

ESTUDOS ARQUEOLÓGICOS DE OEIRAS

Volume 15 • 2007



CÂMARA MUNICIPAL DE OEIRAS

2007

**A ARQUEOLOGIA PORTUGUESA E O ESPAÇO EUROPEU
BALANÇOS E PERSPECTIVAS**

ACTAS DO COLÓQUIO

Sociedade de Geografia de Lisboa

(Lisboa, 30 de Outubro de 2007)



Coordenador:
João Luís Cardoso

CÂMARA MUNICIPAL DE OEIRAS

2007

ESTUDOS ARQUEOLÓGICOS DE OEIRAS
Volume 15 • 2007 ISSN: 0872-6086

COORDENADOR E
RESPONSÁVEL CIENTÍFICO - João Luís Cardoso
DESENHO - Autores ou fontes assinaladas
PRODUÇÃO - Gabinete de Comunicação / CMO
CORRESPONDÊNCIA - Centro de Estudos Arqueológicos do Concelho de Oeiras
Fábrica da Pólvora de Barcarena
Estrada das Fontainhas
2745-615 BARCARENA

Aceita-se permuta
On prie l'échange
Exchange wanted
Tauschverkehr erwünscht

ORIENTAÇÃO GRÁFICA E
REVISÃO DE PROVAS - João Luís Cardoso e Autores
MONTAGEM, IMPRESSÃO E ACABAMENTO - Europress, Lda. - Tel. 218 444 340
DEPÓSITO LEGAL N.º 97312/96

AS RELAÇÕES EUROPEIAS DO TERRITÓRIO PORTUGUÊS NA ÉPOCA ROMANA

Vasco Gil Mantas*

RESUMO

O território ocidental da Península Ibérica é, com demasiada frequência, considerado área marginal do Império Romano, cujo único interesse residia na sua riqueza mineira. Como consequência desta visão redutora permanece a tendência para interpretar como limitadas e pouco interessantes as relações desta *periferia* com a Itália e as restantes províncias do Império. Os progressos da investigação, histórica e arqueológica, se, neste caso, é possível considerar esta duplicidade, mostram inequivocamente, que a faixa atlântica que hoje corresponde a Portugal, sem conhecer a exuberância de testemunhos que se registam noutras regiões hispânicas, como a Bética, conta com provas seguras de contactos regulares e significativos com outras áreas do mundo romano.

A integração do território no Império Romano e o desenvolvimento de uma economia imperial, em parte estabelecida na Península Ibérica sobre estruturas anteriores, especialmente relacionadas com o Mediterrâneo, conduziram, como é natural, não apenas à ampliação dos contactos de carácter comercial, estatal ou privado, nos quais as velhas rotas marítimas passaram a ser complementadas por uma eficiente rede de comunicações terrestres, inserindo-se num espaço global, mas também a inovadoras correntes de pessoas, ideias e objectos que explicam, em larga medida, o êxito daquilo que podemos continuar a denominar *romanização*. É evidente que este fenómeno, que se desenvolve ao longo de séculos – novamente a *longue durée* – conheceu movimentos de importação e exportação em vários sentidos.

As fontes arqueológicas e epigráficas, sobretudo, permitem esboçar as grandes linhas e os ritmos dos contactos que interessam ao ocidente peninsular, que na nossa comunicação analisaremos apenas na sua vertente europeia, não exclusivamente mediterrânea. Se as primeiras mostram, através da distribuição geográfica dos materiais, o vigor das actividades económicas e a regularidade dos contactos, as segundas comprovam a circulação de gente ao serviço do Estado ou de simples particulares, aqui e ali, ilustrando o Império como um vasto espaço de mobilidade, tanto como a dialéctica das culturas, hoje tão actual e a merecer redobrada atenção. Outros indícios dessas relações são, talvez, mais discretos, mas nem por isso menos relevantes, como uma técnica construtiva ou uma fórmula pouco usual numa epígrafe. Como é natural, neste capítulo é mais fácil encontrar testemunhos vindos de fora do que identificar o que partiu do nosso território.

A romanização foi um grande momento de encontro de culturas e de interesses diversos, com os custos inerentes a situações semelhantes, aos quais o historiador deve estar permanentemente atento, sob pena de não entender o passado, ou, pior, de o subjugar a leituras actuais anacrónicas. Compreenderemos melhor o percurso histórico do

* Instituto de Arqueologia. Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra.

ocidente peninsular no espaço europeu, em grande parte estruturado sobre continuidades, reflectindo sobre o que foi esse grande período da história na construção de uma identidade cultural de referência, através dos testemunhos materiais e, eventualmente, imateriais, de uma irreversível integração europeia, *sensu lato*. Por isso mesmo, não é possível reduzir o que se passou a um simples fenómeno de colonização e exploração dos vencidos pelos vencedores.

A análise do problema das relações exteriores do actual território português na época romana, que aqui procuramos desenvolver numa óptica estritamente europeia¹, tem sido prejudicada por dois factores associados, particularmente negativos, que são a distância, característica das relações atlânticas, e o muito invocado efeito de finisterra, apresentados em conjunto ou isoladamente como explicações definitivas para tudo o que denota arcaísmo ou diferença. Como consequência desta visão redutora, que frequentemente se limita a constituir uma projecção no passado de certos complexos contemporâneos, tão queridos da intelectualidade portuguesa, permanece a tendência para considerar limitadas e pouco interessantes as relações desta *periferia* com a Itália e as restantes províncias europeias do Império. Como é, ou devia ser, evidente, o problema não se limita a uma simples questão geográfica. A distância entre Lisboa e Roma é apenas ligeiramente superior à que separa a capital do Império da cidade de Alexandria, à qual ninguém ousa atribuir uma condição periférica.

Na verdade, ainda que área marginal do mundo romano, o que não implica, em termos práticos, um isolamento gerador de falta de contactos e, em consequência, a realidade de um vazio de estímulos e de intercâmbios que ultrapassem de forma significativa o simples âmbito comercial e administrativo, não faltam testemunhos escritos e arqueológicos demonstrativos da existência de relações regulares entre a fachada atlântica que hoje corresponde a Portugal e outras regiões da Europa romana, ainda que se encontrem muito longe de ostentarem a exuberância dos que se registam noutros espaços hispânicos, em particular na Bética.

Naturalmente, para compreensão do que se passou ao longo dos vários séculos em que se processou a romanização do nosso território², é preciso partir de uma reflexão sóbria em torno da situação geográfica do mesmo, sem que tal implique uma interpretação passivamente sujeita a teorias deterministas, reconhecendo as marcadas peculiaridades que a caracterizam, assim como alargar essas reflexões aos antecedentes da presença romana, na Idade do Bronze e na Idade do Ferro³, e aos ritmos da integração económica e administrativa desta região do ocidente peninsular, de inevitáveis e pertinentes consequências. Criadora de correntes de pessoas, de ideias e de objectos foi sobre esta integração que conduziu, através de um processo complexo, que contém tanto de voluntário como de involuntário, a uma identidade luso-romana.

Embora reconhecendo o que de inconveniente existe no facto de recorrer a um espaço político contemporâneo para analisar um fenómeno histórico impossível de enquadrar nesse espaço, uma vez que a fronteira continental portuguesa diverge significativamente dos limites provinciais romanos que aqui nos interessam, os da Lusitânia e da Galécia, optámos por uma solução de facilidade, considerando o actual espaço português. Esta escolha não deixa, aliás, de reflectir diferenças intrínsecas entre as diversas áreas consideradas a partir dos testemunhos conhecidos, diferenças que não resultam directamente do enquadramento geográfico que elegemos, à margem da geografia

¹ A particular situação do território português enquanto parte integrante do Império Romano, que não era estritamente europeu, dificulta uma análise específica das relações com outras regiões limitada às regiões europeias, desde logo fortemente condicionadas pela localização do centro do poder político e económico na Itália. Fontes abreviadas no texto: *Corpus Inscriptionum Latinarum*, Berlim (= *CIL*); José d'Encarnação, *Inscrições Romanas do Conventus Pacensis*, Coimbra, 1984 (= *IRCP*). Agradecemos cordialmente ao Dr. Luís Madeira a preparação das figuras desta comunicação.

² Entendemos por romanização um processo cultural e político, complexo e multifacetado, iniciado no século II a.C. e cujo limite final se situa no século V.

³ Ana Arruda / Raquel Vilaça, *O mar greco-romano antes de Gregos e Romanos*, "O Mar Greco-Latino", Coimbra, 2006, p.31-58.

política da época romana⁴, mas que se relacionam com situações existentes na Antiguidade, sobretudo de ordem económica e social.

O tradicional conceito de *romanização*, usado durante décadas como um modelo inquestionável, com numerosos efeitos perversos, entre os quais o de levar a menosprezar tudo o que parecia pouco romanizado, continua, apesar das críticas desenvolvidas em contrário⁵, a desempenhar um papel central neste tipo de estudos, mesmo como sujeito de crítica, pois é frequente aqueles que dividem as suas opiniões acerca desta questão esquecerem um elemento fundamental da mesma, que é, cremos, a natureza imperial do Estado romano. Sublinhamos o termo imperial e não imperialista, ainda que este possa ser facilmente considerado em relação ao que se verificava no mundo sob domínio romano até ao final da República⁶.

Não desejamos desenvolver aqui um exercício de dialéctica a propósito de conceitos operacionais, *Idealtypen* aos quais o investigador não pode escapar, mas é necessário ter em conta a existência de diferenças cujo desconhecimento conduz a inaceitáveis anacronismos. O Império pode ser o que por vezes se define como uma *comunidade de destino*, alheia à ideia da exploração mais ou menos brutal, por parte de um grupo dominador, de uma maioria marginalizada, antes privilegiando uma via de convivência capaz de garantir o equilíbrio entre a diversidade essencial dos elementos constituintes e o exercício de uma hegemonia idealmente pacífica. Na sociedade romana, no sentido restrito do termo, não faltavam diferenças, nem sempre fáceis de gerir politicamente, razão que explica a coincidência da mudança de regime, no último terço do século I a.C., com uma nova prática política no tocante às províncias, uma e outra, naturalmente apoiadas no fortalecimento da autoridade do Estado, agora indiscutivelmente controlado pelo *Princeps*. Este processo conheceu várias fases, umas mais favoráveis que outras, mas conduziu gradualmente à valorização das províncias na vida política, económica e militar do Império. A subida ao poder, a partir do final do século I, de imperadores oriundos de destacadas famílias provinciais demonstra claramente o fim do monopólio dos mais elevados cargos políticos do Império exercido por parte de elementos itálicos, anunciando uma nova e irreversível situação⁷. Alteração decisiva, em parte resultante da elevada mobilidade desenvolvida no mundo romano⁸, simultaneamente efeito e causa de uma integração cujos limites, mais que de ordem política, obedeceram a razões estruturais e tecnológicas, inultrapassáveis.

A situação geográfica do território português, aparentemente muito desfavorecida em relação ao que foi a essência do mundo clássico, o Mar Mediterrâneo, merece uma análise atenta, liberta dos preconceitos geográfico-políticos que a prejudicam, tão pouco válidos para a Antiguidade como o são, quase sempre, na sua formulação actual. Embora reconhecendo que, na época romana, a concepção da existência de terras a Ocidente do Promontório Sacro, erróneo limite do mundo habitado, dependia largamente de conceitos mitológicos ou literários, bem ilustrados pelos diversos relatos sobre ilhas atlânticas ou pelas imaginosas fantasias de Luciano⁹, tal facto não autoriza uma sobrevalorização sistemática do efeito de finisterra.

Na verdade, mesmo admitindo um grande vazio a Ocidente, ideia que não foi alheia ao êxito de Colombo, é impossível ignorar o que, atravessado o Estreito de Gibraltar a partir do nascente, se estendia para sul e para norte. Neste contexto, o litoral ora português situava-se de forma privilegiada sobre as rotas atlânticas do Império Romano, tanto mais que, pouco distante do Mediterrâneo e debruçado sobre o Golfo de Cádiz, autêntica antecâmara do *Mare Nostrum*, dominava largamente a zona de transição entre a navegação mediterrânea e a navegação atlântica. Esta

⁴ As fronteiras portuguesas, resultantes da evolução da Reconquista e de alguns factores geográficos determinantes, só ocasionalmente coincidem com limites administrativos romanos. Sobre esta questão: Orlando Ribeiro, *A formação de Portugal*, Lisboa, 1987, p.19-25.

⁵ J. C. Barret, *Romanization: a critical comment*, "Dialogues in Roman Imperialism", Portsmouth (RI), 1997, p. 51-64.

⁶ B. Lançon, *O Estado romano. Catorze séculos de modelos políticos*, Lisboa, 2003, p.48-49.

⁷ P. Petit, *Histoire Générale de l'Empire romain*, I, *L'Haut Empire*, Paris, 1974, p.138.

⁸ Sobre os diversos aspectos deste tema fundamental: R. Chevallier, *Voyages et déplacements dans l'Empire romain*, Paris, 1988.

⁹ Vasco Mantas, *O Atlântico e o Império Romano*, "Revista Portuguesa de História", 36, 2, 2002-2003, p.453-454.



Fig. 1 – A província Lusitânia, o Atlântico e o Mediterrâneo.

centro de Portugal que se situa a linha divisória entre as influências mediterrâneas e a área de domínio absoluto da condição atlântica do território¹¹. Esta situação, desde sempre da maior importância no tocante às relações com o exterior, com particular relevância para as que se fizeram por mar, não escapou à observação dos romanos, cuja aprendizagem do Atlântico se fez gradualmente, a partir da Turdetânia e em grande parte sobre a experiência dos que os precederam. Assim, Plínio-o-Antigo e Solino situavam no *Promontorium Magnum*, hoje Cabo da Roca, o limite entre o Oceano Atlântico e o Oceano Gálico¹², distinguindo perfeitamente dois sectores de navegação e duas realidades sócio-económicas distintas, uma meridional e outra setentrional. É por esta razão, não contrariada de forma válida por factores geográficos, que consideramos ser Lisboa o último grande porto directamente representativo da navegação mediterrânea da antiguidade, apesar de propostas recentes a favor da atribuição desta condição a Mértola¹³.

¹⁰ Plínio, *N.H.*, II, 67.

¹¹ Orlando Ribeiro *et alii*, *Geografia de Portugal*, II, Lisboa, 1991, p.452-461.

¹² Plínio, *N.H.*, IV, 114; Solino, *Memor.*, XXIII, 5.

¹³ A importância do porto de Lisboa em relação às rotas mediterrâneas foi largamente evidenciada, ainda nos séculos XIX e XX, quer por razões estratégicas, quer por razões económicas: S. Willis, *Fighting Ships. 1750-1850*, Londres, 2007, p.188-189; A. Siegfried, *Suez, Panama et les routes maritimes mondiales*, Paris, 1940, p. 31. Sobre o porto alentejano, particularmente no período islâmico: Santiago Macias, *Mértola. O último porto mediterrâneo*, 1-3, Mértola, 2005.

circunstância, durante muito tempo ignorada pelos investigadores, talvez demasiadamente dependentes de testemunhos arqueológicos que tardavam, não deixa de se reflectir, ainda que indirectamente, em diversos textos da época imperial. Recordamos aqui, por interessar directamente a esta questão, uma passagem de Plínio-o-Antigo, que certamente não se limitou a transmitir uma simples imagem literária: *A Gadibus columnisque Herculis Hispaniae et Galliarum circuitu totus hodie navigatur occidens (...). Alio laterem Gadium ab eodem occidente magna pars meridiani sinus ambitu Mauretaniae navigatur hodie*¹⁰.

Desta forma, a faixa atlântica ocidental da Península Ibérica, sobretudo a que um dia pertenceu à província lusitana (Fig.1), corresponde a um autêntico interface entre as regiões mediterrâneas e atlânticas do mundo romano, reflectindo-se aqui, de forma particular e muito específica, a dupla condição da Ibéria. Aliás, é indiscutível que esta dualidade condiciona o território português, como muitos geógrafos distintos, e entre todos Orlando Ribeiro, têm posto em relevo. Na verdade, é algures no

De tudo isto podemos deduzir, mesmo limitando a nossa análise aos contactos com regiões europeias, que o território português não foi, durante o domínio romano, uma região isolada, irremediavelmente condenada, pelo afastamento dos grandes centros da época e pela dificuldade de comunicações, a um subdesenvolvimento sem solução. Temos referido, com maior insistência, as condições que a situação do território ofereceu às relações por via marítima, as quais, apesar das dificuldades inerentes, não deixaram de constituir elemento fundamental dessas relações, como veremos. É evidente que os caminhos terrestres não podem ser esquecidos, mas a morosidade das viagens, os apertados limites de carga impostos pelos meios disponíveis, sem esquecer o frequente mau estado dos caminhos, anulavam parcialmente as vantagens que as deslocções por terra ofereciam face às viagens marítimas, prejudicadas principalmente pelos perigos de mar e pelo reduzido período de navegação, limitado pela prática do *Mare Clausum*¹⁴.

Como dissemos, não é possível analisar o tema das relações da faixa atlântica da Hispânia sem ter em conta a situação geográfica da Península Ibérica, mas considerando de forma equilibrada a problemática dos meios de comunicação existentes e da sua utilização ao longo do ano. Mesmo depois da construção das grandes vias romanas que os atravessavam, os Pirenéus constituíram sempre uma barreira difícil de transpor, muito particularmente no Inverno¹⁵, exemplificando bem o tipo de problemas que se levantavam às viagens terrestres, os quais reflectiam de forma realista o que de mais negativo existia na situação peninsular. Por outro lado, não podemos esquecer que as viagens na época romana englobavam com muita frequência percursos mistos, combinando jornadas terrestres, fluviais e marítimas, sempre que possível e conveniente, o que permitia mitigar algumas das dificuldades oferecidas por um itinerário homogéneo. Como é evidente, o transporte terrestre a longa distância de determinado tipo de materiais ficava excluído, salvo situações muito especiais, pelo custo final, incomportável para a economia privada¹⁶. Daí a importância que atribuímos às relações por via marítima, sobretudo quando era preciso velocidade e grande capacidade de transporte, factores a que devemos acrescentar a regularidade praticada em muitas das carreiras de navegação romanas, o que muito facilitava a mobilidade de pessoas e bens.

A extrema valorização de um pretenso isolamento do Ocidente peninsular teve, entre outras consequências, o desenvolvimento, quase dogmático, de uma opinião muito negativa entre os investigadores acerca da possibilidade da existência de contactos marítimos com algum significado, mesmo na época romana. Curiosamente, circunstância que já foi referida de forma crítica¹⁷, mais facilmente se admite a presença de navios fenícios ou púnicos no Atlântico que a de navios romanos. A esta circunstância não é alheio o generalizado preconceito contra a capacidade romana no mar, teimosamente cultivado contra a formidável evidência que o contraria, em grande parte de origem arqueológica, hoje existente¹⁸. Quando se aceita a navegação fenício-púnica e se identificam estabelecimentos permanentes com a mesma origem em sítios do litoral atlântico a poente de Cádiz, nomeadamente no território português, caracterizados pelo vigoroso horizonte arqueológico de feição orientalizante que neles se identifica, parece-nos um enorme contra-senso admitir a ausência de navios romanos, e aqui utilizamos o termo no sentido lato, frequentando desde inícios do século II a.C. os *ports-of-trade* das rotas atlânticas, na sequência da excelente relação estabelecida com *Gades* (Cádiz).

Não faltam, portanto, testemunhos de intensos contactos marítimos anteriores à ocupação romana, quer com o mundo mediterrâneo, de que a cerâmica grega presente nos sítios arqueológicos portugueses constitui um sólido reflexo da prática do comércio indirecto, através do qual fenícios e púnicos introduziram na faixa atlântica materiais

¹⁴ Vegécio, *Epit.*, IV, 39.

¹⁵ M. Magallón Botaya, *La red viaria romana en Aragón*, Saragoça, 1987, p. 113-139.

¹⁶ R. Duncan-Jones, *The Roman economy*, Cambridge, 1982², p.368; P. Sillières, *Les voies de communication de l'Hispanie méridionale*, Paris, 1990, p.750-754.

¹⁷ Carlos Fabião, *O azeite da Baetica na Lusitania*, "Conimbriga", XXXII-XXXIII, 1993-1994, p.321-240.

¹⁸ M. Grant, *The Ancient Mediterranean*, Nova Iorque, 1988², p. 298-302; A. J. Parker, *Classical Antiquity: the Maritime Dimension*, "Antiquity", 64, 1990, p.335-346.

sumptuários produzidos fora da sua área de influência¹⁹. Todavia, as relações por via marítima não se limitaram ao litoral peninsular, existindo indícios seguros de contactos para norte, e bem mais antigos, como se pode deduzir da abundante presença de materiais da Cultura Campaniforme ou, posteriormente, da Idade do Bronze, em regiões de França, Reino Unido e Irlanda (Fig.2), cujo mapa de distribuição permite, simultaneamente, reconhecer antiquíssimas relações atlânticas com a faixa ocidental da Península Ibérica e explicar, pelo menos parcialmente, a situação na época romana²⁰, em especial a partir do final da República, sugerindo fortemente a continuidade dessas rotas e desses contactos, favorecendo a hipótese do recurso a rotas directas, em detrimento da navegação de cabotagem.

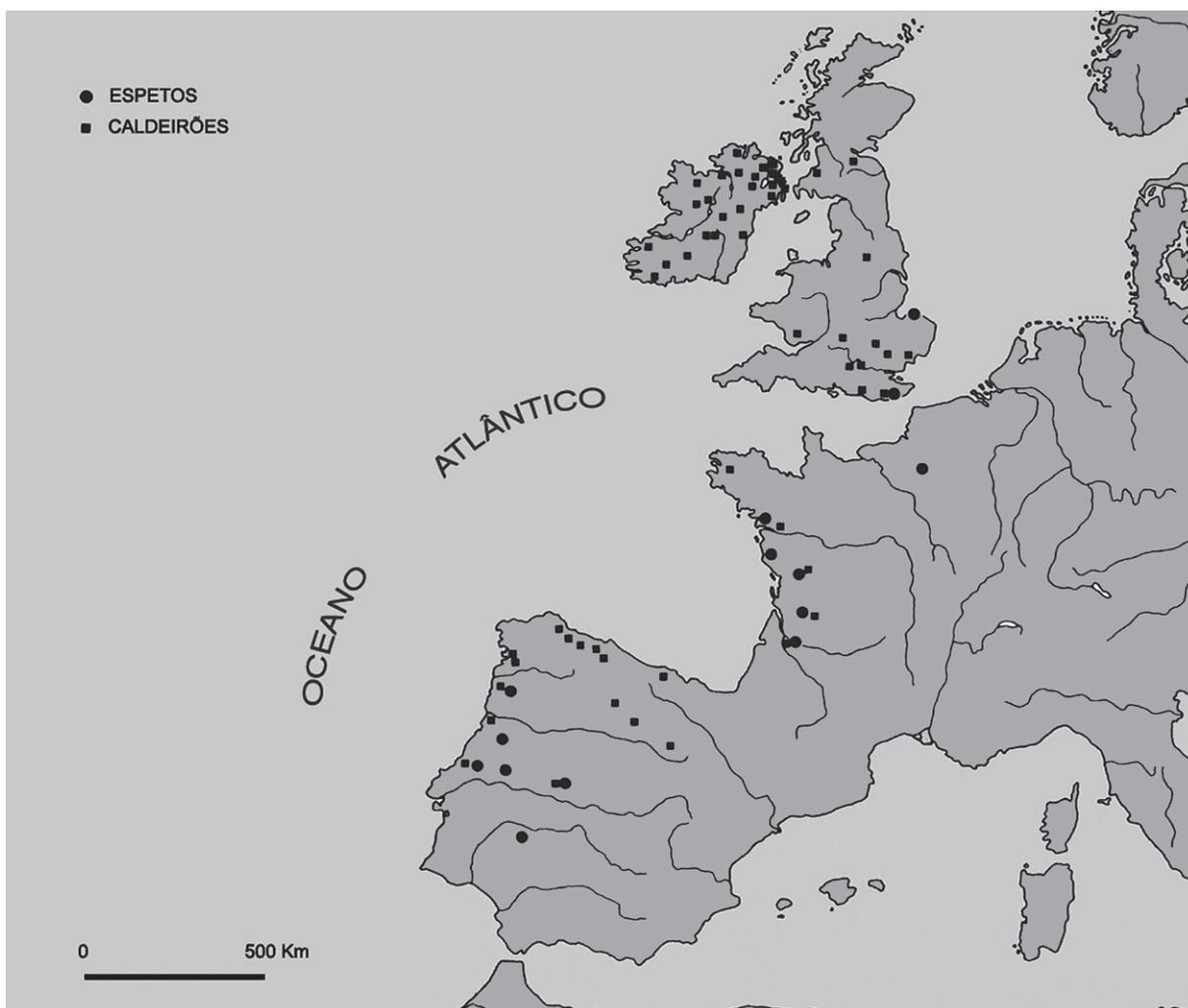


Fig. 2 – Esboço da repartição atlântica de materiais da Idade do Bronze, segundo Cunliffe.

¹⁹ Entre os referidos materiais destacam-se as cerâmicas gregas, cuja presença em sítios arqueológicos portugueses ganhou significativo relevo desde há alguns anos. Sobre o comércio fenício-púnico: A. C. Ferreira da Silva, *A Segunda Idade do Ferro*, “Nova História de Portugal”, I, Lisboa, 1990, p.291-292 e Ana Arruda, *Los Fenicios en Portugal. Fenicios y mundo indígena en el centro y sur de Portugal (siglos VIII-VI a.C.)*, “Cuadernos de Arqueología Mediterránea”, 5-6, 1999-2000, Barcelona.

²⁰ B. Cunliffe, *Facing the Ocean. The Atlantic and its Peoples*, Oxford, 2001, p.227-247.

Como o tema que aqui trazemos não se relaciona de forma directa com o período anterior à época romana, limitámo-nos ao essencial estas apreciações, ditadas por uma filosofia histórica sublinhando a *longue durée*, aspecto a nunca esquecer quando se trata de assuntos náuticos. Em relação aos antecedentes romanos no Atlântico, indígenas ou exóticos, basta-nos sublinhar a sua importância essencial, por constituírem o resultado de um acumular de experiências, algumas ainda mal conhecidas, que o pragmatismo romano não deixaria de aproveitar e desenvolver. Recordamos, a propósito da transmissão de conhecimentos de navegação, e para melhor explicação do que dizemos, que no trajecto final da viagem de descobrimento de Vasco da Gama, entre Melinde e Capocate, a esquadilha portuguesa foi conduzida por um piloto local, o célebre Ibn Madjid.

Que os contactos marítimos entre a Hispânia e o Noroeste da Gália prevaleciam nos últimos tempos da República parece confirmar-se através da presença de Públio Licínio Crasso, legado de César na campanha contra os *Veneti*, na Bretanha, personagem que alguns investigadores identificam com o Públio Crasso referido num célebre passo de Estrabão a propósito da rota atlântica, hipótese com a qual concordamos plenamente²¹. As mesmas relações evidenciam-se, ainda a propósito da conquista da Armórica e da temerária expedição à Britânia, através da presença, na primeira, como conselheiro de César, de Lúcio Cornélio Balbo, representante da elite gaditana e dos seus interesses no grande comércio marítimo²². Quanto à expedição além da Mancha, César fez seguir da Hispânia materiais para construir os navios que projectou especialmente para esta grande operação de reconhecimento²³.

Tudo isto aponta para relações, interesses e conhecimentos fortemente estabelecidos, delineando um panorama no qual o litoral ocidental peninsular não podia estar ausente. Os sucessos verificados em consequência de uma política imperial que assume, logo no começo do principado, aspectos que, a propósito do Atlântico, não se podem considerar estritamente simbólicos, ainda que também o fossem, confirmariam, a breve trecho, esta potencial mais valia geográfica do território que agora nos pertence. O desenvolvimento de uma grande rede de estradas estratégicas, em primeiro lugar ao serviço do exército e da administração, mas disponíveis para outras funções e com enormes vantagens no âmbito das relações interprovinciais, acompanhará nas regiões ocidentais do Império a criação ou refundação de centros urbanos, muitos deles coincidentes com portos cuja história confirmaria nos séculos vindouros a justeza das opções romanas. A partir das últimas décadas do século I a.C., o território português integra-se definitivamente neste grande espaço, no interior do qual, apesar de todas as diferenças existentes, foi possível desenvolver uma civilização comum.

Reconhecida a dupla influência atlântica e mediterrânea no Ocidente da Península Ibérica, cremos ser conveniente reflectir um pouco sobre o lugar desta região na Europa romana, para apreendermos com maior facilidade os factores que determinaram as relações com outras regiões do Império e a forma como este território, afastado e durante muito tempo símbolo dos limites ocidentais da *oikoumenê* greco-latina, foi integrado na romanidade. É interessante verificar que houve uma evolução na forma como a Hispânia foi entendida geograficamente, a partir de uma concepção mediterrânea, naturalmente relacionada com a evolução da conquista territorial, iniciada no Levante peninsular, só depois ganhando consistência uma visão de conjunto elaborada em torno do Mediterrâneo e do Atlântico. Que o *Mare Nostrum* pesou largamente nas concepções geopolíticas do início do Império depreende-se, sem dificuldade, da descrição que Estrabão redigiu sobre as características da Península Ibérica e dos seus habitantes²⁴.

Porém, a valorização progressiva das regiões atlânticas, cujo domínio se inscreveu muito cedo como um dos objectivos de Augusto²⁵, não podia deixar de exercer uma influência positiva na romanização do actual território

²¹ Estrabão, III, 2, 1; C. E. Stevens, *Crassus*, "The Oxford Classical Dictionary", 1970, p.295.

²² César, *B.G.*, V, 1. Sobre a relevante acção política dos Balbos gaditanos: J. F. Rodriguez Neila, *Confidentes de César. Los Balbos de Cádiz*, Madrid, 1992.

²³ César, *B.G.*, VII, 1.

²⁴ Estrabão, III, 1, 3.

²⁵ *Res Gestae*, XXVI, 2; Y. Roman, *Auguste, l'Océan Atlantique et l'imperialisme romain*, "Ktema", 8, 1983, p.261-268.

português, ainda que as diferenças entre as áreas setentrionais e meridionais do mesmo não tivessem, naturalmente, desaparecido. A difícil conquista dos litorais cantábricos, seguida posteriormente, sob o principado de Cláudio, da integração definitiva da Mauritânia e da conquista da Britânia, criaram uma enorme faixa atlântica que se estendia sem solução de continuidade, entre Marrocos e o Mar do Norte²⁶, transformando o litoral galaico-lusitano num sector onde cresce uma navegação de longo curso frequentando portos de ruptura de tráfico ou simples escalas, interessando sobretudo às rotas cujo destino obrigue a costear o litoral português. Não defendemos uma simples atlantização do Império, como é evidente, mas consideramos que as províncias do Extremo Ocidente, em particular a Lusitânia, só podem ser correctamente compreendidas como membros relevantes desta realidade que ofereceu duas grandes fachadas marítimas ao Império, uma como centro, outra como *rimland*. As consequências históricas desta situação invulgar foram da maior importância no desenvolvimento do que consideramos a Europa, demonstrando exemplarmente que periferia não significa, forçosamente, mediocridade e imobilismo.

Convém, pois, dedicar alguma atenção ao que na época romana se considerava a Europa, tanto mais que, para alguns geógrafos gregos a Líbia (África) se estendia até aos Pirenéus ou, mesmo, até ao Ródano. A visão romana do



Fig. 3 – Esboço dos principais itinerários europeus do Império Romano.

²⁶ G. Chic, *Roma y el Mar: del Mediterráneo al Atlántico*, “Guerra, Exploraciones y Navegación: Del Mundo Antiguo a la Edad Moderna”, Corunha, 1995, p.71-75.



Fig. 4 – Restos do miliário áureo, no *Forum Romanum*, o qual indicava as distâncias viárias desde Roma.

mundo conhecido é afirmadamente eurocêntrica, mas o elemento considerado fulcral é, logicamente, a Itália²⁷. Fosse como fosse, havia dúvidas quanto aos limites naturais da Europa, sobretudo os que se situavam para além das fronteiras romanas, a norte e a leste. Mas isso era secundário, pois o Império é considerado romano e o conceito europeu é-lhe secundário, tudo se organizando em função da Itália e de Roma. Assim, a extraordinária rede de comunicações terrestres e marítimas organizadas no interior e, em certos casos, mesmo para além das fronteiras, procura responder a interesses romanos, não a objectivos europeus. Quer tudo isto dizer que se torna difícil desenvolver uma abordagem exclusivamente europeia da questão das relações provinciais no mundo romano, circunstância que também se verifica a propósito do território português.

Referiremos muito rapidamente a rede viária que permitiu comunicar o Ocidente peninsular com os restantes territórios romanos na Europa, mais fácil de definir do que a não menos importante rede de rotas marítimas (Fig.3). Grande parte da rede de estradas era constituída por extensos itinerários unindo a Itália a pontos estratégicos nas fronteiras e aos mais importantes centros administrativos e económicos (Fig.4). Os portos desempenhavam uma função especial neste complexo esquema, desenvolvido, melhorado e eventualmente transformado ao longo de vários séculos. O *Itinerário de Antonino*, famoso roteiro viário composto no século III, enumera 372 itinerários, dos quais 34 interessam à Península Ibérica, partindo de *Olisipo* (Lisboa) quatro deles²⁸. Este documento, apesar das insuficiências que revela, faculta uma ideia geral muito útil da maior parte das principais estradas do mundo romano.

Uma análise da rede viária peninsular, ainda válida, efectuada por K. Miller, destacou a existência de três grandes eixos a partir dos quais se organizava todo o sistema viário hispânico. Um deles correspondia ao traçado regional da

²⁷ Vasco Mantas, *As vias de comunicação na Europa romana*, “Génese e Consolidação da Ideia de Europa III. O Mundo Romano”, Coimbra, 2006, p.173-175 (Mantas, *Vias*).

²⁸ J. Roldán Hervás, *Itineraria Hispana. Fuentes antiguas para el estudio de las vías romanas en la Península Ibérica*, Madrid, 1975, p.35-36.

Via Augusta, que conduzia de Roma a Cádiz; os outros dois partiam de *Olisipo* em direcção a *Beneharnum* (Lescar), perto de Pau, nos Pirenéus, um por Braga, Astorga e Pamplona, outro por Mérida, Toledo e Saragoça²⁹. Este esquema, ainda que muito simplificado, destaca imediatamente a existência de dois grandes itinerários, termo que preferimos por se tratar de traçados conjugando várias estradas ou troços de estradas, circundando toda a Península, assim como um eixo interior. O relevo atribuído a *Olisipo* nesta proposta de interpretação, a par de *Gades*, mesmo admitindo algumas reservas, não deixa de reflectir a importância indiscutível da cidade lusitana como *caput viae* e, naturalmente, a sua função privilegiada na rede de comunicações da faixa ocidental da Hispânia.

Infelizmente perdeu-se a maior parte da primeira folha da *Tábua de Peutinger*, cópia medieval de um mapa de estradas romano, a qual incluía a Península Ibérica, nada restando que interesse ao nosso território, limitando-se as reconstruções existentes a reproduzir os dados colhidos no *Itinerário de Antonino* e no *Anónimo de Ravena*³⁰. Apesar dos verdadeiros troços de estradas romanas serem muito mais raros do que se pretende frequentemente, as informações dos documentos viários que referimos e os numerosos miliários existentes em Portugal, sobretudo a norte do Tejo, mostram que a rede viária era densa e funcional, contribuindo seguramente para as relações do território com o exterior.

Dissemos que a reconstrução dos trajectos marítimos comunicando o território português com outras regiões do mundo romano é mais difícil. Ainda assim, não faltam por completo os testemunhos dessas ligações, quer a nível dos materiais arqueológicos, quer a nível da epigrafia, como é evidente, ocorrendo mesmo em número significativo no contexto de contactos interprovinciais privilegiados, como os que existiram entre a Lusitânia e a Bética³¹. Por isso mesmo nos parece muito significativo, tanto mais que se situa num horizonte histórico em que o recurso à epigrafia se torna muito limitado, mas a que não falta suporte arqueológico a referência à província lusitana no *Édito do Máximo*, documento tetrárquico dos finais do século III, no qual se indica o custo do frete marítimo entre o Oriente e a Lusitânia³². Este testemunho só pode ser interpretado como prova insofismável da existência de um tráfico marítimo suficientemente importante para merecer a sua inclusão na lista transmitida pelo *Édito*, uma vez que a província é citada com precisão, diferindo da indicação generalista seguida para indicar o preço estipulado para o transporte entre África e Hispânia.

Quanto à navegação atlântica, tantas vezes questionada, pode confirmar-se mesmo sem recurso a outras fontes, nomeadamente de cariz arqueológico, que já não faltam, através da sucinta descrição do litoral hispânico elaborada por Marciano de Heracleia, a que podemos acrescentar a informação, bastante anterior pois remonta a Estrabão, sobre a existência de um porto com dois diques de protecção, junto à foz do Minho³³. Considerando a grande dificuldade que os Romanos sentiram a propósito do lançamento de portos artificiais no litoral atlântico, por razões que se prendem directamente com as condições ambientais, sempre que ocorram indícios da existência de tais instalações podemos ter a certeza da rentabilidade e necessidade da sua construção, pois as dificuldades reais que a tecnologia portuária romana enfrentava eram muito grandes, optando quase sempre por portos, lagunares ou de estuário, naturais. Por isso, entendemos constituir um testemunho da maior importância, e não apenas em termos de arqueologia nacional, os restos do grande molhe edificado em *Balsa* (Luz de Tavira), estrutura facilmente visível em fotografia aérea e que se desenvolve ao longo de uns 160 metros, terminando a poente numa plataforma circular que pode ter servido de base a uma torre ou farol (Fig.5). Um investimento deste tipo só se justificava perante um movimento marítimo

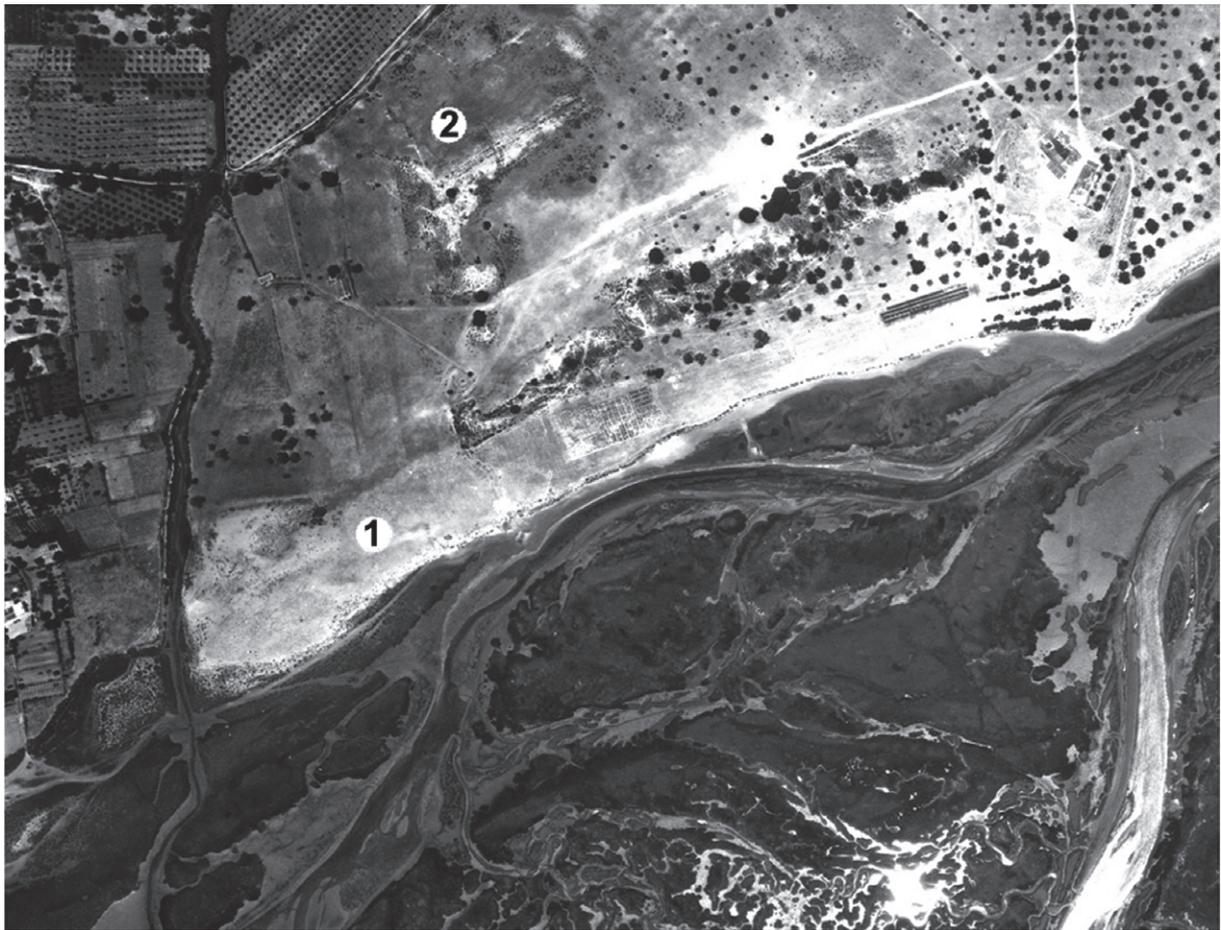
²⁹ K. Miller, *Die Peutingersche Tafel*, Estugarda, 1962², p.7-8, taf.3.

³⁰ Roldán Hervás, p.115, lám.XXI.

³¹ Vasco Mantas, *Navegação, economia e relações interprovinciais. Lusitânia e Bética*, "Humanitas", 50, 1998, p.199-239.

³² M. Giachero, *Edictum Diocletiani et Collegarum de pretis rerum venalium in integrum restitutum e latinis graecisque fragmentis*, I-II, Génova, 1974, p.220.

³³ M. Pastor Muñoz, *La Península Ibérica en Marciano de Heraclea*, "Hispania Antiqua", 8, 1978, p.89-128; Estrabão, III, 3, 4.



1- Molhe
2 - Doca ?



0 60 120 m

Fig. 5 - Vestígios das instalações portuárias da cidade de *Balsa* (IGC, 1979, n.º5167).

compensador e regular, certamente presente nesta cidade do Algarve romano, da qual existem outros vestígios do seu desaparecido porto³⁴.

Traçar as rotas marítimas apresenta maiores dificuldades, mas os seus indícios, nomeadamente materiais achados em terra ou no mar, onde a arqueologia subaquática tem permitido, desde meados do século XX, progressos espectaculares, são mais facilmente relacionáveis com os grandes eixos de comunicação marítima, o que se revela muito mais complicado para os percursos terrestres, pelo seu grande número e variedade. As ânforas béticas Haltern 70 achadas no sítio de naufrágio dos Cortiçais, em Peniche³⁵, permitem afirmar a existência de uma rota em direcção

³⁴ Vasco Mantas, *A cidade de Balsa*, "Tavira. Território e Poder", Lisboa, 2003, p.85-94. Sobre o estado actual desta importante estação arqueológica: Luís Fraga da Silva, *Balsa. Cidade perdida*, Tavira, 2007.

³⁵ Jorge Russo, *A GEPS e a Universidade de Coimbra*, "O Mar Greco-Latino", Coimbra, 2006, p.418-420. Tudo indica tratar-se de um transporte logístico destinado às tropas estacionadas no Noroeste peninsular.

ao Norte peninsular, com ou sem escalas, mas é impossível conhecer, mesmo aproximadamente, quais os caminhos seguidos entre *Conimbriga* e a capital lusitana, *Emerita Augusta* (Mérida), pelo flâmine provincial *Marcus Iulius Latro*³⁶. Podemos conhecer, sem grandes problemas, a origem de pessoas e de objectos, mas é praticamente impossível determinar, a não ser por hipótese assente num bom conhecimento da rede viária, o que nem sempre é o caso, por onde se deslocaram até ao local onde encontramos os seus testemunhos. Resta-nos, apesar de tudo, a confirmação de contactos com outras regiões do Império, próximas ou afastadas, com todo o potencial de informação daí resultante. Esse é o limitado objectivo desta nossa comunicação.

Para esboçar o quadro das relações europeias do território português na época romana, que praticamente circunscrevemos ao período imperial, referiremos, em primeiro lugar, as fontes disponíveis, já incidentalmente mencionadas, e que se repartem entre fontes escritas e fontes arqueológicas. As primeiras, quando literárias, nem sempre podem ser consideradas fontes primárias, ao contrário do que se verifica com as segundas, que o são quase sempre. Não é nossa intenção apreciar neste momento a complicada questão do valor relativo das fontes, ainda que se trate de um assunto particularmente interessante, merecedor de uma disciplinada flexibilidade. A conhecida *Ora Maritima* de Avieno utiliza fontes muito antigas, mas, ocasionalmente, insere apontamentos que podem e devem ser considerados testemunhos directos, como quando descreve o estado de ruína de Cádiz no seu tempo, dizendo que a única coisa notável que lá viu foram as cerimónias em honra de Hércules³⁷. Com isto não estamos a solicitar o recurso sistemático à imaginação, ainda que John Bradford a considerasse, com razão, fundamental na prática arqueológica, apenas pretendemos destacar a necessidade de utilizar as fontes, todas elas, de forma a obter algumas certezas e o maior número possível de hipóteses coerentes e cientificamente correctas.

As fontes escritas são relativamente reduzidas, sobretudo as fontes literárias, a respeito das relações entre o território português e o mundo romano. Isso resulta, em larga medida, dos condicionalismos que pesaram sobre elas e das características das actividades económicas na época romana, limitadas, quando consideradas à escala imperial, às necessidades impostas pelo abastecimento regular de grandes quantidades de produtos destinados a consumos militares e de ordem sócio-política, assim como a fornecer matérias-primas destinadas a suportar actividades transformadoras específicas. Diríamos, numa linguagem actual, que predominava claramente o sector primário, deixando para o âmbito da economia local ou regional outro tipo de actividades, indício seguro de uma situação de subalternidade sobre a qual décadas atrás se interrogava Paul Petit³⁸, mas que não contrariou a implantação de um estilo de vida, romano ou, pelo menos, inspirado pelos modelos mediterrâneos³⁹.

Outra limitação, esta qualitativa, das fontes literárias, consiste na redundância de grande parte delas, pois muitos dos autores mais tardios se limitam a reproduzir, com poucas alterações com interesse, notícias ou dados já transmitidos por outros, pouco acrescentando ao quadro das relações com os territórios europeus do Império. Entre os autores cujos textos chegaram até nós devemos destacar, evidentemente, Estrabão e Plínio-o-Velho. O primeiro permite conhecer alguma coisa sobre as condições das viagens no Ocidente peninsular, sobretudo quando se refere à navegabilidade dos rios e às facilidades oferecidas pelos estuários e zonas de sapal, sobretudo na Turdetânia, à navegação e aos contactos com o interior. Também nos parece importante sublinhar a referência do geógrafo grego ao facto de partirem desta região, na qual se integrava o Sul do território português, os maiores navios que aportavam, em grande número, a *Puteoli* (Pózzuoli), no início do Império o principal porto italiano. Um outro passo de Estrabão, infelizmente estropiado, alude ao que pensamos ser um farol na embocadura do Sado, rio onde *Salacia* (Alcácer do

³⁶ R.Étienne *et alii*, *Fouilles de Conimbriga*, II. *Épigraphie et Sculpture*, Paris, 1976, p.49-51.

³⁷ Avieno, *Or. Mar.*, 270-283.

³⁸ P. Petit, *La paix romaine*, Paris, 1967, p.328-330.

³⁹ Jorge Alarcão, *Os modelos romanos e os traslados provinciais na Lusitânia*, “El Concepto de lo Provincial en el Mundo Antiguo. Homenaje a la Profesora Pilar León Alonso”, I, Córdoba, 2006, p.177-187.

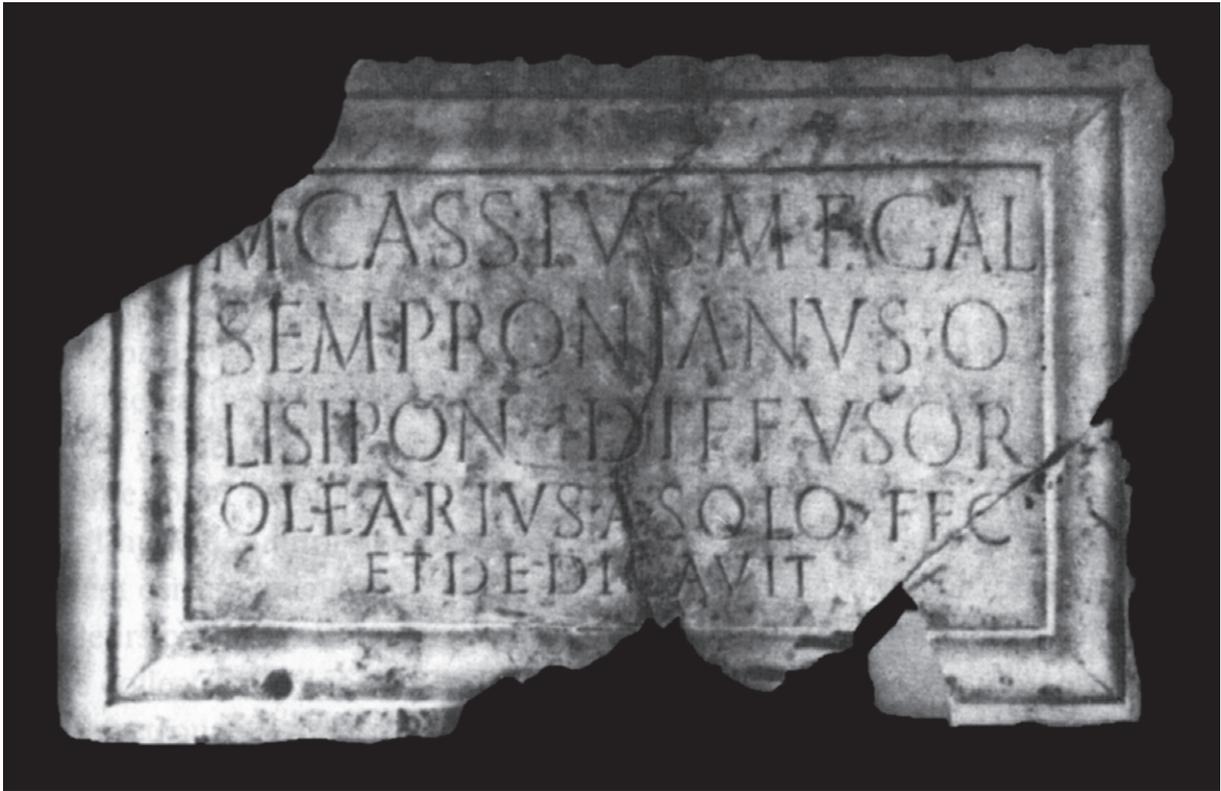


Fig. 6 – Inscrição de *M. Cassius Sempronianus* (foto de J. G. Fernández).

Sal), pelos finais da República, constituía o porto mais importantes a ocidente de Cádiz⁴⁰, confirmando, uma vez mais, o valor das comunicações por via marítima.

Plínio-o-Velho, que conhecia bem a Península Ibérica, deixou-nos valiosíssimas informações, ainda que muitas vezes de forma indirecta, sobre relações da faixa atlântica ocidental do território peninsular com outras regiões do mundo romano, em especial com a Itália. Muitos dessas informações referem-se à excelência de determinados produtos lusitanos, como as lãs de *Salacia*, também referidas por Estrabão, e as azeitonas da região de Elvas, umas e outras difíceis de identificar no registo arqueológico, dominado por ânforas cuja função como contentores reflecte outros produtos⁴¹. É o caso do azeite, em cuja produção e exportação a Bética teve a primazia até ao século III, actividades que se reflectem na Lusitânia. Recordamos apenas, a título de exemplo, a inscrição referindo *M. Cassius. M. f. Gal / Sempronianus*, um *diffusor olearius* oriundo de *Olisipo*, inscrição encontrada em Tocina (Fig.6), no vale do Guadalquivir⁴², datável dos inícios do século II. Os difusores eram intermediários entre os produtores e os comerciantes relacionados com a *Annona*, pelo que esta epígrafe ilustra exemplarmente as relações entre *Olisipo*, a Bética e a Itália.

A família Cássia destaca-se entre as mais importantes da Lisboa romana, e a ela talvez pertencesse, como o cognome sugere, o *L. Cassius Reburus* que foi dúunviro nada menos que em Óstia, o grande porto de Roma (*CIL XIV*

⁴⁰ Estrabão, III, 2, 6; III, 3, 9. Sobre *Salacia*: J. C. Lázaro Faria, *Alcácer do Sal ao tempo dos Romanos*, Alcácer do Sal, 2002.

⁴¹ Francisco de Oliveira, *Lusitânia rural em Plínio o Antigo*, “Les Campagnes de Lusitanie Romaine”, Madrid, 1994, p.37-42.

⁴² 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.

413). O achado, em Roma, de uma inscrição onde ocorre uma *Coelia Mascellina* identificada como *negotiatrix olearia ex Baetica* sugere-nos a hipótese de uma ligação aos Cássios, pois em Lisboa as duas famílias, Cássia e Célia, estão bem representadas a nível do poder político local⁴³. Estas breves referências, já no âmbito da epigrafia, poderiam ser completadas com outros testemunhos, o que neste momento não cremos necessário. Voltando a Plínio-o-Velho, e de alguma forma para confirmar o valor das suas informações, recordamos que o seu famigerado elogio aos cavalos lusitanos das lezírias taganas, encontra, séculos mais tarde, eco na carta de Símaco na qual este alude à importação, em Antioquia, de cavalos lusitanos, testemunho evidente de contactos regulares entre a Lusitânia e o Mediterrâneo Oriental⁴⁴.

Uma das vantagens dos testemunhos epigráficos reside no facto de facultarem um grande leque de informações, que de forma alguma se limitam a dados sobre contactos comerciais, como aqueles de que nos temos ocupado até aqui. A importância dos testemunhos epigráficos, reforçada pela exiguidade das fontes literárias respeitantes ao período romano em Portugal, resulta da grande voga que os padrões sócio-políticos em vigor no Alto Império conferiram à prática cultural que era a gravação de inscrições, oficiais ou privadas, mas todas elas, naturalmente, públicas, constituindo aquilo a que G. Sanders chamou de literatura de rua⁴⁵. Por isso mesmo, o recurso à epigrafia permite obter informações particularmente interessantes, em especial no âmbito daquilo a que podemos chamar a pequena história, indispensável para a reconstituição das sociedades antigas.

Não incluiremos entre os exemplos seleccionados para esta comunicação, testemunhos epigráficos de militares, pela simples razão de que os seus movimentos, ditados pelas necessidades estratégicas deste ou daquele momento, não reflectem obrigatoriamente o quadro das relações normais entre o Ocidente peninsular e a Europa romana. É evidente, por outro lado, que a vinda de militares de regiões exteriores à Península não deixou de contribuir para introduzir elementos culturais exóticos, como referiremos a seu tempo. Neste aspecto deve ter sido muito significativa a acção dos veteranos peninsulares regressados ao seu território de origem depois de terminado o tempo de serviço, distinguindo-se neste particular, pelo seu número, os que militaram nas tropas auxiliares. Prestigiados pela sua experiência e condição, constituíram amiúde parte da limitada elite romanizada das pequenas cidades provinciais, elementos importantes do processo de aculturação mútua entre indígenas e colonizadores. O imponente *corpus* epigráfico da região de Idanha-a-Velha conta com vários testemunhos de militares dela naturais, um dos quais, o porta-estandarte *Tongius*, filho de *Tongetamus*, ao consagrar uma árula a Trebaruna, divindade lusitana, e outra à romana Vitória⁴⁶, nos oferece um bom exemplo deste entrecruzamento cultural de que falámos, independentemente do sector ou sectores operacionais onde os militares prestaram serviço.

Como dissemos, são diversas as informações sobre contactos com o exterior que a epigrafia pode facultar. Essa variedade estende-se desde a simples referência a uma origem longínqua, directamente expressa na inscrição ou apenas sugerida pela onomástica, ou por um qualquer particular de ordem cultural relacionável com esta ou aquela região europeia do Império. Não é necessário multiplicar os exemplos, pois se trata de uma circunstância bem evidenciada pelos documentos, razão que nos leva a recordar apenas o caso do conhecido *G. Cantius Modestinus*, construtor de quatro templos, dois na *Civitas Igaeditanorum* e dois em Bobadela, todos consagrados a divindades ideologicamente relacionadas com valores políticos dominantes no mundo romano. Ora sucede que, embora Modestino represente uma família

⁴³ M.F. Loyzance, *A propos de M. Cassius Sempronianus Olisiponensis, Diffusor Olearius*, "Revue des Études Anciennes", LXXXVIII, 1986, p.273-285; Vasco Mantas, *Os magistrados olisiponenses do período romano*, "Turres Veteras VII. Encontro de História das Figuras do Poder", Torres Vedras, 2005, p.33-35.

⁴⁴ Plínio, *N.H.*, VIII, 166; Simaco, *Epist.*, IV, 62.

⁴⁵ G. Susini, *Epigrafia romana*, Roma, 1982, p.13-21.

⁴⁶ Inscrições achadas no Fundão: Fernando de Almeida, *Egitânia. História e arqueologia*, Lisboa, 1956, p.269-270, P. Le Roux, *L'armée romaine et l'organisation des provinces ibériques d'Auguste à l'invasion de 409*, Paris, 1982, p.192.

estabelecida em Idanha-a-Velha, quer o gentílico, característico do Norte da Itália, quer a fórmula com que termina as inscrições dos templos, *ex patrimonio suo*, raríssima na Península Ibérica, sugere imediatamente uma relação italiana, provavelmente com a região de Aquileia⁴⁷. Outros testemunhos são muito mais directos, como sucede com a inscrição de Óstia na qual se identifica o único lusitano, neste caso natural de *Aeminium* (Coimbra), conhecido de forma inquestionável no grande porto de Roma: *M. Caesius Maximus* (CIL XIV 4822).

Os documentos epigráficos revelam-se excelentes contributos para o estudo das movimentações de pessoas, seja a nível oficial ou a nível privado. Ainda que no primeiro caso exista um factor algo semelhante ao que torna as deslocações dos militares aleatórias, sempre é possível conhecer alguma coisa sobre os movimentos correspondentes à evolução na carreira do pessoal administrativo romano, o que não deixa de sugerir, ocasionalmente, algumas relações com a faixa ocidental peninsular. Infelizmente, as carreiras iniciadas no nosso território poucas vezes conduziram, pelo menos de acordo com a documentação disponível, ao acesso à classe equestre e menos ainda à classe senatorial, limitando drasticamente a circulação de altos funcionários para fora da Península Ibérica⁴⁸.

É mais positiva a situação no que se refere a deslocações privadas, ainda que por vezes não seja possível descortinar quais as razões exactas da presença dessas pessoas neste ou naquele lugar. Daremos apenas dois exemplos, uma vez mais testemunhos das intensas relações do nosso território com a Itália, em ambos os casos por motivos bem conhecidos. No primeiro caso temos uma inscrição de *Bracara Augusta* (Braga), da época de Cláudio, momento muito importante no desenvolvimento do território atlântico da Península Ibérica, a que não terá sido estranha a reconhecida preocupação deste imperador com a elevação das províncias e das suas elites. Nesta inscrição (Fig.7), em honra do legado imperial *C. Caetronius C. f. Miccio*, datada do período entre 42 e 44, que corresponde ao início das operações de conquista da Britânia, encontramos menção a um grupo de *cives Romani qui negotiantur Bracaraugusta*, dos quais partiu a iniciativa da homenagem⁴⁹. O segundo exemplo, mais tardio e talvez mais prosaico, refere-se ao célebre auriga lusitano da primeira metade do século II, *G. Appuleius Diocles*, identificado através de epígrafes de Roma e de Preneste (CIL VI 10048; CIL XIV 2884). Embora não se conheça o local exacto do nascimento de Diocles, estas inscrições ilustram um aspecto muito interessante das relações provinciais com a capital do Império, mostrando como as grandes carreiras, mesmo desportivas, exigiam significativa mobilidade no mundo romano⁵⁰.



Fig. 7 – Inscrição honorífica de *C. Caetronius Miccio*, achada em Braga.

⁴⁷ Vasco Mantas, *C. Cantius Modestinus e seus templos*, “Religiões da Lusitânia. Loquuntur Saxa”, Lisboa, 2002, p.231-234.

⁴⁸ M. González Herrero, *Los caballeros procedentes de la Lusitania romana. Estudio prosopográfico*, Madrid, 2006, p.117-118.

⁴⁹ G. Alföldy, *Um “cursus” senatorial de Bracara Augusta*, “Revista de Guimarães”, 76, 3-4, 1966, p.363-372.

⁵⁰ Sobre aurigas na Hispânia romana: A. Ceballos Hornero, *Los espectáculos en la España romana: la documentación epigráfica*, II, “Cuadernos Emeritenses”, 26, Mérida, 2004, p.407-468.

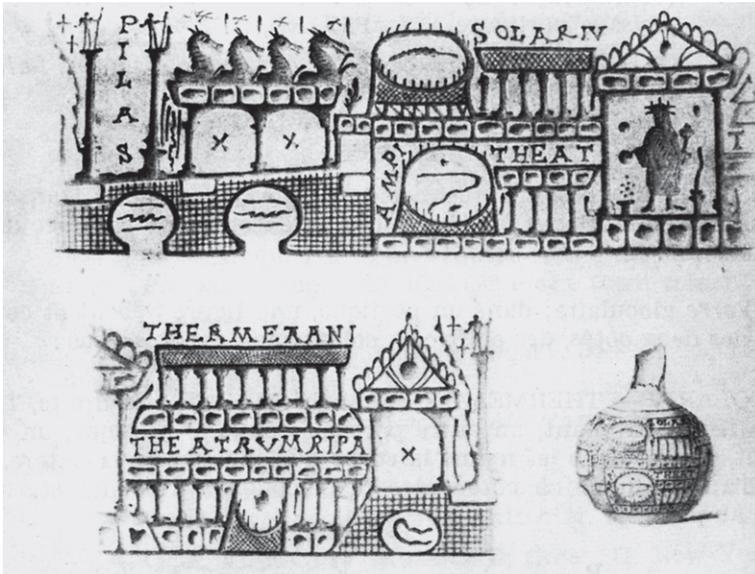


Fig. 8 – Os monumentos de *Puteoli* no vaso de Odemira, segundo desenho do século XIX.

As fontes arqueológicas, sobre cuja abundância não é necessária reflectir, apresentam outros problemas de interpretação, mas não menos informações relevantes sobre as relações com a Europa romana. Quase sempre menos personalizadas que as fontes epigráficas, a sua diversidade é muito grande, podendo oscilar entre a carga de um navio afundado ou um simples objecto isolado. O estudo da cerâmica, por exemplo, permite conhecer alguns aspectos peculiares das relações comerciais, em particular no que se refere aos circuitos de importação ou exportação. Assim, no período republicano, a cerâmica campaniense dos tipos A e B, normalmente comercializada respectivamente a partir da Campânia e da Etrúria, surge no nosso território em

conjunto, fazendo supor uma escala num porto de reunião de cargas algures no sul da Hispânia, a partir do qual teria sido reexportada⁵¹. Por outro lado, enquanto a *terra sigillata* itálica e sudgálica ocorre em quantidade na Península Ibérica, nomeadamente no território português, verifica-se o contrário em relação à exportação para Itália e para Gália da *sigillata* hispânica⁵², o que não significa, como é evidente, falta de relações, resultando das características essenciais do tráfico com origem na Hispânia e da falta de interesse dos produtores num mercado longínquo para materiais relativamente baratos, apenas rentáveis enquanto transportados como fretes secundários ou de retorno.

Um simples objecto solitário pode revelar-se do maior interesse para comprovar relações a longa distância. Está neste caso o vaso de vidro achado em Odemira no século XIX e entretanto extraviado, sem que tenha sido possível até hoje voltar a encontrar-lhe o rasto (Fig.8). Trata-se de uma garrafa bojuda pertencente a um grupo que inclui um total conhecido de oito exemplares, produzido na Campânia nos séculos III e IV, e que constituía uma espécie de recordação para os viajantes que visitassem o porto de *Puteoli*, no golfo de Nápoles, o qual continuou a desempenhar importantes funções no abastecimento de Roma, mesmo depois da construção dos grandes portos artificiais em Óstia, da iniciativa de Cláudio e de Trajano. O vaso representa no bojo, como todos os da série, ainda que com pequenas diferenças, os principais monumentos do porto italiano⁵³, suprimindo desta forma artística, que aliás se continua a praticar actualmente em muitos locais turísticos, mas nem sempre com a mesma qualidade, a falta de fotografias. O achado deste vaso em Odemira comprova uma vez mais as relações do nosso território com a Itália, tanto mais que na foz do rio Mira se encontrou um cepo de âncora romano, ilustrando a existência de um porto de abrigo na zona.

De tudo o que foi dito podemos concluir que, embora as pequenas deslocações tenham seguramente prevalecido no mundo romano, num ambiente de normal quotidiano, como aconteceu até às grandes transformações provocadas pela Revolução Industrial, não há razões para duvidar da existência de relações terrestres e marítimas

⁵¹ Jorge Alarcão, *O domínio romano em Portugal*, Mem Martins, 1989, p.154.

⁵² F. Mayet, *Les céramiques sigillées hispaniques*, Paris, 1983, p.236-238.

⁵³ J. M. Bairrão Oleiro, *O vaso de vidro de Odemira*, "Arquivo de Beja", 20-21, 1963-1964, p.101-110; S. E. Ostrow, *The topography of Puteoli and Baia in the light of glass flasks*, "Puteoli", 3, 1979, p.77-140.

muito activas⁵⁴, nas quais as deslocações profissionais e as grandes correntes comerciais representam a parte mais significativa, relações naturalmente condicionadas no essencial por factores de ordem política ou de permanência de contactos tradicionais, de ordem cultural ou geográfica. O movimento de pessoas no Império é um excelente índice da mobilidade e da variedade de situações que o determinava. Veremos alguns exemplos representativos dessa mobilidade no território português. Um grupo de testemunhos muito interessantes, ainda pouco estudado, é o que se relaciona com as embaixadas ou legações enviadas a Roma pelas cidades, para tratar directamente com o imperador, ou com alguma instância superior na capital do Império, de assunto de particular relevância, por vezes politicamente melindroso⁵⁵. Para o território português conhecem-se directamente duas embaixadas desse tipo, além de existir uma outra situação a partir da qual se pode subentender com segurança o envio de uma legação. Vejamos então quais são os nossos testemunhos.

O primeiro encontramos-lo em Plínio-o-Velho e situa-se na época de Tibério. Eis o que nos interessa no passo em questão: *Tiberio principi nuntiavit Olisiponensium legatio ob id missa, visum audictumque in quodam specum concha canentem Tritonem qua noscitor forma*⁵⁶. Estamos perante um relato típico de *mirabilia*, muito vulgares no contexto cultural da época e que Plínio nos transmite com impassível seriedade, o que justificaria desde logo o envio da embaixada dos olisiponenses a Roma. Todavia, não deixamos de nos interrogar sobre a verdadeira razão desta legação junto do imperador, considerando o interesse de *Olisipo* no desenvolvimento de uma política atlântica, praticamente paralizada desde o falhanço das armas romanas na Germânia. A embaixada, representando os decuriões do município olisiponense, o mais importante da Lusitânia, teria utilizado o pretexto do prodígio registado na região para despertar o interesse do imperador pelo Atlântico. Fosse como fosse, ficou registo do facto, ainda que só com o principado de Cláudio, descontando as iniciativas inconsequentes de Calígula, os planos de Augusto fossem vigorosamente retomados, depois da cautelosa atitude de Tibério.

Outra referência a uma embaixada enviada a Roma deixou memória numa inscrição achada em 1934 perto do Palácio Barberini, na capital italiana, publicada muito recentemente por Silvio Panciera⁵⁷. A epígrafe encontra-se em parte incerta, mas ficou o caderno de campo do arqueólogo que acompanhou os trabalhos (Fig.9), no qual se pode ler o seguinte texto: [...] / [Praefec]to fabrum / ex provinc(ia). Lusitan(ia) / Civitas Conimbrigens(ium) / patrono. per.

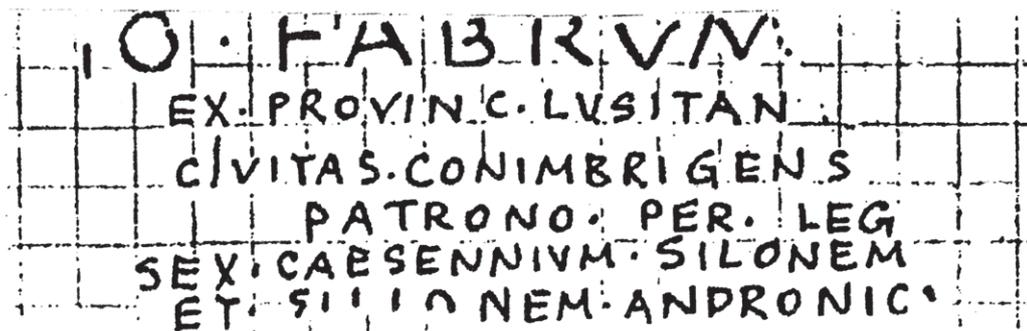


Fig. 9 – Cópia da inscrição de Roma em honra de um desconhecido patrono de *Conimbriga*.

⁵⁴ Mantas, *Vias*, p.169-173.

⁵⁵ *Paulys Realencyclopädie der Classischen Altertumswissenschaft*, XII, I, Estugarda, 1963², col.1133-1141. É muito conhecido o episódio das duas delegações que as comunidades grega e hebraica de Alexandria, esta chefiada pelo célebre Philon, enviaram ao imperador Calígula: Petit, *Histoire*, p.94-95.

⁵⁶ Plínio, *N.H.*, IX, 9-10.

⁵⁷ S. Panciera, *Domus a Roma. Altri contributi alla loro inventariazone*, "Serta Antiqua et Mediaevalia", VI, Roma, 2003, p.368-374.

Leg(atos) / Sex. Caesennium Silonem / et Sillonem Andronici f(ilium) / [...]. Este texto revela-se da maior importância por identificar um patrono de *Conimbriga*, talvez numa fase inicial da integração da cidade na hierarquia urbana romana, anterior à intervenção flaviana, como sugere a ausência da menção *Flaviae* e na denominação de tipo peregrino ostentada pelo último dos magistrados referidos. Atendendo às transformações verificadas no fórum de *Conimbriga* durante o principado de Cláudio, parece-nos possível atribuir-lhe uma datação semelhante, admitindo que a legação a Roma se relacione com tais alterações no centro monumental da cidade lusitana⁵⁸.

Finalmente, o terceiro caso relaciona-se com um notável de *Salacia*, acerca de cuja identidade se vem discutindo há décadas: *L. Cornelius L. f. Bocchus* (*CIL* II 2479=*IRCP* 189). Não vamos debruçar-nos sobre essa questão específica, que parece finalmente resolvida, limitando-nos a recordar o facto desta individualidade, que bem pode ser o *Bocchus* escritor referido por Plínio-o-Velho, ter exercido a honrosa magistratura de *Praefectum Caesarum* no município salaciense⁵⁹. Embora a cronologia desta distinção suscite ainda alguns problemas, parece possível situá-la no principado de Cláudio. A prefeitura dos Césares consistia no exercício do duunvirato por um magistrado que representava, normalmente sem colega, o imperador, seus familiares ou, como sucedeu em Cádiz com o rei mauritano Juba, um aliado de Roma, na sequência da oferta do mais alto cargo da administração urbana às referidas individualidades⁶⁰. Era portanto, uma função da maior importância política, que com frequência ultrapassava largamente o simples exercício honorífico. Por isso, quando as cidades decidiam solicitar tal honraria, que era uma espécie de patrocínio que permitia intervenção directa na vida das cidades, mesmo que tal pedido passasse pelo governador provincial, não deixariam de enviar uma embaixada a Roma.

A movimentação de militares, apesar de não representar directamente as relações mantidas entre a faixa atlântica peninsular e as restantes regiões europeias do Império, não deixa de facultar algumas indicações úteis sobre origem de determinados fenómenos, inclusive no âmbito cultural. Assim sucede, por exemplo, com a possível origem externa da chamada decoração astral, muito vulgar nos monumentos epigráficos de regiões menos urbanizadas e que durante muito tempo foi considerada um elemento típico de uma certa cultura indígena, sobretudo céltica ou celtizada. Independentemente da possibilidade de alguns desses complexos elementos decorativos, particularmente bem representados no Nordeste português, reflectirem ideias locais, parece confirmar-se progressivamente uma origem exótica para muitos deles, trazidos de outras regiões por elementos do exército, no activo ou licenciados⁶¹. O mesmo se pode dizer acerca da introdução de determinados cultos, ainda que neste caso os comerciantes tivessem igualmente um papel significativo.

Os movimentos dos altos funcionários, como já referimos, podem também facultar alguns dados interessantes, pelo menos sobre as relações administrativas do nosso território e sobre as carreiras dos que vieram aqui servir o Império. Um dos testemunhos mais interessantes deste tipo de documentação é a inscrição votiva, consagrada ao Sol e à Lua no santuário da foz da ribeira de Colares, por *G. Iulius Celsus*⁶². Pela sua invulgar importância no contexto da epigrafia luso-romana, transcrevemos o conteúdo da referida inscrição (Fig.10), ainda que, infelizmente, se encontre muito maltratada: *Gaio Júlio Celso, filho de Gaio, da tribo Quirina, [...] inscrito na distinta classe senatorial pelo mesmo*

⁵⁸ A. Roth-Congès, *L'hypothèse d'une basilique à deux nefs à Conimbriga et les transformations du forum*, "Mélanges de l'École Française de Rome", 99, 1987, p.711-751; Adília Alarcão et alii, *Le centre monumental du forum de Conimbriga*, "Itinéraires Lusitaniens", Paris, 1997, p.49-61.

⁵⁹ González Herrero, p.38-45; Plínio, *N.H.*, XVI, 216; XXXVII, 24, 97, 127.

⁶⁰ G. Mennella, *I prefetti municipali degli imperatori e dei cesari nella Spagna romana*, "Epigrafia Jurídica Romana", Pamplona, 1989, p.377-389; J.F Rodríguez Neila, *El municipio romano de Cádiz*, Cádiz, 1980, p.53-54, 67.

⁶¹ J. A. Abásolo / F. Marco, *Tipología e iconografía en las estelas de la mitad septentrional de la Península Ibérica*, "Roma y el Nacimiento de la Cultura Epigráfica en Occidente", Saragoça, 1995, p.337.

⁶² S. Lambrino, *Les inscriptions de São Miguel de Odrinhas*, "Bulletin des Études Portugaises", XVI, 1952, p.142-150; J. Cardim Ribeiro, *Soli Aeterno Lunae. O santuário*, "Religiões da Lusitânia. Loguuntur Saxa", Lisboa, 2002, p. 235-239.

(imperador), [...] enviado na *Dácia Superior* [...], encarregado das reclamações e do registo de pessoas e bens, administrador da província *Lusitânia* [...], administrador [...], administrador de *Neápolis* e do *Mausoléu em Alexandria*, administrador da vigésima parte das heranças nas províncias *Narbonense* e *Aquitânia*, curador das estradas *Emília* e *Triunfal*, consagrou este monumento.

O *cursus honorum* de Celso corresponde ao de um especialista de assuntos financeiros, que desenvolveu parte da carreira na *Dácia* e na *Gália*, exercendo funções na *Lusitânia* como *procurator*. A epígrafe remonta ao século II, pois Celso ascendeu à ordem senatorial por iniciativa de Antonino Pio. A nota mais interessante do curso deste funcionário, excelente exemplo de mobilidade, embora não se trate do cargo mais importante que desempenhou, consiste na referência a ter sido o responsável, como administrador, do *Mausoléu de Alexandre*, monumento de relevante significado na ideologia imperial romana⁶³. Do santuário de Colares deixou-nos Francisco de Holanda uma interessante reconstituição, que não andarà muito longe da realidade. Podemos imaginar os sentimentos de Celso, cuja notável carreira se repartiu pelo mundo romano, desde o Mediterrâneo Oriental até ao Extremo Ocidente peninsular⁶⁴, quando ali fitou o Oceano, aquele Atlântico de distâncias para além do qual Séneca vaticinava o descobrimento de novas terras, um dia.

A presença de escravos ou ex-escravos no nosso território também pode constituir um bom meio de vislumbrar relações com outras regiões. A análise da onomástica servil, que se reflecte na dos libertos, evidentemente, permite traçar algumas pistas, embora determinado tipo de nomes, em especial os antropónimos de origem grega, levantem complicadas questões de interpretação, pois com muita frequência não implicam, obrigatoriamente, que os seus detentores também sejam gregos⁶⁵. É o caso de um escravo oriundo de *Collipo*, e do qual se registou a epígrafe

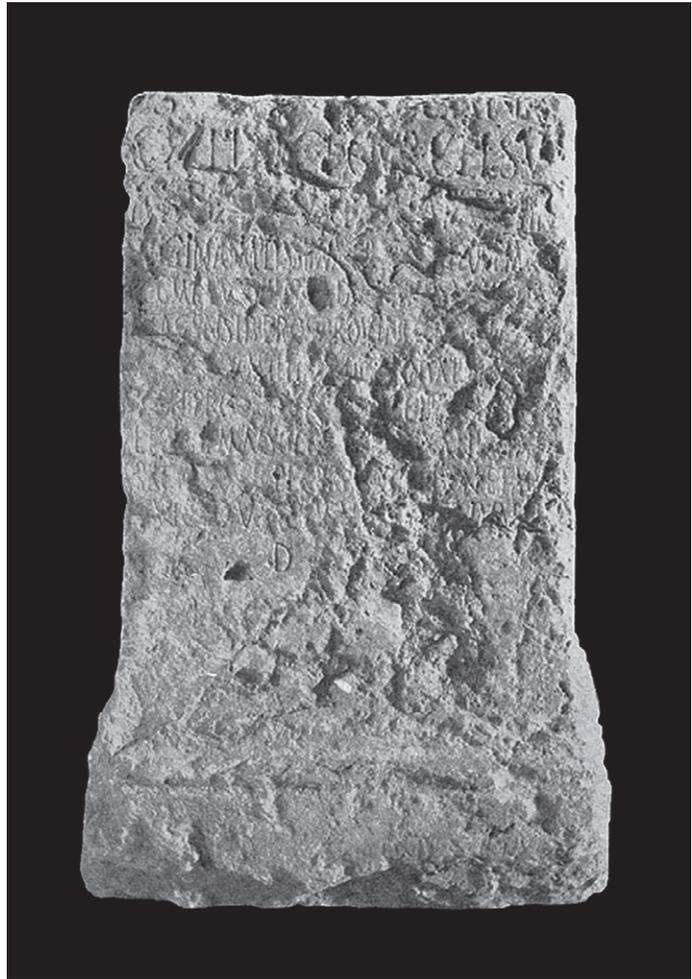


Fig. 10 – A inscrição votiva de *C. Iulius Celsus*, no Museu de São Miguel de Odrinhas.

⁶³ AAVV, *Alejandro Magno Modelo de los Emperadores Romanos*, “Neronia”, IV, Bruxelas, 1990. Não foi ainda possível identificar o local onde se situava o *Mausoléu (Sêma)*, apesar da intensa especulação desenvolvida em torno do mesmo: J.-C. Golvin, *Essai d'évocation visuelle d'Alexandrie romaine*, “Les Dossiers d'Archéologie”, 201, 1995, p.58-61.

⁶⁴ O voto ao Sol e à Lua expresso por Celso pode reflectir alguma influência sofrida por este no Egipto, onde o imperador Antonino mandou edificar, em Alexandria, portas monumentais em honra destes astros divinizados.

⁶⁵ Sobre esta debatida questão: L. F. Smith, *The significance of Greek cognomina in Italy*, “Classical Philology”, 29, 1934, p.145-147; S. Hornblower / E. Matthews (Ed.), *Greek Personal Names. Their Value as Evidence*, Oxford, 2000.

funerária em Roma: *D. M. S. / Corintho. Helvi / Philippi. ser / ex. Lusitania. municip / Colliponensi / ann XXI / Victor. et. Celer. fratri / d. s.*⁶⁶. Aqui temos uma situação em que o escravo usa um nome grego, recordando a célebre cidade do istmo, aquela onde, segundo o ditado, nem todos podiam ir, mas cuja origem se situa em *Collipo* (São Sebastião do Freixo), cidade na qual a família *Helvia* conta com outro testemunho, nada deixando transparecer relações com as regiões helénicas do Império⁶⁷. Não temos qualquer hipótese de saber se Corinto chegou à Itália com os irmãos, que ostentam nomes bem latinos, por via terrestre ou marítima. E quem seria e que faria Hélio Filipe, em Roma?

Apesar da ambiguidade resultante da análise da antroponímia utilizada por escravos e libertos, de quando em quando é possível isolar casos em que a relação com o exterior parece segura ou, pelo menos fiável, principalmente quando se trata de um nome muito raro no território peninsular ou que transmite a ideia de uma origem externa. Ainda assim, tratando-se de nomes gregos, não é fácil, atribuir-lhe uma origem situada na Europa ou numa das vastas regiões orientais ou africanas onde predominava a cultura e a língua gregas. Na verdade, são muito raros os documentos com a clareza existente numa epígrafe de Mértola (*IRCP 98*), na qual Lúcio Júlio Apto, liberto de Galião, afirma a sua origem italiana: *Itala me genuit tellus*. Convém sublinhar que muitos destes escravos ou libertos, sobretudo quando vindos do exterior, não tinham uma condição estritamente relacionada com trabalho braçal, não qualificado, para o que não faltava mão-de-obra livre (*mercenarii*), pois actuavam frequentemente como especialistas ou técnicos.

Existe uma situação, todavia, que não deixa dúvidas quanto à existência de uma comunidade de língua grega, ainda que não seja possível determinar a sua dimensão. Mais uma vez estamos perante um grupo relacionado com libertos ou seus descendentes e com toda a probabilidade, com o comércio marítimo. Referimo-nos à cidade de *Balsa*, onde



Fig. 11 – Inscrição funerária de Taciano, em língua grega, proveniente de *Balsa* (MNA).

⁶⁶ D. Domingos de Pinho Brandão, *Epigrafia romana coliponense*, “Conimbriga”, XI, 1972, p. 47-50.

⁶⁷ Brandão, p.49-52.

abundam testemunhos da antroponímia grega, presente em nada menos de sete inscrições num total de quinze epígrafes legíveis, todas provenientes da área urbana balsense⁶⁸. Uma destas inscrições é muito significativa pois o texto foi redigido em grego. Trata-se de uma árula de excelente qualidade (Fig.11), memória funerária de Taciano, levantada pelos pais, Eveno e Antíoqueis, achada na Quinta do Trindade⁶⁹. Não são frequentes as inscrições gregas na Península Ibérica, menos ainda no nosso território, pelo que consideramos ter existido em *Balsa* uma comunidade de língua grega, única razão para que a inscrição fosse gravada não em Latim, mas sim em Grego. As inscrições destinavam-se a ser lidas e, neste caso, nem um possível snobismo justifica uma atitude à margem da norma, pois ocultaria à maioria dos balsenses o conteúdo do que se pretendia publicitar. É evidente que esta circunstância, reflexo seguro das relações comerciais marítimas com as províncias gregas do Império, como certos materiais de *Balsa*, nomeadamente ânforas, comprovam⁷⁰, não pode ser interpretada como prova de uma colonização grega na região, como por vezes se lê.

Para além da circulação de pessoas e dos contactos que tais deslocações permitem reconhecer, outro aspecto muito importante é o da circulação de ideias, a que já aludimos uma ou outra vez nesta comunicação. Como seria de esperar, a influência cultural ou técnica romana faz-se sentir de forma dominante, sobretudo quando em contextos favoráveis ou reservados a uma intervenção oficial. A título de exemplo recordamos a construção do forum de *Conimbriga*, cuja concepção plenamente de acordo com os cânones vitruvianos permitiu a redacção de um artigo denominado, significativamente, *Vitruve à Conimbriga*⁷¹. Claro que os autores não pretendiam afirmar a presença do célebre arquitecto na Lusitânia, limitando-se a sublinhar a utilização, logo nos primeiros tempos do Império, de um modelo de planeamento arquitectónico idêntico ao que se aplicava na Itália. Mas os conhecimentos viajavam nos dois sentidos, como prova a referência de Vitruvius a um tipo de cobertura que considera usual na Lusitânia, feita a partir de um entrançado de ramagens e de argila, o qual foi recentemente identificado em Lisboa⁷².

Voltando à grande arquitectura, sem que tenhamos qualquer informação sobre quem planeou o monumental forum de *Liberalitas Iulia Ebora* (Évora), no qual o templo poderá ter sido objecto de reconstrução nos finais do século I, inícios do século II, deparamos com um monumento onde existem indícios interessantes de relações culturais com áreas não peninsulares. Com efeito, o chamado Templo de Diana (Fig.12), designação inventada no século XVIII, corresponde a um modelo invulgar no Ocidente do mundo romano, onde os edifícios peripteros, como o de Évora, são pouco habituais, contrariamente ao que sucede nas regiões helenizadas do Império, o que sugere um arquitecto vindo dessas paragens. Os trabalhos arqueológicos conduzidos por Theodor Hauschild mostraram que o pódio era rodeado por espelhos de água e que existia uma plataforma na fachada, em lugar da escadaria frontal⁷³, elemento que ocorre em diversos templos construídos ou reconstruídos na transição dos Flávios para os Antoninos. Não faltarão outros testemunhos de influências desta ou daquela região europeia no planeamento de edifícios religiosos, como parece ter sucedido com os pequenos templos de que o da *villa* de Milreu, em Estói, constitui o melhor exemplo, ou com o santuário consagrado a uma divindade indígena, em Santana do Campo, perto de Arraiolos, aparentemente relacionado com modelos usuais nas províncias nórdicas do Império⁷⁴.

⁶⁸ Encarnação, *IRCP*, p.123-154.

⁶⁹ M. L. Afonso dos Santos, *Arqueologia romana do Algarve*, II, Lisboa, 1972, p.328-330, 333.

⁷⁰ C. Fabião, *As ânforas*, "Cerâmicas e Vidros de Torre de Ares", Lisboa, 1991, p.23-24.

⁷¹ Jorge Alarcão *et alii*, *Vitruve à Conimbriga*, "Conimbriga", XVII, 1978, p.5-14.

⁷² Vitruvius, *De Arch.*, II, 1, 3; Clementino Amaro, *Núcleo arqueológico das Rua dos Correiros*, Lisboa, 1995, p.11-15.

⁷³ Th. Hauschild, *Untersuchungen am Römischen Tempel von Évora vorberichtet*, "Madrider Mitteilungen", 29, 1988, p.208-220, taf.25-30; *Templos romanos na província da Lusitânia*, "Religiões da Lusitânia. Loquuntur Saxa", Lisboa, 2002, p.215-226.

⁷⁴ Th. Hauschild, *O "ninfheu" do Milreu*, "Religiões da Lusitânia. Loquuntur Saxa", Lisboa, 2002, p. 241-244; T. Schattner, *A igreja de Sant'Ana do Campo. Observações num templo romano invulgar*, "O Arqueólogo Português", Série IV, 13-15, 1995-1997, p. 485-558; I. A. Richmond, *Roman Britain*, Londres, 1967³, p.139-142.

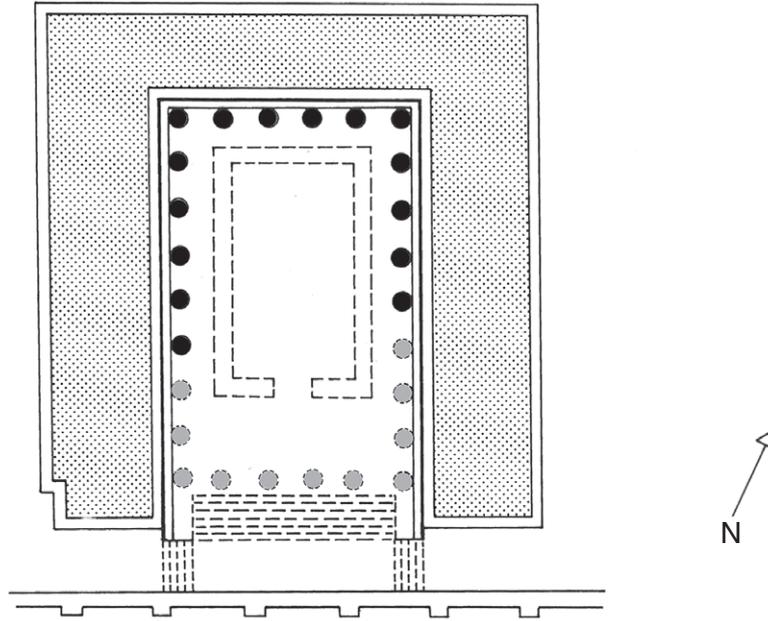


Fig. 12 - O templo do forum romano de Évora e a sua planta, segundo Th. Hauschild.

O reconhecimento da origem e da forma de recepção de ideias não imediatamente identificáveis através de testemunhos arqueológicos é mais difícil, como é o caso de certos cultos ou credências. A introdução do Cristianismo no que é hoje Portugal, por exemplo, não é ainda clara, podendo relacionar-se com o Norte de África, de onde teria sido trazido por militares ou comerciantes. Porém, há que considerar a importância dos contactos com a Itália e o que se passou a nível das comunidades judaicas presentes no nosso território, das quais pouco ou nada se conhece para o período que nos interessa. De qualquer forma, a localização das sedes episcopais mais antigas de Portugal não deixa de reflectir parcialmente a importância dos contactos marítimos na fase inicial da cristianização. Quanto a certas práticas supersticiosas, como utilizar machados de pedra polida (pedras de raio) como protecção contra toda a sorte de infortúnios, procedimento muito vulgar entre os Romanos, talvez reflectido na invulgar concentração de machados existente em torno de um provável local de culto rural, perto de Beirã⁷⁵, não é possível saber se já existia no nosso território na Idade do Ferro ou se, como aconteceu com os símbolos fálicos para proteger edifícios, testemunhados sobretudo a partir do século II, resultou de um processo de aculturação.

A circulação de objectos, em grande ou em pequena quantidade, é sempre elucidativa das relações mantidas por uma determinada região, ainda que convenha não esquecer o papel dos intermediários no comércio romano. No nosso território não faltam materiais cuja origem só pode atribuir-se ao comércio de importação. É o caso das enormes quantidades de cerâmica itálica ou gaulesa achada nas estações arqueológicas portuguesas, dos sarcófagos em pedra, como os de Reguengos e Vila Franca, datados do século III e vindos com toda a probabilidade de Itália e da Ática⁷⁶, ou algumas pequenas figuras de bronze, eventualmente importadas, por via marítima ou terrestre, da Gália ou da Itália⁷⁷. Muito interessantes são os vidros, matizados ou multicolores, importados entre o século I a.C. e os Flávios, de Roma ou da Ístria, ou as taças e os copos produzidos na Eslovénia e em *Lugdunum* (Lyon). Mais tarde, nos séculos III e IV surgem vidros que, como os *diatretas*, terão sido produzidos principalmente em oficinas germânicas, de Colónia⁷⁸. Se os primeiros comprovam forte utilização de rotas mediterrâneas, os segundos podem considerar-se indício da frequência de outros circuitos, nomeadamente a rota atlântica. Não é nossa intenção elaborar uma lista de importações, razão que nos leva a indicar apenas alguns exemplos que nos parecem mais interessantes quanto à determinação das relações do actual território português com a Europa romana.

Esta questão leva-nos directamente ao último ponto da nossa comunicação, que se prende com a exportação de materiais lusitanos, por via marítima. Referimos já que a exportação da maioria dos artigos do nosso território por terra se tornava economicamente inviável ou praticamente impossível. Por isso a via marítima foi a solução normal para este problema real. Para além dos custos muito mais baixos havia também a questão da velocidade. Basta um exemplo: considerando que um correio do *cursus publicus* percorria em média 75 quilómetros por dia, e esta não era, naturalmente a velocidade de um viajante normal, muito menor, levaria no mínimo, 36 dias a percorrer a distância entre Cádiz e Roma, enquanto que o mesmo percurso, por mar, andaria entre sete a dez dias, com muito boas condições de mar e de vento⁷⁹.

Os dados facultados pela arqueologia subaquática ou por simples achados fortuitos alteraram por completo o panorama do comércio lusitano, de que se desconheciam quase por completo testemunhos arqueológicos antes do último terço do século XX. As descobertas efectuadas no mar e o progresso também verificado em terra, sobretudo no que se refere à identificação de fornos produtores de ânforas, permitem hoje traçar um quadro geral muito mais

⁷⁵ Jorge Oliveira *et alii*, *Nova carta arqueológica de Marvão*, "Ibn Maruán", 15, 2007, p.126-127.

⁷⁶ Vasco de Souza, *Corpus Signorum Imperii Romani. Portugal*, Coimbra, 1990, p.31-32, 50.

⁷⁷ António Pinto, *A propósito dos pequenos bronzes figurativos romanos: itinerários difusores*, "V Mesa Redonda Internacional sobre Lusitania Romana: Las Comunicaciones", Madrid, 2004, p.391-408.

⁷⁸ Jorge Alarcão, *Portugal romano*, Lisboa, 1987⁴, p.158-161.

⁷⁹ Procópio, XXX, 3, 5; Plínio, *N.H.*, XIX, 3, 4.



Fig. 13 – Mapa dos naufrágios mediterrâneos com ânforas lusitanas: 1- Conillera; 2- Cap Blanc; 3- Cabrera I; 4- Cabrera III; 5- Mahón; 6- Port Vendres I; 7- Planier 7; 8- Catalans; Pommègues; 10- Saint Gervais; 11- Chrétienne D; 12- Cap Bénat I; 13- Pampelone; 14- Punta Ala; 15- Sud-Lavezzi I; 16- Sud-Lavezzi III; 17- Cap Ognina; 18- Marzamemi F; Randello, 20- Femina Morta.

correcto do valor real das exportações do nosso território, em especial preparados piscícolas. É evidente que um grande volume desses produtos seguiu a rota mediterrânea (Fig.13), em direcção a Itália ou à Gália, de cujos portos no Ródano os produtos lusitanos podiam continuar para norte, através dos rios que corriam em direcção ao Atlântico. Muitos produtos eram transportados a partir da Bética, prática que parece ter prevalecido durante o Alto Império, como provam as cargas mistas identificadas em vários naufrágios, como os de Port Vendres II ou de Saint Gervais, e que continuou no Baixo Império, como se deduz das cargas presentes em navios como os de Sud Lavezzi ou Cabrera III, entre outros⁸⁰.

O comércio marítimo directo a partir do litoral português, seguindo as mesmas rotas mediterrâneas, também conta com testemunhos indiscutíveis, tanto para o Alto Império como para o Baixo Império, como se prova através das ânforas que constituem as cargas homogêneas dos naufrágios de Conillera e Cap Bénat, no primeiro caso, e Chrétienne D e Randello, no segundo⁸¹. Uma excelente prova da existência de relações directas com a Itália consiste num tijolo achado

⁸⁰ R. Étienne / F. Mayet, *La place de la Lusitanie dans le commerce méditerranéen*, “Conimbriga”, XXXII-XXXIII, 1993-1994, p.211-218. Os carregamentos mistos reflectem em larga medida as características da produção de bens de consumo na economia romana, pelo que não são esquecidos na legislação: *Dig.*, XIV, 2, 2, 2.

⁸¹ J. C. Edmondson, *Two industries in Roman Lusitania. Mining and Garum*, Oxford, 1987, p.181; A. J. Parker, *Ancient shipwrecks of the Mediterranean and the Roman provinces*, Oxford, 1992, p.234.

na *villa* romana de Milreu, tijolo que ostenta uma marca circular, típica das produções italianas (*CIL* II 6252⁸²), e cuja presença no Algarve, aparentemente estranha atendendo ao tipo de material, se deve atribuir a um frete de retorno. O transporte de artigos baratos no regresso de uma viagem era uma prática vulgaríssima e quase obrigatória para que os navios não navegassem apenas em lastro, o que, além de ser anti-económico, prejudicava as suas qualidades náuticas. Os materiais de construção cerâmicos encontram-se entre os mais abundantes neste tipo de carregamentos⁸².

Resta-nos voltar de novo ao problema das relações com as áreas atlânticas meridionais do Império. O achado de materiais anfóricos provenientes de produções béticas e lusitanas nas águas da Galiza e na costa setentrional da Península⁸³, ainda que em quantidade relativamente reduzida, não deixa de testemunhar a frequência desta rota. É evidente que os perigo de mar, descritos com truculência pelo imaginário Trimalcião, estavam bem presentes no Atlântico, mas não é menos verdade que a relação distância / custo era de tal ordem utilizando a rota atlântica que, para os audaciosos e ambiciosos aspirando às margens de lucro também gabadas por Trimalcião⁸⁴, seria normal a sua utilização. Isto, mesmo sem ter em conta as evidentes relações tradicionais com determinadas áreas, que referimos inicialmente, justifica a utilização de uma rota para norte ao longo da costa atlântica.

A presença significativa de materiais peninsulares, especialmente ânforas de azeite e de preparados piscícolas, artigos essencialmente destinados ao consumo militar, quer na Britânia, quer na Germânia, onde os hábitos alimentares indígenas eram muito diferentes dos mediterrâneos, comprova tais relações e, pelo menos em parte, o recurso à rota atlântica⁸⁵. A ausência aparente deste tipo de testemunhos em vastas zonas do litoral hispânico e gaulês pode reflectir a circunstância de se tratar de territórios praticamente desguarnecidos desde meados do século I, não interessando, portanto, aos circuitos de abastecimento militar. Assim sendo, poderíamos concluir que, para além da navegação sectorial existente no Atlântico, a rota de longo curso que interessava ao litoral ocidental da Hispânia era, essencialmente, uma rota logística, sensível às alterações estratégicas e do dispositivo militar romano.

O que se conhece da época medieval, quando os navios largavam de Portugal para Inglaterra nos inícios de Dezembro para que os produtos daqui exportados pudessem estar presentes nos mercados antes do Natal⁸⁶, assim como as características do regime de ventos a norte da Península Ibérica, permitem que se considere a frequência de uma rota batida até à Britânia, evitando a difícil travessia do Golfo da Gasconha, o que também pode contribuir para explicar a relativa raridade dos materiais de origem peninsular identificados nos litorais nordeste da Península Ibérica e sudoeste da Gália. Não pretendemos negar a importância da utilização do chamado istmo gaulês para fazer chegar ao Atlântico, através do Mediterrâneo e dos rios da Gália, os artigos peninsulares, mas essa solução, muito mais cara, não implica a negação do recurso à rota atlântica, ainda que esta possa ser considerada secundária, de acordo com os testemunhos registados em determinadas estações arqueológicas⁸⁷. Embora não totalmente assegurada, esta possibilidade de actividades mediterrâneas e atlânticas associadas é sugerida na epígrafe funerária de *G. Iulius Firmus*, que aceitamos ser o indivíduo identificado nos *tituli picti* de ânforas do Testaccio (*CIL* XV 3893-3896), e da irmã, *Iulia Dubra*, epígrafe achada perto de Sintra (*CIL* II 5019). O cognome usado por esta pode relacionar-se com *Dubrae* (Dover), importante porto britânico no Canal da

⁸² Alarcão, *Domínio*, p.139. Os materiais italianos são particularmente abundantes na actual Tunísia: G.-C. Picard, *La civilisation de l'Afrique romaine*, Paris, 1959, p.87-88, 378.

⁸³ P. Díaz Alvarez, *Anforas romanas en el eje atlántico calaico-lusitano*, Vigo, 1984; C. Fernández Ochoa (Ed.), *El puerto romano de Gijón. Navegación y comercio en el Cantábrico durante la Antigüedad*, Gijón, 2002.

⁸⁴ K. Greene, *The archaeology of the Roman economy*, Londres, 1986, p.40-41; Petrônio, *Sat.*, 76.

⁸⁵ 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; C. Carreras Monfort, *Britannia and the imports of Baetican and Lusitanian amphorae*, "Journal of Iberian Archaeology", Vol. 0, 1998, p.159-170; Cunliffe, p.478-481.

⁸⁶ Cunliffe, p.36-37, 564-565.

⁸⁷ J. Rougé, *Transports maritimes et transports fluviaux dans les provinces occidentales de l'Empire*, "Ktema", 13, 1988, p.93; F. Vilvorder / B. Misonne, *La cerámique de Braives. Production et importation*, "Le Patrimoine Archéologique de Wallonie", Namur, 1997, p.348-352; C. Carreras Monfort, *El comercio de Asturias a través de las ánforas*, "Los Finisterres Atlánticos en la Antigüedad", Gijón, 1998, p.205-212.

Mancha, pelo que consideramos esta hipótese, apoiada em duas coincidências significativas, muito provável

O estudo das relações entre o nosso território e a Europa romana não é fácil, atendendo ao tipo de fontes disponíveis e ao acentuado desequilíbrio que existe entre elas. A evolução dos estudos prosopográficos contribuirá, sem dúvida, para um maior conhecimento desse aspecto do passado, mas será a investigação arqueológica que poderá facultar maior número de indicações seguras sobre os contactos desenvolvidos neste preciso contexto geográfico e histórico. Terminamos lembrando a construção do farol da Corunha (*Brigantium*), um dos poucos da época romana que ainda subsiste em grande parte, apesar das modificações que foi sofrendo, farol construído por um lusitano de *Aeminium*, como nos informa a inscrição rupestre gravada junto ao monumento (CIL II 2559), identificando o arquitecto *G. Sevius Lupus* (Fig.14), farol que Paulo Orósio relacionou directamente com a Britânia⁸⁸, o que não deixa de ser mais um indicio de relações regulares com essa marca do Império.

A romanização foi um grande momento de encontro de culturas e de interesses diversos, com os custos inerentes a situações semelhantes, aos quais o historiador deve estar permanentemente atento, sob pena de não entender o passado ou, pior, de o subjugar a leituras anacrónicas, ignorantes do que Benedetto Croce pretendia quando declarou que toda a História é História Contemporânea. Compreenderemos melhor o percurso do Ocidente peninsular no espaço europeu, em grande parte estruturado sobre continuidades, reflectindo sobre o que foi esse decisivo período na construção de uma identidade cultural de referência, através dos testemunhos materiais e imateriais de uma irreversível integração europeia⁸⁹, *sensu lato*. Por isso mesmo, não é possível reduzir o que se passou a um simples fenómeno de colonização e exploração dos vencidos pelos vencedores, hoje tão em moda.

O Império foi um grande espaço de mobilidade e de intercâmbios, sem paralelo até às revoluções da Revolução Industrial. Uma canção de gesta medieval francesa atribuía a um rei de *Conimbre* um túmulo antigo situado à saída de Paris, na estrada de Orleães⁹⁰. Tratar-se-ia de um natural de *Conimbriga* que os acasos da vida, eventualmente uma carreira administrativa, levaram sobre os caminhos da *pax romana* até à gaulesa *Lutetia*? Nunca o saberemos, muito provavelmente, mas a simples possibilidade de que assim tenha acontecido é suficiente para recriar a verdadeira imagem daquilo que o desenvolvimento de comunicações regulares a longa distância, através de um espaço, no essencial política e culturalmente unificado, permitiu. Foram, também aqui, as relações estimuladas pela acção romana que moldaram a História, na unidade e na diferença, antes que as dramáticas transformações do mundo mediterrâneo na Antiguidade Tardia tivessem preludiado o surgimento da Europa, aquela onde, apesar de tudo, ainda vivemos e com a qual nos identificamos.

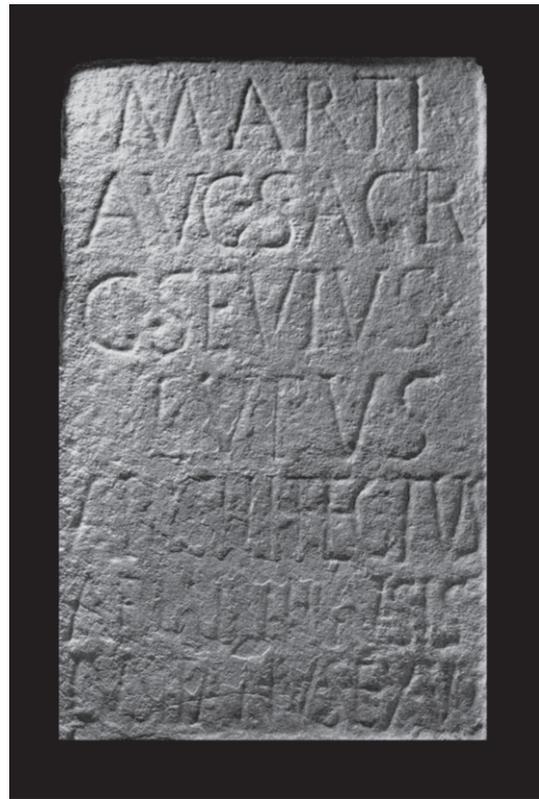


Fig. 14 – Inscrição rupestre de *G. Sevius Lupus*, junto à Torre de Hércules, na Corunha.

⁸⁸ Orósio, II, 3. Sobre o farol: S. Hutter / Th. Hauschild, *El faro romano de La Coruña*, Corunha, 1991; M. Sánchez Terry, *Los faros españoles: historia y evolución*, Madrid, 1991, p.148-159. Não cremos, contrariamente ao que alguns autores consideram sobre dados circunstanciais, que *Lupus* seja um simples construtor naval ou que se identifique com o arquitecto do criptopórtico júlio-cláudio de *Aeminium*.

⁸⁹ P. S. Wells, *The Barbarians speak. How the conquered peoples shaped Roman Europe*, Princeton, 1999; R. Lawrence, *Afterwards. Travel and Empire*, "Travel and Geography in the Roman Empire", Londres, 2001, p.167-176.

⁹⁰ M. Bloch, *Mélanges historiques*, II, Paris, 1963, p.745