

as vias romanas do algarve

BIBLIOTECA MUNICIPAL
DE CASTRO MARIM

007856

Nº DE REGISTO

FICHA TÉCNICA

Título

As Vias Romanas do Algarve

Autor

Sandra Rodrigues

Edição

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

Coordenação da Edição

João Pedro Bernardes

Fotografia

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

Ilustração

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

Design e Produção

IDEIAS em baú, Comunicação Marketing, Lda

Impressão

SIG - Soc. Ind. Gráfica, Lda - Camarate

Depósito Legal

208014/04

Data

2004

Tiragem

1000 exemplares



As Vias Romanas do Algarve - Mapa Geral

Capítulo III

Os Caminhos do Mar - Per Loca Marítima

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

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

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

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

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

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

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

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

A CIVITAS OSSONOBENSIS

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

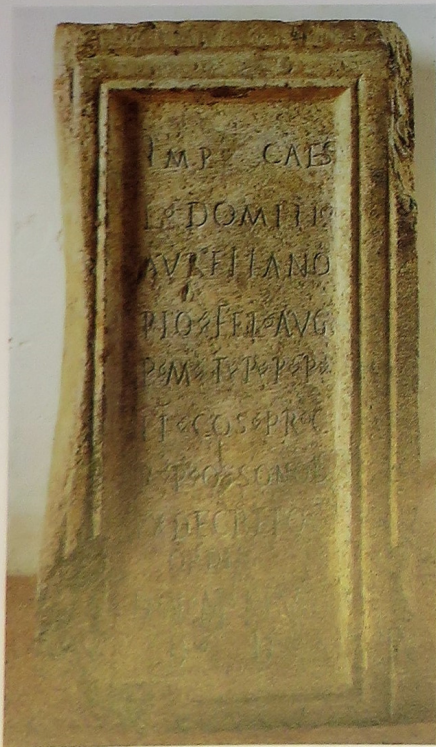
Quanto aos limites da *civitas*, para oriente confrontava com *Balsa*, o que poderá estar atestado por um marco miliário de Augusto, encontrado em Bias do Sul (perto de Olhão), assinalando a milha X a partir de *Ossonoba* (IRCP, 660), marcando possivelmente o *limes* entre os dois *territoria*. No sentido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

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

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

A CIVITAS BALSENSIS

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



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



Moeda cunhada em Ossonoba (Museu Municipal de Faro)

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

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

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

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

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

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

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

AS VILLAE

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



Torre d'Aires (antiga Balsa) - vista geral

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

A *villa* de Abicada destaca-se pela invulgaridade das suas estruturas, já que os tanques encontrados, revestidos a *opus signinum*, não são por si só indicadores de produção de preparados piscícolas (Fabião, 1994: 143). Assim, este estabelecimento terá *a priori* desempenhado funções de vilegiatura (Mantas, 1999: 146).

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



Ria Formosa junto a Balisa - algueses, nesta área, ficaria o porto da cidade romana



Retrato feminino de Milreu (coleção MNA)

podem justificar também a destruição da *villa* de Loulé Velho e da estação da Praia Verde.

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

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

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

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

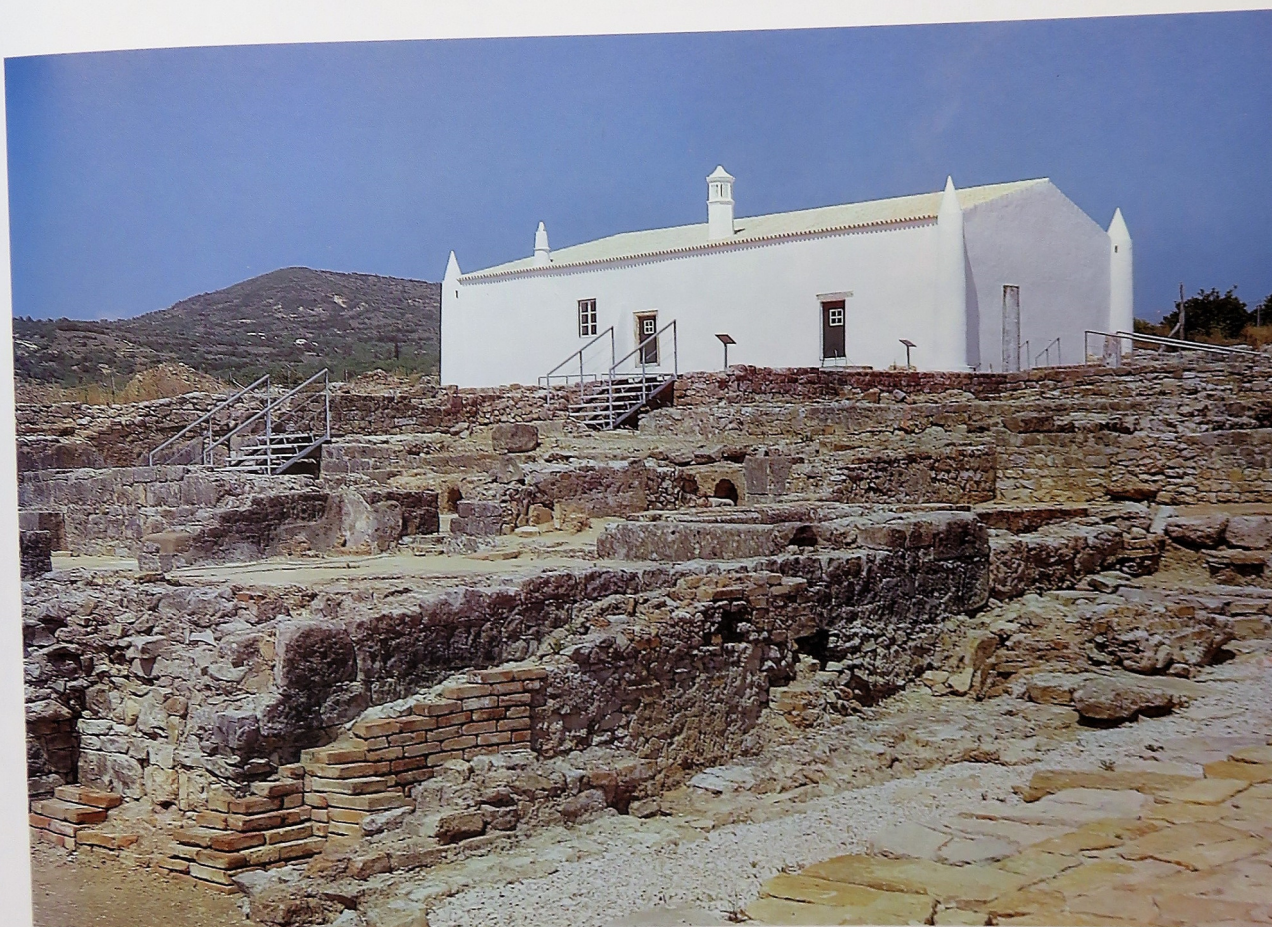
O EIXO VIÁRIO LONGITUDINAL COSTEIRO: VESTÍGIOS DE TROÇOS, ESTAÇÕES VIÁRIAS E TRAÇADO CONJECTURAL

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

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

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

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



Ruínas de Milreu - vista geral

como autênticos palimpsestos. Efectivamente, muitos dos caminhos romanos continuaram a ser reutilizados em épocas posteriores.

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

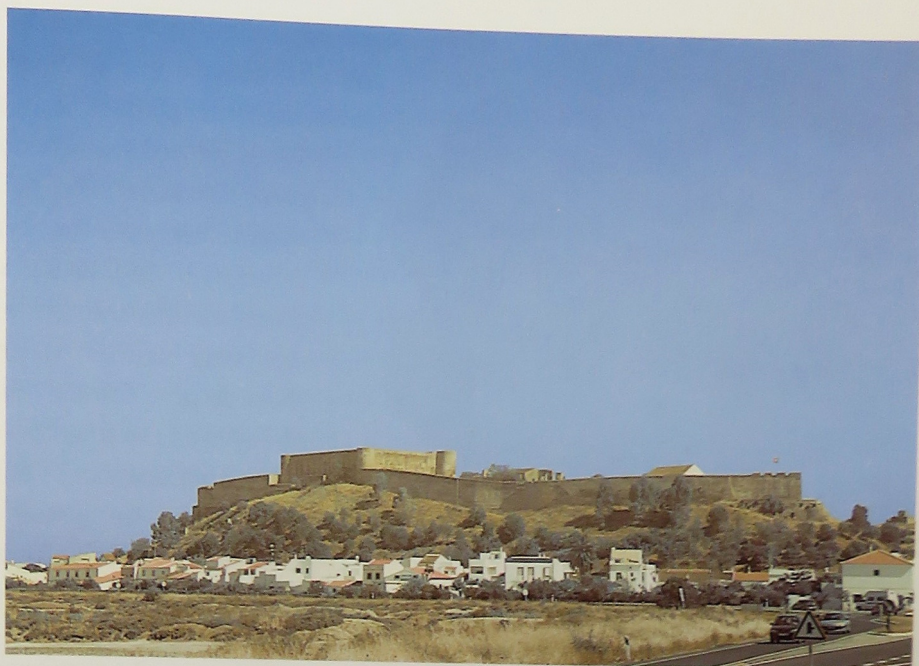
A menção à via romana que ligava *Baesuris* a *Ossonoba* por *Balsa*, patente na fonte supra indicada, traduz imediatamente a importância desta região no contexto económico e político do mundo romano. Como atrás referimos, a estrutura económica predominante seria a exploração de recursos piscícolas,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

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

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



Ruínas da Boca do Rio



Castro Marim (antiga Baesuris) – vista geral

A partir de Portela surgem duas hipóteses: por Torre de Frades, Caliço, Sta. Rita até Quinta dos Passos ou, com maior probabilidade, por Cruz do Morto, mais a sul, aproximando-se assim do litoral, onde se adensam os povoados e o relevo se aplaina.

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

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

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

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

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

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

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



Cabeça de Hermes de Quinta do Muro - Caceia (coleção do MNA)

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

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

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

Canada do Sul é bem sugestivo da passagem da via por aqui, como, de resto, já foi referido.

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

É provável que a via antiga se desviasse para norte em direcção à Guia, topónimo que parece ter conotações viárias, de forma a evitar transpor o relevo acidentado em torno de Albufeira. Não deixa, porém, de ser tentadora a ideia de considerar o seu percurso por esta última cidade: por um lado, a estrada da época moderna referida por Silva Lopes (1841) tocava Albufeira, continuando

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

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



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



Cerro da Vila - vista geral

para ocidente por Nossa Senhora da Orada, num percurso semelhante à actual E.N. 526; por outro, no lugar das Sesmarias, a cerca de 2 Km a oeste de Orada, foi encontrado um tesouro monetário do século IV (Alarcão, 1988: 184), tipo de achado que, como se sabe, aparece frequentemente ligado à passagem de eixos viários. No entanto, pela orografia e observação do terreno, o primeiro traçado proposto parece-nos mais lógico.

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

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

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

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



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

De Portimão a via deveria atingir *Lacobriga*, a mais importante cidade do barlavento algarvio da qual pouco ou nada se sabe. O traçado seguido é, mais uma vez, obscuro, mas podemos supor que a via terrestre, a partir de Portimão, fosse obrigada a desviar-se para norte a fim de evitar os estuários do rio Alvor e ribeira de Odiáxere, à semelhança do que acontece com a via férrea e a E.N. 125. Uma grande densidade de vestígios em torno deste traçado em arco a ligar as duas cidades reforça a presença de um eixo viário. Uma forma de evitar este trajecto terrestre seria a sempre alternativa marítima, que a extensa enseada, em torno de Lagos, favorece.

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

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

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