

## NAVEGAÇÃO, ECONOMIA E RELAÇÕES INTERPROVINCIAIS. LUSITÂNIA E BÉTICA

VASCO GIL MANTAS  
*Universidade de Coimbra*

O mar encontra-se presente na história dos povos peninsulares desde há muito, quer se considere determinante a influência do Mediterrâneo ou a do Atlântico. Por isso, numa época marcada por brilhantes comemorações a pretexto da inquestionável saga dos navegadores que criaram o mundo moderno, pareceu-nos apropriado retomar o tema da navegação peninsular durante o domínio romano, através da análise das relações marítimas da Lusitânia<sup>1</sup>.

O estudo das actividades náuticas lusitanas não tem merecido atenção significativa por parte dos investigadores, mesmo quando se tem procurado definir o lugar ocupado pelo comércio marítimo com o exterior na vida económica provincial<sup>2</sup>. As razões deste aparente desinteresse resultam, em grande parte, quer da exiguidade dos testemunhos directamente relacionados com actividades marítimas, quer das limitações impostas pela geografia política peninsular contemporânea.

---

<sup>1</sup> Este trabalho foi redigido inicialmente em 1992 e actualizado em 1994 para publicação na revista *Anas*, o que ainda se não concretizou. A presente versão sofreu algumas alterações, meramente pontuais, facilmente detectáveis nas referências bibliográficas. Fontes abreviadas no texto: *Corpus Inscriptionum Latinarum*, Berlim (=CIL); *Ephemeris Epigraphica*, Berlim (=EE); *Hispania Antiqua Epigraphica*, Madrid (=HAE); J. Vives, *Inscriptiones Latinas de la España Romana*, I-II, Barcelona, 1971-1972 (=ILER); José d'Encarnação, *Inscrições Romanas do Conventus Pacensis*, I-II, Coimbra, 1984 (=IRCP). Os mapas foram redesenhados pelo Dr. Luís Madeira.

<sup>2</sup> J.M. Blázquez, *Historia económica de la Hispania Romana*, Madrid, 1978 (=J.M. Blázquez, *Historia económica*). Esta obra contém numerosas informações dispersas, constituindo um útil ponto de partida para a abordagem do problema. Para o território português: Jorge de Alarcão, *A produção e a circulação dos produtos*, “Nova História de Portugal”, I, Lisboa, 1990, p. 409-411 (=Alarcão, *História*); Vasco Mantas, *As cidades marítimas da Lusitânia*, “Les Villes de Lusitanie Romaine”, Paris, 1990, p. 149-205 (=Mantas, *Cidades*); Robert Étienne/Françoise Mayet, *La place de la Lusitanie dans le commerce méditerranéen*, “Conimbriga”, XXXII-XXXIII, 1993-1994, p. 201-218.

A situação geográfica da Lusitânia (Fig. 1), as características da sua economia, fortemente marcada pela exportação de minérios e de produtos



Fig. 1 – A situação geográfica da Lusitânia

alimentares, e o facto da província ter integrado inicialmente a *Hispania Ulterior* são circunstâncias que sugerem de imediato uma estreita relação entre a Lusitânia e a Bética no que se refere à navegação comercial *sensu lato*. Defendemos esta hipótese, baseada na importância da cabotagem na navegação antiga, na forma como foram organizadas as correntes comerciais entre a Península e outras regiões do Império e na integração da extensa fachada marítima lusitana num espaço atlântico controlado durante o Alto Império a partir dos grandes portos béticos, num artigo publicado já há alguns anos e noutros que se lhe seguiram<sup>3</sup>. Tendo em conta os significativos progressos verificados na presente

<sup>3</sup> Vasco Mantas, *Notas acerca de três inscrições de Odisipo*, "Conimbriga", XV, 1976, p. 151-169 (=Mantas, *Notas*). Parece evidente que muitos investigadores estrangeiros continuam a ignorar (?) a bibliografia portuguesa: Étienne/Mayet, p. 216-218; J.C. Edmondson, *Two industries in Roman Lusitania. Mining and Garum production*, Oxford, 1987, p. 186-187.



década julgamos pertinente uma nova análise das relações entre os principais portos da Lusitânia e a Bética, reproduzindo com um mínimo de alterações o texto do artigo que sobre o mesmo assunto redigimos há meia dúzia de anos e que tarda a vir a lume, alterações meramente pontuais e com total respeito pela argumentação e fontes que nele desenvolvemos e utilizámos<sup>4</sup>.

Pouco se conhece, na realidade, da vida marítima lusitana durante o domínio romano, por falta de testemunhos directos, situação que levou Orlando Ribeiro a minimizá-la radicalmente, valorizando um efeito de finisterra que só em parte correspondia às condições então existentes na Península Ibérica<sup>5</sup>. Todavia, apesar da falta de informação acerca dos portos lusitanos, quer no que se refere à sua organização, quer no tocante a vestígios arqueológicos, assim como da quase total ausência de estudos sobre os navios naufragados na costa lusitana<sup>6</sup>, pode reconstituir-se alguma coisa do tráfico marítimo luso-romano sobre os ainda poucos dados disponíveis na actualidade, apesar de muito mais numerosos do que eram quando abordámos o assunto pela primeira vez, no final dos anos 70.

Esta limitação é patente a nível das fontes epigráficas provinciais, muito reduzidas em número e prejudicadas por problemas de interpretação e, mesmo, de autenticidade. Conhece-se apenas uma inscrição monumental consagrada a Neptuno (*CIL* II 398), proveniente de um templo do forum de Bobadela<sup>7</sup>,

---

<sup>4</sup> No referido artigo desenvolvemos a hipótese anteriormente apresentada quanto à subalternidade do comércio marítimo lusitano durante o Alto Império, elaborada quando eram quase nulos os testemunhos do referido tráfico e no sentido de explicar tal circunstância. Infelizmente os investigadores nacionais, quando os progressos da investigação vieram confirmá-la, preferem citar o que se escreve no estrangeiro, o que nos levou a refazer este artigo e a publicá-lo em Portugal.

<sup>5</sup> Orlando Ribeiro, *Introduções geográficas à história de Portugal*, Lisboa, 1977, p. 79-83. Contra esta interpretação podemos invocar os numerosos testemunhos de contactos com o mundo mediterrânico, nomeadamente na Idade do Ferro e no período romano. A queda do Império não implicou o isolamento do Ocidente peninsular, pois a navegação manteve-se, ainda que reduzida, como provam os materiais arqueológicos e a legislação visigótica. Finalmente, a invasão muçulmana do século VIII integrou de novo o litoral atlântico num vasto espaço comum, económico e cultural, situação que virá a ser destruída com a Reconquista.

<sup>6</sup> Continua a não existir nenhum estudo publicado sobre navios romanos naufragados na nossa costa, embora se conheça a localização de alguns. A maior parte da informação disponível refere-se a achados de cepos de âncora e de ânforas: Edmondson, p. 156; Francisco Alves *et alii*, *Os cepos de âncora em chumbo descobertos em águas portuguesas. Contribuição para uma reflexão sobre a navegação ao longo da costa atlântica da Península Ibérica na Antiguidade*, "O Arqueólogo Português", série IV, 6-7, 1988-1989, p. 109-185.

<sup>7</sup> O templo de Neptuno seria o principal templo do forum de Bobadela, seguramente reformado pelos finais do século I graças ao evergetismo de *Iulia Modesta* (*CIL* II 397) e de *C. Cantius Modestinus*: A. Maia do Amaral, *Sobre três inscrições perdidas de Bobadela*, "Conimbriga",

circunstância que, considerando a localização deste município no interior da Beira, aconselha alguma prudência quanto à sua interpretação como divindade marítima<sup>8</sup>. Em Lisboa, uma inscrição considerada falsa por Hübner (CIL II 24\*), julgamos que com razão, tem sido persistentemente invocada para demonstrar a existência de um santuário de Tétis em *Olisipo*<sup>9</sup>, ainda que o texto da epígrafe, dada por desaparecida em 1638, contenha diversos elementos pouco habituais: DIS MAR. SACR.NAVTAE/ET REMIG.OCCEAN [...] NVS/IN TEMP.THET [...] OB/TVLERVNT PRO TVENDIS/ [...] E.V.D.D.<sup>10</sup>

A necessidade de revisão crítica alarga-se a outras epígrafes, nomeadamente às duas a partir das quais se tem defendido a presença de *naves caudicariae* na Lusitânia<sup>11</sup>. A primeira destas inscrições, infelizmente desaparecida, refere um edil e duúviro de *Mirobriga*, junto a Santiago do Cacém, denominado *M. Iulius Marcellus*, atribuindo-lhe a qualidade de *codicarius* (CIL II 25 = IRCP 150). O facto desta inscrição apresentar numerosos problemas de interpretação aconselha alguma prudência a seu respeito, embora na nossa opinião nada pareça contrariar a leitura da sua l.5 como COD [ICARIO], tanto mais que os *Iulii Marcellii* se registam também em Sines, o porto de *Mirobriga*<sup>12</sup>.

---

XXI, 1982, p. 106-119; Vasco Mantas, *Evergetismo e culto oficial: o construtor de templos C. Cantius Modestinus*, "Religio Deorum", Sabadell, 1992, p. 227-250 (=Mantas, *Evergetismo*).

<sup>8</sup> Jorge de Alarcão, *O domínio romano em Portugal*, Mem Martins, 1988, p. 171 (=Alarcão, *Domínio romano*); J. Cardim Ribeiro, *Estudos histórico-epigráficos em torno da figura de L. Iulius Maelo Caudicus*, "Sintria", I-II, 1982-1983, p. 183-200 (=Cardim Ribeiro, *Estudos*). Sem excluirmos a hipótese de um Neptuno adorado como divindade das fontes ou dos rios, o que se integraria bem num provável relacionamento, segundo Cardim Ribeiro, entre o culto imperial e o culto das águas, parece-nos estranho que o principal templo da Bobadela, que julgamos ser a capital dos Interanienses, tendo em conta as características da classe dominante local e a ligação dos *Cantii* com o porto italiano de Aquileia, reflectisse exclusivamente a referida faceta da divindade. Sobre as diferentes interpretações de Neptuno: S. Ben Baaziz, *Neptune, dieu guérisseur*, "L'Homme Méditerranéen et la Mer", Tunis, 1985, p. 431-432.

<sup>9</sup> Por exemplo: Irisalva Moita, *Problemas da Lisboa romana. A recuperação do teatro de Olisipo*, "Actas del Coloquio Arqueología de las Ciudades Modernas Superpuestas a las Antiguas", Madrid, 1985, p. 290.

<sup>10</sup> Mantas, *Notas*, p. 153-157. É de considerar a hipótese de se tratar de uma inscrição funerária mal lida ou propositadamente deturpada, como em tantos outros casos. A existência de uma necrópole no local da antiga igreja de S. Nicolau parece-nos segura, dada a presença de inscrições funerárias (CIL II 204, 208, 223, 4998) e o traçado de uma via romana pela zona.

<sup>11</sup> Sobre esta versátil embarcação: J. Le Gall, *Le Tibre, fleuve de Rome, dans l'Antiquité*, Paris, 1953, p. 226-231; L. Casson, *Harbor and river boats of Ancient Rome*, "The Journal of Roman Studies", LV, 1965, p. 36-39 (=Casson, *Boats*).

<sup>12</sup> Entre os diversos vestígios romanos de Sines cumpre salientar um pedestal de estátua de Marte Augusto levantada por disposição testamentária do augustal Cicério Juvenal: José d'Encarnação, *Sines teve uma estátua do deus Marte*, "O Distrito de Setúbal", 8.8.1992, p. 12.



O facto de se indicar num *cursus honorum* municipal a condição de armador de navios de cabotagem e a própria raridade da referência como *codicarius* não justificam a exclusão definitiva desta epígrafe do grupo dos testemunhos aceitáveis<sup>13</sup>.

Já o mesmo se não verifica, pelo contrário, com a célebre inscrição da fonte de Armês, perto de Sintra (*CIL* II 260), na qual, desde os trabalhos de Hübner, a abreviatura CAVDIC tem sido desenvolvida como CAVDIC (*arius*), interpretação que também subscrevemos em determinada altura, com alguma ingenuidade e confortados pela opinião de mestres reconhecidos<sup>14</sup>. Na realidade trata-se apenas da abreviatura do segundo cognome de *L. Iulius Maelo Caudicus*, flâmine do divino Augusto e construtor da referida fonte, como exemplarmente demonstrou Cardim Ribeiro<sup>15</sup>. Não existe, pois, nenhuma razão para continuar a incluir esta epígrafe entre as poucas que, de uma ou de outra forma, se relacionam com a navegação luso-romana, passando exclusivamente a integrar a lista, também reduzida, dos testemunhos de evergetismo na Lusitânia<sup>16</sup>.

A anulação desta pretensa prova não representa argumento suficiente para condenar de igual forma a inscrição de *Mirobriga*, ainda que devamos ter em conta as dificuldades que envolvem a interpretação do seu texto. Mais do que a raridade da referência a um *codicarius*, a que podemos contrapor as não menos raras referências aos *scapharii* e aos *lintrarii* em inscrições de Sevilha (*CIL* II 1180, 1182), é a falta do monumento que aconselha prudência neste caso.

Referiremos ainda um último documento epigráfico do território português, apesar de só indirectamente se relacionar com a vida marítima provincial. Com efeito, a expressão *barcarum certamine confere* especial importância à inscrição de *Balsa* (Luz de Tavira), consagrada a Fortuna Augusta pelo séxviro

<sup>13</sup> As *caudicariae* ou *codicariae* eram utilizadas em navegação fluvial e em cabotagem pelo que a sua eventual presença em Sines, porto seguramente frequentado pela cabotagem lusitana, não pode ser considerada anormal. O argumento da raridade de referências é pouco significativo na Península Ibérica e a indicação da classe profissional dos magistrados é usual. Sobre este último aspecto: A. Grenier, *Manuel d'archéologie gallo-romaine*, II, 2, Paris, 1934, p. 530-555.

<sup>14</sup> J. Leite de Vasconcelos, *Religiões na Lusitânia*, III, Lisboa, 1913, p. 318, 321 ; De Ruggiero, *Dizionario Epigrafico di Antichità Romane*, II, 1, Roma, 1962<sup>2</sup>, p. 316.

<sup>15</sup> Cardim Ribeiro, *Estudos*, p.175-182.

<sup>16</sup> No território português da Lusitânia o evergetismo exprime, salvo raras excepções, a acção do escol político e económico dos grandes centros marítimos. Recordamos, apenas, a construção do proscénio e da orquestra do teatro de *Olisipo* (*CIL* II 183) e do pódio do circo de *Balsa* (*CIL* II 5165, 5166=IRCP 76,77). Sobre evergetismo: E. Melchor Gil, *Evergetismo en la Hispania romana*, Córdoba, 1993 (microfichas).

*Annius Primitivus* (CIL II 13 = IRCP 73). A referência a um combate de barcas integrado nas comemorações promovidas por *Primitivus* para assinalar a sua ascensão na hierarquia do culto imperial destaca de imediato os interesses e o ambiente predominantes em *Balsa*<sup>17</sup>, ao mesmo tempo que a utilização do vocábulo *barca*, que julgamos de origem fenícia<sup>18</sup>, reforça significativamente a integração deste centro portuário do Golfo de Cádiz num espaço económico e cultural moldado pela presença fenícia e púnica no Ocidente.

Recordamos, a propósito, que o termo *barcarii* ocorre para designar os tripulantes de uma força naval auxiliar estacionada no século III na Mauritânia<sup>19</sup>, generalizando-se progressivamente e perdendo qualquer relação com as embarcações que estiveram na origem da designação muito antes de surgir nos textos literários da baixa latinidade<sup>20</sup>.

A juntar a estes poucos traços epigráficos de actividades náuticas na Lusitânia existem alguns testemunhos iconográficos que, pela sua natureza, se relacionam de forma directa com o mar e com a navegação, também em número muito limitado. É o caso da estatueta de *Balsa* que julgamos representar Ísis como protectora da navegação, atendendo à ausência dos atributos habituais de Fortuna-Spes, aqui substituídos pela representação sumária da proa de uma embarcação sobre a qual a deusa apoia o pé esquerdo, identificação que julgamos reforçada pela presença em Sagunto de uma inscrição votiva a Isis Pelagia<sup>21</sup>.

Mais numerosos e interessantes, ainda que de interpretação nem sempre incontroversa, são os mosaicos figurativos com navios ou representações de divindades relacionadas com o mar. Entre os últimos destacamos o excelente mosaico de *Ossonoba* (Faro), descoberto em 1976, cujo emblema, rodeado pelos

<sup>17</sup> Mantas, *Cidades*, p.192-199.

<sup>18</sup> Hübner, *CIL*, II, p.785. A sua possível relação com o grego βάρη parece-nos mais difícil de sustentar, tendo em conta os aspectos envolvidos em *Balsa*, ainda que se lhe reconheça uma possível origem africana (IRCP 73).

<sup>19</sup> C.G.Starr, *The Roman Imperial Navy*, Cambridge, 1960<sup>2</sup>, p.318 (=Starr, *Navy*).

<sup>20</sup> M.R.Pantoja, *En torno al vocabulario marino en Latin: los catalogos de naves*, "Habis", 6, 1975, p.143. A utilização do termo por Paulino de Nola e Isidoro de Sevilha exemplifica perfeitamente a referida generalização, já patente na *Notitia Dignitatum*: J.Rougé, *La marine dans l'Antiquité*, Paris, 1975, p.146-147.

<sup>21</sup> Para a interpretação como *Fortuna-Spes*: Vasco de Souza, *Corpus Signorum Imperii Romani. Portugal*, Coimbra, 1990, p.40, fig.115. Sobre *Isis Pelagia*: G.Lafaye, *Isis*, "Dictionnaire des Antiquités Grecques et Romaines", III,1, Paris, 1899, p.580; A.García y Bellido, *Les religions orientales dans l'Espagne romaine*, Leida, 1967, p.107-108, 111; R. Turcan, *Les cultes orientaux dans le monde romain*, Paris, 1989, p. 83.



bustos dos Ventos, ostenta uma máscara do deus Oceano, mosaico seguramente relacionado com correntes artísticas norte africanas<sup>22</sup>. Cremos que este mosaico ornava a *schola* de uma corporação profissional ligada a actividades marítimas, correspondendo os quatro ofertantes referidos na inscrição inserida no próprio mosaico (*IRCP 35*) aos *magistri* da referida corporação<sup>23</sup>. Outro importante mosaico lusitano com alusões ao mar, a interpretar, naturalmente, num contexto diferente do anterior, é o chamado mosaico cosmológico de Mérida, cujo registo inferior inclui uma representação do Oceano associado a alegorias tão significativas como *Tranquilitas*, *Copia*, *Navigia*, *Portus* e *Pharus*, exprimindo, num quadro de riquíssima e complexa carga simbólica, a importância do mar e das actividades marítimas na unidade do Império, interpretado à imagem do Cosmos<sup>24</sup>.

Particularmente interessantes são os mosaicos com representações de navios, por enquanto limitados a três exemplares, provenientes da *villa* de Milreu, perto de Faro, da *villa* de Santa Vitória do Ameixial, nos arredores de Estremoz, e da cidade de Mérida. O mosaico da *villa* de Milreu, uma das mais importantes da Lusitânia, reduz-se, infelizmente, a um pequeno fragmento, recolhido no século XIX por Estácio da Veiga e oferecido a Sua Majestade a Rainha D. Amélia, ostentando parte de um navio tipo *corbita*<sup>25</sup>. O mesmo não acontece com o mosaico do Ameixial onde, integrado numa composição muito complicada, se encontra uma cena representando o célebre episódio de Ulisses escutando o canto das Sereias, na qual figura um navio à vela e a remos sem paralelo seguramente reconhecido noutros mosaicos do mundo romano<sup>26</sup>. Abstraindo do tratamento sumário da representação, é o navio que figura nos *asses* de *Ossonoba*, com toda a probabilidade pertencentes a uma emissão a situar entre

<sup>22</sup> J.Lancha, *La mosaïque d'Océan découverte à Faro*, "Conimbriga", XXIV, 1985, p.160-170.

<sup>23</sup> Mantas, *Cidades*, p.185. A localização do edifício onde se encontrava o mosaico, afastado do centro monumental de *Ossonoba* e muito perto de cetárias reforça significativamente a hipótese que defendemos.

<sup>24</sup> M.H.Quet, *La mosaïque cosmologique de Mérida. Propositions de lecture*, "Conimbriga", XVIII, 1979, p.45-56.

<sup>25</sup> J.Saavedra Machado, *Documentos de Estácio da Veiga para o estudo da arqueologia do Algarve*, "Actas das I Jornadas Arqueológicas", I, Lisboa, 1970, p.360; Mantas, *Cidades*, p.189.

<sup>26</sup> M.T.Carro, *La escena de Ulisses y las Sirenas del mosaico de Santa Vitória*, "Boletín del Seminario de Estudios de Arte y Arqueología", XI, 1978, p.95-97; Francisco Alves, *Por mosaicos nunca dantes navegados*, "Conimbriga", XXXII-XXXIII, 1993-1994, p.247-261. Ambas as interpretações do navio representado no mosaico de Santa Vitória do Ameixial, perto de Estremoz, nos suscitam reservas. Ainda sobre este famoso mosaico: J.Lancha, *Mosaïque et culture dans l'Occident romain*, Roma, 1997, p.255-260 (=Lancha, *Mosaïque*).

47 e 44 a.C.<sup>27</sup>, que mais se aproxima do que ocorre no mosaico do Ameixial, parece trata-se de uma embarcação com fraco coeficiente de finura e reduzido calado, com uma roda de proa característica, que não hesitamos em relacionar com as *barcae* referidas pelas fontes epigráficas a que aludimos anteriormente. O mosaico do Ameixial, cuja cena da navegação de Ulisses se integra numa série muito numerosa poderá datar do século III<sup>28</sup>.

O mosaico de tema nilótico conservado na Alcazaba de Mérida contém igualmente uma representação de navio muito interessante, contrastando o seu realismo com a fantasia evidente de outras embarcações presentes no mesmo pavimento<sup>29</sup>, o que nos leva a considerá-la inspirada por um modelo real (Fig. 2). O navio em questão transporta no convés uma carga de ânforas globulares e



Fig. 2 – Mosaico de Mérida com representação de um navio

é rebocada por um grupo de *helciaríi*, o que permite afirmar tratar-se de uma cena fluvial<sup>30</sup>. A vela do mastro único, situado ligeiramente a vante, encontra-se colhida e os lemes levantados para facilitar a manobra. Julgamos tratar-se de

<sup>27</sup> O.Gil Farrés, *La moneda hispánica en la Edad Antigua*, Madrid, 1966, p.316-320; Jorge de Alarcão, *Portugal romano*, Lisboa, 1987<sup>4</sup>, p.85 (=Alarcão, *Portugal*). Propondo uma cronologia do século I a.C., mas não coincidente com o período entre 47 e 44 a.C. e com acção dos pompeianos: A.Marques de Faria, *Moedas da época romana cunhadas no actual território algarvio*, "Noventa Séculos Entre a Serra e o Mar", Lisboa, 1997, p.368-369 (=Marques de Faria, *Moedas*)

<sup>28</sup> Lancha, *Mosaïque*, p.257, 259-260.

<sup>29</sup> A.Blanco Freijeiro "Corpus de Mosaicos Romanos de España, I, *Mosaicos romanos de Mérida*, Madrid, 1978, p.30-32, lám.18.

<sup>30</sup> Os *helciaríi* (aladores ou sirgadores) foram largamente utilizados como auxiliares na



um navio capaz de subir os rios até aos portos interiores, tão importantes na Península Ibérica, apresentando o casco uma forma bastante próxima da das grandes *caudicariae* italianas<sup>31</sup>.

As actividades marítimas lusitanas reflectem-se também, indirecta mas significativamente, no facto do farol da Corunha, a célebre Torre de Hércules, ter sido construído por um arquitecto lusitano, *G. Sevius Lupus* (*CIL* II 2559 = 5639), natural da cidade de *Aeminium* (Coimbra), o que pressupõe notáveis conhecimentos de tecnologia portuária e de navegação por parte de *Lupus*<sup>32</sup>, a relacionar eventualmente com o facto de *Aeminium* ter desenvolvido funções marítimas de relevo a partir do seu porto fluvial<sup>33</sup>. Esta circunstância parece confirmar-se através de uma inscrição de Óstia referindo o eminiense *M. Caesius Maximus* (*CIL* XIV 4822), o único lusitano seguramente referenciado no principal porto do mundo romano.

Desta forma, mesmo sem recorrer ao estudo dos materiais arqueológicos mais representativos do comércio marítimo, nomeadamente as ânforas que serviram de contentores a diversos produtos alimentares importados e exportados pela Lusitânia<sup>34</sup>, não é possível pôr em dúvida a existência de uma vida marítima

---

navegação fluvial e nas manobras portuárias, existindo sobre as suas actividades vários testemunhos antigos: Grenier, p.555-558; L.Casson, *Ships and Seamanhip in the Ancient World*, Princeton, 1971, p.332-333 (=Casson, *Ships*).

<sup>31</sup> A montante de Mértola o Pulo do Lobo impedia a navegação no Guadiana (*Ana*), pelo que o porto fluvial de Mérida serviria apenas barcaças, como aliás sucedia com outras cidades afastadas da costa. Sobre os rios do litoral lusitano: Orlando Ribeiro, p.98-99; Adolf Schulten, *Geografia y etnografia antiguas de la Peninsula Ibérica*, II, Madrid, 1959, p.65-89. É particularmente elucidativa a comparação do navio de Mérida com as *candicariae* representadas numa pintura mural e num mosaico de *Ostia*: Casson, *Boats*, p.3, fig.2; G.Becatti, *Scavi di Ostia*, IV, *Mosaici*, Roma, 1961, tav. 181, fig.111.

<sup>32</sup> Sobre este importante monumento, renovado em 1792, consultar: S.Hutter/Th.Hauschild, *El faro romano de La Coruña*, Corunha, 1991; P.Le Roux, *Le phare l'architecte et le soldat: l'inscription rupestre de la Corogne (CIL II 2559)*, "Miscellanea Greca e Romana", XV, 1990, p.133-145. A recente proposta de M.Mayer, aceite por José d'Encarnação, no sentido de dissociar *G.Sevius Lupus* da construção do farol, não nos parece credível: José d'Encarnação, *Estudos sobre epigrafia*, Coimbra, 1998, p.116-118.

<sup>33</sup> Vasco Mantas, *Notas sobre a estrutura urbana de Aeminium*, "Biblos", LXVIII, 1992, p.497, 500.

<sup>34</sup> A bibliografia sobre este tema é vasta, sem que até agora tenha sido possível elaborar uma síntese, destacando-se duas obras fundamentais: Carlos Fabião, *Sobre as ânforas do acampamento romano da Lomba do Canho*, Lisboa, 1989 (=Fabião, *Ânforas*); Adília Alarcão/Francoise Mayet (Edit.), *As Ânforas Lusitanas*, Conímbriga, 1990. Sobre os artigos que alimentaram o tráfico marítimo lusitano é ainda útil consultar: L.C. West, *Imperial Roman Spain. The Objects of Trade*, Oxford, 1929.

bastante activa no litoral da província. É certo que o teor das fontes literárias, destacando o papel fundamental de *Gades* na navegação atlântica e mediterrânica da Bética e da Lusitânia durante o Alto Império<sup>35</sup>, e os elementos facultados pelas ânforas do Testaccio, onde a abundância de referências a portos e armadores béticos contrasta dramaticamente com quase total ausência de naviculários ou *negotiatores* lusitanos<sup>36</sup>, favorece a tese da subalternidade da navegação lusitana, sobretudo da navegação directa ou de longo curso. Assim, por exemplo, dos três pretendidos armadores olisiponenses representados no Testaccio, *M. Afranius Euporio* (CIL II 275; CIL XV 3696), *Fabius Galaticus* (CIL II 293; CIL XV 2849) e *C. Iulius Firmus* (CIL II 5019; CIL XV 3894-3896), só o último poderá corresponder, como veremos, à identificação proposta, pois em relação aos dois primeiros ela resulta de leituras epigráficas deficientes<sup>37</sup>. É certo que esta circunstância, ainda tornada mais flagrante pelos testemunhos do comércio marítimo hispânico presentes em *Puteoli* (Pózzuoli) e em *Ostia*<sup>38</sup>, pode estar relacionada com a natureza de parte das exportações lusitanas, como os minérios, habitualmente transportados sob a forma de lingotes<sup>39</sup>, ou como as lãs de *Salacia* (Alcácer do Sal) referidas por Plínio<sup>40</sup>, naturalmente sem representação no Testaccio. Na verdade, muitos produtos lusitanos poderão ter sido transportados para Itália acondicionados em barricas (Fig. 3) ou em sacos, dos quais não restam vestígios directos ou indirectos, nomeadamente sob a forma de selos de chumbo. Este tipo de embalagem era particularmente indicado para uma grande variedade de cargas, com destaque para os cereais, resultando do largo uso da sacaria a designação genérica de *sacarii* atribuída aos estivadores<sup>41</sup>.

<sup>35</sup> J.F.Rodríguez Neila, *El municipio romano de Gades*, Cádiz, 1980, p. 135-142 (=Rodríguez Neila, *Gades*).

<sup>36</sup> E.Rodríguez Almeida, *Monte Testaccio: i mercatores dell'olio della Betica*, "Mélanges de l'École Française de Rome", 91, 1979, p. 884-896 (=Rodríguez Almeida, *Testaccio*); J.M.Blázquez, *Ultimas aportaciones a los Problemas de la producción y comercio del aceite en la Antigüedad*, "Producción y Comercio del Aceite en la Antigüedad", II, Madrid, 1983, p. 37-48; J.M.Blázquez/José Remesal/Rodríguez Almeida, *Excavaciones arqueológicas en el Monte Testaccio (Roma)*, Madrid, 1994.

<sup>37</sup> Mantas, *Notas*, p. 163-165; J.Cardim Ribeiro, *Felicitas Iulia Olisipo. Algumas considerações em torno do catálogo Lisboa Subterrânea*, "Al-madan", II, série, 3, 1994, p. 88 (=Cardim Ribeiro, *Catálogo*).

<sup>38</sup> J.M.Blázquez, *Historia económica*, p. 165-166.

<sup>39</sup> Sobre este assunto não existe nenhum trabalho de conjunto mas o leitor interessado encontrará numerosas referências bibliográficas em: Edmondson, p. 25-57. Um mosaico tunisino da região de Sousse representa uma elucidativa cena de descarga de lingotes de um navio: L.Foucher, *Inventaire des mosaïques*, "Atlas Archéologique de Tunisie. Sousse", Tunis, 1960, fl. 57.

<sup>40</sup> Plínio, *N.H.*, VIII, 191.

<sup>41</sup> *Cod. Theod.*, 14, 22. Uma pintura de Óstia ilustra a utilização de sacaria no carregamento





Fig. 3 – Baixo relevo funerário de Mérida com representação de uma barrica (Museo Nacional de Arte Romano)

Por outro lado, não podemos esquecer que a maioria das ânforas do Testaccio serviu para o transporte de azeite, contando o *garum* e outros produtos piscícolas com fraca representação, o mesmo se verificando em relação aos materiais do século I, factores que decerto contribuem para a escassez de testemunhos lusitanos no Testaccio, monte artificial cuja exploração até ao presente apenas permitiu conhecer uma parcela reduzida do seu conteúdo, (Fig. 4) calculado em não menos de quarenta milhões de ânforas<sup>42</sup>.

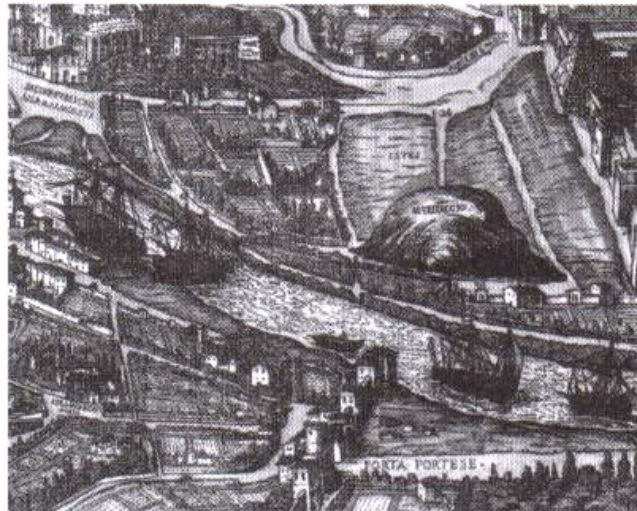


Fig. 4 – O Monte Testaccio na planta de Roma elaborada em 1625 por G. Maggi

a granel de uma *caudicaria*:Casson,*Boats*, p.3.Sobre barricas (*cupae*),frequentemente representadas em monumentos, inclusive na Lusitânia:Grenier, p.601-604; G.Chic García,*Roma y el mar: del Mediterrâneo al Atlántico*, “Guerras, Exploraciones y Navegación del Mundo Antiguo a la Edad Moderna”,Corunha,1994, p.76-77(=Chic García,*Roma*).

<sup>42</sup> T.Frank, *An Economic Survey of Ancient Rome*,V, Baltimore,1940, p.272;E.Rodríguez

Nestas condições, o estudo do tráfico marítimo lusitano com a Itália ou a simples defesa da sua existência regular apresentar-se-ia muito difícil se a necessidade de utilizar recipientes cerâmicos para a exportação do *garum* e de outros produtos similares não tivesse ocasionado uma evidência irrefutável sob a forma da ânfora Dressel 14b, indiscutivelmente produzida na Lusitânia, nomeadamente no vale do Sado, forma que em *Ostia* substituiu a Dressel 14 pelos finais do século I<sup>43</sup>, demonstrando uma vez mais quanto o silêncio das fontes literárias e epigráficas é pouco significativo ou, pelo menos, não é decisivo.

Como explicar, então, que as referências directas aos portos lusitanos sejam tão raras? Julgamos que tal facto se pode compreender facilmente considerando o tipo predominante das exportações peninsulares e o papel que nelas desempenhou a Bética, resultando destes factores que os artigos lusitanos, fundamentalmente semelhantes aos béticos, tenham encontrado o seu escoamento natural, pelo menos durante os dois primeiros séculos do Império, através dos portos ou dos navios da Bética.

Se acaso existissem dúvidas quanto às características, mercantis e económicas, das exportações peninsulares, a raridade da *terra sigillata* hispânica difundida por via marítima, através da navegação directa ou de cabotagem<sup>44</sup>, demonstra claramente qual era a directriz de um conjunto de actividades em que os mecanismos da anona desempenhavam um papel fundamental, uma vez que a cerâmica era normalmente transportada como carga complementar ou como frete de retorno, de fraco significado económico. Com efeito, não só este tipo de carga não interessava aos *navicularii* trabalhando para a anona como era pouco rentável em termos de comércio privado, como facilmente se deduz das afirmações que Petrónio atribuiu ao liberto Trimalcião: *Neptuno devorou trinta milhões de sestércios num dia. Julgas que perdi a coragem? Não senhor, liguei tanto à minha perda como se nada tivesse acontecido. Construí alguns (navios) mais, maiores, melhores e mais caros, de modo a que ninguém pudesse dizer que eu não era um homem corajoso. Bem sabes que um grande navio tem de si uma certa segurança. Levantei outro carregamento de vinho, presunto, favas, perfumes e escravos... Numa só viagem consegui dez milhões líquidos*<sup>45</sup>.

Almeida, *El emporio fluvial y el Testaccio: onomástica extra-anforica y otros problemas*, "Producción y Comercio del Aceite en la Antigüedad", II, Madrid, 1983, p.159 (=Almeida, *Emporio*).

<sup>43</sup> F.Mayet, *Typologie et chronologie des amphores lusitaniennes*, "As ânforas Lusitanas" Conímbriga, 1990, p.29-31; Carlos Fabião/António Carvalho, *Ânforas da Lusitânia: uma perspectiva*, "As Ânforas da Lusitânia", Conímbriga, 1990, p.41-49.

<sup>44</sup> F.Mayet, *Les ceramiques sigillées hispaniques*, Paris, 1983, p.236-238 (=Mayet, *Sigillées*).

<sup>45</sup> Petrónio, *Sat.*, 76.



A passagem que citámos é particularmente interessante porque mostra uma selecção de artigos considerados de fácil comercialização e de lucro assegurado, entre os quais não se encontram produtos manufacturados, como a cerâmica, nem o azeite. Em relação a este último, atendendo à data provável da redacção do *Satiricon*, é possível que a sua falta reflecta indirectamente a importância atingida pela exportação de azeite bético no fornecimento da Itália. Na verdade, o volume da produção oleícola da Bética, representada de forma crescente no Testaccio a partir de meados do século I, justifica a concentração dos meios de transporte nos centros portuários da província do Guadalquivir e a subordinação das exportações de outras áreas, como a Lusitânia, à estrutura organizada para satisfazer o tráfico da anona. Este cenário não representa novidade em relação ao funcionamento das relações marítimas no mundo romano, correspondendo a uma fase caracterizada ainda por uma limitada intervenção estatal, ao contrário do que sucederá no Baixo Império<sup>46</sup>.

Desta forma, a escassez de referências concretas aos portos lusitanos parece-nos reflectir não a mediocridade da vida marítima nesses portos, como pretende J. Edmondson<sup>47</sup>, mas sim as características especiais da navegação regional, largamente relacionada com a cabotagem e com a prática do transbordo de mercadorias em portos de trânsito tanto como a sua integração num sector marítimo controlado pelos portos béticos desde época anterior ao domínio romano, limitando de forma persistente o desenvolvimento da navegação directa entre a Lusitânia e outras regiões do Império. A aparente contradição entre o silêncio das fontes literárias e epigráficas e os testemunhos arqueológicos da exportação de enormes quantidades de produtos lusitanos encontra, assim, uma explicação aceitável, em termos geográficos e históricos.

A importância da navegação de cabotagem, longamente descurada pelos historiadores<sup>48</sup>, começa desde há algum tempo a ser evidenciada, sobretudo pelas fontes arqueológicas, ocupando a parte que lhe compete no esquema complexo da navegação e do comércio marítimo romano<sup>49</sup>. Ainda que o trans-

---

<sup>46</sup> C. Mossé, *Le travail en Grèce et à Rome*, Paris, 1971, p. 119-121; J. M. Blásquez, *Historia economica*, p. 289-290.

<sup>47</sup> Edmondson, p. 152-154.

<sup>48</sup> G.E. Rickman, *The Archaeology and History of Roman Ports*, "The International Journal of Nautical Archaeology", 17, 3, 1988, p. 257.

<sup>49</sup> Rickman, p. 260. A navegação de cabotagem desempenhou um papel importante nas comunicações portuguesas até finais do século XIX, mantendo alguma intensidade entre o Algarve e a Andaluzia durante a primeira metade do século XX.

porte a longa distância de produtos que podemos classificar como estratégicos, destinados sobretudo ao abastecimento de Roma e dos exércitos fronteiriços, tenha constituído o fulcro de actividades marítimas motivadoras da criação de imponentes estruturas administrativas e portuárias, cuja funcionalidade não tem escapado à crítica mais ou menos céptica de alguns investigadores<sup>50</sup>, julgamos que o estabelecimento de uma rede de grandes centros portuários não deixou de estimular e de servir outras correntes comerciais, como defende K. Hopkins<sup>51</sup>, nomeadamente as que dependiam da cabotagem, situados em média cada quarenta ou cinquenta quilómetros<sup>52</sup>, desempenharam funções de grande importância nas exportações hispânicas, mesmo quando se limitaram a funcionar como simples portos de escala ou de abrigo pouco relacionados, do ponto de vista económico, com a parte mais significativa da navegação que os frequentava. Este aspecto caracterizou, sem dúvida, os pequenos portos da costa lusitana e, em relação a determinados tráficos, não foi alheio mesmo aos grandes centros portuários<sup>53</sup>.

O desenvolvimento global das actividades marítimas no quadro *Pax Romana*, que permitiu articular de forma racional os diversos tráficos e rotas encontra-se bem sintetizado, em relação à navegação entre o Mediterrâneo e o Atlântico, por Élio Aristides, por meados do século II: *São muitos os que agora navegam para além das Colunas de Hércules. Sem dúvida alguma em número não menor que noutros tempos. E não um ou dois barcos num amplo lapso de tempo, senão que em cada dia os transportes e os mercadores passam de uma a outra parte do mar, como se fosse um só, já que aquela parte (Atlântico) está totalmente aberta e existe uma grande segurança na navegação devido à nossa hegemonia*<sup>54</sup>.

É neste contexto que se deve integrar e interpretar, segundo cremos, o transporte dos produtos lusitanos, escoados em grande parte através de navegação

---

<sup>50</sup> Ph. Leveau, *Richesses, investissements, dépenses: a la recherche des revenus des aristocracies municipales de l'Antiquité*, "L'Origine des Richesses Dépensées dans la Ville Antique", Aix-en-Provence, 1985, p. 21-22.

<sup>51</sup> K. Hopkins, *Taxes and Trade in Roman Empire (200 B.C.-400 A.D.)*, "Journal of Roman Studies", 70, 1980, p. 101-125.

<sup>52</sup> R. Chevalier, *Navigation et ports antiques*, "Atti del Convegno Internazionale di Studi Sull'Antichità di Classe", Roma, 1967, p. 219-247.

<sup>53</sup> A dupla função de centro de distribuição e de porto de trânsito desenvolvida pelas principais cidades marítimas lusitanas dependia, fundamentalmente, de actividades produtivas localizadas noutras áreas: Mantas, *Cidades*, p. 150-153, 200-202.

<sup>54</sup> Élio Aristides, *Or. Rom.*, XXXVI, 91.



de cabotagem até aos portos béticos da costa atlântica, onde eram transbordados para os navios que os conduziam para os portos italianos ou da Narbonense. A prática do transbordo foi vulgaríssima na época romana, efectuando-se directamente de um navio para outro ou através das instalações portuárias, sobretudo em portos de ruptura de tráfico, o que explica certas particularidades detectadas nos carregamentos de navios naufragados<sup>55</sup>. A importância do transbordo foi de tal ordem que originou, no século I. a.C., a *lex Rhodia de iactu*, relacionada directamente com a perda de mercadorias verificada durante a operação e inspirada, como o nome indica, na legislação marítima da ilha de Rodes<sup>56</sup>.

As fontes literárias comprovam, sem margem para dúvidas, que o transbordo de mercadorias e a reunião de cargas oriundas de diversas regiões se efectuou regularmente em portos béticos, com especial destaque, como é natural, para Cádiz. Com efeito, Estrabão referiu por diversas vezes o papel fundamental do porto gaditano no tráfico marítimo para a Itália, como na passagem seguinte: *A excelência das exportações da Turdetânia manifesta-se no grande número e no grande tamanho dos navios; os maiores navios de carga que arribam a Puteoli e a Ostia, porto de Roma, procedem daqui e o seu número é quase igual ao que vem de África*<sup>57</sup>. Um pouco mais tarde, Plínio alude, por sua vez, aos contactos marítimos directos entre Cádiz e a Mauritânia: *A partir de Cádiz percorre-se hoje, navegando ao largo da Mauritânia, um largo trecho do golfo meridional*<sup>58</sup>.

O paralelo mais significativo em relação à forma como se processava o tráfico marítimo da Lusitânia é-nos facultado, exactamente, pelas relações entre a Bética e os portos da Mauritânia, cujas exportações se faziam sobretudo através de Cádiz<sup>59</sup>, sem esquecer a intervenção de portos menores, como *Baelo*, grande centro conserveiro e cabeça de ponte do *traiectus* do Estreito<sup>60</sup>. Como parte dos produtos mauritanos era reexportada como sendo originária da Bética o mesmo poderá ter acontecido com produtos lusitanos, em especial durante o

---

<sup>55</sup> Um mosaico de Óstia representa o transbordo de ânforas de um navio para uma *caudicaria*: Becatti, tav. 181, fig. 111; Rickman, p. 263-264.

<sup>56</sup> Édouard Cuq, *Lex Rhodia de iactu*, "Dictionnaire des Antiquités Grecques et Romaines", III, 2, Paris, s/d, p. 1173.

<sup>57</sup> Estrabão, III, 2, 6.

<sup>58</sup> Plínio, *N.H.*, II, 167-168.

<sup>59</sup> E. Gozálbés Cravioto, *Observaciones acerca del comercio de época romana entre Hispania y el Norte de Africa*, "Antiquités Africaines", 29, 1993, p. 163-176.

<sup>60</sup> Estrabão, III, 1, 8.

século I, o que constituiria mais um factor explicativo da sua fraca representação. Aliás, navios gaditanos e outros asseguraram certamente parte substancial do movimento lusitano, como se deduz do estudo dos poucos navios naufragados com ânforas lusitanas do século I, maioritariamente incluídas em cargas mistas<sup>61</sup>. Infelizmente, os testemunhos são ainda muito reduzidos para que possamos saber se se trata de cargas constituídas na Bética ou iniciadas na Lusitânia, tanto mais que o comércio marítimo a longa distância combinava, habitualmente, mercadorias de origem diversa. Sem aceitarmos a tese de Edmondson favorável a uma fraca produtividade lusitana, de difícil sustentação, concordamos com a sua afirmação de que as exportações da província se fizeram recorrendo às estruturas de comércio marítimo alheias, directa ou indirectamente, conclusão seguida por outros investigadores e que confirma a hipótese que apresentámos há duas décadas<sup>62</sup>.

Mesmo em relação à navegação de longo curso que manteve a Lusitânia em contacto com outras regiões do Império, sobretudo durante os dois primeiros séculos da nossa era, a intervenção da Bética revelou-se determinante. Basta recordar a presença de navios e de comerciantes sírios em diversos portos béticos, susceptíveis de explicar algumas das influências asiáticas detectadas na Lusitânia<sup>63</sup>, ou os contactos com o Norte da Europa através de navios gaditanos percorrendo a antiga rota atlântica dos minérios, certamente muito activa nos finais do século I, depois da constituição e reforço da fachada oceânica do Império<sup>64</sup>, rota acerca da qual Plínio nos deixou um testemunho inequívoco: *A Gadibus Hispaniae et Galliarum circuit totus hodie navigatur occidentis*<sup>65</sup>.

Não quer isto dizer que, durante o Alto Império, a navegação lusitana se

---

<sup>61</sup> A hipótese proposta concorda perfeitamente com a provável exportação de preparados piscícolas lusitanos em ânforas béticas ou de tipo bético: Edmondson, p. 163-164.

<sup>62</sup> Edmondson, p. 174, 181-182, 187-188; Étienne/Mayet, p. 216-218.

<sup>63</sup> J. M. Blázquez, *Historia economica*, p. 166-167; Rodríguez Neila, *Gades*, p. 141. É provável que o augustal olisiponense *L. Fabius Daphnus* (*CIL* II 175) tivesse ascendência síria considerando o seu cognome. A presença de comerciantes orientais prolongou-se em *Olisipo* até ao período visigótico: L. García Moreno, *Colonias de comerciantes orientales en la Peninsula Ibérica. S.V-VII*, "Habis", 3, 1973, p. 148-149.

<sup>64</sup> A. Balil, *Galicia y el comercio atlántico en época romana*, "Actas do II Congresso Nacional de Arqueologia", I, Coimbra, 1971, p. 341-346; R.I. Curtis, *Spanish Trade in Salted Fish Products in the 1st and 2nd Centuries AD*, "The International Journal of Nautical Archaeology", 17, 3, 1988, p. 206; Chic García, *Roma*, p. 80-81, 84-86.

<sup>65</sup> Plínio, *N. H.*, II, 167. Podemos comparar a afirmação de Plínio, o Antigo com a orgulhosa referência de Augusto ao domínio da faixa oceânica: *Gallias et Hispanias provincias item Germaniam, qua includit oceanus a Gadibus ad ostium Albis fluminis pacavit* (*Res Gestae*, XXVI).



tenha limitado a exercer funções de transporte no âmbito da cabotagem regional, deixando por completo aos armadores béticos as operações de longo curso, circunstância que se pode relacionar mais com a estrutura económica da província, incomparavelmente menos dotada que a Bética, do que com razões de ordem técnica<sup>66</sup>. Na verdade, onde foi possível reunir os capitais e os homens necessários para desenvolver actividades marítimas, a navegação de longo curso não deixou de constituir parte importante da textura económica local, como sucedeu em *Olisipo*, cujas funções económicas de fundamento marítimo são mais que evidentes e onde os indícios de relações com portos italianos não faltam<sup>67</sup>. Atendendo à importância do porto olisiponense, à sua excelente implantação geográfica e à rede de comunicações terrestres e fluviais que o serviam<sup>68</sup>, a existência de rotas de longo curso com partida do estuário do Tejo é perfeitamente admissível, tanto mais que *Olisipo* ultrapassou *Salacia*, principal porto da época republicana, desde os primeiros tempos do Império<sup>69</sup>.

A arqueologia subaquática facultou já alguns testemunhos seguros da exportação directa de produtos lusitanos, ainda que em pequeno número, confirmando na prática o que as restantes fontes se limitam a sugerir com maior ou menor clareza. É o caso do naufragado da ilha Conillera, a ocidente de Ibiza, e, em especial, do naufragado de Cap Bénat (Var), com uma carga homogénea de ânforas lusitanas Dressel 14b, navio cuja rota, como se deduz da presença de ânforas de Ibiza, foi certamente idêntica à do anterior<sup>70</sup>. Embora o contexto seja diferente, o vaso de vidro de Odemira, com uma representação estilizada do porto italiano de *Puteoli* pode perfeitamente reflectir contactos directos com este grande centro portuário italiano, hipótese reforçada pelo achado na foz do rio Mira, em Vila Nova de Milfontes, de um cepo de âncora romano<sup>71</sup>.

<sup>66</sup> J. M. Abascal/U. Espinosa, *La ciudad hispano-romana. Privilegio y poder*, Logronho, 1989, p. 165-170. É extremamente significativa a diferença entre os raríssimos senadores de origem lusitana e os cerca de cem conhecidos na Bética: Robert Étienne, *Senateurs originaires de la province de Lusitanie*, "Tituli", V, 1982-1984, p. 521-529; Chic García, *Roma*, p. 82-83.

<sup>67</sup> Vasco Mantas, *Comércio marítimo e sociedade nos portos romanos do Tejo e do Sado*, "Ocupação Romana dos Estuários do Tejo e do Sado", Lisboa, 1996, p. 356-361 (=Mantas, *Comércio*).

<sup>68</sup> M. Cary, *The Geographical Background of Greek and Roman History*, Oxford, 1950<sup>2</sup>, p. 237-238; Vasco Mantas, *A rede viária romana do território português*, "História de Portugal" (Dir. João Medina), II, Amadora, 1993, p. 213-230; *Olisipo e o Tejo*, "Actas do Colóquio Lisboa Ribeirinha", Lisboa, 1997 (no prelo). Sobre a navegabilidade do Tejo são muito interessantes as informações de Estrabão, ainda que integradas num contexto substancialmente alterado: Estrabão, III, 3, 1.

<sup>69</sup> Alarcão, *Domínio romano*, p. 151; Mantas, *Cidades*, p. 179-182.

<sup>70</sup> Edmondson, p. 181.

<sup>71</sup> Henrique Cabeçadas/Joaquina Soares/António Guerra, *Embarcações tradicionais do*

Em 1977, a propósito do naufragado Port Vendres II, Robert Étienne afirmou que *le salut pour l'histoire économique de l'Antiquité ne peut venir que de la mer*<sup>72</sup>, o que parece confirmar-se através da evolução dos conhecimentos sobre o comércio marítimo lusitano. Acrescentaremos que a interpretação dos dados obtidos no mar ou em terra não pode ser feita em termos arqueológicos restritos, antes deve apoiar-se numa análise histórica que procure explicar as particularidades das relações marítimas lusitanas, nomeadamente a sua dependência face às estruturas do comércio marítimo bético<sup>73</sup>. Esta circunstância, que temos procurado ilustrar através de diversos testemunhos, encontra-se bem patente nos carregamentos dos naufragados Port Vendres II e Saint Gervais (Fos-sur-Mer), em que os materiais lusitanos, lingotes e ânforas Dressel 14b, respectivamente, se encontram associados a uma quantidade muito maior de artigos oriundos da Bética<sup>74</sup>. A origem desta estreita ligação radica-se na forma como o litoral atlântico do Sudoeste peninsular se integrou no mundo das colonizações marítimas mediterrânicas, através da acção desenvolvida em primeiro lugar pelos Fenícios e cujo acontecimento capital foi a fundação de *Gadir*, que os Romanos denominarão *Gades*<sup>75</sup>.

Implantada em excelente posição entre o Estreito e a foz do Guadiana, num sítio caracteristicamente fenício, a cidade revelou-se como o centro natural da navegação no Golfo de Cádiz, zona onde convergiam as rotas mediterrânicas e atlânticas. É provável que todo este vasto *Extremo Occidente* corresponda à obscura região denominada pelas fontes bíblicas como *Tarsis*, como tem sido proposto por vários investigadores<sup>76</sup>. A propósito, não deixa de ser significativo que a distância entre Cádiz e o estabelecimento fenício mais meridional da costa

---

*Sado*, Setúbal, 1986, p. 14-15; J.M. Bairrão Oleiro, *O vaso de vidro de Odemira*, "Arquivo de Beja", 20-21, 1963-1964, p. 101-110.

<sup>72</sup> D. Colls et alii, *L'épave Port Vendres II et le commerce de la Bétique à l'époque de Claude*, "Archaeonautica", I, 1977, p. 129 (=Archaeonautica).

<sup>73</sup> Mantas, *Comércio*, p. 343-348; V. Hipólito Correia, *The Iron Age in South and Central Portugal and the Emergence of Urban Centres*, "Social Complexity and the Development of Towns in Iberia", Oxford, 1995, p. 237-262.

<sup>74</sup> *Archaeonautica*, I, p. 18-22; Vasco Mantas, *Recensão*, "Conimbriga", XIX, 1980, p. 182-187; B. Liou/R. Marichal, *Les inscriptions peintes sur amphores de l'anse Saint-Gervais à Fos-sur-Mer*, "Archaeonautica", II, 1978, p. 109-181.

<sup>75</sup> Não vamos discutir aqui o problema da data da fundação de *Gadir*, que as fontes literárias situam no século XII a.C. e que os testemunhos arqueológicos sugerem ter-se verificado no século IX-VIII a.C..

<sup>76</sup> Carlos Wagner, *Tartessos y las tradiciones literarias*, "Rivista di Studi Fenici", XIV, 1986, p. 205-228.



africana, Mogador, é praticamente idêntica à que separa Cádiz de Santa Olaia, na foz do Mondego, por enquanto o entreposto fenício situado mais a norte na rota atlântica dos minérios<sup>77</sup>.

Na realidade foi o interesse por esta via de comunicação que integrou na esfera fenícia e cartaginesa o litoral actualmente português a norte do Cabo de S. Vicente, região onde não faltam vestígios de uma presença regular e bastante mais importante do que até há bem pouco tempo se pretendia<sup>78</sup>. Não cabe no âmbito deste trabalho procurar definir quais as escalas entre Cádiz e a foz do Douro nem quais os principais *portos de comércio*, tanto mais que a investigação destas questões apenas se iniciou<sup>79</sup>, mas não temos quaisquer dúvidas quanto ao facto das cidades marítimas luso-romanas terem conhecido anteriormente a frequência da navegação fenício-púnica, determinante em relação à importância das funções económicas que desenvolveram na época romana, como achados e escavações recentes demonstraram na costa algarvia e nos estuários do Sado e do Tejo<sup>80</sup>.

Sem insistirmos na distribuição dos materiais veiculados pelo comércio marítimo ao longo do litoral português, nomeadamente a norte do Tejo<sup>81</sup>, não queremos deixar de destacar que tal facto reflecte a intensidade dos contactos entre os indígenas e os colonizadores e a presença contínua dos navios fenícios e cartagineses na nossa costa. Começamos, mesmo, a ter testemunhos directos dessa presença, como é o caso do cepo de âncora em chumbo, com alma de madeira de aderno, encontrado próximo da ilha Berlenga, ao largo de Peniche<sup>82</sup>,

<sup>77</sup> A condição de entreposto concedida a Santa Olaia, durante muito tempo considerada com reserva, não suscita dúvidas presentemente: Isabel Pereira, *Figueira da Foz. Santa Olaia*, "Estudos Orientais", IV, 1993, p.285-304.

<sup>78</sup> J. Alvar, *El comercio del estaño atlántico durante el periodo orientalizante*, "Memorias de Historia Antigua", IV, 1980, p.43-49; A.C.Ferreira da Silva, *A Idade do Ferro*, "Nova História de Portugal", I, Lisboa, 1990, p.266-270, 289-292 (=Ferreira da Silva, *História*).

<sup>79</sup> J. Alvar, *La navegación prerromana en la Peninsula Ibérica*, Madrid, 1981, p.288-294; Ferreira da Silva, *História*, p.267-268, 271; Ana Arruda, *O comércio fenício*, "História de Portugal" (Dir. João Medina), II, Amadora, 1993, p.17-34.

<sup>80</sup> Ana Arruda, *Escavações arqueológicas no Castelo de Castro Marim*, "Clio/Arqueologia", 1, 1983-1984, p. 245-254; C. Tavares da Silva *et alii*, *Escavações arqueológicas no Castelo de Alcácer do Sal*, "Setúbal Arqueológica", VI-VII, 1980-1981, p. 149-214; Françoise Mayet/C. Tavares da Silva, *L'établissement phénicien d'Abul (Alcacer do Sal)*, "Les Dossiers d'Archéologie", 198, 1994, p. 22-23; J. Luís Cardoso, *O Bronze Final e a Idade do Ferro na região de Lisboa: um ensaio*, "Conimbriga", XXXIV, 1995, p. 33-74.

<sup>81</sup> Os referidos contactos, razoavelmente documentados para a Primeira Idade do Ferro ganham novo vigor com a progressiva intervenção cartaginesa a partir de finais do século VI a.C.: Ferreira da Silva, *História*, p.283-288, 293-300.

<sup>82</sup> O sector costeiro entre Peniche, que no século XII era ainda uma ilha, e a desaparecida

cuja data calibrada permite a sua atribuição aos finais do século V a.C. ou inícios do século IV a.C.<sup>83</sup>, o que não permite dúvidas quanto a tratar-se de um navio púnico. Por outro lado, a discutida origem fenício-púnica da produção do *garum* e, de uma maneira geral, da indústria de salga peninsular, difícil de provar em termos estritamente arqueológicos até há poucos anos, conta igualmente com os primeiros testemunhos incontroversos, significativamente situados perto de Cádiz e de Alcácer do Sal<sup>84</sup>.

Assim, a constituição gradual de uma comunidade marítima fortemente influenciada e em larga medida controlada a partir da principal colónia fenícia do litoral atlântico, enquadra-se da melhor forma na dinâmica da colonização fenício-púnica do Golfo de Cádiz, contando com larga documentação pelo menos desde o século VIII a.C.. A influência gaditana não se limitou a estimular a criação de um espaço económico que podemos considerar o *lebensraum* de *Gadir* porquanto, contrariando a tese defendida por Teresa Gamito<sup>85</sup>, os fenómenos de aculturação atribuíveis à presença semita foram muito intensos, não sendo fácil explicá-los apenas através de simples contactos comerciais.

O impacte cultural foi particularmente importante no campo religioso, dele resultando, sem dúvida, a raridade dos cultos indígenas a sul do Tejo, sob o domínio romano, em flagrante contraste com o que se verifica a norte deste rio<sup>86</sup>. A influência púnica é manifesta no importante santuário de Garvão, no Baixo Alentejo, através da presença de cerâmica de *barniz rojo*, de placas de prata com representações antropomórficas com os atributos de Tanit, vidros policromos e, para que não subsistam dúvidas, uma hemidracma de Cádiz<sup>87</sup>. Ainda na mesma região, em *Mirobriga*, independentemente das dúvidas que se

---

Lagoa da Pederneira (Nazaré) era de grande importância para a navegação antiga, devido à existência de portos naturais, à riqueza piscícola e à presença de salinas. Junto à Berlenga foram recuperados diversos cepos de âncora: Francisco Alves, *Typologie et chronologie des jas d'ancre en plomb découverts dans les eaux portugaises*, "Mediterrâneo", 2, 1993, p.311-328.

<sup>83</sup> J.M.Peixoto Cabral et alii, *Datação pelo radiocarbono de um cepo de âncora em chumbo encontrado na Berlenga*, "Conimbriga", XXIX,1990, p.59-68.

<sup>84</sup> Edmondson, p.105-107. Testemunhos púnicos: G.de Frutos/G.Chic Garcia/N.Barriatua, *Las anforas de la factoria prerromana de salazones de "Las redes" (Puerto de Santa Maria, Cadiz)*, "Actas del I Congreso Peninsular de Historia Antigua", I, Santiago de Compostela, 1988, p.295-296; Françoise Mayet/C.Tavares da Silva, *Presença fenícia no Baixo Sado*, "Estudos Orientais", IV, 1993, p.127-142.

<sup>85</sup> T.Júdice Gamito, *Social Complexity in Southwest Iberia 800-300 B.C.. The Case of Tartessos*, Oxford,1988, p. 35-38, 64-65.

<sup>86</sup> Alarcão, *Domínio romano*, p.153-155.

<sup>87</sup> C.de Mello Beirão et alii, *Depósito votivo da II Idade do Ferro de Garvão*, "O Arqueólogo Português", 4.ª Série,3, 1985, p.45-136.



levantam quanto à existência de um templo da Idade do Ferro<sup>88</sup>, a importância do culto de Esculápio e de Vénus sugere tratar-se de um fenómeno de *interpretatio* de divindades púnicas, que serão Eshmun e Tanit, circunstância que talvez se reflita na designação *Aesculapio Deo* patente numa célebre inscrição mirobrigense (*CIL* II 21=*IRCP*. 144), associação de que não faltam outros testemunhos no Baixo Alentejo.

Mais a sul, na costa algarvia, o santuário do Cabo de S. Vicente, acidente geográfico de particular relevo na Antiguidade e que limitava, a oeste, um sector costeiro que se desenvolvia desde o Estreito de Gibraltar, correspondia perfeitamente, de acordo com as fontes clássicas, à tipologia dos locais de culto ao ar livre fenício-púnicos. É possível que no santuário se prestasse culto a Saturno-Baal e a Hércules-Melkart, correspondendo o desenvolvimento deste último à influência crescente de Cádis<sup>89</sup>. Finalmente, referimos ainda a possibilidade dos topónimos Luz de Tavira e Santa Luzia, junto às ruínas de *Balsa*, se relacionarem com o santuário de *Lux Dubia*, divindade de carácter astral, protectora dos navegantes, que existiu junto à foz do Guadalquivir<sup>90</sup>, tanto mais que emissões monetárias de *Balsa* ostentam um navio transportando uma árvore, quanto a nós uma clara referência a mitos de origem oriental, como o de Astarté e Eshmun, e que em Tavira se identificou muito recentemente um importante estabelecimento fenício<sup>91</sup>.

Talvez nos tenhamos alongado demasiado sobre a presença fenício-púnica no Sudoeste peninsular. Fizemo-lo porque este aspecto da história é fundamental para a compreensão das relações marítimas da Lusitânia e para explicar

<sup>88</sup> W.Biers/A.Leonard/D.Soren, *Mirobriga. The 1983 Season*, "Muse", 17, 1983, p.54-59. Trabalhos de investigação recentes, conduzidos pela Dr.<sup>a</sup> Filomena Barata, a quem agradecemos calorosamente as informações que nos concedeu, aconselham grande prudência quanto à classificação como templo da estrutura publicada como tal pela equipa norte-americana.

<sup>89</sup> M.Salinas de Frias, *El "Hierón Akroterion" y la geografía religiosa del extremo Occidente segun Estrabon*, "Actas del I Congreso Peninsular de Historia Antigua", II, Santiago de Compostela, 1988, p.135-142; A.Rodríguez Ferrer, *El templo de Hercules-Melkart. Un modelo de explotación económica y prestigio político*, "Actas del I Congreso Peninsular de Historia Antigua", II, Santiago de Compostela, 1988, p.101-110.

<sup>90</sup> Salinas de Frias, p.145-147; Mantas, *Cidades*, p.192.

<sup>91</sup> Talvez sob a forma helenizada do mito de Adónis ou de Átis, tanto mais que as relações de *Balsa* com as regiões orientais do mundo romano estão demonstradas para o Alto Império: A.García y Bellido, p.11-12, 56-63, 192-104; Carlos Fabião, *As ânforas*, "Cerâmicas e Vidros de Torre de Ares", Lisboa, 1993, p.23-24. Nenhum dos estudos existentes sobre as moedas de *Balsa* refere este importante pormenor: Gil Farrés, p.293-294, 318, 342; R.Varela Gomes/M.Varela Gomes, *Novas moedas hispánicas de Balsa e Ossonoba*, "Nummus", 2.<sup>a</sup> série, IV-VI, 1981-1983, p.155-182; Marques de Faria, *Moedas*, p.362-363.

fenómenos culturais cuja origem talvez deva procurar-se não no período islâmico mas em épocas bem mais recuadas.

O interesse de Cádiz pela área atlântica, não totalmente partilhado por Cartago, facilitou o acordo com Roma em 206 a.C., o que não terá impedido algumas perturbações nas actividades gaditanas até parte do século II a.c.<sup>92</sup>. Julgamos que a campanha de Décimo Júnio Bruto contra os Lusitanos e Galaicos em 137-136 a.C., cujas bases principais foram *Olisipo* e *Moron* (Santarém?), se destinou fundamentalmente a reconhecer o interior da faixa atlântica frequentada pela navegação gaditana. Não foi decerto por acaso que, depois desta expedição, as ânforas itálicas fazem a sua aparição nos castros do Norte, eventualmente acompanhadas por ânforas neopúnicas, para sofrerem a gradual concorrência das ânforas vinárias do Sul da *Hispania Ulterior*, tipo Haltern 70<sup>93</sup>.

Chegámos, assim, ao período republicano, durante o qual se verificaram alterações sobre as quais é difícil, devido à escassez de dados, tecer apreciações seguras. O papel preponderante de Cádiz no tocante às actividades marítimas não sofreu, decerto, modificações sensíveis, como pode deduzir-se do suporte naval concedido ao exército senatorial durante a crise sertoriana ou a César durante a campanha lusitana e depois, na guerra contra os pompeianos<sup>94</sup>. Um facto relacionado com a importação de cerâmica Campaniense A e B a sul do Tejo, notado por Jorge de Alarcão<sup>95</sup>, permite considerar que a referida cerâmica, normalmente distribuída por vias distintas, uma da Campânia, outra da Etrúria, foi comercializada em conjunto no nosso território, o que, cremos, reflecte a sua reexportação a partir de centros onde se reuniram as duas produções, com toda a probabilidade nos portos meridionais da *Hispania Ulterior*.

Durante todo o período republicano foi *Salacia*, cujo nome indígena continua a suscitar dificuldades<sup>96</sup>, o porto mais importante da futura Lusitânia, circunstância que concorda com uma situação de continuidade das estruturas

---

<sup>92</sup> A modificação do estatuto de Cádiz não se fez, decerto, sem sobressaltos, reflectidos na questão do prefeito e subentendidos no episódio da expedição de Públio Crasso (Estrabão, III, 5, 11). Sobre o problema do prefeito: Rodríguez Neila, *Gades*, p.25-34.

<sup>93</sup> O trajecto seguido por Bruto e o facto da campanha não ter conduzido à ocupação do território atravessado reforçam a nossa hipótese. Sobre as questões referidas: Alarcão, *História*, p.348; Fabião, *Ânforas*, p.108-117.

<sup>94</sup> Rodríguez Neila, *Gades*, p.26, 113.

<sup>95</sup> Alarcão, *Portugal*, p.154.

<sup>96</sup> Alarcão, *História*, p.151,364. A rapidez com que Marques de Faria alterou a sua primeira proposta, *Cantnipo*, para *Bevipo*, suscita-nos alguma reserva quanto ao método seguido por este investigador: A.Marques de Faria, *Ainda sobre o nome pré-romano de Alcácer do Sal, "Vipasca"*, 1, 1992, p.39-48.



do comércio marítimo pré-romano. Julgamos que a *romanização* do comércio marítimo se efectuou sob a dupla acção da concorrência externa e da evolução das élites locais que o controlavam, segundo um processo semelhante ao que se verificou noutras áreas de actividade e que, embora indirectamente, se pode reconhecer nas alterações que acompanharam a transformação de *Gades* numa cidade hispano-romana<sup>97</sup>.

*Salacia* acompanhou outros centros portuários da *Hispania Ulterior* na adesão ao partido pompeiano, revelando a pertença a uma comunidade de interesses cujo elo fundamental era constituído pelo mar. A fidelidade de *Gades* a César, no que terá sido seguramente acompanhada por *Olisipo*, contrária ao movimento generalizado de apoio aos pompeianos que as cunhagens da maior parte dos centros relacionados com actividades marítimas sugerem<sup>98</sup>, poderá reflectir tanto a acção de clientelas cesarianas como a existência de tensões anteriores, de tipo económico ou cultural. Não temos dúvidas quanto ao facto da denominação oficial romana de Alcácer do Sal, *Urbs Imperatoria Salacia*, lhe ter sido atribuída por Sexto Pompeio, como defendeu M. Grant<sup>99</sup>. O primeiro elemento, *Urbs*, que se encontra apenas na toponímia oficial das grandes cidades marítimas hispânicas<sup>100</sup>, realça a importância atingida pela cidade, enquanto que o segundo mostra claramente que ela foi distinguida por um *imperator*. Quanto ao termo *Salacia* devemos ver nele, de acordo com a lógica que presidiu à denominação da cidade, não a referência à existência de salinas na região, como se vem pretendendo<sup>101</sup>, mas sim à deusa *Salacia*, esposa de Neptuno. No conjunto trata-se de uma designação que refere inequivocamente o império do mar detido pelos pompeianos e cujas características permitem a sua inclusão

---

<sup>97</sup> Rodríguez Neila, *Gades*, p.59-67, 123-125; *Confidentes de César. Los Balbos de Cádiz*, Madrid, 1992, p.289-297.

<sup>98</sup> Alarcão, *História*, p.439; Vasco Mantas, *As fundações coloniais no território português nos finais da República e inícios do Império*, "Actas do II Congresso Peninsular de História Antiga", Coimbra, 1993, p.479-480.

<sup>99</sup> M. Grant, *From Imperium to Auctoritas*, Cambridge, 1969<sup>2</sup>, p.22-23, 408-410; M.H. Crawford, *Roman Republican Coinage*, Cambridge, 1974, p.486.

<sup>100</sup> É o caso de *Colonia Urbs Iulia Nova Carthago* (Cartagena), *Colonia Iulia Urbs Triumphalis Tarraco* (Tarragona) e *Augusta Urbs Iulia Gaditana* (Cádiz).

<sup>101</sup> Principalmente desde que Robert Étienne defendeu tal hipótese: Étienne, *Ânforas*, p. 18-19. Julgamos que o exemplo de outros topónimos peninsulares com um sentido semelhante ao que se pretende reconhecer em *Salacia*, caso de *Carthago Spartaria*, de *Menlaria* ou da ilha *Scombraria*, sem esquecer a colónia de *Salaria* (Ubeda la Vieja, Jaén), é suficiente, atendendo ao sufixo, para impossibilitar a interpretação proposta.

num grupo de denominações republicanas bem conhecidas<sup>102</sup>.

Cádiz saiu do período das guerras civis com a sua posição particularmente reforçada, ascendendo ao estatuto de *Municipium civium romanorum* ainda 49 a.C, estatuto que *Olisipo* recebeu do herdeiro do Ditador, em data ainda não definida com precisão<sup>103</sup>. A ascensão de *Olisipo* à condição de município e de principal porto da costa lusitana foi facilitada pelas relações com *Gades* e pelo facto das estruturas administrativas provinciais serem então as mesmas, constituindo o litoral da *Hispania Ulterior* um sector único.

A criação, entre 16 e 13 a.C., das províncias Bética e Lusitânia, na última das quais *Olisipo* pode ser considerada, tendo em conta o seu estatuto jurídico, as suas funções de *caput viarum* e a excelência do seu porto<sup>104</sup>, como autêntica capital litoral da província, acelerou o processo de enfraquecimento de *Salacia*, apesar da actividade desenvolvida por personalidades como *L. Cornelius Bocchus* (*CIL* II 35=*IRCP* 185; *IRCP* 188; *CIL* II 5617=*EE* VIII 4=*IRCP* 189; *CIL* II 5184=*IRCP* 204), cujo cognome realça as relações com a Mauritânia neopúnica<sup>105</sup>. O que se conhece das classes dirigentes de *Olisipo* e de *Salacia* evidencia na primeira, apesar da importância dos libertos, o domínio da economia por parte de uma aristocracia maioritariamente oriunda da emigração italiana, enquanto em *Salacia* a intervenção dos libertos na vida pública parece determinante<sup>106</sup>.

A conquista da Mauritânia, durante o principado de Cláudio, apoiada logisticamente a partir do Sudoeste hispânico<sup>107</sup>, permitiu reunificar o espaço

<sup>102</sup> Foi André de Resende quem, pela primeira vez, interpretou o termo *Salacia* como teónimo: Leite da Vasconcelos, *Religiões*, p.172. Recordamos aqui o nome de diversas fundações do período republicano: *Saturnia* (Lívio, *Hist.*, XXXIX, 55,9), *Scolacium-Minervia*, *Tarentum-Neptunia* ou *Carthago-Iunonia* (M.A.Marin Diaz, *Emigración, colonización y municipalización en la Hispania Republicana*, Granada, 1988, p.117. Sobre a deusa *Salacia*: Aulo Gélio, XIII, 23.

<sup>103</sup> H.Galsterer, *Untersuchungen zum römischen Stadtwesen auf der iberischen Halbinsel* Berlim, 1971, p.223; Mantas, *Comércio*, p.352-354. Sobre Cádiz: Rodríguez Neila, *Gades*, p.44-57; Marin Diaz, p.214-215.

<sup>104</sup> Mantas, *Cidades*, p.160-173; *Olisipo* (no prelo).

<sup>105</sup> *Paulys Realencyclopädie der Classischen Altertumswissenschaft*, III, I, Estugarda, 1958<sup>2</sup>, col.577-579. A alusão ao desempenho do cargo de prefeito dos Césares por parte de *Cornelius Bocchus* (*CIL* II 2479=*IRCP* 189) garante a importância excepcional da personagem. Tal circunstância implica que, em determinada altura, *Salacia* ofereceu ao imperador ou a familiares seus, por duas vezes, o duunvirato municipal, caso em que o imperador nomeava um prefeito para o substituir no cargo, por vezes sem colega (*Lex Irnitana*, 24; *Lex Salpensana*, 24-25): Mantas, *Comércio*, p.362-363.

<sup>106</sup> Mantas, *Cidades*, p.167,176-177; Cardim Ribeiro, *Catálogo*, p.85.

<sup>107</sup> Dião Cássio, LX, 24,5; P.Romanelli, *Storia delle province romane dell'Africa*, Roma, 1959, p.258-264; Chic García, *Roma*, p.78-80.



económico definido anteriormente pela acção fenício-púnica. Tal facto teve um importante impacto na Bética e na Lusitânia, reflectido na atribuição do estatuto municipal a *Baelo* e, segundo cremos, a *Ossonoba*, ao mesmo tempo que, na Mauritânia, *Tingis* (Tânger), *Lixus* (Larache) e *Volubilis* ascenderam ao estatuto colonial<sup>108</sup>, promoções jurídicas claudianas que destacam, mais uma vez, a unidade da área a ocidente do Estreito.

O importante papel desempenhado por *Baelo*, perto de Tarifa, como porto de trânsito em relação às mercadorias exportadas pela Mauritânia Tingitana, posto em relevo pelas fontes antigas e pelos testemunhos arqueológicos, estendeu-se igualmente à Lusitânia, como se conclui, por exemplo, da presença em *Baelo* de uma lucerna, decorada com um tema erótico, exclusivamente representada no território português<sup>109</sup>. A carta de repartição da sigillata de *Tritium Magallum*, largamente difundida na Lusitânia, onde Mérida terá desempenhado funções de centro de distribuição<sup>110</sup>, permite avançar a hipótese de que a sua difusão na Bética tenha alguma coisa a ver com portos lusitanos, eventualmente *Olisipo* ou *Salacia*, uma vez que a via *Emerita-Hispalis*, por *Italica*, era medíocre no seu troço bético<sup>111</sup>. A difusão da sigillata de Andujar na zona sul da Lusitânia fez-se, sem dúvida, a partir de *Hispalis* ou de *Gades*, por cabotagem directamente relacionada com a exportação de produtos alimentares da Bética ou como frete de retorno no caso de transporte de mercadorias de origem lusitana.

Outro testemunho das relações marítimas entre a Bética e a Lusitânia durante o século I é constituído pelo grande número de ânforas de *garum* bético encontradas em sítios lusitanos, o que levanta o problema da produção de *garum* e seus derivados na Lusitânia. É certo que o desenvolvimento da indústria conserveira lusitana foi fortemente estimulado pela conjuntura político-económica do período júlio-cláudio, talvez através de sociedades (*socii*) cujo fulcro se situaria em *Gades*<sup>112</sup>, mas a presença do *garum* bético, quanto a nós, resultou do

<sup>108</sup> P. Jacob, *Baelo Claudia et son contexte*, "Los Asentamientos Ibericos ante la Romanización", Madrid, 1988, p.141-153; Vasco Mantas, *A cidade luso-romana de Ossonoba*, "Actas del I Coloquio de Historia de Andalucía", I, Córdoba, 1993, p.524-525 (=Mantas, *Ossonoba*); Chic García, *Roma*, p.80.

<sup>109</sup> J.N.Bonneville/S.Dardaine/P.Le Roux, *Belo V. L'épigraphie*, Madrid, 1988, p.11,57-58; Alarcão, *Portugal*, p.143,145.

<sup>110</sup> Mayet, *Sigillées*, p.237.

<sup>111</sup> P.Sillières, *Centuriation et voie romaine au sud de Mérida: contribution à la délimitation de la Bétique et de la Lusitanie*, "Mélanges de la Casa de Velázquez", XVIII, 1, 1982, p.443-445.

<sup>112</sup> Rodríguez Neila, *Gades*, p.122-123; J.M.Blázquez, *Historia economica*, p.177-178. Uma ânfora Dressel 14 proveniente de um naufragado em Fos-sur-Mer, ostentando a inscrição *Sabinus et Avitus*, pode reflectir a existência de tais sociedades: B.Liou/R. Marichal, p.141.

facto dos exportadores da Bética serem polivalentes, como se confirma através da associação de ânforas vinárias e de *garum* às ânforas de azeite Dressel 20<sup>113</sup>.

O crescimento gradual do tráfico marítimo ao longo da costa ocidental da Península, em direcção à Calécia e à Gália, ao qual os armadores de *Gades* não foram alheios, como vimos anteriormente, reforçou ainda mais os laços entre a Bética e a Lusitânia, intensificando-se com o crescimento do factor atlântico do Império, depois da anexação da Mauritânia e da conquista da Bretanha<sup>114</sup>. Muitas mercadorias lusitanas poderão ter aproveitado a passagem de navios béticos para o seu escoamento, hipótese cuja confirmação depende do estudo dos navios naufragados no litoral lusitano, onde, apesar do achado de numerosos cepos de âncora e de ânforas, não se identificou ainda com segurança nenhum navio de época romana fora das zonas portuárias ou de abrigo<sup>115</sup>. Foi certamente através das escalas da rota atlântica, ou por cabotagem, que determinados produtos lusitanos pouco competitivos, como o azeite, puderam engrossar as exportações da Bética, tal como aconteceu com o azeite da Mauritânia<sup>116</sup>.

Esta prática pode relacionar-se sem dificuldade com os *diffusores olearii*, que serviam de corretores entre os produtores e os comerciantes, como é o caso do olisiponense *M. Cassius Sempronianus* (Fig. 5), referido numa inscrição de *Oducia* (Tocina), em plena zona produtora de azeite do vale do Guadalquivir,

---

<sup>113</sup> Esta circunstância está patente em muitos carregamentos de navios naufragados, resultando quer das características do comércio antigo, quer das actividades de determinados exportadores, eventualmente produtores diversificados, como o *Q. Uritius Revocatus* identificado no Port Vendres II: J.M. Blázquez, *Historia económica*, p.123; Edmondson, p.154; D.Colls/R. Lequément, *L'épave Port Vendres II: nouveaux documents épigraphiques*, "Producción y Comercio del Aceite en la Antigüedad", I, Madrid, 1980, p.183. Sobre as ânforas Dressel 20 no litoral lusitano: Carlos Fabião, *O azeite da Baetica na Lusitania*, "Conimbriga", XXXII-XXXIII, 1993-1994, p. 219-276 (=Fabião, *Azeite*).

<sup>114</sup> A rota atlântica, referida por Plínio, não deixou de ser estimulada, para além da conquista da Bretanha por Cláudio, pela actividade desenvolvida pelos Flávios no Noroeste da Península, exercida em diversos domínios. Com a rota atlântica poderão estar relacionados os *negotiatores allecarii* que dedicaram altares à deusa indígena *Nehalennia*, em Colijnsplaat, na Holanda: G.Chic García, *Rutas comerciales de las anforas olearias hispanas en el Occidente romano*, "Habis", 12, 1981, p.223- 249; A. Tranoy, *La Galice romaine*, Paris, 1981, p.199-205; P. Stuart, *Nehalennia: Goddess from the Sea*, "Delta", 14, 1971, p.5-23. Carlos Fabião, que retomou o assunto, é concorde com a nossa opinião: Fabião, *Azeite*, p.239-241.

<sup>115</sup> Edmondson, p.156; F. Teichner, *Note sur le fonds numismatique romain de foz do rio Arade*, "Conimbriga", XXXVI, 1997, p. 136-138.

<sup>116</sup> Estrabão, II, 3, 4; III, 1,8; Camps-Fabrer, *L'olivier et l'huile dans l'Afrique romaine*, Argel, 1953, p.75-77.





Figura 5 – Inscrição de M. Cassius Sempronianus  
(foto de J. G. Fernández)

personagem relacionada com duas das mais importantes famílias de *Olisipo*<sup>117</sup>.

Fizemos já referência ao problema dos armadores olisiponenses exportadores ou transportadores de azeite para Roma, cuja presença num porto como *Olisipo* nada tem de invulgar dada a riqueza agrícola do *hinterland* da cidade, parecendo-nos exagerada a cautela expressa por Carlos Fabião a propósito deste problema<sup>118</sup>. Eliminados os restantes, cremos poder conservar a *C. Iulius Firmus* (*CIL* II 5019; *CIL* XV 3894-3896) a condição de naviculário, tanto mais que o *cognomen* da irmã, *Iulia Dubra*, se pode relacionar directamente com um dos principais portos da Bretanha, *Portus Dubrae*, hoje Dover. Isto apesar da opinião negativa de Cardim Ribeiro e dos *tituli picti* com o seu nome apresentarem marcas controladoras de *Astigi* (Ecija), sobre o rio Genil, afluente do Guadalquivir<sup>119</sup>. Na verdade, esta circunstância, aparentemente incómoda, resulta favorável ao que propomos, pois a inscrição β, indicadora do comprador ou transportador do azeite, poderá ter sido pintada no porto de embarque para a viagem marítima das ânforas adquiridas ou simplesmente transportadas por *Firmus* em 154, o qual foi, provavelmente, *Hispalis*, principal porto de expor-

<sup>117</sup> J.G.Fernández, *Nueva inscripción de un diffusor olearius en la Bética*, "Producción y Comercio del Aceite en la Antigüedad", II, Madrid, 1983, p.183-191; M.F.Loyzance, *À propos de Marcus Cassius Sempronianus Olisiponensis, Diffusor Olearius*, "Revue des Études Anciennes", LXXXVIII, 1986, 1-4, p.273-285.

<sup>118</sup> Fabião, *Azeite*, p.240; Cardim Ribeiro, *Catálogo*, p.88-89.

<sup>119</sup> Cardim Ribeiro, *Catálogo*, p.88; Rodríguez Almeida, *Testaccio*, p.889; G.Chic García, *El comercio del aceite de la Astigi romana*, "Habis", 17, 1986, p.243-264.

tação do azeite bético no século II<sup>120</sup>.

É possível que a exportação de azeite da zona de *Balsa*, onde subsistem vestígios de antiquíssima cultura da oliveira<sup>121</sup>, através da Bética, para satisfazer as necessidades da anona, explique a presença da marca *Speratus* numa ânfora Dressel 20 encontrada em Spinut, na Croácia<sup>122</sup>, admitindo que se trata do mesmo *Speratus* referido como *dispensator* numa inscrição de *Balsa* (*CIL* II 5164=*IRCP* 74). A ser assim, relacionamos tal facto com o apoio logístico, via Aquileia, porto com o qual a Lusitânia parece ter tido contactos importantes, às tropas empenhadas nas difíceis campanhas contra os Bárbaros, na área danubiana, durante a fase final do governo dos Antoninos<sup>123</sup>. Situações como as que referimos foram, decerto, bastante mais vulgares do que as fontes sugerem e estarão na origem de algumas cargas mistas como as que têm sido referenciadas em navios naufragados a caminho da Itália ou da Narbonense.

Julgamos que da análise efectuada se pode concluir, sem incorrer no perigo de desenvolver teorias improváveis, que as relações marítimas da Lusitânia foram fortemente condicionadas pela importância da economia da Bética no quadro hispânico, circunstância favorecida pela integração das duas províncias num único território no período que antecedeu as reformas administrativas de Augusto, entre 27 e 13 a.C.<sup>124</sup>.

Sem procurar ser exaustivos passaremos a indicar outros testemunhos das relações entre os portos lusitanos e os portos béticos, elucidativos quanto aos contactos entre os diferentes centros portuários e quanto à estrutura sócio-económica do comércio marítimo. É o caso da já referida inscrição de Tocina alusiva ao *diffusor olearius* lisboeta *M. Cassius Sempronianus*, com toda

<sup>120</sup> S.J.Keay, *Roman Spain*, Londres, 1988, p.102.

<sup>121</sup> Junto a Pedras d'El Rei (Santa Luzia), existe uma oliveira com perto de dois mil anos, a qual é, decerto, uma das árvores mais antigas de Portugal: Ernesto Goes, *Árvores monumentais de Portugal*, Lisboa, 1984, p.93.

<sup>122</sup> Nenad Cambi, *Le anfore Dressel 20 nella Jugoslavia*, "Producción y Comercio del Aceite en la Antigüedad", II, Madrid, 1983, p.373, 377, 379.

<sup>123</sup> As ânforas Dressel 20 encontradas em território da ex-Jugoslávia distribuem-se pela costa e junto do Danúbio, o que apoia a nossa hipótese. Uma crise na produção de azeite na Ístria, no século II, terá obrigado a *Annona* a recorrer a produções de outras áreas, o que poderá explicar a aparente quebra da presença de material hispânico no Testaccio, a partir de 160: Cambi, p.364, 387-389. Sobre Aquileia e os *Cantii*: Mantas, *Evergetismo*, p. 239-241.

<sup>124</sup> E. Albertini, *Les divisions administratives de l'Espagne romaine*, Paris, 1923, p. 25-32. O problema das estruturas administrativas provinciais definidas por Augusto não se encontra completamente resolvido mas a situação a que nos referimos reflectiu-se, sem dúvida, na denominação oficial das províncias: *Hispania Ulterior Baetica e Hispania Ulterior Lusitania*.



a probabilidade relacionado com os *Cassii* abundantemente referidos nos *tituli picti*. Os *Cassii*, provavelmente oriundos do Norte da Itália, constituem um dos grupos familiares mais importantes de *Olisipo*, onde ocorre cerca de metade dos testemunhos conhecidos na Lusitânia<sup>125</sup>. É possível que *Iulia Cassiana*, de classe senatorial (*CIL* II 4994), se relacione com os *Cassii*, família a quem se deve atribuir a construção das Termas dos Cássios, reconstruídas em 336 pelo governador da Lusitânia<sup>126</sup>. Pela mesma razão é de considerar a hipótese de relações com um *L. Cassius Reburus* que exerceu em *Ostia* o cargo de duúviro (*CIL* XIV 413), o qual ostenta um cognome tipicamente hispânico, com especial representação na Lusitânia<sup>127</sup>. A família *Sempronia* tem igualmente representação em Lisboa, onde se conhece uma *Sempronia Rufina*, construtora de um mausoléu (*CIL* II 214), e um *C. Sempronius Pacatus*, mais modesto, cuja lápida funerária se achou na Boa Hora (*CIL* II 250), muito perto do antigo esteiro do Tejo que serviu certamente de porto interior e de um local onde recentes escavações puseram a descoberto cetárias<sup>128</sup>.

Outro testemunho das relações entre *Olisipo* e a Bética é constituído pela inscrição dedicada por *Q. Fabius Zosimus* a seus dois irmãos, *Q. Fabius Festivus* e *Q. Fabius Evelpistus* (*CIL* II 213), falecidos em *Italica* (Santiponce), decerto libertos de um *Q. Fabius* talvez relacionado com os *Fabii* representados nos *tituli picti* anforários<sup>129</sup>. Da mesma forma, pensamos que o pretendente a cavaleiro *C. Cominius Atilianus* (*CIL* II 263) representa em *Olisipo* a mesma gens de *L. Cominius Vipsanius Salutaris*, funcionário do *Kalendarium Vegetia-*

<sup>125</sup> J.G.Fernández, p.181-186; M.F.Loyzance, p.275-278.

<sup>126</sup> Das ruínas das Termas dos Cássios, totalmente reconstruídas pelo governador da Lusitânia, *Numerius Albanus*, em 336 (*CIL* II 191), pouco resta visível do que foi brevemente descrito por D. Thomaz Caetano de Bem, em 1771: A.Vieira da Silva, *Epigrafia de Olisipo*, Lisboa, 1944, p.48-50, 114-115. Um *L. Numerius Albanus*, talvez antepassado do referido governador, foi comandante da frota de Ravena (*Classis Ravennas*) na época de Adriano: Starr, *Navy*, p. 211.

<sup>127</sup> J. Rubio Alija, *Españolas por los caminos del Imperio Romano*, "Cuadernos de Historia de España", XXIX-XXX, 1959, p. 5-124. Recordamos igualmente a marca de lucernas L.I.R., identificada em *Vipasca* (Aljustrel), Cerro Muriano e nas minas de Rio Tinto, decerto relacionada com o olisiponense *L. Iulius Reburinus*, falecido neste centro mineiro da Bética: Alarcão, *Dominio romano*, p. 145. Atendendo à distribuição geográfica do nome é muito provável que o *L. Iulius Amoenus* identificado em ânforas do Testaccio se relacione também com a área de *Olisipo*: Vasco Mantas, *Inscrições romanas do Museu Municipal de Torres Vedras*, "Conimbriga", XXI, 1982, p.10-12 (=Mantas, *Torres Vedras*).

<sup>128</sup> Sobre a arqueologia de *Olisipo*: Carlos Fabião, *Ler as cidades antigas: arqueologia urbana em Lisboa*, "Penélope", 13, 1994, p. 147-162.

<sup>129</sup> Rodríguez Almeida, *Testaccio*, p.838.

num entre 193 e 209<sup>130</sup>. A intensidade das relações económicas entre o porto do Tejo e a Bética, que estudos prosopográficos não deixarão de realçar futuramente, reflecte-se, de forma indirecta mas muito significativa, no texto honorífico gravado num enorme pedestal (?), decerto colocado no forum, dedicado pela cidade de *Olisipo* ao questor da Bética *L. Caecilius Celer Rectus* (*CIL* II 190), nos primeiros anos do século II. Não esqueçamos que os laços institucionais entre as duas províncias outrora reunidas na *Ulterior* não desapareceram por completo, persistindo depois da divisão alguns deles, sobretudo no campo financeiro e económico, caso da procuradoria comum para a *vicesima hereditatum*, com sede na Bética (*CIL* II 2029).

A importância da *gens Caecilia* em Lisboa e nos *agri* dependentes, assim como a presença dos cognomes *Optatus* e *Montanus* associados numa inscrição da *villa* de S. Gião, perto de Torres Vedras<sup>131</sup>, sugerem laços com algumas das grandes famílias da Bética estabelecidas quer no vale médio do Guadalquivir, em cidades como *Irni* (El Saucejo), *Celti* (Peñaflor) e *Ostipo* (Estepa), quer nos grandes centros marítimos, como *Gades*<sup>132</sup>. Esta circunstância concorda perfeitamente com o domínio dos elementos relacionados com a emigração itálica em *Olisipo*, não obstante o activo papel desempenhado pelos libertos, em grande parte portadores de *cognomina* de origem grega<sup>133</sup>, integrados na clientela das principais famílias locais ou representantes de patronos estabelecidos noutras cidades.

Ainda na área de Torres Vedras, que julgamos corresponder à *Chretina* ptolomaica<sup>134</sup>, uma inscrição da ermida da Serra de S. Julião referindo um certo *Mascellius* poderá, atendendo à raridade do antropónimo na Península Ibérica, relacionar-se com *Coelia Mascellina*, indicada como *negotiatrix olearia ex Baetica* numa inscrição de Roma<sup>135</sup>. Recordamos que, na mesma região, em

<sup>130</sup> Sobre o *Kalendarium Vegetianum*, organismo relacionado com a *res privata* imperial na Bética e à frente do qual de encontrava um procurador consular: A.M.Canto, *Dos basas con inscripciones gemelas en Itálica*, "Habis", 4, 1973, p.311-318; J.Lomas/P. Sáez, *El Kalendarium Vegetianum, la Annona y el comercio del aceite*, "Mélanges de la Casa de Velázquez", 17, 1981, p.55-84.

<sup>131</sup> Mantas, *Torres Vedras*, p.22-27: *L. Anicius Optatus* e *Attius Montanus*.

<sup>132</sup> J.M.Abascal/U.Espinosa, p.76; J.Untermann, *Elementos de un atlas antroponimico de la Hispania Antigua*, Madrid, 1965, p.140-141, mapa 58.

<sup>133</sup> Mantas, *Cidades*, p.165-167.

<sup>134</sup> Vasco Mantas, *A rede viária romana da faixa atlântica entre Lisboa e Braga, I*, Coimbra, 1996, p.693-695 (dissertação de doutoramento policopiada).

<sup>135</sup> Mantas, *Torres Vedras*, p.78; Rodríguez Almeida, *Emporio*, p.149-156.



Dois Portos, se encontrou a inscrição funerária de *Q.Coelius Aquila* (CIL II 284), filho do duúviro olisiponense *Q.Coelius Cassianus* (CIL II 187), ilustrando da melhor forma as ligações familiares existentes no grupo que controlava o comércio do azeite com a Itália, em *Olisipo* e na Bética.

Embora menos numerosos, não faltam indícios seguros de relações entre a Bética e outros centros portuários lusitanos. Assim, em *Hispalis*, os contactos com *Salacia* estão documentados pela epígrafe funerária de um *Marius Salaciensis* (HAE 583) da mesma forma que um tal *L.Vibius Callistratus*, do vicus industrial marítimo de Tróia (CIL II 44=IRCP 221) poderá relacionar-se igualmente com a Bética, onde o gentílico, bem representado em *Olisipo* e em *Ossonoba*, era vulgar<sup>136</sup>. Em *Mirobriga*, encontramos um testemunho muito interessante, talvez motivado pelas actividades comerciais e marítimas do porto de Sines, dependente de *Mirobriga*, sob a forma de uma inscrição num pedestal de estátua comemorando a *adlectio* como cidadão de *Italica* de *G.Agrius Rufus*, homenagem levada a efeito por dois *amici* cuja onomástica revela nítidas relações com a Bética, nomeadamente com Sevilha e Cádiz (IRCP 151).

Em *Ossonoba*, a presença de indícios de relações do mesmo tipo é igualmente clara, destacando-se numa grande inscrição dos finais do século II em que ocorrem diversas referências onomásticas, em parte representando libertos, facilmente detectáveis entre gentes do comércio marítimo e da produção de azeite da Bética (IRCP 10); no mosaico de Oceano, já referido, o nome de um dos doadores, *G.Vibius Quintilianus* (IRCP 35), pode reflectir contactos com a mesma provincia e com o mesmo grupo social. Com a Bética relacionamos, naturalmente, um *L.Aelius Optatus* referenciado numa obscura inscrição perdida (CIL II 5141=IRCP 8), tendo em conta a importância dos *Aelii Optati* no comércio de azeite bético durante o século II e a notável representação do cognome nalguns dos grandes portos hispânicos<sup>137</sup>, como Cádiz (CIL II 1753, 1778, 1779, 1807, 1858, 1874). Pela mesma razão não é impossível que o patrono de *Ossonoba* e flâmine da Lusitânia *M.Cornelius Persa* se possa relacionar também com a Bética e com a família dos *M.Cornelii* exportadores de azeite para Roma<sup>138</sup>.

<sup>136</sup> Vieira da Silva, p.184-185, 210 (?); IRCP, I, p.242.

<sup>137</sup> E.Thouvenot, *Una familia de negociantes en aceite establecidos en la Betica en el siglo II: los Aelii Optati*, "Archivo Español de Arqueología", XXV, 86, 1952, p.2 -232; ILER, I, p.727.

<sup>138</sup> O cognome *Persa* é extremamente raro, concentrando-se na Bética a maior parte das variantes conhecidas: Córdova (CIL II 2175, 2226, 2234, 2247), Granada (CIL II 203), Guadiaro

No porto fluvial de *Myrtilis* (Mértola), no Guadiana, as relações com a actual Andaluzia deduzem-se igualmente, com facilidade, através de testemunhos epigráficos, como a inscrição honorífica de *L. Helvius Flavianus* (IRCP 97) provavelmente um notável a situar no ambiente dos *Helvii* béticos<sup>139</sup>, ou em relação a um *M. Memmius* (IRCP 111) que consideramos liberto de um dos *Memmii* de elevada condição económica e social representados em Estepa (CIL II 1459, 1460), Grazalama (CIL II 5409) e Cortijo del Almendralillo (Málaga, CIL II 2059).

A intervenção dos libertos nas actividades marítimas e comerciais explica a sua concentração nas cidades portuárias, pelo que os seus gentílios nem sempre reflectirão a presença real dessas famílias nos portos em questão, como, a propósito de *Ossonoba*, sugeriu prudentemente Jorge de Alarcão<sup>140</sup>. Esta situação exige um estudo disciplinado e sistemático das fontes epigráficas, o qual contribuirá para uma melhor definição da hierarquia dos centros portuários lusitanos, estudo a iniciar pela análise dos antropónimos que incluem cognomes de origem grega, tão bem representados em determinados centros da Lusitânia como na Bética<sup>141</sup>. De uma maneira geral podemos afirmar que, durante o Alto Império, quanto maior foi a intervenção dos libertos na vida pública, maior terá sido a dependência desses portos em relação a outros, como parece ser inequívoco nos portos lusitanos da costa algarvia. Todavia, não é nada fácil determinar quem controlava o comércio marítimo uma vez que, na própria Bética, a presença de naviculários de outras regiões se fez sentir intensamente<sup>142</sup>.

A existência de procuradorias béticas relacionadas com o tráfico marítimo e fluvial, como as que foram chefiadas no século II pelos *procuratores ripae Betis* e pelos *procuratores ripae provinciae Baetica* (CIL II 1177, 1180, 2189),

---

(Cádiz, CIL II 1933); Tarragona (CIL II 4265) e Barcelona (CIL II 4513). É particularmente interessante o testemunho de Cádiz, onde se refere um tal *L. Vibius Persinus*, cujo gentílico se encontra representado em *Ossonoba* e noutros centros marítimos lusitanos. Sobre os *M. Corneli*: Rodríguez Almeida, *Testaccio*, p.888.

<sup>139</sup> Sobre os *Helvii* béticos: J. Muñiz Coello, *Un flamen de la provincia Bética*, "Habis", VII, 1976, p.387-390. Os lingotes de chumbo recuperados no naufragado Port Vendres II ostentam a estampilha *M. Helv. M.* [...], a relacionar eventualmente com o *M. Helvius Moderatus* de uma inscrição de Mérida (CIL II 5259).

<sup>140</sup> Jorge de Alarcão, *Sobre a romanização do Alentejo e do Algarve*, "Arqueologia", II, 1985, p.105 (=Alarcão, *Romanização*).

<sup>141</sup> Vieira da Silva, p.276-283; Mantas, *Cidades*, p.177, 187, 195-196; M.R.Oliete/J.S.Yanguas, *Griegos en la Betica a través de la epigrafía latina*, "Actas del I Congreso de Historia de Andalucía", Córdoba, 1978, p.239-246.

<sup>142</sup> Rodríguez Neila, *Gades*, p.135-142; J.Rougé, *Recherches sur l'organisation du commerce maritime en Méditerranée sous l'Empire romain*, Paris, 1966, p. 307-308.



favorece a leitura proposta em tempos por M.Euzennat para uma inscrição gravada num lingote de cobre do naufragado romano Planier II, no qual provavelmente se refere um *procurator* responsável pelo porto de *Ossonoba* na época de Antonino: IMP(eratoris) ANTONIN(i)/PRIMVLI (et) SILONIS / CCXVII / PRO(curator) [OS]SONO/BANSIS<sup>143</sup>. A presença de um procurador em Faro pode interpretar-se como resultado de um plano geral de reorganização económica do Sul da Lusitânia, nomeadamente das explorações mineiras, circunstância que corresponde perfeitamente ao desenvolvimento das actividades marítimas provinciais<sup>144</sup>.

As grandes alterações verificadas na estrutura económica da Bética nos finais do século II, em larga medida devido às confiscações levadas a efeito por Septímio Severo e que tiveram o seu prelúdio nas dificuldades verificadas durante o governo de Marco Aurélio<sup>145</sup>, assim como o conjunto de perturbações mais ou menos graves habitualmente designadas como *Crise do século III*, não tiveram, aparentemente, consequências negativas nas actividades marítimas lusitanas. Na verdade, o século III parece corresponder a um período de geral prosperidade nos centros portuários da Lusitania, em parte pelo menos devido ao aumento de autonomia em relação às estruturas do comércio marítimo bético, como resultado imediato das profundas alterações económicas e sociais produzidas pelas rigorosas medidas tomadas por Septímio Severo contra os seus opositores na Bética, ainda que tais medidas tenham sido parcialmente anuladas por Alexandre Severo<sup>146</sup>.

Os problemas económicos foram agravados pela instabilidade política e pelas incursões de grupos bárbaros como a dos Francos, a quem se deve, na Bética, a destruição de *Baelo* em 262 e, com toda a probabilidade, o começo do irreversível declínio de *Gades*, cidade que em meados do século IV se encontrava reduzida a pouco mais que um campo de ruínas<sup>147</sup>. O impacte destes aconteci-

<sup>143</sup> M.Euzennat, *Lingots espagnols retrouvés en mer*, "Études Classiques", 3, 1971, p.89-98.

<sup>144</sup> Mantas, *Cidades*, p.190-191; Alarcão, *Romanização*, p.106-107; G.Chic García, *El intervencionismo estatal en los campos de la producción y la distribución durante la época de los Antoninos*, "Memorias de Historia Antigua", III, 1979, p.125-137.

<sup>145</sup> J.M.Blázquez, *Historia económica*, p.211-220; G.Chic García, *El Estado y el comercio aceitero durante el Alto Imperio*, "Producción y Comercio del Aceite en la Antigüedad", II, Madrid, 1983, p.173-182 (=Chic García, *Estado*).

<sup>146</sup> E.Rodríguez Almeida, *Vicissitudini nella gestione del commercio dell'olio betico da Vespasiano a Severo Alessandro*, "Memoirs of the American Academy in Rome", XXXVI, 1980, p.285-286; J.M.Blázquez/J.Remesal/Rodríguez Almeida, p.38-57 (*Ratio Fiscis*).

<sup>147</sup> Avieno, *Ora Maritima*, 270-283: *Grande e opulenta em épocas antigas, é agora pobre*.

mentos sobre as estruturas da navegação bética e no funcionamento da anona foi, decerto, muito importante, provocando modificações significativas, tanto mais compreensíveis quanto é reconhecida a fragilidade e vulnerabilidade de quaisquer organizações navais<sup>148</sup>.

O aparecimento de novos tipos de ânforas, caso das formas Dressel 23, Almagro 50 e Almagro 51 com as suas diversas variantes reflecte, quer o desenvolvimento de novas estruturas de transporte, quer o florescimento, no caso das diversas formas Almagro, produzidas na Lusitânia<sup>149</sup>, da exportação do *garum* e de outros produtos do mesmo tipo por esta província, favorecida pela conjuntura negativa verificada na vizinha Bética. Por isso mesmo, a afirmação de M. Ponsich de que a indústria do *garum* teria desaparecido do Sul da Lusitânia no século III<sup>150</sup>, face aos testemunhos crescentes da produção em larga escala de ânforas nos vales do Tejo e do Sado e no Algarve e aos dados facultados pela arqueologia subaquática<sup>151</sup>, não tem hoje qualquer sentido, pois está comprovada uma extraordinária actividade nos séculos III e IV. A produção de ânforas Almagro 50, Almagro 51a, Almagro 51b e Almagro 51c parece corresponder a uma liberalização do comércio que permitiu a entrada directa nos circuitos comerciais e de transporte anteriormente controlados pelos

---

*pequena e abandonada, um campo de ruínas. Nestes lugares, com excepção das solenidades em honra de Hércules, não vimos nada de notável. Mas foi tal o seu poder e tanta a sua glória nos tempos primitivos, segundo a crença geral, que um rei soberbo e o mais poderoso de todos os que governavam na ocasião a Mauritânia, muito querido ao príncipe Octaviano e continuamente entregue ao estudo das letras, Juba, separado embora por um mar interposto, se considerava muito honrado com o duunvirato desta cidade.*

<sup>148</sup> As invasões provocaram, decerto, a destruição de muitos navios, agravando uma situação cujas primeiras dificuldades teriam sido provocadas pelas confiscações de Septímio Severo, que levaram à constituição de uma importante frota estatal, de difícil gestão e manutenção: Chic García, *Estado*, p.176-177, 181-182. As circunstâncias referidas permitiram o desenvolvimento das actividades marítimas lusitanas, aumentando a sua intervenção nos grandes circuitos de abastecimento estatais e privados e a sua autonomia.

<sup>149</sup> Françoise Mayet, *Typologie et chronologie des amphores lusitaniennes*, "As Ânforas Lusitanas", Conímbriga, 1990, p.31-35. Independentemente de terem sido utilizadas para transportar produtos piscícolas, líquidos ou colóides, as ânforas tipo Almagro 51a e Almagro 51b serviram para transportar vinho, como sucedeu na zona de *Ossonoba*: Mantas, *Cidades*, p.191. Sobre a produção de azeite e vinho no território português, e não na Lusitania romana como sugere o título, existe uma síntese recente, pouco favorável à produção lusitana de azeite e sua exportação: J.P. Brun, *Production de l'huile et du vin en Lusitanie romaine*, "Conímbriga", XXXVI, 1997, p.45-72.

<sup>150</sup> M. Ponsich, *Aceite de oliva y salazones de pescado. Factores geo-económicos de Bética y Tingitania*, Madrid, 1988, p.233-234.

<sup>151</sup> Carlos Fabião/António Carvalho, p.49-59; Edmondson, p.182-186; P. Alvarez, *Anforas romanas en los caminos del mar*, Vigo, 1981, p.53-54; *Anforas romanas en el eje atlántico galaico-lusitano*, Vigo, 1984, p.17-19, 51-52, 67-69; Étienne/Mayet, p.211-216.



*diffusores* e pelos grandes armadores. Não podemos esquecer que as ânforas são contentores e como tal estão estritamente relacionadas com problemas de manutenção e de transporte, não podendo, de forma alguma, considerar-se a introdução de novos tipos de ânforas dependentes apenas de circunstâncias económicas ou de alterações nas estruturas produtivas, tanto mais que se trata de um sector em que a intervenção estatal se fazia sentir de forma gradualmente crescente e exigente<sup>152</sup>.

Também não é fácil determinar até que ponto o transporte das produções lusitanas continuou mais ou menos dependente de navios béticos. É certo que o estudo das cargas dos navios naufragados em que se encontraram ânforas lusitanas dos séculos III e IV, no Mediterrâneo, mostra que o número de cargas mistas permanece superior ao das cargas constituídas apenas por ânforas lusitanas (Fig.6), representadas pelos naufragados de Chrétienne D (Almagro 51c) e de

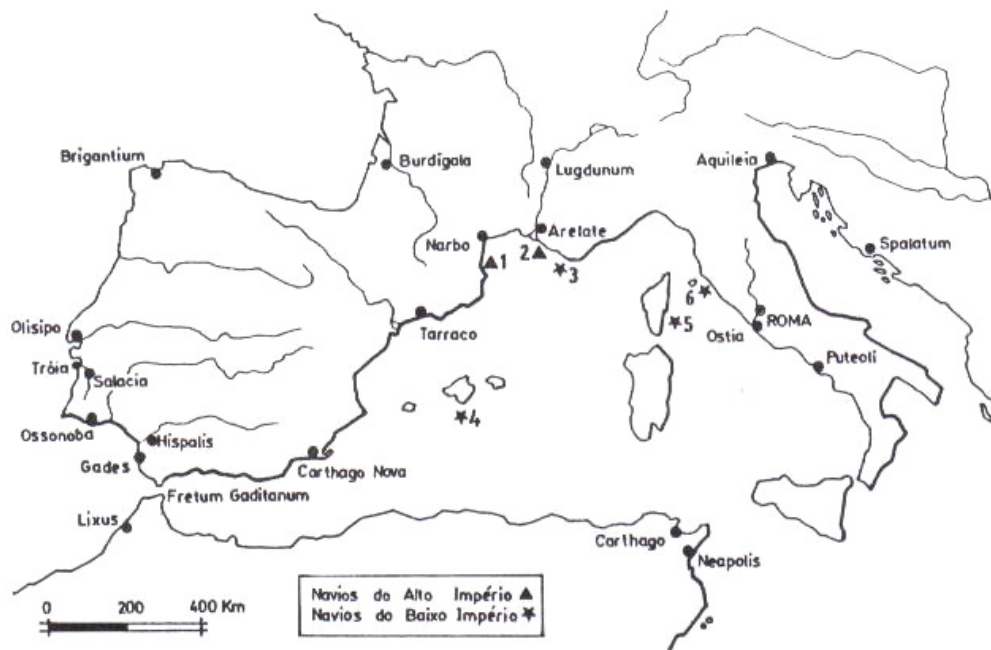


Fig. 6 – Navios naufragados no Mediterrâneo com artigos lusitanos, integrados em cargas béticas. 1: Port Vendres II; 2: Saint-Gervais; 3: Catalans; 4: Cabrera III; 5: Sud Lavezzi I; 6: Punta Ala

<sup>152</sup> A relação entre o peso da ânfora vazia e a sua capacidade de transporte poderá constituir um ponto de partida interessante, tendo em conta o quadro estabelecido para as ânforas Dressel 20 e Africanas: F.Zevi/A.Tchernia, *Amphores de Byzacene au Bas-Empire*, "Antiquités Africaines", 3, 1969, p.177. Não podemos separar o problema das ânforas lusitanas do problema da substituição da forma Dressel 20 pela forma Dressel 23: J.Remesal Rodríguez, *Transformaciones en la exportación del aceite bético a mediados del siglo III d.C.* "Producción y Comercio del Aceite en la Antigüedad", II, Madrid, 1983, p.115-131(=Remesal Rodríguez, *Transformaciones*).

Randello (Almagro 50), os quais comprovam indiscutivelmente o comércio a longa distância com origem na Lusitânia<sup>153</sup>. Todavia, verifica-se uma viragem decisiva porquanto desapareceu a supremacia quantitativa das ânforas béticas, agora substituídas em numerosos casos, oito num total de treze, por ânforas africanas, denunciando de forma nítida uma mudança de rota do comércio lusitano<sup>154</sup>. A ocorrência, na Quinta de Marim, no Algarve, de estelas funerárias oriundas, seguramente, da actual Tunísia<sup>155</sup>, transportadas como frete de retorno, comprova indirectamente esta interpretação. Por isso consideramos que o naufragado Cabrera III, apresentado como exemplo da exportação de artigos lusitanos através da Bética durante o Baixo Império, representa apenas, tendo em conta que o navio se afundou cerca de 257, a sobrevivência de uma prática dominante no Alto Império, no limiar de modificações drásticas que nos impedem de aceitar a tese de F.Mayet de que *Gades* continuaria a actuar como porto de reunião de cargas na segunda metade do século III e durante o século IV<sup>156</sup>.

O desenvolvimento do comércio marítimo directo com a Itália, cujos portos surgem ainda como destino privilegiado<sup>157</sup>, reflecte-se, por exemplo, nos tijolos com estampilha circular (*CIL* II 6252<sup>9</sup>), tipicamente itálica<sup>158</sup>, utilizados no século IV na *villa* de Milreu, nos arredores de Faro, o que permite considerar a sua presença na área do principal porto do Algarve romano como resultado de um frete de retorno<sup>159</sup>.

---

<sup>153</sup> R.Lequément, *Une épave du Bas-Empire dans la baie de Pampelone*, "Revue Archéologique de Narbonaise", 9, 1976, p.186-187; A.J.Parker, *Amphores Almagro 50 de l'épave de Randello (Sicile)*, "Amphores Romaines et Histoire Economique", Roma, 1989, p.650-653.

<sup>154</sup> Edmondson, p.187-188; Étienne/Mayet, p.214.

<sup>155</sup> Mantas, *Ossonoba*, p.535-536. Trata-se de monumentos atribuíveis ao século III (*IRCP* 45,49).

<sup>156</sup> Conceição Lopes/Françoise Mayet, *Commerce régional et lointain des amphores lusitaniennes*, "As Ânforas Lusitanas", Conímbriga, 1990, p.300-303.

<sup>157</sup> Edmondson, p.175-185, 289-291, 294-295, 301-304. As ânforas Almagro 50 e Almagro 51c foram exportadas para Ostia até ao século V: A.Carandini/C.Pannella, *The trading connexions of Rome and Central Italy in the Late Second and Third Centuries: the evidence of the Terme del Nuotatore excavations, Ostia*, "The Roman West In the Third Century", II, Oxford, 1981, p. 487-503.

<sup>158</sup> N.Branga, *Urbanismul Daciei Romane*, Timisoara, 1980, p.132-133.

<sup>159</sup> O transporte de materiais de construção como frete de retorno era uma prática normal, ditada simultaneamente por razões de navegabilidade dos navios e por razões económicas. Talvez a excepcional concentração de marcas de cerâmica de construção no Algarve tenha alguma coisa a ver com os referidos carregamentos de retorno, uma vez que se tratava de materiais facilmente colocados no mercado. Sobre este assunto: G.C.Picard, *La civilisation de l'Afrique romaine*, Paris, 1959, p.87-88, 378; F.Benoit, *Nouvelles épaves de Provence*, "Gallia", XX, 1, 1962, p.162,164; Alarcão, *História*, p.427.



Sem negar a importância dos carregamentos mistos durante o Baixo Império, prática directamente relacionada com as características da produção de bens de consumo na época romana, carregamentos referidos especificamente numa passagem do *Digesto*<sup>160</sup>, julgamos mais significativas as alterações então verificadas nas rotas seguidas pelos navios lusitanos. A indicação das tarifas dos fretes marítimos a observar entre o Oriente e a Lusitânia e entre a África e a Hispânia no Édito do Máximo, ilustra perfeitamente o desenvolvimento do tráfico marítimo entre as referidas regiões, largamente comprovado pelos testemunhos arqueológicos<sup>161</sup>. Em relação ao Oriente podemos acrescentar, igualmente, o testemunho de Símaco a propósito da exportação directa para Antioquia de cavalos lusitanos<sup>162</sup>, os quais constituíam com os produtos piscícolas as principais exportações da Lusitânia no século IV, sem esquecermos que algumas das grandes minas de cobre continuavam em laboração<sup>163</sup>. Quanto aos contactos com o Norte de África, tão largamente documentados em diversos domínios e que levaram J.Edmondson a considerar a possibilidade da Bética ter sido substituída pela África na condução do tráfico marítimo lusitano<sup>164</sup>, integram-se perfeitamente num processo que fortaleceu as relações africanas, exemplarmente ilustradas quanto à África Proconsular pela inscrição de Baleisão em que se refere *G.Blossius Saturninus*, africano domiciliado em *Balsa*<sup>165</sup>. Duas lucernas tardias de Tróia, ostentando no disco temas decorativos judaicos, poderão constituir testemunho não só da presença de uma comunidade da *diaspora* na foz do Sado, zona com ligações antigas ao Oriente e África, como do reforço e persistência das relações africanas dos centros marítimos lusitanos, evidentes em Tróia<sup>166</sup>. Recordamos, ainda no quadro das relações com o Norte

<sup>160</sup> Rickman, p.263-264; *Dig.*, 14,2,2,2.

<sup>161</sup> M.Giachero, *Edictum Diocletiani et Collegarum de pretis rerum venalium in integrum restitutum e latinis graecisque fragmentis*, I-II, Génova, 1974, p.220, 224; Teichner, p. 132-134.

<sup>162</sup> Símaco, *Epist.*, IV,62.

<sup>163</sup> Alarcão, *Domínio romano*, p.129-132.

<sup>164</sup> Edmondson, p.187-183.

<sup>165</sup> Trata-se de uma epígrafe do século III na qual *Saturninus* indica a sua naturalidade, a *Colonia Iulia Neapolis*, hoje Nabeul, 70 quilómetros a sueste de Cartago (*CIL* II 105=IRCP 294). Sobre africanos no Sul de Portugal: Encarnação, *IRCP*, II, p.774-775.

<sup>166</sup> Uma das lucernas, no Museu de Arqueologia de Setúbal, ostenta no disco a *menorah*. (candelabro), enquanto outra, no Museu de Évora, mostra os exploradores de Canaan (dois portadores de um enorme cacho de uvas). A primeira foi publicada com uma errada interpretação da figura no disco, tratando-se muito provavelmente de uma cópia de peças produzidas no Norte de África, de onde provém, seguramente, a segunda: Mantas, *Cidades*, p.178-179; C.Tavares da Silva, *Dois lucernas paleo-cristãs, inéditas, de Troia de Setúbal*, "Lucerna", V, 1966, p.622-623; Mariarosaria Barbera/Roberto Petriaggi, *Le lucerne tardo-antiche di produzione africana*, Roma, 1993, p.88,196.

de África, que a reforma administrativa de 283 colocou a Mauritânia Tingitana, drasticamente reduzido no seu território, na dependência da diocese hispânica<sup>167</sup>, confirmando os velhos laços entre as duas regiões.

A prosperidade da Lusitânia no século IV parece evidenciar-se à medida que a investigação avança<sup>168</sup>, não sendo difícil atribuí-la em larga medida às actividades marítimas desenvolvidas com as províncias africanas e orientais do Império, pelo que a designação genérica de *navicularii hispani* atribuída pelo Código de Teodósio aos armadores peninsulares bem poderá englobar corporações de várias províncias e não apenas da Bética<sup>169</sup>, como se pode concluir do confronto com as tarifas do Édito do Máximo.

A frequência da rota atlântica durante o Baixo Império é mais difícil de determinar, não obstante existirem alguns indícios muito favoráveis. Os desenvolvimentos regionais que se verificaram, por exemplo, na Calécia, na Aquitânia ou na zona do Canal da Mancha contribuíram, seguramente, para estimular uma dinâmica marítima, na qual parece lógico integrar a navegação de longo curso, ligando os grandes centros portuários da Lusitânia a portos como *Brigantium* (Corunha), *Burdigala* (Bordéus) ou *Londinium* (Londres). É certo que a presença de materiais lusitanos para além das costas da Calécia, ao longo desta rota, económica mas menos segura que a mediterrânica<sup>170</sup>, é ainda relativamente pouco significativa<sup>171</sup>. O contraste entre a relativa abundância de

---

<sup>167</sup> J. F. Rodríguez Neila, *Aspectos del siglo III d.C. en Hispania*, "Historia Antigua", 2, 1972, p. 194-195; E. Stein/J. R. Palanque, *Histoire du Bas-Empire*, I, Paris, 1959, p. 447.

<sup>168</sup> É particularmente notável o desenvolvimento verificado no meio rural, reflectido nas numerosas e importantes reconstruções de *villae* então efectuadas. O panorama urbano, em transformação, conhece-se ainda de forma insuficiente, embora se admita a necessidade de matizar o quadro pessimista geralmente admitido.

<sup>169</sup> *Cod. Theod.*, XIII, 5, 4; XIII, 5, 8.

<sup>170</sup> Em teoria a rota atlântica era mais barata, uma vez que eliminava grande parte dos custos de transporte fluvial e terrestre, mas os riscos de mar envolvidos limitaram de certo a sua utilização: K. Greene, *The Archaeology of the Roman Economy*, Londres, 1986, p. 40-41.

<sup>171</sup> A raridade dos materiais lusitanos nas costas da Cantábria e da Aquitânia, em contraste com uma confortável presença no *limes* e na Bretanha, resulta quer da intervenção da *Annona Militaris*, quer do predomínio da rota narbonense, em cujos portos terminais se efectuava o transbordo para os meios de transporte a cargo dos *nautae* (fluviaes e terrestres). Uma ânfora de *garum* encontrada em *Vindolanda*, na Bretanha, sugere a exportação de preparados piscícolas a partir de *Baesuris* (Castro Marim), onde Al-Himiari referiu ruínas importantes que atribuiu à época de Diocleciano: J. L. Naveiro Lopez, *El comercio antiguo en el N.W. peninsular. Lectura histórica del registo arqueológico*, Corunha, 1991, p. 133; R. P. Wright/M. W. Hassal, *Roman Britain in 1973, II, Inscriptions*, "Britannia", 5, 1974, p. 467; Al-Himiari, *Kitab ar-Rawd Al-Mitar* (Ed. Lévi-Provençal, *La Péninsule Ibérique au Moyen-Âge d'après le Kitab...*), Leida, 1938, p. 23.



ânforas de azeite africanas e a limitada presença de ânforas de *garum* hispânicas na *Britannia*, no século IV, parece contrariar a hipótese de um tráfico de longo curso com alguma importância e regularidade entre a *Hispania* e a *Britannia*<sup>172</sup>. Há que ter em conta, todavia, a possibilidade de se tratar apenas de uma circunstância relacionada com as características específicas do mercado local. O achado de grande número de ânforas Dressel 23 na Germânia, nomeadamente em Colónia<sup>173</sup>, poderá testemunhar o seu transporte através da rota atlântica, pois se encontram igualmente presentes nas costas portuguesa e galega. Embora existam indicadores sugerindo o enfraquecimento da rota atlântica na Calécia por meados do século II<sup>174</sup>, talvez a relacionar com a situação que então se desenvolve no *limes* danubiano, só o avanço da investigação permitirá resolver as dúvidas em aberto quanto à utilização da rota atlântica ou da rota mediterrânica para fazer chegar à fronteira germânica, neste último caso através das vias fluviais e terrestres da Gália, os produtos hispânicos<sup>175</sup>. As ânforas lusitanas Almagro 51c encontradas em Trier poderão ter seguido este circuito combinado, largamente concorrido pelas exportações peninsulares durante o Alto Império<sup>176</sup>.

Não podemos esquecer, como muitas vezes acontece, que a interpretação dos testemunhos arqueológicos da exportação de artigos lusitanos deve ter em conta quer as vicissitudes políticas sofridas pelo Império a partir de meados do século III, quer as reformas administrativas implementadas a partir da mesma época, umas e outras suficientes, quanto a nós, para explicar certas lacunas e algumas das obscuras alterações verificadas no tráfico marítimo hispânico durante o Baixo Império. De qualquer forma e ainda que a tese da interrupção da exportação do azeite bético para Roma já não seja admissível<sup>177</sup>, o predomínio da Bética em relação às actividades marítimas lusitanas aparece francamente

---

<sup>172</sup> D.F. Williams/D.S. Peacock, *The Importation of Olive-Oil into Iron Age and Roman Britain*, "Producción y Comercio del Aceite en la Antigüedad", II, Madrid, 1983, p.268-272.

<sup>173</sup> Na construção da abóbada da igreja de S. Gereão, edificada em meados do século IV foram utilizadas mais de 1200 ânforas Dressel 23: Remesal Rodríguez, *Transformaciones*, p. 129.

<sup>174</sup> Naveiro Lopez, p. 133.

<sup>175</sup> A difusão das ânforas Dressel 20, como as de *C. Antonius Quietus*, fornece importantes informações quanto às vias utilizadas: J.M. Blázquez, *Historia economica*, p.116-117. Jean Rougé, a partir da repartição dos materiais hispânicos na Gália e na Bretanha, admitiu existir uma certa concorrência entre o transporte marítimo pelo Atlântico e o transporte fluvial: J. Rougé, *Transports maritimes et transports fluviaux dans les provinces occidentales de l'Empire*, "Ktema", 13, 1988, p.93.

<sup>176</sup> Edmondson, p.177-178,302; R. Curtis, p.206-207.

<sup>177</sup> Remesal Rodríguez, *Transformaciones*, p.115-131.

reduzido a partir de meados do século III, na sequência de uma nova estrutura de comércio marítimo, na qual a rota africana e as relações com a África do Norte, sobretudo com a África Proconsular, a Bizacena e a Tripolitânia, ganham especial importância.

Perante a evidência das referidas relações e valorizando a raridade de testemunhos reflectindo a actividade de armadores lusitanos, J.Edmondson concluiu que a produtividade da Lusitânia era tão baixa que não justificava a existência de meios de transporte próprios e permanentes<sup>178</sup>. Julgamos que o investigador britânico confundiu produtividade e estrutura do tráfico marítimo, insistindo nas características locais ou regionais da produção e marginalizando a importância de centros industriais como o de Tróia, por si só capaz de justificar o desenvolvimento de meios de transporte na área de produção<sup>179</sup>.

Como vimos anteriormente, não faltam indícios desse processo, embora a solução do problema dependa do acaso dos achados epigráficos, de um melhor conhecimento dos portos onde se procedia à reunião de cargas e, muito especialmente, do estudo da composição do carregamento dos navios naufragados<sup>180</sup>, no sentido de determinar a forma como foi conduzida a estiva e, assim, conhecer o ponto de partida da embarcação.

Se fossemos tentados a traçar algumas linhas a título de conclusão deste trabalho, não poderíamos fazer melhor do que reconhecer a existência de uma

---

<sup>178</sup> Edmondson, p. 186-190. A existência de naufragados com cargas exclusivamente lusitanas é suficiente para aconselhar a maior prudência quanto à conclusão do investigador britânico. Embora admitindo que a Lusitânia produzia largos excedentes de preparados piscícolas, os responsáveis pelos trabalhos da Missão Arqueológica Francesa no vale do Sado negam igualmente a existência de meios lusitanos de transporte marítimo de longo curso: Étienne/Mayet, p.215-216.

<sup>179</sup> A produção total de Tróia, difícil de calcular com alguma precisão, era indiscutivelmente muito grande, mesmo considerando que se tratava de um conjunto formado por múltiplas unidades de produção independentes. Em qualquer circunstância o transporte relaciona-se com o volume bruto a transportar e nunca com a produtividade limitada de cada estabelecimento. Considerando a capacidade média dos navios da carga romanos, inferior às 340 toneladas de capacidade estipuladas para os navios anonários (*Dig.*, 50,5,3), e que 1 tonelada correspondia a 20/25 ânforas, parece fora de questão a rentabilidade do complexo de Tróia. Sobre este importante sitio luso-romano: C. Tavares da Silva/Joaquina Soares, *Arqueologia da Arrábida*, Lisboa, 1986, p.153-177; Robert Étienne/Y.Makaroun/Françoise Mayet, *Un grand complexe industriel a Tróia (Portugal)*, Paris, 1994 (A interpretação do estabelecimento romano de Tróia como *villa*, proposta pelos autores, parece-nos insustentável).

<sup>180</sup> É ainda muito reduzido o número de navios em que foi possível reconhecer com segurança a composição completa das cargas e a forma como foram estivadas, com a agravante de que todos eles se situam no Mediterrâneo, integrando-se num cenário interpretativo não isento de problemas. Sobre este último aspecto: K.Randsborg, *The First Millenium AD in Europe and the Mediterranean. An Archaeological Essay*, Cambridge, 1991, p.121-126.



activa cooperação nas lides marítimas, ao longo do período romano e em parte devido a uma situação anterior, entre a Lusitânia e a Bética, segundo modalidades e ritmos ainda incompletamente conhecidos, restando um difícil trabalho de investigação a realizar.

Não foi certamente por acaso que, quando a formação dos impérios marítimos peninsulares estabeleceu de forma definitiva uma vocação atlântica, Lisboa e Cádiz surgem como portos dominantes de uma política de transporte à escala mundial, reafirmando num contexto novo a identidade de funções que, durante séculos, lhes garantiu a supremacia entre os portos atlânticos da Hispânia, expressão de uma comunidade de interesses desenvolvida a partir do mar, a qual, na época romana<sup>181</sup>, superou os limites administrativos provinciais, reflexo das realidades da *Pax Romana* instituída por Augusto, tal como ela nos foi descrita por Tácito: *As fronteiras do Império eram no Oceano ou em rios distantes. Exércitos, províncias, esquadras, todo o sistema estava interligado*<sup>182</sup>.

---

<sup>181</sup> Sobre a importância do mar e do poder naval: C.G. Starr, *The Influence of Sea Power on Ancient History*, Nova Iorque, 1989, p.67-81.

<sup>182</sup> Tácito, *Anais*, I, 9.