PERMANÊNCIAS E TRANSFORMAÇÕES DO SISTEMA VIÁRIO DE BRAGA: OS NOVOS DADOS ARQUEOLÓGICOS DA RUA DOS FALCÕES N.º 18/RUA DO ANJO N.º 39 E DA ANTIGA FÁBRICA CONFIANÇA

Letícia Ruela[1], Maria do Carmo Ribeiro[2], Fernanda Magalhães[3]

RESUMO

A compreensão da transformação urbana de Braga exige a articulação entre evidências arqueológicas, cartográficas, iconográficas e documentais, capazes de contribuir, de forma complementar, para a interpretação da evolução da morfologia urbana na longa duração. No caso de *Bracara Augusta*, fundada no século I a.C., a leitura das permanências, reformulações e interrupções do sistema viário romano é essencial para compreender a evolução da cidade até à época contemporânea. Este artigo analisa duas intervenções recentes da Unidade de Arqueologia da Universidade do Minho, na rua dos Falcões n.º 18/rua do Anjo n.º 39 e na antiga Fábrica Confiança. Os resultados permitem identificar vestígios associados a eixos de circulação e às suas reconfigurações posteriores.

Palavras-chave: Braga; *Bracara Augusta*; Sistema viário; Morfologia urbana; Arqueologia urbana.

ABSTRACT

Understanding the urban transformation of Braga requires the articulation of archaeological, cartographic, iconographic and documentary evidence, which can contribute, in a complementary manner, to the interpretation of the long-term evolution of urban morphology. In the case of *Bracara Augusta*, founded in the 1st century BC, the analysis of the continuities, reformulations and interruptions of the Roman road system is essential for understanding the development of the city up to the contemporary period. This paper examines two recent interventions carried out by the Archaeology Unit of the University of Minho, at rua dos Falcões nº 18/rua do Anjo no. 39 and at the former Fábrica Confiança. The results make it possible to identify remains associated with circulation axes and their subsequent reconfigurations

Keywords: Braga; *Bracara Augusta*; Road system; Urban morphology; Urban archaeology.

1. INTRODUÇÃO

Nas cidades de ocupação contínua, os traçados viários antigos raramente se conservam como realidades integralmente preservadas. As ruas podem ser repavimentadas, deslocadas, interrompidas, absorvidas pelo edificado ou convertidas em limites de propriedade, deixando marcas materiais por vezes discretas, mas decisivas para a leitura da evolução urbana (Capel, 2002; Mumford, 2004; Morris, 1992). A sua identificação depende, por isso, menos da procura de eixos preservados integralmente e mais da capacidade de reconhecer alinhamentos, níveis de circulação, infraestruturas associadas e relações estratigráficas que permitam reconstituir, ainda que parcialmente, a organização dos espaços de mo-

1. Unidade de Arqueologia da Universidade do Minho / leticiacezarr@gmail.com

2. Departamento de História, Instituto de Ciências Sociais, Universidade do Minho / Lab2PT / In2Past / mcribeiro@uaum.uminho.pt

3. Departamento de História, Instituto de Ciências Sociais, Universidade do Minho / Lab2PT / In2Past / fmagalhaes@uaum.uminho.pt

bilidade (Ribeiro, 2008; Martins & Ribeiro, 2013; Ruela, 2023).

A compreensão dos processos de transformação do espaço urbano ao longo do tempo beneficia da articulação entre fontes de natureza diversa. A conjugação de evidências arqueológicas, cartográficas, iconográficas e documentais permite construir um conhecimento mais abrangente sobre a evolução das cidades históricas, ainda que frequentemente marcado pela fragmentação própria de cada tipo de registo. No caso de Braga, o estudo do plano urbano de *Bracara Augusta*, fundada no século I a.C., e das cidades subsequentes, exige precisamente uma abordagem metodológica plural, na qual diferentes fontes funcionam como testemunhos complementares das mudanças ocorridas na morfologia urbana na longa duração (Ribeiro, 2008; Martins & Ribeiro, 2009/2010).

A arqueologia fornece a materialidade dos espaços construídos e das suas transformações, a cartografia e a iconografia preservam momentos específicos da configuração espacial e a documentação escrita contribui para enquadrar usos, propriedades, funções e alterações dos espaços (Ribeiro, 2008). Entre os elementos mais relevantes desta análise contam-se as permanências, reformulações e interrupções do sistema viário romano, cuja leitura é fundamental para compreender a evolução de Braga desde a Antiguidade até à época contemporânea. A rede viária de *Bracara Augusta*, estruturada por uma malha ortogonal e articulada com os principais eixos de ligação ao território, não desapareceu de forma linear. Pelo contrário, alguns dos seus alinhamentos mantiveram capacidade de condicionar a morfologia urbana posterior, enquanto outros foram progressivamente interrompidos, deslocados ou ocultados por novas formas de ocupação (Martins & *alii*, 2012; 2017; Magalhães, 2019; Martins, 2009; Martins, Magalhães & Botica, 2018; Ruela, 2023).

Neste contexto, a arqueologia urbana tem desempenhado um papel decisivo na identificação de vestígios associados à rede de circulação antiga e às suas reconfigurações posteriores (Martins & Ribeiro, 2009/2010; Ribeiro & *alii,* 2018; Magalhães, Ruela & Fernandes, 2024; Ruela, 2023). A presente investigação centra-se em duas intervenções arqueológicas recentes realizadas pela Unidade de Arqueologia da Universidade do Minho, na rua dos Falcões n.º 18/ rua do Anjo n.º 39 e na antiga Fábrica Confiança, que forneceram novos dados para o estudo da evolução do sistema viário de Braga.

Partindo destes pressupostos, este artigo procura avaliar em que medida os vestígios identificados nas referidas intervenções contribuem para o conhecimento da persistência, transformação e eventual desaparecimento de eixos viários herdados da cidade romana, analisando o modo como estes condicionaram a configuração urbana de Braga em períodos posteriores.

A análise combina os dados arqueológicos provenientes das duas intervenções com a informação fornecida pela cartografia histórica, pela iconografia e pela documentação disponível, procurando enquadrar os vestígios identificados na evolução da malha urbana.

Em ambos os casos, os trabalhos revelaram evidências materiais relacionadas com a organização e transformação de eixos de circulação, inseridas em contextos urbanos marcados por ocupações diacrónicas e por sucessivas reformulações funcionais do espaço urbano.

Estes resultados demonstram como a arqueologia permite recuperar a materialidade destes traçados e avaliar os mecanismos de permanência e transformação da rede viária ao longo do processo de evolução urbana, contribuindo para uma compreensão mais fundamentada da construção histórica da paisagem urbana de Braga.

2. ENQUADRAMENTO: O SISTEMA VIÁRIO DE BRAGA NA LONGA DURAÇÃO

A cidade de Braga constitui um caso particularmente relevante para o estudo da morfologia urbana na longa duração, uma vez que a sua configuração atual resulta da sobreposição de sucessivos momentos de ocupação, transformação e reinterpretação do espaço urbano (Ribeiro, 2008; Martins, 2009). Fundada no século I a.C., *Bracara Augusta* integrou o processo de organização administrativa do Noroeste Peninsular promovido por Augusto, assumindo desde cedo um papel estruturante na articulação entre a cidade, o território envolvente e as principais redes de circulação regionais (Carvalho, 2008; Martins & Fontes, 2010; Martins, 2009).

A malha da cidade romana organizava-se a partir de uma trama ortogonal, definida por eixos viários hierarquizados, que estruturavam os quarteirões, os espaços públicos, os edifícios privados e as infraestruturas de abastecimento e drenagem. Neste modelo, os principais eixos de circulação, o *cardo maximus*

e o *decumanus maximus*, desempenhavam uma função essencial na organização interna da cidade, mas também na sua ligação ao território (Martins & *alii*, 2017). A sua articulação com as vias regionais permitia conectar a urbe aos principais centros administrativos e económicos da Hispânia, assegurando a circulação de pessoas, bens e ideias.

Entre essas vias destaca-se a Via XVII do Itinerário de Antonino, que estabelecia a ligação entre *Bracara Augusta* e *Asturica Augusta*, passando por *Aquae Flaviae*. O seu traçado, projetado a partir do setor oriental da cidade, encontra-se diretamente relacionado com o prolongamento do principal eixo este-oeste da malha urbana romana, o *decumanus maximus*, razão pela qual a sua leitura é fundamental para compreender a relação entre o núcleo urbano e a periferia a nascente de Braga (Carvalho, 2008). A identificação de vestígios associados a este eixo ou a alinhamentos que possam ter fossilizado parte do seu traçado constitui, por isso, um contributo relevante para o conhecimento da evolução viária bracarense.

A partir da Antiguidade Tardia e, sobretudo, durante a Idade Média, o sistema viário romano sofreu profundas transformações. A redefinição das centralidades urbanas, a progressiva concentração da ocupação no setor nordeste da urbe romana e a abertura de novos arruamentos alteraram a leitura da malha ortogonal original (Martins & Ribeiro, 2013; Ribeiro & Martins, 2018). Contudo, estas mudanças não implicaram necessariamente o desaparecimento total dos traçados antigos. Em vários casos, os eixos romanos permaneceram parcialmente ativos, foram reaproveitados como limites de propriedade, condicionaram a implantação de novos edifícios ou sobreviveram sob a forma de alinhamentos fossilizados na malha urbana posterior (Ribeiro, 2009/2010; Fontes & *alli*, 2010; Ribeiro & Fontes, 2015).

Na Época Moderna, a cidade conheceu novas intervenções urbanísticas, associadas à regularização de arruamentos, à abertura de novos eixos e à expansão para áreas periféricas. Estes processos contribuíram para a transformação da relação entre o centro histórico e os seus arredores, mas continuaram, em muitos casos, a dialogar com preexistências mais antigas. A análise da cartografia histórica, em particular das representações dos séculos XVIII e XIX, permite reconhecer algumas dessas permanências e avaliar de que forma determinados caminhos, ruas e limites parcelários podem fossilizar os traçados anteriores (Ribeiro, 2008; 2009/2010; Ruela, 2023).

É neste quadro que devem ser compreendidos os dois casos analisados neste artigo. A intervenção da rua dos Falcões n.º 18/rua do Anjo n.º 39 localiza-se num setor de elevada sensibilidade arqueológica, próximo do alinhamento do *decumanus maximus* e da saída nascente da cidade romana (Magalhães & *alii*, 2025). Por sua vez, a antiga Fábrica Confiança situa-se numa área periférica a leste do núcleo histórico, onde a antiga Rua do Pulo, reconhecível na cartografia oitocentista, poderá relacionar-se com a persistência de alinhamentos associados à Via XVII. Em ambos os contextos, os vestígios identificados permitem discutir a forma como os eixos de circulação foram transformados, reutilizados ou ocultados pelas sucessivas ocupações urbanas (**Figura 1**).

3. FONTES E METODOLOGIA

A abordagem seguida nesta investigação parte da metodologia desenvolvida para o estudo da evolução do sistema viário de Braga na longa duração, assente na articulação entre dados arqueológicos, cartográficos, iconográficos e documentais. Esta perspetiva permite compreender os vestígios identificados nas intervenções arqueológicas não como realidades isoladas, mas como elementos integráveis numa leitura mais ampla da morfologia urbana, na qual os alinhamentos, os níveis de circulação, as estruturas hidráulicas e os limites construídos podem conservar informação relevante sobre a organização e transformação dos espaços de mobilidade (Ribeiro, 2008; Ribeiro & Martins, 2016; Martins & *alii*, 2017; Martins & Ribeiro, 2013).

Os dados arqueológicos analisados resultam de duas intervenções recentes realizadas pela Unidade de Arqueologia da Universidade do Minho, no âmbito de trabalhos de sondagens prévias e acompanhamento arqueológico: a intervenção na rua dos Falcões n.º 18/rua do Anjo n.º 39 e a intervenção na antiga Fábrica Confiança. Em ambos os casos, a natureza urbana dos contextos condicionou a leitura dos vestígios, uma vez que estes surgem frequentemente fragmentados e sobrepostos por obras posteriores ou integrados em sequências estratigráficas marcadas por sucessivas reformulações funcionais.

A análise privilegiou a leitura estratigráfica das estruturas e níveis de circulação identificados, a sua relação com os edifícios e infraestruturas posteriores, bem como a comparação dos seus alinhamentos com propostas de restituição da malha romana

e com a cartografia histórica disponível para Braga. Neste processo, a cartografia dos séculos XVIII e XIX, em particular, constitui uma ferramenta fundamental para reconhecer possíveis permanências de traçados antigos que se mantiveram ativos em épocas posteriores.

Foi igualmente valorizada uma metodologia regressiva, partindo das configurações urbanas mais recentes e recuando progressivamente para fases anteriores, de modo a identificar elementos fossilizados na paisagem urbana. Esta abordagem permite avaliar de que forma determinados eixos de circulação foram preservados, reformulados ou interrompidos ao longo do tempo, contribuindo para uma leitura diacrónica do sistema viário bracarense (Ribeiro, 2008; Martins e Ribeiro, 2013).

4. A ZONA ARQUEOLÓGICA DA RUA DOS FALCÕES N.º 18/RUA DO ANJO N.º 39

A intervenção realizada na rua dos Falcões n.º 18/ rua do Anjo n.º 39 oferece uma oportunidade para discutir a transformação de um setor situado no limite sudeste do atual Centro Histórico de Braga, numa área onde a cidade romana, a ocupação medieval e a reorganização moderna se sobrepõem de forma particularmente expressiva (Ribeiro, 2008). A sua localização, no interior da malha de *Bracara Augusta* e nas proximidades do traçado projetado da cerca urbana baixo-medieval, confere a estes lotes um interesse acrescido para compreender a forma como antigas estruturas de ocupação e circulação foram sendo progressivamente reutilizadas ou interrompidas (**Figura 2**).

A sensibilidade arqueológica deste espaço é reforçada pela sua inserção na Zona Especial de Proteção da Fonte do Ídolo, do Hospital de S. Marcos e do Palácio do Raio, mas o seu valor para o presente estudo reside sobretudo na possibilidade de observar, numa pequena escala, os efeitos da longa duração sobre a morfologia urbana. Os trabalhos arqueológicos realizados entre 2023 e 2025, no âmbito de sondagens prévias e acompanhamento, revelaram uma sequência estratigráfica extensa, marcada por ocupações romanas, medievais, modernas e contemporâneas, cuja leitura é condicionada pela sucessiva remodelação dos edifícios voltados para a rua do Anjo e para a rua dos Falcões (Magalhães & *alii*, 2025).

Os níveis mais antigos documentam uma ocupação romana reconhecível através de estruturas murárias, infraestruturas hidráulicas e realidades associadas à organização interna dos quarteirões. A projeção destes vestígios sobre as propostas de restituição da malha urbana de *Bracara Augusta* permite integrar a área intervencionada no quadrante nordeste da cidade romana, nas proximidades do troço nascente do *decumanus maximus* (Ribeiro, 2008; Martins & *alii*, 2017; Ruela, 2023). Ainda que o estado de conservação dos vestígios não permita restituir integralmente a planta dos espaços ocupados, os dados apontam para a existência de dois quarteirões, dispostos a norte e a sul, possivelmente associados a unidades de carácter doméstico (Magalhães & *alii*, 2025; Magalhães, 2019).

No quarteirão sul, a leitura mais expressiva resulta da articulação entre os arranques murários identificados e duas infraestruturas de drenagem localizadas no limite sul (UEs217, 218, 219 e 220), e no limite sudeste da plataforma inferior, diferenciada pelas UEs075, 077, 078 e 087 (**Figura 3**). Esta canalização parece ter recolhido e conduzido as águas provenientes do interior do quarteirão em direção aos sistemas de drenagem que acompanhariam os eixos urbanos, podendo articular-se com a cloaca associada ao *decumanus maximus*, identificada nas proximidades, na Rua do Alcaide (Fontes & *alii*, 2020). Os alinhamentos dos muros UE074 e UE089, quando confrontados com a malha romana proposta, parecem corresponder ao limite nascente deste quarteirão, reforçando a leitura de uma organização espacial coerente com a estrutura ortogonal da cidade romana (Magalhães & *alii*, 2025).

No quarteirão norte, a leitura é também fragmentada, mas igualmente significativa para compreender a articulação entre os espaços construídos e os eixos de circulação. Os muros UE125 e UE166 parecem corresponder a estruturas associadas ao limite meridional deste quarteirão, possivelmente relacionado com a delimitação de um pórtico voltado para sul (Magalhães & *alii*, 2025). Esta hipótese é particularmente relevante porque permite aproximar os vestígios identificados de uma organização urbana em que as fachadas dos edifícios se abriam para áreas porticadas, funcionando estas como espaços de transição entre o interior das unidades construídas e os arruamentos. Embora a fragmentação dos dados impeça uma reconstituição funcional segura, não deve excluir-se a possibilidade de estes espaços se relacionarem com áreas de circulação coberta ou com atividades económicas desenvolvidas junto aos

eixos viários, à semelhança do que se conhece noutros setores de *Bracara Augusta* (Magalhães, 2019).
A partir da Antiguidade Tardia, esta organização urbana conheceu alterações profundas. A progressiva concentração da ocupação no quadrante nordeste da antiga cidade romana, em torno da basílica cristã, terá contribuído para a perda de centralidade de outros setores urbanos e para a desestruturação de áreas anteriormente integradas na malha ortogonal (Ribeiro, 2008; Ribeiro, 2009/2010; Fontes & *alii*, 2010; Fontes & Lemos, 1997/1998; Martins & *alii*, 2016). Na rua dos Falcões/rua do Anjo, esta transformação encontra expressão nos níveis de destruição, abandono e revolvimento que selam ou perturbam as estruturas romanas, testemunhando episódios de descontinuidade funcional e de reapropriação do espaço (Magalhães & *alii*, 2025).
É neste quadro de transformação urbanística e desvinculação da malha romana que devem ser entendidas as calçadas UE099 e UE100, possivelmente associadas aos pavimentos em granito UE138 e UE139 identificados mais a sul (**Figura 4**). Estes níveis de circulação não parecem prolongar a organização antiga do setor, mas antes documentar uma nova forma de utilização do espaço, já marcada por outras dinâmicas urbanas (Magalhães & *alii*, 2025). A sua implantação, em articulação com estruturas murárias posteriores, rompe com os alinhamentos romanos e poderá refletir transformações associadas à reorganização medieval desta área, eventualmente condicionada pela proximidade da cerca baixo-medieval. Contudo, a leitura destes pavimentos permanece condicionada pelas ruturas provocadas pelo edificado moderno e pelas sucessivas remodelações dos lotes, que dificultam a definição da sua funcionalidade. Logo, neste quarteirão evidenciam-se as dinâmicas medievais e modernas que romperam com a lógica do plano urbano romano, nomeadamente através da construção da muralha baixo medieval, que passou a estruturar a organização da cidade, centralizando a Catedral e condicionando a evolução da paisagem urbana de Braga. Mesmo após a sua desafetação e a perda da função defensiva, esta estrutura manteve-se como um elemento estruturante da malha urbana, condicionando a implantação dos edifícios na sua envolvente e o desenvolvimento dos arruamentos da periferia imediata (Ribeiro, 2008).
Na época moderna, a área conheceu uma nova reorganização parcelar, materializada na construção dos edifícios voltados para a rua do Anjo e para a rua dos Falcões. Estas unidades habitacionais, implantadas no espaço exterior à cerca baixo- medieval, refletem uma fase em que a antiga função defensiva da muralha se encontrava ultrapassada e em que a cidade se expandia e reajustava às novas necessidades urbanas. A divisão entre as plataformas superior e inferior, marcada pelo muro UE064, evidencia uma organização interna distinta, adaptada à topografia e aos novos limites de propriedade (Magalhães & *alii*, 2025).
O edifício voltado para a rua do Anjo conserva indícios de várias fases construtivas, incluindo muros meeiros, alicerces e reformulações de fachada. O recuo da fachada norte poderá relacionar-se com transformações urbanísticas associadas ao alargamento deste arruamento urbano e à implantação da Igreja de Santa Cruz, revelando como a reorganização moderna da cidade continuou a atuar sobre estruturas e limites preexistentes. Na plataforma inferior, o edifício voltado para a rua dos Falcões apresenta igualmente diferentes momentos de construção e remodelação, com alterações na compartimentação interna e na implantação de novas infraestruturas domésticas (Magalhães & *alii*, 2025).
A intervenção permite, deste modo, observar a sobreposição de várias formas urbanas numa escala reduzida. A ocupação romana, estruturada por uma malha ortogonal e materializada por estruturas murárias que delimitariam dois quarteirões distintos, foi posteriormente sucedida por uma reorganização medieval associada à construção da cerca baixo-medieval e a perda da lógica espacial herdada da cidade antiga. A época moderna e contemporânea introduziu novas divisões parcelares e sucessivas remodelações habitacionais, configurando diferentes momentos de uma mesma história urbana.
Assim, a intervenção realizada na rua dos Falcões n.º 18/rua do Anjo n.º 39 permite compreender a cidade como uma realidade em constante transformação, na qual os vestígios arqueológicos funcionam como fragmentos de formas urbanas sucessivamente reconfiguradas. A leitura deste setor demonstra que a evolução do sistema viário de Braga não depende exclusivamente da preservação material dos antigos arruamentos, podendo igualmente ser reconstruída através das estruturas hidráulicas, dos alinhamentos edificados, dos limites parcelares e dos níveis de circulação que testemunham processos de reutilização, reformulação ou abandono dos eixos herdados da cidade romana.

5. A ZONA ARQUEOLÓGICA DA RUA NOVA DE SANTA CRUZ, A ANTIGA FÁBRICA CONFIANÇA

A intervenção arqueológica em curso na antiga Fábrica Confiança permite alargar a reflexão sobre o sistema viário de Braga para além do núcleo consolidado da cidade romana, deslocando a análise para a sua periferia. Tratando-se de trabalhos ainda não concluídos, os dados aqui apresentados devem ser entendidos como preliminares, sujeitos a revisão e aprofundamento com o prosseguimento da escavação, do estudo estratigráfico e da análise integrada dos materiais. Ainda assim, os resultados já conhecidos revelam um conjunto de evidências relevantes para discutir a permanência, transformação e possível fossilização de eixos de circulação nesta área da cidade.

Ao contrário da rua dos Falcões n.º 18/rua do Anjo n.º 39, onde os vestígios se articulam com a organização interna da malha urbana de *Bracara Augusta*, a antiga Fábrica Confiança coloca em evidência a relação entre os eixos de circulação, os caminhos periurbanos e as sucessivas formas de ocupação de uma área que, ao longo do tempo, foi sendo integrada nas dinâmicas de expansão urbana. Neste caso, a leitura arqueológica cruza-se com a história industrial de Braga, uma vez que a antiga saboaria e perfumaria, fundada no final do século XIX e em funcionamento até ao início do século XXI (Coelho, 2013; 2017), ocupou e reorganizou profundamente um espaço onde subsistiam estruturas e alinhamentos anteriores.

A área intervencionada situa-se numa zona relevante para o estudo das redes de comunicação regionais de Braga, nas proximidades do traçado proposto para a Via XVII do Itinerário Antonino, eixo que ligava *Bracara Augusta* a *Asturica Augusta* por *Aquae Flaviae* (Carvalho, 2008). Apesar dos dados atualmente disponíveis não permitirem estabelecer uma continuidade direta entre a via romana e os caminhos documentados em época moderna, a permanência de determinados alinhamentos na cartografia histórica, articulada com os vestígios arqueológicos já identificados, permite formular a hipótese de conservação parcial, transformada ou fossilizada, de antigos eixos de circulação (Ribeiro & Martins, 2016; Carvalho, 2008).

Neste contexto, assume particular importância a antiga Rua do Pulo, reconhecível na cartografia oitocentista de *Francisque Goullard*. Antes da abertura e consolidação de novos arruamentos nesta área da cidade, a Rua do Pulo terá desempenhado um papel relevante na circulação local, funcionando como eixo de ligação entre diferentes espaços periurbanos (**Figura 5**). A sua presença na cartografia histórica, quando confrontada com os dados arqueológicos em análise, permite discutir a possibilidade de este caminho ter preservado parte de um alinhamento anterior, eventualmente relacionado com a saída oriental de *Bracara Augusta* e com a Via XVII (Martins & *alii*, 2017; Fontes & *alii*, 2010; Carvalho, 2008).

Os dados arqueológicos mais expressivos para esta discussão foram identificados, até ao momento, sobretudo nas sondagens 6 e 7. Na Sondagem 6, a sequência de pavimentações registada permite reconhecer diferentes momentos de circulação sobrepostos no mesmo setor. O nível mais recente corresponde à circulação associada às traseiras da fábrica, mas sob este foram identificadas pavimentações anteriores que poderão relacionar-se com antigos níveis da Rua do Pulo. Esta sobreposição de pisos é particularmente significativa, pois demonstra a persistência funcional de uma área de passagem, ainda que sucessivamente adaptada às novas necessidades urbanas e industriais.

Na Sondagem 7, a identificação de estruturas habitacionais e de um eixo viário com marcas de rodados reforça a leitura de uma zona de circulação ativa antes da plena reorganização industrial do espaço. A articulação destes vestígios com elementos reconhecíveis na cartografia de *Goullard* permite associá-los a um caminho que estabelecia a ligação entre a Rua do Pulo e áreas situadas a sul. As marcas de rodados constituem, neste contexto, um dado particularmente relevante, pois confirmam a utilização efetiva deste eixo como espaço de circulação, ultrapassando a leitura meramente cartográfica do traçado.

A leitura conjunta das sondagens 6 e 7 permite reconhecer, ainda que de forma preliminar, a persistência de uma lógica de circulação anterior à fábrica, posteriormente transformada ou obliterada pela ocupação industrial. Não se trata, nesta fase dos trabalhos, de afirmar uma continuidade direta e ininterrupta entre a Via XVII romana e a Rua do Pulo moderna, mas de valorizar a hipótese de fossilização morfológica de um alinhamento antigo, cuja permanência poderá ter condicionado a organização dos caminhos periurbanos e, mais tarde, a implantação das estruturas industriais.

A instalação da Fábrica Confiança introduziu uma nova lógica funcional no espaço, marcada pela or-

ganização produtiva, pela circulação interna de matérias-primas e implantação de infraestruturas de drenagem e saneamento associadas à atividade industrial. As condutas, caixas de decantação, poços e estruturas hidráulicas identificadas revelam a intensidade desta reorganização e demonstram como o edifício industrial reconfigurou profundamente a área. Contudo, a própria adaptação da fábrica a preexistências e a incorporação de antigos alinhamentos no seu espaço interno mostram que a industrialização não apagou de forma absoluta as formas anteriores, mas antes as integrou seletivamente numa nova organização funcional.

Para o estudo do sistema viário bracarense, este contexto é particularmente relevante porque demonstra que a evolução dos eixos de comunicação não se limita ao espaço intramuros ou ao núcleo romano consolidado. As periferias, os caminhos de ligação e os espaços posteriormente industrializados conservam igualmente informações fundamentais sobre a forma como a cidade se expandiu, se conectou ao território e reutilizou traçados anteriores (Ribeiro & Martins, 2016; Ribeiro, 2008; 2009/2010; Ribeiro & Fontes, 2015). A intervenção arqueológica na antiga Fábrica Confiança revela, assim, uma outra dimensão da longa duração viária de Braga, onde caminhos antigos, morfologias periurbanas e estruturas industriais se sobrepõem, numa sequência de transformação urbana, na qual parte dos alinhamentos anteriores pode permanecer fossilizada sob novas formas de ocupação, permitindo reconhecer a persistência ou reformulação de alinhamentos anteriores sob novas formas de ocupação.

Inclusivamente esta fossilização dos caminhos periféricos clássicos mostra-se bastante patente à luz das transformações urbanas ocorridas entre a Antiguidade Tardia e a Idade Média. A deslocação progressiva da população para áreas associadas a novos núcleos religiosos, frequentemente situados nos arredores da antiga malha romana, implicou a manutenção ou reativação de percursos que asseguravam a ligação entre o centro urbano, as periferias e esses novos polos de ocupação (Ribeiro, 2008; Fontes, 2011; Fontes & *alii*, 2010). Neste processo, os caminhos regionais de origem romana, entre os quais se inclui a Via XVII, poderão ter continuado a desempenhar um papel estruturante, não necessariamente como vias preservadas na sua configuração original, mas como corredores de circulação reutilizados, adaptados e integrados em novas dinâmicas territoriais (Ribeiro & Martins, 2016; Ribeiro, 2008). Assim, a leitura da antiga Rua do Pulo deve ser enquadrada nesta longa duração dos percursos regionais de Braga, marcada pela possibilidade de permanência funcional e morfológica de alinhamentos anteriores.

6. PERMANÊNCIAS, RUTURAS E RECONFIGURAÇÕES VIÁRIAS

A análise conjunta da rua dos Falcões n.º 18/rua do Anjo n.º 39 e da antiga Fábrica Confiança permite observar dois modos distintos de relação entre vestígios arqueológicos e sistemas de circulação. No primeiro caso, a leitura incide sobre um setor integrado na malha urbana romana, onde os vestígios de quarteirões, pórticos e infraestruturas hidráulicas permitem reconhecer a organização dos espaços adjacentes aos eixos viários. No segundo, a análise desloca-se para uma área periférica, onde níveis de circulação, caminhos representados na cartografia histórica e estruturas associadas à ocupação pré-industrial e industrial levantam a possibilidade de persistência ou fossilização de antigos alinhamentos periurbanos.

Estes dois contextos demonstram que o estudo do sistema viário não depende apenas da identificação direta de ruas preservadas. Em cidades de ocupação contínua, os eixos de circulação podem desaparecer enquanto realidades materiais evidentes, mas continuar a condicionar a organização dos espaços (Capel, 2002). Muros de limite, pórticos, infraestruturas de drenagem, pavimentos, caminhos secundários e limites parcelários tornam-se, assim, indicadores fundamentais para reconhecer formas de circulação antigas e avaliar a sua transformação ao longo do tempo (Martins & *alii*, 2017; Ribeiro, 2008; Magalhães, 2019; Ruela, 2023).

Na intervenção arqueológica realizada na rua dos Falcões n.º 18/rua do Anjo n.º 39, o estudo não se centra na conservação de um arruamento romano, mas na possibilidade de reconhecer a malha urbana que estruturava os quarteirões situados nas proximidades do *decumanus maximus*. As canalizações e os alinhamentos murários identificados revelam a presença de uma organização coerente com a malha ortogonal de *Bracara Augusta*, ainda que posteriormente desestruturada por processos de abandono, reocupação e remodelação (Martins & *alii*, 2017). Neste caso, a leitura viária é indireta e os vestígios não documentam o eixo em si, mas os espaços que dele dependiam.

Na Fábrica Confiança, pelo contrário, o problema coloca-se numa escala diferente. A possível relação entre a antiga Rua do Pulo, os níveis de circulação identificados nas sondagens e o traçado proposto para a Via XVII não deve ser entendida como continuidade linear, mas como hipótese de fossilização morfológica. A permanência, neste caso, não implica a preservação material da via romana, mas a conservação parcial de uma direção, de uma lógica de passagem ou de um eixo funcional que pôde ser reutilizado e reajustado em diferentes momentos. A cartografia histórica torna-se aqui essencial para articular os vestígios arqueológicos com a configuração dos caminhos modernos e contemporâneos.

Assim, os dois casos analisados demonstram que o sistema viário de Braga deve ser entendido como uma estrutura em contínua transformação, marcada por permanências seletivas, ruturas funcionais e reconfigurações sucessivas. A cidade romana não permanece intacta sob a cidade contemporânea, mas também não desaparece completamente. Os seus traçados, limites e infraestruturas podem sobreviver de forma fragmentária, transformada ou apenas residual, participando na construção de novas formas urbanas. A leitura da evolução viária bracarense exige, por isso, uma abordagem capaz de reconhecer estas sobrevivências descontínuas, bem como os processos de fossilização morfológica que permitiram a persistência parcial de antigos alinhamentos em novas configurações urbanas, integrando-os numa interpretação diacrónica da cidade, desde *Bracara Augusta* até à atualidade.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

CAPEL, Horacio (2002) – *La morfología de las ciudades: I. sociedad, cultura y paisaje urbano*. Barcelona: Ediciones del Serbal.

CARVALHO, Helena (2008) – *O povoamento romano na fachada ocidental do Coventus Bracarensis*. Tese de Doutoramento, Universidade do Minho.

COELHO, Nuno (2013) – *O Design de embalagem em Portugal no século XX, do funcional ao simbólico. O estudo de caso da Saboaria e Perfumaria Confiança*. Tese de Doutoramento, Universidade de Coimbra.

COELHO, Nuno (2017) – *Uma história de confiança. Indústria de saboaria e perfumaria no século XX português*. Lisboa: Tinta-da-China.

FONTES, Luís (2011) – Braga e o norte de Portugal em torno de 711. *Zona Arqueológica*, 15, pp. 313-334.

FONTES, Luís & LEMOS, Francisco (1997/1998) – "Mais Velho" que a Sé de Braga. Intervenção arqueológica na catedral bracarense: notícia preliminar. *Cadernos de Arqueologia*, Série II (14-15), pp. 137-164. Disponível em: https://hdl.handle.net/1822/10299.

FONTES, Luís; MARTINS, Manuela; RIBEIRO, Maria do Carmo & CARVALHO, Helena (2010) – A cidade de Braga e o seu território nos séculos V-VII. In GARCÍA, Alfonso, coord. – *Espacios Urbanos en el Occidente Mediterrâneo (siglos VI-VIII)*. Toledo: Toletum Visigodo, pp. 255–262. Disponível em: https://hdl.handle.net/1822/13377.

FONTES, Luís; MAGALHÃES, Fernanda; MACHADO, D.; SILVA, L.; ALVES, A.; CATALÃO, S. e FERNANDES, L. (2020) – *Salvamento de Bracara Augusta. Projeto de remodelação e ampliação de edifício na Rua do Alcaide, nº 18-20, Braga. Relatório final*. Trabalhos arqueológicos da U.A.U.M/ Memórias, Volume I (97). Disponível em: https://hdl.handle.net/1822/49820.

MAGALHÃES, Fernanda (2019) – *A domus romana no NO Peninsular. Arquitetura, construção e sociabilidades*. Tese de Doutoramento, Universidade do Minho. Disponível em: https://hdl.handle.net/1822/64109.

MAGALHÃES, Fernanda; RUELA, Letícia; FERNANDES, Lara (2024) – Das ruas aos espaços: uma análise arqueológica da urbanização de *Bracara Augusta*. In VENTURA DA SILVA, Gilva & FURLANI, João Carlos, coord. – *Espaço, representação e poder no mundo romano*, Antíteses Editora.

MAGALHÃES, Fernanda; SILVA, Luís; RUELA, Letícia; FERNANDES, Lara; COUTINHO, Luís; GUERREIRO, Maurício (2025) – *Projeto de reconstrução e remodelação de edifício na rua dos Falcões, nº 18, e rua do Anjo nº 39*, Braga. Relatório Final. Relatório policopiado.

MARTINS, Manuela (2009) – Bracara Augusta. Panorama e estado da questão sobre o seu urbanismo. In DOPICO CAÍNZOS, Dolores; VILANUEVA ACUÑA, Manuel; CUBA RODRIÍGUEZ, Xoan; RODRÍGUEZ ÁLVAREZ, Pilar, eds. – *Do Castro à Cidade. A romanización na Gallaecia e na Hispânia indoeuropea*. Lugo: Deputación de Lugo, pp. 181-211.

MARTINS, Manuela & FONTES, Luís (2010) – Bracara Augusta. Balanço de 30 anos de investigação arqueológica na capital da Galécia Romana, In *Simulacra Romae II. Rome, les capitales de province (capita provinciarum) et la création d'un espace commum européen*. Une approche archéologique, Bulletin de la Societé archéologique champenoise, pp. 111-124.

MARTINS, Manuela & RIBEIRO, Maria do Carmo (2009/2010) – A arqueologia urbana e a defesa do património das cidades. *Forum*, 44-45, pp. 149-177. Disponível em: https://hdl.handle.net/1822/13351.

MARTINS, Manuela & RIBEIRO, Maria do Carmo (2013) – Em torno da Rua Verde: a evolução urbana de Braga na longa duração. In RIBEIRO, Maria do Carmo & MELO, Arnaldo, coords. – *Evolução da paisagem urbana: transfor-*

mação morfológica dos tecidos históricos. Braga: CITCEM – Centro de Investigação Transdisciplinar «Cultura, Espaço e Memória, pp. 11–44. Disponível em: https://hdl.handle.net/1822/23983.

MARTINS, Manuela; MAGALHÃES, Fernanda; BOTICA, Natália (2018) – O urbanismo fundacional de Bracara Augusta e Lucus Augusti. In DOPICO CAÍNZOS, Dolores & VILLANUEVA ACUÑA, Manuel, eds. – Sine iniuria in pace vivatur: a construción do Imperio durante os xulio-claudios, Philtáte, Studia et acta antiquae Callaeciae, Volume 3. Lugo: Servizo de Publicacións da Deputación de Lugo, pp. 345–374. Disponível em: https://hdl.handle.net/1822/64361.

MARTINS, Manuela; MAGALHÃES, Fernanda; MARTÍNEZ PEÑÍN, Raquel; RIBEIRO, Jorge (2016) – The house evolution of Braga between Late Antiquity and the Early Middle Ages. *Arqueologia Medieval*, VIII, pp. 35-52.

MARTINS, Manuela; RIBEIRO, Jorge; MAGALHÃES, Fernanda; BRAGA, Cristina (2012) – Urbanismo e arquitetura de Bracara Augusta. Sociedade, economia e lazer. In RIBEIRO, Maria do Carmo & MELO, Arnaldo, coord. – *Evolução da paisagem urbana: sociedade e economia*. Braga: CITCEM, pp. 29-68.

MARTINS, Manuela; RIBEIRO, Maria do Carmo; RIBEIRO, Jorge; MAR, Ricardo (2017) – Topografia e urbanismo fundacional de Bracara Augusta. In DOPICO CAÍNZOS, Dolores & VILLANUEVA ACUÑA, Manuel (Eds.), *Roma nata, per Italiam fusa, in províncias manat. A cidade romana no noroeste: novas perspectivas, Philtáte. Studia et acta antiquae Callaeciae*. Lugo: Servizo de Publicacións da Deputación de Lugo, pp. 203-226.

MORRIS, A (1992) – *Historia de la forma urbana: desde sus orígenes hasta la Revolución Industrial*. Colección Arquitectura/Perspectivas. Editorial Gustavo Gili S. A.

MUMFORD, Lewis (2004) – *A Cidade na História: suas origens, transformações e perspectivas*. Martins Fontes.

RIBEIRO, Maria do Carmo (2008) – *Braga entre a época romana e a Idade Moderna. Uma metodologia de análise para a leitura da evolução da paisagem urbana*. Tese de doutoramento, Universidade do Minho. Disponível em: https://hdl.handle.net/1822/8113.

RIBEIRO, Maria do Carmo (2009/2010) – A evolução da paisagem urbana de Braga desde a época romana até à Idade Moderna. Síntese de resultados. *Forum*, 44-45, pp. 179-201.

RIBEIRO, Maria do Carmo & FONTES, Luís (2015) – The Urban Morphology of Braga between Late Antiquity and the Fourteenth-Fifteenth centuries. In MARTÍNEZ PEÑIN, Raquel, ed. – *Braga and its territory between the fifth and the fifteenth centuries, Espai / Temps*. Unidade de Arqueologia Universidade do Minho e Universitat de Lleida, pp. 29-45.

RIBEIRO, Maria do Carmo & MARTINS, Manuela (2016) – O papel das vias romanas na formação e desenvolvimento periférico da cidade de Braga, desde a época romana até à atualidade. In CORREIA, Jorge & BANDEIRA, Miguel, eds. – *Os Espaços da Morfologia Urbana, Atas da 5a Conferência Internacional da Rede Lusófona de Morfologia Urbana*, PNUM 2016. Guimarães: Escola de Arquitetura da Universidade do Minho, Lab2PT Laboratório de Paisagens, Património e Território, pp. 27-38. Disponível em: https://hdl.handle.net/1822/42510.

RIBEIRO, Maria do Carmo & MARTINS, Manuela (2018) – A cidade nas encruzilhadas da história. Evolução urbana de uma cidade com 2000 mil anos: Braga (Noroeste de Portugal). *Dimensões – Revista de História da UFES*, Vol. 40, jan. – jun, pp. 11-38. Disponível em: https://hdl.handle.net/1822/55263.

RIBEIRO, Maria do Carmo; MARTINS, Manuela; MAGALHÃES, Fernanda; BOTICA, Natália (2018) – The urban morphology of Braga in the fourteenth and fifteenth centuries: an analysis methodology. In SABATÉ, F., BRUFAL, J. eds. – *Medieval Territories*. Cambridge Scholars Publishing, pp. 351-381.

RUELA, Letícia (2023) – *A evolução do sistema viário em Braga: desde a cidade romana à cidade moderna*. Dissertação de Mestrado, Universidade do Minho. Disponível em: https://hdl.handle.net/1822/91088.

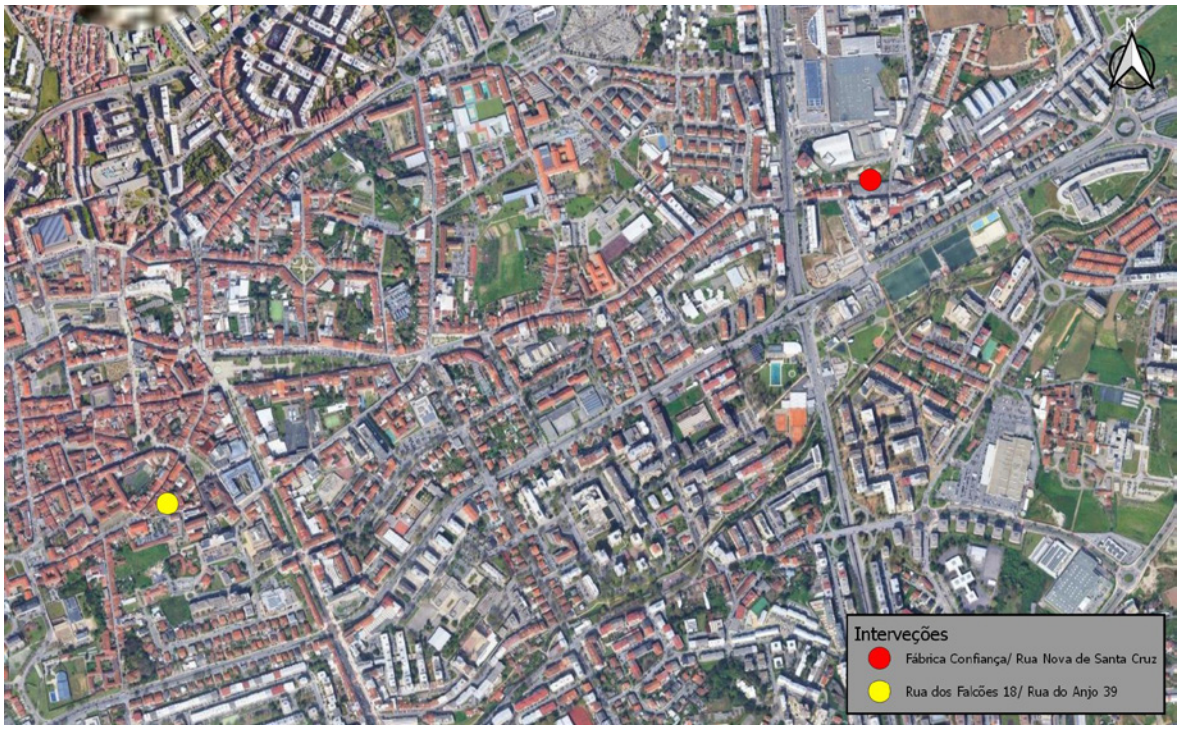


Figura 1 – Localização das intervenções arqueológicas no mapa da cidade atual.



Figura 2 – Localização da intervenção realizada na rua dos Falcões n.º 18/ rua do Anjo n.º 39 nas plantas da cidade romana e baixo medieval.



Figura 3 – Conduta identificada na rua dos Falcões n.º 18/ rua do Anjo n.º 39 (UE099 e UE100). © Magalhães & *alii*., 2025.



Figura 4 – Nível de circulação identificado na rua dos Falcões n.º 18/ rua do Anjo n.º 39 (UE075/077/078/087). © Magalhães & *alii*., 2025.



Figura 5 – Planta da Fábrica Confiança sobreposta ao mapa do Goullard (1883-1884) e registo fotográfico dos arruamentos identificados (sup.) © UAUM.