

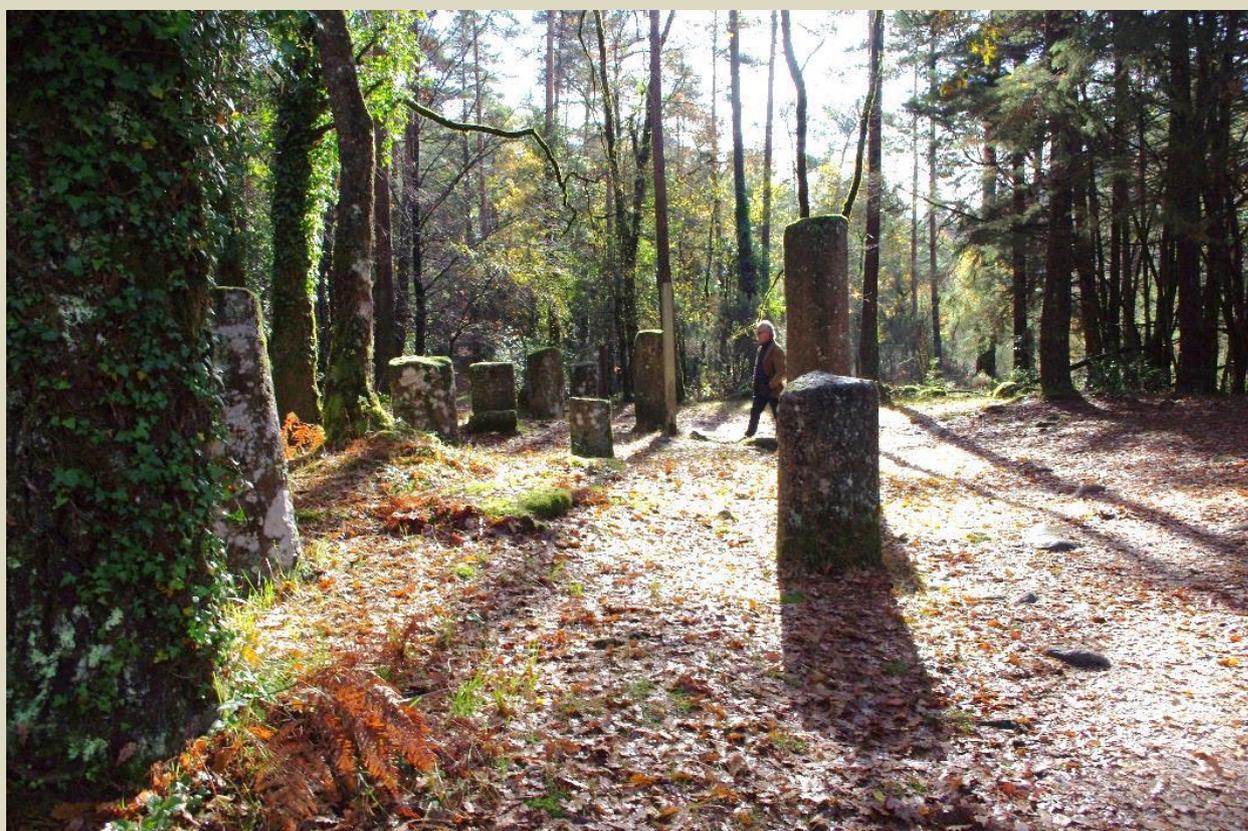


Universidade do Minho

Unidade de Arqueologia

Avaliação do estado de Conservação da Jeira no Território do Concelho de Terras de Bouro

Estudo de Avaliação do Potencial Turístico-Cultural da Jeira (Geira)



**Luís Fontes
Mafalda Alves
Paulo Bernardes
Eurico Machado
António Baptista
Fernando Cosme**

TRABALHOS ARQUEOLÓGICOS DA U.A.U.M. / MEMÓRIAS, N.º 100, 2020

Ficha Técnica

Editor: **UNIDADE DE ARQUEOLOGIA DA UNIVERSIDADE DO MINHO**

Edifício dos Congregados – Avenida Central 100

P 4710-229 Braga

Direção: **LUÍS FONTES E MANUELA MARTINS**

Ano: **2020**

Suporte: **EM LINHA**

Endereço eletrónico: <https://www.uaum.uminho.pt/edicoes/revistas>

ISSN: **1647-5836**

Título: AVALIAÇÃO DO ESTADO DE CONSERVAÇÃO DA JEIRA NO TERRITÓRIO DO CONCELHO DE TERRAS DE BOURO.

Autor: LUÍS FONTES, MAFALDA ALVES, PAULO BERNARDES, EURICO MACHADO, ANTÓNIO BAPTISTA E FERNANDO COSME



Unidade de Arqueologia

Trabalhos Arqueológicos da U.A.U.M. / MEMÓRIAS

n.º100

2020

Avaliação do estado de Conservação da Jeira no Território de Concelho de Terras de Bouro

Estudo de Avaliação do Potencial Turístico-Cultural da Jeira (Geira)

**Luís Fontes, Mafalda Alves, Paulo Bernardes, Eurico Machado,
António Baptista, Fernando Cosme**

Unidade de Arqueologia da Universidade do Minho

Os responsáveis da intervenção arqueológica e subscritores do pedido de autorização de trabalhos arqueológicos reservam-se todos os direitos autorais, nos termos da legislação aplicável, designadamente os consagrados nos Decreto-Lei nº 332/97 e 334/97, de 27 de Novembro (que regulamenta os direitos de autor e direitos conexos) e a lei 50/2004, de 24 de Agosto (que transpõe para a ordem jurídica nacional a Diretiva nº 2001/29/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 22 de Maio, relativa a direitos de autor e conexos).



Universidade do Minho
Unidade de Arqueologia

Avaliação do Estado de Conservação da Jeira no território do Concelho de Terras de Bouro

Estudo de Avaliação do Potencial Turístico-Cultural da Jeira (Geira)
(Compromisso COM 18 – 01432)



Braga, maio de 2020

Ficha Técnica

Luís Fontes – Coordenação geral e direção científica

Mafalda Alves – Codireção técnico-científica

Paulo Bernardes – Levantamento fotogramétrico

Assistência técnica – Eurico Malheiro Machado

Consultoria científica – António M. Baptista e Fernando Cosme

Textos – Mafalda Alves

Revisão – Fernando Cosme e Luís Fontes

Fotografias – Mafalda Alves

© UAUM / CMTB

Os autores reservam-se todos os direitos, nos termos da legislação aplicável, designadamente os consagrados nos Decreto-Lei n.º 332/97 e 334/97, de 27 de novembro (que regulamenta os direitos de autor e direitos conexos) e a lei 50/2004, de 24 de agosto (que transpõe para a ordem jurídica nacional a Diretiva n.º 2001/29/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 22 de maio, relativa a direitos de autor e conexos).

Índice

	Introdução	5
1.	A Via Nova	7
1.1	O contexto fundacional	7
1.2	O contexto do Convento Bracaraugustano	11
1.3	Traçado geral	14
2.	A Via Nova entre as milhas XIV e XXXIV:	
	a Jeira em Terras de Bouro	21
2.1	Da curiosidade histórica à investigação científica	21
2.1.1	A Jeira em estudos gerais	21
2.1.2	Estudos Arqueológicos	25
2.2	A Via Nova no tempo longo: permanência e uso	28
2.3	A Jeira e a excecionalidade da epigrafia viária	37
2.4	Milhas XIV – XXXIV: Traçado Específico	41
3.	Situação Atual – Fichas de avaliação por milha	67
4.	Considerações finais e recomendações	159
	Referências	163

Página propositadamente deixada em branco

Introdução

O presente relatório apresenta os resultados das ações desenvolvidas pela Unidade de Arqueologia da Universidade do Minho (UAUM) no âmbito do “Estudo de Avaliação do Potencial Turístico-cultural da Jeira (Geira)”, projeto institucionalmente enquadrado por protocolo celebrado entre o Município de Terras de Bouro e a Universidade do Minho.

Entende-se que o desenvolvimento do conhecimento científico da Jeira, além do seu valor específico contribuirá para o desenvolvimento de sinergias de coesão social, com tomada de consciência duma história comum, alicerçada numa longa relação das comunidades locais com a sua paisagem. E também promoverá o desenvolvimento de economias locais sustentáveis, criando novos produtos culturais e valorizando os já existentes, incrementando o setor económico dedicado à exploração da fruição responsável do património cultural e natural.

A *Via Nova*, também chamada Via XVIII do *Itinerário de Antonino*, entre *Bracara Augusta* e *Asturica Augusta*, é uma das estradas romanas melhor conservadas e mais investigadas do noroeste da Península Ibérica, especialmente entre as milhas 14 e 34, troço histórica e generalizadamente conhecido como Jeira, como se escreve no presente trabalho e não ‘Geira’, como é frequente ver-se erradamente escrito.

Esta seção portuguesa da via romana atravessa o Parque Nacional da Peneda-Gerês, encontrando-se atualmente classificada como Monumento Nacional pela Direcção-Geral do Património Cultural (Decreto nº5/2013, de 06-05-2013).

Cada milha, ou *milia passuum*, encontra-se assinalada por um grande número de padrões, a maioria apresentando-se epigrafados com dedicatórias honoríficas. Esta quantidade de padrões ao longo deste troço, quase sempre *in situ*, não tem paralelo em todo espaço do império, tendo-se já comparado a Jeira a uma “floresta de miliários” (Capela, 1987 [F-S 1895], p. 12).

O presente trabalho tem como objetivo principal atualizar o conhecimento existente sobre a Jeira, numa perspetiva de diagnose que suporte o desenvolvimento de ações futuras, orientadas para sua conservação e valorização e para a promoção do envolvimento responsável, não só das comunidades locais, como também dos milhares de visitantes que anualmente percorrem este itinerário cultural.

No capítulo 1 aborda-se o processo histórico da construção da Jeira, no quadro geral da estratégia de afirmação do Império Romano e no quadro mais específico do *Conventus Bracaraugustano*.

O capítulo 2 apresenta uma síntese dos estudos históricos e arqueológicos da Jeira em Terras de Bouro, destacando-se o seu impacto na estruturação do povoamento do território ao longo dos séculos. Sublinha-se a importância do extraordinário conjunto de epigrafia viária conservada e faz-se uma descrição detalhada do seu traçado entre as milhas XIV e XXXIV.

No capítulo 3 faz-se a caracterização do atual estado de conservação do traçado, milha a milha, com base num conjunto de descritores que se apresentam através de fichas.

O capítulo 4 apresenta as considerações finais e recomendações, encerrando-se o trabalho com as referências bibliográficas e documentais consultadas.

1. A Via Nova

“And what was said by Homer, ‘The Earth was common to all’, you (Rome) have made a reality, by surveying the whole inhabited world, by bridging rivers, by cutting carriage roads through the mountains, by filling deserts with stationes, and by civilising everything with your way of life and good order.”
(*Aelius Aristides Orat.* 26.101, reproduzido de Laurence, 1999, p. 187)

1.1 O contexto fundacional

Os padrões da Via Nova informam-nos que o projeto desta estrada foi iniciado por Vespasiano ¹ e concluído por Tito e Domiciano, aproximadamente no ano 80 da nossa era. Efetivamente, cinco padrões, todos dedicados por *Gaius Calpetanus Rantius Quirinalis Valerius Festus* aos Imperadores Tito e Domiciano, mencionam explicitamente a construção com a expressão *VIA NOVA FACTA* ² ou só *VIA NOVA* ³. Caio Valério Festo foi um importante aliado de Vespasiano na crise sucessória de 68-69 d.C., tendo sido cônsul sufecto do senado romano em 71 e legado imperial no convento bracaraugustano entre 78 e 80 d.C., biénio em que promoveu inúmeras obras públicas e se assumiu como *curator viarum* da Via Nova (Montenegro Duque, 1975, p. 19).

7

¹ O único padrão que se conhece com dedicatória exclusiva a Vespasiano e que se julga destruído foi descrito por Frei Bernardo de Brito em 1598 (CIL II 4814), sendo a sua leitura considerada fidedigna em Rodríguez Colmenero, Ferrer Sierra, & Álvarez Asorey, 2004, p. 445.

² Existentes nas milhas 14 e 19.

³ Existentes nas milhas 18, 31 e 34.



Figura 1 - Padrão dedicado a Tito e a Domiciano, onde pode ler-se a expressão VIA NOVA FACTA, conforme pode ver-se na análise filtrada do modelo tridimensional, à direita. Milha XIV.



Figura 2 - Foto da Inscrição existente no pedestal da estátua equestre dedicada a Caio Valério Festo, onde se homenageia o seu *Cursus Honorum*.

© Trieste - Civico Museo di Storia ed Arte, Foto: Ortolf Harl 2009

A permanência dum personagem político com este grau de proximidade à cúpula imperial denota a importância dada por Vespasiano ao desenvolvimento do Noroeste da Península Hispânica.

Na sequência da conquista e conseqüente pacificação de toda a Hispânia e de em 74 Vespasiano ter concedido o estatuto de direito romano a toda a Hispânia (Plínio, *Naturalis Historia*, III-30), a iniciativa da construção da Via Nova confirma a atenção dos imperadores flávios pela administração e economia do Noroeste peninsular. Pese embora a consolidação regional desta romanidade não seja, de todo, homogénea, terá significado a elevação de cidades peregrinas a municipalidades de direito latino, possibilitando o acesso de elites locais à cidadania romana e ao correspondente exercício de magistraturas até então reservadas aos municípios da Península Itálica (Torrent, 2017, pp. 156-157) ⁴.

O contexto geral de paz e prosperidade em que foi fundada a Via Nova já se evidenciara em finais da década de 60 na desmilitarização progressiva das províncias hispânicas, com a mobilização das três legiões assentes na Hispânia para outras áreas do império. Embora a Hispânia volte a ter, a partir de 74 d.C., uma legião no seu território, a *VII Gemina*, de raiz hispana e aquartelada em *Legionem* (> León), a pacificação dos seus territórios só voltará a estar em questão na crise do séc. III.

A reforma administrativa da Hispânia, iniciada por Vespasiano e continuada por Tito e Domiciano, proporcionou um quadro de estabilidade política e social com expressão efetiva no desenvolvimento das economias locais, bem visível na *caput viarum Bracara Augusta*, resultando ainda no alargamento da rede urbana da península, com a fundação das *urbes flaviae*, e construção de novas infraestruturas de comunicação, de que são exemplos a própria Via Nova ou a Via Domiciana Augusta, no Convento Astigitano.

⁴ O tema continua a ser objeto de amplo debate. Vejam-se, entre outros, Montenegro Duque, 1975 ou Morais, 2006.

Foi assim que durante a dinastia flaviana cresceram exponencialmente os centros económicos da Península Ibérica: desde o funcionamento em pleno dos centros de exploração mineira e de produção oleira, a novos polos de produção agrícola, a Hispânia rapidamente se tornou uma província nevrálgica no contexto da economia imperial.

A Via Nova surge, assim, simultaneamente como antevisão e consequência deste crescimento económico exponencial. Depressa atinge destaque como infraestrutura privilegiada para o funcionamento não só do *Cursus Publicus*, mas essencialmente como fluxo articulador da economia local, um eixo privilegiado de circulação e afirmação de ideias e de ideais que, no seu conjunto, ajudaram a consolidar a romanidade no contexto específico da identidade cultural do Noroeste peninsular.

A ligação entre as duas capitais conventuais, já realizada antes da construção da Jeira por três itinerários distintos, traduz a importância do circuito económico que estes centros urbanos representavam no contexto ibérico. A Via Nova servirá, a partir de finais do séc. I, o escoamento de importantes centros mineiros do Noroeste, nomeadamente os do Vale do Sil, nas imediações de *Asturica Augusta* e, a aceitar as informações das Tábulas de Astorga, também os do Vale do Terva, junto a *Aquae Flaviae*.

A Via Nova terá também servido, certamente, como eixo dinamizador de outros polos económicos, cujos objetos de comercialização hoje nos escapam. Poderão os territórios da Jeira, nas faldas da Serra Amarela e da Serra do Gerês, ter sido centros de produção de mel e cera ou de fornecimento de madeiras, quer para construção, quer para combustível lenhoso, no contexto do convento bracaraugustano? Estas duas atividades foram, seguramente, fontes de rendimento para as populações locais séculos mais tarde, e ainda hoje possuem um peso considerável na balança económica da região. Será a preponderância tradicional destas atividades herança de época romana?

Consideramos que esta área, com amplos alvéolos férteis e um elevado panorama de biodiversidade, dificilmente tenha sido um território

inoculado à época da fundação da Jeira, consideração que encontra eco na estatística de epigrafia miliária existente na região. O número elevado de padrões existentes entre as milhas XIV e XXXIV é, em nosso entender, indicador de um elevado fluxo de trânsito nesta via, e como tal, de uma rede de povoamento com ela conexas. A escassez de estudos de arqueologia da paisagem e povoamento na longa duração relativos a esta área particular da Jeira não permite que se elaborem, nesta fase, considerações mais que conjecturais sobre os quadros de ocupação deste território à época da fundação.

1.2 O contexto do Convento Bracaraugustano

Do séc. VII d.C. chegaram até nós as cópias daquele que ficaria conhecido como Itinerário de Antonino, uma importante compilação do *cursus publicus* das principais vias do Império no entorno do séc. III, que foi amplamente difundida pela historiografia moderna e se pensa ter dado origem à não menos famosa *Tabula Peutingeriana*, datada do séc. XI. Este itinerário mantém-se, ainda hoje, como documento fulcral para o estudo da estruturação da rede viária romana, definindo com inigualável clareza as *capita viarum*, ou seja, os pontos de origem do itinerário, como as milhas entre cada *mutatione*, *mansione* ou *statione*.

Tomando Braga como *caput viarum*, o Itinerário de Antonino estabelece o *cursus publicus* de cinco vias:

- *Item ab Olisipone Bracaram Augustam*
- *Item a Bracara Asturicam*
- *Item a Bracara Asturicam*
- *Item per loca maritima a Bracara Asturicam*
- *Item alio itinere a Bracara Asturicam*

Em 1862, Eduardo Saavedra, ao desenhar o mapa itinerário da Hispânia Romana a partir do Itinerário de Antonino, numera de 1 a 34 as vias na Hispânia, terminologia que se tornou de uso comum (Mantas, 2014: 239). De acordo com esse documento, *Bracara Augusta* era servida pela *Via 16* (de Lisboa a Braga), *Via 17* (de Braga a Astorga, por Chaves), *Via 18* (de Braga a Astorga, por Ourense), a *Via 19* (de Braga a Astorga, por Ponte de Lima) e a *Via 20* (de Braga a Astorga, por via marítima) (Saavedra, 1862, pp. 68-71).

Em 1920 foram publicadas, por Antonio Blásquez, 4 tabuetas de barro epigrafadas ao jeito de *tabula ansata*, ao que a leitura permite, por ordem do Duúnviro *Caius Lepidus Marci Filius*. Consideradas como *tesseras* pelo autor, nelas se encontram 4 itinerários distintos, todos com *caput viae* em cidades do Noroeste (García y Bellido, 1975, p. 547).



Figura 3 - A Tabula 4 do Itinerário de Barro de Astorga. Reproduzido de Fernández Ochoa, Morillo Cerdán, & Gil Sendino, 2012, p. 158



Figura 4 - Projeção cartográfica do traçado apresentado na Tabula 4. Reproduzido de Fernández Ochoa, Morillo Cerdán, & Gil Sendino, 2012, p. 168

A acesa discussão em torno da autenticidade destas placas, hoje comumente denominadas *Itinerários de Barro de Astorga* ou *Tabulas de Astorga*, cuja origem permanece uma incógnita, ficou sanada pelos resultados da datação por termoluminescência realizadas por Carmen Fernández Ochoa *et alii* em 2012, conduzindo a resultados que apontam para uma data de cozedura das peças em torno da segunda metade do séc. III d.C. (Fernández Ochoa, Morillo Cerdán, & Gil Sendino, 2012, p. 171). Dos percursos apresentados em cada uma das Tabulas, é particularmente importante, no contexto de análise da Jeira, o itinerário constante da Tabula IV, que apresenta o percurso entre *Asturica* e *Bracara*, num alinhamento que agrega o das chamadas vias XVII e XVIII, através duma ligação entre *Aquis Originis* e *Ad Aquas* (Fernández Ochoa, Morillo Cerdán, & Gil Sendino, 2012, p. 168).

Do séc. VII chegou até nós a *Cosmografia do Anónimo de Ravena* ou *Ravenate*, como também é conhecido, um catálogo cosmográfico de um mundo já bastante diferente do universo geopolítico em que se criou

a rede viária romana, mas onde ela ainda serve de esboço à geografia social e política da Europa (Roldán Hervás, 1975, p. 111). Segundo Roldán Hervás (1975, p. 112), um dos maiores valores contidos no Ravenate é a nomeação, segundo a linguística da época, de um vasto leque de localizações e organizações administrativas, algumas das quais só reconhecidas nesta obra.

Para o Noroeste Peninsular, o Ravenate apresenta uma lista itinerária organizada da faixa costeira para o interior e de Sul para Norte, onde surge um itinerário de *Olisopona* a *Turaqua*, cuja sexta estação itinerária é *Augusta Bracaria* (Roldán Hervás, 1975, p. 123). Este documento refere ainda, com grande semelhança, os nomes das *mansiones* descritas no Itinerário de Antonino para a *Via Nova*.

1.3 Traçado geral

A Via Nova surgirá, em finais do séc. I, como uma alternativa às três outras vias de ligação entre *Bracara Augusta* e *Asturica Augusta*:

- *Item a Bracara Asturicam (Via 17, segundo Saavedra, 1862, p. 69);*
- *Item a Bracara Asturicam (Via 19, segundo Saavedra, 1862, p. 70);*
- *Item per loca maritima a Bracara Asturicam (Via 20, segundo Saavedra, 1862, p. 71).*

Como foi referido no título anterior, o número de estradas imperiais que ligavam duas das três cidades do chamado “triângulo augustano” do Noroeste evidencia, de forma inequívoca, a importância destas *urbes* no contexto da afirmação da administração política, económica e social romana durante a dinastia júlio-cláudia.

A *Via 18* ou *Via Nova*, nova estrada imperial, mencionada no Itinerário de Antonino como *Item alio itinere a Bracara Asturicam*, saía de *Bracara Augusta* pelo lado Nordeste da cidade, por Infias, contornava o sopé do

monte Montariol e descia ao Cávado, entre Palmeira e Adaúfe. Segundo Lemos et al. (2008, p. 143), a travessia do Rio Cávado seria feita por barca, no local de Barca de Ancêde.

A estrada continuaria no entorno da margem direita do Cávado até à milha XI, local em que iniciaria a subida da Serra de Bouro. Próximo da milha XIV saía da bacia do vale do Cávado e entrava na do Rio Homem. A partir da milha XIV e até à milha XXVI seguirá, a meia-vertente, pela encosta poente da montanha. Será nesta parte do percurso, na milha XXI, que, segundo o Itinerário de Antonino, se encontrava a primeira *mansio* (*Mansio Salaniana*). Embora a localização precisa desta *mansio* seja, ainda hoje, desconhecida, vários autores admitem que se situaria nas imediações da atual aldeia de Saim.

A partir da milha XXVI, a Jeira vai pela zona da Veiga de Cubide e continua pela depressão orográfica até ao Campo do Gerês. Daqui segue para norte, desce em direção a Vilarinho das Furnas até à milha XXIX, seguindo, a partir deste ponto, pela margem esquerda do Rio Homem até ao ponto em que a ele conflui o Rio de Maceira e o Rio do Forno, na Albergaria. Neste local surgem as primeiras obras de arte conhecidas do traçado, as pontes sobre o Rio Maceira e sobre o Rio do Forno, desmontadas por estratégia militar por altura da Guerra da Restauração, em 1642.

A Jeira continua pela margem esquerda do rio Homem até à milha XXX, depois cruza o rio pela Ponte de São Miguel, que seria a obra de arte mais imponente da Jeira no lado atualmente português. A Ponte de São Miguel foi desmontada no mesmo momento e com a mesma justificação que as pontes da Albergaria.

A partir daqui a via seguiria até à Portela do Homem, onde se assinala a milha XXXIV. Por aqui se transpõe o interflúvio da Serra do Gerês para norte, entrando na bacia do Rio Lima.



Figura 5 - Aspeto geral do traçado da Via Nova

Da Portela do Homem desce pela vertente norte da Serra do Gerês ao longo da margem direita do Rio Caldo, numa sucessão de ziguezagues que reduzem, substancialmente, o esforço da pendente. Neste percurso teria mais uma ponte sobre a Corga da Fecha, antes de chegar à segunda *mansio* do Itinerário de Antonino, *Aquis Originis*, junto aos Baños de Riucaldo (Lemos, et al., 2008, p. 247), no final da milha XXXVIII.

Aproximando-se do Rio Lima, a Via Nova, um pouco antes da milha L, em Baños de Bande, cruzaria este rio na ponte Pedriña (atualmente submersa pela albufeira da barragem das Conchas) em direção à *mansio* de *Aquis Quarquennis*.

Deixando aquele que seria o maior núcleo urbano dos *Quarquerni* (Colmenero et al. 2004, p. 369), continuaria pela margem direita do Rio Lima, passando pela veiga de Antela até à *mansio Geminas*, que o Itinerário de Antonino localiza junto da milha LXIX, nas proximidades da atual vila de Sandiás. Daqui, manter-se-ia sobre a margem direita da veiga da lagoa de Antela, passando por Busteliño e cruzando o Lima na confluência do rio Arnoia, entre Molgas e Arnuiz.

A saída da veiga em direção aos montes do Rodicio é feita a partir da base do monte Pedroso, junto a Xinzo da Costa, seguindo o chamado “Caminho da Xe” ou das “Castañas”, em direção à cabeceira do ribeiro Carrascal, seguindo para Norte a meia vertente, pelos montes do Rodicio (Alvarado Blanco, et al., 2000, p. 47). Rodríguez Colmenero et al. (2004, p. 371) partilha da opinião de que a *mansio Salientibus* identificada no Itinerário de Antonino se localiza nas imediações de Xinzo da Costa, na milha LXXXIV.

Descendo pelas vertentes a nascente até San Xoán de Covas e seguindo na direção de Vidigueira de Abaixo, a Jeira cruzaria o rio Mao em direção a Este, aproveitando um amplo corredor natural até ao Alto de Cerdeira (Alvarado Blanco, et al., 2000, p. 55). Seguiria pela vertente norte da Serra do Burgo, passando pela atual comarca da Terra de Caldelas, onde se localizaria a *mansio Praesidium*, que Alvarado Blanco et al. (2000, p. 169) situa junto da igreja paroquial de Vilamaior de Caldelas e Rodríguez Colmenero et al. (2004, p. 833) situa no Castro de Castrelos, imediações da aldeia homónima⁵.

Depois do Alto de Cerdeira, a via desce sinuosamente em direção ao Rio Navea, reconhecido historiograficamente como fronteira entre os conventos Bracarense e Asturicense (Alvarado Blanco, et al., 2000, p. 75). A chamada Ponte Návea, situada sensivelmente a meio do traçado entre as milhas CVII e CVIII, marca também o *caput viae* a partir do qual se faria a contagem das milhas: até aqui conta-se a distância desde Braga; a partir daqui os padrões dão-nos a distância até Astorga.

Alvarado Blanco et al. (2000, p. 76) ressalva o facto de a percentagem de padrões identificados em território asturicense ser substancialmente menor, o que poderá denotar uma lógica de administração regional distinta da do convento bracarense.

⁵ Sobre as demais possibilidades da localização de *Praesidium* veja-se Rodríguez Colmenero et al. (2004, p. 371) ou Alvarado Blanco et al. (2000, pp. 150, 167).

Continuando sobre a margem esquerda do rio Navea, a via segue em direção a Trives, em cujo território se encontraria a *mansio Nemetobriga*, cuja localização é igualmente alvo de discussão: Alvarado Blanco et al. (2000, p. 171) faz uma análise de todas as possibilidades convencionalmente apontadas, relegando para estudos futuros a aferição da localização de *Nemetobriga*; Rodríguez Colmenero et al. (2004, p. 373), considerando que poderá ser esta a capital dos *Tiburi*, coloca a sua localização algures entre Quintá e Trives Vello.

Continuando para sudeste, em descida sinuosa, mas suave, para o Rio Bibeí, encontra-se uma das mais bem conservadas obras de arte da *Via Nova*: a Ponte de Bibeí. Feita a travessia deste, a via segue para sudeste pela margem direita do rio, na direção de Cóbados de Larouco, passando pelo Codo Grande e Alto da Ermida Vella, de onde segue até entrar no vale do rio Sil, pela Ponte de Cigarrosa, cuja origem romana se reconhece, embora tenha sofrido alterações diversas ao longo da história. Daqui segue por Petín, onde Rodríguez Colmenero et al. (2004, p. 373) posicionam a *mansio Foro*, que terá dado origem a *Forum Gigurrorum*, sede dos *Gigurri*, e onde confluíam as vias XVII e XVIII.

A travessia do Vale do Rio Sil estabeleceu a *Via Nova* como elemento fundamental da economia dos *populi* cujos territórios atravessa. A prevalência, nesta região, de uma economia mineira consolidada e de grandes reservas de recursos minerais estratégicos, em especial de ouro, fundamental à monetização da economia imperial, fez da *Via Nova*, de toda a rede de vias secundárias articuladas entre si e das várias áreas mineiras da região, sob administração fiscal direta do Imperador, a rede estrutural da economia do Noroeste.

Seguindo para Este, a *Via Nova* segue pela bacia do vale do Sil até O Barco, onde inflete para nordeste, acompanhando o Rio Rubiana até Rubiá e seguindo até A Veiga de Cascallá, onde contorna a Serra da Enciña da Lastra pelo talvegue do Rio Entoma, que cruza na zona de O Porto. Daqui, a via sobe gradualmente pela vertente sul da Serra de Enciña da Lastra,

virando depois para Cabarcos, onde Rodríguez Colmenero et al. (2004, p.374) situa a *Mansio Gemestario*.

Daqui a via seguiria para Sudeste, passando pela Portela de Aguiar e entrando novamente no encaixe topográfico do Rio Sil em Cancela, subindo para Nordeste em direção a Cacabelos. Em território dos Bergidenses, com capital em Castro Ventosa, situar-se-ia nas imediações da veiga de Cacabelos a *Mansio Bergidum*, local que Rodríguez Colmenero et al. (2004, p. 375) classifica como “importante epicentro viário”, onde confluíam as vias XVII e XIX. Daqui, segundo Moreno Gallo (2011, p. 7), a *Via Nova* infletiria para Sudeste, atravessando a veiga de Cacabelos em direção a Ponferrada, subindo depois para Nordeste, no sentido de Bembibre, passando por San Tomás das Ollas e Almazcara. Segundo o mesmo autor (2007, p.15) situar-se-ia nas imediações de San Román Bembibre a *Mansio Interamnium Flavium*, a última antes da chegada a Asturica Augusta, cerca de 30 milhas a Sudeste.

O planeamento estratégico subjacente à projeção do traçado da Via Nova torna evidente que esta infraestrutura viária foi uma das mais proficuas e duradouras ferramentas de ordenamento do território interior dos conventos bracarense e asturicense, como foi também um instrumento fundamental para a consolidação da política de tributação fiscal e da administração a longa distância do império, numa área com uma exploração de recursos endógenos em franco crescimento durante a dinastia flávia.

Página propositadamente deixada em branco

2. A Via Nova entre as milhas XIV e XXXIV: a Jeira em Terras de Bouro

2.1 Da curiosidade histórica à investigação científica

2.1.1 A Jeira em estudos gerais

Nos séculos XVI e XVII, período imbuído do espírito colecionista da Renascença, os arcebispos de Braga recolhem e depositam na cidade vários monumentos epigráficos, entre os quais padrões trazidos da *Via Nova*. Dom Diogo de Sousa mandou colocá-los no campo de Sant'Anna e os seus sucessores perpetuaram esta curiosidade humanista, em 1634 descrita por Dom Rodrigo da Cunha na sua *História Ecclesiástica dos Arcebispos de Braga*, onde, pela primeira vez, se ensaiou a leitura dos padrões miliários e epígrafes romanas que se reconhecem na cidade e se fez menção à rede viária bracarense (Lemos, et al., 2008, p. 13; Cunha, 1634, p. 20).

Em 1594, Georg Braun e Frans Hogenberg publicaram o mapa *Nova Bracarum Augustae descriptio*, assinalando a saída da *Via Nova* a Norte da Igreja de São Vicente, com a referência *Via antiqua Imp. / Anthonini in aquas calidas vulgo Orense*. No mesmo mapa encontram-se representados os doze padrões mandados colocar à volta da capela de Sant'Anna (Braun & Hogenberg, 1594; Lemos, et al., 2008, p. 13).



Figura 6 – Em 1594, Georg Braun assinala a saída da Via Nova, junto da Igreja de São Vicente e os padrões no campo de Sant'Ana (Braun & Hogenberg, 1594).

Em 1728, o Padre José Mattos Ferreira escreveu a primeira obra dedicada exclusivamente ao estudo da Jeira, intitulada *Thesouro de Braga descoberto no Campo de Gerez* ⁶, onde relata o seu périplo pela via romana, documentando tudo o que vê, faz a transcrição de todos os padrões que reconhece e descreve as ruínas antigas que identifica na

⁶ Até aos estudos arqueológicos do último quartel do séc. XX, a sua obra permaneceu como o grande estudo sistemático da Jeira em território português, opinião vincada nos mais recentes estudos (Lemos, et al., 2008, pp. 13-14).

periferia da via. Nesta sua obra, que diz ser para “*restaurar as glórias da Augusta Braga*” (p. 12), dá conta de 74 padrões e faz a leitura epigráfica de 42, o último dos quais já em território galego.

Das coisas antigas notáveis que vai identificando ao longo do percurso, relata-nos a existência de indícios de edificações antigas, que classifica como romanas, na Veiga de São João, na Chã de Linhares e na Volta do Covo. Em 1743, em correspondência com D. Jerónimo, Contador de Argote, Mattos Ferreira dá ainda nota de uma ara, que encontra em São João do Campo, e dá a respetiva leitura (Ferreira, 1728, p. 83). Na mesma correspondência dá conta do aparecimento de 5 padrões no lado português, entre os anos de 1739 e 1742: 1 em Cubide, 2 nos Padrões da Cal ou Casa da Guarda, 1 na Albergaria e 1 na Portela do Homem.

Em 1895, o Padre Martins Capella volta a percorrer a Jeira e descreve-a em detalhe na sua obra *Padrões do Conventus Bracaraugustanos em Portugal*. Seguindo o exemplo de Hübner, Martins Capella estabeleceu um corpo epigráfico, organizado por imperador, da epigrafia viária em Braga e seu entorno, com especial enfoque na existente ao longo da Jeira, numa obra que se tornou rapidamente referência nacional e internacional. Na senda do seu trabalho, 35 padrões miliários da Jeira, da chamada Série Capella, foram classificados como Monumento Nacional em junho de 1910 (Decreto de 16 de junho de 1910, publicado no Diário do Governo, n.º 136, de 23 de junho de 1910).

Em 1997, Amaro Carvalho da Silva publica uma descrição monográfica da Jeira, entre as milhas I e XXIX (Silva, 1997), que foca, pela primeira vez, o papel da Jeira em contexto local e no cenário político-militar das épocas medieval e moderna, fundamentado por uma sólida base documental. A perspetiva diacrónica que Carvalho da Silva impõe ao estudo da Jeira tornou o seu trabalho um elemento fundamental para o estudo da evolução da paisagem neste território a partir da via imperial, o primeiro grande elemento estruturador reconhecível na escala do tempo longo.

Em 2002, o projeto “*A «Geira» na Serra do Gerês – Projecto de Valorização Patrimonial e Divulgação da Via XVIII – Amares e Terras de Bouro (Portugal) a Lobios e Bande (Espanha)*”, desenhado de forma a promover “a criação de uma plataforma de oferta turística e cultural diversificada, assente na valorização, promoção e divulgação da Jeira como conjunto patrimonial inserido numa paisagem privilegiada” (Bandeira, 2007, p. 82), foi submetido a candidatura ao Programa INTERREG III-A, (1ª convocatória).

Tendo por base o estudo, conservação e valorização da Jeira, este projeto promoveu a concretização das seguintes ações:

- Limpeza, arranjo paisagístico e sinalização do percurso da via;
- Desenvolvimento de estudos técnico-científicos capazes de acrescentar valor ao conhecimento existente sobre o contexto de implementação e uso da Jeira na longa duração;
- Desenvolvimento de um Plano Diretor, capaz de articular o ordenamento do território periférico do monumento com a sua salvaguarda;
- Desenvolvimento de espaços museológicos e respetivos conteúdos, capazes de criar uma relação imersiva do visitante com as várias valências da Jeira - valor patrimonial singular, envolvente ambiental de exceção.

Reconhecendo o valor patrimonial e ambiental da Jeira, José Lima e Costa concluiu, em 2003, uma dissertação de mestrado onde perspetiva a Jeira como um ativo de monta no contexto da chamada economia do património.

Em 1997, Fernando Cosme introduz na narrativa científica produzida a respeito da Jeira o prisma toponímico, fazendo uma recolha exaustiva dos topónimos na área de influência da via romana. O estudo filológico que apresenta tornou-se uma ferramenta essencial para o conhecimento

alargado das formas de gestão da paisagem pelas comunidades locais e dos tempos em que se estremam, pelo nome, os marcadores do território. “Dizem que na serra a vida para no tempo. Não é bem assim. Acontece, porém, que evolui sem se desligar do passado” (Cosme, 2015, p. 13); nesta consideração insigne, a respeito da forma como as populações fazem a gestão empírica da sua memória histórica, Fernando Cosme resume, de forma notável, a dialética do tempo neste espaço de montanha.

2.1.2 Estudos Arqueológicos

Desde finais da década de 70 do séc. XX, a *Via Nova* tem sido palco de projetos de estudos sistemáticos, sob preceitos técnico-científicos da Arqueologia, de um lado e de outro da fronteira. No lado português, a Unidade de Arqueologia da Universidade do Minho e o Parque Nacional da Peneda-Gerês, em colaboração com o Município de Terras de Bouro, têm sido os grandes promotores destes estudos, tendo sido realizadas intervenções arqueológicas nos seguintes locais:

- Chãs de Vilar (2006). Com o intuito de aferir da possibilidade de ser neste local a célebre *mansio Salaniana*, foram realizadas sondagens numa área onde previamente se identificaram fragmentos de *tegulae*. Permitiram identificar vários indícios de ocupação em época romana e pré-romana que refletem, sobretudo, aspetos da cultura material. Ricardo Silva, responsável pela intervenção, acredita que se trata de uma área onde terá existido um ponto de apoio na fase de construção da via e subsequente manutenção.

- Campo da Sesta (2003). Sondagens realizadas no âmbito das medidas de minimização impostas ao projeto de execução de uma moradia unifamiliar. As sondagens permitiram identificar a subestrutura de implantação da via que será, segundo os autores, de uma época pré-flávia, e uma segunda fase, que corresponderá, segundo os mesmos, ao leito de preparação da via (Lemos, et al., 2008, pp. 47-49).

- Veiga de Cima de Cubide (2005). Decorrente dum projeto de construção de uma variante à EN 307 que atravessaria esta veiga em várias direções (e acabaria por ser abandonado), as sondagens realizadas na Leira do Carvalho e ao cimo da Quelha da Lameira foram projetadas para aferir a localização do traçado da Jeira nesta a veiga. Em nenhum dos locais foram identificados vestígios do *agger* viário. No entanto, na Leira do Carvalho foi exumado um muro e diversos materiais romanos datáveis do séc. I da nossa era, evidências que os autores consideram apontar para a existência, neste local, de um primeiro núcleo de povoamento de Cubide em época Flávia, articulado com a fase de construção da Jeira (Lemos, et al., 2008, pp. 110-113).

- Bouça do Gavião (1992). Os trabalhos arqueológicos realizados para identificar as valas de implantação dos padrões da milha XXIX revelaram as camadas de preparação da base da via, não se identificando, contudo, quaisquer outras evidências arqueológicas. Contribuiu, no entanto, para perceber a rápida degradação da área de circulação, face ao abandono das práticas de manutenção e à aspereza do clima nesta região (Lemos, et al., 2008, pp. 51-52).

- Bouça da Mó (1992). Neste local foram identificados, em 1992, um padrão e as ruínas de um edifício que Francisco Sande Lemos e António Martinho Baptista entendem ter sido uma das *mutationes* da via. O local, habitualmente submerso pela albufeira de Vilarinho das Furnas, foi intervencionado durante o verão. Identificou-se um edifício retangular à face norte da via, com uma orientação concomitante com o *cardus* e *decumanus* de Bracara Augusta e com um compartimento aberto ao exterior, que os autores consideram poder corresponder a uma *taberna*. No interior do edifício foram identificados os pilares de sustentação do piso. No exterior foi identificado um outro padrão, fincado em posição vertical, o que poderá indicar que se encontra em contexto original. Os materiais exumados datam este local da época da construção da via, finais do séc. I, e ocupado até ao séc. II, sendo provavelmente substituído pelo

complexo existente a cerca de 2 milhas, no Adro Velho do Campo do Gerês (Lemos, et al., 2008, pp. 103-105).

- Ponte do Rio de Maceira (1978). As sondagens permitiram identificar as características do miolo dos paredões e do frontal de arranque da ponte, bem como perceber a configuração do braço Norte da Ponte. (Lemos, et al., 2008, pp. 67-68).

- Ponte do Rio do Forno (1986). As sondagens realizadas nesta ponte permitiram caracterizar não só o aparelho dos seus pegões em *opus quadratum* estruturado com pedra almofadada mas também a composição do *agger* da via, semelhante à do Rio de Maceira.

- Albergaria (1978). Num corte transversal, as sondagens revelaram as várias camadas de estruturação da via, no que seriam, segundo a classificação de Bergier, camadas alternadas de *rudus* e *nucleus*, sem que tenha sido identificado qualquer nível correspondente ao *statumen*, naquilo que representa, segundo os autores, uma adaptação às características locais do substrato (Lemos, et al., 2008, pp. 56-57).

- Ponte de São Miguel (1978, 2005). Esta ponte, tal como as duas anteriores, foi desmontada por ordem de D. Gastão Coutinho em 1642. As sondagens realizadas em 1978 no enfiamento do acesso ao antigo tabuleiro da ponte permitiram identificar a sequência completa da composição do *agger* da via, com uma expressiva camada correspondente ao *statumen* e as sequenciais camadas de compactação/estabilização, correspondentes ao que seriam os níveis de *rudus* e *nucleus*. Foi também identificada a presumível estrutura de contenção lateral da via (Lemos, et al., 2008, pp. 59-61). A limpeza da vegetação infestante foi fundamental para que, no mesmo ano, se identificassem e registassem arqueologicamente os pegões desta ponte, bem como os níveis contíguos do derrube do tabuleiro e dos arcos. Em 2005 retomaram-se os trabalhos de caracterização dos pegões da ponte e do respetivo *agger* da via em ambas as margens, que confirmaram os dados recolhidos em 78, acrescentando algum detalhe relativamente à composição do *agger*.

Os trabalhos arqueológicos acima descritos, assentes em problemáticas que sistematizaram a avaliação crítica da via, reverteram na classificação da Jeira como Monumento Nacional, processo concluído em 2013 com a publicação, em Decreto, da ampliação da classificação à “totalidade da via e todas as estruturas arqueológicas a elas associadas, como as ruínas das pontes sobre a ribeira do Forno e a ribeira da Macieira, bem como os arranques da ponte de São Miguel, esta sobre o rio Homem, mutatio (milha XXX) e diversas pedreiras, juntamente com as ruínas arqueológicas do Adro de São João, no concelho de Terras do Bouro” (Decreto n.º 5/2013, Diário da República, 1.ª série, N.º 86, de 6 de maio de 2013).

2.2 A Via Nova no tempo longo: permanência e uso

A Via Nova ultrapassou em larga medida os objetivos da sua fundação, quer como via de comunicação quer como elemento estruturador do território: ao longo de séculos tornou-se agente da atividade e gestão do Noroeste Peninsular, palco de extensa panóplia de cenários políticos, administrativos e sociais.

Em época romana participa dum amplo quadro de administração territorial de grande escala. Findo o império, findou a gestão e manutenção das infraestruturas de comunicação públicas e o próprio conceito de coisa pública, a romana *res publica*. E à semelhança da grande maioria das estradas imperiais hispânicas, foi absorvida na gestão de territórios políticos mais pequenos, de menores preocupações com a circulação de longo curso, diminuindo a preocupação com a sua manutenção.

O fim do *cursus publicus* e a instabilidade e reestruturação da Europa a partir do séc. V votaram muitos dos eixos imperiais a um progressivo desinvestimento, do que resultaram, ora apropriações de espaços da via por propriedades privadas, ora a sua absorção total.

A Jeira, construída em áreas de reconhecido valor quer para o domínio territorial quer para o controlo de recursos económicos fundamentais, encontrou na sua posição estratégica a razão maior da sua manutenção no dealbar das novas nacionalidades. A implementação de fronteiras onde antes as não havia foi um processo longo e arduamente negociado, beneficiando principalmente dos vínculos culturais e económicos das comunidades serranas da Amarela, do Gerês e do Barroso. De facto, criado o Reino de Portugal e estabelecida a fronteira, o novo Estado entregou a missão da sua defesa aos habitantes serranos do seu entorno, experientes monteiros e exímios conhecedores do seu território (Gonçalves, 1998, pp. 63-76).

No centro de uma área de grande volubilidade política e militar, a Jeira, de acesso privilegiado e rápido aos centros de poder de Braga e Guimarães, foi tida como uma via fundamental a manter, embora a expensas de pequenas amputações e alterações pontuais. A sua importância militar, eixo de penetração numa fronteira ainda instável, evidencia-se na atribuição de um privilégio régio que isentava de serviço militar ao Rei todos os moradores próximos da Portela do Homem, tendo como contrapartida a obrigação de “acorrerem a defendê-la” e ao Castelo de Bouro, sempre que fosse necessário.

No detalhe deste privilégio, referido pela primeira vez nas Inquirições de 1220 (PMH, Inq., I – I, II) e pormenorizado nas de 1258 (PMH, Inq., I – III), é possível perceber a importância da via de comunicação pela qual todo o julgado de Bouro, do couto de Bouro e parte do julgado de Pico de Regalados acorrem à defesa da fronteira da Portela do Homem em caso de necessidade. As ordenanças medievais relativas à defesa da Portela do Homem foram mantidas e reafirmadas até ao séc. XVIII.

Ainda em época medieval é reconhecida a Jeira como caminho de eleição entre o arcebispado de Braga e o bispado de Ourense, existindo ainda a presunção de que, por esta via, a Jeira integraria também o conjunto dos caminhos jacobeus (Silva, 1997, p. 59 e Guimarães, 2017), embora não fosse considerado, consensualmente, como caminho principal. No

entanto, a 28 de março de 2019, o Cabido Metropolitano da Catedral de Santiago de Compostela reconheceu o “Caminho Jacobeu da Geira e dos Arreiros” como caminho oficial de peregrinação, face à extensa prova documental de uso que a Associação Codeceda Viva reuniu no processo de classificação que submeteu àquela entidade. Este itinerário jacobeu sobrepõe o traçado da Jeira no território português, assumindo, depois de Lobios, o percurso do chamado caminho dos Arreiros⁷.

Ao longo da Idade Moderna a Jeira manteve a sua classificação, entre a hierarquia militar, de caminho “de invasão”. Em 1640, em pleno cenário da Guerra da Restauração, Dom Gastão Coutinho, que um ano mais tarde seria declarado Governador de Armas da Província de Entre-Douro-e-Minho, manda desmontar as 4 pontes romanas que serviam a Jeira entre a Albergaria e a Portela do Homem: as pontes sobre o Rio de Maceira, Rio do Forno, Rio de Monção e Rio Homem (Ferreira, 1994, p. 53). A pretexto de prevenir a incursão do inimigo pela Jeira, Dom Gastão Coutinho acabaria por ditar o fim da Jeira como estrada principal de trânsito entre reinos, apesar do seu continuado reconhecimento estratégico por parte das direções militares, transformando-a numa estrada de serventia civil eminentemente local e regional.

Em 1758 voltamos a ter notícia da Jeira, uma vez que surge mencionada nas “Memórias Paroquiais” das freguesias da Balança, Campo do Gerês, Chamoim, Chorença, Cubide e Vilar (Capela, 2001). Nesta memória o abade de Chamoim fez um esboço da passagem da Jeira pela sua paróquia e tentou transcrever a inscrição de dois padrões (Capela, 2001, pp. 134-136).

⁷ Web oficial: <https://debragaasantiago.com/>

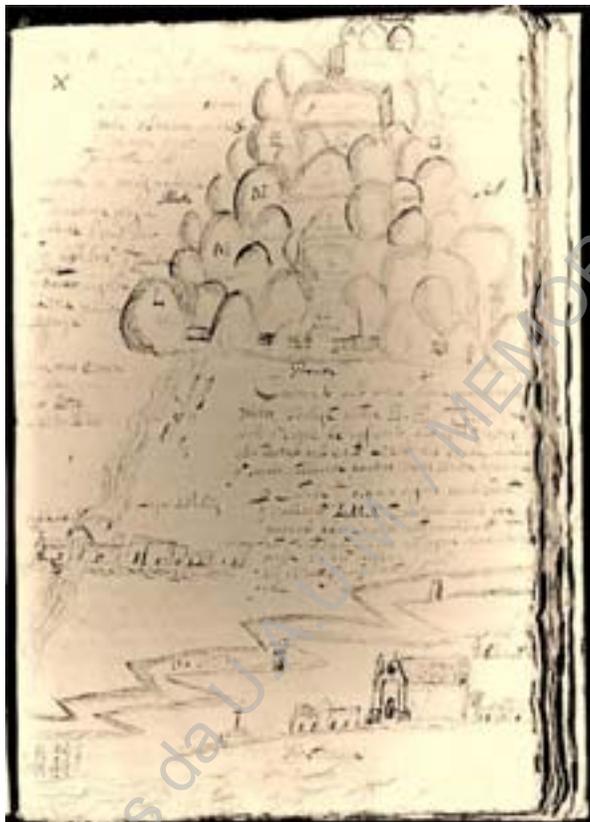


Figura 7 - A representação da Jeira em Chamoim, pelo abade José Coelho da Silva. PT-TT-MPRQ-10-288_c0331.

A instabilidade militar vivida ao longo do séc. XVIII deu azo à realização dos primeiros levantamentos cartográficos de pormenor das linhas de fronteira e do estado em que se encontravam as guarnições militares de cada posto de defesa. Estas iniciativas cartográficas contribuíram para um crescimento exponencial da cartografia da região, servindo a gestão estratégica da defesa e a concretização dos planos de reordenamento administrativo levados a cabo em finais de setecentos e em toda a centúria seguinte.

Em 1763, no rescaldo da “Guerra Fantástica”, o capitão Jozé Maria Cavagna fez um importante esboço cartográfico da fronteira do Minho, enunciando, para cada ponto de defesa cartografado, a respetiva logística militar. E assinalou a estrada romana como “*caminho de invasão*”, descrevendo o importante dispositivo militar que assegurava a sua defesa e da Portela do Homem, formado por um número considerável de efetivos, a maioria dos quais pertencentes a milícias locais, composta por homens das aldeias como obrigação de defesa da fronteira desde a época medieval.



Figura 8 – Pormenor da “Carta Topografica da Raya desta Provincia do Minho, que divide o Reyno da Galliza, as Provincias de Tras os Montes e Porto (...)”, levantado pelo Capitão Jozé Maria Cavagna, em 1763 (PT-AHM-DIV-3-47-AH2-8-18910).

A respeito da Portela do Homem, diz o seguinte: “(...) *Corre por este districto o n.º 46, marco, e Portella de Homem os lemites que guardão as ordenanças de Terras do Bouro, e Santa Marta de Bouro, caminho de invasão por onde corre estrada romana, e também em partes o posto a huma rigorosa defeza; guarnecem a Portella com o piquete do (') A. 7 sentinellas abançadas, ca letra A. Lugar oposto em que o inimigo tem suas trincheiras e peças de artilharia. N.º 48 Lugar de Vilarinho de Furne, o*

primeiro sogeito às invasões porter comunicação ao dito caminho da estrada romana; composta a esta, e ao dito caminho está huma trincheira edificada e feita de novo com hum reducto no qual estão 4 peças de artilharia todas de calibre de 3 com 60 bals, 70 cartuxos de metralha e 8 de pólvora tudo à custa das ordenanças destas terras de Bouro, onde fazem Praça de Armas com guarnição de 2 sargentos mores, 1 ajudante, 8 capitaes, 8 alferes, 16 sargentos, 1 tambor, 1286 homens com armados com armas suas, e 708 com chuços, que comanda o sargento mor João Pereira da Costa Fajardo. N.º49 mostra as trincheiras e o reducto (...)".

Em 1794-95, Custódio Vilas Boas desenhou o “*Mapa de Entre-Douro e Minho*”, onde cartografa com grande detalhe a Jeira e os postos de defesa existentes no seu entorno. Custódio Vilas Boas viria a complementar o seu mapa com uma extensa descrição escrita que publicaria em 1801, onde, no contexto da publicação da Lei do Recrutamento Militar (Alvará de 24 de Fevereiro de 1764), pela primeira vez se refere a revogação do privilégio da isenção militar dada aos homens com obrigação de defesa da Portela do Homem ⁸.

⁸ Villas Boas, Custódio (1801). *Descrição topográfica das comarcas fronteiras da Provincia do Minho*, fls.4-6. Arquivo Histórico Militar.

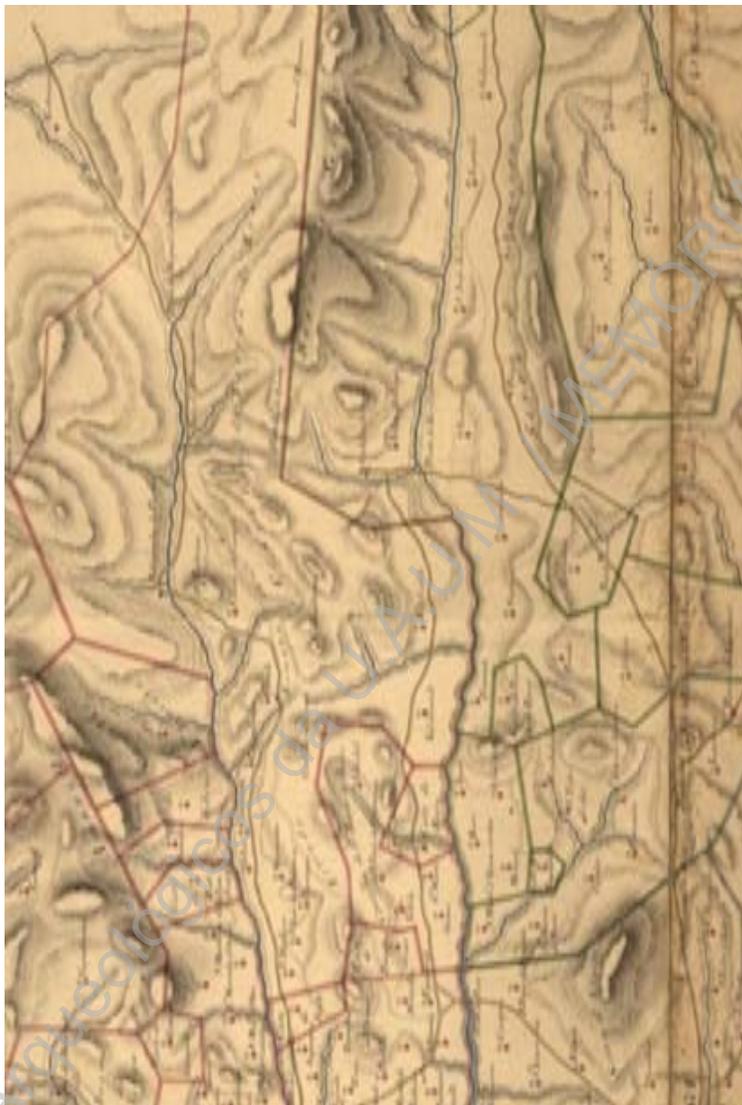


Figura 9 - Pormenor do Mapa de Entre-Douro e Minho, de Custódio Vilas Boas, datado de 1794. BNP D. 94 R. (obtido de <http://purl.pt/24996>)

Nesta publicação diz Villas Boas sobre a Jeira: “(...) *He por esta Ribeira que passava a Via Militar dos Romanos para Astorga, a qual se descobre vinda desde Amares até à Portella d’Homem cinco legoas de distância: acha-se arruinada em partes; he pela maior parte plana; e porque o terreno he muito monteiro, faz grandes voltas para correr de nível, por isso a não seguem os povos, que preferem o ruim caminho à demora: a sua construção não tem nada de notável e parece que a sua largura seria de 30 palmos, por ser este o intervallo de dois padrões, que se achão na Portella d’Homem. Além destes padrões se achão outros muitos cahidos pela Estrada, cujas inscrições se não podem já ler. Desde a Portella d’Homem, até Villarinho da Furna, cohencide a Via Militar, com a Estrada actual, e naquela legoa e meia de distancia, em que não há habitantes, he a Ribeira muito estreita, formando hum desfiladeiro em que, par a par, mal cabe o Rio Homem, e a Estrada, que atravessa pouco a baixo da Portella, em cujo sitio houve huma Ponte chamada de S. Miguel, que se demolio na memorável Guerra d’Aclamação: disto se vê quam difficil será o trânsito da Tropa por tão longo e apertado desfiladeiro e quanto fácil he a sua defesa. (...)”*

Em 1805 instalou-se em Vilarinho das Furnas a *Real Fábrica de Vidros de Gomes, Mattos, Araujo e Companhia*. A pequena exploração industrial foi incendiada pela população a 11 de Julho de 1808, a pretexto de se encontrarem lá refugiados soldados franceses (Sousa, 2009, p. 130). Segundo informação dos proprietários da fábrica numa missiva de 1808, a Jeira foi reconstruída e reparada pelos sócios do empreendimento, para providenciar um bom escoamento do produto para o depósito de Braga⁹.

Mais tarde, a Jeira haveria de ser palco de episódios da Guerra Civil, sendo por lá que fugiram muitos dos liberalistas para a Galiza, em Julho de 1828 (Silva, 1997, p. 65). Luz Soriano relata as escaramuças entre estes e as

⁹ PT/UM-ADB/FAM/FAA-AAA/005317. Documento constante da coleção do Arquivo Distrital de Braga.

populações locais, fiéis a D. Miguel, e a um aquartelamento improvisado das tropas em fuga na chã de São Miguel, um pouco antes da milha XXXIV, onde teriam perecido muitos liberalistas (Silva, 1997).

Em 1888, a secção da Jeira localizada entre as milhas XXIX e XXXIV foi incorporada numa nova realidade administrativa: os então criados Serviços de Arborização da Serra do Gerês (Nunes, 2009, p. XIII).

Nos primeiros anos da República a Jeira foi palco de uma intensa movimentação militar destinada a prevenir qualquer tentativa de golpe de estado por parte de Paiva Couceiro, que comandava uma facção monárquica e poderia usar esta via para reentrar no país (Silva, 1997, p. 66). Esta movimentação criou algum alarme junto das populações locais, conforme mencionado, no seu diário, pelo padre Martins Capela (Silva, 1997, pp. 116-118).

A maior subtração de traçado viário da Jeira aconteceria na década de 60 do século XX, aquando da construção da barragem de Vilarinho das Furnas, que obliterou todo o vale de Vilarinho e com ele uma parte substancial desta estrada, entre as milhas XXIX e XXXI. Atualmente, quer o traçado submerso quer as ruínas romanas da Bouça da Mó apenas são visíveis nos momentos de seca ou de redução do caudal da barragem. Entre as milhas XXXI e os Viveiros de Albergaria, a via foi sobreposta pela estrada florestal atual e pelos tanques de reprodução piscícola de Albergaria.

Embora em alguns pontos ainda mantenha a serventia de caminho público, a verdade é que a essência do uso atual desta infraestrutura de origem romana prende-se com o turismo de natureza e pedestrianismo, que fez do Gerês uma marca de excelência e da Jeira uma das suas ofertas de exceção.

2.3 A Jeira e a excepcionalidade da epigrafia viária

Os padrões miliários, sendo estruturas de marcação da métrica itinerária romana, foram também amplamente utilizados como veículos de propaganda política. Contendo, na sua maioria, inscrições honoríficas a determinado imperador, os padrões são elementos fundamentais para a história da estrutura viária. Acaso fossem meros marcos de contagem métrica, não se justificaria a existência de grupos de padrões na mesma milha.

Na Jeira, como em outras vias da mesma natureza, é evidente a concentração de numerosos padrões por milha, cuja informação epigráfica é essencial não só para o estabelecimento de cronologias finas sobre a organização do poder imperial, como também sobre a posição do poder regional perante as mudanças políticas no Império.







Figura 10 - Estatística da distribuição de epigrafia viária da Via Nova, no geral, e das milhas XIV a XXXIV, em particular, no contexto da Gallaecia

Tal é particularmente visível ao longo do séc. III, momento de elevada instabilidade governativa, particularmente visível na epigrafia miliária da Jeira. Com efeito, o facto de serem erigidos num tempo muito reduzido de governação e com uma área restrita de apoio dentro do Império traduz não só a eficácia do *Cursus Publicus*, mas também a dinâmica da política conventual no contexto das crises sucessórias. É o caso de 7 padrões identificados do imperador usurpador Magnêncio e de um do seu irmão Decêncio, a quem aquele atribuiu o título de César.

O facto de a Jeira ser palco desta fortíssima afirmação política será, em nosso entender, sinónimo da sua importância no quadro geopolítico do Noroeste Peninsular, tendo ainda implícito um uso intenso deste eixo viário. À semelhança do que acontece ainda hoje, as afirmações políticas seriam feitas estrategicamente em locais cujo fluxo justificasse o investimento.

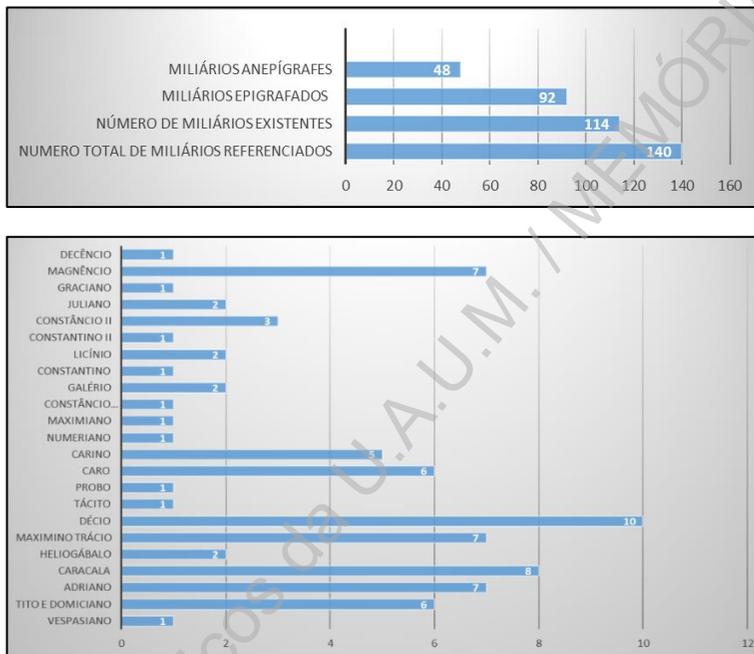


Figura 11- Distribuição da dedicatória epigráfica dos padrões da Via Nova, entre as milhas XIV e XXXIV.

2.4 Milhas XIV – XXXIV: Traçado Específico

O âmbito deste trabalho considera o percurso entre as milhas XIV e XXXIV¹⁰, vulgarmente conhecido por Jeira ou ‘Geira’, e que, desde Maio de 2013, se encontra classificado como Monumento Nacional no seu todo (Decreto 5/2013, de 6 de Maio).

Milha XIV



Figura 12 - Perspetiva O-E da Milha XIV, em ambiente Google Earth.

Seguindo em direção a Astorga, sai do lugar de Santa Cruz e prossegue por um caminho em macadame, atualmente coincidente com a estrada municipal n.º 1265. A cerca de 510 m do lugar encontra-se a marcação da milha XIV, sinalizada por sete padrões dispostos sobre a margem direita do caminho. Deste conjunto, cinco padrões foram encontrados *in situ*, no início da década de 80, quando se procedia às obras de requalificação do caminho municipal. Inclui padrões dedicados a Tito e

¹⁰ Neste trabalho, para não induzir confusões com as identificações correntes, e apesar de, em rigor, as milhas marcarem a distância percorrida, descreve-se o traçado de uma milha considerando a distância a percorrer até à milha seguinte.

Domiciano (80 d.C.), Adriano (119 d.C.), Caracala (213 d.C.), Décio (250 d.C.), Magnêncio (351 d.C.) e Juliano (361-363 d.C.).

Com 1638 m de extensão, a milha XIV desenvolve-se num plano altimétrico relativamente constante, entre os 440 e os 450 m de altitude. A cerca de 1460 m, a via diverge da estrada municipal, seguindo para Este até Lampaças ou Bico da Geira, onde se marca a milha XV.

Milha XV



Figura 13 - Perspetiva N-S da Milha XV, em ambiente Google Earth.

A milha XV marca o percurso da Jeira entre os lugares de Lampaças ¹¹ e Penedo dos Teixugos. Seguindo, grosso modo, a mesma variação altimétrica da anterior, esta milha desenvolve-se ao longo de aproximadamente 1812 m, um valor claramente superior ao consensualmente estimado para uma milha viária nos estudos dedicados ao tema.

¹¹ Este lugar surge também mencionado na bibliografia existente como Bico da Geira ou Cantos da Geira.

O início da milha encontra-se assinalado por dois padrões: um, anepígrafo, atualmente posto sobre o lado direito da via, o outro, sobre o lado esquerdo, dedicado ao Imperador Caro, datável de 283 d.C. Junto do padrão anepígrafo encontra-se uma cruz, entalhada de forma fruste, sobre um pequeno afloramento. Lemos et. al (2008, p.157) mencionam a existência de pedreiras para extração de padrões no local.

Segundo Amaro Carvalho da Silva (1997, p.79), foram recolhidos dois outros padrões nas imediações da milha XV, transportados na década de 80 do séc. XX para os Paços do Concelho e atualmente depositados no Museu da Geira. Um destes padrões é dedicado a Carino (283-285 d.C.), o outro a Magnêncio (350-353 d.C.).

Milha XVI



Figura 14 - Perspetiva O-E da Milha XVI, em ambiente Google Earth.

A milha XVI estende-se ao longo de 1632 m, entre o Penedo dos Teixugos e o Ribeiro de Cabaninhas ou da Igreja. Para esta milha estão referenciados quatro padrões, embora atualmente se encontre no local

apenas um, dedicado a Décio (250 d.C.), desconhecendo-se o paradeiro dos restantes três ¹².

A milha corre a meia encosta entre os 445 m e os 450 m de altitude, proporcionando boa visibilidade sobre o Vale do Homem. Depois de cruzar o ribeiro da Devesa, a via segue entre muros até à Capela de São Sebastião, sendo sobreposta por um caminho de acesso a uma moradia particular nos 100 metros que antecedem a chegada à capela. A sobreposição mantém-se nos 200 metros seguintes, onde o traçado coincide com o largo da Capela e com a estrada municipal 535-2. Depois da travessia da EM 535-2, a via desce ligeiramente até ao Ribeiro de Cabaninhas, onde se encontra a marcação da milha seguinte.

Milha XVII



Figura 15 - Perspetiva O-E da Milha XVII, em ambiente Google Earth.

¹² Barros Sibelo relata a existência de um padrão dedicado a Caracala (198-217 d.C.), e Mattos Ferreira um dedicado a Maximiano (306-312 d.C.) e outro, anepígrafo, que estaria integrado num muro.

A milha XVII desenvolve-se, ao longo de 1698 m, entre o Ribeiro de Cabaninhas e as Chãs de Vilar. No lugar da marcação da milha são visíveis quatro padrões, dedicados distintamente a Caracala (213 d.C.), Heliogábalo (219 d.C.), Décio (250 d.C.) e Caro (283 d.C.).

O percurso da milha desenvolve-se entre muros até ao cruzamento de um outro afluente do ribeiro de Cabaninhas. Seguindo sem grandes variações altimétricas, o percurso da milha foi entalhado a meia-vertente e à medida que nos aproximamos de Saim, oferece uma grande amplitude visual sobre o vale do Homem.

A cerca de 1170m do início da milha, a via atravessa um pequeno afluente do Ribeiro de Cabaninhas, que atualmente não possui uma passagem estruturada, cruzando-se, literalmente, o leito pedregoso do pequeno canal de água. Ultrapassado este talvegue, a via continua, a meia encosta, até à marcação da milha seguinte.

Milha XVIII



Figura 16 - Perspetiva O-E da Milha XVIII, em ambiente Google Earth.

A milha XVIII tem início nas Chãs de Vilar e encontra-se assinalada por dois padrões, um dedicado a Tito e Domiciano (80 d.C.) e outro a Constâncio II (337-361 d.C.). Neste local, a Jeira atravessa um amplo anfiteatro natural, com evidentes microtopografias artificiais, associadas, pela população local às ruínas da aldeia velha de Saim. Lemos et al. (2008) propõe para este local a *mansio Salaniana*, mencionada no Itinerário de Antonino às 21 milhas, tendo, para validação desta hipótese, realizado a intervenção arqueológica descrita em 2.2.1.

A milha XVIII prossegue em direção ao Ribeiro do Urzal, descendo ligeiramente até ao talvegue da linha de água. A via segue entre muros até à encosta seguinte, onde encontramos os padrões da milha seguinte. No total, esta milha percorre aproximadamente 1540 m.

Milha XIX



Figura 17 - Perspetiva O-E da Milha XIX, em ambiente Google Earth.

A milha XIX começa nos Lagedos, onde podemos observar a presença de dois padrões, um deles dedicado a Tito e Domiciano (80 d.C.) e outro a Caracala (213 d.C.); este encontra-se tombado e fraturado sobre a margem direita da via, no sentido Braga – Astorga.

São associados a esta milha mais três padrões, dois referenciados por Amaro Carvalho da Silva e outro pelo Padre Matos Ferreira (Lemos, et al., 2008, p. 173 e Rodríguez Colmenero, Ferrer Sierra, & Álvarez Asorey, 2004, pp. 426-427). Dos primeiros, um encontra-se depositado no Museu da Jeira e o outro serve de suporte a uma varanda da antiga casa paroquial de Moimenta a Nova; o terceiro, referido pelo Padre Mattos Ferreira, encontra-se em paradeiro desconhecido (Rodríguez Colmenero, Ferrer Sierra, & Álvarez Asorey, 2004, pp. 426-427).

Esta milha apresenta um desenvolvimento altimétrico regular, entre 440 e 430m de altitude, em variação suave, acompanhando os recortes montanhosos que conformam o monte do Alto do Falanco.

Entre os 460 m e os 1195 m, aproximadamente, a via romana é serventia de viveiros florestais, com plantio de eucalipto, tendo sido, neste percurso, alargada e regularizada para o efeito. Aos 1195 m, cruza com um caminho florestal que tem origem em Moimenta-a-Nova, por onde é frequente o trânsito de equipamento pesado de produção florestal. No total, o percurso da milha XIX perfaz 1637 m.

Milha XX



Figura 18 - Perspetiva O-E da Milha XX, em ambiente Google Earth.

A milha XX inicia-se na Fraga dos Ladrões, próximo do Outeiro da Poldriqueira, onde se encontram dois padrões, um dedicado a Adriano (119 d.C.) e outro a Carino (283-275 d.C.).

Contornando os talwegues de vários ribeiros que dão forma a esta encosta bastante recortada, a Jeira mantém, nesta milha com aproximadamente 1650 m, um traçado topograficamente regular, com pouca variação altimétrica.

Existe também aqui um dos melhores exemplos de calçada ainda existente ao longo do percurso, depois de cruzar o Ribeiro da Pala da Porca e no cruzamento da linha de água seguinte. A calçada encontra razão na elevada saturação dos solos na envolvente das travessias e prolonga-se por cerca de 20 m no primeiro caso e 30 no segundo. Aos 1300 m de milha, a via foi cortada pela estrada municipal que liga Travaços a Vilar, obra realizada na segunda metade do séc. XX.

Milha XXI



Figura 19 - Perspetiva O-E da Milha XXI, em ambiente Google Earth.

A milha XXI tem início junto da travessia do Ribeiro das Cales, na Pontelha da Geira, onde podemos ver atualmente dois padrões: um dedicado a Heliogábalo (219 d.C.) e outro, fraturado, dedicado a Caro (283 d.C.).

Depois da travessia do ribeiro, a via apresenta um pequeno troço lajeado, seguindo um plano altimétrico estável, entre os 440 e os 470 m de altitude. A milha XXI contabiliza um total de 1682 m.

Seria nesta a milha, segundo o Itinerário de Antonino, que se localizaria a *Mansio Salaniana*. Lemos et al. (2008) sugere que, a ser aqui e não em Chãs de Vilar, a *mansio* localizar-se-ia na aldeia de Travaços. Carvalho da Silva (1997) sugere o lugar do Pontido, onde identificou uma mancha de de materiais laterícios romanos.

Milha XXII



Figura 20 - Perspetiva O-E da Milha XXII, em ambiente Google Earth.

A milha XXII tem início no lugar de Ervosa, onde se encontram dois padrões: um dedicado a Carino (283-285 d.C.) e outro atualmente ilegível.

Nos cerca de 1660 m em que esta milha se desenvolve, a via encontra-se bastante degradada, apresentando, em várias partes do traçado, desgaste muito abaixo do que teria sido a cota de circulação da estrada romana.

Esta milha apresenta um perfil de elevação que oscila entre os 470 m e os 500 m de altitude, apresentando, em alguns casos, variações na pendente mais acentuadas, especialmente nas travessias de pequenos cursos de água, onde, a miude, se verifica o lajeamento da superfície.

Milha XXIII



Figura 21 - Perspetiva NO-SE da Milha XXIII, em ambiente Google Earth. O traçado alterado indica-se com cor branca.

A milha XXIII começa no lugar de Esporões, na encosta do lugar de Padrós, perfazendo um total de 1668 m. A assinalar esta milha encontra-se um padrão dedicado a Juliano (361-363 d.C.), existindo menção a outros dois, um referido por Frei Bernardo de Brito, que o coloca em Braga, e um outro, referido como perdido por Martins Capela, com dedicatória a Constâncio II (Rodríguez Colmenero, Ferrer Sierra, & Álvarez Asorey, 2004, p. 435).

Esta milha marca o início da descida da Jeira para a veiga de Cubide e é, de todas as que observámos até este ponto, aquela que apresenta maiores dificuldades à circulação. Para além de circuitos em pendentes acentuadas, pouco comuns na planificação viária romana, existe uma extensa área da milha cujo traçado se encontra perdido.

Aos 390 m, é cortada pela estrada municipal 535 e, a partir daqui, o traçado atualmente marcado é a representação do trilho possível até aos 1600 m. Com efeito, Depois do corte da EM 535, o traçado segue por um caminho de pé posto bastante degradado, paralelo a um eucaliptal, durante cerca de 225m, momento em que encontra uma descida abrupta que nos conduz a um parque de merendas, paralelo à EN 307, que evoca a via romana.

A EN 307 cortou então, também ela, a milha XXIII e é preciso atravessá-la para retomar o trilho, que volta a encontrar uma descida acentuada, até entroncar no caminho de serventia de uma bouça de eucalipto.

O trilho segue por entre socalcos, que a determinado momento terão absorvido a Jeira, encontrando-se aqui bastante degradada e reduzida, em muitas partes, novamente a um caminho de pé posto.

Sensivelmente a 1350m do início da milha, o traçado foi obliterado pela chamada Quebrada de Souto de Paredes, uma derrocada que terá acontecido, pelo menos, no séc. XIX, e que, do ponto de vista estrutural, criou uma rutura na Jeira que nunca foi resolvida.

Segundo informações locais, numa tentativa de melhorar o acesso, o município de Terras de Bouro tentou, em anos recentes, repor o acesso através da decapagem mecânica deste troço, mas a movimentação de terras realizada acabou por desestabilizar ainda mais os taludes. Considera-se ser urgente uma intervenção preventiva no local, através de um plano geotécnico de estabilização dos solos, ou, em alternativa, interditando o trânsito nas zonas mais perigosas. Depois da área da quebrada, reencontra-se o traçado da Jeira, que segue, agora sem dificuldades, até à milha seguinte.

Milha XXIV



Figura 22 - Perspetiva O-E da Milha XXIV, em ambiente Google Earth.

A milha XXIV desenvolve-se ao longo de 1566 m, entre o lugar de Cabaninhas e Sá, num percurso com um traçado regular, pese embora se verifique uma subida dos 450m para os 520 m de altitude entre os limites de milha.

A milha desenvolve-se sobre a vertente direita do Ribeiro do Campo, acompanhando os encaixes das linhas de água que drenam as encostas da serra para o rio, sendo vários os vestígios de lajeamento da superfície das zonas de maior saturação dos solos.

A via segue paralela aos campos de Sá, mantendo-se na sua bordadura até esse lugar, junto ao qual encontramos a marcação da milha seguinte.

Milha XXV



Figura 23 - Perspetiva O-E da Milha XXV, em ambiente Google Earth. A proposta de traçado alternativo é assinalada com cor rosa.

O início da milha está assinalado por um padrão dedicado a Décio, que foi colocado em posição invertida para receber uma cruz em granito, que atualmente se vê a encimar o monumento. Recentemente o padrão foi reposto em posição corrigida, mantendo a sua função de cruzeiro. Este padrão-cruzeiro encontra-se abaixo da EN 307, num pequeno largo por onde deriva a estrada que vem do lugar de Sá.

A milha XXV desenvolve-se ao longo de cerca de 1576m pela vertente que antecede a Veiga de Baixo de Cubide, sendo sobreposta pela EN 307 até à entrada do aglomerado habitacional da aldeia, junto ao Café Eiras. Considerando apenas o percurso analisado neste ponto, esta é a primeira situação em que a via atravessa um aglomerado urbano, a aldeia de Cubide. Dentro desta, na rua da Carreira, está outro padrão, dedicado também a Décio (250 d.C.), a sustentar o telheiro duma casa particular. Este padrão terá vindo da milha XXVI, segundo interpretação de Rodríguez Colmenero, Ferrer Sierra, & Álvarez Asorey (2004, p. 441).

Sobre a passagem da via em Cubide, são vários os argumentos que defendem as duas propostas mais comuns, podendo ver-se, a este respeito, Lemos et al., 2008, pp 195-197. O traçado classificado cruza a Veiga de Cima, pelos campos a norte da Capela de Santa Eufémia, deriva para nordeste, passa pela Leira d'Antr'os Outeiros e vai sair da veiga pelo Portelo Alto, onde atravessa a EN 307. Depois do cruzamento a via desce ligeiramente ao longo de 370 m, mantendo-se sobre a margem direita de uma pequena linha de água, tributária do ribeiro de Freitas, onde se encontra a marcação da milha seguinte.

Milha XXVI



Figura 24 - Perspetiva S-N da Milha XXVI, em ambiente Google Earth. As propostas de traçados alternativos assinalam-se com cor rosa.

A milha XXVI começa na vertente do Outeiro da Jeirinha para o Rio de Freitas, encontrando-se assinalada com um padrão dedicado a Constâncio I (305-306 d.C.). Da mesma milha, para além do padrão referido na aldeia de Cubide, encontramos menção, em Barros Sibelo, a um outro, de dedicatória e paradeiro desconhecidos, um outro, dedicado a Adriano (117-138 d.C.), atualmente convertido em fuste de cruzeiro e posto no

lugar com o mesmo nome, encimado por uma escultura de Cristo crucificado (Rodríguez Colmenero, Ferrer Sierra, & Álvarez Asorey, 2004, p. 442). O Padre Matos Ferreira deu-nos também conta de um padrão dedicado a Licínio (308-324 d.C.), destruído na sua época na aldeia de Cubide (Rodríguez Colmenero, Ferrer Sierra, & Álvarez Asorey, 2004, p. 443).

Aos 250 m a milha XXVI cruza uma pequena linha de água inicial do Rio de Freitas, seguindo ao cimo de um pequeno outeiro, onde se encontra um penedo marcado com várias covinhas, local onde inflete para poente, segundo o percurso classificado, atravessando uns campos lameiros e subindo, de forma bastante acentuada, até aos Seixos Brancos. Aí entronca na estrada nacional, que a sobrepõe até ao 1350, seguindo por uma estreita portela, a poente, onde o caminho se encontra completamente degradado. Este caminho conduz novamente à estrada nacional, na qual o percurso volta a entroncar desde os 1500 m até à milha seguinte. Neste trajeto, a milha contabiliza um total de 1545 m.

A acentuada subida aos Seixos Brancos, aliada ao desnecessário cruzamento da mesma linha de água em dois pontos muito próximos e da referência, por parte de Fernando Cosme, que o padrão atualmente posto na marcação da milha teria vindo da base da encosta direita do pequeno ribeiro, levou-nos, em sede de trabalho de campo, a avaliar a área para aferir a possibilidade de entre estas milhas ter existido outro traçado. E identificámos duas possibilidades:

a) Um caminho que segue pela margem esquerda da linha de água e que progride suavemente pela base da encosta, acompanhando a garganta de escoamento até ao local onde se encontra o Cruzeiro do Campo do Gerês. Esta possibilidade encontra eco na referência ao achado do padrão que marca a milha XVII junto da base deste talvegue.

b) Seguindo pela margem esquerda, pode tomar-se um caminho à esquerda, a cerca de 310 m do início do percurso alternativo que

conduz numa subida com alguma pendente, ao ponto de marcação da milha XXVII.

Serão necessários trabalhos de campo adicionais, aliados a investigação documental, para aferir da possibilidade e validade destas alternativas, sendo porém certo que o traçado atual, na subida que apresenta na zona dos Seixos Brancos, parece bastante improvável face ao que é comum na engenharia viária romana.

Milha XXVII



Figura 25 - Perspetiva S-N da Milha XXVII, em ambiente Google Earth. As propostas de traçados alternativos assinalam-se com cor rosa.

A milha XXVII apresenta, igualmente, questões quanto ao seu traçado. Se o trilho classificado segue, praticamente sempre, sobreposto à estrada nacional, ou imediatamente paralelo a ela, até ao cruzamento da Guarda, atravessando assim toda a veiga do Campo do Gerês, as propostas dadas pela investigação a respeito do tema são mais divergentes. Com efeito, Lemos et al. (2008, 201-203) refere, em acordo com Amaro (1997), duas possibilidades:

a) Depois do cruzeiro, a via seguiria pela EN até aos 710m, ponto onde virava para nascente, seguindo, grosso modo, paralela à estrada nacional até à Ribeira da Rocha, onde de novo entroncaria no mesmo traçado da EN 307.

b) No cruzeiro a via seguiria para poente, seguindo paralela a um caminho que corta pela veiga um pouco antes da ponte de Eixões, nos campos chamados da Relva. Passaria a norte o sítio do Adro Velho, cruzando o Rio de Campos por poldras, entroncando novamente na estrada nacional aos 1252m.

De mencionar ainda que a população de São João do Campo tem por tradição que a Jeira passaria a Ponte, seguindo pelo caminho velho para a aldeia¹³, a qual atravessaria pela rua que ainda hoje recebe o nome de Jeira, entroncando depois na estrada nacional no lugar dos Padrões, hoje cruzamento da rua da Jeira com a rua do Parque.

Para esta milha encontram-se referenciados 5 padrões: um dedicado a Magnêncio (350-353 d.C.), posto no local de marcação atual da milha; um dedicado a Décio (250 d.C.), reaproveitado para fuste de cruzeiro, rematado por uma escultura de Cristo crucificado e abrigado num baldaquino, no lugar que recebe o mesmo nome, junto ao Museu da Geira; um dedicado a Vespasiano (78 d.C.), descrito por Frei Bernardo de Brito e por Matos Ferreira, que refere uma inscrição relativa à inauguração dos trabalhos de ampliação da milha XXVII (Rodríguez Colmenero, Ferrer Sierra, & Álvarez Asorey, 2004, p. 445); um, cuja inscrição se encontra ilegível, posto à margem da estrada nacional, em frente ao caminho de acesso para o Adro; e um outro, mencionado por Frei Brito da Cunha como fraturado à sua época e cuja notícia nos dá conta o Padre Matos Ferreira (Rodríguez Colmenero, Ferrer Sierra, & Álvarez Asorey, 2004, p. 448).

¹³ Segundo Fernando Cosme, o Caminho Velho era o que, saindo dos Padrões, atravessava o rio pelas poldras e ia direitinho até ao Cruzeiro, onde saía da Veiga de S. João por um portelo marcando, praticamente, o traçado da Jeira.

Milha XXVIII



Figura 26 - Perspetiva S-N da Milha XXVIII, em ambiente Google Earth.

O local de início da milha XXVIII é meramente hipotético e considera-se normalmente ser na Leira dos Padrões, no cimo da Veiga do Campo (Lemos, et al., 2008, p. 205). Para esta milha associam Rodríguez Colmenero, Ferrer Sierra, & Álvarez Asorey (2004, pp. 448-452) 10 miliários, dispersos pela veiga e pela aldeia de São João: um dedicado a Caro (282-283 d.C), depositado no jardim duma residência privada, propriedade do Sr. José Rodrigues Pires; um dedicado a Magnêncio, referenciado pelo Padre Mattos Ferreira, e que se encontra em parte incerta; dois que o Padre Mattos Ferreira diz terem sido destruídos em obras de reparação da Igreja de São João do Campo; um, fraturado, integrado na parede duma casa privada no centro da aldeia, propriedade da Sr.^a América Rodrigues Ribeiro; outro, anepígrafo, integrado na parede de uma corte de gado, na aldeia de São João; fragmento de outro, identificado no lugar de Porto do Carro; e um outro, mencionado por Mattos Ferreira, que diz ter sido desbastado para fazer o púlpito da Igreja matriz.

Embora desconheçamos o local de início da milha XXVIII, o restante traçado encontra-se consensualmente reconhecido, tendo recentemente sido identificado o piso da Jeira na zona da Guarda, sobre a margem esquerda da estrada Nacional.

Com efeito, a Jeira viria paralela à estrada nacional, em terrenos atualmente pertencentes ao Parque de Campismo de Cerdeira, subindo ligeiramente no lugar onde a propriedade parte com a do Sr. João Martins, infletindo ligeiramente para poente, aproveitando a pequena portela aí existente, para depois tomar o caminho das Laceiras, que descia em direção ao lugar de Vilarinho das Furnas. Contornando o promontório da Guarda, encontramos a marcação da milha seguinte.

Apesar de apresentar um traçado bastante regular até ao lugar de Gavião, a entrada no caminho das Laceiras representa uma descida com uma pendente acentuada, descendo dos 650m para 620m, numa extensão de aproximadamente 620m. Estima-se que esta milha teria 1646m.

Milha XXIX



Figura 27 - Perspetiva O-E da Milha XXIX, em ambiente Google Earth.

A milha XXIX tem início sob o promontório da Guarda, onde se encontram dispostos 12 padrões, recolhidos das imediações durante as intervenções arqueológicas do início dos anos 90:

- Um padrão dedicado a Tito e Domiciano (80 d.C.);
- Um padrão dedicado a Maximino e Máximo (235 d.C.);
- Um padrão dedicado a Galério (305-311 d.C.);
- Um padrão dedicado a Constâncio II (337-361 d.C.);
- Dois padrões cujas respetivas inscrições não apresentam leitura;
- Seis padrões anepígrafos, fragmentados;

Conforme mencionado pelo Padre Mattos Ferreira, existiriam mais quatro padrões, três deles destruídos por um morador de Vilarinho das Furnas, que os partiu para reaproveitamento na sua propriedade, e outro dedicado a Maximiano (286-305 d.C.), atualmente em paradeiro desconhecido.

A milha XXIX marca também o local onde a Jeira se encontra, atualmente, submersa na albufeira da Barragem de Vilarinho das Furnas. Entre a marcação da milha e o início do espelho de água, é ainda possível reconhecer o seu traçado, lajeado nas partes mais íngremes da descida, correndo entre muros praticamente até à albufeira. O percurso encontra-se submerso até aos 480 m da milha seguinte, podendo ser observado em períodos de maior seca, como foi o caso deste último verão.

Milha XXX



Figura 28 - Perspetiva O-E da Milha XXX, em ambiente Google Earth.

A milha XXX foi definitivamente identificada na Bouça da Mó, aquando da intervenção arqueológica realizada em 1992. Esta intervenção permitiu identificar o edifício, de planta retangular, que se interpretou como *mutatio* e nas suas proximidades, o topo de um padrão que se pressupõe que esteja, ainda, fincado *in situ*. As estruturas submersas encontram-se bastante danificadas pelo movimento das águas.

Deste local foram ainda recolhidos outros três padrões: um dedicado aos filhos de Constantino; outro, mencionado por Mattos Ferreira como tendo sido levado do local por um habitante de Vilarinho e um terceiro, recolhido em 2007 do mesmo local e transportado para o Museu da Jeira, onde aguarda estudo.

A partir da Bouça da Mó, a Jeira vai subindo gradualmente, acompanhando o encaixe do rio Homem pela margem esquerda. A partir dos 840 m a milha XXX foi sobreposta pela Estrada Florestal da Mata da Albergaria, realidade que se mantém praticamente até ao cruzamento do Rio de Maceira, junto aos Viveiros de Albergaria. A milha XXX apresenta um traçado estimado em 1560m.

Milha XXXI



Figura 29 - Perspetiva O-E da Milha XXXI, em ambiente Google Earth.

A milha XXXI, no Bico da Jeira, encontra-se imediatamente a norte do Ribeiro do Pedredo, cuja transposição apresenta um exímio exemplar de passagem a vau lajeada (Lemos, et al., 2008, p. 219).

Aí se conservam 17 padrões, sendo 6 anepígrafos e os restantes 11 dedicados a: Tito e Domiciano (80 d.C.); Adriano (119 d.C.); Caracala (213 d.C.); Décio (250 d.C.); Probo e Caro (282 d.C.); Caro e Carino (283 d.C.); Numeriano (283-284 d.C.); Constantino I (307-337 d.C.); filho de Constantino, com difícil leitura; Graciano (367-383); filhos de Constantino, com restos de pintura, atualmente depositado no edifício do Centro de Recuperação de Aves do PNGP.

A este conjunto somam-se vestígios de pedreiras e de corte de pedra, que se aceita estarem correlacionadas com a produção dos padrões.

A milha XXXI foi integralmente sobreposta pela estrada florestal, contando, atualmente, 1350m de extensão, num perfil altimétrico de ligeira subida, mas regular.

Milha XXXII



Figura 30 - Perspetiva O-E da Milha XXXII, em ambiente Google Earth.

A milha XXXII desenvolve-se ao longo de 1565m, entre a Volta do Covo e as imediações da chamada “Casa do Académico”.

O seu início na Volta do Covo é marcado por 18 padrões, aglomerados entre a margem direita e a margem esquerda da estrada florestal. Segundo Lemos et al., existe a possibilidade de os padrões terem sido agrupados neste local aquando da construção da estrada florestal.

O conjunto inclui, para além de 10 padrões anepígrafos, 8 dedicados a: Adriano (119 d.C.); um palimpsesto, com dedicatória a Caracala (213 d.C.) e outro imperador indeterminado; Maximino e Máximo (235 d.C.); Décio (250 d.C.); Caro (282-283 d.C.); filhos de Constantino; Magnêncio (350-353 d.C.); e Decêncio (350-353 d.C.).

A milha XXXII prossegue paralela à margem esquerda do Rio Homem, até ao ponto em que este recebe as águas do Rio de Maceira e do Rio do Forno, no local onde os serviços florestais edificaram um polo de apoio aos serviços, com dois tanques para viveiros piscícolas. A transposição

destes dois cursos de água apresenta vestígios de duas das três pontes romanas demolidas durante a Guerra da Restauração.

Sobre a margem direita do Rio de Maceira é ainda visível a sólida estrutura do pegão da ponte, com fiadas isódomas em cantaria de pedra, assim como a camada de enchimento para o arranque do arco. Não são visíveis, neste exemplar, blocos almofadados.

Sobre o Rio do Forno são visíveis os alicerces da ponte em ambas as margens, sendo estes compostos por um sólido aparelho composto por blocos almofadados, alternados com fiadas em silhares de cantaria de face regular.

Cruzado o Rio do Forno, a milha prossegue pela margem esquerda do Rio Homem, num traçado amplo, pautado por um perfil altimétrico regular, até atingir a milha XXXIII junto à referida “Casa do Académico”.

Milha XXXIII



Figura 31 - Perspetiva S-N da Milha XXXIII, em ambiente Google Earth. A alternativa pelo Curral de São Miguel encontra-se assinalada com cor rosa.

A milha XXXIII inicia-se nas proximidades da Ponte Feia, sinalizando-se junto do edifício do “Académico”, onde se encontram 13 padrões, dos quais 3 anepígrafos, 2 ilegíveis, 2 dedicados a Carino (283-285 d.C.) e os restantes 6 dedicados a: Maximino e a Máximo (235 d.C.); Décio (250 d.C.); Tácito (275-276 d.C.); Galério (305-311 d.C.); filho de Constantino; e Magnêncio (350-353 d.C.).

Mattos Ferreira dá conta ainda da existência de mais dois padrões, um dedicado a Caracala e outro a Maximino, ambos em paradeiro desconhecido.

A cerca de 345 m do início da milha encontramos a Ponte de São Miguel, a mais emblemática obra de arte do traçado português da Via Nova, também ela demolida em 1640. Da ponte, que se assume que tenha tido dois arcos de dimensão distinta, restam os pégões laterais, estruturas imponentes pela sua robustez, isonomia e qualidade estética. No local da sua predecessora romana foi colocada recentemente uma outra ponte, com tabuleiro em madeira, que garante a travessia do Rio Homem no local.

O estado da via na margem direita da ponte é de extrema desagregação, e durante quase 90 metros não existe caminho para além de um pequeno carreiro feito à força da passagem de caminheiros pelo local. Daqui até ao edifício do antigo bairro da Guarda Florestal, o trilho da milha segue por um carreiro por onde drenam as águas da vertente que, em alturas de maior pluviosidade, se tornam um pequeno ribeiro.

Depois do edifício mencionado a via encontra-se lajeada até à Chã ou Curral de São Miguel, por onde segue um caminho de progressão suave, que entronca na estrada asfaltada que conduz à fronteira da Portela do Homem. Esta seria uma proposta de traçado alternativo à da classificação atual, que sobe a direito depois da casa do Bairro da Guarda Florestal, por um caminho estreito, bastante degradado e de pendente muito acentuada, e que, em face destas características, se torna, invariavelmente, num canal de escoamento das águas pluviais.

No total, esta milha conta com 1480m até chegar à Portela do Homem, fronteira natural onde se marca também a fronteira nacional, assinalada pelos edifícios de controlo fronteiriço. É justamente o Posto de Fronteira, reabilitado em 2011, que atualmente acolhe uma pequena unidade museográfica, a Galeria dos Padrões, dependente do Museu da Jeira. Nesta unidade encontram-se expostos 9 padrões, que em momento anterior se encontravam depositados na sede de município. Encontram-se também aqui duas peças de artilharia de montanha, que provêm da bateria da Guarda.

Os padrões que aqui assinalam a milha XXXIV, cujo percurso se desenvolve já em território espanhol, incluem 1 anepígrafo, 2 ilegíveis e 6 dedicados a: Tito e Domiciano (80 d.C.); Adriano (119 d.C.); Caracala (213 d.C.); Maximino e Máximo (235 d.C.); Décio (250 d.C.); e Magnêncio (350-353 d.C.).

3. Situação Atual – Fichas de avaliação por milha

Página propositadamente deixada em branco

XIV

FICHA DE AVALIAÇÃO DE MILHA



A milha XIV marca a entrada da Jeira no Vale do Rio Homem. Começa na Bouça do Padreiro, junto do lugar de Santa Cruz, e estende-se até ao lugar de Lampaças.

Extensão	1638 m
Freguesias	Balança e Ribeira
Padrões	Tito e Domiciano (80 d.C.) Adriano (119 d.C.) Caracala (213 d.C.) Décio (250 d.C.) Magnêncio (351 d.C.) Juliano (361-363 d.C.) Anepigrafo
Marcas de Rodados	1575 m; 1595 m; 1632 m; 1638 m
Pavimento Lajeado	-
Pedreira	-
Enquadramento	Vertente

Geomorfológico	
Expressividade Na Envolvente	Evidente
Enquadramento Paisagístico	<p>No decorrer dos primeiros 1160 m do percurso, a envolvente ambiental da milha é pautada por bouças com coberto arbóreo denso, composto essencialmente por eucalipto, com presença pontual de carvalhos. Na transposição do talvegue do Ribeiro de Surdeira, o denso coberto arbóreo dá lugar, momentaneamente, a campos de cultivo em socalco. A partir dos 1160 m, aproximadamente, e até ao entroncamento com a estrada florestal por onde prossegue a Jeira, sensivelmente aos 1149 m de milha, a envolvente ambiental do compõe-se essencialmente de vegetação arbustiva, com raros espécimes arbóreos. Nas primeiras dezenas de metros do entroncamento com a estrada florestal, a Jeira cruza novamente uma bouça densamente florestada com eucalipto, seguindo-se novamente uma extensa área de vegetação arbustiva presente até à milha seguinte.</p>
Descrição Complementar	<p>A partir da aldeia de Santa Cruz, a Jeira foi sobreposta pela Estrada Municipal 1265 até ao entroncamento com um caminho florestal aos 1459m de milha. Esta EM1265, no troço em que sobrepõe à Jeira, encontra-se pavimentada com macadame.</p> <p>No início da milha é possível observar, sobre a direita, um conjunto de 7 padrões, identificados em 1981 nas obras de requalificação da estrada municipal. Estes padrões apresentam uma ampla dispersão cronológica entre os finais do Séc. I d.C. e meados do séc. IV d.C. O dedicado ao Imperador Tito Flávio e ao seu irmão Domiciano, apresenta a expressão “VIA NOVA FACTA”, assinalando a construção da Jeira em 80 d.C., ano do VIII consulado de Domiciano.</p> <p>Cinco dos sete padrões associados a esta milha, atualmente dispostos num largo aberto sobre o lado direito da estrada, foram identificados aquando do alargamento da EM 1265 em 1981, assumindo-se, portanto, que este será o local original da milha.</p>

	<p>Segundo informações dum dos trabalhadores envolvidos na obra, os outros dois vieram de Chamoim e de Moimenta-a-Nova. O de Chamoim funcionava, à data da recolha, como peso de lagar e o de Moimenta encontrava-se reaproveitado num muro.</p> <p>A cerca de 452 m de milha, é possível ver, sobre um afloramento rochoso existente na margem direita do caminho, uma cruz, sobre peanha dentada, em alto-relevo, apresentando um estilo formal que remete para o imaginário estilístico do séc. XVIII.</p> <p>Não sendo um ponto de encruzilhada, a presença deste elemento de sacralização, num ponto de domínio visual sobre o Vale do Homem, a poente, poderá estar relacionado com um ponto de pausa relativo aos cortejos fúnebres do lugar de Santa Cruz para Igreja de São Mateus da Ribeira. Lemos et. al (2008, p.154) avançam com a possibilidade de este elemento se encontrar relacionado com o uso da Jeira como caminho jacobeu.</p>
--	---

Registo Fotográfico





XV

FICHA DE AVALIAÇÃO DE MILHA



A milha XV começa em Lampaças, prosseguindo, a meia vertente, até ao Penedos dos Teixugos.

Extensão	1812 m
Freguesias	Balança e União de Freguesias de Chorenice e Monte Caro (283 d.C.)
Padrões	Carino (283-285 d.C.) Magnêncio (350-353 d.C.) Anepigrafo
Marcas de Rodados	4m; 301 m; 318 m; 663 m; 755 m; 767 m, 781 m; 908 m; 945 m; 1029 m; 1040m; 1050 m; 1117 m; 1274 m; 1345 m; 1353 m; 1421 m; 1474 m; 1486m; 1550 m; 1564 m; 1571 m; 1577 m; 1689 m; 1692 m; 1696 m; 1767 m
Pavimento Lajeado	199 m; 318 m; 366-374 m; 724-776 m; 923-926 m; 1099-1125 m; 1274-1304 m; 1312 m; 1318-1355 m; 1550-1600 m; 1696-1702 m
Pedreira	0 m; 1663 m
Enquadramento	Vertente

Geomorfológico	
Expressividade Na Envolvente	Evidente
Enquadramento Paisagístico	A milha XV desenvolve-se a meia encosta, num traçado pautado pela existência de bouças de eucaliptal, intercaladas com zonas de matos rasteiros.
Descrição Complementar	<p>A milha XV inicia-se em Lampaças ou Bico da Jeira, num ponto onde inflete para sudeste, acompanhando a sinuosidade dos recortes montanhosos da Montanha de Bouro, a uma cota relativamente constante.</p> <p>Nos metros iniciais o caminho, bem perceptível, corre entre muros, cruzando o talvegue de uma pequena linha de água, junto à qual se dispõem diversas parcelas agrícolas em socalco. Seguidamente, a Jeira prossegue com poucas oscilações de cota, mantendo o traçado entre os 450 e 460 m de altitude, acompanhando, a este nível, a sinuosidade dos relevos montanhosos da encosta sul do lugar do Barral. Desta forma, a via vai atravessando, por diversas vezes, pequenas linhas de água que na altura de maior pluviosidade transformam a via em leito de cheia, afetando, sobremaneira, a superfície de circulação. A cerca de 1400 metros do início da milha, a via encontra-se parcialmente obstruída por uma derrocada de pedra. São visíveis vários locais com empedramento da superfície, embora não seja clara a cronologia do empedramento.</p>

Registo Fotográfico



Página propositadamente deixada em branco

XVI

FICHA DE AVALIAÇÃO DE MILHA



A milha XVI começa no Penedo dos Teixugos e desenvolve-se até um pouco além do Ribeiro de Cabaninhas.

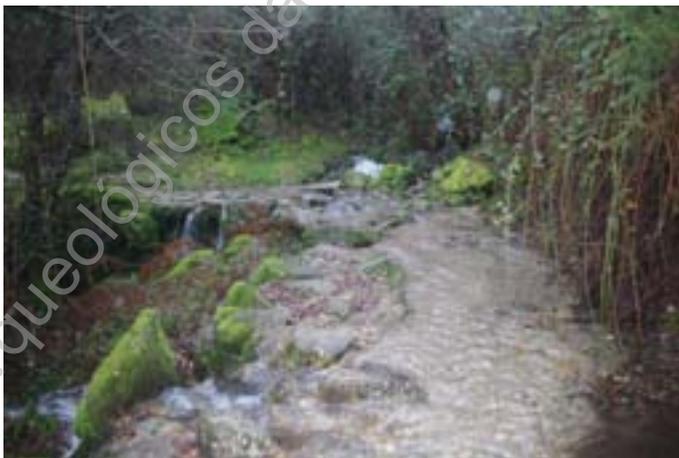
Extensão	1632 m
Freguesias	Balança e União de Freguesias de Chorenice e Monte
Padrões	Caracala (198-217 d.C.) – paradeiro desconhecido Décio (250 d.C.) 1 Ilegível - paradeiro desconhecido 1 Anepígrafo
Marcas de Rodados	62 m; 80 m; 459 m; 681 m; 685 m; 775 m; 1395 m; 1400 m; 1455 m; 1537 m
Pavimento Lajeado	80 m; 186 m; 459 m; 469 m; 591 m; 789 m; 864 m; 1321 m; 1364 m; 1419 m; 1455 m; 1460 m; 1537 m
Pedreira	0 m (no lugar da milha)
Enquadramento Geomorfológico	Vertente
Expressividade Na Envolvente	Evidente até à Capela de São Sebastião; diluído daí até à milha seguinte.

<p>Enquadramento Paisagístico</p>	<p>A via corre por entre bouças de eucaliptos e pinheiros até à ribeira da Devesa, ponto onde o coberto vegetal surge representado, em grande maioria, por bosques de carvalho. Esta matriz vegetal mantém-se até à milha seguinte.</p>
<p>Descrição Complementar</p>	<p>A milha XVI desenvolve-se num plano altimétrico regular, a meia vertente, acompanhando os recortes montanhosos da serra. Apresenta uma excelente visibilidade sobre o Vale do Homem em quase todo o seu percurso.</p> <p>Inicialmente, a via corre entre muros, sendo visíveis, em vários pontos, dificuldades na drenagem de águas pluviais e na dispersão de água de pequenos regadios, que acabam por fazer da Jeira o seu canal de escoamento. É especialmente difícil a travessia no cruzamento com o ribeiro da Devesa, uma vez que a estrada se tornou leito do ribeiro. Logo a seguir é possível ver uma levada de águas de regadio que cai em cascata sobre a Jeira, fazendo canal sobre o caminho durante cerca de 80 m, até ao ponto onde se encontra o guia da água, para o talhão seguinte. Nos 180 m que antecedem a capela de São Sebastião, a via foi sobreposta por um caminho de acesso a uma propriedade privada. A via foi também ocupada pelo arranjo urbanístico do largo da Capela e pela estrada municipal 535, completando uma sobreposição da Jeira em aproximadamente 145 m, até entroncar de novo no caminho florestal, em direção à Ribeira de Cabaninhas. 237 m depois de retomar o caminho, a Jeira cruza uma linha de água tributária do Ribeiro da Igreja. A passagem sobre este córrego faz-se por uma calçada sobre passagem hidráulica, em blocos de granito. O atulhamento da passagem hidráulica faz com que a água galgue sobre a superfície da via que, em dias de maior pluviosidade, fica praticamente intransitável para circulação pedestre.</p> <p>Aproximadamente a 100 m deste local, a Jeira foi estreitada por uma casa particular, que parece estar devoluta. Aqui o leito do caminho volta a estar bastante degradado, em virtude das águas pluviais que</p>

encontram no traçado o melhor canal de escoamento. A passagem de um afluente do Ribeiro de Cabaninhas, seguida à qual encontramos a milha XVII, encontra-se também tomada pelas águas da ribeira em dias de pluviosidade mais intensa, pelos mesmos motivos do caso anterior.

Registo Fotográfico



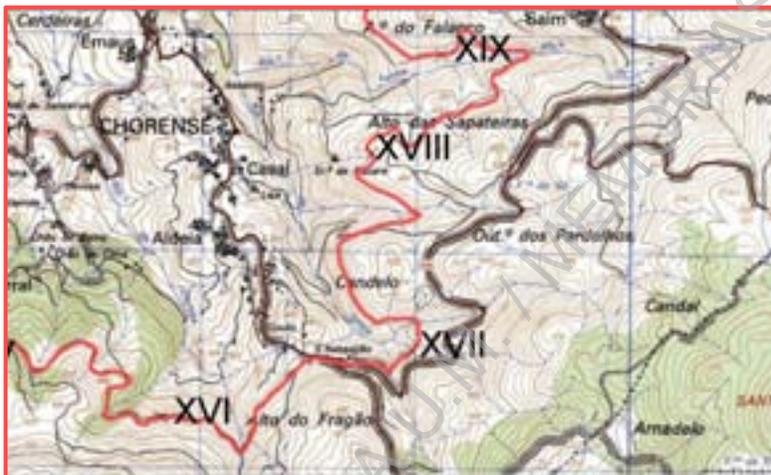




Página propositadamente deixada em branco

XVII

FICHA DE AVALIAÇÃO DE MILHA



A milha XVII tem início junto doum regato afluente do Ribeiro de Cabaninhas e desenvolve-se até às Chãs de Vilar.

Extensão	1698 m
Freguesias	União de Freguesias de Chorense e Monte
Padrões	Caracala (198-217) Heliogábalo (218-222 d.C.) Décio (250 d.C.) Caro (283 d.C.)
Marcas de Rodados	11 m; 123 m; 288 m; 364 m; 459 m; 490 m; 659 m; 750; 806 m; 1245 m; 1370 m
Pavimento Lajeado	119 m; 145-195 m; 288 m; 353 m; 410 m; 949 m; 977m; 1008 m; 1200 m; 1696 m
Pedreira	216 m
Enquadramento Geomorfológico	Vertente
Expressividade Na Envolve	Diluído nos talvegues das linhas de água que cruza. Evidente nos planos de encosta.

Enquadramento Paisagístico	Com exceção feita à densa cobertura arbórea, eminentemente caducifólia nos talvegues das linhas de água, a restante parte da milha encontra-se em contexto arbustivo, composto principalmente por matos rasteiros, como urze e tojo.
Descrição Complementar	Começando no talvegue de um afluente do Ribeiro de Cabaninhas, o percurso da milha segue pela encosta de Candelo, em plano aberto, até ao talvegue de uma pequena linha de água, tributária do Ribeiro da Igreja. A passagem é feita a vau com alguma dificuldade, face à degradação do caminho na travessia. Depois prossegue, ampla e relativamente bem conservada, até às Chãs de Vilar, onde se encontra a marcação da milha XVIII.
Registo Fotográfico	
	

XVIII

FICHA DE AVALIAÇÃO DE MILHA

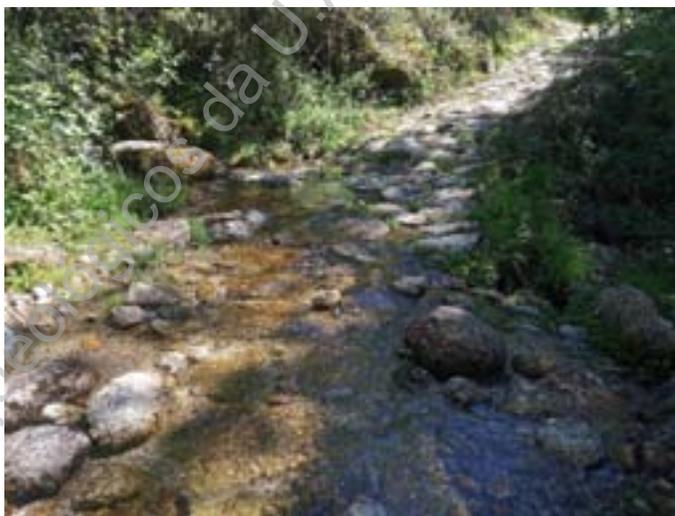


A milha XVIII começa nas Chãs de Vilar e estende-se até aos Lagedos.

Extensão	1540 m
Freguesias	União de Freguesias de Chorence e Monte
Padrões	Tito e Domiciano (80 d.C.) Constâncio II (337-361 d.C.)
Marcas de Rodados	11 m; 123 m; 288 m; 364 m; 459 m; 490 m; 659 m; 750 m; 806 m; 1245 m; 1370 m.
Pavimento Lajeado	119m ; 152 m; 187 m; 288 m; 353 m; 410 m; 949 m; 977 m; 1008 m; 1200 m
Pedreira	-
Enquadramento Geomorfológico	Vertente
Expressividade Na Envoltente	Evidente, com exceção da área em que a via cruza o talvegue do Ribeiro da Fecha, onde a sua perceção se encontra diluída pela densa cobertura arbórea.
Enquadramento Paisagístico	A milha desenvolve-se quase exclusivamente sobre um contexto de cobertura arbustivas, composta

	<p>essencialmente por matos rasteiros, com exceção da área em que atravessa o talvegue do Ribeiro da Fecha, ocupado por um bosque de caducifólias.</p>
<p>Descrição Complementar</p>	<p>A milha XVIII tem início onde muitos investigadores equacionam a hipótese de se localizar a famosa <i>Mansio Salaniana</i>, mencionada no Itinerário de Antonino às XXI milhas do traçado.</p> <p>No local, um amplo anfiteatro natural, são visíveis diversas anomalias microtopográficas e ruínas de estruturas em pedra, que a memória local relaciona com a localização do lugar antigo da aldeia de Saim, ou Saim Velho, e que poderá corresponder ao lugar assinalado nas Inquirições do século XIII.</p> <p>São identificáveis amiúde, nas áreas limítrofes dos caminhos, fragmentos de cerâmicas comuns grosseiras e de cerâmicas laterícias, que parecem apontar para um contexto cronológico mais tardio. No entanto, exceção feita aos taludes dos caminhos, a restante superfície encontra-se coberta por uma densa manta arbustiva que torna praticamente impossível a deteção de evidências arqueológicas móveis. São ainda visíveis as sondagens arqueológicas realizadas em 2006 por Francisco Sande Lemos e Ricardo Silva.</p> <p>Recentemente foi instalada uma cerca de gado vacum sobre a margem esquerda da Jeira, na zona final da chá.</p> <p>A via desce ligeiramente para fazer a travessia do Ribeiro da Fecha onde, mais uma vez, a água do pequeno regato galga por cima da estrada, correndo depois dezenas de metros sobre a superfície, até encontrar o talhão de desvio para o regadio de uma propriedade agrícola à esquerda do caminho.</p>

Registo Fotográfico



Página propositadamente deixada em branco

XIX

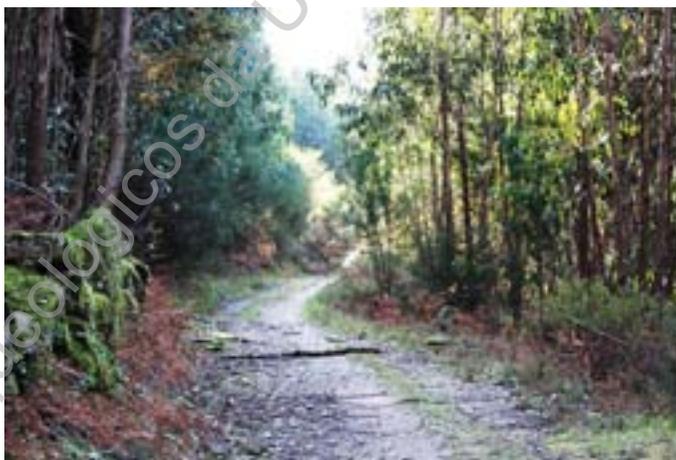
FICHA DE AVALIAÇÃO DE MILHA



A milha XIX desenvolve-se entre os Lagedos e um sítio junto do Outeiro da Poldriqueira e da Fraga dos Ladrões.

Extensão	1637 m
Freguesias	União de Freguesias de Chorenice e Monte
Padrões	Tito e Domiciano (80 d.C.) Caracala (214 d.C.) 2 Anepígrafos
Marcas de Rodados	15 m; 30 m; 90 m; 190 m; 244 m; 292 m; 316 m; 382 m; 1460 m
Pavimento Lajeado	7 m; 28 m; 50 m; 90 m; 252 m; 1223 m; 1270 m; 1284 m; 1436 m; 1455 m - 1490; 1542 m; 1558 m
Pedreira	0 m (na milha)
Enquadramento Geomorfológico	Vertente
Expressividade Na Envolvente	Evidente em grande parte do troço que contorna o monte do Alto do Falanco, diluído daí até à milha seguinte.

Enquadramento Paisagístico	A milha desenvolve-se na encosta do Outeiro da Poldriqueira, apresentando um contexto vegetal composto essencialmente por matos rasteiros até aos 550m, onde o eucalipto passa a ser a espécie mais proeminente, realidade que se mantém até à milha seguinte.
Descrição Complementar	Contornando o Outeiro da Poldriqueira, a via segue em campo aberto até aos 550 m, entre bouças dedicadas a viveiros florestais de eucalipto. A partir daqui vai sempre entre terrenos de plantio florestal até cruzar um caminho de serventia a trânsito de equipamento florestal pesado, aos 1195 m. Depois, até à milha seguinte, prossegue por um caminho mais apertado, entre muros bastante degradados, sendo frequente encontrarem-se pequenas derrocadas pelo caminho.
Registo Fotográfico	
	





XX

FICHA DE AVALIAÇÃO DE MILHA



93

A milha XX desenvolve-se entre a Poldriqueira e o lugar de Travaços.

Extensão	1650 m
Freguesias	União de Freguesias de Chorenice e Monte
Padrões	Carino (283-285 d.C.) Adriano (117-139 d.C.)
Marcas de Rodados	434 m; 447 m; 562 m; 950 m; 987 m; 1035 m; 1366 m; 1377 m; 146 m; 1416 m; 1472 m; 1486 m; 1535 m; 1592 m; 1599 m
Pavimento Lajeado	154 m; 434 m; 457 m; 470-495 m; 503-512 m; 525 m; 562 m; 661 m; 683 m; 737 m; 813 m; 874 m; 1072 m; 1521 m; 1614 m
Pedreira	-
Enquadramento Geomorfológico	Vertente
Expressividade Na Envoltente	Diluído.
Enquadramento	A milha XX apresenta um contexto paisagístico

Paisagístico	alternado entre zonas compostas essencialmente por espécies arbustivas e áreas densamente ocupadas com espécies arbóreas caducifólias.
Descrição Complementar	A milha XX segue entre muros que em muitos locais se percebe terem subtraído espaço à via, onde, e apesar das limpezas anuais, amiúde crescem matos altos que dificultam sobremaneira a passagem. A milha acompanha, em perfil altimétrico regular, os recortes do Outeiro da Poldriqueira, cruzando o Ribeiro da Pala da Porca e um outro aquífero por onde escorrem as águas da encosta Esta linha de água é passada a vau sobre calçada, que persiste num troço de aproximadamente 30 m. A cerca de 1320m, a Jeira foi cortada pela estrada que liga Travaços a Vilar, retomando o seu traçado imediatamente a seguir. Segue aqui entre muros, num trajeto perturbado apenas pelas águas de regadio comunitário que, aqui, usam novamente a Jeira para estabelecer o seu canal de encaminhamento.
Registo Fotográfico	
	





XXI

FICHA DE AVALIAÇÃO DE MILHA



A milha XX desenvolve-se entre o lugar de Travaços e a Ervosa.

Extensão	1682 m
Freguesias	União de Freguesias de Chamoim e Vilar
Padrões	Heliogábalo (219 d.C.) Carino (283-285 d.C.)
Marcas de Rodados	60-70 m; 91 m; 108-113 m; 124 m; 153 m; 213 m; 242 m; 260-270 m; 289 m; 302 m; 314 m; 347 m; 385 m; 394 m; 411 m; 499 m; 545 m; 552 m; 559-565 m; 575 m; 680-700 m; 718 m; 734 m; 784 m; 793 m; 796 m; 835 m; 924 m; 944 m; 1120 m; 1230 m; 1275 m; 1308-1313 m; 1327 m; 1341 m; 1400 m; 1420 m; 1450 m; 1465 m; 1522 m; 1577 m; 1589 m; 1621 m
Pavimento Lajeado	30 m; 50 m; 100 m; 113 m; 213 m; 242 m; 250 m; 271 m; 346 m; 545 m; 552 m; 638 m; 705-718 m; 924-939 m; 944 m; 958 m; 1125 m; 1240 m; 1378 m; 1497 m; 1581 m; 1594 m; 1619 m; 1628 m

Pedreira	0 m (no lugar da milha)
Enquadramento Geomorfológico	Vertente
Expressividade Na Envolve	Diluída.
Enquadramento Paisagístico	A milha XX apresenta um contexto paisagístico alternado entre zonas compostas essencialmente por espécies arbustivas e áreas densamente ocupadas com espécies arbóreas caducifólias.
Descrição Complementar	A milha XXI segue pela encosta do Espigão, acompanhando, em pendente suave, os recortes montanhosos do percurso. Logo no início da milha atravessa uma pequena linha de água tributária da Ribeira das Cales, onde se verifica a existência de águas de acumulação por falta de capacidade de escoamento ou por este provavelmente se encontrar entupido. No local da milha constatámos que o painel da sinalética da milha foi partido depois da nossa visita anterior.
Registo Fotográfico	
	



Página propositadamente deixada em branco

XXII

FICHA DE AVALIAÇÃO DE MILHA



101

A milha XXII desenvolve-se entre a Ervosa e os Esporões.

Extensão	1660 m
Freguesias	União de Freguesias de Chamolim e Vilar
Padrões	Carino (283-285 d.C.) 1 ilegível
Marcas de Rodados	68 m; 73 m; 118 m; 317 m; 384 m; 422 m; 444 m; 543 m; 553 m; 958 m; 1061 m; 1070 m; 1107 m; 1202 m; 1255 m; 1447 m
Pavimento Lajeado	83 m; 155 m; 362 m; 389 m; 399 m; 432 m; 444 m; 450 m; 463 m; 553 m; 585 m; 852 m; 881 m; 923 m; 1007 m; 1058 m; 1070 m; 1088 m; 1255 m; 1262 m
Pedreira	0 m (no lugar da milha)
Enquadramento Geomorfológico	Vertente
Expressividade Na Envolve	Diluída.
Enquadramento	A cobertura vegetal da envolvente é

Paisagístico	predominantemente arbórea, composta por espécies caducifólias e espécies invasoras, como eucalipto e austrália.
Descrição Complementar	<p>A milha XXII marca o início da descida para a veiga de Cubide. Esta milha apresenta um perfil altimétrico mais irregular que as antecedentes.</p> <p>Apresenta várias zonas com calçada e várias áreas onde os solos se apresentam saturados de água, fruto, possivelmente, da má manutenção do sistema de regadio.</p> <p>A via encontra-se bastante degradada neste troço, apresentando, em várias partes do traçado, desgaste muito abaixo do que teria sido a cota de circulação da estrada romana.</p>
Registo Fotográfico	
	





XXIII

FICHA DE AVALIAÇÃO DE MILHA



105

A milha XXIII desenvolve-se entre os Esporões e Souto de Paredes, do lugar de Cabaninhas.

Extensão	1668 m
Freguesias	União de Freguesias de Chorenice e Monte
Padrões	Juliano (361 – 363 d.C) 2 Anepígrafes
Marcas de Rodados	11 m; 66 m; 110 m; 211 m; 285 m; 666 m; 1314 m; 1397 m
Pavimento Lajeado	36 m; 100 m; 110 m; 165 m; 180-196 m; 226-229 m; 253-285 m; 307-311 m; 525-529 m; 901-907 m; 988-1011 m; 1035-1040 m; 1051-1059 m; 1224-1238 m; 1314-1320 m; 1383-1392 m
Pedreira	0 m (no lugar da milha)
Enquadramento Geomorfológico	Vertente
Expressividade Na Envoltente	Diluída.

Enquadramento Paisagístico	A Jeira é envolvida em quase toda a extensão da milha por bouças com eucaliptal.
Descrição Complementar	<p>A milha XXIII é palco de várias situações atípicas. Aos 390 m, aproximadamente, a Jeira foi cortada pela Estrada Municipal 535, correndo depois paralela e junto a esta. Próximo, na margem direita, instalou-se um parque de merendas que pretende evocar a Jeira, a que se acede por um caminho de pé posto bastante degradado.</p> <p>A partir dos 1350 m e quase até afinal da milha, o traçado foi destruído por uma derrocada, que terá acontecido no séc. XIX. A tentativa do município, em anos recentes, de desentulhar o caminho afetado por decapagem mecânica, acabou por resultar infrutífera, pois os taludes desestabilizaram novamente, encontrando-se atualmente muito fragilizados. A passagem em toda a zona da quebrada representa um risco sério à integridade física dos visitantes da Jeira.</p>
Registo Fotográfico	
	





XXIV

FICHA DE AVALIAÇÃO DE MILHA



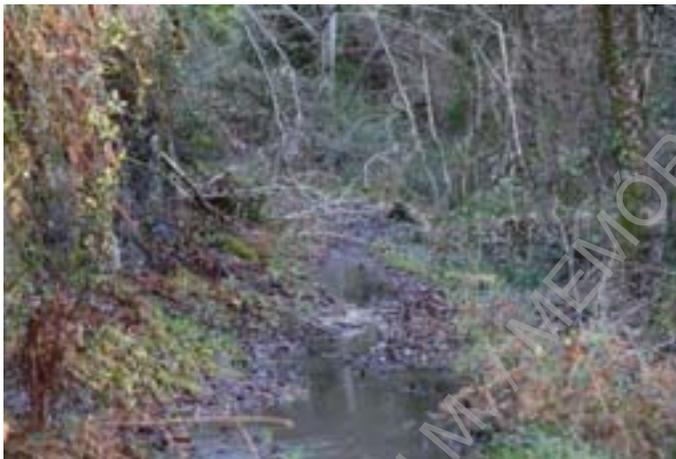
109

A milha XXIV desenvolve-se entre o lugar de Cabaninhas e o lugar de Sá.

Extensão	1566 m
Freguesias	Cubide
Padrões	Maximino e Máximo (238 d.C.) Licínio (308-324 d.C.) 2 em paradeiro desconhecido
Marcas de Rodados	208-214 m; 276 m; 347-367 m; 401 m; 449 m; 468-481 m; 853-869 m; 1165-1180m
Pavimento Lajeado	130 m; 208-214 m; 223-237 m; 246-251 m; 276-308 m; 449-467 m; 812-828; 932-1013 m; 1165-1180 m
Pedreira	255-257 m
Enquadramento Geomorfológico	Vale
Expressividade Na Envoltente	Diluída.
Enquadramento	A via segue na bordadura de campos agrícolas e o

Paisagístico	coberto arbóreo da vertente.
Descrição Complementar	<p>A milha XXIV segue pelo início da veiga de Cubide, pela margem esquerda da Ribeira da Roda, em boa parte ladeado por bouças de eucaliptal. O trajeto faz-se com bastantes dificuldades nos dias com maior índice de pluviosidade, já que o trilho se encontra, em parte considerável, ocupado por regatos de águas perdidas que, em momentos de maior incidência de chuva tornam a via quase intransitável, especialmente nas áreas adstras às linhas de água existentes ao longo do percurso. Já nas imediações do lugar de Sá, o eucaliptal dá lugar a carvalho e a socalcos com sistemas de regadio tipo “prados de lima”. Junto das primeiras casas do lugar de Sá, a via segue entre os muros de suporte das habitações, sobre um piso que se transforma em lodaçal em épocas mais húmidas. A partir daqui a via segue sobreposta pela EN 307 até cruzeiro de Sá, que marca o início da milha seguinte.</p>
Registo Fotográfico	
	







Página propositadamente deixada em branco

XXV

FICHA DE AVALIAÇÃO DE MILHA



115

A milha XXV desenvolve-se entre o lugar de Sá e o lugar das Várzeas, atravessando a veiga de Cubide.

Extensão	1480 (?)
Freguesias	Cubide
Padrões	Décio (249-251 d.C.) 1 Anepígrafe
Marcas de Rodados	-
Pavimento Lajeado	-
Pedreira	-
Enquadramento Geomorfológico	Vale
Expressividade Na Envoltente	Impercetível
Enquadramento Paisagístico	A via seguiria por entre os atuais os campos agrícolas da veiga.

Descrição Complementar	<p>A milha XXV, no traçado que atualmente se encontra classificado, cruza a Veiga de Cubide pelo lado Norte do Outeiro da Lameira, atravessando a EN-307 na direção do lugar de Várzeas. Uma outra hipótese, avançada por Fernando Cosme, sugere que a via seguiria entre a zona de Campo da Santa e Antr'os Outeiros, seguindo depois na mesma direção que a anterior.</p> <p>Pese embora as várias opções, não foram identificados ainda vestígios conclusivos do local da sua passagem em nenhuma das intervenções arqueológicas realizadas, sendo perceptível que a modelação orgânica da paisagem agrária da veiga de Cubide terá contribuído para que, nesta povoação, se perdesse a referência do local de passagem da Jeira. Para a descrição detalhada das hipóteses mais consensuais de traçado veja-se a descrição realizada em 2.4.</p>
Registo Fotográfico	
	





Na Envolvente	
Enquadramento Paisagístico	Até ao fundo do vale é ladeado por um coberto vegetal eminentemente arbóreo. Daí e até à milha seguinte domina a cobertura arbustiva.
Descrição Complementar	A milha XXVI desenvolve-se pela garganta natural que existe na ligação entre o vale de Cubide e o Campo do Gerês. O traçado atualmente classificado encaminha a milha até uma pequena linha de água existente no fundo do plano, que atravessa. Volta a subir, de forma abrupta, pelos Seixos Brancos até à Estrada Nacional, que sobrepõe o traçado em quase toda a extensão remanescente.
Registo Fotográfico	
	





XXVII

FICHA DE AVALIAÇÃO DE MILHA



123

A milha XXVII desenvolve-se desde o lugar da Revolta da Sobreira até ao lugar da Leira dos Padrões.

Extensão	(?)
Freguesias	Campo do Gerês
Padrões	Vespasiano (69-79 d.C.) Dêcio (249-251 d.C.) Magnêncio (350-353 d.C.) 1 Ilegível 1 em paradeiro desconhecido
Marcas de Rodados	-
Pavimento Lajeado	-
Pedreira	-
Enquadramento Geomorfológico	Vale
Expressividade	Impercetível

Na Envolvente	
Enquadramento Paisagístico	Vale
Descrição Complementar	<p>À semelhança do que acontece na veiga de Cubide, o desenvolvimento da milha XXVII, assim como em parte da seguinte, foi obliterado pela paisagem agrária da veiga do Campo do Gerês, restando hoje algumas imagens do traçado da Jeira na memória popular, que contudo carecem de aferição científica. De ressaltar que o traçado classificado se encontra sobreposto ou imediatamente contíguo ao da Estrada Nacional. Para a descrição detalhada das hipóteses mais consensuais de traçado veja-se a descrição realizada em 2.4.</p>
Registo Fotográfico	
	



Página propositadamente deixada em branco

XXVIII

FICHA DE AVALIAÇÃO DE MILHA



127

A milha XXVIII desenvolve-se entre o lugar de Leira dos Padrões e a Bouça do Gavião.

Extensão	1646 m (?)
Freguesias	Campo do Gerês
Padrões	Caro (282-283 d.C.) Magnêncio (350-353 d.C.) Constâncio I (292-306 d.C.) 3 em paradeiro desconhecido 2 sem dedicatória legível 1 anepígrafe 1 destruído
Marcas de Rodados	1026 m; 1034 m; 1085 m; 1116-1160 m;
Pavimento Lajeado	618-700 m; 987-1005 m; 1113-1116 m; 1160-1165 m; 1313-1330 m; 1351-1394 m; 1535 m; 1590 m; 1603-1606 m.
Pedreira	-

Enquadramento Geomorfológico	Vale/ vertente
Expressividade Na Envolvente	Diluído a Evidente
Enquadramento Paisagístico	Até ao lugar da Guarda, a via é pontuada pelo coberto arbóreo que emoldura a Estrada Nacional entre as habitações e o Parque de Campismo da Cerdeira. Entre o caminho das Laceiras e a Bouça do Gavião a via segue entre viveiros florestais de pinheiro da Associação de Moradores de Vilarinho da Furna.
Descrição Complementar	Apesar de o traçado classificado desta milha coincidir, até ao lugar da Guarda, com a Estrada Nacional, a passagem da Jeira é consensualmente reconhecida num caminho que vem paralelo à margem esquerda da Estrada Nacional, em terrenos do que é atualmente o Parque de Campismo da Cerdeira, subindo ligeiramente no lugar onde a propriedade parte com a do Sr. João Martins, infletindo ligeiramente para poente, aproveitando a pequena portela existente, para depois entroncar no chamado caminho das Laceiras, que descia pelo monte da Guarda, em direção à Veiga de Vilarinho das Furnas. Aquando das obras de Requalificação da Estrada Florestal da Mata de Albergaria identificámos, no lugar da Guarda, evidências sólidas do piso da Jeira sobre a margem direita do cruzamento, ao contrário do que seria expectável face ao traçado esperado nesta área. No caminho das Laceiras, o leito da via encontra-se completamente destruído pela força das águas pluviais nos 200 m iniciais, uma vez que serve de canal de escoamento à passagem hidráulica da estrada de acesso à Barragem. A via encontra-se destruída também na travessia junto ao muro da bateria e bastante degradada daí até à marcação da milha seguinte.

Registo Fotográfico







Página propositadamente deixada em branco

XXIX

FICHA DE AVALIAÇÃO DE MILHA



133

A milha XXIX desenvolve-se entre a Bouça do Gavião e a Bouça da Mó.	
Extensão	-
Freguesias	Campo do Gerês
Padrões	Tito e Domiciano (80 d.C.); Maximino e Máximo (235 d.C.); Galério (305-311 d.C.); Constâncio II (337-361 d.C.); 2 Ilegíveis 6 Padrões anepígrafos 3 Destruídos 1 Maximinano (286-305 d.C.) - em paradeiro desconhecido
Marcas de Rodados	597 m; 724 m
Pavimento Lajeado	19- 54 m; 110-112 m; 150-154 m; 196- 232 m; 296- 326 m; 360- 384 m; 413- 479 m; 483- 512 m; 537- 703 m;

Pedreira	-
Enquadramento Geomorfológico	Vertente
Expressividade Na Envoltente	Diluído
Enquadramento Paisagístico	Desde o início da milha até ao ponto em que esta se encontra submersa pela albufeira, a via segue por entre um denso bosque de caducifólias.
Descrição Complementar	A milha XXIX desenvolve-se abaixo dos muros da bateria da Guarda, descendo entre muros por entre uma vegetação luxuriosa, pautada por algumas linhas de água, que usam o plano da via para drenagem na albufeira de Vilarinho, que submerge a via a cerca de 525 m do início desta milha, cenário que se mantém até aproximadamente 480 m da milha seguinte. No verão de 2019, pautado por um longo estio, foi-nos possível observar o leito da Jeira ainda conservado sob os sedimentos do leito da barragem.
Registo Fotográfico	
	







Página propositadamente deixada em branco

XXX

FICHA DE AVALIAÇÃO DE MILHA



139

A milha XXX desenvolve-se entre o Lugar da Bouça da Mó e o lugar do Bico da Geira.

Extensão	1560 m
Freguesias	Campo do Gerês
Padrões	Constantino II, Constâncio e Constante (337-340 d.C.) 1 em estudo 1 em paradeiro desconhecido 1 fincado <i>in situ</i>
Marcas de Rodados	286 m.
Pavimento Lajeado	73-76 m; 198-222 m; 251-255 m; 262-264 m; 300-305 m; 340-347 m; 361-369 m; 373-391 m; 1549-1561 m.
Pedreira	0 m; 215 m; 1546 m.
Enquadramento	Vertente

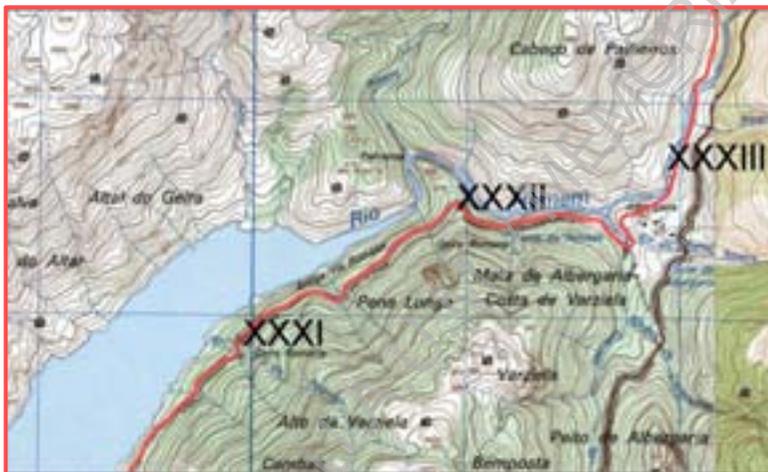
Geomorfológico	
Expressividade Na Envoltente	Diluído até ao entroncamento na estrada florestal Evidente a partir do entroncamento na estrada florestal.
Enquadramento Paisagístico	Nos metros iniciais a milha encontra-se submersa, para depois prosseguir embrenhada no coberto vegetal da Mata de Albergaria,
Descrição Complementar	A milha XXX é marcada pela presença de uma estrutura de apoio escavada e para a qual existem dados concretos de datação e argumentos sólidos de interpretação, no sentido de se ter tratado de uma <i>Mutatio</i> . Este local encontra-se, lamentavelmente, abaixo da cota da barragem. A partir deste local, que se pressupõe ter sido ponto de marcação de milha por nele se ter identificado o topo de um miliário que parece estar <i>in situ</i> , a Jeira começa a subir gradualmente, por entre o que agora é o denso coberto arbóreo e arbustivo da Mata de Albergaria, até entroncar na estrada florestal da Mata, aos 840 m, sobrepondo esta o traçado da Jeira até ao cruzamento do Rio Maceira, já a meio da milha seguinte.
Registo Fotográfico	
	





XXXI

FICHA DE AVALIAÇÃO DE MILHA



143

A milha XXXI desenvolve-se entre o Bico da Geira e a Volta do Covo.

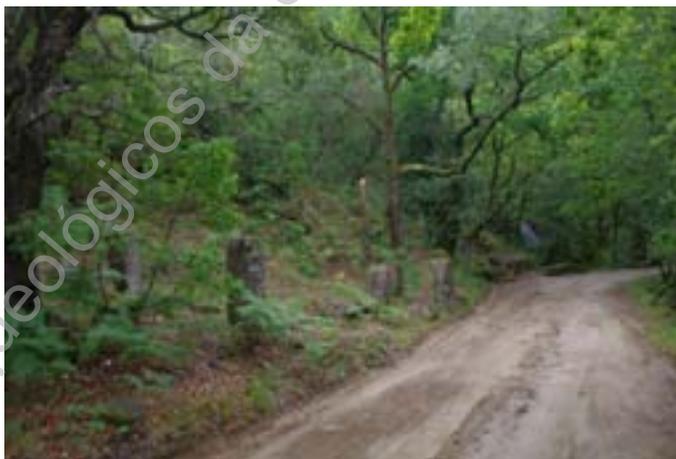
Extensão 1350 m

Freguesias Campo do Gerês

Padrões

- Tito e Domiciano (80 d.C.)
- Adriano (119 d.C.)
- Caracala (213 d.C.)
- Décio (250 d.C.)
- Probo e Caro (282 d.C.)
- Caro e Carino (283 d.C.)
- Numeriano (283-284 d.C.)
- Constantino I (307-337 d.C.)
- filho de Constantino, com difícil leitura
- Graciano (367-383)
- Constantino II, Constâncio e Constante (337-340 d.C.)
- 6 Anepígrafos

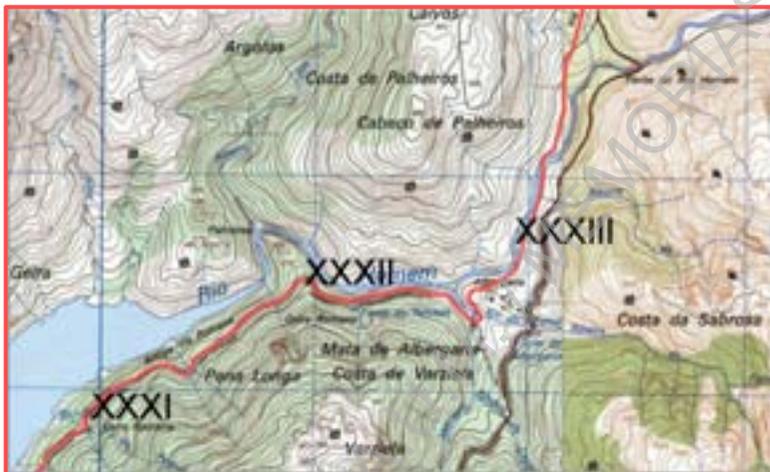
Marcas de Rodados	0 m
Pavimento Lajeado	589-597 m; 756-1350 m
Pedreira	0 m
Enquadramento Geomorfológico	Vertente
Expressividade Na Envolve	Muito expressivo
Enquadramento Paisagístico	A via encontra-se envolta pelo denso coberto vegetal da mata climácica de Albergaria.
Descrição Complementar	A milha XXXI encontra-se adestra à passagem do Ribeiro do Pedredo, onde se mantém ainda a que parece ser a estrutura primitiva da passagem a vau, em época romana. Esta milha encontra-se integralmente sobreposta pela estrada florestal da Mata de Albergaria. No mesmo local, são visíveis ainda os blocos dos quais foram extraídos boa parte dos miliários, sendo evidentes planos em negativo e marcas de cunhas.
Registo Fotográfico	
	





XXXII

FICHA DE AVALIAÇÃO DE MILHA



147

A milha XXXII desenvolve-se entre o lugar da Volta do Covo e a Ponte Feia.

Extensão	1565 m
Freguesias	Campo do Gerês
Padrões	Adriano (119 d.C.) 1 Palimpsesto, com dedicatória a Caracala (213 d.C.) e outro imperador indeterminado Maximino e Máximo (235 d.C.) Décio (250 d.C.) Caro (282-283 d.C.) Constantino II, Constâncio e Constante (337-340 d.C.) Magnêncio (350-353 d.C.) Decêncio (350-353 d.C.) 10 Anepígrafos 1 Paradeiro desconhecido
Marcas de Rodados	988m; 1068 m; 1350m

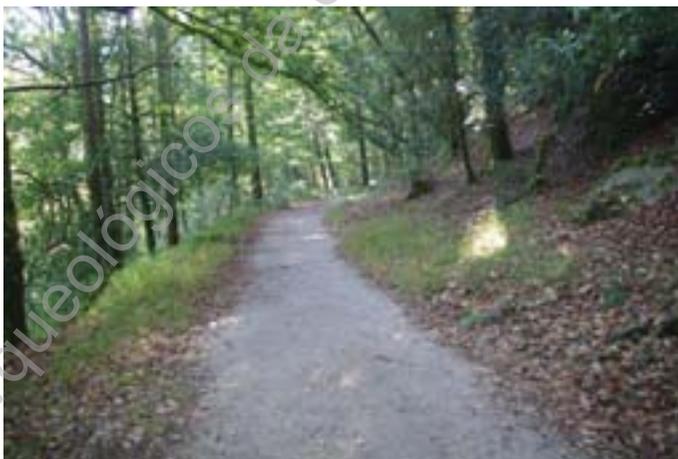
Pavimento Lajeado	960- 1107 m; 1124-1141 m; 1180-1188 m; 1206-1350 m; 1437-1456 m; 1464-1489 m; 1500-1548 m; 1556-1565 m.
Pedreira	-
Enquadramento Geomorfológico	Vertente
Expressividade Na Envoltente	Evidente
Enquadramento Paisagístico	A via encontra-se envolta pelo denso coberto vegetal da mata climácica de Albergaria.
Descrição Complementar	<p>Até ao Rio Maceira, a milha XXXII é integralmente sobreposta pela estrada florestal da Mata de Albergaria, num percurso com algumas oscilações altimétricas, que se verificam, contudo, pouco expressivas para o esforço de tração. No ponto de transposição do Rio Maceira e do Rio do Forno, a via foi bastante afetada pelas estruturas construídas pelos serviços florestais. Num dos tanques piscícolas é possível ver um perfil de corte da estrada romana. Neste ponto são também visíveis os pegões das duas pontes romanas que pertenciam à estrutura da via e que forma desmontadas em 1640, no contexto da Guerra da Restauração. Sobre a margem direita do Rio de Maceira é ainda visível a sólida estrutura do pegão da ponte, com fiadas isódomas em cantaria de pedra, assim como a camada de enchimento para o arranque do arco. Não são visíveis, neste exemplar, blocos almofadados. Sobre o Rio do Forno são visíveis os alicerces da ponte em ambas as margens, sendo estes compostos por um sólido aparelho composto por blocos almofadados, alternados com fiadas em silhares de cantaria de face regular. Depois da travessia do Rio do Forno, a via segue de forma regular até ao lugar da chamada “Casa do Académico”.</p>

Registo Fotográfico



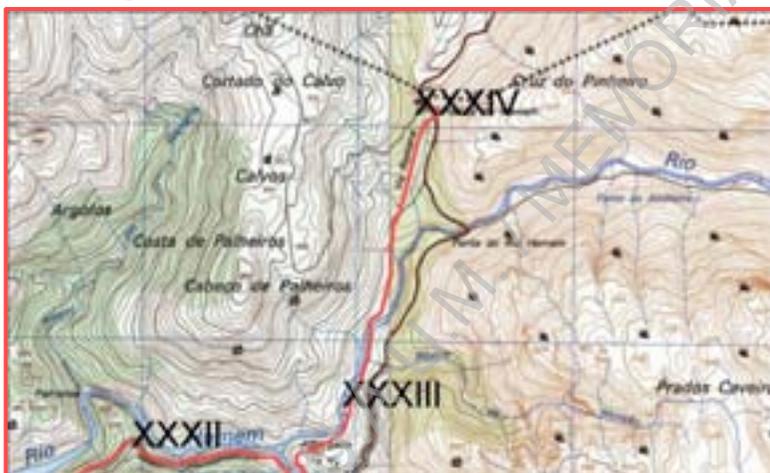






XXXIII

FICHA DE AVALIAÇÃO DE MILHA



153

A milha XXXIII desenvolve-se entre o lugar da Ponte Feia e A portela do Homem.

Extensão	1480 m
Freguesias	Campo do Gerês
Padrões	2 Carino (283-285 d.C.) Maximino e a Máximo (235 d.C.) Décio (250 d.C.) Tácito (275-276 d.C.) Galério (305-311 d.C.) Constantino II, Cosntâncio e Constante (337-340 d.C.) Magnêncio (350-353 d.C.) 3 Anepígrafos 2 Ilegíveis 2 em paradeiro desconhecido.
Marcas	746- 1000 m.

de Rodados	
Pavimento Lajeado	88- 220 m; 260- 345 m; 527- 640 m; 740- 1000 m.
Pedreira	160 m; 330m; 350 m; 910 m
Enquadramento Geomorfológico	Vertente
Expressividade Na Envolve	Expressivo até à Ponte de São Miguel Impercetível entre a Ponte de São Miguel e a Chã de São Miguel. Diluído entre a Chã de São Miguel e a Portela do Homem.
Enquadramento Paisagístico	A via encontra-se envolta pelo denso coberto vegetal da mata climácica de Albergaria.
Descrição Complementar	A milha XXXIII é a última que se desenvolve exclusivamente em território português. Desde a “Casa do Académico”, onde começa, até à ponte de São Miguel, a via desenvolve-se em plano largo, pautada pelo denso coberto vegetal da Mata de Albergaria. A cerca de 345 m encontramos então as ruínas da Ponte de São Miguel, aquela que terá sido a maior e mais cuidada obra de arte do traçado português da via. Desmontada, tal como as anteriores, em 1640, no quadro da Guerra da Restauração, sobrevivem os pegões laterais, estruturas imponentes pela sua robustez, isodomia e qualidade estética. A dimensão do vão sugere, entre as opiniões mais consensuais, que a ponte tenha tido tabuleiro suportado por dois arcos. No local da sua predecessora romana foi colocada recentemente uma outra ponte, com tabuleiro em madeira, que garante a travessia do Rio Homem no local. O estado da via na margem direita da ponte é de extrema desagregação, e durante quase 90 metros não existe caminho para além de um pequeno carreiro feito à força da passagem de caminheiros pelo local. Daqui até ao edifício do antigo bairro da Guarda Florestal, o trilho da milha segue por um carreiro por onde drenam as águas da vertente que, em alturas de maior pluviosidade, se tornam um pequeno ribeiro. Depois do edifício mencionado a via encontra-se lajeada

até à Chã ou Curral de São Miguel. O traçado atualmente classificado prossegue a direito depois da casa do Bairro da Guarda Florestal, por um caminho estreito, bastante degradado e de pendente muito acentuada, e que, em face destas características, se torna, invariavelmente, num canal de escorrimento das águas pluviais.

Registo Fotográfico









4. Considerações finais e recomendações

A Jeira, que já foi Via Imperial e estrada regional principal, é hoje uma via de comunicação reduzida ao nível de caminho vicinal, com um duplo uso: uma primeira e predominante utilização é a que resulta da sua integração na rede vicinal de caminhos que servem a exploração local do parcelário agrícola e florestal; secundariamente, é usada como trilho pedestre integrado na rede de trilhos históricos e da natureza, beneficiando da sua classificação patrimonial como Monumento Nacional e da sua inserção na área do Parque Nacional da Peneda-Gerês.

Tal como se evidencia na caracterização apresentada nos capítulos anteriores, a Jeira conhece um lento mas progressivo processo de degradação que, a não ser contido, coloca em risco o seu reconhecido valor patrimonial e, conseqüentemente, a sua valorização e exploração sustentada como recurso endógeno.

Os fatores indutores desse processo de degradação são diversos. Alguns são conjunturais, como a decisão histórica de demolição das pontes em contexto de guerra, os acidentes geológicos de deslizamento de terras tipo “quebrada”, ou a irregularidade dos investimentos no património cultural.

Mas, o principal fator de degradação é de ordem estrutural, não técnica (como é o desgaste das estruturas viárias), mas sim de natureza socioeconómica, relacionado com a alteração dos padrões de vida da sociedade moderna e sua repercussão nas transformações da paisagem.

Importa sublinhar que uma das razões principais pelas quais a Jeira se encontra em processo de degradação progressiva é o abandono do seu uso. Se, ainda há 70 anos atrás, as comunidades locais, experientes gestoras da paisagem, sabiam dar manutenção aos seus caminhos, limpavam os seus campos e não desperdiçavam a sua água, atualmente não o fazem. É neste contexto de rápida e assoladora desertificação do mundo agrário, da paisagem rural, que melhor se compreende o processo de degradação acelerada da Jeira, muito por conta do abandono de uma

forma de gestão da envolvente que, durante séculos, permitiu, ainda que indiretamente, a sua conservação e manutenção.

Do trabalho de avaliação de campo efetuado, foi-nos possível constatar serem cinco os maiores problemas com consequências diretas sobre a conservação do Monumento Nacional:

- Transformação do curso viário em leito aquífero, em inúmeras situações, quer pela inexistência ou, como acontece na maioria dos casos, pelo entupimento das infraestruturas de passagem e escoamento hidráulico, quer pela condução das águas do regadio comunitário sobre a plataforma por, provavelmente, terem deixado de funcionar os canais e levadas tradicionais desses mesmos sistemas;
- Derrocada de muros e taludes sobre a via, sem que seja feita a limpeza e correção ou reposição desejáveis;
- Inexistência de um mecanismo de manutenção do monumento, que contemple a reposição de superfície de desgaste. Em mais de 70% da sua extensão, a Jeira já não apresenta superfície de desgaste, o que tem contribuído sobremaneira para o desaparecimento do monumento;
- Inexistência de sinalética que indique, ao turista ou pedestrianista menos conhecedor deste território, da entrada em terreno cuja passagem poderá acarretar riscos moderados ou elevados de lesão. A Quebrada de Souto de Paredes, sobre Cabaninhas, é um excelente exemplo deste tipo de situações, pois representa um sério risco de proteção civil sobre uma passagem com solos muito instáveis e pendentes muitíssimo acentuadas, onde o circuito se faz com pouca ou nenhuma tração. Aqui, a passagem não só é permitida, como também surge assinalada em diversos roteiros e trilhos;
- Falta de sensibilização de algumas comunidades locais para a possibilidade de a Jeira, Monumento Nacional, marca do território local, poder acrescentar valor, criar um referente endógeno capaz de

gerar desenvolvimento, de potenciar a economia local. Este desapego é visível na sinalética da Jeira, cujos painéis informativos foram, na sua grande maioria, destruídos ou vandalizados.

A resolução do primeiro problema apontado passará, em nosso entender, por um plano que contemple a elaboração de cadastro das águas comuns, posterior ordenamento das áreas de adução de água desviando-as da plataforma, e concretização de um programa de ações para drenagem das águas perdidas, que passará necessariamente pela limpeza dos canais naturais de escoamento que se encontram, em muitos casos, entulhados a montante.

O segundo e terceiro problema apontados não se afiguram de fácil resolução, requerendo, necessariamente, uma solução de compromisso entre os agentes locais e a tutela, que passe pela concertação com os proprietários de terrenos na envolvente, com os produtores agrícolas, e sobretudo florestais, que usam a Jeira para trânsito. A elaboração participada de um plano de pormenor de utilização da via e de ordenamento da sua envolvente imediata, seria um contributo decisivo para a criação de um quadro claro não só de direitos de passagem e uso como, e sobretudo, de deveres e obrigações.

Para a quarta questão seria importante a implementação de um plano de segurança no circuito, capaz de identificar e agir rapidamente no sentido da proteção pessoal de quem procura o usufruto da via romana.

Finalmente, para a sensibilização das comunidades locais, recomenda-se a definição de uma estratégia de atuação socialmente inclusiva, capaz de envolver município e municipais, a população escolar e, por que não, uma rede de voluntários, que seja capaz de criar um sistema de monitorização anual da Jeira, em estações do ano alternadas, que identifique as zonas prioritárias de intervenção. O envolvimento da população local será sempre a forma mais eficiente e menos onerosa de conservar o património cultural.

Página propositadamente deixada em branco

Referências

- ABASCAL, J. M. (S.D.). «*CAIUS CALPETANUS RANTIUS QUIRINALES*». Obtido em 30 de 08 de 2019, de Real Academia de la Historia, Diccionario Biográfico electrónico - <http://dbe.rah.es/biografias/21877/caius-calpetanus-rantius-quirinales>
- ALMEIDA, M. J. (2017). *De Augusta Emerita a Olisipo por Eborá: uma leitura do território a partir da rede viária*. Tese de Doutoramento, Universidade de Lisboa, Faculdade de Letras, Lisboa.
- ALVARADO BLANCO, S. (2000). *La Via Nova del Limia al Sil. Traianvs*. Obtido de <http://www.traianvs.net/textos/18limia.htm>
- ALVARADO BLANCO, S., Rivas Fernández, J., & Vega Pato, T. (2000). *La Vía romana XVIII (Via Nova). Revisión de su trazado y mensuración. II: de los Limici a los Gigurri* (Vol. Boletín Avriense. Anexo 25). Ourense: Museo Arqueológico Provincial de Ourense.
- BANDEIRA, M. S. (Julho de 2007). Vinte milhas da via XVIII, o sinal para partir. *Inforgeo*, 81-95. Obtido de http://www.apgeo.pt/sites/default/files/docs/inforgeo_2021_paginas_081_095.pdf
- BRAUN, G., & HOGENBERG, F. (1594). *Nova Bracarae Augustae descriptio. Civitates orbis terrarum*. Liber 5. Coloniae Agrippinae (1598). Obtido de <http://cartotecadigital.icgc.cat/cdm/singleitem/collection/europa/id/2028/rec/2>
- CAPELA, M. (1987 – *fac-simile* de 1895). *Miliários do Conventus Bracaraugustanus em Portugal*. Terras de Bouro: Câmara Municipal de Terras de Bouro.
- CAPELA, J. V. (2001). *Memórias e Imagens de Terras de Bouro Antigo. As Memórias Paroquiais de 1758*. Terras de Bouro: Câmara Municipal de Terras de Bouro.
- CARVALHO, H. P. (2008). *O povoamento romano na fachada ocidental do Conventus Bracarensis*. Braga: Instituto de Ciências Sociais da Universidade do Minho. Tese de Doutoramento. Obtido de <http://hdl.handle.net/1822/8755>

COSME, F. d. (2015). *Pela serra do Jurês e ao longo da jeira: história na toponímia*. Terras de Bouro: Município de Terras de Bouro.

CUNHA, D. R. (1634). *Primeira parte da História Ecclesiástica dos Arcebispos de Braga e dos Santos, e Varoes Illustres, que florecerão neste Arcebispado*. Braga. Obtido de <https://archive.org/stream/primeirasegundap01cunh#page/n3/mode/2up>

DURÁN FUENTES, M. (2003). *Análisis construtivo de los Puentes Romanos. Traianvs*. Portal Europeu de Ingeniería Romana. Obtido de http://www.traianvs.net/pdfs/2003_puentes05.pdf

DURÁN FUENTES, M. (2004). *Técnica y construcción de puentes romanos*. II Congreso de las Obras Públicas Romanas. Tarragona, (pp. 135-155). Obtido de http://www.traianvs.net/pdfs/2004_06_duran.pdf

DURÁN FUENTES, M. (2005). *La construcción de puentes romanos en Hispania*. Santiago de Compostela: Xunta de Galicia. Obtido de http://www.traianvs.net/pdfs/2005_duran.pdf

DURÁN, M., NÁRDIZ, C., FERRER, S., & AMADO, N. (1999). *La Via Nova en la Serra do Xurés. La rehabilitación de la Via Nova entre Portela do Home y Baños de Riocaldo*. Santiago de Compostela: Xunta de Galicia.

ENCARNAÇÃO, J. d. (1995-96). Padrões da Geira: informação e propaganda.. in Actas do Colóquio "A rede viária da Callaecia. Homenagem a Martins Capella". *Cadernos de Arqueologia*, 12-13, pp. 39-43. Braga: UAUM/ MDDS.

FÉRNANDEZ OCHOA, C., MORILLO CERDÁN, Á., & GIL SENDINO, F. (julio-diciembre de 2012). El Itinerario de Barro. Cuestiones de Autenticidad y Lectura. *Zephyrus*, LXX, 151-179.

FERREIRA, P. J. (1994 (Fac-Simile de 1728)). *Via Romana do Gerês (Geira) em 1728*. Edição facsimilada do Livro *Thesouro de Braga descoberto no Campo do Gerez*. Terras de Bouro: Câmara Municipal de Terras de Bouro.

FLACCUS, S. (s.d.). Obtido de http://www.intratext.com/IXT/LAT0339/_P7.HTM

GALLIAZZO, V. (2004). *I Ponti Romani*. II Congreso de las Obras Públicas Romanas. Tarragona. Traianvs. Portal Europeo de Ingeniería Romana.

GARCÍA y BELLIDO, A. (1975). El llamado «Itinerario de barro». *Boletín de la Real Academia de la Historia*, 172, Cuaderno 3, 547-563.

GONÇALVES, I. (1998). Entre a Peneda e o Barroso: uma fronteira galaico-minhota em meados de duzentos. *Revista da Faculdade de Letras. História*, II Série. Vol. XV-1, pp. 63-76.

GONÇALVES, I. (2013). *Por entre terras de Entre-Douro-e-Minho com as Inquirições de D. Afonso III*. (CITCEM, Ed.) Porto: Ed. Afrontamento.

Guimarães, A. Costa (2017). *Ir até Santiago através da Jeira*. Terras de Bouro: Câmara Municipal de Terras de Bouro.

HERCULANO, A. (1888). *Portugaliae Monumenta Historica* (Vols. Inquisitiones. Vol. I- Fasc.II). Lisboa: Academia das Ciências de Lisboa.

LAURENCE, R. (1999). *The roads of Roman Italy. Mobility and cultural change*. Londres e Nova Iorque: Routledge.

LEMOIS, F. S., SILVA, R. P., LEITE, J. M., XUSTO RODRÍGUEZ, M., RIBEIRO, J., & BAPTISTA, A. M. (2008). *A Via Nova (Geira) na Serra do Gerês. Trajecto entre as milhas XII e XXXVIII (Bracara Augusta- Aquis Originis)*. Terras de Bouro: Câmara Municipal de Terras de Bouro e Concello de Lobios.

MATTEAZZI, M. (2009). Costruire strade nel mondo romano: tecniche e morfologie. Exedra. *Revista Digital de Historia y Humanidades*, 17-38. Obtido de https://www.academia.edu/1200117/Costruire_strade_in_epoca_romana_tecniche_e_morfologie_II_caso_de_lItalia_settentrionale

MONTENEGRO Duque, Á. (1975). Problemas y nuevas perspectivas en el estudio de la Hispania de Vespasiano. *Hispania Antiqua*, pp. 7-88.

MORAIS, R. (2006). De novo sobre a municipalidade de Bracara Augusta no período Flávio. *Conimbriga*, 46, pp. 125-137. Obtido de http://dx.doi.org/10.14195/1647-8657_45_8

MOREIRA, L. M. (2011). *O Alto Minho na Obra do Engenheiro Militar Custódio José Gomes de Villasboas*. Lisboa: Universidade de Lisboa. Centro de Estudos Geográficos.

MORENO GALLO, I. (2006). *Vías Romanas, Ingeniería y técnica constructiva* (2ª ed.). Madrid: Ministerio de Fomento - Centro de Estudios Históricos de Obras Públicas.

MORENO GALLO, I. (diciembre de 2009). Vías romanas. Identificación por la técnica constructiva. *Cimbra*, 389, pp. 20-39. Obtido de https://s3.eu-central-1.amazonaws.com/ctpmidia/publicaciones/documentos/Cimbra389_05.pdf

MORENO GALLO, I. (Julio-Septiembre de 2018). Vías Romanas. Identificación por la técnica constructiva. *Rutas. Revista de la Asociación Técnica de Carreteras*, 176, pp. 40-45.

NUNES, H. B. (2009). Introdução à 2ª Edição. Em T. d. Sousa, *Serra do Gerez. Estudos. Aspectos. Paizagens*. (pp. XI- XXXVIII). Terras de Bouro: Câmara Municipal de Terras de Bouro.

RODRÍGUEZ COLMENERO, A., FERRER SIERRA, S., & ÁLVAREZ ASOREY, R. D. (2004). *Miliarios e outras inscricións viarias romanas do Noroeste Hispánico (conventos bracarense, lucence e asturicense)*. Santiago de Compostela: Consello da Cultura Galega, Sección de Patrimonio Histórico.

RODRÍGUEZ MORALES, J. (2010). *Las Vías Romanas en la Erudición Moderna. Reivindicación de Nicolas Bergier*. V Congreso de las Obras Públicas Romanas (pp. 119-134). Traianvs. El Portal Europeu de Ingeniería Romana. Obtido de http://www.traianvs.net/pdfs/2010_erudicion_y_vias_romanasy.pdf

RODRÍGUEZ MORALES, J. (2013). *Imagen y realidad de las calzadas romanas*. Traianvs. El Portal Europeu de Ingeniería Romana. Obtido de http://www.traianvs.net/pdfs/2013_imagen_vias_romanasy.pdf

ROLDÁN HERVÁS, J. M. (1975). *Itineraria Hispana. Fuentes antiguas para ele estudio de las vías romanas en la Península Ibérica*. (Anejos de Historia

Antiqua ed.). Madrid: DHA - Universidad de Valladolid e DHA Universidad de Granada.

SAAVEDRA, E. (1862). *Discursos leídos ante la Real Academia de la Historia en la recepción pública de Don Eduardo Saavedra*. Madrid: Imprenta de Manuel Galiano. Obtido de <http://digibug.ugr.es/handle/10481/40747>

Silva, A. C. (1997). Elementos monográficos da via imperial da Jeira. *Mínia*, 5 (IIIª Série), 45-158.

SOUSA, T. (2009 (fac-simile de 1909)). *Serra do Gerez. Estudos. Aspectos. Paisagens*. Terras de Bouro: Câmara Municipal de Terras de Bouro.

STYLOW, A., ATENCIA PÁEZ, R., & VERA RODRÍGUEZ, J. C. (2004). Via Domitiana Augusta. *Mainake*, XXVI, pp. 417-430.

TORRENT, A. (Octubre de 2017). La Política municipalista flavia en Hispania: el Edito de Vespasiano *Universiae Hispaniae Latium Tribuit*; la Epistula de Domiciano promulgadora de la Lex Irnitana. *Revista Internacional de Derecho Romano*, pp. 153-242.

TRANOY, A. (1995-96). La route, image et instrument du pouvoir impérial dans le nord-ouest ibérique. Actas do Colóquio "A Rede Viária da Callaecia" - Homenagem a Martins Capella. *Cadernos de Arqueologia*, 12-13, pp. 31-38. Braga: UAUM / MDDS.