçada, friável e pouco compacta. No topo, verifica-se a irregularidade altimétrica resultante do sucessivo dismantelamento parcial desta parede em profundidade, com a provável remoção dos silhares aquando da remodelação do palácio Marquês de Angeja e respectiva envolvente.

A julgar pelas evidências estratigráficas resultantes dos trabalhos de escavação constata-se a presença de uma fina camada resultante da estagnação de água numa determinada área por tempo prolongado (embalse), potenciando o desenvolvimento de microfauna associada a esse ambiente aquífero específico. Nesse sentido, julga-se que este deverá ter sido o nível de preia-mar anterior à passagem do comboio entre a Rua da Junqueira e a actual zona ribeirinha, que se estenderia até à face desta estrutura.

À semelhança do que se registara na rampa, e a que já fizemos menção, os depósitos associados ao paredão são manifestamente pouco expressivos no que concerne a espólio cerâmico datante. Porém, a análise estrutural desta realidade, associada à estratigrafia preservada supra descrita, permite pensar no paredão, em articulação com a rampa, como parte da Cordoaria e do Forte da Estrela, isto é, o complexo portuário da praia da Junqueira, em toda a sua dimensão histórica, económica e política na ampla paisagem da transição da época moderna para os alvares da contemporaneidade.



Fig. 4
Rampa.



Fig. 5
Paredão.

4. A POLÍTICA, O ESPAÇO E O TEMPO

A descoberta de rampa e paredão entroncam numa dinâmica local integrada em que Tejo funcionava como aglutinador de duas funções, quer ancoradouro de grandes embarcações, quer transporte fluvial. Ambas as características se reflectiam na utilização de embarcações de menores dimensões, como galeotas e escaleres.

A Rampa dos Escaleres Reais e o Paredão da Junqueira enquadram-se neste cenário. Tendo em conta o recorte da linha de costa entre o séc. XVIII e XIX, a praia da Junqueira seria desenhada numa angra que, morfologicamente, ofereceria condições ideais enquanto ancoradouro para embarcações de menores dimensões que, neste caso, prestavam apoio logístico à Cordoaria Nacional, à semelhança de um limen, isto é, “(...) ambientes proporcionados pela situação geográfica de bom abrigo onde se torna possível ancorar, atracar e contactar demoradamente a terra” (Blot, 2003, p. 57).

Numa pequena intervenção de salvaguarda, os dados devolvem-nos, em toda a sua expressividade, a imagem do Tejo enquanto, Meio, Via e Trajecto.

Eis o contributo da arqueologia de minimização de impacte na ampla construção da paisagem histórica de Lisboa: um processo em permanente crescimento, convocando a cada passo novas descobertas, contributos e problemáticas. Se o enquadramento jurídico da designada arqueologia de salvaguarda, e respectivos resultados, se reveste de uma importância que só os menos informados não reconhecem, não é menos verdade que a sua divulgação alargada não acompanha tal evolução. Para colmatar esta lacuna, é um imperativo de Cidadania promover a articulação entre Promotores, Tutela e Arqueólogos na tarefa obrigatória de devolver à cidade a sua História.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ANTUNES, A. C. (2016) - *Cais da Pedra e Cais Real. Planos Joaninos para a Marinha de Lisboa*. Lisboa: Editora Canto Redondo.
- BLOT, Maria Luísa (2003): *Os portos na origem dos centros urbanos. Contributo para a arqueologia das cidades marítimas e fluvio-marítimas em Portugal* (Trabalhos de Arqueologia 28), Lisboa: Instituto Português de Arqueologia.
- CORTEZ, M.C. (1994a) - Bom Sucesso (Sítio do). In SANTANA, F e SUCENA, E. (dir), *Dicionário da História de Lisboa*. Lisboa: Carlos Quintas e associados - Consultores, Lda. pp. 181-182.
- CORTEZ, M.C. (1994b) - Junqueira (Rua da). In SANTANA, F e Sucena, E. (dir), *Dicionário da História de Lisboa*. Lisboa: Carlos Quintas e associados - Consultores, Lda. pp. 482-490.
- FOLQUE, F., dir. (1858)- *Atlas da Carta Topográfica de Lisboa*. Lisboa.
- KONG, S.M. (2013) *Central Tejo. Uma abordagem da arquitectura industrial*. Lisboa: Insidecity.
- MACEDO, M.L., SARRAZOLA, A., BETTENCOURT, J. (2012) - *Parque de Estacionamento da Praça D. Luís I, Relatório Final de Trabalhos Arqueológicos*, Lisboa: ERA Arqueologia S.A. (policopiado).
- MACEDO, ML, FREITAS TA (2014) - *AT EDP Belém, Estruturas de madeira, Relatório Final de Trabalhos Arqueológicos*, Lisboa: ERA Arqueologia S.A. (policopiado).
- PINTO, J. A. V. S., dir. (1911) - *Planta Topográfica de Lisboa*. Lisboa.
- REIS, A.E. (1994) - Cordoaria (Fabrica Nacional da), In SANTANA, F e SUCENA, E. (dir), *Dicionário da História de Lisboa*. Lisboa: Carlos Quintas e associados - Consultores, Lda. p. 309;
- PONCE, Mónica Alves (2017) - *Ponte Pedonal. MAAT.EDP. Relatório Final de Trabalhos Arqueológicos*. Lisboa: Era-Arqueologia (policopiado).

DA CAPITAL PARA O REINO: OS CORREIOS DE LISBOA EM MEADOS DO SÉCULO XVIII

Rui Pedro Rodrigues Neves¹

RESUMO

Pretende-se demonstrar como operavam os correios do Reino de Portugal, ao longo da Idade Moderna, dando especial enfoque ao caso da cidade de Lisboa, partindo de diversas fontes do século XVIII, entre as quais, o “Mappa de Portugal”, publicado ano de 1762, pelo Padre João Batista de Castro e a obra “Noticia Individual dos Correios de que se servem os Reinos de Portugal e Algarve”, da autoria de Pedro Nolasco dos Reis, de 1768. Convém ainda salientar a importância de uma outra fonte utilizada, as “Memórias Paroquiais de Lisboa”, redigidas ao longo no ano de 1758. É durante reinado D. Manuel I que surge o primeiro diploma fundacional dos serviços de comunicações postais, outorgado em 1520, através da qual se concedia a Luís Homem, o ofício de correio-mor. É nesse mesmo documento, inserido na chancelaria do Venturoso, que o monarca português exige que os correios detivessem todo o recado, fieldade e segredo, para com as cartas da corte, mercadores e restantes indivíduos.

Após dois séculos de existência, inúmeras reformas ocorreram nos serviços de comunicações postais de Portugal, tais como as que constam no “Roteiro Terrestre de Portugal”, contributo do Padre João Batista, publicado em 1748 e que apresenta as inúmeras vias existentes e mais frequentadas para penetrar ou sair de Lisboa. No seu prefácio, o mesmo autor, indica que os caminhos apenas foram possíveis de compilar e traçar através da coadjuvação de inúmeras figuras ligadas aos correios e seus agentes.

Destacaremos também, a importância dos correios da Capital, que no ano de 1768, cobriam 65 locais, sendo alguns tão distantes como Terrugem ou S. Simão em Setúbal, chegando a receber a correspondência vinda de Itália e Madrid.

Palavras-Chave: Lisboa, correios, comunicações

ABSTRACT

This abstract is intended to demonstrate how the post office of the Kingdom of Portugal operated during the Modern Age, with special focus on the case of the city of Lisbon, starting from several sources of the eighteenth century, including the “Mappa de Portugal”, published in 1762, by Padre João Batista de Castro and the work “Noticia Individual dos Correios de que se servem os Reinos de Portugal e Algarve”, by Pedro Nolasco dos Reis, in 1768. We also give a special focus in the “Memórias Paroquiais de Lisboa”, drafted throughout 1758. It was during the reign of king Manuel I that the first foundational diploma of postal communications services was established, granted in 1520, by which Luís Homem, the office of master mail, was granted. It is in this same document, inserted in the office of Venturoso, that the Portuguese monarch demands that the post office detain all the message, faithfulness and secrecy, to the letters of the court, merchants and other individuals.

After two centuries of existence, numerous reforms occurred in Portugal’s postal communications services, such as those contained in the Roteiro Terrestre de Portugal, a contribution made by Padre João Batista, published in 1748 and showing the numerous existing and most frequented routes to penetrate or to leave Lisbon. In his foreword, the same author indicates that the paths were only possible to compile and trace through the aid of numerous figures attached to the couriers and their agents.

We will also highlight the importance of the post office of the Capital, which in the year 1768, covered 65 places, some of them as far away as Terrugem or S. Simão in Setúbal, even receiving correspondence from Italy and Madrid.

Keywords: Lisbon, post office, communications

O presente artigo pretende demonstrar a importância dos correios da cidade de Lisboa em meados do século XVIII, assinalando, igualmente, a rede de que este se servia nas diversas periferias da cidade. Para dar termo a este fim, utilizámos essencialmente uma fonte: a “Notícia Individual dos Correios de que se servem os Reinos de Portugal e Algarve”, da autoria de Pedro Nolasco dos Reis, integrada no “Portugal Sacro-Profano”, de Paulo Dias Niza, pseudónimo do padre Luís Cardoso, publicado em 17682 (Andrade, 1999, p. 216). Ao longo deste estudo, todavia, aludir-se-á, sempre que acharmos apropriado, às restantes fontes utilizadas.

Uma investigação sobre a História dos correios e das comunicações em Portugal, embora pareça, à primeira vista, relacionar-se, por excelência, com um estudo do período contemporâneo, esta revela-se, nas suas múltiplas vertentes, extremamente transversal e diacrónica³. Assim, e não tendo como objetivo relatar a infinda e dilata história dos correios em Portugal, mas, admitindo, que o conhecimento da sua génese é primordial à plena compreensão do tema em estudo, principiar-se-á a exposição com uma contextualização temática e epocal.

Os primeiros indícios de um sistema funcional de comunicações na Hispânia, muito idêntico aos correios, surge no governo de Augusto (de 27 a.C. a 14 d.C.), quando da génese do Império Romano. Este sistema, denominado por *Cursus Publicus*, servia unicamente as instituições da *Res Publica*. Utilizava-se, para isso, uma diligência, denominada *clabulae* (Bagrow, 1964, pp. 36-38) destinada a transportar mensagens, oficiais e tributos das inúmeras províncias que compunham o Império para o seu epicentro, Roma (Bunson, 2002, pp. 160-161). Mercê das inúmeras vias construídas pelos legionários romanos, ainda durante a era republicana, entre o século IV a.C. até ao início da era Cristã, o Império dispunha já de uma rede de *viae* que ligava a *Britannia* até à *Mauretania*, no eixo Norte-Sul e desde da *Lusitania* até à longínqua *Syria*, unindo o Ocidente ao Oriente⁴ (Laurence, 1999, p. 58-59). Tal como virá a suceder na época Medieval e Moderna, grande parte das viagens, protagonizadas pelo *Cursus Publicus* era levada a cabo, durante o dia. Assim, e de forma a asseverar-lhe a guarida, começaram a emergir estruturas destinadas a prestar assistência ao *Cursus Publicus*, como as *mansiones*.

Situadas ao longo das *viae* romanas, separadas, comumente, por um intervalo que variava entre os vinte e sete a trinta e três quilómetros (correspondente a uma jornada diária), as *mansiones* apresentaram-se como verdadeiras estações de repouso para viajantes funcionários, civis, comerciantes e militares, garantindo ainda, a troca e o repouso dos cavalos (Belo, 1960, p. 30). As *mansiones* possibilitavam, ainda, o desfrutar de momentos de ócio, uma vez que, na sua maioria, possuíam tabernas, cozinhas e termas⁵ (Carvalho, 2014, p. 17). De referir também, a existência (de acordo com o “Código de Teodósio”), de cavaliarias que poderiam albergar entre vinte a quarenta e cinco animais (Mantas, 2014, p. 245).

Em território português, além da mansio de Raposeira, conhecem-se pelo menos mais três possíveis localizações, nas proximidades da via que unia *Olisipo* a *Scallabis* (Mantas, 2012, p. 11). Vasco Gil Mantas, no entanto, num seu trabalho, faz um levantamento de cerca de cinquenta e seis *mansiones* dispersas por toda a Península Ibérica (Mantas, 2014, pp. 233-235).

Destinadas a facilitar a circulação pelos vastos territórios dos Césares, despontam numerosas obras de carácter informativo, relativas às vias que uniam as mais distantes províncias do Império à cidade eterna. *Antonini Itinerarium*, produzido entre a segunda metade do século II e início do III, é um dos trabalhos onde se registam descrições de estradas e respetivos pontos de paragem que, permitiam ao viajante, planear esclarecidamente o seu trajeto.

2 A obra *Portugal Sacro-Profano*, composta por 3 volumes, é uma fonte extremamente importante para estudar os correios nos diversos locais do Reino de Portugal, ao longo do século XVIII. Aconselhamos, vivamente ao leitor que desejar aprofundar estas temáticas, que consulte o terceiro volume, onde se encontra o artigo *Notícia Individual dos Correios de que se servem os Reinos de Portugal e Algarve*. (disponível na Internet em <https://books.google.pt/books?id=a58AAAAAcAAJ&printsec=frontcover&hl=pt-PT#v=onepage&q&f=false>).

3 Com o intuito de demonstrar a transversalidade da temática das comunicações e dos correios em território português, indicamos ao leitor que veja as seguintes obras: COELHO, 2002, NETO, 2005, CONFRARIA, 2009. Salientámos ainda, alguns trabalhos de Godofredo Ferreira, que ao longo do século XX, abriu as portas à historiografia portuguesa sobre o estudo dos correios. Sendo de destacar os seguintes trabalhos: Ferreira, 1963, 3ª ed., Ferreira, 1964, Ferreira, 2000.

4 A importância dada à construção de estradas que ligassem as diferentes províncias e Roma, é atestada desde dos primórdios do período republicano, evidência essa consagrada na Lei das XII tábuas, onde eram mencionadas especificações sobre a arquitetura das mesmas, devendo as mesmas ter cerca de 8 pés romanos de largura, o que corresponde hoje a 2,37 metros. Estas, providenciaram um meio eficaz para dinamizar a expansão romana por toda o mundo clássico. Eliot, 1955, pp. 76-77.

5 Exemplo de uma *mansio*, que possuía estas características são as ruínas existentes em Raposeira, estudada por Pedro Cardoso Carvalho.

Também o *Itinerarium Burdigalense sive Hierosolymitanum*, datado de 333-334 e anónimo, nasce para dar resposta à necessidade de conhecimento de mansões existentes entre Bordéus e Jerusalém, rota de peregrinação muito célebre à época⁶ (Sartin, 2014, pp. 293-379).

Apesar destes povos terem desestruturado a Hispânia romana, colocando um drástico fim ao processo de romanização, iniciado desde a Segunda Guerra Púnica, as populações ibéricas permaneceram arreigadas aos ensinamentos legados por Roma. Aliás, ainda durante a expansão perpetrada por Justiniano durante o século V-VI, verifica-se que o *Cursus Publicus* continuou a ter um enorme impacto nas instituições bizantinas da península, tendo apenas sido suprimido, aquando da conquista definitiva pelos visigodos no ano de 624 (Courcelle, 1948, pp. 342-346).

Ao longo da Idade Média portuguesa, ao afirmar que existia um serviço de correios, inevitavelmente estaremos a ser levados em anacronismo. De facto, esse apenas será criado no reinado de D. Manuel I, mais concretamente no ano de 1520. Todavia, podemos e devemos afirmar, que ao longo dos tempos medievos portugueses, desde de sempre existiu uma intensa vontade de comunicar. Monarcas, nobres, concelhos, mosteiros, cabidos, bispos e entre outras instituições pias e leigas, ordenavam e enviaram arautos, procuradores, mensageiros, almocreves e pregoeiros, para garantir a circulação de mensagens, diplomas e cartas. Aliás, não podemos de modo algum pensar que na Idade Média as distâncias eram problemáticas para as comunicações, pois, a circulação de bulas entre os diversos reinos com a Santa Sé, era uma situação recorrente⁷.

No final da centúria quatrocentista, ao longo de toda a Europa Moderna, surgiu a necessidade de criar sistemas que garantissem uma rápida e eficiente circulação de cartas. A primeira grande rede transnacional de correios, foi organizada pela família Tassis, a pedido de Maximiliano I do Sacro Império Romano-Germânico, cabendo a Francisco de Tassis, a organização e criação do *Reichspost* entre 1490-1495. Nos inícios do século XVI, Filipe I de Castela nomeia Francisco de Tassis correio-mor da sua corte, atribuindo-lhe um rendimento de 12000 libras anuais, comprometendo-se a fazer chegar correspondência num espaço de quatro dias entre Irún e Bruxelas; em quinze dias no Verão e dezoito no Inverno entre Bruxelas e Granada e cerca de dez dias no Verão e doze no Inverno entre Toledo e Roma (Chauvet, 2003, pp. 36-49; Neto, 2005, p. 16). Tal como já fora referido, a criação dos correios no Reino de Portugal surge durante o reinado de D. Manuel I, numa época em que as bases do Império Português, já se estendiam desde da Mina e Mombaça, nas costas africanas, até às da Terra de Vera cruz nas Américas e, já era possível degustar a canela e noz moscada, emanada das feitorias em Goa e Malaca.

O diploma outorgado por D. Manuel I, datado de 6 de novembro de 1520, surgia assim, como o documento fundacional dos serviços de comunicações postais, através do qual era concedido a Luís Homem, cavaleiro da casa real, o ofício de correio-mor. É nesse mesmo documento, inserido na chancelaria do Venturoso, que o monarca português exige que os correios detivessem todo o recado, fieldade e segredo, para com as cartas da corte, mercadores e restantes indivíduos (Neto, 2005, p. 16). Daí em diante, somente aos poucos correios chefiados por Luís Homem, era permitido levar, através do Reino, as cartas do Estado e dos particulares, mediante o pagamento ajustado para cada caso, segundo as distâncias a percorrer. O transporte de mensagens podia ser efetuado a pé ou a cavalo, daí, com vista a facilitar a obtenção de animais, D. Manuel I decretou que nos lugares onde o correio-mor considerasse serem precisos cavalos de posta, obrigatoriamente, estariam dois homens a tê-los disponíveis para aluguer. Estes indivíduos, naturalmente, ficariam isentos de alguns encargos concelhios (Neto, 2005, p. 16-21).

Aquando do domínio Filipino, este viria a imprimir uma maior dinâmica ao sistema de comunicações, nomeadamente entre 1580-1583, período em que Juan de Tassis, neto de Francisco Tassis, assumiu as funções de correio-mor em Portugal. Como tal, é durante a dinastia dos Habsburgo, que se verifica outras estruturas de correio no espaço interno, organizando-se alguns dos principais eixos de comunicação no reino de Portugal, nomeadamente a via de Lisboa a

6 O trajeto desta peregrinação iniciava-se na cidade de Burdigala, atravessava o norte de Itália até ao vale do Danúbio, passando pela cidade de Constantinopla, percorrendo a Ásia Menor e a atual Síria, chegando, por fim, à cidade sagrada de Jerusalém. O relato desta peregrinação (levada a cabo no ano de 333), merece destaque pois trata-se do mais antigo relato cristão de uma peregrinação à Terra Santa, sendo ele totalmente composto por cartas enviadas para a sua família em Roma.

7 Na impossibilidade de pudermos aprofundar neste estudo as comunicações na Idade Média, aconselhamos, mais uma vez, a leitura atenta da obra Coelho, 2002.

Braça (que passava por Coimbra, Aveiro e Porto). Relativamente à correspondência entre os dois reinos peninsulares, esta era feita através de uma estrada entre Lisboa e Elvas. Esta circulação era de extrema importância, pois era em Madrid que se encontrava a corte Ibérica (Neto, 2005, p. 18-20).

Na transição do século XVI para o XVII, verificamos que, globalmente, o grande império da Casa de Habsburgo, nomeadamente o Reino de Espanha, encontrava-se envolto numa guerra com várias frentes que se estendia desde a Europa, América, Costa Africana até às costas das Filipinas no Extremo Oriente. O grande inimigo comum que atemorizava a União Ibérica eram os Países Baixos protestantes. Como tal, de forma a financiar o esforço de guerra, Filipe III de Espanha, II de Portugal, coloca o ofício de correio-mor à venda, sendo adquirido por um burguês português, Luís Gomes Coronel da Mata em troca de uma quantia elevada de cerca de 70.000 cruzados, no ano de 1606. Duas razões são apontadas por Ana Isabel Ribeiro para esta aquisição do cargo. Uma diz respeito aos elevados rendimentos e privilégios a ele inerentes, contudo, a razão preponderante, provavelmente prendeu-se com as possibilidades de ascensão social que acarretava (Ribeiro, 2005, p. 99). Tal como acontecia com o cargo de correio-mor de Espanha, perpetrado pela família dos Tassis ao longo de gerações, o mesmo sucederia em Portugal, isto é, o cargo de correio-mor passaria a ser hereditário, plenamente integrado no património da família Mata. Esta irá desempenhá-lo entre os anos de 1606 a 1797, momento em que, por intervenção da rainha D. Maria I, o cargo de correio-mor é extinto (Neto, 2005, p. 46). Durante estes quase dois séculos de existência, a circulação de correspondência era praticada exclusivamente a pé ou a cavalo, uma vez que não são conhecidos documentos que façam referência ao uso de diligências para o efeito, como naturalmente, acontecia noutros países da Europa. A sua eficiência é constantemente posta à prova, pois, tal como é referido pelo padre António Vieira numa carta enviada de Coimbra para Lisboa, dirigida a D. Rodrigo de Meneses «me faltavam novas de V. Senhoria, mas hoje, 15 de Fevereiro, recebo huma de V. Senhoria, escrita de 26 de janeiro, tempo em que pudera vir de Itália e ainda de mais longe» (Daveau, 1997, p. 113), e numa outra carta anónima «Escrevendo-se pelo correio para Miranda do Douro e para Paris, vêem as respostas quase juntas» (Neto, 2005, p. 45).

Relativamente ao correio que servia a cidade de Lisboa, no que diz respeito às instalações, é-nos totalmente desconhecida a localização do edifício que albergou o correio-mor do Reino desde da sua fundação, em 1520, a 1606. Contudo, foi-nos possível determinar que os mesmos funcionaram entre 1606 até 1755 num dos palácios da família Mata, que se situava no antigo bairro de S. Mamede, inserido na atual freguesia de Santa Maria Maior. Aliás, na planta pombalina após o terramoto, executada pelos arquitetos Carlos Mardel e Eugénio Santos, vemos indicadas a casa do Correio-mor entre a Calçada de São Crispim, Beco de Martim Alho, perto do que atualmente é o largo do correio Mor. Após o terramoto que assolou a cidade de Lisboa a 1 de novembro de 1775, um documento, datado do dia 8 de novembro de 1755, é enviado pelo então correio-mor do Reino, José António de Sousa Coutinho da Mata, a informar D. José I que era necessário arranjar uma casa, em Alcântara, para o serviço do correio⁸ (Ferreira, 2000, p. 229-230). Na realidade, porém, os novos correios da cidade de Lisboa, nunca chegaram a ser construídos em qualquer casa em Alcântara. Por meio das memórias paroquiais, levadas a cabo no ano de 1758 e organizadas pelo Padre Luís Cardoso, verificamos que, das 39 paróquias que compunham a cidade de Lisboa, apenas duas fazem alusão a correios. Essas referências surgem nas paróquias de Santa Isabel e de São Jorge⁹ (Portugal, 1974, pp. 128-129 e p. 143). Analisando os registos paroquiais das mesmas, verificamos que o correio de São Jorge se destinava apenas a correio interno, ou seja, recebia e enviava correspondência para os territórios da Beira, Trás-os-Montes, Minho, Terras do Norte, servindo também o Alentejo e Reino do Algarve. Por sua vez, o correio situado na freguesia de Santa Isabel servia da mesma forma a entrega da correspondência interna do país, no entanto, ao contrário dos correios de S. Jorge, servia como epicentro de toda a correspondência enviada e recebida para fora do Reino.

Ao compararmos estes dados com a obra *“Notícia Individual dos Correios de que se servem os Reinos de Portugal e Algarve”*, da autoria de Pedro Nolasco dos Reis, de 1768, verificamos que a circulação de cartas aparece exatamente

8 Segue o traslado do documento: “Sua majestade he Servido que Vossa Senhoria manda estabelecer em Alcantara o correio em alguma casa que se achar livre de ruina desde a Pampilha ate o lugar de Alcântara e não achando a mandar a Vossa Senhoria fazer. Deos Guarde a Vossa Senhoria - Paço de Belem 8 de novembro de 1755”.

9 Segue o traslado da memória paroquia de São Jorge: “tem esta terra dous Correios cada somana o da Beira, Tras os Montes, minho e mais terras do Norte que entra na sexta feira e sahe no domingo de madrugada. O correio da provincia de Alentejo e Reyno do Algarve que entra na segunda feira e sahe na terça feira de tarde. Segue o traslado da memória paroquia de Santa Isabel: nesta freguesia depois do terremoto té o presente esta o correio do Reyno, e de fora, o da Beyra chega na sexta feira, e parte no sabbado pella meya noyte, e o do Alentejo vem na segunda feira de cada semana, e parte na terça de tarde, e nestes dois dias últimos vem também o de fora do Reyno”.

sob as mesmas linhas que compunham as descritas há já cerca de uma década. No entanto, o autor acrescenta novos dados sobre a circulação de correspondência para os estrangeiros (Niza, 1768, pp. 178-179). A obra fornece ainda informações sobre 3503 freguesias do Reino de Portugal e do Algarve que se serviam das 163 freguesias que possuíam correios. Convém salientar que o número de freguesias do Reino, segundo o Mappa de Portugal, publicado ano de 1762 pelo Padre João Batista de Castro, corresponde a 4087. Se somarmos as 3503 freguesias que não possuíam correio as 163 que possuíam, obtemos 3566 freguesias. Percentualmente este número indica que 87% das freguesias do reino de Portugal no século XVIII possuíam acesso a correspondência (Carvalho, 2005, pp. 85-92). O correio situado em Braga surge como o que mais freguesias do reino servia, cerca de 546, sendo seguido pelo Porto (259), Guimarães (174), Viseu (152), Bragança (151), Chaves (142), Coimbra (136) e Barcelos (121) (Carvalho, 2005, p. 91). Deste modo, conclui-se, que existia um menor número de correios nas antigas províncias do Entre-Douro-e-Minho e Trás-os-Montes, levando a que os correios existentes obrigatoriamente servissem um sem-fim de freguesias. Face a estes dados, foi nos possível, ainda, identificar as localidades que eram servidas pelos correios de Lisboa, que chegavam a cobrir cerca de 61 freguesias, fazendo de Lisboa, um importante centro de comunicações entre a periferia da cidade e os diversos locais do Reino (ver Fig. 1 e Quadro 1).

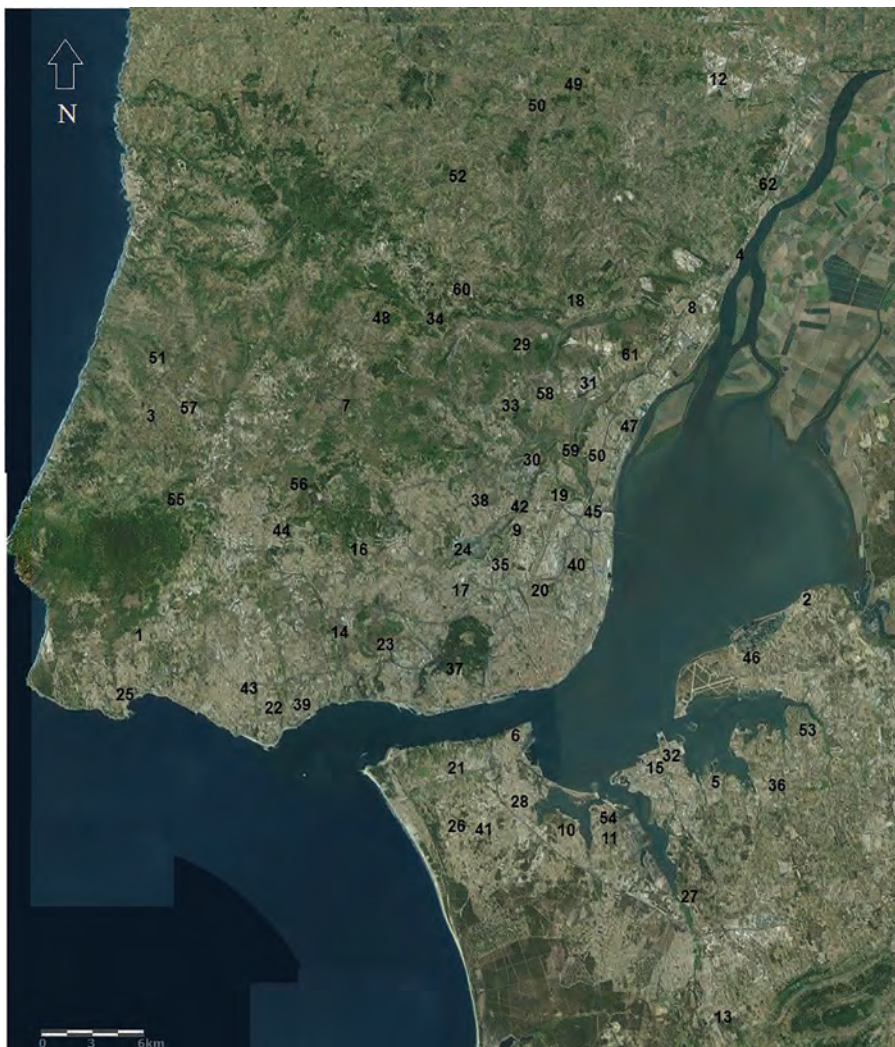


Fig. 1
Locais servidos pelo correio de Lisboa.

A investigação aqui apresentada, pretendeu dar a conhecer um pouco da história dos correios, desde da sua génese através dos *Cursus Publicus* criados a quando do Império Romano. Traçando uma visão generalista, expusemos a evolução dos sistemas de comunicação, durante a Idade Média, tentando aprofundar verdadeiramente a questão, na entrada para a Modernidade. Daí, através das fontes, ter sido possível averiguar a importância dos correios da cidade de Lisboa, assim como, toda a sua rede de serviços, localizando-se algumas tão distantes como Azambuja, Vila Franca de Xira, Azeitão (concelho de Setúbal) e Sarilhos Grandes (concelho do Montijo).

QUADRO 1

Localidades servidas pelo correio de Lisboa, com as respectivas distâncias¹⁰

Localidades	Distância (Km)	Localidades	Distância (Km)
Alcabideche (1)	28,4	Lavradio (32)	14,1
Alcochete (2)	22,1	Loures (33)	14,9
Aldeia Galega (3)	31,6	Lousa (34)	23,8
Alhandra (4)	27,8	Lumiar (35)	6
Alhos Vedros* (5)	18,6	Moita (36)	19,8
Almada (6)	6,9	Montes Claros (37)	7,6
Almargem do Bispo (7)	19,9	Odivelas (38)	11
Alverca do Ribatejo (8)	28,2	Oeiras (39)	19,2
Ameixoeira (9)	8,4	Olivais (40)	6,6
Amora* (10)	13,7	Palhais (41)	16
Arrentela (11)	13,6	Póvoa de Santo Adrião (42)	10,9
Azambuja (12)	49,7	Rana (43)	21,1
Azeitão* (13)	28,3	Rio de Mouro (44)	19,8
Barcarena (14)	17,1	Sacavém (45)	9,6
Barreiro* (15)	12,1	Samouco (46)	17,1
Belas (16)	14,1	Santa Iria (47)	15,5
Benfica (17)	7,1	Santo Estevão das Galés (48)	25,9
Bucelas (18)	24,8	Santo Quintino (49)	36,8
Camarate (19)	10,5	São João da Talha (50)	13,5
Campo Grande (20)	4,1	São João das Lampas (51)	32,1
Caparica (21)	11	Sapataria (52)	32
Carcavelos (22)	19,6	Sarilhos Grandes (53)	23,5
Carnaxide (23)	11,8	Seixal (54)	11,6
Carnide (24)	7,1	Sintra** (55)	26,7
Cascais (25)	28,1	Telha (56)	13,5
Charneca da Caparica (26)	14,9	Terruagem** (57)	28,9
Coina (27)	19,6	Tojal (58)	17,8
Corroios (28)	10,7	Unhos (59)	12,7
Fanhões (29)	23	Vale de São Gião (60)	24,9
Frielas (30)	13,2	Vialonga (61)	20,6
Granja (31)	18,4	Vila Franca de Xira (62)	31,2

¹⁰ Todos os dados apresentados foram retirados do Portugal Sacro-Profano. Os números no interior dos parênteses correspondem à sua posição no mapa.

* Também era servido pelo correio de Setúbal.

** Também era servido pelo correio de Mafra.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ANDRADE, A. G. (1999) - *Dicionário de pseudónimos e iniciais de escritores portugueses*. Lisboa: Biblioteca Nacional.
- BAGROW, L. (1964) - *History of Cartography*. Harvard: Harvard University Press.
- BELO, A. R. (1960) - Nótulas sobre cinco marcos miliários da via militar romana Mérida-Viseu-Braga, encontrados nas proximidades da torre *Centum Cellae*, de Belmonte. *Revista de Guimarães*, 70, Guimarães: Sociedade Martins Sarmento, pp. 27-50.
- BUNSON, M. (2002) - *Encyclopedia of the Roman Empire*. London: Facts on File.
- CARVALHO, J. R. (2005) - A Rede dos Correios na segunda Metade do século XVIII. In *Comunicações na Idade Moderna*. Lisboa: Fundação Portuguesa das Comunicações, 2001, pp. 77-96.
- CARVALHO, P. C. (2014) - *A estalagem romana da Raposeira*. Mangualde: Município de Mangualde: ArqueoHoje.
- CHAUVET, M. (2003) - *Introduction à l'histoire postale des origines à 1849*. Paris: Brun et fils, 2 Volumes.
- COELHO, M. H. C., coord. (2002) - *As comunicações na Idade Média*, Lisboa: Fundação Portuguesa das Comunicações.
- CONFRARIA, J., coord. (2009) - *As comunicações na Idade Contemporânea*. Lisboa: Fundação Portuguesa das Comunicações.
- COURCELLE, P. P. (1948) - *Les lettres grecques en Occident: de Macrobe a Cassiodore*, Paris: Boccard.
- DAVEAU, S. (1997) - Os tipos de Tempo em Coimbra (Dez. 1663 - Set. 1665), nas cartas do Padre António Vieira. *Finisterra*, XXXII, 64, Lisboa: Centro de Estudos Geográficos da Universidade de Lisboa, pp. 109-115.
- ELIOT, C. W. (1955) - New evidence for the Speed of The Roman. *Phoenix*, 9, Nº2, pp. 76-80.
- FERREIRA, G. (1963, 3ª ed) - *Dos correios-mores do reino aos administradores gerais dos correios e telégrafos*. Lisboa: [s.n.].
- FERREIRA, G. (1964) - *Algumas achegas para história dos correios em Portugal*. Lisboa: Guia Oficial dos C.T.T.
- FERREIRA, G. (2000) - *Documentos dos séculos XIII a XIX relativos a correios*, Lisboa: Fundação Portuguesa das Comunicações, 3 Volumes.
- LAURENCE, R. (1999) - *The roads of the Roman Italy: mobility and cultural change*. London: New Fetter Lane.
- MANTAS, V. G. (2012) - A estrada romana de Olisipo a Scallabis. Traçado e vestígios. *Cira Arqueologia*, 1, Vila Franca de Xira: Câmara Municipal, pp. 7-23.
- MANTAS, V. G. (2014) - As estações viárias lusitanas nas fontes itinerárias da Antiguidade. *Humanitas*, 66. Coimbra: Imprensa da Universidade, pp. 231-256.
- NETO, M. S., (2005) - Os Correios na Idade Moderna. In *Comunicações na Idade Moderna*. Lisboa: Fundação Portuguesa das Comunicações, 2001, pp. 15-76.
- NIZA, P. D. (1768) - Notícia individual dos correios de que se servem os reinos de Portugal e Algarve. In *Portugal Sacro-Profano [...]*, Vol. III. Lisboa: Oficina de Miguel Manesqual da Costa, pp. 175-301.
- PORTUGAL, F., (1974) - *Lisboa em 1758: memórias paroquiais de Lisboa*. Lisboa: [Câmara Municipal].
- RIBEIRO, A. I., (2005) - Os correios-mores do Reino. Perfil e Trajetos Sociais. In *Comunicações na Idade Moderna*. Lisboa: Fundação Portuguesa das Comunicações, 2001, pp. 97-116.
- SARTIN, G. H. S. S. (2014) - *Itinerarium Burdigalense uel Hierosolymitanum (Itinerário de Bordeaux ou de Jerusalém): texto latino, mapas e tradução comentada*. Scientia Traductionis, nº 15, pp. 293-379 (disponível em : <https://periodicos.ufsc.br/index.php/scientia>)



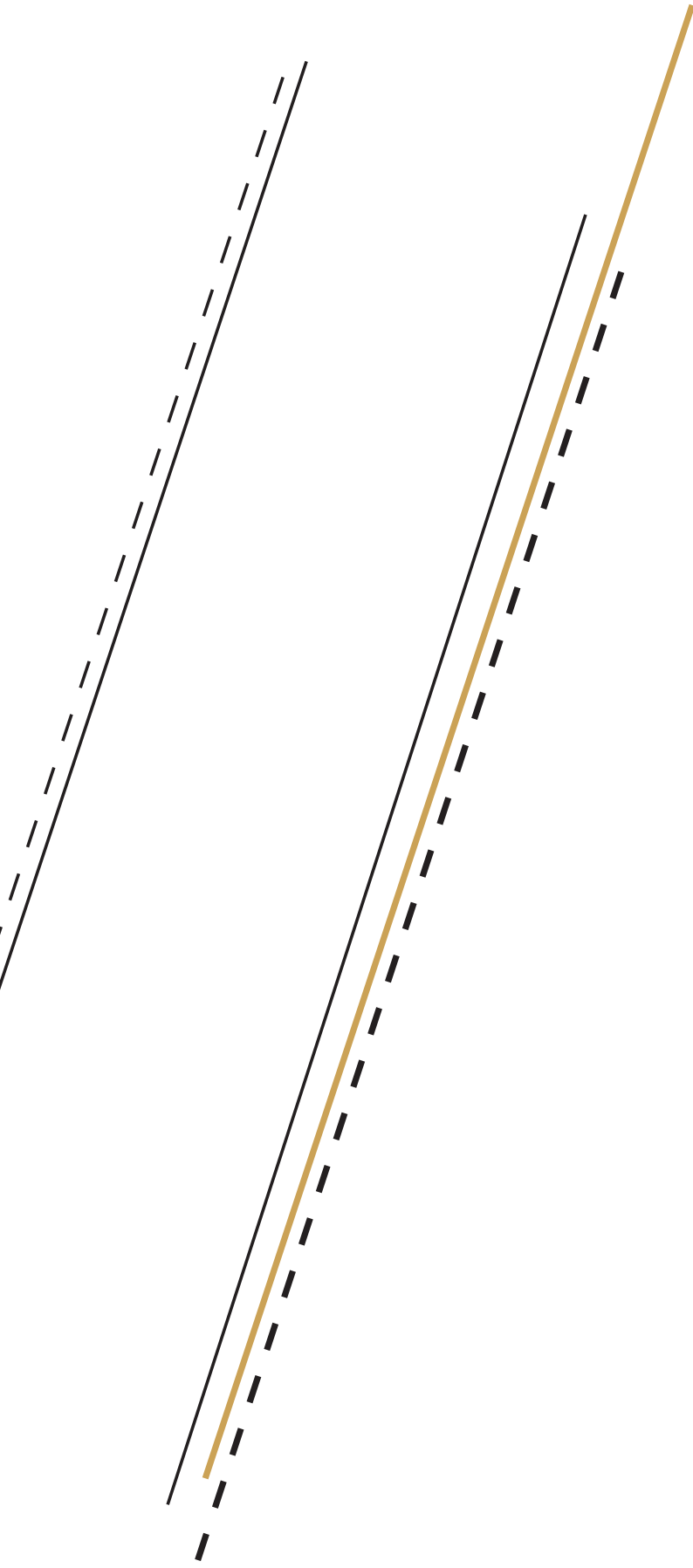
Organização



Apoios



[gabineteestudos olisiponenses](#)



Organização



CENTRO DE
ARQUEOLOGIA
DE LISBOA



Apoios



[gabineteestudos olisiponenses](#)