

OS MILIÁRIOS DE ADRIANO DA VIA *BRACARA-CALE*

Vasco Mantas¹

RESUMO:

Vulgarmente considerada como parte da estrada *Olisipo-Bracara*, a via *Bracara Augusta-Cale* pertencia ao reduzido grupo de estradas com características de autênticas vias, homogêneas na sua balizagem. Embora se possa atribuir a estrada à época de Augusto, os seus miliários mais antigos não são anteriores a Adriano, imperador a que corresponde uma operação de marcação geral da via, provavelmente em consequência de uma reforma do seu traçado inicial. Desta operação de balizagem conhece-se um total de seis miliários, dos quais sobreviveram três, incluindo neste número um monumento completamente desfigurado. A partir da análise dos dados conhecidos, é possível admitir uma renovação total da via nos últimos anos do governo de Adriano.

Palavras-chave: Miliários; Vias romanas; Adriano; *Bracara Augusta*.

ABSTRACT:

Usually considered as a part of the *Olisipo-Bracara* road, the *Bracara Augusta-Cale* route belonged to a select group with true road characteristics, homogeneous in their signaletic. Although the road can be attributed to the time of Augustus, the older milestones do not predate Hadrian, emperor identified with a general route marking operation, probably as a consequence of a change in its course. Of this marking operation, a total of six milestones are known, of which three survived including a completely defaced monument. From the analysis of known data, it is possible to admit a complete renovation of the road in the final years of Hadrian's rule.

Keywords: Milestones; Roman roads; Hadrian; *Bracara Augusta*.

A importância de *Bracara Augusta* como centro viário é justamente conhecida, não faltando numerosos testemunhos das diversas estradas que irradiavam da cidade, uma das quais era a que se dirigia a *Cale*, nas proximidades da foz o Douro². Não se tratando de uma estrada muito longa, pois o *Itinerário de Antonino* lhe atribui 35 milhas de extensão, valor correcto, o facto deste famoso roteiro a incluir, ainda que como troço final do grande itinerário *Olisipo-Bracara* (IA 420,8-422,1), e a circunstância pouco usual de se tratar de uma autêntica *via*, no sentido restrito e mais especializado do termo, uma vez que a contagem das milhas se fez sempre tendo *Bracara* como ponto único, conferem-lhe um destaque especial.

A estrada conta com um número avultado de miliários, sobre os quais existem diversos estudos, o último publicado recentemente no âmbito de um valioso *corpus* dos monumentos viários do Noroeste

¹ Universidade de Coimbra. Centro de Estudos Clássicos e Humanísticos.

² Dos 34 itinerários hispânicos incluídos no *Itinerário de Antonino*, cinco têm *Bracara Augusta* como ponto inicial: Hervás 1975: 35-36; Mantas 2000: 53-87. Agradecemos cordialmente ao Dr. Luís Madeira a preparação das ilustrações deste artigo.

peninsular³, confirmando esta abundância de monumentos o indiscutível valor da estrada e a atenção que lhe foi concedida. Com efeito, o itinerário entre *Olisipo* e *Bracara* permite apreender rapidamente o que distingue a via *Bracara-Cale*, pois facultou até agora um total de 45 marcos, existentes ou confirmados por fontes escritas. A norte do rio Douro, no troço *Bracara-Cale*, conhecem-se 21 miliários para um traçado de apenas 35 milhas, enquanto para o percurso entre *Cale* e *Olisipo*, que ascende a 209 milhas, não se conhecem mais de 24 marcos, com uma distribuição muito típica. Aspectos administrativos e o facto de a Calécia corresponder a uma área militarizada, ou pelo menos, de forte presença militar, contribuem para explicar esta situação, sem esquecer o valor estratégico do eixo viário *Bracara-Cale*.

Os 21 miliários ainda existentes ou registados com alguma segurança no percurso entre *Bracara* e *Cale*, cujas 35 milhas correspondem muito bem à distância medida entre Braga e Porto, a que voltaremos oportunamente, apesar de numerosos, pois correspondem a uma média de 0,6 por cada milha, não muito vulgar⁴, não deixam de suscitar alguns problemas, desde logo o da cronologia da estrada. Com efeito, os miliários mais antigos que se conhecem datam do governo de Adriano, sem que possamos considerar atribuir a construção da via a este imperador, ainda que a sua intervenção na rede viária hispânica tenha sido particularmente relevante⁵. Tivemos já oportunidade de focar esta questão noutras ocasiões, mas cremos valer a pena retomá-la aqui, pois a interpretação dos miliários de Adriano registados na via *Bracara-Cale* não faria sentido se não tivéssemos em conta a história da estrada e da urbanização da região, iniciada afortunadamente por Augusto. A fundação de *Bracara Augusta* nos primeiros anos do Império exigiu, como é evidente, uma rede de comunicações terrestres à altura dos objectivos, ambiciosos, definidos para a cidade.

Como centro político e económico da região dos Brácaros, a necessidade de boas estradas era essencial, justificando a importância da cidade como nó viário de primeira grandeza (Fig.1). Numa região em processo de organização, que exigia o bom funcionamento do *cursus publicus*, instituído pelo imperador⁶, algumas estradas mereceram desde o início a atenção das autoridades, garantindo a sua operacionalidade em quaisquer condições climáticas, bem como a ligação do sistema interior, definido pela linha *Bracara-Lucus-Asturica-Bracara*, a portos situados na costa ou no curso inferior de rios, como *Tude* (Tui) ou *Cale* (Porto). Como é usual, são poucos os miliários de Augusto registados na região, e quase todos tardios⁷, sugerindo o desenvolvimento gradual dos trabalhos de viação, a partir dos estradões lançados para servir as necessidades militares iniciais, sobretudo de ordem logística.

A ligação aos portos do litoral tinha particular importância, tanto mais que a navegabilidade do Cávado levantava dificuldades a embarcações de algum porte, situando-se na zona da Furada, cerca de 5 quilómetros a jusante de Dume, o limite da navegação fluvial nos finais do século XVII⁸. Os portos de *Tude* e de *Cale* assumem, desta forma, o carácter de centros privilegiados das relações marítimas de *Bracara*, cidade que muito rapidamente ganhou relevo como grande polo comercial da região⁹. Não existem dúvidas quanto à antiguidade da estrada entre *Bracara* e *Tude*, que corresponde ao troço inicial de um longo itinerário, tal como sucede com a via *Bracara-Cale*¹⁰, neste caso troço final do caminho vindo de *Olisipo*. Mas, enquanto a estrada para *Tude* conta com miliários de Augusto¹¹, estes estão ausentes da estrada para *Cale*, onde, como dissemos, os mais antigos remontam a Adriano, conhecendo-se de momento seis monumentos deste imperador, descontado duplicações.

Como explicar, então, esta ausência? Sem descurar a hipótese de que existam miliários anteriores a Adriano, uma vez que os achados arqueológicos dependem de factores arbitrários, devemos desde já

³ Mantas 1996 I: 343-414; Colmenero, Sierra, Asorey 2004: 613-634.

⁴ Por exemplo, no percurso bético da *Via Augusta*, a média é de apenas 0,13 por cada milha: Sillières 1990: 292-295

⁵ Tranoy 1982: 200, 213-218; Torres 1995: 127-129.

⁶ Suetónio: *Aug.* 49 5.

⁷ Colmenero, Sierra, Asorey 2004: 767-768.

⁸ Argote 1734: 867, 872; Matos 1980: 261.

⁹ Morais 2005 I: 9-72.

¹⁰ Mantas 1996 I: 138-141.

¹¹ Colmenero, Sierra, Asorey 2004: 767, 812.

atentar no facto de nenhum dos miliários de Adriano registados indicar que a via foi construída (*fecit*) ou reconstruída (*refecit-restituit*) por ele, contrariamente ao que se verifica com outros monumentos deste imperador em diversas estradas hispânicas. Como não é possível duvidar da existência anterior da via, devemos considerar a possibilidade de uma renovação completa da balizagem da mesma, efectuada maioritariamente entre 133 e 134, período correspondente ao décimo oitavo poder tribunício de Adriano¹². Todavia, o facto de se proceder a uma nova colocação de miliários abrangendo a totalidade do percurso da estrada não justifica, no caso de Adriano, a eliminação total dos anteriores, admitindo que existiam, a exemplo do que se conhece na estrada *Bracara-Tude*, pois era habitual a manutenção dos existentes, a menos que se tratasse de uma espécie de *damnatio memoriae* radical, inadmissível.

Sem o podermos afirmar de forma conclusiva, cremos que a renovação da balizagem da via só pode explicar-se no cenário de uma alteração significativa do seu traçado com consequências na medida da distância total entre *Bracara* e *Cale*, inutilizando parte das indicações miliárias disponíveis. Se assim aconteceu, embora os novos miliários não considerem trata-se de uma obra nova, a envergadura dos trabalhos pode justificar uma balizagem completa da via, mesmo nos troços não alterados, onde teria sido possível conservar os miliários anteriores. Estamos convencidos de que essa alteração do percurso existiu, encurtando-o, e que teve lugar nos últimos anos do governo de Adriano, terminando com a colocação de uma série de miliários em granito de grão fino, com inscrições homogéneas, com o nome imperial em dativo, circunstância ainda não muito vulgar no século II, mostrando regularmente o topónimo indicativo da origem da via em ablativo. Também, de forma pouco habitual neste tipo de epigrafia, se utilizaram *hederae* como parte da pontuação (*CIL* II 4736; *CIL* II 4738), denotando um cuidado especial no aspecto formal dos textos

Admitindo que a iniciativa dos trabalhos coube à autoridade provincial¹³, a ocorrência da dedicatória ao imperador concorre para valorizar a hipótese de trabalhos de significativa envergadura envolvendo a estrada. Não podemos, de forma nenhuma, considerar os marcos como simples colunas honoríficas, uma vez que ostentam indicações miliárias. Como sucede normalmente, quase todos padrões viários posteriores receberam igualmente indicação de distâncias nos seus letreiros, transformando-os em monumentos mais ou menos honoríficos. Na origem desta evolução talvez se encontrem os miliários levantados para comemorar o início do governo de determinados imperadores, levando a um local frequentado uma prova de respeito pelo governante e que também servia para manter a população informada sobre quem regia os destinos do Império. Como é natural, à medida que o peso dos trabalhos viários recaiu sistematicamente sobre as cidades, os miliários tornam-se com frequência monumentos honoríficos, uma vez que esses mesmos trabalhos são dedicados ao imperador, que os impunha¹⁴.

Cremos que o traçado inicial da estrada era diferente, correspondendo à que de *Cale* conduzia à Barca do Lago por Rates, a *Karraria antiqua*, das referências na documentação medieval. O seu traçado, relativamente nítido anos atrás¹⁵, conta com alguns vestígios arqueológicos, embora sem miliários. Partiria de *Cale* talvez do local do *traiectus* do Douro, na Ribeira do Porto. Seguiria por Cedofeita, em direcção a Padrão da Légua, com um percurso idêntico ao da estrada referida nas *Inquirições* de 1220 como *Via Vetera*, salvo no troço inicial. Continuava por Gondivai, onde um documento de 1099 a refere como *Carreira*, atingindo o Leça na Ponte de Barreiros ou da Azenha. Esta ponte, com três arcos de volta inteira e talha-mares arruinados, a montante, tem 20 metros de comprimento e quatro metros de largura. O seu estado actual resulta de diversas reconstruções e reformas, porém, a sua origem romana é segura, contando o primeiro arco da margem direita com várias aduelas almofadadas. Provavelmente, os dois restantes corresponderão a obra posterior. A ponte pode incluir-se facilmente no modelo 1 definido por Durán Fuentes¹⁶.

¹² Cagnat 1914: 196. Uma balizagem semelhante, e do mesmo período, existe na *Via de la Plata*: Torres 1995: 127.

¹³ Pekary 1968:113-115; Sillières 1990: 695-696.

¹⁴ Pharr 1952: 194-205, 423, 431, 524; Mantas 2012: 97-100.

¹⁵ Almeida 1980: 151-170.

¹⁶ Fuentes 2005: 326

A simples existência de uma ponte de pedra neste itinerário é suficiente para lhe conferir uma importância especial, não se compreendendo de outra forma a sua presença a tão curta distância da Ponte da Pedra, também obra originariamente romana e da qual sobrevivem vestígios sugerindo uma tipologia construtiva do século II, particularmente alguma silharia sobrevivente e o muro de protecção do encoste da margem esquerda¹⁷. cremos que a Ponte de Barreiros servia o traçado inicial da estrada¹⁸, a qual continuava para Mosteiró, onde abandonava o caminho que seguia para norte, flectindo para ganhar as proximidades do grande castro de Alvarelos e o lugar de Muro, a partir do qual o trajecto coincidia com a via *Bracara-Cale* da balizagem de Adriano. Assim, julgamos que no início do Império a estrada tinha um traçado que foi rectificado no século II, encurtando-o e levando à construção de uma nova ponte sobre o Leça, a Ponte da Pedra, menos conhecida por Ponte de Santa Ana.

Na falta de miliários anteriores a Adriano e tendo em conta a intervenção de Augusto na região, podemos admitir que a estrada remonta ao início da época imperial, exactamente como a que ligava *Bracara* a *Tude*. cremos que o cipo funerário do militar olisiponense *L. Lavius Tuscus*, achado na encosta do morro do Castelo Velho de Gaia e vagamente parecido com um tosco miliário, pode, pelas suas características e pela forma como indica a origem e a tribo¹⁹, reflectir trabalhos viários na zona pelo final do principado de Augusto, a exemplo das indicações oferecidas pelos miliários da estrada que unia *Bracara* ao Rio Minho em Tui, do ano 11. Como a sul do Douro o miliário mais antigo da estrada *Olisipo-Bracara*, em Ul, remonta a Tibério, seguindo-se na zona de Coimbra os de Calígula²⁰, parece possível aceitar a hipótese de que se verificou uma sucessão ordenada de trabalhos viários, iniciados em função do desenvolvimento de *Bracara Augusta*. A renovação da via, sob Adriano, terá começado a partir de *Cale*, o que também é lógico considerando que o tramo inicial, até ao Ave, terá sido o que necessitou de trabalhos mais complicados, incluindo pontes. Seja como for, o miliário de *Bracara* que indica a extensão total da via foi o último a ser colocado (*CIL* II 4748), pois a titulação de Adriano lhe atribui uma datação de 134-135, posterior a todos os restantes, situados, talvez com uma excepção (*CIL* II 4737 = *CIL* II 4739), no período 133-134, o que sugere ter a frente de trabalho avançado em direcção a *Bracara Augusta*. O levantamento sistemático dos materiais provenientes de sítios arqueológicos ao longo da via poderá contribuir decisivamente para precisar a cronologia e a história da mesma.

Do total de 21 miliários da via *Bracara-Cale* apenas seis pertencem a Adriano, ou seja 28,5%, a maioria dos quais se perdeu desde que foram registados. Ainda assim, trata-se de um núcleo relativamente importante, disperso ao longo do traçado da via (Fig.2). Um aspecto interessante que o estudo do conjunto de miliários que chegaram ao nosso conhecimento permite reconhecer é o que se relaciona com a manutenção de *Bracara* como ponto único de contagem das distâncias (*caput viae*) até ao ponto terminal, inclusive nos miliários do Baixo-Império, o mais recente dos quais contendo indicação miliária é o de Constante, datado de 337-338 (*CIL* II 4742 = *CIL* II 6209), achado na demolição da velha ponte da Ribeira de Sedões, na Trofa Velha²¹, miliário que indica a milha XXI. Verifica-se, desta forma, que a estrada manteve a sua condição de via homogénea, circunstância que não acontece noutras situações em que inicialmente a contagem de fazia ao longo de todo o traçado tendo sempre como referência o ponto inicial, como sucedeu, por exemplo, na via que unia *Emerita Augusta* à Serra da Estrela, seguindo para o Douro, construída no principado de Augusto, a qual teve os miliários posteriores com um sistema de contagem de distâncias parcelar²², baseado em entidades políticas entretanto criadas.

Este facto obriga a retomar a questão da organização administrativa do território dos *Bracari*, sobretudo na região a sul da sua capital. Nenhum dos roteiros viários antigos refere entre *Cale* e *Bracara*,

¹⁷ Bidwell, Holbrook 1989: 1-49, 138-140.

¹⁸ Almeida 1980: 160-161. Não é impossível que, a norte do Ave, a via tivesse inicialmente um traçado próximo do que foi depois seguido pela estrada para Braga, tal como ela existia no século XVI: Ferreira de Almeida 1968: 187; Matos 1980: 44-46, 188-190.

¹⁹ Matos 1937: 670-673; Le Roux 1982: 119. Preferimos uma datação alta para este monumento.

²⁰ Mantas 1996 I: 324-342.

²¹ Mantas 1996 I: 367-371

²² Mantas 2012: 250-252; Curado 2013: 59-74.

qualquer outra estação, circunstância que, mesmo considerando as incongruências de que enfermam, parece significativa. Se existisse, entre os centros urbanos unidos pela estrada, outra *civitas*, dificilmente deixaria de se encontrar registada no *Itinerário* ou na *Cosmografia*. É certo que o estatuto urbano de *Cale* continua a ser uma incógnita, mas já não é possível considerar a povoação que se desenvolvia à volta do morro de Pena Ventosa como uma obscura aglomeração secundária. A reforma da via *Bracara-Cale* sob Adriano, que devemos situar no cenário de desenvolvimento verificado na região meridional do *Conventus Bracaraugustanus* nos inícios do século II, desenvolvimento que se reflecte claramente na melhoria das vias de comunicação²³, leva-nos a recordar a epígrafe portuense consagrada aos *Lares Marini* por um tal *Q. Ulpus Flaus* (*AE*,1973,311), cujo gentílico nos situa perfeitamente na época em questão.

Não esqueçamos que a inexistência de um estatuto urbano privilegiado não significa, sobretudo quando se trata de povoações envolvidas em actividades económicas importantes, que estas fossem de modestas proporções e parca monumentalidade. O porto de *Cale* desempenhou um triplo papel a nível das comunicações da Calécia e da Lusitânia, como centro viário estratégico, porto fluvial e porto marítimo, o que lhe conferia um lugar especial entre as povoações dos *Callaeci*, de que seria na época romana a mais importante. Outra povoação, provável capital dos *Madequisenses*, o castro de Alvarelos, parece ter perdido capacidade de afirmação política, passando-lhe a estrada, depois da rectificação que propomos, alguns quilómetros a oriente, na zona do Muro, onde cremos dever situar-se uma estação viária. A alteração do traçado, considerando a distância indicada no miliário achado no Muro (*CIL* II 4743), rondará pelos seis quilómetros, razão que nos leva a admitir outras causas para a mesma e não apenas a limitação do percurso a percorrer. O facto de se tratar de uma estrada cujo traçado aparentemente englobava mais de metade da que já existia, umas 23 milhas, pode ter influenciado a falta de menção ao tipo de trabalhos desenvolvidos, o que, convenhamos, não é usual mesmo em renovações.

Do estudo do povoamento regional e da dispersão dos miliários existentes parece poder deduzir-se a presença de um limite territorial cerca do Rio Ave, possivelmente o limite entre *Callaeci* e *Bracari*. Embora não se tenha identificado nenhum ninho de miliários, como os que se conhecem na *Via Nova* ou na via *Emerita-Asturica*, devemos referir os quatro miliários achados na velha ponte da Ribeira de Sedões, tardios, pois se repartem por Tácito, Licínio, Constante e Magnêncio, miliários que se encontrariam todos no mesmo local²⁴, provavelmente no ponto onde a estrada tocava o limite sul do território de *Bracara*. Seja como for, e a epigrafia não tem dado grande ajuda nesta questão, parece evidente que as duas grandes entidades políticas existentes na região foram a dos Brácaros e a dos Calaicos, alheando-se o testemunho dos miliários de qualquer outra referência, mesmo ocasional.

Quais são, então, os seis miliários de Adriano que se conhecem da via *Bracara-Cale* e onde se acharam? Em Braga um, com indicação da distância total da via (*CIL* II 4748); em S. Cosme do Vale ou Vale de S. Cosmado, outro (*CIL* II 4867); dois na área de Vila Nova de Famalicão (*CIL* II 4737 = *CIL* II 4739; *CIL* II 4738); um na Quinta o Paiço (*CIL* II 4736); um em S. Mamede de Infesta (*CIL* II 4735). Infelizmente, como veremos, deles apenas sobreviveram os marcos recolhidos em Braga (*CIL* II 4748) e na Quinta do Paiço (*CIL* II 4736). Procederemos à descrição dos monumentos de seguida, não pela ordem em que normalmente são apresentados, a partir do Porto, de acordo com a enumeração das estações da estrada *Olisipo-Bracara* (IA 420,8 -4 22,1), mas sim segundo a ordem da balizagem da via, a partir de *Bracara*, tal como ocorre numa obra recentemente publicada por investigadores do país vizinho²⁵, metodologia que nos parece mais adequada ao estudo de uma estrada que foi lançada para unir *Bracara* a *Cale*, acabando por ser integrada num itinerário compósito (IA 421,8-422,1). Dispensamo-nos de citar uma bibliografia exaustiva dos monumentos, facilmente consultável a partir das obras que indicamos.

²³ Tranoy 1982:206-220;

²⁴ Capela 1895: 221-222, 226-227, 251; Mantas 1996 I: 359-375.

²⁵ Colmenero, Sierra, Asorey: 614.

1 – BRAGA: *CIL* II 4748; MANTAS 1996 43; COLMENERO 2004 536

IMP(eratori). CAESARI / TRAIANO. [H]ADRIANO / AVG(usto) / PONTIF(ici). MAX(imo) / TRIB(unicia). POTEST(ate). XIX / CO(n)S(uli). III. P(atr)i. P(atr)iae) / A BRACARA. AVG(usta) / [A]D [C]ALEM. M(illia). P(assuum). XXXV

Este miliário encontrava-se na primeira metade do século XVII na cerca do Colégio de S. Paulo e dele nos deu notícia o arcebispo D. Rodrigo da Cunha²⁶, prelado que reuniu nos jardins do paço arquiepiscopal várias inscrições romanas. Era um monumento com as mesmas características do que foi recolhido no Campo de Santana, para depois passar às Carvalheira e daí ao Museu D. Diogo de Sousa (*CIL* II 4752). Podemos presumir tratar-se de uma coluna viária de boa qualidade, ignorando-se o que lhe terá sucedido. A paginação repete a que se encontra nos restantes miliários de Adriano pertencentes a esta série (Fig.3), executada com particular cuidado, pelo que podemos supor o recurso a pontos circulares e *hederae*.

A epígrafe apresenta dois problemas, quanto a nós falsos problemas. Na l.5 encontramos a referência ao décimo nono poder tribunício, que Hübner sugeriu estar por XIX, de acordo com o que se verifica noutros miliários de Adriano, mas nunca na série da via *Bracara-Cale*, razão que nos leva a manter a lição de D. Rodrigo da Cunha. Como dissemos, os miliários terão sido colocados a partir de *Cale* pelo que este seria o último, levando a indicar o XIX poder tribunício, que correspondeu quase por completo ao ano de 135. O segundo problema, levantado por Hübner, refere-se à indicação do término da via, que segundo o epigrafista germânico poderia resultar de uma interpolação. Não só não vemos nenhum interesse por parte de D. Rodrigo da Cunha em inventar tal indicação, facilmente compreensível por se tratar de uma estrada com balizagem sistemática a partir de Braga. O melhor argumento a favor da autenticidade da referência consiste noutro miliário de Adriano (Fig.4), também achado na cidade e que se refere à estrada para *Asturica Augusta*²⁷, miliário felizmente conservado e oportunamente integrado na colecção do Museu D. Diogo de Sousa (*CIL* II 4747; *EE* VIII 456). Transcrevemos a epígrafe tal como existe: [...] / [...]RINO / AVG / [...] MAX / TRIB. POTEST. [X]IIX / COS. III. P. P. / A BRACARAVG / ASTVR[...] E / M.P.C[...]. Assim, julgamos não haver razões para suspeitar do texto que nos foi transmitido para o miliário da via *Bracara-Cale*.

Esta coluna viária marcava a saída da estrada para *Cale*, muito provavelmente na extremidade da antiga Rua da Cruz da Pedra²⁸, não muito distante da actual Rua do Caires. Funcionava como um autêntico indicador viário, ainda que sem pormenorizar as estações secundárias da estrada. Ambos os limites indicados nos miliários de Braga correspondem a locais importantes do ponto de vista administrativo: a fronteira da Tarraconense, no caso de *Cale* (*CIL* II 4748), e uma capital conventual, *Asturica Augusta*, no caso do miliário da *Via Nova* (*CIL* II 4747). Esta circunstância comprova a importância de Braga como centro viário e destaca o cuidado posto pela administração, na época de Adriano, na manutenção e aperfeiçoamento da rede viária hispânica, evidente na via *Bracara-Cale*.

2 – S. COSME DO VALE: *CIL* II 4867; MANTAS I 40; COLMENERO 539

Miliário desaparecido que, nos inícios do século XVI, segundo o Doutor João de Barros, se encontrava no Vale de S. Cosmado, freguesia dos Santos Cosme e Damião, concelho de Vila Nova de Famalicão. Não temos uma descrição formal desta coluna viária, que se encontrava *metida na terra*, mas o que foi transcrito da epígrafe permite incluí-la entre os miliários de Adriano da via *Bracara-Cale*. É

²⁶ Cunha 1634: 19.

²⁷ Este miliário foi durante muito tempo atribuído ao imperador Carino, apesar de uma precoce correcção: Capela 1895: 204.

²⁸ Mantas 1996 I: 850; 1996 II: 310-311.

possível que o local conhecido pelo microtopónimo Pedra, nome de um lugar junto ao Rio Pelhe, esteja relacionado com este miliário.

IMP(eratori). CAESARI / TRAIANO. HADRIANO / AVG(usto) / PONTIF(ici). MAX(imo) / [...]

A referência de João de Barros à localização deste miliário não permite dúvidas quanto a tratar-se do vale do Rio Pelhe. A sua atribuição à área de Barcelos ficou a dever-se ao facto de Vila Nova de Famalicão pertencer, no século XVI, à comarca de Barcelos: *Nesta terra de Barcelos há uns valles muy frescos assim como Vermoin e São Cosmado e outros. E neste valle, mais adiante, está outra columna...IMP. CAESARI... HADRIANO AVG... POTIF. MAX*²⁹. Este miliário tem sido, por vezes, atribuído à via *Bracara-Asturica*, por Lugo, erro corrigido já há alguns anos por Brochado de Almeida³⁰. O vale do Rio Pelhe condicionou claramente, na zona de S. Cosme, a directriz da estrada entre Santiago de Antas e Santa Marinha da Portela.

Não é possível averiguar nada quanto ao destino ou provável paradeiro deste monumento, que de balde tentámos localizar anos atrás. O seu estado de conservação não seria o melhor, ainda que a legenda incompleta se possa dever ao facto do miliário se encontrar semienterrado, impedindo uma leitura completa do texto. Nenhuma das transcrições anteriores a Hübner coincide na translineação, pelo que resolvemos reconstituí-la a partir da paginação dos miliários de Adriano da estrada *Bracara-Cale*. A presença na l.4 da abreviatura PONTIF parece-nos suficiente para o distinguirmos do miliário CIL II 4737, de Vila Nova de Famalicão, em cuja epígrafe o mesmo cargo foi grafado como PONT. Trata-se, seguramente, de um miliário da série do décimo oitavo poder tribunício de Adriano, de 133-134. Atendendo à topografia da estrada é provável que este padrão viário do Vale de S. Cosmado corresponda à milha IX, contada naturalmente a partir de Braga, representando o testemunho da balizagem sistemática da via por Adriano registado mais perto da cidade, exceptuando o miliário inicial (CIL II 4748), em *Bracara Augusta*.

3 – VILA NOVA DE FAMILICÃO: CAPELA 21; CIL II 4738 = CIL II 4752; MANTAS 1996 39; COLMENERO 2004 5 = 540

Miliário de granito de grão fino, cilíndrico (245x65cm), com toda a probabilidade transportado para Braga no século XVI, para o Campo de Santana, passando depois às Carvalheiras, de onde acabou por seguir para o Museu D. Diogo de Sousa (Fig.5). É um dos dois únicos miliários da via que se conservaram. Julgamos tratar-se do miliário que Mariangelo Accursio registou em Vila Nova de Famalicão (CIL II 4738), levando à sua duplicação³¹. O marco encontra-se em bom estado, embora ostente uma fractura sob o campo epigráfico, do lado direito do mesmo. O letreiro foi renovado, como tantos outros recolhidos em Braga, pelo que é necessário contar com possíveis alterações no texto original.

IMP(eratori) CAESARI / TRAIANO HADRIA[NO] / AVG(usto) / PONTIF(ici) (hédera) MAX(imo) TRIB(unicia) (hédera) POTES(tate). XVIII / CO(n)S(uli) (hédera) III P(atri). P(atriciae) / A BRACARA AVG(usta) / M(illia). P(assuum). XII<I>

O miliário que Accursio situou na cidade de Braga, de forma algo imprecisa, não deve ser outro senão o que o mesmo humanista diz encontrar-se em Vila Nova de Famalicão³², na única referência directa ao mesmo. Embora divergindo da interpretação tradicional, já cautelosamente suspeitada por Alain Tranoy em 1983³³, cremos que se trata realmente de uma duplicação. O miliário mostra o mesmo

²⁹ Barros 1919: 51.

³⁰ Almeida 1979: 105-106.

³¹ Accursio 1525: 26, 1.

³² Accursio 1525: 28, 2.

³³ Tranoy 1982: 207.

tipo de paginação e de texto dos miliários de Adriano da estrada Bracara-Cale, na qual encontraremos apenas uma excepção no monumento que analisaremos depois deste (CIL II 4737 = CIL II 4739). A inscrição foi renovada, pelo menos parcialmente, como sugere a falta das letras NO no antropónimo HADRIANO, na l.2. A pontuação, com noutros miliários desta série, conta com pontos circulares e *hederae*, em parte desaparecidas. Todas as letras numerais são encimadas por uma barra, como se verifica também no miliário da Quinta do Paiço (CIL II 4736).

Na l.5 encontramos uma divergência em relação aos restantes miliários deste conjunto, com excepção do que foi referido por Accursio em Famalicão (CIL II 4738), no qual corre igualmente a abreviatura POTES, tal como o miliário recolhido em Braga. Atendendo a este pormenor, que não podemos atribuir à renovação da inscrição, e ao facto da única referência ao miliário de Vila Nova da Famalicão ser a de Accursio, pois nem João de Barros, que alude pouco depois a dois miliários de Adriano da mesma zona (CIL II 4737; CIL II 4867), o refere. Assim, é muito provável que ao ser renovada na inscrição a indicação da distância, esta tenha sido modificada de XII para XIII milhas, tal como na l.7 terá sido regravada a abreviatura AVG(*usta*). Transcrevemos o texto transmitido por Accursio do miliário de Vila Nova de Famalicão: IMP (hédere) CAESARI / TRAIANO (hédere) HADRIANO / AVG / PONTIF (hédere) MAX / TRIB. POTES. XVIII / COS (hédere) III P.P. / A BRACARA / M.P. XII (CIL II 4738).

É difícil decidir definitivamente sobre a identificação que propomos, que nos parece viável, tanto mais que assim ficamos na zona de Vila Nova de Famalicão com os miliários de Adriano das milhas XII e XIII, seguindo-se-lhe os os marcos de Caracala das milhas XIII e XVI. Capela estranhou que um marco tão afastado de Braga tivesse sido deslocado para a cidade, argumento que não utiliza a propósito do miliário considerado da milha VIII, que julgamos corresponder à milha XIII, localizado em Vila Nova de Famalicão (CIL II 4737). Não é impossível, embora os miliários recolhidos em Braga apresentem distâncias mais reduzidas, que o miliário da milha XII tivesse sido deslocado para Braga devido ao seu estado de conservação e a encontrar-se num lugar público de onde a sua remoção não levantaria problemas, a mais tratando-se de iniciativa de um prelado bracarense. Accursio refere apenas que o monumento se encontrava em Vila Nova de Famalicão, *aldea ducis Braganzae*.

No caso de aceitarmos o ponto de vista de Martins Capela teríamos que considerar que a indicação de distância está gravemente alterada, devendo ser reduzida para III ou IIII milhas, o que não nos parece razoável de acordo com os dados disponíveis, tanto mais que o marco de Braga indica o XIX poder tribunício de Adriano (CIL II 4748), enquanto este indica o XVIII, integrando-o melhor no conjunto conhecido fora da cidade. Na verdade, embora nenhuma das circunstâncias favoráveis à hipótese da duplicação seja indiscutível e absolutamente conclusiva, no conjunto sugerem francamente a duplicação e a alteração da distância miliária por altura da regravagem do texto, concluindo-se que o miliário de Braga não é outro senão o de Vila Nova de Famalicão.

4 – VILA NOVA DE FAMILIÇÃO: CIL II 4737 = CIL II 4739; MANTAS 1996 38; COLMENERO 2004 541

No século XVI, João de Barros escreveu que este miliário se encontrava *na aldea chamada Villanova de Famelição, em huma casa do duque de Barcellos*³⁴, casa situada em local indeterminado da actual sede concelhia. De acordo com a transcrição, o miliário encontrava-se em bom estado. Julgamos, como Martins Sarmiento, que este monumento (CIL II 4737) é o mesmo que Serra Craesbeck viu, em 1724, já praticamente destruído, na adegas de uma casa de Vila Nova de Famalicão (CIL II 4739).

IMP(eratori). CAESARI. TRAIANO. HA/DRIANO. AVG(usto). PONT(ifici). MAX(imo) / TRIB(unicia). POT(estate). CO(n)S(uli). III. IMP(eratori). V. A / BRACA[R]A AVG(usta) M(illia). P(assuum). XIII

³⁴ Barros 1549: c.14; 1919: 51.

Os miliários de Vila Nova de Famalicão revestem-se de particular importância³⁵, apesar de terem sido deslocados, como todos os restantes, do seu local de implantação original, com toda a probabilidade em Santiago de Antas. As notícias mais antigas, como já vimos, remontam ao século XVI, só voltando a surgir novos dados no século XVIII, quando Craesbeck informou Argote da existência de um de miliário truncado em Vila Nova de Famalicão (*CIL* II 4739). O desaparecimento dos monumentos e a escassez de dados têm ocasionado, como é habitual, numerosas confusões em torno destes padrões viários de Adriano.

Em relação ao miliário que se encontrava na casa do duque de Barcelos e que foi referenciado pela primeira vez por João de Barros, cremos poder considerá-lo uma variante dos restantes miliários da mesma série da via *Bracara-Cale*. Basta atender à ausência do ordinal indicativo do exercício do poder tribunício e das siglas P.P. recordando o epíteto honorífico de Pai da Pátria, presentes em todos os outros monumentos da série, para confirmar que não se trata de um simples problema de transcrição. A diferente paginação da epígrafe também constitui prova, cremos, de que se trata de um monumento executado à margem dos restantes padrões viários de Adriano, nos quais se alterna, com finalidade estética, a extensão das linhas (Fig.6).

A indicação IMP. V tem que ser um lapso do lapidário, como se verifica noutras inscrições de Adriano na Hispânia³⁶, ou de Barros, ao copiar o letreiro, tomando II por V. A ler-se IMP II devemos situá-lo em 135, nunca em 134, como pretendia Hübner. Mais complicado é o problema da distância indicada, VIII milhas. Uma análise do traçado da via, mesmo sumária, permite verificar a proximidade dos miliários das milhas XII e XIII, o que autoriza a correcção da leitura de Barros de VIII para XIII, lapso dos mais vulgares na cópia de textos antigos, e afasta a hipótese de uma grande deslocação do miliário do seu local original.

Quanto à identificação entre este marco e o que Craesbeck disse encontrar-se em 1724 na adega das casas de Domingos Tomé da Fonseca (*CIL* II 4739), proposta por Martins Sarmiento, estamos de acordo com ela, tanto mais que a paginação, segundo a transcrição de Craesbek, parece diferente da que caracteriza os restantes miliários de Adriano da via *Bracara-Cale*, com excepção deste referido por João de Barros em Vila Nova de Famalicão. Embora pouco haja a comentar na transcrição de Craesbeck, não duvidamos que a I.2, equivalente à I.3 da série de 133-134, era uma linha extensa, que só tem paralelo no miliário registado por João de Barros em Vila Nova de Famalicão. Como os outros marcos de Adriano não mostram, na I.3, mais que a abreviatura AVG, não podem corresponder à lição de Serra Craesbeck. Desta forma julgamos provada a identidade comum destes dois miliários de Vila Nova de Famalicão, na realidade um só, bem conservado no século XVI, quase destruído em 1724 e perdido definitivamente (?) em 1734, quando foi lançado nos alicerces de um muro, considerado como outros simples material de construção³⁷.

Subsiste a questão de saber qual a causa que determinou o levantamento de um miliário com um texto diferente do usual, tanto mais que a datação não difere particularmente dos restantes marcos de Adriano desta via, a menos que neste tenha havido confusão entre T.P. V e IMP. V, o que permitiria recuar o monumento para 120, concordando com a ausência do título *Pater Patriae*, que não é anterior a 128³⁸. Se assim fosse, poderíamos considerá-lo representante de uma balizagem anterior, contemporânea de outros miliários hispânicos do imperador. Todavia, não cremos que assim seja, considerando antes tratar-se de um miliário levantado já depois de terminada a balizagem completa da via e destinado a divulgar a segunda aclamação imperial de Adriano, que remonta a 135, num local de intensa circulação, considerando o cruzamento com estradas secundárias e a muito provável existência de uma estação viária na zona, ainda que o possível lapso entre V e II não nos satisfaça por completo.

³⁵ Vieira 1981: 15; Santos 1981: 55-56; Mantas 1996 I: 395-403.

³⁶ Cagnat 1914: 196.

³⁷ Argote 1732: 598.

³⁸ Rohden 1958: 500.

5 – QUINTA DO PAIÇO: *CIL* II 4736; CAPELA 28; MANTAS 1996 25; COLMENERO 2004 554

Miliário cilíndrico, em granito de grão fino (113x62), incompleto, conservado no jardim da Quinta do Paiço (Fig.7), na antiga freguesia de Alvarelhos, agora união de freguesias de Alvarelhos e Guidões, concelho de Santo Tirso. Não é possível localizar com precisão o local de achado do miliário, com toda a probabilidade transportado de um ponto não muito distante da quinta onde foi recolhido em data também ignorada, anterior a 1858. O estado do monumento é regular, com acentuado desgaste, tendo perdido a parte inferior com prejuízo para a epígrafe, a que falta a última linha respeitante à indicação da distância. No topo mostra uma cavidade circular, ligada a um pequeno entalho perpendicular, reflectindo alguma reutilização desconhecida.

IMP(eratorī) (hédéra) CAESARI / TRAIANO (hédéra) HADRIANO / AVG(usto) / PONTIF(ici) (hédéra) MAX(im)o / TRIB(unicia) (hédéra) POTEST(ate) XVIII / CO(n)S(uli) III P(atrī) P(atrīae) / A BRACARA AVG(usta) / [...]

A proveniência do miliário já no século XIX era desconhecida, não sendo possível mais do que atribuí-lo à freguesia de Santa Maria de Alvarelhos³⁹. Perdida a indicação da distância torna-se difícil calcular o local exacto onde foi levantado, seguramente não muito longe da quinta, no troço da via entre Muro e S. Pedro de Avioso, zona onde os achados romanos são muito numerosos e que dista pouco do importante castro romanizado de Alvarelhos e do lugar de Palmazão, registado num documento do século X como *Villa Palmatianus*⁴⁰.

O miliário da Quinta do Paiço, um dos dois que se conservaram de uma série de pelo menos 36, teria originalmente mais de dois metros de altura e, mesmo truncado, conserva ainda um aspecto imponente. A paginação é excelente, com um eixo de simetria bem definido, alternando harmoniosamente a extensão das linhas, respeitando com rigor a regra da integridade das palavras. O recurso a linhas auxiliares para traçar os caracteres, próprios da escrita capital quadrada do século II, reconhece-se na regularidade da epígrafe. A pontuação, bem marcada, é sóbria, combinando as *hederae* com pontos, muito difíceis de identificar. As letras numerais são todas encimadas por uma barra, que é agora o único vestígio da I.8. A inscrição não levanta problemas de leitura e felizmente não foi regravada. O ordinal referindo o exercício do poder tribunício não se vê com facilidade, mas consideramos, a exemplo dos restantes miliários da série, que seja XVIII. Teremos, assim, mais um marco levantado entre 10 de Dezembro de 133 e 9 de Dezembro de 134.

A epígrafe mostra uma grande sobriedade, clássica, presente na totalidade das inscrições miliárias de Adriano pertencentes às estradas que irradiavam de *Bracara Augusta*. Na I.8, a barra que encimava o numeral da distância tem uma extensão que sugere, considerando inclusive a topografia da via, tratar-se do marco da milha XXIII ou XXIII. Na verdade, os traços remanescentes não permitem qualquer leitura, mas o facto de se ter achado no Muro um fragmento de miliário de Maximiano com a indicação da milha XXIII autoriza a considerar este da Quinta do Paiço como transmitindo o mesmo valor, uma vez que estamos, senão perante a primeira balizagem da via, pelo menos perante uma balizagem sistemática e anterior à do miliário do Muro (*CIL* II 4743). Em alternativa, poderia indicar a milha XXIII, a situar para além do Muro, em direcção a S. Pedro de Avioso.

6 – S. MAMEDE DE INFESTA: SOROMENHO 20; *CIL* II 4735; MANTAS 1996 22; COLMENERO 2004 557

Este miliário representa um bom exemplo das vicissitudes sofridas pelas colunas viárias da via *Bracara-Cale*. Reutilizado inicialmente como pedestal de um cruzeiro junto à Quinta do Dourado ou Quinta de Santo António, na Igreja Velha, freguesia de S. Mamede de Infesta, concelho da Maia, de

³⁹ Barboza 1852: 79; Capela 1895: 132-133.

⁴⁰ Silva 1986: 277-278; Moreira 1992: 34-47; PMH 1867: 98-99.

onde foi transportado, cerca de 1894, para o cemitério paroquial onde, depois de algum tempo, foi desbastado para servir de novo como base de uma cruz, no centro do referido cemitério, exactamente no dia em que Martins Capela o foi procurar⁴¹. Nada sobreviveu de aproveitável a esta “requalificação” *avant la lettre*, salvando-se o conhecimento do texto por ter sido já copiado por vários antiquários, entre os quais Augusto Soromenho⁴², e como tal foi transcrito por Emil Hübner. Não podemos adiantar nada sobre o aspecto do marco, a não ser confirmar tratar-se de um monumento em granito de grão fino, decerto semelhante aos restantes miliários de Adriano levantados na via *Bracara-Cale*. Numa região tão rica em pedra é francamente lamentável esta estulta reutilização.

IMP(eratori). CAESARI / TRAIANO. ADRIANO / AVG(usto) / PONTIF(ici). MAX(imo) / TRIB(unicia). POTEST(ate). III / CO(n)S(uli). III. P(atri). P(atriciae). / [...] / [...]

A identificação do miliário que se encontrava junto à Quinta do Dourado com o que foi transportado e reutilizado da forma mais desastrosa no cemitério de S. Mamede de Infesta, onde permanece (Fig.8), não permite dúvidas e, para lá dos testemunhos escritos dos reverendos Farinhote e Castro da Cruz, transmitidos por Capela, é confirmada pelo facto de Pedro Ribeiro e Castro da Cruz aludirem apenas às três primeiras linhas, o último na carta que escreveu a Capela em 1894: *Na circunferência da pedra estavam gravadas certas letras, que já mal se liam, e que diziam Hadriano, Caesari, Augusto*⁴³. Fica assim perfeitamente assegurada a existência de um único miliário em S. Mamede de Infesta.

Tendo em conta a localização do miliário em relação área de Pena Ventosa, no Porto, onde se deve situar o núcleo principal de *Cale*, e a topografia possível da via, o marco de S. Mamede de Infesta corresponde muito provavelmente à milha XXXII, a partir de *Bracara*. Este é o único miliário de Adriano do troço da via a sul de Muro de que ficou registo, pertencendo, como a maioria dos restantes, à série do XVIII exercício do poder tribunicio, em 133-134. O papel de Adriano, aqui como noutros itinerários peninsulares, parece ter sido o de conservar as estradas em bom estado, introduzindo-lhes as alterações consideradas necessárias para o pleno exercício de funções progressivamente centradas em necessidades de tipo administrativo e económico. Os trabalhos efectuados, tardios no quadro cronológico da governação de Adriano, trabalhos que, no troço entre *Olisipo* e *Scallabis* da estrada que conduzia a *Emerita Augusta*⁴⁴, estão bem testemunhados por uma epígrafe datada de 135 (*CIL* II 4633), permitem manter a identidade da via *Bracara-Cale* no itinerário *Olisipo-Bracara*, como obra distinta, destinada fundamentalmente a facilitar as comunicações de *Bracara*, capital conventual, com a fronteira da Lusitânia e, a partir de *Cale*, provável sede de *civitas*, com outra capital conventual e importante centro viário, *Scallabis* (Santarém).

A via *Bracara-Cale* conta com numerosos vestígios, conservados ou simplesmente registados, permitindo uma reconstituição muito aproximada ou quase certa, pelo menos em determinados troços, do seu percurso. Se o estudo sistemático da estrada tivesse sido efectuado mais cedo, por volta dos anos cinquenta do século passado, decerto que se teriam descoberto outros vestígios e alguns dos problemas que subsistem poderiam, eventualmente, ter sido resolvidos. Ficou-nos, todavia, um importante manancial de informações e de dados diversos, graças sobretudo à dedicação dos muitos investigadores ou simples amadores das coisas antigas, que foram registando o que aparecia e aquilo que muito raramente tinham a possibilidade de estudar no terreno⁴⁵. A rápida modificação da paisagem, do povoamento e das vias de comunicação na zona que nos interessa obliteraram muito do que poderia ter sido identificado e estudado.

⁴¹ Capela 1895: 58

⁴² Soromenho 1858: 20.

⁴³ Capela 1895: 58.

⁴⁴ Mantas 2012:174-179.

⁴⁵ Alarcão 1988: 1-38.

Uma das questões que periodicamente se renova é a do valor métrico da milha romana, a qual também tem sido evocada em relação à via *Bracara-Cale*⁴⁶. Os itinerários e os padrões viários pressupõem, naturalmente, a existência de um módulo único e permanente para a medida dos percursos e respectiva balizagem das estradas. Esse módulo era a milha romana, equivalente a oito estádios alexandrinos, que correspondem em termos de sistema métrico a 1481,50 metros. Podemos desde já recordar duas exceções, que são, realmente, exceções: a medição dos trajectos marítimos em estádios e a utilização na Gália e na Germânia, a partir dos finais do século II, de medidas em léguas de 2222 metros, ou seja, milha e meia romana⁴⁷.

Na Península Ibérica, desenvolveu-se, desde 1912, uma longa discussão entre os especialistas acerca da existência ou não existência de medidas regionais, a qual continua, e a que a recentíssima confirmação da autenticidade do famoso *Itinerário de Barro de Astorga* veio dar novo impulso⁴⁸. Em relação às estradas do Noroeste hispânico devemos recordar, entre os defensores da tese favorável a existência de vários tipos de milha, Rodríguez Colmenero e Brochado de Almeida⁴⁹, enquanto outros, como Roldán Hervás, Alain Tranoy e Pierre Sillières⁵⁰, se declaram abertamente contrários. Pese o respeito que nos merece o trabalho dos colegas defensores da possibilidade do recurso a milhas de longitude diferente, entre os quais alguns há que nos honram com a sua amizade, parece-nos destinado a prevalecer o reconhecimento geral da utilização na Península Ibérica da milha romana normal, o que não exclui, naturalmente pequenas diferenças por excesso ou por defeito. Devemos recordar que o problema resulta em larga medida da falta de miliários *in situ*, pois quase sempre foram deslocados do seu local de implantação original, sugerindo prudência nas conclusões sempre que falem outros testemunhos da estrada.

Do nosso estudo sobre o itinerário *Olisipo-Bracara*, vulgo via XVI, concluímos que o valor da milha utilizada em todo o percurso é o da milha normal, cruzando as informações miliárias e a localização das *mansiones* incluídas no *Itinerário de Antonino*⁵¹. Para a via *Bracara-Cale*, privilegiada com um número maior de miliários com indicação de distância, vantajosamente computada a partir de um ponto único, o resultado é bastante claro quanto à medida utilizada, comprovando a uniformidade da milha romana. Incluímos neste cálculo todos os miliários com indicação da distância registados entre *Bracara* e *Cale*, independentemente do imperador a que pertencem.

- I – Miliário de Braga (*CIL* II 4748)
Indicação de distância: XXXV (a *Cale*). *Caput viae: Bracara*
Distância real: 52000 metros. Valor da milha: 1485 metros
- II – Miliário de Cruz (?), Vila Nova de Famalicão (*CIL* II 4738=4752)
Indicação de distância: XII. *Caput viae: Bracara*
Distância real: 17750 metros. Valor da milha: 1479 metros
- III – Miliário de Portela de Baixo, Antas (*CIL* II 4740)
Indicação de distância: XIII. *Caput viae: Bracara*
Distância real: 20750 metros. Valor da milha: 1482 metros
- IV – Miliário da Ponte de Sedões (*CIL* II 4742 = 6209)
Indicação de distância: XXI. *Caput viae: Bracara*
Distância real: 31000 metros. Valor da milha: 1476 metros

⁴⁶ Colmenero, Sierra, Asorey 2004: 614.

⁴⁷ Grenier 1934: 104-105; Chevallier 1972: 39-40.

⁴⁸ Ochoa, Cerdán, Sendino 2012: 151-179.

⁴⁹ Colmenero 1976: 32-43; Almeida 1979: 71.

⁵⁰ Hervás 1975: 32-33; Tranoy 1982: 206; Sillières 1990: 58-63.

⁵¹ Hervás 1975: 67-68; Mantas 2012: 183-184.

Os resultados que indicamos, obtidos através de múltiplas medições com o curvímetro sobre cartas de diversas escalas, representam a média dos valores obtidos para cada situação. Naturalmente há que ter em conta uma certa margem de erro, quer em relação às medições quer, nalguns casos, a prováveis desvios dos miliários dos seus locais de implantação. Mesmo assim, e apesar de incluirmos um reduzido número de testemunhos, cremos ter demonstrado que o módulo da milha utilizada na estrada *Bracara - Cale* é o normal, dado que as medições efectuadas oscilam entre 1485 e 1476 metros, o que situa a média, que é de 1480,50 metros, quase coincidente com a longitude habitual de 1480 ou 1481,5 metros por cada milha. Estes valores são comprovados, por outro lado, através de medidas efectuadas sobre o traçado da estrada, entre pontos onde se conservaram miliários vizinhos ou tendo em conta locais de muito provável implantação. A via *Bracara-Cale*, relativamente curta e com um trajecto reconstituível, contribui significativamente, devido à sua balizagem homogénea durante o governo de Adriano, para a análise do problema da chamada milha ibérica.

Há vários anos sugerimos que se organizasse um Museu da Estrada⁵², no qual se recolheriam não só os miliários sobreviventes da via *Bracara-Cale*, todos já fora de contexto, como outros testemunhos da utilização deste importante eixo viário ao longo da história, nomeadamente fotografias, gravuras e bibliografia diversa, assim como objectos representativos da vida que animou a estrada durante séculos. Não aconteceu assim, em tempo de facilidades e facilitismos culturais, parecendo-nos agora uma ideia difícil de concretizar, embora a não consideremos absurda. Resta-nos recordar o Padre Martins Capela, que parece ter sido o primeiro investigador a constatar, em parte devido aos miliários de Adriano, que a via *Bracara-Cale* constituía uma unidade bem definida⁵³, sem que tal verificação tenha sido valorizada de forma devida nos estudos posteriores, sempre com tendência a apresentarem os grandes itinerários como homogéneos. Deste grande investigador e da sua obra disse, num tempo de Humanidades agora preteridas, Emil Hübner: *Operam nondum absolutam esse Capella vir modestissimus ipse satis intellexit; sed tamen exemplum statuit investigatione pertinaci illustre, quod speramus fore ut imitandum sibi sumant rerum antiquarum studiosi Lusitani et Hispani*⁵⁴.

BIBLIOGRAFIA

L'Année Épigraphique, Paris (= AE).

Corpus Inscriptionum Latinarum, Berlim (= CIL).

Ephemeris Epigraphica, Berlim (= EE).

Portugaliae Monumenta Historica, Lisboa (= PMH).

ARGOTE, J. Contador de (1734), *Memórias para a história eclesiástica do Arcebispado de Braga*, II, Lisboa.

ALMEIDA, C. A. Brochado de (1979), A rede viária do conventos Bracaraugustanus. A via Bracara Asturicam quarta, *Minia*, 3, pp. 61-163.

ALMEIDA, C. A. Brochado de (1980), Via Veteris. Antiga via romana?, *Actas do Seminário de Arqueologia do Noroeste Peninsular*, III, Guimarães, pp. 151-170.

ALMEIDA, C. A. Ferreira de (1968), *Vias medievais de Entre Douro e Minho*, Porto (dissertação de licenciatura policopiada).

ACCURSIO, Mariangelo (1525), *Manuscrito da Biblioteca Ambrosiana* (O 125 sup.), Milão.

ALARCÃO, J. de (1988), *Roman Portugal*, II (1), Warminster.

BIDWELL, P. T., HOLBROOK, N. (1989), *Hadrian's Wall Bridges*, Londres.

BARROS, João de (1549), Livro das Antiguidades e cousas notáveis de Entre Douro e Minho e de outras muitas de Hespanha e Portugal, *Manuscrito da Biblioteca Nacional* (A4, 27)., Lisboa.

BARROS, João de (1919), *Geografia d'Entre Douro e Minho e Trás-os-Montes*, Porto.

⁵² A propósito do miliário de Caracala conservado na Quinta de Santa Catarina (EE VIII 206), cuja casa nos pareceu particularmente adequada para estabelecer o referido museu.

⁵³ Capela 1895: 53, 132-133.

⁵⁴ Hübner 1896: 453-454.

- BARBOZA, Velho de (1852), *Memória histórica da antiguidade do Mosteiro de Leça*, Porto.
- COLMENERO, A. Rodríguez (1976), *La red viaria del Sudeste de Galicia*, Valhadolid.
- COLMENERO, A. Rodríguez, SIERRA, S. Ferrer, ASOREY, R. Álvarez (2004), *Miliarios e outras inscrições viarias romanas do Noroeste Hispánico*, Santiago de Compostela.
- CAGNAT, R. (1914), *Cours d'épigraphie latine*, Paris.
- CURADO, F. Patrício (2013), Notas sobre dois marcos miliários prismáticos, de Augusto (23 a.C.) da região da Guarda, *Sabucale*, 5: p.59-74.
- CAPELA, M. Martins (1895), *Miliários do Conventus Bracaraugustanus em Portugal*, Porto.
- CUNHA, D. Rodrigo (1642), *História Eclesiástica da Igreja de Lisboa*, I, Lisboa.
- CHEVALLIER, R. (1972), *Les voies romaines*, Paris.
- FUENTES, M. Durán (2005), *La construcción de puentes romanos en Hispania*, Santiago de Compostela.
- GRENIER, A. (1934), *Manuel d'archéologie romaine, II. Les routes*, Paris.
- HERCULANO, Alexandre (1867), *Portugaliae Monumenta Historica. Diplomata et Chartae*, I, Lisboa.
- HERVÁS, J. M. Roldan (1975), *Itineraria Hispana. Fuentes antiguas para el estudio de las vías romanas en la Península Ibérica*, Madrid.
- HUBNER, E. (1869, 1892), *Corpus Inscriptionum Latinarum II*, Berlim.
- HUBNER, E. (1896), *Ephemeris Epigraphica VIII. Additamenta Nova ao Corporis Volumen II*, Berlim.
- LE ROUX, P. (1982), *L'armée romaine et l'organisation des provinces ibériques d'Auguste à l'invasion de 409*, Paris.
- MANTAS, Vasco (1996), *A rede viária romana da faixa atlântica entre Lisboa e Braga*, I-II, Coimbra (dissertação de doutoramento policopiada).
- MANTAS, Vasco (2000), A via romana Bracara Augusta-Cale. Traçado, funções e influência no povoamento regional, *Revista de Guimarães*, 110, pp.53-87.
- MANTAS, Vasco (2012), *As vias romanas da Lusitânia*, Mérida.
- MATOS, A. Teodoro de (1980), *Transportes e comunicações em Portugal, Açores e Madeira (1750-1850)*, Ponta Delgada.
- MATOS, Armando (1937), Estradas romanas no Concelho de Gaia, *Brotéria*, 24, pp.660-679.
- MOREIRA, A. Brito (1992), Elementos para uma carta arqueológica do Concelho de Santo Tirso. A estação arqueológica de Alvarelhos, *Santo Tirso Arqueológica*, 2, pp.34-47.
- MORAIS, Rui (2005), *Autarcia e comércio em Bracara Augusta no período Alto-Imperial. Contribuição para o estudo económico da cidade*, I-II, Braga.
- OCHOA, C. F., CERDÁN, A. M., SENDINO, F. G. (2012); El Itinerario de Barro. Cuestiones de autenticidad y lectura, *Zephyrus*, 70, pp.151-179.
- PEKARY, T. (1968), *Untersuchungen zu den römischen Reichsstrasse*, Bona.
- PHARR, C. (1952), *The Theodosian Code and the Sirmundian Constitution*, Princeton.
- ROHDEN, P. V. (1958), *Aelius*, Paulys Realencyclopädie der Classischen Altertumswissenschaft, I (1), Estugarda, col.2334-2353.
- SILLIÈRES, P. (1990), *Les voies de communication de l'Hispanie méridionale*, Paris.
- SANTOS, J. Ribeiro dos (1981), Os marcos miliários do troço Cale-Bracara da via Olisipo-Bracara no espaço geográfico do Concelho de Vila Nova de Famalicão, *Boletim Cultural da Câmara Municipal de Vila Nova de Famalicão*, 2, pp.49-58.
- SILVA, A. C. Ferreira da (1986), *A cultura castreja no Noroeste de Portugal*, Paço de Ferreira.
- SOROMENHO, Augusto (1858), *Inscrições romanas*, Braga.
- SUETÓNIO (1931), *Vie des douze Césars* (trad. H. Ailloud), Paris.
- TRANOY, A. (1982), *La Galice romaine*, Paris.
- TORRES, C. Puerta (1995): *Los miliarios de la Vía de la Plata*, Madrid.
- VIEIRA, J. Augusto (1981), Vila Nova de Famalicão, *Boletim Cultural da Câmara Municipal de Vila Nova de Famalicão*, 2, pp.6-41.

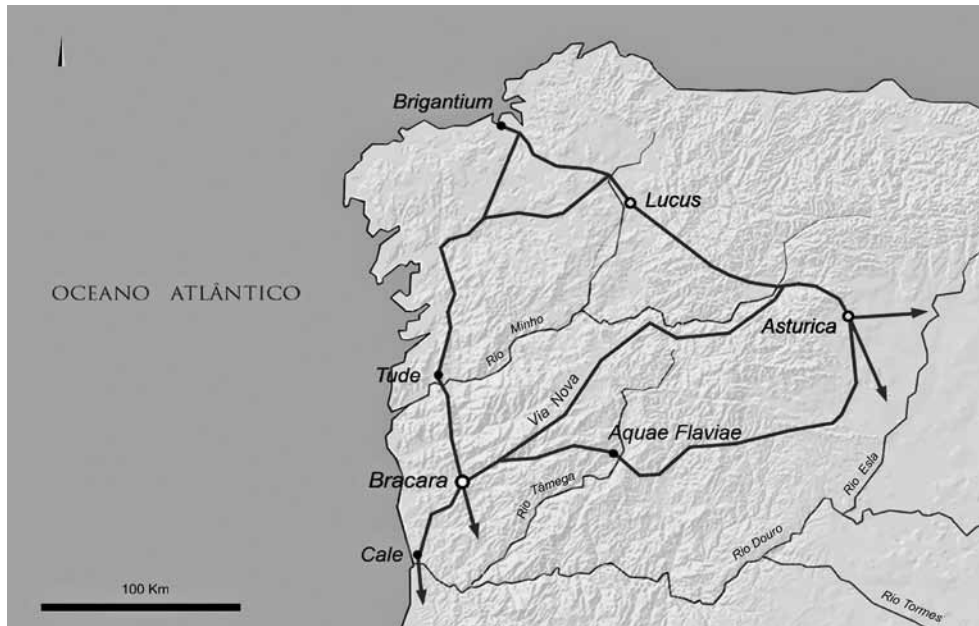


Fig. 1 – A cidade de *Bracara Augusta* como principal centro viário do Noroeste.

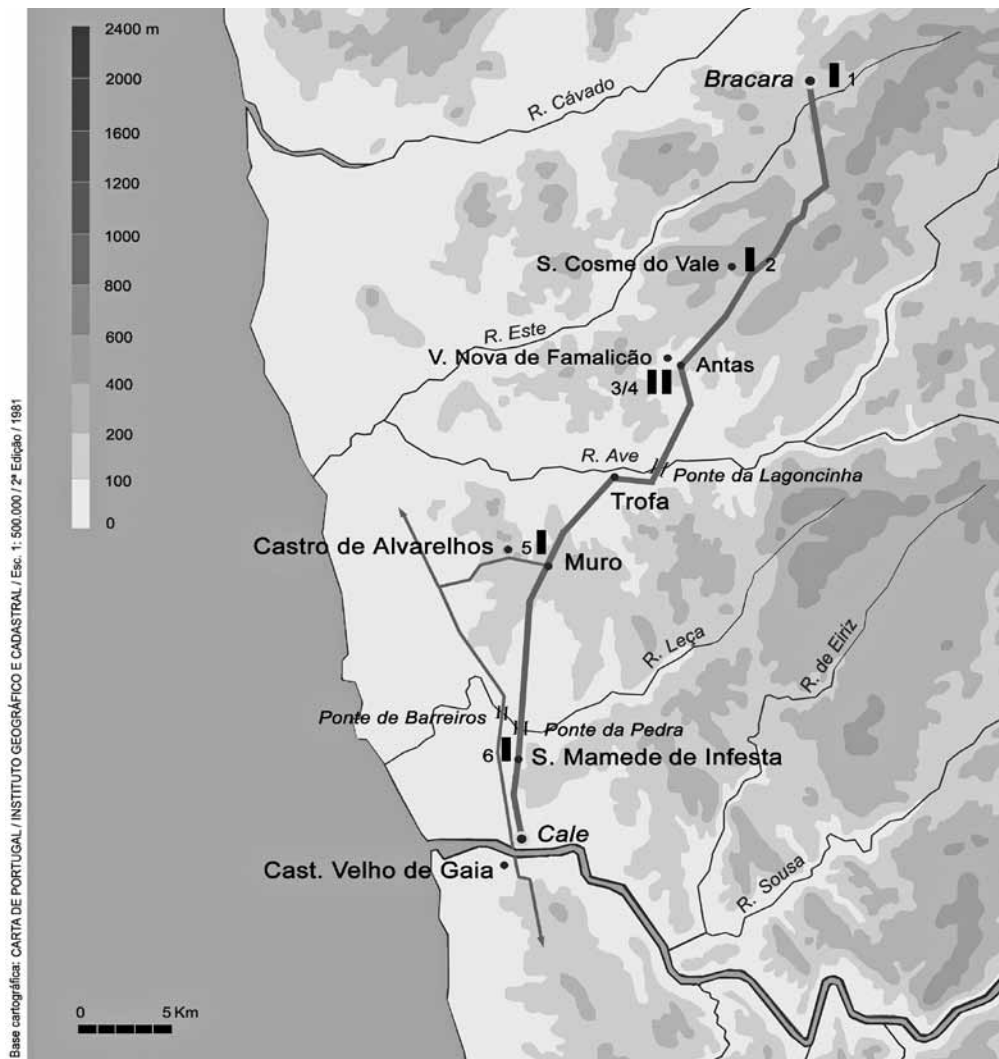


Fig. 2 – Miliários do imperador Adriano achados sobre a via *Bracara Augusta-Cale*.

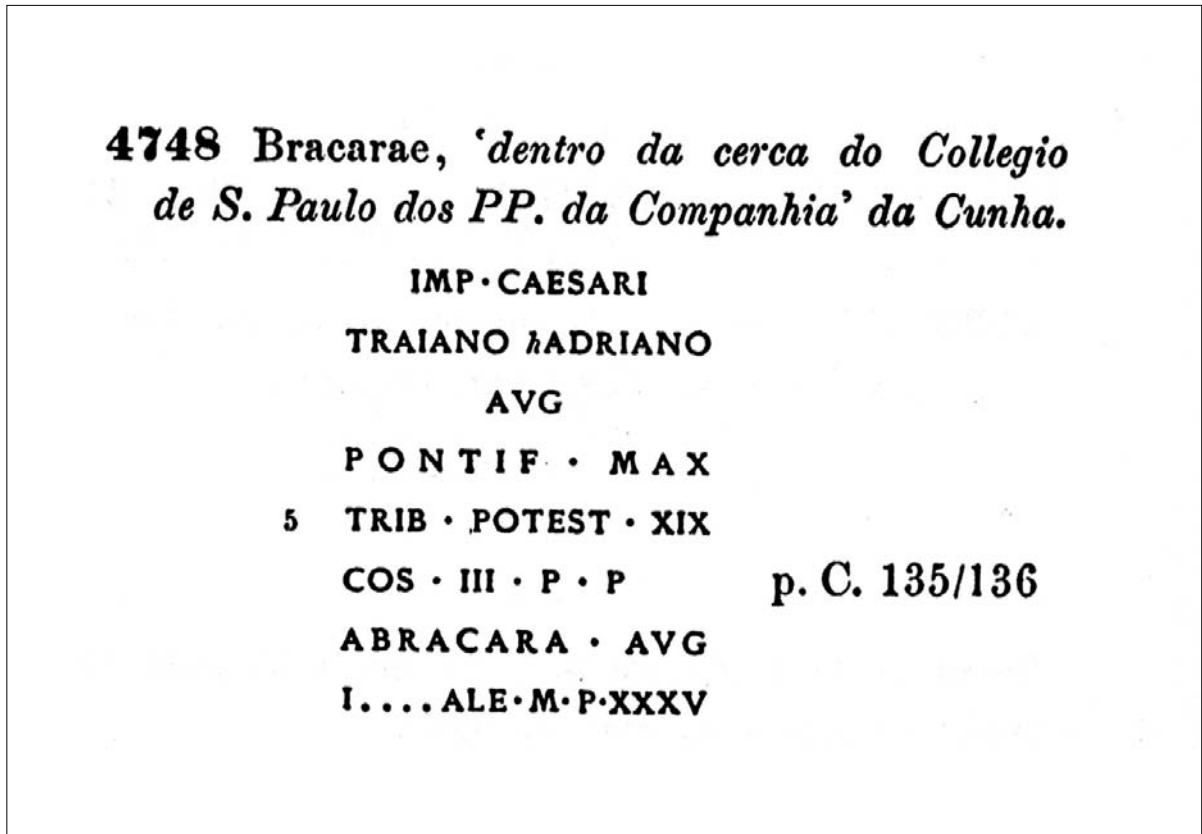


Fig. 3 – O miliário inicial da via *Bracara Augusta-Cale*, segundo Hübner (CIL II 4748).



Fig. 4 – O miliário inicial da via *Bracara Augusta-Asturica Augusta* (Museu D. Diogo de Sousa. Braga).



Fig. 5 – Miliário de Vila Nova de Famalicão (CIL II 4738 = CIL II 4752), regravado (Museu D. Diogo de Sousa. Braga).

4737 *'Na aldeia chamada Villanova de Famelicão, em huma каза do duque de Barcellos' Barros.*

IMP·CAESARI·TRAIANO·HA
DRIANO·AVG·PONT·MAX
TRIB·POT·COS·III·IMP·V·A p. C. 134
BRACARA AVg M·P·VIII

4739 *Villanova de Famelicão, na adega das casas de Domingos Tome da Fonseca, columna.*

TRAIANO . .
· · · · ·
· · · · ·

Fig. 6 – Miliário de Vila Nova de Famalicão, duplicado (CIL II 4737 = CIL II 4739).



Fig. 7 – O miliário conservado na Quinta do Paiço, Alvarelhos (*CIL* II 4736).



Fig. 8 – Estado actual do miliário da Quinta do Dourado (*CIL* II 4735), agora em S. Mamede de Infesta.