[Recensão a] Maria de los Angeles MAGALLÓN BOTAYA, La red viaria romana en Aragon

Autor(es): Mantas, Vasco Gil

Publicado por: Imprensa da Universidade de Coimbra

URL persistente: URI:<http://hdl.handle.net/10316.2/45559>

DOI: DOI:https://dx.doi.org/10.14195/1647-8657_29_17

Accessed : 26-Apr-2023 14:33:43

A navegação consulta e descarregamento dos títulos inseridos nas Bibliotecas Digitais UC Digitalis, UC Pombalina e UC Impactum, pressupõem a aceitação plena e sem reservas dos Termos e Condições de Uso destas Bibliotecas Digitais, disponíveis em <https://digitalis.uc.pt/pt-pt/termos>.

Conforme exposto nos referidos Termos e Condições de Uso, o descarregamento de títulos de acesso restrito requer uma licença válida de autorização devendo o utilizador aceder ao(s) documento(s) a partir de um endereço de IP da instituição detentora da supramencionada licença.

Ao utilizador é apenas permitido o descarregamento para uso pessoal, pelo que o emprego do(s) título(s) descarregado(s) para outro fim, designadamente comercial, carece de autorização do respetivo autor ou editor da obra.

Na medida em que todas as obras da UC Digitalis se encontram protegidas pelo Código do Direito de Autor e Direitos Conexos e demais legislação aplicável, toda a cópia, parcial ou total, deste documento, nos casos em que é legalmente admitida, deverá conter ou fazer-se acompanhar por este aviso.

FACULDADE DE LETRAS
INSTITUTO DE ARQUEOLOGIA

CONIMBRIGA

VOLUME XXIX

UNIVERSIDADE DE COIMBRA

1990

teceu nas cidades, nas construções relacionadas com os *munera* decorrentes do desempenho de cargos públicos ou com acções de evergetismo. Foi pena que o autor não tivesse indicado quais os produtores cujas estampilhas ocorrem também em cerâmica doméstica e em ânforas, dado que nem sempre telhais e olarias se distinguiam em termos de produção, como se verifica, por exemplo, através de diversas estampilhas algarvias (M. L. Pereira, *Marcas de oleiros algarvios do período romano*, “O Arqueólogo Português”, série III, VII-IX, 1974-1977, p. 243-268).

A obra de Branga constitui um importante contributo, quer para o estudo dos problemas do urbanismo no mundo romano, quer, muito especialmente, para o conhecimento da indústria de materiais de construção. Com efeito, recorrendo aos testemunhos da cultura material que constituem a base da investigação arqueológica e interpretando-os num contexto mais lato, histórico e cultural, Branga transmite uma imagem inesperada do processo que integrou a Dácia na romanidade. Uma das causas da sobrevivência, em condições difíceis, das raízes lançadas por 165 anos de presença romana reside no êxito da urbanização e dos seus reflexos no meio rural, tanto mais que, como destaca o autor, o carácter explorador do domínio romano na Dácia foi particularmente atenuado por uma intensa actividade construtora, em grande parte orientada no sentido da utilidade pública. Toma-se assim mais fácil compreender a tenaz resistência da latinidade a norte do Danúbio, essa mesma resistência à adversidade quotidiana que caracteriza o mundo rural nas obras de Creanga e de Eminescu.

VASCO GIL MANTAS

Maria de los Angeles MAGALLÓN BOTAYA, *La red viaria romana en Aragon*, Diputación General de Aragón, Saragoça, 1987, 305 p., ilustrado.

Os trabalhos de investigação sobre a rede viária romana da Península Ibérica, apesar das numerosas dificuldades que os caracterizam! e das circunstâncias ingratas em que frequentemente se desenvolvem, contam com uma tradição já centenária, em parte alicerçada em publicações de grande qualidade. Todavia, os estudos realizados até há uma vintena de anos não conduziram senão a resultados limitados, sujeitos a revisões mais ou menos radicais. A publicação da tese de Roldán Hervás sobre a via Mérida-Astorga (J. Roldán Hervás, *Iter ab Emérita Asturicam. El camino de la Plata*, Salamanca, 1971) representou o ponto de partida para um novo período da arqueologia da rede viária romana, cujos progressos e hesitações facilmente se detectam nas comunicações apresentadas no Simpósio efectuado em Tarazona em 1987 (*Actas del Simposio sobre la Red Viaria en la Hispania Romana*, Saragoça, 1990). Numa época em que o estudo da romanização se alarga a novos temas, ganhando simultaneamente em profundidade e espírito crítico, o renascimento dos estudos viários corresponde a uma necessidade fundamental, considerando os aspectos políticos, económicos, sociais e culturais relacionados com as funções desenvolvidas pelas estradas romanas, definitivamente reconhecidas como mais que simples vias militares.

O volume que vamos analisar constitui um bom exemplo da renovação dos estudos viários peninsulares, reflectindo os progressos alcançados e os factores que os limitam. A rede viária estudada por Maria de los Angeles Magullón Botaya corresponde a uma das zonas mais importantes sob o ponto de vista das comunicações antigas da Península

Ibérica, centrando-se em Saragoça (*Caesaraugusta*), cidade que representa, tal como Mérida (*Emerita Augusta*) e Astorga (*Asturica Augusta*), um dos pontos fulcrais da rede viária romana. O quadro geográfico considerado pela autora, como na maior parte dos trabalhos deste tipo recentemente publicados em Espanha, corresponde a uma região administrativa, alheia ao traçado das vias e à organização territorial romana, ainda que se aproxime da área outrora pertencente ao Convento Caesaraugustano. Esta circunstância, facilmente explicável pela estrutura política do país vizinho, tem como inconveniente maior trancar o estudo de determinadas estradas, dificultando a interpretação dos sistemas viários. Por outro lado, não podemos esquecer que o carácter regional dos trabalhos implica um maior conhecimento do território estudado, o que representa um factor de inegável importância em termos de arqueologia da paisagem. Pensamos que a melhor solução consiste em optar pelo estudo de uma via ou de uma rede viária capaz de permitir uma análise de conjunto coerente. Maria de los Angeles Magallón Botaya aproximou-se da segunda solução, preferindo elaborar o seu estudo no quadro aragonês actual, o que resulta compreensível, dado tratar-se de uma tese de doutoramento que de outra forma seria difícil de desenvolver. Daí que *La red viaria romana en Aragon* acabe por analisar um sistema de comunicações bastante completo, cobrindo um território cuja superfície equivale a cerca de metade da área continental portuguesa. Esta característica da obra, resumo da tese apresentada em 1985 pela autora, justifica alguns dos pontos sujeitos a crítica ao mesmo tempo que testemunha a capacidade de trabalho da arqueóloga.

A qualidade gráfica da obra é verdadeiramente excepcional, luxuosa mesmo, não sendo fácil encontrar-lhe paralelo na Península Ibérica em obras deste tipo. Numa época em que a qualidade das publicações científicas se ressentia dramaticamente dos efeitos da inflação e dos cortes orçamentais, deparar com uma publicação tão cuidada constitui uma agradável surpresa, ainda que se verifique uma ou outra concessão destinada a cativar um público que se pretendeu certamente mais amplo que o dos especialistas. Trabalhar com um livro belo é sempre estimulante e, desde que o conteúdo corresponda ao aspecto, nada temos a objectar, sobretudo quando a iniciativa resulta do mecenato de entidades oficiais, como aconteceu neste caso através da intervenção do *Director General de Carreteras* do Governo Autónomo de Aragão, Campos Rupérez, que afirma na apresentação da obra: *que no podía permitir que un trabajo de esta índole, tan caro a la filosofía política de sus titulares, aguardase a ver la luz el tiempo de la desesperanza* (p. 9). Se tivermos em conta quantos trabalhos valiosos envelhecem sem nunca alcançarem a audiência merecida, por falta de publicação, só nos podemos congratular com o êxito de Magallón Botaya, enquanto esperamos que este exemplo aragonês se repita muitas vezes, nomeadamente entre nós, onde o meio arqueológico se encontra tão carecido de apoios concretos.

O texto, valorizado por dezenas de ilustrações a cores e a preto e branco, conta com uma apresentação, um prólogo e uma introdução (p. 9-20), antecedendo o corpo da obra, dividido em três partes: *Elementos para el estudio de la red viaria* (p. 21-52); *Reconstrucción del sistema viario romano* (p. 53-245); *Anexos: relación de miliarios* (p. 249-264); *relación de mansiones* (p. 265-268). Segue-se-lhe a bibliografia (p. 269-297) e um índice geral (p. 299-305). A organização da obra é bastante funcional, recorrendo a um modelo muito simples. Gostaríamos, todavia, que as ilustrações fossem numeradas e que o índice geral fosse completado por índices temáticos, o que simplificaria a utilização do volume.

Antes de nos debruçarmos mais detidamente sobre o conteúdo da obra de Magallón Botaya queremos referir algumas deficiências e lapsos mais evidentes, em parte resultantes de circunstâncias involuntárias. Estão neste caso, por exemplo, as figuras trocadas nas

páginas 121 e 123 e a fotografia invertida do miliário de Valeriano e Galieno, na página 149. Mais incómodos se revelam os problemas relacionados com os mapas e as fotografias aéreas publicadas. Quanto aos primeiros verifica-se que, na maior parte das vezes, foram utilizados mapas de pequena escala, nem sempre indicada, ou de muito difícil leitura devido à redução sofrida, como acontece, em especial, com os mapas das páginas 69, 72, 91, 108, 161, 170, 217 e 230. No caso das fotografias aéreas faltam a escala e o número do fotograma, tomando praticamente impossível a identificação do mesmo, ainda que na introdução a autora refira, brevemente, a origem dos fotogramas e as suas escalas (p. 20). A interpretação é também prejudicada pela frequente ausência de indicação do traçado da via que se pretende documentar através da fotografia aérea, facto tanto mais incompreensível quanto é certo que parte dos fotogramas ostenta a referida indicação, nomeadamente todos os que foram incluídos até à página 121, faltando daí até ao final da obra, com excepção do fotograma inserido na página 232.

Outro problema prende-se com a relação de miliários (p. 249-264), cujo critério de ordenação é difícil de compreender, uma vez que a autora não optou por um catálogo organizado cronologicamente ou em função das vias estudadas, privilegiando a área dos achados. Acresce ainda que a coordenação entre a numeração do catálogo e as referências no texto é imperfeita ou inexistente. Assim, por exemplo, a propósito da via *Caesaraugusta - Pompado* (Pamplona), são referidos como de Adriano os miliários n.º 18 e n.º 21 (p. 35-36), os quais na relação correspondem a monumentos de Licínio e de Constantino (p. 260), enquanto que no quadro com as fontes epigráficas da referida via o miliário n.º 18 pertence a um imperador indeterminado (p. 145). Também na mesma via o miliário n.º 8, atribuído a Caracala (p. 35), surge na relação como sendo de Augusto (p. 252-253) e no quadro das fontes epigráficas como pertencente a Treboniano (p. 145). A este inconveniente somam-se outros dois: a relação nem sempre é precisa quanto ao paradeiro dos miliários; as fotografias dos marcos inseridas no texto carecem de indicações que permitam relacioná-las com os miliários constantes da relação anexa. Problemas deste tipo ocorrem com certa frequência quando é necessário manusear informações numerosas e diversificadas e, embora desagradáveis, podem ser suplantadas por uma leitura cuidadosa. Nenhum leitor de boa fê invocará semelhantes faltas para condenar uma obra como a de Magallón Botaya, repleta de dados valiosos e de análises assentes numa cuidadosa investigação, suficientes para que o conteúdo sobreleve quaisquer contrariedades formais.

A autora começa por traçar um panorama geral da problemática da rede viária romana em Aragão, indicando concisamente a metodologia que empregou, condicionada pela raridade de vestígios conservados, pela amplitude da área a estudar e pelas assimetrias que caracterizam a informação disponível. Refere com algum desenvolvimento o recurso à fotografia aérea, limitado pelos custos elevados e por aspectos de ordem técnica, assim como a necessidade de reconhecer no terreno os troços considerados antigos (p. 15-16). Sacrificado um tanto ou quanto o primeiro dos métodos considerados restou à autora explorar as fontes escritas, literárias e epigráficas, e multiplicar acções de prospecção, circunstância que reflecte os problemas com que se debatem os investigadores desta matéria e as simplificações que uma metodologia correcta pode sofrer, aproximando-se dos processos tradicionais.

Magallón Batoya atribui grande atenção à história da rede viária, em parte desenvolvida sobre antigos caminhos indígenas e destinada a desempenhar funções estratégicas, administrativas e económicas (p. 17). Os miliários da estrada *Caesar augusta-Pompaelo* testemunham a intervenção de destacamentos militares na construção da via, entre 9 e 5 a.

C., pertencentes às legiões lili *Macedonica*, VI *Victrix* e X *Gemina*, reafirmando o carácter militar inicial destas estradas, logo definido no século II a. C. pelos miliários de Q. *Fabius Labeo*. A necessidade de se desenvolver o estudo da história das vias foi já apontada há mais de duas décadas por um notável historiador (Paul Petit, *La paix romaine*, Paris, 1967, p. 288-289), sem grande resultado, pelo que o esforço da autora neste sentido merece aplauso e reconhecimento, ainda que não tenha atingido plenamente o seu objectivo. Recorrendo aos miliários para traçar a história geral da rede viária, quanto à sua construção e manutenção, a autora incorre numa pequena contradição quando, depois de afirmar a raridade dos miliários atribuídos ao período entre Adriano e o Baixo Império (p. 19), alude ao grande número de marcos pertencentes aos séculos III e IV (p. 35). Também não nos parece possível explicar a falta de miliários entre Adriano e meados do século III pelas perturbações provocadas pelos *bagaudae* e, menos ainda, pelas primeiras invasões bárbaras, que não atingiram o vale do Ebro antes de 262. Se compararmos o que se verifica nas estradas da região aragonesa com os dados facultados pela via *Emerita-Ásturica* constatamos exactamente a mesma situação (R. Hervás, *Via de la Plata*, p. 65), de forma alguma exclusiva daquelas vias. Magallón Botaya reconhece que as vias de comunicação romanas não se limitavam à rede viária construída com fins estratégicos e administrativos, englobando igualmente estradas secundárias muito numerosas e difíceis de estudar (p. 17), assim como navegação fluvial no Ebro, mal conhecida (p. 20). A autora chama a atenção para um dos mais graves problemas que se levantam ao investigador, nomeadamente ao arqueólogo, referência que julgamos muito pertinente transcrever: *importantes tramos perfectamente conservados a lo largo de los siglos han desaparecido en las últimas décadas con la puesta en marcha de planes de regadíos y la construcción de nuevas carreteras* (p. 17). Entre nós a situação é idêntica e, na ausência de estudos de impacte ambiental integrados no planeamento das grandes obras públicas e privadas só podemos assistir à degradação acelerada do que ainda resta da rede viária antiga, enquanto se aguarda pela eficácia da legislação e dos organismos responsáveis.

Na primeira parte da obra, intitulada *Elementos para el estudio de la red viaria* (p. 21-52), a autora historia a evolução do estudo da rede viária em Aragão, sem esquecer a contribuição de Jerónimo Zurita para uma das primeiras edições do *Itinerário de Antonino* (Andre Schott, *Itinerarium Antonini Augusti et Bordigalense*, Colònia, 1600), comentando depois as fontes antigas, literárias e epigráficas, medievais e modernas, assim como a toponímia. A propósito do *Itinerário* comenta a teoria de Gonzalo Arias sobre o significado dos topónimos em acusativo sem preposição, assumindo uma atitude cautelosa, que nos parece justificada, fazendo depender a aceitação da referida teoria da sua confirmação a nível do Império, uma vez que os casos verificados em Aragão o não permitem (p. 29). Em relação às fontes epigráficas, fundamentalmente constituídas por miliários provenientes de apenas duas vias, o que é normal atendendo a que a balizagem não foi uma prática generalizada (Pierre Sillières, *Les miliaires du Sud de la Péninsule Ibérique*, "Epigraphie Hispanique. Problèmes de Méthode et d'Édition", Paris, 1984, p. 274-275), a autora utiliza-as para delinear a cronologia da rede viária, a política de construção e de reparação ao longo dos tempos, destacando-se neste aspecto a inscrição de Siresa (*CIL* II 4911). Comentando a concentração de miliários na zona de Cinco Villas, distribuídos entre Máximo e Maximino e Constantino II, a autora considera-a resultante de preocupações de ordem propagandística numa zona de fronteira (p. 35), solução admitida em casos semelhantes; os miliários de Augusto e os de Adriano são os de mais cuidado acabamento, ostentando os últimos as habituais *hederae distinguentes*.

A arqueóloga aragonesa ocupa-se também do problema do valor da milha romana utilizada na Península, problema que tem produzido alguma polémica, apesar de a maioria dos investigadores aceitar a milha normal de 1480 metros (J. Roldán Hervás, *Itineraria Hispana*, Madrid, 1975, p. 32-33), valor comprovado pela autora nas medições possíveis, nomeadamente na via *Tarraco-Celsa* (p. 36-37). Nós próprios encontrámos o mesmo valor ao longo de todo o traçado da estrada *Olisipo-Bracara*, inclusive no troço a norte do Douro, constituindo o trabalho de Magallón Botaya um importante contributo para a solução definitiva desta questão. Menos segura nos parece, pelo contrário, a proposta de utilização de léguas gaulesas a norte de *Summo Pyreneo* (p. 130), a manter *sub judice*.

O capítulo termina com uma brevíssima referência às técnicas de construção das vias, reconhecendo a grande variedade de estruturas existentes, em parte resultantes das características do terreno atravessado, limitando-se muitas delas a simples *viae terrenae*, não ocorrendo nada semelhante ao que defende a famigerada teoria das quatro camadas (p. 37-38), difundida por Bergier e por Besnier e presentemente considerada como uma autêntica ficção (Raymond Chevallier, *Les voies romaines*, Paris, 1972, p. 93-102), o que não impediu a sua representação no desenho da página 38. Magallón Botaya chama a atenção para a extrema raridade dos tramos empedrados sobreviventes, considerando-os de muito difícil datação, o que concorda com os resultados da melhor investigação efectuada noutras regiões peninsulares.

A autora ocupa-se em seguida das fontes medievais (p. 39-46), sugerindo que sejam cautelosamente utilizadas por se tratar de investigação necessária mas pouco produtiva, devido quer às características da documentação disponível, quer à forma como os caminhos nela são referidos. Na verdade, depois de consultar 1343 documentos, provenientes de mosteiros do Alto Aragão e da Catedral de Huesca, apurou 316 referências a vias, na maior parte das vezes vagas e imprecisas. Transcrevemos a conclusão de Magallón Botaya, concisamente elucidativa: *Podemos decir que es muy difícil diferenciar los caminos medievales de los romanos antiguos a través de la documentación escrita. En los casos estudiados por nosotros no hemos encontrado ninguna referencia a via romana dentro de los textos. Son por lo tanto los casos mas fiables aquellos que vienen indicados por el termino strata y los adjetivos vetus, antiquum* (p. 45). A mesma prudência é assumida pela autora quanto à utilização das fontes árabes, em especial quando se trata de documentação relativamente recente. Magallón Botaya também identifica em Aragão o fenómeno de alteração da rede viária característico dos últimos séculos da Idade Média, quando muitos traçados romanos são abandonados ou perdem a sua importância (p. 45), pelo que as fontes califais se revelam como as mais úteis e merecedoras de atenção por parte dos investigadores da antiguidade romana, o que raramente acontece entre nós.

As fontes modernas, muito numerosas e diversificadas (p. 46-49), facultam informações valiosas, quase sempre de forma indirecta. A autora destaca o valor dos repertórios de caminhos de Juan de Villuga e de Alonso de Meneses, ambos do século XVI, conferindo todavia especial atenção ao trabalho do geógrafo português João Baptista Lavanha, considerando-o fundamental para o conhecimento da rede viária em Aragão, sobretudo no tocante à via *Ilerda-Celsa* (p. 47). Lavanha, cuja acção é mal conhecida em Portugal, procedeu ao levantamento de um mapa do Reino de Aragão em 1610-1611, anotando e desenhando num caderno de campo redigido em português tudo o que considerou interessante, nomeadamente numerosos vestígios romanos, como os miliários de *Q. Fabius Labeo*, base de identificação da via *Ilerda-Celsa* (A. Ubieta Artur, *El itinerario de Aragón de Juan Baptista Lavana*, "Estudios del Departamento de Historia Moderna", 1985, p.

155-172). A análise das fontes termina com algumas reflexões sobre a toponímia (p. 49-52), a qual deve ser rigorosamente controlada através de um estudo crítico muito disciplinado, processo lento e nem sempre fácil de executar. Magallón Botaya selecciona alguns topónimos, atribuindo especial atenção aos que se relacionam com caminhos e miliários, como é o caso do termo *Calzada*, com ou sem apelativo, o qual, segundo a autora, surge normalmente junto a estradas romanas ou coincidindo com o seu traçado (p. 51-52), enquanto atribui parte dos numerosos topónimos numerais existentes em tomo de Huesca e de Saragoça à repartição de terras, sem explicitar. A autora termina por afirmar que a toponímia de interesse viário aragonesa corresponde ao que se conhece noutras regiões peninsulares, circunstância que julgamos reflectir um léxico de formação relativamente recente, não anterior, salvo algumas excepções, à Reconquista. A definição dos diversos estratos constituintes da toponímia viária surge como um trabalho a realizar com prioridade, pois não deixará de contribuir para um traçado da rede viária antiga de acordo com a sua evolução cronológica e não como um todo imutável tal como os mapas na maior parte das vezes no-la representam. Referiremos de seguida alguns desses topónimos, ainda que eles se encontrem citados apenas na segunda parte da obra. Assim, na via *Ilerda* (Lérida) — *Osca* (Huesca) — *Caesaraugusta* encontramos os topónimos Galiana (p. 68), Berbegal (p. 87) e Tabernas (p. 110), o último dos quais sugere alguma prudência quanto à sua antiguidade, enquanto que o primeiro surge com frequência associado a estradas romanas, como sucede perto de Pombal sobre um *deverticulum* da via *Conimbriga-Sellium* (Tomar). Outros topónimos podem relacionar-se directamente com o domínio muçulmano, ainda que de origem latina, caso de Manzil, na via de Saragoça aos Pirenéus (p. 218), derivado de *mansio* e também representado em Portugal, por exemplo em Almansil, perto de Faro; podemos incluir no mesmo grupo o topónimo Masalcorreig, registado na via *Ilerda-Celsa*, ou *Via Augusta* (p. 229). Nesta mesma estrada ocorrem alguns topónimos de indiscutível origem medieval e muito difundidos por todo o Ocidente românico, caso de *Carni del Diable*, perto de Masalcorreig, e *Camino de los Fierros*, o primeiro dos quais se pode relacionar no nosso território com, por exemplo, a Estrada dos Diabos, a sul de Évora, e a Calçada dos Galhardos, na Serra da Estrela.

Na segunda parte da obra e sob o título *Reconstrucción del sistema viario*, encontramos a análise sistemática do traçado das vias aragonesas de acordo com um esquema idêntico para todas elas: descrição topográfica; construção da via; obras de arte; *mansiones*, estradas secundárias. São os seguintes os eixos viários considerados nesta parte fundamental da obra: Vias entre *Ilerda-Osca* e *Caesaraugusta* (p. 55-107); Via de *Caesaraugusta* aos Pirenéus (p. 113-139); Vias entre *Caesaraugusta* e *Pompaelo* (p. 141-155); Vias entre *Caesaraugusta* e *Turiaso* (p. 157-170); Vias de *Emérta* a *Caesaraugusta* (p. 173-191); Vias entre *Caesaraugusta* e *Laminio* (p. 193-209); Vias de Baixo Aragão (p. 211-225); *Via Augusta* (p. 227-245). A rede viária estudada por Magallón Botaya é constituída por numerosas estradas, cuja diversidade e diferentes ritmos de utilização justificavam, quanto a nós, a inclusão de um mapa em grande, escala traduzindo graficamente a sua história, rede viária sobre a qual nos limitaremos a focar globalmente alguns aspectos mais significativos.

A propósito do traçado das vias, para além do aproveitamento de caminhos indígenas a que já fizemos referência, devemos aqui destacar a análise do problema da existência de duas vias entre *Ilerda* e *Caesaraugusta* ao longo do vale do Ebro, resolvido na base da duplicidade das fontes utilizadas no *Itinerário*, de acordo com uma hipótese de Roldán Hervás e a partir da repartição dos testemunhos arqueológicos, a favor da existência de

urna única via (p. 60-65). Este problema chama a atenção para o muito trabalho que há ainda a realizar quanto à revisão e ao estudo arqueológico do *Itinerário de Antonino*. Outros aspectos interessantes quanto ao traçado das vias são, por exemplo, os que se prendem com o traçado directo da via entre *Caesaraugusta* e *Beneharnum* (Leseur), sem tocar em núcleos de povoamento importantes, como Jaca (p. 129), ou com o facto de a estrada *Caesaraugusta-Turiaso* (Tarazona) ser formada por três vias diferentes (p. 224), tal como sucede com a *Olisipo-Bracara* (Vasco Mantas, *A rede viária do Convento Escalabitano*, “Actas del Simposio sobre la Red Viaria en la Hispania Romana”, Saragoça, 1990, p. 224). Particularmente elucidativo acerca das modificações sofridas pela rede viária é o desvio verificado na *Via Augusta*, provavelmente na época de Nero, devido ao desenvolvimento de *Caesaraugusta* e ao abandono de *Celsa* (p. 235-239), tal como certamente aconteceu com as vias do vale do Tejo depois da fundação de Mérida. Em relação ao traçado das estradas não podemos deixar de estranhar o recurso a mapas de escala 1/500000 e 1/1000000 para estudar a via entre *Caesaraugusta* e *Laminio* (p. 194), certamente uma das mais difíceis de reconstituir de toda a Península Ibérica (*It.* 446,8-448,1), ao mesmo tempo que o esboço da referida via não nos parece correcto quanto ao traçado entre *Salitigi* e *Ubisosa* (p. 197), topónimo que preferimos à versão *Libisiosa*.

Sobre a estrutura das vias não há muito a dizer por falta de sondagens, apesar de a autora reconhecer a dificuldade de datar velhos caminhos empedrados (p. 97-98). Em toda a obra encontrámos apenas duas referências à estrutura das estradas, respeitantes à via *Ilerda-Osca-Caesaraugusta* e à via *Ilerda-Celsa*. No primeiro caso Magallón Botaya indica a existência de duas camadas, uma superior e em mau estado, formada por pedras grosseiramente poligonais, e uma inferior constituída por cascalho (p. 77); no segundo caso temos uma camada superior de pequenas lajes e uma camada inferior formada por terra e pequenas pedras (p. 233). Muitas das estradas seriam simples *viae terrenae*, como terá sido a estrada *Caesaraugusta-Turiaso* (p. 161). Outras, por razões relacionadas com a topografia e com a categoria, nomeadamente quando se tratava de *viae militares* que deviam servir o *cursus publicus* durante todo o ano, tiveram cuidada construção, caso da via *Caesaraugusta-Beneharnum*, referida na inscrição de Siresa como *Via Famosa* (*CIL* II 4911), a qual contava com numerosos troços de montanha construídos sobre muros de sustentação e com rampas calculadas de forma a não ultrapassarem os 7%, mesmo quando no sector de Siresa a estrada ascende de 800 a 1900 metros de altitude (p. 124-125). As medições da largura da via *Ilerda-Osca-Caesaraugusta* efectuadas pela autora correspondem aos valores habituais: 2m quando a estrada é cortada na rocha, 4 a 6m em condições normais. O único trilho publicado, referente a um troço da mesma estrada situado perto de rio Alcanadre, oferece uma distância entre eixos de 1,40 m (p. 76-77), o que permite considerá-lo de origem romana (Pierre Sillières, *Ornières et voies romaines*, “*Caesardunum*”, XVIII, 1983, p. 37-45). Lamentamos que Magallón Botaya não tenha apresentado figuras respeitantes aos restos de *agger* que indica existirem ainda na zona de Ventafarinas e de La Perdiguera (p. 76). O traçado coincide com frequência com as estradas actuais ou com as linhas de caminhos de ferro (p. 71), o que não constitui novidade para os arqueólogos que se dedicam a estudos desta natureza.

Um tema que merecia um esforço maior por parte da autora, não obstante reconhecermos as dificuldades de que se reveste, é o das pontes. Magallón Botaya assumiu em relação à classificação destas obras viárias uma atitude extremamente cautelosa, o que contrasta positivamente com a de muitos investigadores (p. 99-101), apesar de marcada por uma certa renúncia (p. 77). Na verdade, grande parte das pontes antigas incluídas na

obra datarão da Idade Média, circunstancia perfeitamente normal e que justifica a prudência da arqueóloga aragonesa. Sem que possamos aprofundar o assunto a partir das fotografias publicadas, julgamos poder considerar como obras medievais as pontes de Castejón (p. 78), Fomillos (p. 98), Olvena (p. 105), Embalse de la Peña (p. 126) e Calamocha (p. 204). Da ponte romana de Saragoça nada resta visível, mas a autora admite a possibilidade de subsistirem restos romanos sob os paramentos modernos (p. 81-82). Uma das pontes de Pertusa (p. 79) e a de Albernuela de Lalineia, cujo encoste esquerdo é "revestido de silhares almofadados (p. 101), são seguramente romanas, classificação a conceder, com algumas reservas, à ponte de Luco de Jiloca (p. 208). Quanto ao problema da existência de uma ponte em Masalcorreig, na *Via Augusta* (p. 233-234), julgamos provável ter existido nesse local uma ponte de madeira, solução decerto bastante vulgar (p. 122).

A propósito das *mansiones*, a autora considera que estas se podem dividir em dois grupos, um relacionado com a conquista romana e outro resultante do desenvolvimento da região sob o domínio romano (p. 83). A identificação de muitas delas é ainda precária e a de outras hipotética. Basta recordar que o *Anónimo de Ravena*, única fonte para as estradas do Baixo Aragão, indica oito *mansiones* das quais apenas *Contrebia* (Botorrita) está localizada com segurança e uma outra, *Leonica* (Mazaleón?), com algum grau de probabilidade, o que não acontece com a identificação de *Lintibilim* — *Intibili* aceite pela autora (p. 220). Também a consulta do *Itinerário* em relação à via *Caesaraugusta-Beneharnum* realça a dificuldade de fazer concordar a distância indicada com a distância real entre Saragoça e Leseur, a não ser incluindo antes de *Forum Gallorum* a *mansio* de *Gallium* (p. 129-131). Ainda nesta via a autora propõe localizar a importante estação de *Summo Pyreneo* junto ao Mosteiro de S. Pedro de Siresa, onde se encontra a inscrição de Máximo aludindo à reconstrução da via (*CIL* II 4911), contrariando assim a opinião que a identifica com Somport (p. 117-119, 132-133). Julgamos que também neste caso a solução do problema se relaciona com uma possível alteração do itinerário principal de travessia dos Pirenéus, dependendo igualmente do trabalho de prospecção a realizar na vertente francesa. Sem pretendermos ser exaustivos indicaremos mais dois problemas de localização de estações viárias: *Caum*, na estrada *Osca-Ilerda*, situa-se, segundo a autora, em Muela de Berbegal ou na capela de Santa Águeda, locais que distam 2 quilómetros um do outro; contrariamente ao que parece considerar Magallón Botaya, os 90 quilómetros que medeiam na estrada de *Contrebia* para a costa mediterrânica entre *Leonica* e o mar são suficientes para que neles se situem as estações de *Gergium*, *Articabe* e *Precorium* (p. 224-225), a última das quais poderá corresponder realmente a uma corrupção de *Praetorium* sem que seja necessário, cremos, estabelecer qualquer relação com a *mansio* do mesmo nome situada perto de Barcelona. Um ponto sobre o qual a autora se pronuncia diversas vezes é o da distância média entre *mansiones*, dependentes das características do território e da sua localização em povoados pré-romanos, eventualmente abandonados (p. 83, 151, 167). Esta última circunstância abre perspectivas para uma nova interpretação do *Itinerário* quanto a estações não localizadas. Na estrada *Caesaraugusta-Osca-Ilerda* a distância média é de 15 milhas, ascendendo a 24 na via para *Beneharnum* (p. 83, 129); na via *Ilerda-Celsa* a distância média entre *mansiones* expressamente construídas para servir a estrada é de 20 milhas, o que representa um dado importante para o estudo das vias de topografia semelhantes e das quais se não conhece a localização das *mansiones* (p. 233-235).

Magallón Botaya é prudente quanto ao traçado das vias secundárias, quase sempre muito difíceis de reconstituir, numerosas e de diferentes categorias. Da mesma forma, ao

aludir à relação entre vias e cadastros, nomeadamente quanto à existência de *deverticula* na zona de Bujaraloz atravessada pela via *Ilerda-Celsa*, a autora conclui que os testemunhos que apresenta são inseguros (p. 240-241), com o que estamos de acordo, parecendo-nos muito forçada a coincidência entre caminhos antigos e actuais no mapa que os representa (p. 240). Pelo contrário, a localização de miliários desaparecidos a partir de caminhos secundários que partem do troço *Caesar augusta-Segontia* da via para Mérida é de muito interesse (p. 182). Esta via merece particular atenção, pois o eixo *Emerita-Caesaraugusta* constituía um dos elementos fundamentais do sistema viário peninsular e a ligação mais directa da capital lusitana com a Gália e a Itália. Consideramos aqui a estrada principal de um conjunto de vias referidas pelo *Itinerário* {It. 438,2-439,4}, todas convergentes em *Titulcia* (p. 178-179), localidade ainda não localizada com segurança, apesar da sua importância (R. Hervás, *Itineraria*, p. 84-85, 271-272). A autora põe em destaque o vale do Jalón como via natural entre a Meseta e o vale do Ebro, circunstância determinante do traçado da rede de comunicações da zona até ao presente. O troço aragonês da via está bem definido, apesar de contar apenas com um miliário, de Domiciano {CIL II 4918}, o que permite considerar uma grande reconstrução da estrada, pelo menos até *Titulcia*, nos finais do século I, uma vez que há miliários de Trajano provenientes da área de *Complutum* {CIL II 4912, 4913, 4914}. São cinco as *mansiones* aragonesas da via citadas nas fontes antigas: *Segontia*; *Nertobriga*; *Bilbilis*; *Aquae Bilbilitanorum* e *Arcobriga* (p. 184-188). A estas devemos juntar *Ocilis* (Medinaceli), embora situada em território de Sória. A identificação da primeira das *mansiones* é ainda pouco segura (p. 184-186). Um aspecto evidenciado na obra e relacionado com as *mansiones* é o da sobrevivência de estações viárias em cidades destruídas, como *Nertobriga* (p. 186), ou em acentuado estado de decadência em determinada época, caso de *Bilbilis* (p. 187), assim como a sua localização fora das povoações, junto à estrada. Uma última observação: não cremos que a via passasse por baixo do arco honorífico de Medinaceli (p. 183), atendendo à implantação do monumento, que tivemos oportunidade de analisar duas vezes, dado que existe um grande desnível entre a rampa de acesso à povoação e o arco, construído no enfiamento do vale do Jalón, decerto de forma intencional.

O estudo de uma rede viária tão importante como a da região aragonesa representa um acto de coragem, não faltando à autora humildade para reconhecer as grandes dificuldades a vencer e os limites do que se conhece e pode conhecer, factor nem sempre presente nas publicações arqueológicas. O trabalho de Magallón Botaya não só Constitui uma equilibrada síntese, capaz de facilitar a retomada dos problemas em aberto nas melhores condições, como proporciona significativos contributos para um maior conhecimento da rede viária romana da Península Ibérica, pelo que não podemos deixar de aconselhar vivamente a sua leitura atenta.

VASCO GIL MANTAS