

A - REQUERIMENTO INICIAL DO PROCEDIMENTO DE CLASSIFICAÇÃO DE BENS IMÓVEIS

1. IDENTIFICAÇÃO *

1.1. Património Arqueológico:

1.2. Designação/Nome: Casal da Quebrada / Bom Amor

1.3. Outras Designações: Via Romana do Casal da Quebrada / Bom Amor; Via XVI do Itinerário de Antonino (*ab Olisipone Bracaram Augustam*)

1.4. Local/Endereço: Caminho rural, a sul da Quinta da Torre de Santo António. Acede-se através da Rua da Via Romana, a sudoeste, ou através de Gateiras, a nordeste.

Localidade: Entre Torres Novas e Gateiras

Freguesia: Torres Novas (Santa Maria, Salvador e Santiago)

Concelho: Torres Novas

Distrito: Santarém

1.5. Código Nacional de Sítio (CNS): 13834

2. CARACTERIZAÇÃO *

2.1. Função Original: Via/estrada de Época Romana

2.2. Função Actual: Caminho rural

2.3. Enquadramento: O troço da via Romana do Casal da Quebrada/Bom Amor enquadra-se numa paisagem rural, correspondendo atualmente a um caminho rural utilizado principalmente pelos agricultores da região para passagem de tratores e de jipes.

2.4. Descrição Geral:* Situado a cerca de 1500 m a nordeste da cidade de Torres Novas, o troço da via Romana do Casal da Quebrada/Bom Amor é visível numa extensão de cerca de 500 m, desenvolvendo-se em pendente de sudoeste para nordeste¹. No segmento dos primeiros c. 215 m (no sentido SO-NE) a pendente é relativamente suave e o percurso é feito em recta, a que se segue uma curva mais acentuada para Este/sudeste. Aí se inicia o segmento com pendente mais acentuada, igualmente em recta, estendendo-se por cerca de 170 m, no fim do qual descreve nova curva, agora para nordeste. O último segmento prolonga-se até cerca de 80 m depois da ponte sobre a Ribeira do Arrepiado, em recta e em terreno relativamente plano.

¹ Os vestígios visíveis do troço da via Romana do Casal da Quebrada/Bom Amor são contínuos e ininterruptos ao longo de cerca de 500 m. Por questões relacionadas com a comodidade do discurso e com uma maior facilidade da descrição da estrutura, optou-se por estabelecer uma divisão artificial em três segmentos, onde se observam, de facto, condições de conservação e visibilidade distintas.



A visibilidade e o estado de conservação da estrutura diferem ao longo dos três segmentos referidos do troço conservado. No primeiro segmento, conservam-se visíveis à superfície os dois muros laterais praticamente em toda a sua extensão, aqui e ali ocultados pela vegetação. Estes muros (*margines*) que delimitam as margens da via são constituídos por uma fiada de blocos de calcário de médias e grandes dimensões. A largura da via é de cerca de 5,50 m, condicente com as medidas usuais nas vias principais romanas, permitindo a passagem de dois carros em simultâneo (Mantas, 2012). Um outro elemento visível neste primeiro segmento do troço de via conservado, de grande interesse, é a presença de fossos laterais, particularmente do lado da margem Sul onde apresenta cerca de 1,50 m de largura e 0,60 m de profundidade.

O pavimento visível é constituído por blocos de calcário de pequena e média dimensão, ocasionalmente de grande dimensão. Tendo em conta a sua contínua utilização até aos dias de hoje, a superfície de rolamento actual evidencia, naturalmente, alterações substanciais, não se conservando, em geral, o *summum dorsum*. As alterações da superfície de rolamento são particularmente evidentes no caminho actual, que segue encaixado na via romana e é bastante mais estreito.

Note-se que nas vias romanas do actual território português, bem como em toda a restante Hispânia, apenas raramente se regista a conservação destes elementos (muros e fossos laterais).

No segundo segmento acima referido, a visibilidade da estrutura é menos boa na sua margem Sul. O talude aí existente terá provocado a constante acumulação de terras que ocultam essa margem e o respectivo muro lateral, tudo indicando encontrar-se aí igualmente preservado. O muro da margem Norte e o pavimento são visíveis, observando-se neste último parte da calçada ainda conservada, com a utilização de blocos de maiores dimensões - a considerável inclinação do terreno neste segmento terá justificado a pavimentação da via com calçada, algo que não se observa nos restantes segmentos. É neste segmento com pendente mais acentuada que se observa alguma afectação da calçada, provocada pelos rodados de tratores e de jipes.

O terceiro segmento deste troço desenvolve-se já em terreno relativamente plano, atravessando o ribeiro do Arrepiado e estando preservado e visível até ao início do cerro localizado a nordeste. Neste segmento não são visíveis os muros laterais. Do pavimento são visíveis alguns blocos de calcário de média dimensão. A ponte de tijolo existente sobre o ribeiro do Arrepiado, embora com origem romana, corresponde, naturalmente, a uma reconstrução posterior, provavelmente do século XVII ou XVIII (Mantas, 1996: 775).

Deste ponto até à povoação de Gateiras (c. 800 m), sendo certo o seu traçado pelo caminho de terra batida existente na continuidade para nordeste do troço da via romana atrás descrito, não são actualmente visíveis à superfície vestígios notoriamente relacionados com a via, com excepção de uma ocorrência, situada a cerca de 350 m a nordeste da ponte sobre o ribeiro do Arrepiado, numa zona de acentuada pendente.

Num local onde a estrada tem actualmente cerca de 5,5 m de largura e a superfície de rolamento é constituída simplesmente por terra batida, com alguns elementos pétreos dispersos, regista-se à superfície um pequeno troço de calçada, utilizando blocos de grande e média dimensão do mesmo tipo de calcário que se observa no troço conservado, acima descrito, sendo delimitado por dois alinhamentos de blocos de maior dimensão, em tudo semelhantes aos muros laterais

da parte conservada da via. O aspecto mais desconcertante deste pequeno troço é o facto de se implantar de forma diagonal relativamente ao eixo do caminho. Refira-se que, pela limitações topográficas do local, o eixo da estrada romana não poderia diferir daquele que se observa no actual caminho, uma vez que na sua margem a Sul se verifica uma acentuada quebra altimétrica, observando-se o oposto na margem Norte.

Este alinhamento diagonal em relação ao eixo da via deverá corresponder a um “travamento”, visando sustentar o pavimento da via devido à considerável pendente do terreno nesta zona. Estes travamentos são relativamente usuais em troços com pendente acentuada, observando-se, aliás, também no início do segundo segmento da via conservada a que atrás se fez referência, justamente onde se inicia a maior inclinação do terreno. O que parece ser menos usual é o facto de, aqui, esse travamento ser diagonal e não transversal relativamente ao eixo da via.

2.5. Estado de Conservação:

Muito bom.

2.6. Espólio: Não se conhece a existência de espólio arqueológico associado a este troço da via romana.

2.6. Depositário do Espólio/Materiais: Não se aplica.

3. SITUAÇÃO DA PROPRIEDADE (obrigatório apenas quando o proponente for o proprietário)*

3.1. Proprietário: Trata-se de um caminho público.

Endereço: Não se aplica

3.2. Artigo Matricial: Tratando-se de um caminho público, não tem artigo matricial. A propriedade situada em toda a margem Norte da via, bem como na margem Sul, a ocidente do ribeiro do Arrepiado, tem o seguinte artigo matricial: prédio rústico inscrito na matriz predial rustica sob o artigo n.º 20, da secção “2C” da União das Freguesias de Torres Novas (Santa Maria, Salvador e Santiago).

4. OBSERVAÇÕES

4.1. Intervenções Previstas: O Município de Torres Novas pretende, a curto e a médio prazo, implementar um projecto de valorização deste relevante património arqueológico. Nesse âmbito, e para além do corte da via ao trânsito de veículos e à criação de um caminho alternativo, prevê-se proceder a acções de limpeza e de conservação e restauro da via, bem como à valorização do local com a colocação de painéis informativos. Acções de divulgação do sítio estão igualmente previstas, onde se incluem, entre outras, visitas guiadas e criação de percursos pedestres relacionados com o património cultural e natural. Procurar-se-á, de igual forma, efectuar uma sondagem arqueológica por forma a caracterizar e documentar o tipo de

construção desta estrutura viária e recolher elementos que permitam datar o momento da sua construção e, eventualmente, trabalhos de melhoramento que a mesma tenha sofrido.

O estudo das vias romanas no concelho de Torres Novas e da sua articulação com o povoamento romano deste território enquadra-se também no projecto “*Villa Cardílio e a romanização da bacia hidrográfica do Almonda*”, que decorre desde 2021, tendo este troço um papel central (Filipe et al., 2021).

4.2. Pessoas/Entidades que possam dar informações: Não se aplica.

4.3. Restrições à Divulgação da Informação: Não se aplica.

5. OUTRAS PROTECÇÕES (caso existam)

5.1. Classificação:

5.2. ZEP:

5.3. Instrumentos de Gestão Territorial (Dec-Lei n.º 380/99, de 22 de Setembro, alterado e republicado pelo Dec-Lei n.º 310/03, de 10 de Dezembro): No âmbito da Carta de Sensibilidade Arqueológica do Concelho de Torres Novas, Via romana do Casal da Quebrada/Bom Amor: Valor patrimonial: Excecional; Medidas de Salvaguarda: Interditada a qualquer afetação” (Pinto e Maurício, 2022) - entrará em vigor com a publicação da revisão do PDM.

6. CARACTERIZAÇÃO HISTÓRICO-ARTÍSTICA

6.1. Época(s) Construtiva(s): Séc. I d.C.

6.2. Síntese Histórica:

A denominada via XVI do Itinerário de Antonino (*ab Olisipone Bracaram Augustam*), que, na opinião de Vasco Gil Mantas (2022: 215), se deverá mais corretamente designar itinerário *Olisipo - Bracara*, constituía-se como um dos mais importantes eixos viários terrestres estruturadores do território da Lusitânia. Assumindo uma orientação Norte-Sul, estabelecia a ligação entre as cidades de *Felicitas Iulia Olisipo* e de *Bracara Augusta*, passando por *Scallabis*, *Seilium*, *Conimbriga*, *Aeminium* e *Cale*, entre outros núcleos urbanos. Conhecemos este traçado viário através da literatura antiga, sobretudo o Itinerário de Antonino, mas também pela documentação de vestígios arqueológicos de alguns dos seus troços - por exemplo, em Vila Franca de Xira (Pimenta e Mendes, 2007) - e pelos testemunhos epigráficos constituídos pelos marcos miliários, de que se regista neste itinerário cerca de meia centena de ocorrências (Mantas, 2012).

Trata-se, na realidade, de um traçado viário compósito que envolve três estradas e não de uma “via homogénea”, ou seja, uma via “com contagem a partir de um ponto único e permanente” (Mantas, 2022: 214). O itinerário dividia-se, assim, em três tramos: *Olisipo - Scallabis*, que servia



também as vias que, através de *Scallabis*, se dirigiam à capital provincial, *Augusta Emerita*; um segundo tramo, entre *Scallabis* e *Cale*; e um último, entre *Cale* e *Bracara*.

Interessa-nos aqui, naturalmente, o tramo entre *Scallabis* e *Cale*, em particular o troço entre a capital de *civitas* e de *conventus*, *Scallabis*, e a actual cidade de Tomar, a *Seilium* romana, onde se insere o troço preservado da via romana do Casal da Quebrada/Bom Amor.

Vasco Gil Mantas, na sua obra sobre as vias romanas da Lusitânia (2012), partindo da Ribeira de Santarém, faz passar esta via por Vale Figueira, S. Vicente do Paul e Casais de Guadalupe, entrando no actual território do Concelho de Torres Novas por Alcorochel, em direcção ao lugar de Carril e daí à travessia do rio Almonda, que se localizaria em local indeterminado, mas provavelmente próximo da zona de confluência entre aquele rio e a Ribeira do Alvorão, junto à cidade Torres Novas (Mantas, 2012: 185). Próximo deste local, já na margem esquerda do Almonda, Vasco Gil Mantas identificou um fragmento de marco miliário truncado, de calcário, reutilizado no limite de um muro próximo da Fonte do Bom Amor (Mantas, 1996: 292-293). Conservava então apenas a sua base quadrangular e um pequeno troço do fuste, originalmente cilíndrico, sem vestígios da inscrição. Em vão, procurámos relocalizar este miliário, sendo possível que tenha sido destruído ou simplesmente mudado de local.

O troço da via romana do Casal da Quebrada/Bom Amor, descrito no ponto 2.4., situa-se a cerca de 1200 m, em linha recta, a nordeste do local onde foi identificado o marco miliário. O itinerário XVI seguiria depois até Gateiras e daí por Árgea e Lamarosa, entrando depois no actual território do Município de Tomar, a cerca de 10 km daquela cidade (Mantas, 1996).

Tendo em conta as características do troço de via do Casal da Quebrada/Bom Amor, bem como a sua localização e a presença de um marco miliário junto à fonte do Bom Amor, não parece existir motivo para discordar da tese de Vasco Gil Mantas, que, fundamentando com dados válidos, considera este troço como parte integrante da via XVI do Itinerário Antonino *Olisipo - Bracara Augusta* (Mantas, 1996; 2012; 2022).

Quanto à sua cronologia, genericamente, sabemos que os romanos aproveitaram os caminhos pré-existentes e sabemos também que algumas das principais vias da Hispânia tiveram inicialmente um carácter militar (Mantas, 1996: 127). Tal deverá ter sido em boa medida o caso da via XVI do Itinerário de Antonino, cujo traçado não se deverá ter afastado muito do caminho percorrido por Décimo Júnio Bruto em 138 a.C. na sua incursão militar contra os lusitanos. Sabemos ainda que com Augusto foram lançadas as bases da rede viária, investimento que teve importante continuidade durante os principados de Tibério e de Cláudio.

No que se refere concretamente ao troço preservado do Casal da Quebrada/Bom Amor, não temos quaisquer dados epigráficos ou arqueológicos que nos esclareçam sobre a época da sua construção ou eventuais trabalhos de melhoramento/manutenção, uma vez que nunca ali se realizou qualquer intervenção arqueológica. Assim, e enquanto não surgirem melhores elementos datantes, a cronologia da sua construção terá necessariamente de ser aferida por analogia com outros troços deste itinerário XVI, para os quais existem dados cronológicos.

Os dados cronológicos mais seguros relacionados com a época de construção da estrada que ligava *Olisipo* a *Bracara Augusta* aferidos a partir de escavações arqueológicas, foram registados em Vila Franca de Xira. Segundo os responsáveis pela intervenção, a construção daquele troço

de via data de meados do séc. I d.C., tendo-se mantido em utilização muito para lá do final do Império Romano do ocidente (Pimenta e Mendes, 2007: 203).

Relativamente à epigrafia, os dados que remetem para datas mais recuadas, e, portanto, mais relacionáveis com o momento da sua construção, são-nos fornecidos pelo marco miliário de Ul (Oliveira de Azeméis), que corresponde ao miliário conhecido mais antigo desta via e que data de 23/24 d.C., ou seja, do Principado de Tibério. A construção da via será, muito provavelmente, anterior a essa data, até porque, também em Ul, foi documentado um marco demarcatório de povos da Época de Augusto, datado de 4/5 d.C. (Mantas, 2022: 222).

Tendo em consideração estes dados, poder-se-á afirmar com alguma segurança que a construção do troço de via do Casal da Quebrada/Bom Amor terá ocorrido num momento indeterminado do séc. I d.C., com grande probabilidade entre o Principado de Augusto e o de Cláudio, em meados da centúria, independentemente de ter beneficiado de trabalhos de melhoramento em fase posterior.

A rede viária terrestre corresponde, sem dúvida, a um dos maiores legados deixados pela presença romana no nosso território, património que importa salvaguardar e valorizar. A protecção legal da via romana do Casal da Quebrada/Bom Amor (testemunho incontornável e de primordial importância do Itinerário *Olisipo - Bracara*), através da sua classificação como Monumento Nacional, afigura-se, assim, como algo de urgente e de extrema importância para garantir a sobrevivência de um património que se pretende valorizar e colocar a usufruto do público geral.

7. CARACTERIZAÇÃO ARQUITECTÓNICA

8. CARACTERIZAÇÃO ARQUEOLÓGICA

8.1. Tipo de Sítio: Via

8.2. Período Cronológico: Época Romana

9. BIBLIOGRAFIA

Filipe, V.; Fabião, C.; Ramos, R.; Moleiro, M.; Viegas, C. (2021) - *Villa Cardílio (Torres Novas): resgatando o passado, construindo o futuro. Al-Madan*, II(24). Almada, pp. 58-63.

Mantas, V. G. (1996) - *A rede viária romana da faixa atlântica entre Lisboa e Braga*. Coimbra, Dissertação de doutoramento, Universidade de Coimbra (policopiada).

Mantas, V. G. (2012) - *As vias romanas da Lusitânia*. Mérida: Museo Nacional de Arte Romano.

Mantas, V. G. (2022) - Notas sobre o eixo viário *Olisipo - Bracara* e a sua epigrafia. *Conimbriga*, 61. Coimbra, pp. 209-257.

Pimenta, J.; Mendes, H. (2007) - A escavação de um troço da via romana *Olisipo - Scallabis* em Vila Franca de Xira. *Revista Portuguesa de Arqueologia*, 10:2. Lisboa, pp.189-228.

Pinto, A.; Maurício, J. (2022) - Análise da Sensibilidade Arqueológica do Concelho de Torres Novas. Relatório Final. Torres Novas.

10. ELEMENTOS CARTOGRÁFICOS E FOTOGRÁFICOS (anexos) *

Planta de Localização com o Imóvel Assinalado

Escala: 1:2000 1:5000 1:25000

Documentação Fotográfica

Interior Exterior Envolvente

LONGITUDE	LATITUDE	ALTITUDE	DATUM	PROJEÇÃO
-8.5265	39.4927	Entre 55m e 95m	WGS84	WGS84

11. IDENTIFICAÇÃO DO PROPONENTE *

11.1. Proponente: Município de Torres Novas

Contacto: 249 839 430

Documento de Identificação: Não se aplica

11.2. Preenchido por: Victor Filipe

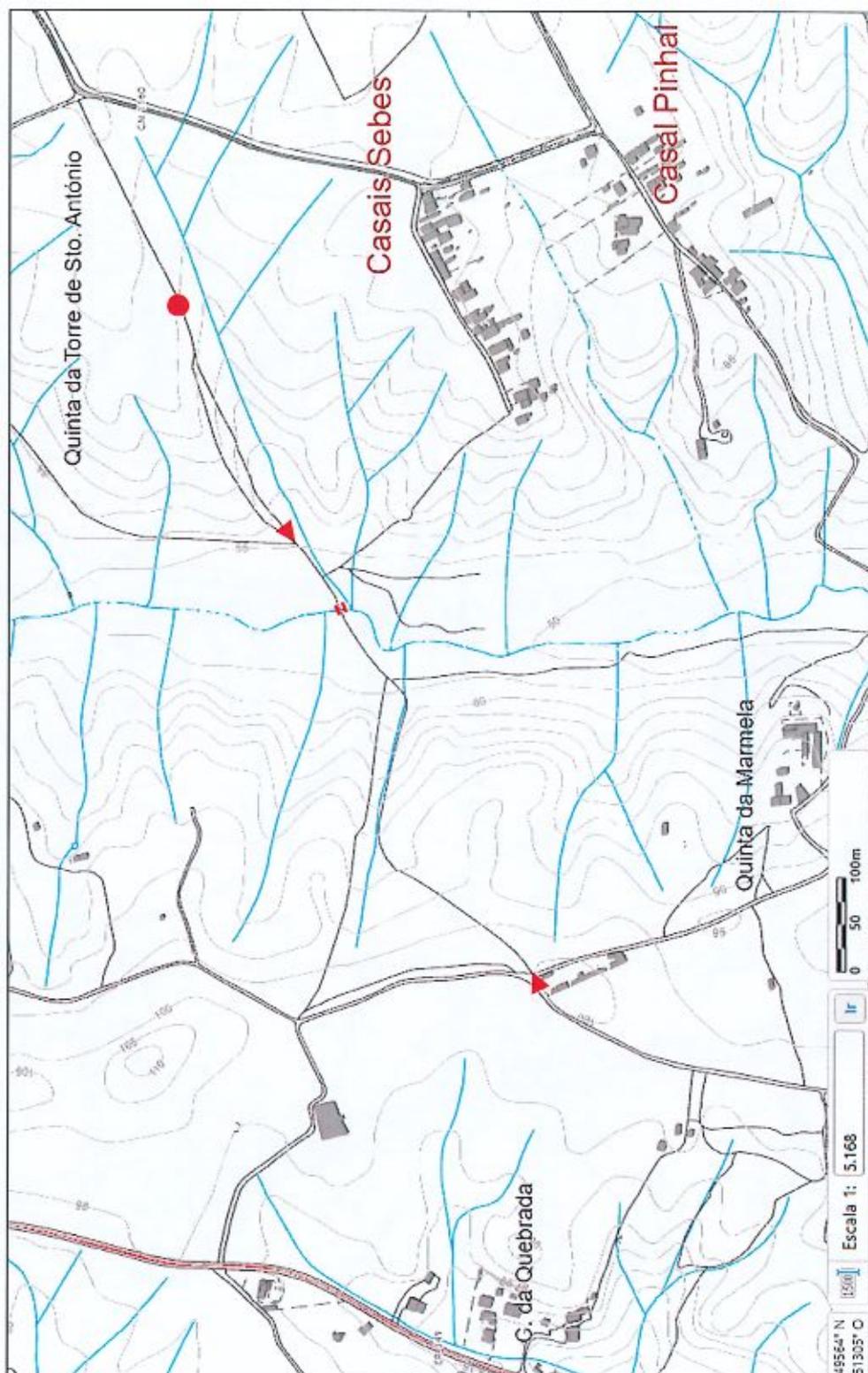
Data: 25 de novembro de 2024

Recebido por:

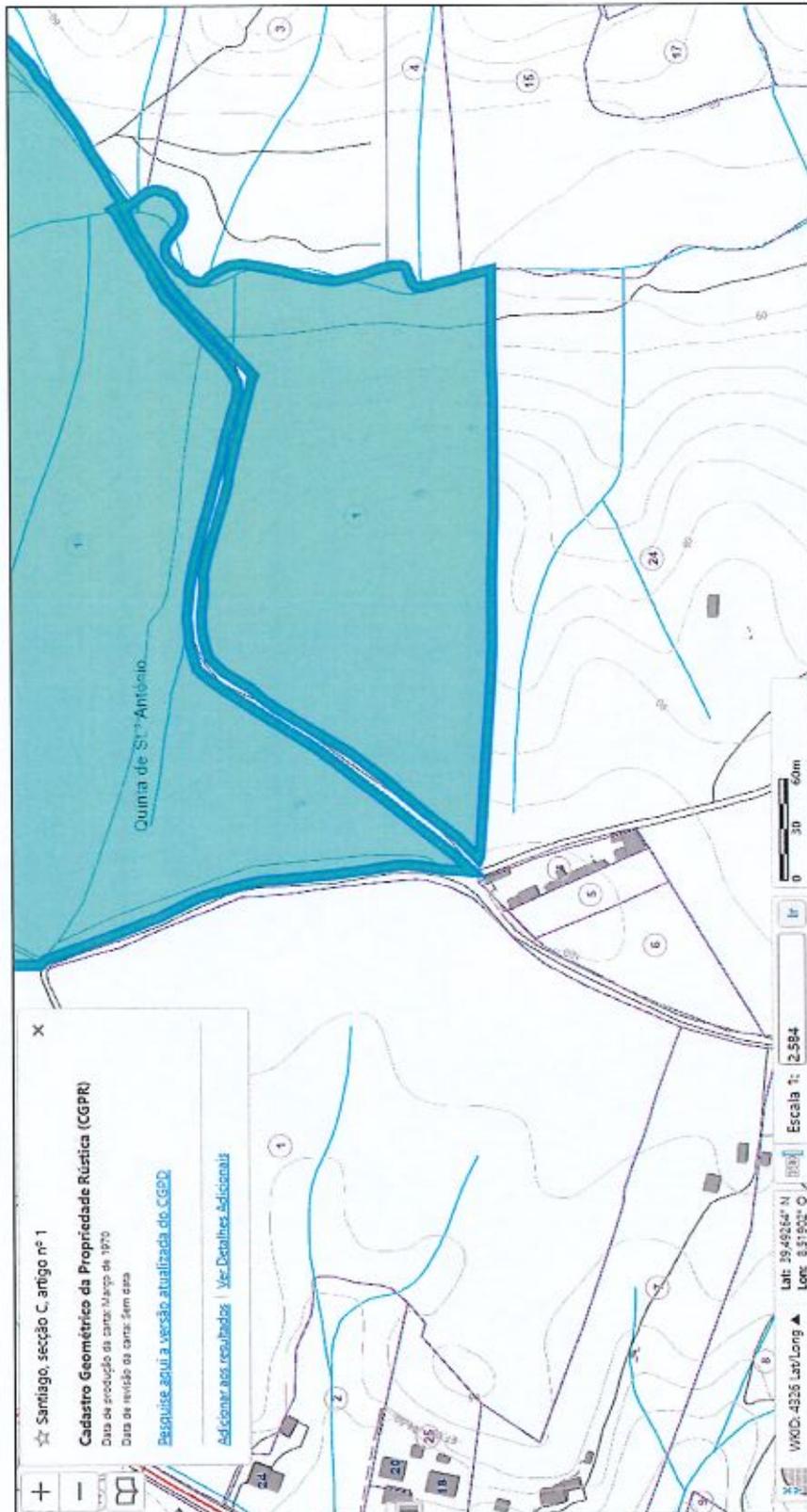
Em: / /



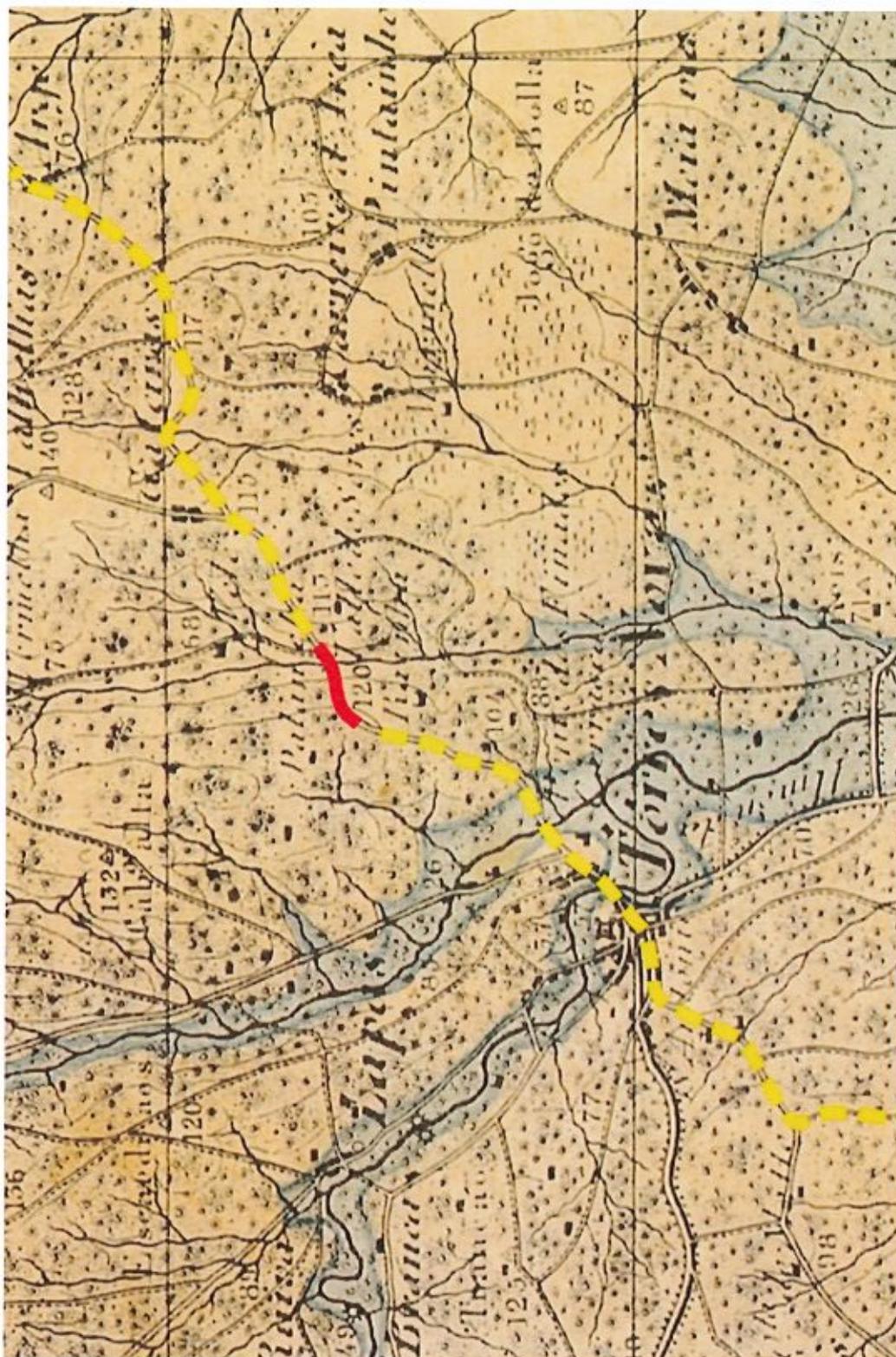
2. Detalhe com a extensão do troço de via conservada na CMP 1:25000, folha 319 de 1949.



3. Localização do troço de via preservado e visível (entre setas) na cartografia de base do Município de Torres Novas (www.sig.cm-torresnovas.pt). Os dois traços a vermelho indicam a localização da ponte de Época Moderna, o círculo o local onde se identificou o travamento da via (cartografia orientada a Norte).



4. Traçado preservado e visível da via romana (a vermelho) - caminho público - na planta do Cadastro Geométrico da Propriedade Rústica (www.sig.cm-torresnovas.pt). A azul, o prédio rústico que ladeia a Norte e a Sul a quase totalidade da extensão de via assinalada.



5. Localização do troço de via conservada (a vermelho) e traçado conjectural em direcção a Norte e a Sul (a amarelo) na Carta Corográfica de Portugal, 1:100000, folha 20 de 1866.



6. Localização na imagem aérea (google earth) do troço de via preservado e visível (triângulos), da ponte de Época Moderna (linhas paralelas) e do travamento da via (círculo).



7. Vista aérea do primeiro segmento da via - extremo sudoeste do troço de via preservada (foto de SO para NE).



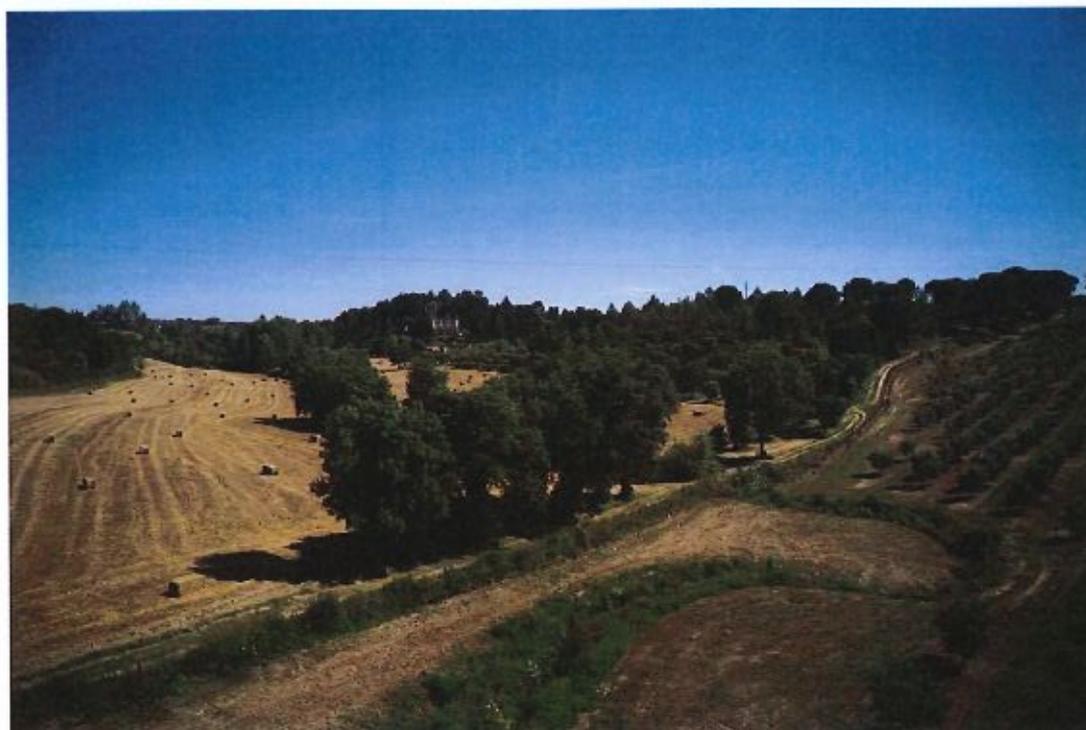
8. Vista aérea do primeiro segmento da via, observando-se em baixo a curva que marca o início do segundo segmento - extremo sudoeste do troço de via preservada (foto de NE para SO).



9. Vista aérea do primeiro e do segundo segmento do troço preservado. Ao fundo, área urbana de Torres Novas (foto de NE para SO).



10. Vista aérea do terceiro segmento da via, do ribeiro do Arrepiado e da ponte de Época Moderna, bem como da continuidade da via em direcção a Gateiras (à direita na foto) (foto de Sul para Norte).



11. Vista aérea de parte do terceiro segmento da via, do ribeiro do Arrepiado e da ponte de Época Moderna, bem como da continuidade da via em direcção a Gateiras, em pendente acentuada (à direita na foto) (foto de Sul para Norte).



12. Vista aérea de parte do primeiro segmento da via, observando-se os muros laterais (*margines*), parcialmente ocultados pela vegetação (foto de Este para Oeste).



13. Vista aérea de parte do primeiro segmento da via, observando-se os muros laterais (*margines*), parcialmente ocultados pela vegetação e por despejos de entulho (foto de Oeste para Este).



14. Vista aérea de pormenor do muro lateral a Sul e da superfície de rolamento no primeiro segmento da via (foto de Oeste para Este).



15. Perspectiva sobre a superfície de rolamento e muro lateral a Sul, no primeiro segmento da via (foto de Norte para Sul).



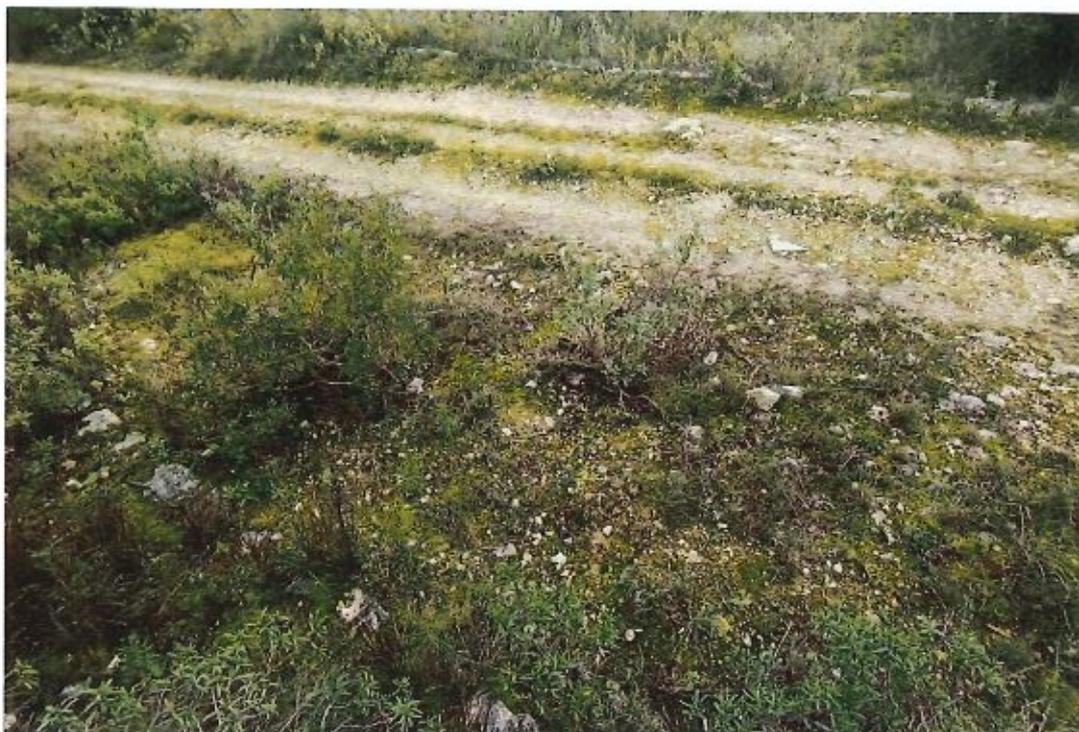
16. Detalhe sobre o muro lateral a Sul, em alçado, a partir do fosso lateral (primeiro segmento da via) (foto de Este para Oeste).



17. Detalhe sobre o muro lateral a Sul, primeiro segmento da via.



18. Perspectiva de NE para SO do primeiro segmento da via e do muro lateral a Sul.



19. Perspectiva de Oeste para Este do primeiro segmento da via, sendo visíveis os dois muros. Note-se o actual caminho encaixado na metade Sul da via.



20. Perspectiva de SO para NE do início (NE) do primeiro segmento da via, sendo visível a superfície de rolamento ainda parcialmente preservada.



21. Perspectiva de SE para NO do segundo segmento da via, onde a pendente é mais acentuada, observando-se o muro lateral da margem Norte e a calçada, parcialmente preservada. Note-se a afectação dos rodados de tratores/jipes.



22. Perspectiva de NO para SE do segundo segmento da via, onde a pendente é mais acentuada. Note-se o muro lateral Norte, perfeitamente alinhado e preservado, e a calçada.



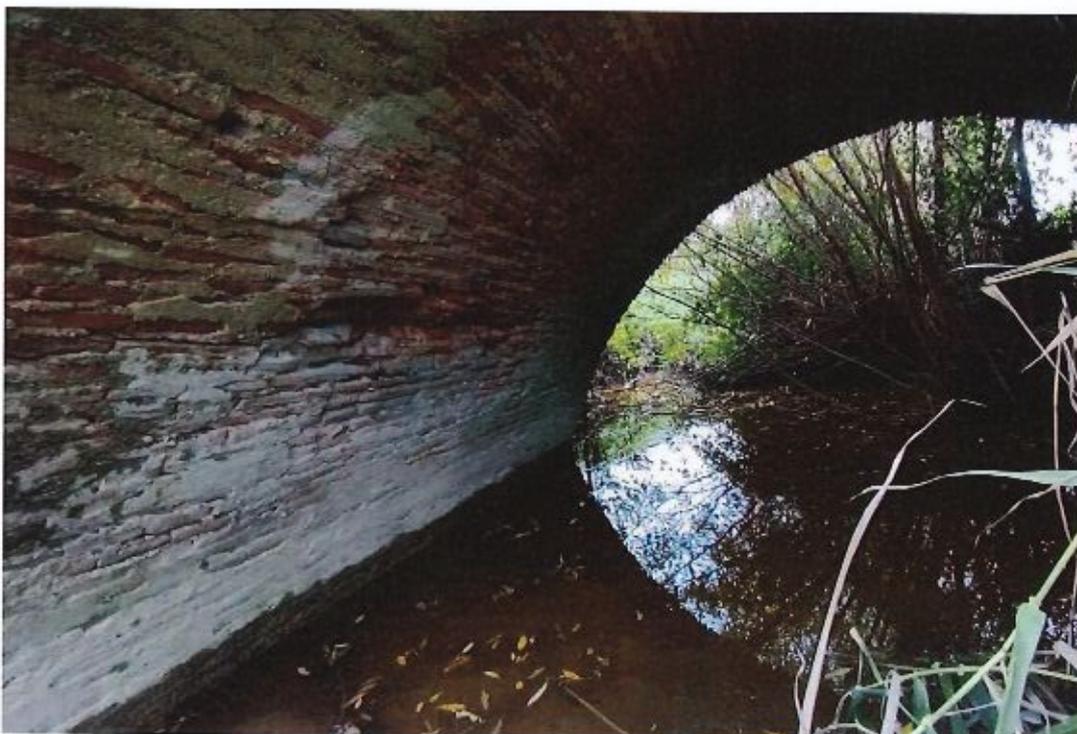
23. Perspectiva de SO para NE do terceiro segmento da via, já em terreno plano, não se observando aqui à superfície os muros laterais ou vestígios de calçada.



24. Perspectiva de SO para NE do terceiro segmento da via imediatamente a SO da ponte sobre o ribeiro do Arrepiado.



25. Aspecto geral sobre a ponte do ribeiro do Arrepiado (foto de SE para NO).



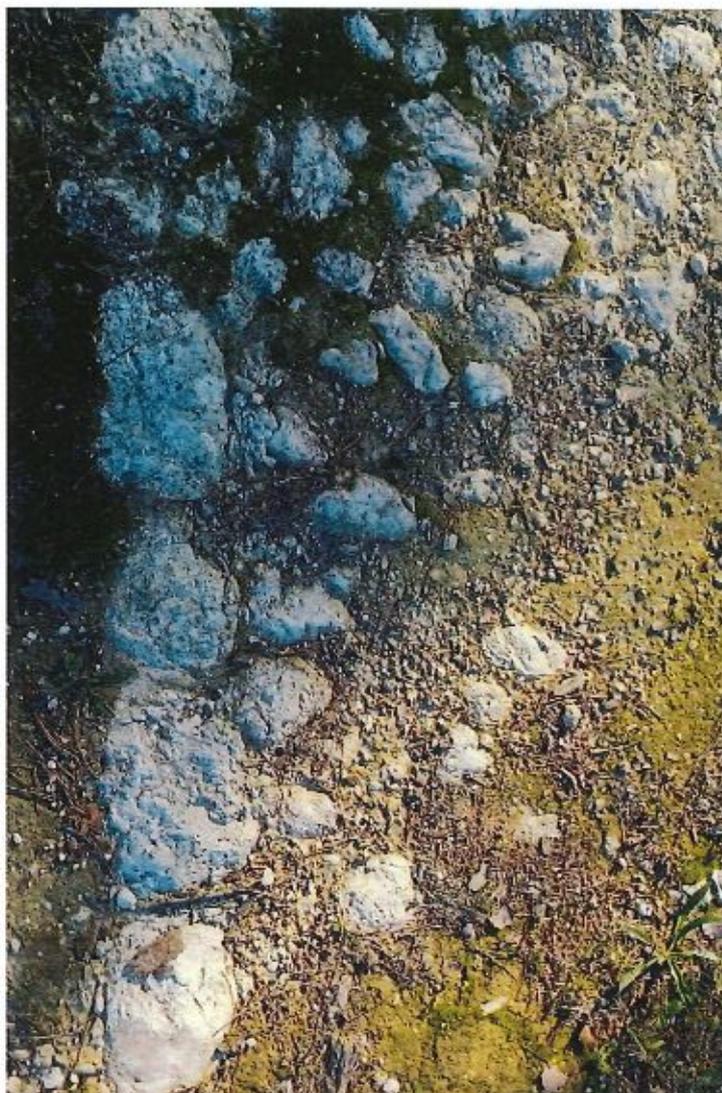
26. Detalhe sobre o arco em tijoleira da ponte do ribeiro do Arrepiado, construção que datará do séc. XVII/XVIII.



27. Provável travamento da via/troço de calçada situada a cerca de 350 m a nordeste da ponte sobre o ribeiro do Arrepiado, em zona de acentuada pendente.



28. Provável travamento da via/troço de calçada situada a cerca de 350 m a nordeste da ponte sobre o ribeiro do Arrepiado, em zona de acentuada pendente. Note-se o tipo de calcário usado e a utilização da mesma técnica construtiva observada nos muros laterais do troço de via descrito.



29. Detalhe sobre o provável travamento da via/troço de calçada situada a cerca de 350 m a nordeste da ponte sobre o ribeiro do Arrepiado, em zona de acentuada pendente.