

CONIMBRIGA

VOLUME LVII • 2018



CARRASCO SERRANO, Gregorio [coord.], *Vías de comunicación romanas en Castilla-La Mancha*. Servicio de Publicaciones da Universidad de Castilla-La Mancha, Ciudad Real, 2016. 336 pág. ilustradas. ISBN: 978-684-9044-196-1.

https://doi.org/10.14195/1647-8657_57_9

Apresentando-se como homenagem – mui justa, acrescido desde já – a Pierre Sillières, da Universidade de Toulouse, que publicou, em 1990 (Paris, De Boccard), a sua tese de doutoramento *Les Voies de Communication de l'Hispanie Méridionale*, o volume ora editado reúne as comunicações apresentadas no colóquio subordinado precisamente ao seu título e organizado, em Setembro de 2014, na Faculdade de Letras da Universidad de Castilla-La Mancha (Ciudad Real).

Explica, no prólogo, o coordenador que, além da homenagem, o objetivo do encontro foi procurar fazer o ponto sobre a investigação já levada a efeito acerca das comunicações romanas no território de Castilla-La Mancha, porque, apesar da importância que indubitavelmente se atribui a este tema, motor de muitos outros aspectos da Cultura e da Civilização, a Meseta Sul hispânica ainda não fora contemplada com uma obra de conjunto nesse âmbito.

Coube ao Professor Blázquez Martínez – que viria a falecer enquanto a obra estava em elaboração – introduzir a temática, dando conta do que as fontes antigas referiam acerca das vias romanas na Hispânia republicana (p. 11-32). A Via da Prata, os «vasos de Vicarello» e, naturalmente, o cotejo com os dados do chamado Itinerário de Antonino, apesar de não datável da época republicana, foram bom pretexto para se reunirem, em síntese, os testemunhos, nomeadamente literários, de que se há notícia.

Gregório Carrasco escolheu três itinerários: *Per Lusitaniam ab Emerita Caesarea Augusta*, *Item a Liminio Toletum* e *Item a Laminio alio itinere Caesarea Augusta*. E pôs o seu foco nas *mansiones*, de cuja existência, nesses itinerários, há notícia na província da Ciudad Real (p. 33-61). A *mansio* constituía, na verdade, não apenas um lugar de pausa na caminhada, mas também um ponto de encontro, com todas as consequências culturais e económicas que tal representa. Não é de estranhar, pois, que muitas *mansiones* se hajam convertido depois em aglomerados urbanos de monta, mais não seja pela sua privilegiada localização.

No 1º itinerário, Gregório Carrasco começa por referir-se a *Sisapo*, cuja

importância do ponto de vista da riqueza mineira não passou despercebida aos Romanos, importância que lhe terá dado jus a ter sido promovida a município, provavelmente já nos primórdios da época imperial (p. 37).

A *mansio* seguinte referida é *Carcuvium*, actual Caracuel. Já a identificação da mansão *Ad Turres* tem oferecido dificuldades, o que, de resto, não é de estranhar se se tiver em linha de conta que a preposição «ad» significa aproximação e não corresponde, por conseguinte, a um aglomerado populacional concreto, mas sim ao que nós hoje designaríamos de encruzilhada, por aqui se vai até...

Mariana, a terceira mansão no itinerário que se está a percorrer, localizar-se-ia perto de Nuestra Señora de Mairena, no município de Puebla del Príncipe, o que, além da etimologia, os restos arqueológicos daí provenientes também permitem confirmar. Sobre *Laminium*, que vem a seguir, dúvida nenhuma: será Alhambra, no território do Campo de Montiel e há dados epigráficos que confirmam a sua elevação a município: *Municipium Flavium Laminianum*, no tempo dos Flávios, como a sua designação deixa antever.

No que se refere ao 2º itinerário – *Item a Laminio Toletum* – um dos mais breves (teria só 95 milhas), apenas há uma *mansio* no território provincial de Ciudad Real: *Murum*, de localização problemática.

Difícil tem sido determinar com alguma certeza o traçado da 3ª via referida no Itinerário de Antonino: *Item a Laminio alio itinere Caesarea Augusta*. Em todo o caso, somente uma das suas *mansiones* estaria no território que o autor escolheu para análise: *Caput fluminis Anaë*. É natural que, como a designação deixa supor, seja de localizar junto à nascente do rio Guadiana, por alturas da Osa de Montiel.

Gregório Carrasco não esquece os dados itinerários fornecidos pelos Vasos de Vicarello (CIL XI 3281-3284), onde se menciona uma via eixo de comunicação entre o território de Ciudad Real e a Alta Andaluzia e o Levante. A já referida *mansio Mariana* também pertenceria a esta via, assim como *Mentesa*, junto à actual Villanueva de la Fuente. Alude-se, ainda, às escassas informações facultadas pelo Anónimo de Ravena e reforça-se a ideia de que não restam dúvidas de que boa parte das vias – tanto as principais como, de modo especial, as secundárias – serviam interesses económicos, pois se destinavam a fomentar o rápido transporte de minérios. Curiosa, desse ponto de vista, é a inscrição proveniente dos arredores de Córdoba (CIL II²/7, 699^a) que documenta a existência de uma *servitus viae* (uma serventia, diríamos hoje) exigida pela *Societas Sisaponensis*, cuja principal função era precisamente a de facilitar o escoamento dos minérios.

Coube a Júlio Mangas dar conta do que se conhece acerca das vias romanas e das passagens a vau na província de Toledo (p. 63-84). Após uma panorâmica geral, refere as cidades servidas pela via *De Emerita Augusta a Caesar-Augusta*; demora-se a mostrar o papel, nesse âmbito viário, de *Caesarobriga* (Talavera de La Reina); e parte de *Toletum* para norte e para sul, sugerindo os itinerários mais consentâneos.

Directora do Museu de Albacete, Rubi Sanz Gamó reflecte, nas páginas seguintes (p. 85-121), sobre o estado da questão da viária romana na sua província de Albacete, onde as dúvidas suplantam, na realidade, as certezas, postulando-se uma reflexão mais profunda e pertinente, porque, escreve, «a presença de um conjunto de moradias, de uma *villa* romana, de uma casa não implica necessariamente a existência de uma via principal» (p. 120), pois os trajectos também se poderiam fazer por caminhos secundários, que carecem de mais atenção. De resto, «a moderna cartografia digital e os reconhecimentos no terreno» vão, sem dúvida, abrir novas perspectivas de análise, afirma.

Um assaz curioso tema – que, logo à partida, se revela simultaneamente sugestivo e de não fácil execução – é o de relacionar as vias com a circulação monetária. Aliciante, sem dúvida. A essa perspectiva se dedicou Alicia Arévalo González, da Universidade de Cádiz, nas p. 123-149. Uma presença significativa da moedação de *Carthago Nova*, ao tempo dos Júlios-Cláudios; o papel preponderante de *Castulo* durante a época republicana, bem visível em *Sisapo*, por via da actividade mineira; e, claro, a partir de Augusto, a predominância do numerário de *Emerita* e das oficinas monetárias do Vale do Ebro, devido ao natural incremento das relações económicas, políticas e sociais entre *Emerita* e *Caesaraugusta*.

Deve-se a José Uroz Sáez e à sua equipa o muito que hoje sabemos sobre uma cidade tão significativa como *Libisosa*, onde vem desenvolvendo ampla actividade arqueológica desde 1996. Juntamente com Héctor Uroz Rodríguez, também ele da Universidade de Alicante, era de esperar que centrasse o seu testemunho na relevância que as vias de comunicação tiveram para *Libisosa*, logo desde o seu contexto tardo-republicano, no que concerne às deslocações do exército, ao tráfico comercial e conseqüente integração da sua população nos hábitos romanos. Não quiseram os autores deixar de frisar o que, nesse domínio, se conhecia da Península Itálica, para aludirem depois à *via Heraclaea* ou caminho de Aníbal, que, para conquistar a Península, desembarcou em *Emporion* no ano de 218 a. C. Não é esquecida a oportunidade que o *Salus Castulonensis* (na rota *Castulo – Libisosa*) oferecia aos assaltantes, facto que obrigou o imperador Augusto a criar uma alternativa, uma *Via Augusta*, mais próxima da costa. E, ainda, a ligação primordial de *Libisosa* com o Mediterrâneo através do porto de Cartagena, para escoamento de produtos e caminho adequado para a passagem das legiões. Os achados de rodas e de vasos Helenísticos preciosamente decorados mostram, por um lado, como *Libisosa* foi estratégico ponto de passagem e, por outro, que essa passagem movimentou um comércio e uma aculturação não despidiendos.

Tratou Enrique Gozalbes Cravioto, da Universidade de Castilla-La Mancha, o caso das vias romanas na Província de Cuenca (p. 177-213). Optou por dedicar boa parte do seu testemunho a traçar rigorosa panorâmica do que haviam sido os estudos sobre o tema: arqueológicos, literários e epigráficos. Chamou-me particular atenção a inscrição rupestre, de Alcantud, com 60 x 160 cm, em capitais de tipo monumental datáveis da 2ª metade do século I

ou primórdios do II, a qual lembra o facto de, com o dinheiro que Gaio Júlio Celso legou à cidade (*ex reditu pecuniae*), o município dos Ercavicensis, por decreto dos seus decuriões, abriu uma via de 8 milhas, que implicou o dispêndio de 100 000 sestércios (HEpOL n° 9167). Gozalbes Cravioto documenta novos traçados para vias já conhecidas e salienta, na conclusão, ser preferível deixar de parte a mera acumulação de dados se não se fizer a sua relação, uma vez que as vias são traçadas – é bem de ver – em função das conjunturas, e nem sempre essa consciencialização tem estado presente no espírito dos investigadores. Observa, por exemplo, que, se «os miliários de Cuenca em conjunto com os de Albacete dão certamente conta de uma relevante política construtiva iniciada com o imperador Augusto, em paralelo, sem dúvida, com a (re)construção e ampliação da *Via Augusta*, o certo é que são as épocas de Tibério e de Cláudio que conhecem os momentos altos da melhoria dos caminhos», o que coincide – nomadamente no tempo de Cláudio – com «as obras de monumentalização de *Valeria* e de *Segobriga*». Trajano voltaria a reactivar essa política de melhoramentos viários; mas não pode deixar de se referir que, mesmo em determinados períodos dos séculos III e IV, se assistiu a melhoramentos pontuais, sinal da «continuidade do interesse da administração romana por este território» (p. 213).

Já tive oportunidade, em 1995, de chamar a atenção para o facto de o miliário não ser mero elemento informativo concreto relativo a distâncias, mas que era imperioso atentar nele também como fator de propaganda (vide <http://hdl.handle.net/10316/28576>). No livro que estou a analisar, propôs-se Javier Velaza focar esse aspecto a partir do estudo de um *corpus* concreto, «el de los miliarios hallados en el territorio actual de Castilla-La Mancha» (p. 215-229). Ao todo, 30 miliários, cujo catálogo apresenta em anexo (p. 226-229). Observa Javier Velaza os pormenores significativos dos textos e conclui que «aquellos miliarios cuyo formulario aparece en dativo y sin mención de distancia viaria apenas se distinguen ya de los títulos honoríficos coetáneos, en especial si el soporte deja de presentar una morfología elocuente». «Se produce en tales casos», sublinha, «una neutralización de la funcionalidad epigráfica a favor sin duda del contenido honorífico» (p. 223). Do ponto de vista cronológico, afigura-se-lhe que esse esquema mental se inicia já na época de Nero e dos Flávios, num crescendo que se desenvolve durante o século III até se generalizar no século IV. Termina Javier Velaza as suas considerações acentuando a ideia de que, na verdade, também a via se constitui uma «paisagem epigráfica» – e, acrescento eu, basta recordarmos, por exemplo, a *Via dei Sepolchri* de Pompeios para nos apercebermos de como a via se alcançou, desde sempre, como lugar de excelência para a apresentação do monumento epigráfico.

Abordam María José Bernárdez Gómez y Juan Carlos Guisado di Monti um tema, a meu ver, original (p. 231-276): que relação poderá haver entre o comércio do *lapis specularis* (o gesso) e as vias romanas, neste caso, as de Castilla-La Mancha? É que – apesar de quase esquecida nos itinerários convencionais – a calçada de *Complutum* a *Carthago Nova* funcionou, de facto,

como «via del *lapis specularis*», transportando-o desde as zonas de exploração até ao porto de Cartagena. Encontraram-se nela 17 miliários, que permitem asseverar que os primeiros trabalhos ocorrem já em tempo do imperador Augusto, registando-se acentuado desenvolvimento no reinado de Tibério (p. 239). Os autores seguem e justificam o traçado da via; explicam que o transporte por mar – porque a maior parte do *lapis specularis* hispânico se destinou à exportação – deveria ter sido feito sobretudo em *naves lapidariae*, «de mayor tamaño, más robustas, y más lentas, pero com mayor estabilidad y capacidad de carga (en torno a las 400 toneladas e incluso más)», porque se tratava de um produto cujo transporte exigia alto nível técnico (p. 253).

Retoma aqui Manuel Durán Fuentes, da Universidade de La Coruña, um tema em que se especializou: o das pontes. É o grande problema que sempre as rodeia: o da sua identificação, ou não, como «romanas» (p. 277-296). Preconiza o autor como passos para se chegar a uma conclusão: o estudo da rede viária histórica em que a ponte se insere; a análise dos estudos histórico-arqueológicos já feitos sobre a área; análise da «fábrica conservada tratando de identificar singularidades construtivas representativas desta época» (p. 278). Utilizando-os, acaba por traçar uma panorâmica das pontes que existem em Castilla-La Mancha: as «romanas», as «de tradição construtiva romana» e, simplesmente, «as pontes antigas». Bem ilustrado e explicado, é um artigo que merece atenção.

A Carlos Caballero Casado coube o encargo de apresentar «um estado da questão» acerca das vias romanas na província de Guadalajara (p. 297-318). O uso do indefinido dá logo a entender que não se trata de questão fácil, embora, com base no Itinerário de Antonino e nos estudos arqueológicos cujos resultados se conhecem, acabe por identificar vias e chegar às seguintes conclusões: a *mansio Segontia* (Sigüenza) da *via Emerita Augusta – Caesaraugusta* terá constituído o principal enclave viário de todo o território, pois que aí confluem uma série de caminhos, que a transformaram numa encruzilhada de vulto; ainda que não conte com núcleos urbanos notáveis, a província de Guadalajara «configura-se como zona fundamental de passagem na rede de comunicações peninsulares»; postula-se maior atenção a esta problemática, para vir a obter-se, com maior certeza, «a necessária visão de conjunto» (p. 315).

Finalmente, a palavra ao homenageado, Pierre Sillières, que fez o balanço dos resultados obtidos nesta investigação e apontou caminhos do futuro (p. 319-333). «Nesta perspectiva», concluiu, «a chave é a arqueologia: não apenas a arqueologia das vias terrestres com grandes escavações nas vias e nas *mansiones* e *mutationes*, mas sobretudo – porque essa é a grande lacuna – a arqueologia dos rios, com escavações de instalações portuárias, com prospecções subaquáticas em busca de barcos afundados e escavações subaquáticas dos destroços assim descobertos» (p. 331).

Não há dúvida, de facto, que as intervenções dos diversos especialistas apresentadas no Colóquio de 2014 assim passadas a papel ganham maior re-

percussão, porque, na verdade, todos os aspectos foram condignamente abordados e, desta sorte, ficaram abertas inovadoras pistas de análise de um tema que só aparentemente se mostra fácil de estudar.

José d'Encarnação
Universidade de Coimbra