

# αργος

# ARGOS

Revista do Museu Marítimo  
de Ílhavo outubro 2017 05



**Património Naval e Museus do Mar**

Entrevista a Francisco Contente Domingues

Arqueologia náutica e subaquática

Histórias trágico-marítimas

Museus do Mar

Cutty Sark



# **A Navegação Romana no ATLÂNTICO: UM PATRIMÓNIO**

Sónia Bombico\*

## **marÍTIMO ENTRE O MATERIAL e O IMATERIAL**

\*Investigadora do CIDEHUS-Évora  
Membro da Cátedra UNESCO em Património Imaterial e Saber-Fazer  
Tradicional Universidade de Évora

Fig. 1 – Ânforas romanas do Museu de Ílhavo. Haltern 70 (à esquerda), Dressel 9 (ao centro) e provável Dressel 14 (à direita).

## A Rota Atlântica Romana

O Museu Marítimo de Ílhavo alberga uma pequena colecção de três ânforas romanas, recolhidas por pescadores e de proveniência subaquática indeterminada. Estes exemplares contribuem para o crescente conhecimento sobre a navegação romana no Atlântico, entre os meados do século I a.C. e o século II d.C. O conjunto inclui um exemplar de Haltern 70c vinária de época Cláudia-Neroniana (41-68 d.C.), uma Dressel 9 piscícola (30/20 a.C. a 90 d.C.), ambas de produção Bética, e um aparente exemplar de Dressel 14 para o transporte de preparados de peixe de difícil classificação, podendo tratar-se de uma produção lusitana ou bética.

A Rota Atlântica Romana constitui, como veremos, um património cultural entre o material e o imaterial. As ânforas e os cepos de âncora em chumbo, identificados em meio subaquático ao longo da nossa costa, são os vestígios materiais directos da navegação de época romana no Atlântico. Por outro lado, um conjunto de saberes aliados às técnicas de navegação e construção naval, à utilização dos portos naturais, e ao aproveitamento dos cursos fluviais, contribuíram para o sucesso da adaptação romana ao atlântico.

Entre os meados do século I a.C. e a primeira metade do século I d.C., assistimos a um incremento da informação arqueológica respeitante à presença romana no nosso território, aguçado pela presença do exército conquistador, de cidadãos romanos; e pelo desenvolvimento urbano de cariz romano, bem como pelo crescimento significativo dos materiais cerâmicos importados.

Este incremento da informação surge em directa associação com as Campanhas Cantábricas (29 a.C.-19 a.C.), com a constituição do extenso *limes germanico* (campanhas de Augusto entre 12 a.C. e 9 d.C.), com a consolidação do domínio na *Britannia*, em 43 d.C.<sup>1</sup> e com a anexação definitiva da Mauritânia em 42 d.C., que contou com apoio logístico a partir da Bética e da Lusitânia<sup>2</sup>.



É no reinado de Cláudio, a partir de meados do século I d.C., que se parece consumir a “política atlântica” de Roma<sup>3</sup>.

Os padrões de importação parecem indicar que Cádiz terá mantido, durante o início da romanização do ocidente peninsular, o domínio marítimo e comercial no Atlântico, mantendo uma posição de relevo como centro distribuidor e de concentração de cargas<sup>4</sup>. Os vestígios materiais associados ao presumível abastecimento institucional realizado por via atlântica dão-nos conta de uma exportação em larga escala de produtos vinícolas e oleários da Bética, entre os finais do século I a.C. e os meados do I d.C., os quais terão sido acompanhados por preparados piscícolas da área gaditana. São disso prova os padrões de distribuição dos tipos anfóricos associados a esses produtos – a Haltern 70 (vinho e *defrutum*), a Dressel 20 (azeite) e as formas Beltrán II e Dressel 7-11 de preparados de peixe – ao longo da faixa atlântica peninsular, na *Britannia* e no *limes germanico*.

No entanto, durante muito tempo, a franja atlântica do mundo romano foi tida como uma área secundária e pouco interessante<sup>5</sup>. Assumiu-se uma imagem de finisterra, à beira do mar Oceano, e interiorizou-se a noção de uma Lusitânia ultra-periférica no contexto do Império Romano. A condição interior dos principais centros políticos da província, especialmente da sua capital *Augusta Emerita*, constituiu um argumento a favor de uma desvalorização do litoral. Paralelamente, a bibliografia internacional valorizou a importância das rotas do istmo gaulês e as rotas do Ródano

1 Fabião, C. (2005) – “Caminhos do Atlântico Romano: Evidências e Perplexidades” in C. Fernández Ochoa e P. García Díaz (eds.) – *III Colóquio Internacional de Arqueología en Gijón*. Unidad y diversidad en el Arco Atlántico en época romana. Gijón-2005, p.84.

2 Mantas, V. (2002-2003) – “O Atlântico e o Império Romano”

*Revista Portuguesa de História*. 36, 2, p.457.

3 Fabião, 2005, p.84; Mantas, 2002-2003, p.459.

4 Mantas, V. (1996) – “Comércio marítimo e sociedade nos portos romanos do Tejo e do Sado” in Filipe, G., Raposo, J. M. C. (eds.) *Actas das primeiras Jornadas sobre romanização dos estuários do Tejo e Sado*, p.348.

5 Mantas, 2002-2003, p.445.

e do Reno, no abastecimento à *Britannia* ou à *Germania Inferior*, sublinhando a presumida condição periférica hispânica e depreciando a rota atlântica. Rota que, apesar de algumas dificuldades de navegação constituía a melhor escolha, atendendo à relação volume-distância-custo<sup>6</sup>.

O vazio de registos subaquáticos na costa atlântica, que se estende de Cádiz a A Coruña, na obra de Parker<sup>7</sup>, conjuntamente com uma análise algo descontextualizada da *Ora Marítima* de Avieno (c. século IV) contribuíram, igualmente, para o desenvolvimento do preconceito face à navegação atlântica romana. Cádiz que *Estrabão*, no século I, descreveu com entusiasmo, três séculos mais tarde não passava de um campo em ruínas segundo *Avieno*<sup>8</sup>.

As condições físicas do mar, ou seja, os dados meteorológicos e oceanográficos como os ventos, a agitação marítima, a nebulosidade e as marés são factores indissociáveis da prática da navegação. Na costa portuguesa o vento sopra predominantemente dos quadrantes N e NW, a chamada *Nortada*. O nevoeiro e as neblinas são frequentes junto à costa, concretamente junto aos estuários dos rios, onde as correntes de maré se fazem sentir com grande intensidade. O regime de ventos e as correntes foram problemas aos quais os romanos tiveram de dar resposta. A este propósito, José Iglesias Gil<sup>9</sup> refere que no Atlântico se produziam temporais em maior número e com mais intensidade em relação aos do Mediterrâneo. A navegação atlântica deveria realizar-se sobretudo entre Abril e Outubro, período com melhores

condições meteorológicas. O chamado período de *mare clausum* estendia-se desde 11 de Novembro até 10 de Março, ainda que algumas fontes dos primeiros séculos do império testemunhem excepções a esta norma, pelo menos no que diz respeito ao Mediterrâneo<sup>10</sup>. Ainda assim, a grande limitação da navegação atlântica, seria o regime de ventos, maioritariamente de N e NW durante a quase totalidade dos meses do ano. No entanto está provado, desde há muito, que os marinheiros da Antiguidade ultrapassavam esta dificuldade recorrendo à utilização da vela redonda e à técnica da navegação por "bordadas", que lhes permitia navegar com ventos contrários<sup>11</sup>. A velocidade da navegação Sul-Norte na fachada atlântica poderia variar, consoante a embarcação efectuasse uma navegação de cabotagem ou de altura. Com boas condições de mar, a distância entre Cádiz e A Coruña podia percorrer-se em menos de uma semana<sup>12</sup>. O Atlântico goza ainda de outra característica vantajosa, o efeito das marés nos estuários. Ao entrar ou sair do estuário, assim como ao subir ou descer o rio, poder-se-iam aproveitar os fluxos de maré que permitem imprimir uma maior velocidade à navegação<sup>13</sup>.

O debate arqueológico sobre a circulação marítima ao largo da costa atlântica da Península Ibérica cruza-se, ainda, com as variações sofridas tanto a nível eustático (variações do nível do mar) como paleo-climático (variações nas condições de circulação no mar, nomeadamente a nível do regime dos ventos). A leitura da obra de António

6 Fabião, C. (2009) – "A dimensão atlântica da Lusitânia: periferia ou charneira no império romano? *Lusitânia Romana – Entre o Mito e a Realidade*", *Actas da VI Mesa-Redonda Internacional sobre a Lusitânia Roman*, (Coord. Jean-Gérard Gorges, José d'Encarnação, Trinidad Nogales Basarrate, e António Carvalho), Câmara Municipal de Cascais, Cascais, p.53; Blot, M. L. (2003) – "Os portos na origem dos centros urbanos: contributo para a arqueologia das cidades marítimas e flúvio-marítimas em Portugal, Lisboa", IPA, *Trabalhos de Arqueologia* 28; Carreras Monfort, C. (2000) – *Economía de la Britannia Romana: La Importación de Alimentos*, *Collección Instrumenta* 8, Publicaciones Universitat de Barcelona, p.204.

7 Parker, A. J. (1992) - *Ancient shipwrecks of the Mediterranean and Roman Provinces*. BAR International Series 580.

8 Mantas, V. (2000) - *Portos Marítimos Romanos*, Lisboa, Academia da Marinha.

9 Iglesias Gil, J. M. (1994) – *Intercambio de bienes en el Cantábrico oriental en el Alto Imperio Romano*, Santander, p.24.

10 *Idem*, p.26.

11 Alves, F., Reiner, F., Almeida, M. e Veríssimo, L. (1988-1989) – "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*, Lisboa, série IV, vols. 6/7, pp. 109-185; Medas, S. (2004) – *De Rebus Nauticis – L'Arte della Navigazione nel Mondo Antico*. *Studia archaeologica* (Roma), 132, Roma: L'Erma di Bretschneider; Mantas, V. (1998) - *Tecnologia naval romana*, Memórias da Academia de Marinha, pp.5-59.

12 Naveiro López, J. L. (1991) - *El Comercio Antiguo en el N.W. Peninsular. Lectura Histórica del Registro Arqueológico*. *Monografías Urgentes del Museo*, 5, Coruña: Museu Arqueológico, p.127.

13 Iglesias Gil, J. M. e Sillieres, P. (2005) – "Les voies d'eau et l'espace économique atlantique", in *L'Aquitaine et l'Hispanie septentrionale à l'époque julio-claudienne. Organisation et exploitation des espaces provinciaux*. Quatrième colloque Aquitania : Saintes, Abbaye aux Dames, 11-13 septembre 2003, Aquitania Suppl. 13, Bordeaux, p.520.

Monge Soares (1997) fornece as bases de uma reavaliação das condições de circulação marítima ao longo de todo o Holoceno, com particular destaque para as transformações ocorridas no período medieval. O estudo sugere que a intensidade do *upwelling* costeiro seria diminuta em época antiga; o que parece indicar que a Nortada, com a intensidade que lhe conhecemos hoje, só passou a existir há 1100/1300 anos<sup>14</sup>. Este facto, conjuntamente com outras condicionantes já relatadas, contribui para uma navegação atlântica mais fácil do que inicialmente pensada.

Os pioneiros estudos de Alberto Balil (1971) que, pela primeira vez, se empenhou na demonstração da efectiva relevância de um comércio atlântico em época romana foram ganhando algum eco, especialmente entre os investigadores espanhóis, tardando em penetrar no universo dos lusitanistas<sup>15</sup>.

Mas, felizmente esta perspectiva foi mudando nas últimas décadas. São de destacar dois volumes editados em 2005: *Mar Exterior: el Occidente atlántico en época romana* – dirigido por María Mercedes Urteaga Artigas e María Jose Noain Maura; e as *Actas do III Colóquio Internacional de Arqueología en Gijón. Unidad y diversidad en el Arco Atlántico en época romana* – editadas por C. Fernández Ochoa e P. García Díaz. Estas obras foram reforçadas mais recentemente por uma publicação de 2010 que compilou os contributos de um conjunto de autores portugueses e espanhóis - *The Western Roman Atlantic Façade: A Study of the Economy and Trade in the Mar Exterior from the Republic to the Principate* – dirigida por César Carreras Monfort e Rui Morais. Aí, dão-se a conhecer os padrões de distribuição das ânforas béticas na fachada atlântica, especialmente no Noroeste Peninsular. Uma obra que surge na sequência dos anteriores estudos de Carreras Monfort e Rui Morais<sup>16</sup> que chamaram a atenção

para a distribuição das ânforas Haltern 70, particularmente bem representadas em todo o percurso costeiro da fachada atlântica, e em especial na área compreendida entre o rio Douro e as rias baixas galegas, sugerindo a existência de um sistema de mercado de tipo híbrido relacionado com o abastecimento militar. Mais recentemente, em 2013, a obra publicada no âmbito da promoção do naufrágio de Rio de Moinhos (Esposende) – *O Irado Mar Atlântico: O Naufrágio Bético Augustano de Esposende (Norte de Portugal)* – sob a coordenação de Rui Morais, Helena Granja e Ángel Morillo Cerdán, constitui um documento com ricas contribuições no reforço da temática da navegação atlântica romana.

Estas novas perspectivas permitiram começar a delinear uma nova ideia do Império Romano, o qual fez reequacionar o papel da Lusitânia. Nas palavras de Carlos Fabião há que “ (...) supor que o abastecimento das tropas encaminhado por via institucional, embora, ao que tudo indica, com colaboração interessada de muitos particulares, recorresse à rota atlântica para deslocar as largas quantidades de víveres, que o exército não poderia assegurar localmente. Se esta hipótese estiver correcta, aquilo que por estas paragens ocidentais encontramos seria apenas o rasto desses transportes de maior monta que por aqui passariam, em trânsito”<sup>17</sup>.

### **Sítios e materiais arqueológicos: “patrimónios” para o conhecimento da navegação romana no Atlântico**

A região de Peniche apresenta um registo arqueológico, no Alto-Império, directamente relacionado com a rota atlântica, o que a torna um caso particularmente interessante de análise.

A isocromia do conjunto de materiais cerâmicos recuperados no sítio arqueológico subaquático dos Cortiçais, localizado na costa sul de Peniche,

14 Monge Soares, A. (1997) – “O Teor em Radiocarbono das Conchas Marinhas: um indicador paleo-oceanográfico”, *Setúbal Arqueológica*. 11-12: 17-25 (Actas do 1º Encontro de Arqueologia da Costa Sudoeste, Homenagem a Georges Zbyszewski).

15 Fabião, 2009, p.55.

16 Carreras Monfort, 2000; Carreras Monfort, C. e Morais, R. (2004) – “Geografía del consum de les Haltern 70” in *Culip VIII i les àmfors Haltern 70, Monografies del CASC 5*, Girona: Museu d’Arqueologia de Catalunya, Centro d’Arqueologia Subaquàtica de Catalunya, pp.93-115; Morais, R. (2004) – “Bracara

*Augusta: Um Pequeno ‘Testaccio’ de ânforas Haltern 70. Considerações e Problemáticas de Estudo*”, *Actas del Congreso Internacional Figlinae Baeticae. Talleres alfareros y producciones cerámicas en la Bética romana (séc. II a.C. – VII d.C.)*, Universidad de Cádiz-2003, B.A.R. int. Ser., 1266, Oxford, pp.545-566.

17 Fabião, C. (2006) – *A Herança Romana em Portugal*. Lisboa: CTT.

permitiu caracterizar o sítio como um presumível naufrágio. A carga principal seria constituída por ânforas Haltern 70 da Bética, acompanhada por *Terra Sigillata* itálica e alguns fragmentos de paredes finas e cerâmica comum, provavelmente bética. O espólio permitiu datar o naufrágio de cerca de 15 a.C. a 15 d.C.<sup>18</sup>.

A ocupação romana da região está confirmada por vários vestígios arqueológicos. Desde logo a proximidade das ruínas romanas associadas à cidade de *Eburobritium*, assim como a descoberta, em 1998, de um complexo de fornos de cerâmica no Murraçal da Ajuda (Peniche). Este centro terá começado a laborar no final do século I a.C. e produziu ânforas com uma notória afinidade com tipos béticos produzidos e difundidos na mudança da Era, especialmente com a Dressel 7-11 e a Haltern 70<sup>19</sup>.

A Ilha Berlenga, localizada defronte à costa de Peniche, terá constituído um importante fundeadoiro no âmbito da Rota Atlântica. Assim o comprovam o achado de inúmeros cepos de âncora em chumbo e ânforas no fundeadoiro<sup>20</sup>. A forma Haltern 70 é a melhor representada, correspondendo a 58% do total<sup>21</sup>.

A conjugação desses elementos não é de todo ocasional e não deixa de ser sugestivo que se tenha instalado na região um complexo oleiro que segue protótipos béticos, provavelmente criado com o intuito de aproveitar economicamente o

uso do litoral como local de escala das embarcações, como parece indicar a presença maioritária de ânforas de produção local na Berlenga<sup>22</sup>.

A carga da embarcação naufragada nos Cortiçais enquadra-se nos padrões de importação da mudança da Era, registados no ocidente da Península Ibérica. Padrões que se registam na maioria das cidades romanas do litoral português (*Salacia*, *Scallabis*, *Olisipo* e *Bracara Augusta*) mas também, e sobretudo, nos campos militares do Noroeste Peninsular. Os dados arqueológicos sugerem uma relação privilegiada com a Bética e o porto de Cádiz, no âmbito do abastecimento de cereais, vinho e azeite controlado pelo Estado<sup>23</sup>.

Após o fim das Guerras Cantábricas (29-19 a.C.) a maioria das unidades militares foi deslocada para novas áreas de conflito nas fronteiras a norte. No entanto, três legiões permaneceram no Noroeste Peninsular formando um corredor defensivo: o campo legionário da *legio III Macedonica* em Herrera de Pisuerga, a *legio VI victrix* em Léon e a *legio X gemina* em Astorga<sup>24</sup>.

O estudo do material anfórico de Astorga e Léon permitiu verificar a elevada proporção de ânforas Haltern 70<sup>25</sup>. Os níveis arqueológicos de Astorga, Léon e do campo de Herrera Pisuerga

18 Blot, J. Y. e Bombico, S. (2014) – “A glimpse into the Early Imperial Roman Atlantic trade. Historical and marine context of a ceramic assemblage in a shipwreck at Cortiçais (Peniche, Portugal)” in *Skylis* 13, pp.43-52.

19 Cardoso, G., Rodrigues, S. e Sepúlveda, E. (2006) – “A olaria de Peniche”, *Setúbal Arqueológica*, vol. 13, pp.253-278.

20 Blot, J. Y. (2002) – “O potencial arqueológico da ilha Berlenga. Memorando para a Reserva Natural da Berlenga”, *Trabalhos do CNANS*, 2, Lisboa; Blot, J. Y. (2005) – “O Ancoradouro da Berlenga”. *Actas do Congresso A Presença Romana na Região Oeste*, Câmara Municipal do Bombarral; Blot, J. Y. (2006) – “A diacronia do fundeadoiro da Berlenga”. *Actas das Primeiras Jornadas do Património de Peniche*, Câmara Municipal de Peniche; Diogo, A. M. D. (2005) – “Vestígios de um possível naufrágio ao largo da ilha do Farilhão”. *Actas do Congresso A Presença Romana na Região Oeste* (Bombarral 2001), Câmara Municipal do Bombarral, pp.103-107.

21 Diogo, A. M. D., Trindade, L. e Venâncio, R. (2005) – “Ânforas provenientes de achados subaquáticos ao largo da Berlenga”. *Actas do Congresso A Presença Romana na Região Oeste* (Bombarral 2001). Câmara Municipal do Bombarral, pp.109-117.

22 Bugalhão, J. e Lourenço, S. (2006) – “As ânforas romanas da Ilha da Berlenga”, *Setúbal Arqueológica*, Vol.13, 2006, pp. 279-294; Bugalhão, J. e Lourenço, S. (2011) – “A Ocupação Romana da Ilha Berlenga”. *Revista Portuguesa de Arqueologia*, Lisboa, vol. 14, pp.203-215.

23 Remesal Rodríguez, J. (1986) - *La annona militaris y la exportación de aceite betico a Germania*. Madrid, Universidad Complutense, p.111; Morillo Cerdán, A. e Salido Domínguez, J. (2010) – “El aprovisionamiento del ejército en Hispania. Transporte, almacenaje y redistribución” in Juan José Palao Vicente (Ed.) *Militares y Civiles en la Antigua Roma: dos mundos diferentes, dos mundos unidos* Ediciones Universidad Salamanca, p.148.

24 Mollina Cerdán, A. (2010) – “Demand and military supply in the northwest of Hispania throughout the Early Empire” in Carreras Monfort, C. and Morais, R. (Editores) 2010, *The Western Roman Atlantic Façade: A Study of the Economy and Trade in the Mar Exterior from the Republic to the Principate*, Oxford, Archaeopress, BAR International series, 2162, p161.

25 Carreras Monfort, C. (2010) – “The exemple of Astorga and León” in C. Carreras Monfort e R. Morais (Eds.) – *The Western Roman Atlantic Façade: A Study of the Economy and Trade in the Mar Exterior from the Republic to the Principate*, Oxford, Archaeopress, BAR International series, 2162, p.241.

registam grande presença de *terra sigillata* itálica cronologicamente datável dos períodos 10-15 a.C. e 10-15 d.C.<sup>26</sup>. Por outro lado, é evidente a, já referida, elevada presença de ânforas Haltern 70 ao longo da fachada atlântica da Lusitânia, com um especial destaque para o Noroeste Peninsular<sup>27</sup>.

A especial concentração de ânforas do tipo Haltern 70 em *Bracara Augusta* deverá ser compreendida no âmbito do seu funcionamento como *terminus fluvial*, de uma rede de redistribuição de produtos que subiam o Cávado em direcção à cidade e ao interior do Noroeste Peninsular<sup>28</sup>. A partir dos finais do séc. I a.C., os padrões de povoamento romano da região sob influência da cidade de *Bracara Augusta* poderão ser associados às dinâmicas de abastecimento já referidas; e que o Castro do Vieito (Viana do Castelo), localizado nas margens da ribeira de Portuzelo, afluente do estuário do Rio Lima, já havia documentado, pela esmagadora presença de ânforas béticas Haltern 70<sup>29</sup>.

A combinação dos dados arqueológicos subaquáticos e de terra, relativos à difusão de ânforas Haltern 70 provenientes da Bética, sugere a existência de um significativo trânsito por via atlântica desse tipo de ânfora. Estas circulariam em embarcações cujas cargas seriam completadas por *Terra Sigillata* Itálica, paredes finas itálicas e cerâmica comum da Bética, como parece sugerir o naufrágio do período augustano de Rio de Moinhos (Esposende), contemporâneo ao naufrágio dos Cortiçais e descoberto em 2005, no qual se identificaram também fragmentos de *dolia* de produção bética, bordos de Dressel 7-11 e ânforas tipo *urceus*<sup>30</sup>.

Outra prova inequívoca, e de não menos importância, para a navegação atlântica são os vestígios

da existência de faróis. Segundo Vasco Mantas<sup>31</sup> os faróis romanos terão sido, na sua grande maioria, faróis portuários, mas havia-os relacionados com acidentes geográficos [cabos e promontórios] e de interesse para a navegação.

Para além da célebre 'Torre de Hércules' (farol de A Coruña), o vestígio mais expressivo da importância da navegação atlântica em época romana, ou do conhecido farol de Cádiz, têm surgido outros dados<sup>32</sup>. Jorge de Alarcão e Vasco Mantas<sup>33</sup> chamaram a atenção para a provável existência de um elemento de sinalização no Outão, marcando a entrada do estuário do Sado. Poderemos interpretar de forma análoga o sítio de Espigão das Ruivas (Cascais), uma instalação de pequena dimensão, sobre um promontório estreito nas imediações do Cabo da Roca, com vestígios de utilização em época pré-romana e romana<sup>34</sup>. Nas intervenções efectuadas no sítio romano do "Moinho" em 2006, na Berlenga, foi identificada uma estrutura que poderá corresponder a um posto de vigia e controle de tráfego marítimo, um farol ou a uma estrutura de habitat<sup>35</sup>.

No que concerne aos achados subaquáticos romanos na costa portuguesa há que ter em conta os registos catalogados no Inventário Nacional do Património Subaquático (Ex-CNANS), assim como um conjunto de publicações relativas a colecções museológicas de materiais provenientes de contextos subaquáticos. Existem na Base de Dados da DGPC – *Endovélico*, mais de uma centena de registos referentes a achados de ânforas e cepos de âncora, alguns dos quais constituem locais de naufrágio confirmados. Surgem como grandes áreas de achados a região algarvia, com o maior número de registos; seguida das áreas do Sado e Tejo, às quais se segue a zona de Peniche que inclui as Ilhas da Berlenga e os Farilhões.

João Pedro Cardoso publicou em 2013 – *Ânforas romanas recuperadas em meio subaquático em*

26 Mollina Cerdán, 2010, p.162.

27 Carreras Monfort, C. e Morais, R. (2012) – "The Atlantic Roman trade during the principate: new evidences from the Western Façade". *Oxford Journal of Archaeology*, 31 (4), p.433. 28 Morais, 2004.

29 Silva, A. J. M. (2012) - *Vivre au-delà du fleuve de l'Oubli. Portrait de la communauté villageoise du Castro do Vieito au moment de l'intégration du NO de la péninsule ibérique dans l'orbis Romanum (estuaire du Rio Lima, NO du Portugal)*, Oxford, United Kingdom: Archaeopress.

30 Morais, R. (2013) – "Um naufrágio bético, datado da época de Augusto, em Rio de Moinhos (Esposende, Norte de Portugal)" in Rui Morais, Helena Granja e Angel Morillo Cerdán (Eds.) *O Irado Mar Atlântico-Naufrágio bético augustano de Esposende (Norte de Portugal)*, Braga, pp.309-328.

31 Mantas, 2000.

32 Fabião, 2009, p.66.

33 Mantas, 1996.

34 Cardoso, G. (1991) *Carta Arqueológica de Cascais*. Cascais: Câmara Municipal de Cascais; arruda, A. M. (1999-2000) – *Los Fenícios en Portugal: Fenícios y mundo indígena en el centro y sur de Portugal*. Barcelona: Cuadernos de Estudios Mediterráneos, p.29.

35 Bugalhão e Lourenço, 2011, p.213.

Fig. 2 – Anverso de um asse de “Ossonoba” (faro) figurando um navio mercante de tipo “corbitae”.

*Portugal* – um trabalho de síntese e revisão de dados. Este trabalho constitui, actualmente, o inventário mais completo conhecido dos achados de ânforas na costa portuguesa.

A bibliografia disponível foi por nós compilada, no âmbito da tese de doutoramento<sup>36</sup>. Os dados permitem aferir a existência de, pelo menos, 598 contentores anfóricos recuperados nas nossas águas. O estado actual dos conhecimentos dá-nos como prováveis sítios de naufrágio: Moção da Póvoa; alguns materiais contemporâneos e associados no rio Arade; e um sítio ao largo de Tavira que corresponderá a um naufrágio de um navio mercantil, proveniente da Bética e datável do século I d.C. Bem como, os dois casos de naufrágios augustanos, dos Cortiçais e de Rio de Moinhos.

Regista-se uma elevada presença de ânforas de tipo Haltern 70, entre os achados subaquáticos da costa portuguesa, perfeitamente compreensível e esperada tendo em consideração a sua ampla difusão ao longo da fachada atlântica.

Mereceram, igualmente, a atenção os achados de cepos de âncora em chumbo. O cepo era utilizado numa âncora com corpo de madeira, que na maioria dos casos não se conserva. Os cepos de chumbo constituem vestígios privilegiados, podendo ser indícios preciosos para a eventual localização de naufrágios.

Perfazendo um total de indivíduos que ronda a centena, dos dados inventariados resulta a identificação de duas grandes zonas de achados: o Cabo Espichel e a Berlenga, definidas como amplas áreas de fundeadouro.

Na costa portuguesa, os vestígios de madeira associados aos materiais subaquáticos são pouco frequentes, ainda que se registem nos Farilhões, no Mouchão da Póvoa e no Arade. Este último corresponde a uma tábua dotada de sistema de fixação por encaixe-mecha-respiga, descoberta em 2002, e enquadrável na técnica de construção naval “shell-first” típica da antiguidade mediterrânica<sup>37</sup>.

Em 2013, durante trabalhos de acompanhamento arqueológico na Praça Dom Luís, em Lisboa, foi identificada uma área de fundeadouro romano, na qual se recuperou uma peça náutica com 9 metros de comprimento com numerosos entalhes de tipologia romana, cujo sistema de fixação encontra paralelos nos navios da fase final da época romana, entre os séculos IV e VII<sup>38</sup>.

A acção romana no Atlântico caracterizou-se pela sua adaptação às características do oceano e às especificidades da sua navegação, consideravelmente diferente da mediterrânea. Confrontados com as grandes marés do Atlântico, quase inexistentes no Mediterrâneo, os romanos rodearam a questão com a utilização de portos naturais protegidos ou recorrendo à instalação das principais cidades marítimas nos estuários – *Olisipo* (Lisboa), *Salacia* (Alcácer do Sal), *Ossonoba* (Faro) e *Balsa* (Luz de Tavira)<sup>39</sup>.



Também *Scallabis* (Santarém), *Aeminium* (Coimbra) ou *Myrtili* (Mértola) no interior dos cursos fluviais do Tejo, do Mondego e do Guadiana, detiveram funções portuárias importantes, especialmente como pontos de ligação ao interior do território. *Mirobriga*

tábua de casco de navio dotado do sistema de fixação por encaixe-mecha-respiga, típico da antiguidade mediterrânica, descoberto em 2002 no estuário do rio Arade”. *Revista Portuguesa de Arqueologia*, Lisboa, vol. 8, nº 2, p.450.

38 Fonseca, C., Bettencourt, J. e Quilhó, T. (2013) – “Entalhes, mechas e cavilhas: evidências de um navio romano na Praça D. Luís I (Lisboa)” in J. M. Arnaud, A. Martins e C. Neves (Coords) – *Arqueologia em Portugal 150 Anos*.

39 Mantas, 1990, p.160 e Mantas, 2000.

36 Bombico, S. (2017) – *Economia Marítima da Lusitânia Romana: Exportação e Circulação de bens alimentares*, Volume I e II, Dissertação de Doutoramento entregue à Universidade de Évora para obtenção do Grau de Doutor em História, não publicada.

37 Alves, F. (2005) – “Apontamento sobre um fragmento de

é igualmente referida por Plínio como cidade de importância costeira. E para além das fronteiras da Lusitânia temos *Portus Cale*, mas principalmente *Bracara Augusta*, no interior do rio Cávado, que terão funcionado como *terminus* fluviais. A generalidade dos cursos fluviais do norte e centro da Península Ibérica (Minho, Lima, Cávado, Ave, Douro, Ria de Aveiro, Mondego, e a zona de lagoas da Estremadura) terão conhecido actividades marítimas e comerciais, funcionando em complexos portuários, conforme nos é sugerido pelo trabalho de Maria Luísa Blot<sup>40</sup>. Papéis, igualmente importantes, parecem ter desempenhado as ilhas costeiras, como a Ilha do Pessegueiro e a Berlenga, esta última com provadas funções de fundeadouro e ponto de escala da navegação atlântica, como já referimos. À entrada dos estuários do Sado e do Tejo, o Cabo Espichel (Mar de Ancão) e a baía de Cascais constituíram áreas de fundeadouro, nas quais foram identificados importantes conjuntos de cepos de âncora em chumbo de época romana<sup>41</sup>. Também a área em frente à estação arqueológica de tróia, denominada "fundão de tróia" se enquadra na classificação de fundeadouro.

A utilização preferencial das baías protegidas ou das áreas de estuário para a implantação dos portos, é compatível com a provável existência de estruturas portuárias de madeira ou mesmo à sua total ausência. Nestes casos, poderemos estar perante realidades como as descritas por *Estrabão* a propósito do Tibre, na qual os navios eram descarregados por "barcas de serviço"<sup>42</sup>.

*Estrabão* (cerca de 64 a.C. – 21 d.C.) descreve, na sua obra *Geografia*, a maioria dos rios da Lusitânia Romana, apresentando elementos referentes à sua navegabilidade. É *Plínio – o – Velho*, na sua *Naturalis Historia*, que nos diz que os barcos, a partir de *Gades*, percorriam todo o Ocidente rodeando a Hispânia e a Gália:

"Hoje em dia, a partir de *Gades* e das colunas de *Hércules*, navega-se em todo o oceano Ocidental, contornando a Espanha e as Gálias. Quanto ao oceano Setentrional, ele foi percorrido na sua maior parte, quando, sob os auspícios do divino Augusto, uma frota fez a volta à *Germínia* até ao promontório dos *Cimbros*; (...) *Plínio, o Antigo*, II, 166-168 (23-79 d.C.)<sup>43</sup>

A "conquista" do Atlântico provocou um aparente incremento produtivo e económico na Lusitânia. Pensamos que a indústria de preparados de peixe da Lusitânia se terá aproveitado da "abertura" da rota atlântica de abastecimentos institucionais ao Noroeste Peninsular, à *Britannia* e ao *limes germanico*, numa lógica semelhante à defendida por André Tchernia relativamente aos contextos da Gália. Tchernia defende o impulso estatal na criação de rotas e entrepostos; destaca a importância da presença do exército no desenvolvimento da economia e da produção local, assim como para a criação e a manutenção de rotas. Segundo a sua perspectiva a existência de abastecimentos regulares a grande distância, estimula o comércio e transmite segurança aos produtores<sup>44</sup>.

No entanto, a presença de ânforas lusitanas no Noroeste Peninsular é escassa se comparada ao volume de importações anfóricas da bética que incluem o vinho e o *defructum* (Haltern 70), os preparados de peixe (Dressel 7-11) e o azeite (Dressel 20). Ainda assim, no caso de *Bracara Augusta* as lusitanas de preparados de peixe atingem percentagens mais elevadas do que as béticas piscícolas a partir da segunda metade do século I d.C., com uma presença significativa de Dressel 14<sup>45</sup>. Esta situação parece indicar que a Lusitânia, cujas oficinas de salga estavam em finais do século I já em plena produção, terá ganho importância em detrimento da Bética enquanto mercado abastecedor de preparados de peixe do Noroeste. Ora este fenómeno é contemporâneo à diminuição do fluxo marítimo de exportação das Haltern 70 para o Noroeste, pelo que pensamos que as produções lusitanas encontrariam o caminho do norte por via de rotas que partiriam da própria Lusitânia.

Seria, também, de imaginar que a produção piscícola lusitana se aproveitasse dos fluxos de circulação atlântica das Dressel 20 de azeite bético no âmbito do abastecimento institucional à *Britannia*, onde este tipo de contentor atinge um registo na

40 Blot, M. L., 2003.

41 Alves *et al.*, 1988-89.

42 Blot 2003, p.22.

43 Blot, M. L. (1998) – "Mar, Portos e Transportes no Alentejo",

*Arquivo de Beja*, Beja, Vols. VII/VIII, série 7-8, p.145.

44 Tchernia, A. (2011) – *Les Romains et le commerce*. Naples: Centre Jean Bérard, Aix-en-Provence: Centre Camille Jullian, p.141.

45 Morais, R. (2010) – "*Bracara Augusta*" in Carreras Monfort, C. e Morais, R. (Editores) *The Western Roman Atlantic Façade: A Study of the Economy and Trade in the Mar Exterior from the Republic to the Principate*, Oxford, Archaeopress, BAR International series, 2162, p.215.

ordem dos 60-70%<sup>46</sup>. Estas percentagens confirmam a existência de um sistema de redistribuição (*annona*) responsável pelo abastecimento de azeite aos locais longínquos das fronteiras do Atlântico Norte. A política de incentivo a cargo do Estado beneficiou a economia das zonas produtoras, como a Bética, provocando o aumento da produção de azeite e de contentores anfóricos para o transportar; fazendo com que o século II d.C. tenha sido a época de maior difusão de azeite bético<sup>47</sup>. Provavelmente, a orientação do abastecimento por via atlântica foi também facilitada pelos trabalhos portuários desenvolvidos durante a época Antonina. Os faróis de *Brigantium*(LaCoruña), *Gesoriacum*(Boulogne-sur-Mer) e *Dubris* (Dover) parecem ter sido construídos no século II, com o propósito de apoiar a navegação de longo curso, criando portos. A criação de um novo porto em Gesoriacum-Bononia para a frota *classis Britannica*, estabeleceu uma ligação directa com a *Britannia* através de *Dubris*<sup>48</sup>. A criação de portos permanentes na Gália Atlântica e na costa Cantábrica permitiam a existência de uma navegação segura no Atlântico Norte<sup>49</sup>.

Mas, as ânforas lusitanas são quase inexistentes na *Britannia*<sup>50</sup> o que parece revelar o não aproveitamento directo desses fluxos de abastecimento institucional, entre os séculos I a.C. e os finais do II d.C. As embarcações provenientes de Cádiz saíam carregadas com vista ao destino final, pelo que durante as escalas nos portos lusitanos terão descarregado e carregado parte da carga ocasionalmente e não sistematicamente. Há ainda que considerar a concorrência directa dos preparados de peixe béticos, ou seja, às paragens setentrionais chegavam já, nas mesmas embarcações do que as Haltern 70 e as Dressel 20, as produções piscícolas da baía de Cádiz. A confirmar essa hipótese estão os padrões de importação

46 Carreras Monfort, 2000, p.119.

47 Marquéz Villora, J. C. e Molina Vidal, J. (2005) - *Del Hiberus a Carthago Noua. Comercio de alimentos y epigrafia anfórica grecolatina. Proyecto Amphorae*(Col·lecció Instrumenta 18) Barcelona, p.64 e 72.

48 Seillier, C., Demon, A. e Leclercq, S. (2004) - *Archéologie en Nord-Pas-de-Calais : Boulogne port romain*. Villeneuve d'Ascq, DRAC, Nord-Pas-de-Calais.

49 Morillo Cerdan, A. (2012) - "El Atlántico norte durante la época romana: de frontera a via maris". In F. Prados, I. García and G. Bernard (eds), *Confines. El extremo del mundo durante la Antigüedad*. Universidad de Alicante, p.424-425; Vargas, (2016)

50 Carreras Monfort, C. (1998) - "Britannia and the imports of Baetican and Lusitanian amphorae". *Journal of Iberian Archaeology*, p.165.

de ânforas de salgas de peixe na *Britannia* onde o conjunto formado pelas Beltrán I, Beltrán IIA e IIB béticas correspondem a 98,87% das importações piscícolas<sup>51</sup>. Assim, Carreras Monfort sugere o aproveitamento dos fretes estatais de azeite, por parte dos produtos derivados de peixe béticos, para justificar a sua superior presença na *Britannia*, relativamente aos contentores lusitanos<sup>52</sup>.

A presença de lusitanas no *limes germanico* é também praticamente desconhecida.

Devemos, portanto, equacionar com maior relevância a possibilidade de aproveitamento, por parte das ânforas piscícolas lusitanas dos fretes de retorno, provenientes da *Britannia* e do Norte Peninsular, em direcção ao Mediterrâneo; provavelmente ligados à exportação do minério desses territórios. Efectivamente o grande destino da produção lusitana de salgas de peixe, pelo menos a partir da segunda metade do séc. I d.C., parece ter sido o Mediterrâneo, como sugerem os inúmeros naufrágios com ânforas lusitanas identificados no *Mare Nostrum*<sup>53</sup>.

Por outro lado, o Atlântico guarda ainda quase todos os segredos da navegação romana. Praticamente nada sabemos sobre as características navais das *corbitae* que terão enfrentado o *Oceanus*; limitando-se o conhecimento actual ao inventário, paulatinamente alargado, de um conjunto de contentores anfóricos e cepos de âncora que nos sugerem cargas perdidas, sítios de fundeadouro e possíveis naufrágios.

51 Carreras Monfort, 2000, pp.142-145.

52 idem, p. 145, 148 e 248.

53 Bombico, S.; NERVI, C.; Piccardi, E. e Allegrini-Simonetti, F. (2014) - "A Caminho de Roma? - A Sardenha e a Córsega nos fluxos de circulação das ânforas lusitanas no mediterrâneo ocidental" in R. Morais, A. Fernández and M. J. Sousa (Eds.) - *As produções cerâmicas de imitação na Hispanica - Monografias Ex Officina Hispana II* (Actas do II Congresso Internacional da SECAH - Ex Officina Hispana, Braga 3 a 6 de Abril de 2013, 361-377; Bombico, S. (2015) - "Salted-Fish industry in Roman Lusitania: Trade Memories between *Oceanus* and *Mare Nostrum*" in Filipe Themudo Barata and João Magalhães Rocha (Eds.) - *Heritages and Memories from the Sea - Conference Proceedings, 1st International Conference of the UNESCO Chair in Intangible Heritage and Traditional Know-How: Linking Heritage*, 14-16 January 2015, Évora - Portugal, pág.19-39; Bombico, S. (2016) - "Lusitanian Amphorae on Western Mediterranean Shipwrecks: Fragments of Economic History" in I. V. Pinto, R. Almeida e A. Martin (Eds) - *Lusitanian Amphorae: Production and Distribution, Roman and Late Antique Mediterranean Pottery* 10, Archaeopress Publishing Ltd, p.445-460.



museu • aquário • investigação



Câmara Municipal de **ilhavo**

# 05

Volvidos cinco números da revista *Argos*, podemos notar que este projeto editorial ganhou raízes e conquistou o seu lugar. A *Argos* consiste numa revista anual, de natureza mais cultural do que científica, dedicada a temas e problemas de cultura do mar, em sentido amplo, aos patrimónios

marítimos e às suas instituições mais ousadas, em particular. Trata-se de uma publicação periódica que lança pontes e diálogos entre o mundo dos museus e o das universidades, territórios cuja articulação já conheceu melhores dias. A *Argos* é uma revista internacional editada por um museu local e municipal. Esta succulenta contradição é, talvez, aquilo que melhor a define.

O presente número, editado no ano em que o Museu Marítimo de Ilhavo comemora os seus oitenta anos, radica num tópico central da cultura portuguesa e desafia especialistas de vários países a partilharem boas ideias sobre a prática social dos patrimónios marítimos. Da teoria à prática e da erudição à criatividade são umas poucas milhas.

*Ancora*  
editora

ISSN 2183-0029



05

