

FRANCISCO DE OLIVEIRA
Coordenação

Génese e Consolidação da Ideia de Europa

Vol. III

O Mundo Romano



Coimbra • Imprensa da Universidade • 2005

AS VIAS DE COMUNICAÇÃO NA EUROPA ROMANA

Vasco Mantas

Universidade de Coimbra

O mundo contemporâneo é, em grande parte, resultado dos progressos verificados nos meios de comunicação, os quais, eliminando progressivamente as barreiras do espaço e do tempo tornaram possível o complexo fenómeno que designamos como globalização¹. É indiscutível que, em nenhuma outra época da civilização, a não ser nos tempos da Roma imperial, as vias de comunicação tiveram igual importância e tão alargado uso como na actualidade. Com efeito, a extraordinária rede de comunicações terrestres, fluviais e marítimas que contribuíram de forma essencial para a constituição e unidade do Império, permaneceu sem paralelo até à Revolução Industrial, exercendo um impacto particularmente marcante no espírito dos homens que desde então ocuparam o mesmo cenário da História ou que com ele se identificaram, fossem letrados ou analfabetos. A mobilidade, hoje apresentada quase como uma novidade, foi, seguramente, uma das características fundamentais da civilização romana, quer do ponto de vista social, quer no tocante à deslocação de pessoas, bens e ideias. Não faltam testemunhos literários e arqueológicos desta mobilidade, ditada por razões tão diversificadas como as de hoje e em relação à qual soam estranhas as apreciações retóricas de alguns contemporâneos². As vias de comunicação construídas ou organizadas pelos Romanos

169

¹ Sobre o seu discutido significado: M. Waters, *Globalização*, Lisboa, 1999. As ilustrações desta comunicação foram preparadas pelo Dr. Luís Madeira, a quem agradecemos cordialmente.

² Horácio, *Epist.*, I, 11, 28.

constituíram, para além de uma afirmação consciente de poder e de um reflexo evidente da capacidade de projecção de força do Estado romano, um elemento integrador de primeira importância³, transmitindo uma mensagem pragmática de ordem global, simultaneamente fator e símbolo da *maiestas romana*.

O Império Romano foi um dos quatro impérios universais da Antiguidade, tão grande em extensão territorial como o nosso mundo⁴, o que permite compreender melhor o esforço realizado com o objectivo de criar vias de comunicação, primeiro na Itália e depois nas províncias, vias absolutamente necessárias ao bom funcionamento da administração e da economia, sem esquecer, naturalmente, os aspectos relacionados com a estratégia e a logística militares, razão primeira da sua concretização. A duração das viagens terrestres e marítimas que nos é dada a conhecer pelas fontes antigas é esclarecedora quanto às reais dimensões do mundo romano, verdadeiramente enorme. A este propósito recordamos apenas duas referências, aliás consideradas excepcionais pela rapidez registada, a deslocações entre a Itália e a Península Ibérica. Assim, César conduziu por terra um exército numeroso até ao Sul da Hispânia em vinte e sete dias, ultrapassando largamente o *magnum iter* indicado por Vegécio⁵; Plínio-o-Velho aponta como muito rápida uma viagem marítima de sete dias entre Óstia e Cádiz, pelo Estreito de Bonifácio⁶. Podemos comparar este último valor com a duração de uma viagem sem escala entre Lisboa e Luanda, nos anos sessenta, que era de dez dias.

Só tendo em conta comparações deste tipo podemos apreender a complexidade e o ritmo das comunicações num mundo pré-industrial onde o mensageiro de Maratona já não tinha grande significado, mundo que se estendia entre a Escócia e o Iraque, distância semelhante à que separava a fronteira oriental do Império do extremo ocidental da *Muralha da China*. Esta constatação parece-nos suficientemente elucidativa da ingente tarefa executada por Roma, sobretudo na época imperial, construindo estradas e portos e organizando uma estrutura administrativa que garantiu a eficaz operacionalidade do sistema e a sua vasta utilização por agentes oficiais e particulares. Parte impor-

³ R. Laurence, *Afterword. Travel and Empire*, "Travel and Geography in the Roman Empire", Londres, 2001, p.167-176.

⁴ M. Rouche, *Les empires universels*, Paris, 1968, p.307; M. Grant, *The Ancient Mediterranean*, Nova Iorque, 1988, p.282-302.

⁵ Apiano, *Bel. Civ.*, XI, 15, 103; Vegécio, *Epit.*, I, 9.

⁶ Plínio, *N. H.*, XIX, 3, 4.

tante desta rede de comunicações situava-se em território europeu, onde Roma encontrou condições muito favoráveis à sua criação e ao estabelecimento de itinerários terrestres, fluviais e marítimos integrados. Todavia, não esqueçamos que o Império Romano não era constituído apenas por territórios exclusivamente europeus, factor que se reflecte claramente na atenção atribuída a outras regiões, em especial às de maior interesse estratégico ou económico fora da Europa, pelo que podemos considerar a rede de comunicações estabelecida, pelos Romanos, a partir da Itália e do Mediterrâneo, como intercontinental.

É quase dispensável apelar a exemplos do valor atribuído às grandes linhas de comunicação, instrumentos privilegiados da coesão imperial a todos os níveis, nas fontes escritas do mundo romano. Ainda assim, porque entendemos que o discurso do passado é fundamental para a sua correcta compreensão, sobretudo quando é possível combinar, como neste caso, os testemunhos literários com os testemunhos arqueológicos, tão abundantes e significativos, apresentamos aqui alguns. Escolhemo-los por transmitirem de forma muito clara como a existência de uma densa rede de estradas e de rotas marítimas de longo curso, organizada e policiada, permitiu desenvolver a ideia, essencial na política imperial, da *pax romana*, entendida como o maior contributo romano à diversificada comunidade de povos e culturas sob a sua hegemonia⁷.

Vejamos então um pequeno passo do que escreveu, por meados do século II, o filósofo Élio Aristides, um provincial da Ásia: *Homero disse “terra comum para todos”, e vós (romanos) tendes feito com que isso seja verdade. Percorrestes e registastes a terra de todo o mundo civilizado; estendestes sobre os rios todas as espécies de pontes e cortastes estradas através das montanhas, enchestes as estéreis áreas com postos de correio, habituastes todas as regiões a um determinado e ordeiro modo de vida*⁸. Não menos clara é a seguinte passagem do estóico Epicteto, também oriundo da Ásia Menor e escravo em Roma na época de Nero: *César conquistou para nós uma paz profunda. Não há guerras, nem batalhas, nem ladrões, nem piratas, e podemos viajar a todas as horas e navegar de Oriente a Ocidente*⁹.

⁷ M. Grant, *O mundo de Roma*, Lisboa, 1967, p.35-87 (= Grant, *Roma*); J. C. Barret, *Romanization: a critical comment*, “Dialogues in Roman Imperialism”, Portsmouth, (RI), 1997, p.51-64.

⁸ Élio Aristides, *Or. Rom.*, XXXVI, 91.

⁹ Arriano, *Diss. Epict.*, III, 12, 9.

Embora muito citados, estes dois testemunhos revelam-se particularmente elucidativos acerca das condições de mobilidade criadas pela administração imperial, tanto mais que reflectem a opinião de duas figuras não romanas, com visões de ordem social muito distintas, como é evidente, uma vez que Aristides representa a classe dos notáveis gregos orientais, defensores da hegemonia romana, enquanto Epicteto transmite um testemunho muito mais desinteressado, inserido num contexto em que, a par dos progressos da ordem e da civilização, se lembram os limites naturalmente impostos à condição humana¹⁰. Viagens terrestres e viagens marítimas, sem limites e sem outros perigos que não fossem os decorrentes do acto de viajar, são considerados elementos fundamentais da convivência civilizada, válidos para o conjunto da população do Império, como se deduz do que aqui apresentámos dos textos de Aristides e de Epicteto, exemplo de um sentimento generalizado entre os contemporâneos.

Os autores antigos não se limitam, porém, a referir as vantagens oferecidas a nível das comunicações pelo domínio romano. De quando em quando, por vezes involuntariamente, aludem à forma como se viajava recorrendo a percursos de diferentes tipos para cumprir determinado itinerário, destacando assim um aspecto característico das grandes viagens no mundo romano. Tácito oferece-nos vários passos onde a estrutura da rede de comunicações do Império, entendida como um conjunto de vias terrestres e aquáticas inseridas num todo coerente e de fácil utilização, ressalta claramente. Eis dois exemplos relevantes: *Pisão, depois de ter atravessado o mar da Dalmácia e deixado os seus navios em Ancona, ganha pelo Piceno a Via Flamínia, onde se junta a uma legião que faziam vir da Panónia a Roma para em seguida ser dirigida para uma guarnição em África*¹¹. Noutro passo, o historiador romano põe em relevo a filosofia subjacente à concepção geoestratégica do Império, largamente dependente de um sistema de comunicações integrado, escrevendo: *As fronteiras do Império eram no Oceano ou em rios distantes. Exércitos, províncias, esquadras, todo o sistema estava interligado*¹².

Os rios, mesmo quando fronteiras, caso do Reno e do Danúbio, foram intensamente navegados, completando ou facultando uma eficiente alternativa aos trajectos terrestres. Eram muito vulgares os percursos mistos, por razões

¹⁰ Grant, *Roma*, p.238-241

¹¹ Tácito, *Ann.*, III, 9.

¹² Tácito, *Ann.*, I, 9.

práticas, aproveitando as facilidades que as vias fluviais ofereciam à deslocação de passageiros e de mercadorias. Recorremos uma vez mais ao testemunho de um autor da época romana, neste caso Horácio, para ilustrar esta forma de viajar. Trata-se de um excerto da *Viagem a Brindes*, que levou o poeta de Roma à cidade adriática em 40 a.C., aquando das negociações entre os representantes de Octávio e os de António: *Já o dia despontava quando sentimos que a barca não avançava uma linha. Um de nós, cabeça quente, salta em terra e castiga com um ramo tirado de um salgueiro a cabeça e os rins da mula e do barqueiro. À quarta hora, não antes, desembarcaram-nos finalmente e lavámos a cara e as mãos na tua onda, ó Feronia! Em seguida, tendo almoçado, arrastamo-nos pelo espaço de três milhas e chegámos junto a Anxur (Terracina), assente em rochas brancas que brilham ao longe*¹³.

Este texto de Horácio, para além do seu reconhecido valor literário, transmite uma ideia muito viva de como se viajava, sem ocultar o ambiente truculento que frequentemente rodeava as viagens, realçando a função de interface desempenhada pelas estações viárias situadas sobre cursos de água navegáveis. Este aspecto revelou-se especialmente importante no território europeu do Império, uma vez que são muito numerosos os rios navegáveis, podendo as pequenas embarcações atingir pontos muito a montante, como Estrabão refere a propósito dos rios da faixa ocidental da Península Ibérica¹⁴. Os exemplos literários que apresentámos esclarecem da melhor forma a complexidade do sistema de comunicações romano, independentemente das distâncias a percorrer, provando que todos os transportes, terrestres, fluviais e marítimos, eram importantes e utilizados de forma pragmática, sendo copiosamente referidos pelas fontes escritas romanas¹⁵.

Como a nossa comunicação trata basicamente das vias de comunicação na Europa romana (Fig.1), consideraremos apenas esta área geográfica, sem esquecer que o território que lhe correspondia se aproximava bastante, com algumas excepções nórdicas, daquilo que Franz Altheim considerava em 1953 a Europa reduzida do pós-guerra, situando a Alemanha na sua fronteira Leste¹⁶. Por outro lado, não é possível ignorar as grandes linhas intercontinen-

¹³ Horácio, *Sat.*, V.

¹⁴ Estrabão, III, 3, 1-4.

¹⁵ R. Chevallier, *Les voies romaines*, Paris, 1972, p.228-232 (= Chevallier, *Voies*); *Voyages et déplacements dans l'Empire romain*, Paris, 1988, p.7-15, 441-446 (= Chevallier, *Voyages*).

¹⁶ F. Altheim, *A Ásia a caminho da Europa*, Lisboa, s/d, p.14-17.

tais de comunicação por via marítima, de particular importância económica e militar. Assim, estaremos a analisar somente uma parte do Império, o que pode obscurecer alguns aspectos relevantes da rede de comunicações imperial, pois não podemos ignorar que as diferentes regiões que o constituíam foram organizadas em função da Itália, antes de mais, e não da Europa propriamente dita.

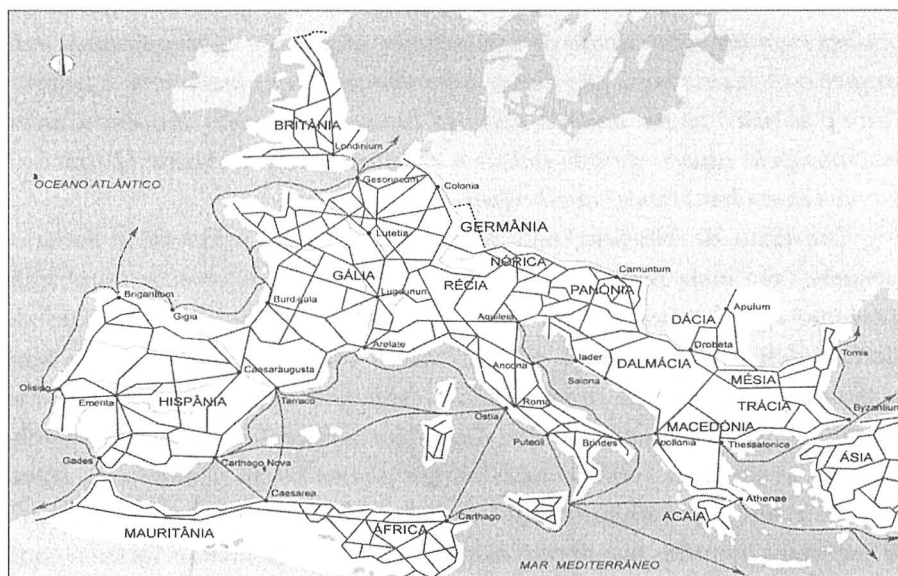


Fig. 1 - As principais vias de comunicação na Europa romana.

Esta questão dos limites da Europa é primordial, constituindo, hoje, um debate da maior actualidade e difícil apaziguamento. Na época romana a Europa era considerada uma das três partes que representavam o orbe habitado, embora a sua descrição geográfica nem sempre coincida nos autores antigos, sobretudo quando se trata de definir os seus confins para além do *Limes*¹⁷. Não nos devemos admirar da visão eurocêntrica que predomina nas fontes romanas, uma vez que aí se situava o centro do Império. A natural primazia da Europa é afirmada de forma lapidar por Plínio-o-Velho: *Em primeiro lugar a Europa, nutriz do povo que conquistou todas as nações e, de*

¹⁷ Dúvidas que se reflectem, por exemplo, nos mapas de Agripa e de Ptolomeu: O. A. Dilke, *Greek and Roman Maps*, Baltimore, 1998, p.41-53, 75-86.

*longe, a mais bela das terras, correctamente considerada pela maioria dos autores não como um terço da terra mas metade, dividindo-a em duas partes, desde o Tânaís (Don) até ao Estreito de Gades*¹⁸.

O problema que se nos apresenta reside na definição da Europa como um espaço geográfico, de limites um tanto vagos na Antiguidade, sobretudo a norte e a leste, ou como um espaço cultural. A primeira destas opções prevaleceu na época romana, enquanto que presentemente parece desenhar-se a mesma tendência, declinando o conceito cultural, único garante da identidade europeia e do seu futuro como *comunidade de destino*, corroído pelos ditames de uma geometria variável, difícil de definir nos seus desígnios. Quer tudo isto dizer que, na Europa romana, as vias de comunicação são romanas, não europeias, organizadas num mundo centrado nas margens do rio Tibre, pelo menos até princípios do século IV. O mundo romano desenvolveu-se a partir do eixo mediterrâneo, integrando progressivamente regiões litorais, o que, até à conquista da Gália por Júlio César, que lhe conferiu a ocidente um factor de continentalidade, atribuiu ao território sob controlo romano uma acentuada feição arquipelágica¹⁹. Posteriormente, a conclusão da conquista da região setentrional da Península Ibérica, por Augusto, e da Mauritânia e da Britânia sob o principado de Cláudio, criaram uma extensa fachada atlântica, facto que virá a revelar-se fundamental²⁰. Não queremos defender uma atlantização do Império, o que seria exagerado, mas é evidente que a formação de uma extensa área atlântica sob domínio romano, com características profundamente diferentes das que constituíam o ambiente típico do mundo mediterrânico, deu lugar a uma dinâmica nova, igualmente sensível no capítulo das comunicações.

Por meados do século I, o Império Romano abre-se sobre dois mares, o Mediterrâneo e o Atlântico, sem esquecer o controlo que exercia rigorosamente sobre o Mar Vermelho, privilegiada via de acesso ao Índico²¹. Perante tal circunstância, pouco vulgar, não nos devemos admirar do facto de algumas das principais estradas romanas terem como ponto de destino ou de partida

¹⁸ Plínio, *N.H.*, III, 5.

¹⁹ No início do século I a.C., ainda muitos dos mais importantes territórios da República só podiam ser alcançados por via marítima: K. Greene, *The Archeology of the Roman Economy*, Londres, 1986, p.12.

²⁰ V. Mantas, *O Atlântico e o Império Romano*, "Revista Portuguesa de História", XXXVI, 2, 2002-2003, p.449-451.

²¹ Chevallier, *Voyages*, p.353-357.

centros portuários. A taxa de maritimidade do Império era, realmente, enorme, circunstância que condicionou desde muito cedo a sua estrutura de comunicações, atribuindo aos transportes por via marítima uma importância idêntica à dos transportes terrestres, suplantando-a mesmo, nalguns casos. Desta forma, não é possível continuar a considerar o Império Romano como um estado continental, porque o não era, mesmo se apenas tivermos em conta as áreas de maior profundidade territorial. Basta atentar na forma inteligente como foram utilizados os grandes rios gauleses para unir o Mediterrâneo e o Atlântico para o reconhecermos.

Roma tem sido vítima de preconceitos no que se refere à sua relação com o mar, vista por muitos como perfeitamente secundária. Esta ideia, ainda respeitada por conceituados historiadores, está muito longe de corresponder à realidade, não resistindo a uma análise geoestratégica, mesmo sumária, nem sequer a uma reflexão histórica que tenha em consideração os sucessos marítimos que pautaram o caminho para o império universal e sua manutenção²². A importância do mar como espaço de manobra e de poder fez-se sentir muito cedo em Roma, por influência directa dos seus vizinhos Etruscos e Gregos. Se as moedas da República arcaica ostentam uma figura bovina, de onde resultou o termo *pecunia*, muito rapidamente passaram a figurar uma proa de navio, enquanto se acomodavam ao padrão das moedas sicilianas e gregas. O século IV a.C. corresponde a um tempo decisivo da consolidação do poderio romano na Itália central, acompanhado do estabelecimento de uma rede de vias de comunicação terrestres e marítimas a partir daí em permanente expansão (Fig.2). A fundação do *castrum* de Óstia, a criação de dois grupos navais compostos de uma vintena de navios de guerra e a construção do primeiro troço da *Via Appia* mostram inequivocamente quais eram as intenções de Roma²³.

Na Europa romana a construção de estradas e o estabelecimento de portos correspondeu inicialmente a razões de ordem militar e administrativa, mas o desenvolvimento de uma política de integração e de participação das provín-

²² R. Buono-Core, *La oceanopolítica y la geopolítica. Claves para una comprensión del expansionismo romano entre los siglos VI e III a.C.?*, "Semanas de Estudios Romanos", VII-VIII, Santiago do Chile, 1996, p.57-69; C. G. Starr, *The Influence of Sea Power on Ancient History*, Nova Iorque, 1989, p.67-81.

²³ R. Meiggs, *Roman Ostia*, Oxford, 1960, p.16-27; J. Heurgon, *Rome et la Méditerranée occidentale jusqu' aux Guerres Puniqes*, Paris, 1980, p.289, 336-337; Chevallier, *Voies*, p.150-151.

cia na vida do Império, que substituiu a feroz exploração da época republicana com excelentes resultados, transformou as funções das grandes vias de comunicação, conferindo-lhes novas atribuições, em especial no âmbito da economia. Tal como no conjunto do Império, a economia das províncias europeias organizava-se segundo três níveis, local, regional e imperial, o que ditava os meios de transporte e as vias a utilizar. Situaremos no primeiro destes

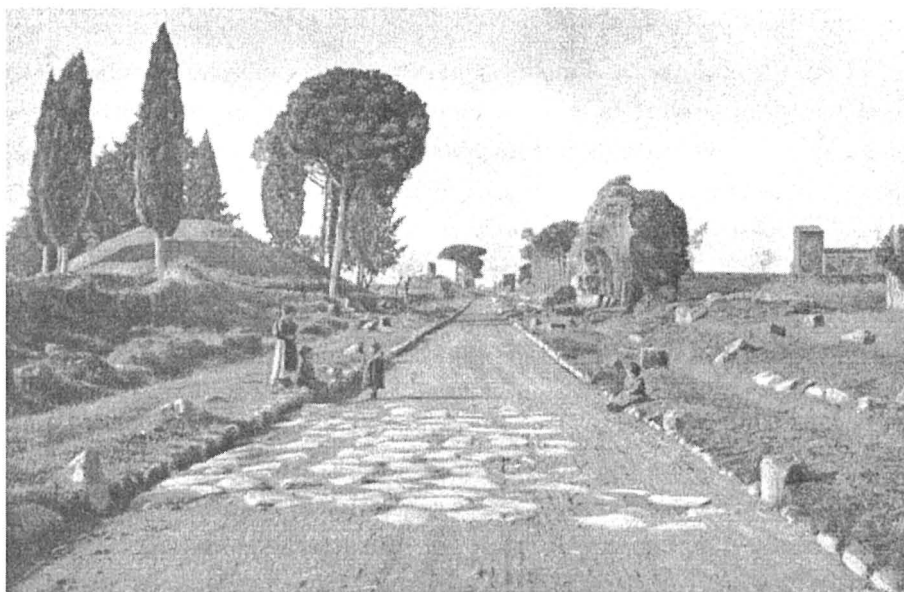


Fig. 2 - A *Via Appia* nos arredores de Roma nos finais do século XIX.

níveis as relações de vizinhança e as trocas comerciais de interesse local, numa área relativamente restrita, sem que possamos esquecer que certos produtos pouco interessantes por falta de transportes acessíveis, podem ser rentáveis num local cuja proximidade da estrada, do rio ou de um porto permita o seu fácil escoamento. No segundo nível tratamos já de um movimento de maior amplitude no espaço e no volume, considerando as longas deslocções de pessoas e de produtos no interior de uma província ou entre províncias. Recordamos, como exemplo, o transporte de produtos lusitanos para portos de reunião de cargas na Bética²¹. Finalmente, o terceiro nível, o da economia à escala imperial, compreende o transporte de enormes quantidades de

²¹ V. Mantas, *Navegação, economia e relações interprovinciais. Lusitânia e Bética*, "Humanitas", 50, 1998, p.210-214.

produtos essenciais, de interesse estratégico, como o azeite da Bética e os cereais africanos para Itália, assim como os fornecimentos aos exércitos, por vezes estacionados em áreas de custoso acesso. Neste caso, como é óbvio, não se colocava o problema dos custos a suportar pelo Estado, uma vez que se trata de movimentos logísticos indispensáveis²⁵. Também devemos situar neste nível o comércio dos produtos de luxo através do Império e para além das fronteiras, muito intenso e para o qual não faltam os testemunhos arqueológicos²⁶.

Como é evidente, as funções administrativas e militares continuaram a pesar na estrutura da rede de comunicações, progressivamente mais densa e elaborada. A mobilidade de funcionários civis e de elementos militares conta com numerosíssima documentação. Em relação aos primeiros, recordamos apenas *G. Iulius Celsus*, cujo *cursus honorum* patente na inscrição conservada no Museu de S. Miguel de Odrinhas (Sintra) permite imaginar as longas deambulações deste importante funcionário imperial, que no século II ocupou cargos na Itália, na Narbonense, na Aquitânia, no Egipto, onde foi curador do Mausoléu de Alexandria, na Lusitânia e na Dácia²⁷. Quanto aos aspectos militares²⁸, além dos reabastecimentos normais, remontas ou rotação de pessoal e dos grandes movimentos de tropas por razões operacionais, que exigiam, naturalmente, transportes maciços de todos os tipos e recorrendo a uma diversidade de meios, bem documentados nas fontes escritas e iconográficas (Fig.3), é necessário considerar, prioritariamente, a utilização estratégica dos meios de comunicação. Com efeito, com excepção da Britânia e das zonas fronteiriças, a presença militar era fraca ou inexistente na maior parte do território europeu, sendo esta debilidade do dispositivo compensada pela facilidade de deslocação das tropas de primeira intervenção. A Gália, por exemplo, contava somente com uma coorte aquartelada em *Lugdunum* (Lião), facilmente movimentada por via fluvial ou terrestre quando necessário²⁹.

²⁵ J. Roth, *The Logistics of the Roman Army at War (264 BC-AD 235)*, Leida, 1999.

²⁶ M. Wheeler, *Rome beyond the Imperial Frontiers*, Harmondsworth, 1955; F. Millar, *Emperors, frontiers and foreign relations, 31 BC-AD 378*, "Britannia", 13, 1982, p.1-23; Lin Ying, *Ruler of the Treasury Country. The Image of the Roman Empire in Chinese Society from the First to the Fourth Century AD*, "Latomus", 63, 2, 2004, p.328-330.

²⁷ S. Lambrino, *Les inscriptions de S. Miguel de Odrinhas*, "Bulletin des Études Portugaises", XVI, 1952, p.142-150.

²⁸ R. Davies, *The supply of animals to the Roman army and the remount system*, "Latomus", 28, 1969, p.429-459.

²⁹ Tácito, *Ann.*, III, 40-42.

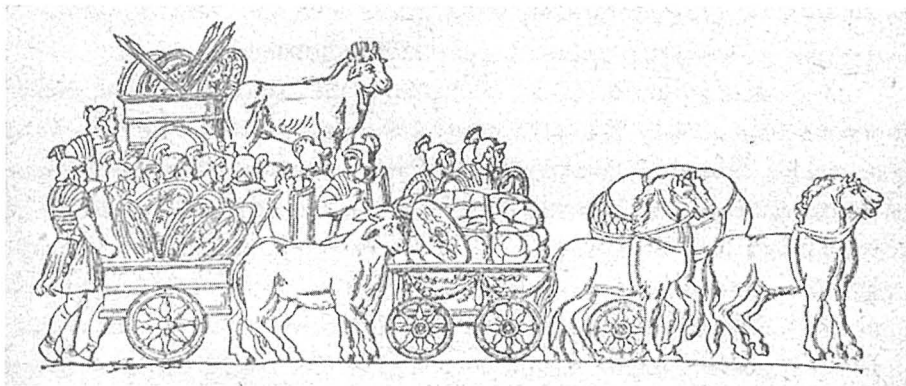


Fig. 3 - Um comboio militar figurado na coluna de Marco Aurélio, Roma.

O estabelecimento pelos Romanos de uma rede de estradas na Europa, eficazmente secundadas pelo transporte fluvial e marítimo, teve antecedentes nem sempre devidamente considerados. Na Itália, a civilização etrusca conheceu a construção de estradas, que incluíam já obras-de-arte significativas, facultando o que parece ter sido a tecnologia básica utilizada nas vias romanas. Nalguns locais, identificaram-se restos de estradas etruscas, como em Narce, onde se escavou um troço de via romana construído directamente sobre o caminho etrusco³⁰, facto que chama a atenção para a necessidade de identificar os traçados viários anteriores, que com frequência serviram de condutores às estradas romanas e que explicam certas peculiaridades dos seus traçados. Na verdade, em muitas regiões da Europa ocidental, as estradas romanas sucederam a caminhos indígenas, frustes, é certo, mas que existiam. Frequentemente, o que a administração romana fez foi renovar esses caminhos e integrá-los em itinerários extensos e coerentes, ao serviço dos interesses romanos, militares, administrativos e económicos. Assim, a estrada entre *Olisipo* (Lisboa) e *Bracara* (Braga), foi estabelecida em grande parte sobre caminhos indígenas, como os tesouros monetários do período republicano demonstram, o mesmo acontecendo com a estrada que, tocando o litoral, unia o Tejo e o Mondego³¹. Na Gália, o caminho que se desenvolvia do Mediterrâneo até ao Atlântico, de *Narbo Martius* (Narbonne) a *Burdigala* (Bordéus), por *Tolosa* (Toulouse),

³⁰ T. Potter, *The Changing Landscape of South Etruria*, Londres, 1979, p.107-108.

³¹ J. Ruivo, *O conflito sertoriano no Ocidente hispânico: o testemunho dos tesouros monetários*, "Archivo Español de Arqueología", 70, 1997, p.91-100.

seguindo o Garona, corresponde a um grande caminho comercial indígena, percorrido de ocidente para oriente pelo estanho britânico³².

Não é necessário multiplicar exemplos de uma situação normal, pois os Romanos não podiam ignorar a existência desses caminhos, muitas vezes relacionados com eixos comerciais importantes, progressivamente integrados na esfera da economia romana, tanto mais que alguns deles, como a *Via Heraclea*, na Península Ibérica, gozavam de mítico renome³³. A transformação destes caminhos, de que a toponímia conservou, algumas vezes, a memória, numa autêntica rede de comunicações, só foi possível, como se compreende, depois do estabelecimento da unidade política, sem a qual não teria havido condições nem meios financeiros para concretizar uma obra de tal envergadura. Na verdade, foi assim que se criou, a partir da diversidade, a primeira unidade da Europa.

Neste cenário, as ligações com o mundo nórdico, para além dos Alpes e com a área atlântica revelaram-se da maior importância desde muito cedo, pela facilidade de colocar produtos mediterrânicos, como o vinho, e aí obter, directa ou indirectamente, os metais de que as civilizações urbanas do Sul não dispunham, nomeadamente o estanho, cujo valor se mantém na Idade do Ferro³⁴. Os Alpes constituíram sempre uma dura barreira e simultaneamente uma área de passagem, atravessada por vales controlados pelos indígenas, comunicando o interior do continente com o Mediterrâneo³⁵. A importância económica e estratégica destas passagens era, e é, enorme. A invasão da Itália por Aníbal, na Segunda Guerra Púnica, ilustra perfeitamente o valor dos passos alpinos, que serão um dos primeiros objectivos de Augusto na redução das áreas não controladas no interior do Império³⁶.

O avanço do domínio romano incorporou na rede de comunicações republicana e imperial rotas marítimas com um longo historial, servindo interesses específicos deste ou daquele povo, muitas vezes razão para antagonismos violentos, como o que opôs com tanta frequência Fenícios e Gregos.

³² Chevallier, *Voies*, p.4-5.

³³ R. Dion, *La voie heracléenne et l'itinéraire transalpin d'Hannibal*, "Hommage A. Grenier", I, Bruxelas, 1962, p.537-543; Chevallier, *Voyages*, p.19-20.

³⁴ A utilização do bronze no Império Romano não foi, quantitativamente, inferior à que se verificou em épocas anteriores, pelo que o fornecimento regular e abundante de estanho permaneceu uma necessidade: Greene, p.143-144.

³⁵ Chevallier, *Voies*, p.188-194.

³⁶ P. Petit, *La paix romaine*, Paris, 1967, p.108-109, 392.

A expansão romana na Itália levou, sobretudo depois da conquista das colónias gregas, a que este tipo de conflitos ganhasse particular relevo na política romana, como não podia deixar de suceder, dele resultando a Primeira Guerra Púnica. Desta forma, as rotas comerciais da Antiguidade foram transferidas para a gestão romana e integradas num sistema homogéneo que, permitindo alguma autonomia e vantagens seguras aos seus anteriores utilizadores, respondia em primeiro lugar às necessidades do mundo romano. Assim sucedeu na Península Ibérica em relação ao comércio marítimo atlântico controlado por *Gades*, cujo *foedus* assinado com Roma em 206 a.C. permitiu a esta assumir a sua direcção e aos gaditanos preservar os seus interesses económicos³⁷. Mais a norte, o comércio entre a Gália e a Britânia estimulou muito rapidamente a atenção romana pelo que era um espaço económico coerente, levando à ocupação da ilha, precedida por uma forte presença de comerciantes romanos, e conseqüentemente à manutenção das ligações tradicionais existentes e sua participação numa rota de longo curso circum-navegando a Gália e a Hispânia, herdeira da que a *Ora Marítima* obscuramente descreveu³⁸. Mais uma vez o domínio romano promoveu o desenvolvimento de alguma coisa antes considerada excepcional e aventureira, como era a navegação entre o Mediterrâneo e o Canal da Mancha, numa actividade regular, reconhecida como normal pelos autores da época.

As fontes disponíveis para o estudo das comunicações no mundo romano dividem-se em dois grandes grupos, quantitativamente desiguais. Na verdade, enquanto as fontes arqueológicas são copiosas e muito variadas, as fontes puramente literárias são escassas, mesmo em relação à rede viária, circunstância que pode parecer inesperada quando é conhecida a importância que os Romanos atribuíam aos transportes e comunicações. Para as vias terrestres, a falta de textos literários é compensada pela ubiquidade dos seus vestígios materiais (Fig.4), mesmo na Europa, onde os Humanistas desde muito cedo os tomaram como referência obrigatória de um discurso em que o passado romano é apresentado aos contemporâneos como sugestão de eficiência e símbolo de um ideal de unidade. Recordemos o que Francisco de Holanda

³⁷ J. Rodríguez Neila, *El municipio romano de Gades*, Cádiz, 1980, p.25-34; G. Chic, *Roma y el mar: del Mediterraneo al Atlántico*, "Guerras, Exploraciones y Navegación del Mundo Antiguo a la Edad Moderna", Corunha, 1995, p.60-62.

³⁸ B. Cunliffe, *Facing the Ocean. The Atlantic and its Peoples*, Oxford, 2001, p.384-407; Avieno, *Orla Marítima* (Introdução, tradução e notas de J. R. Ferreira), Coimbra, 1992, p.19-37.

escreveu a propósito da estrada que de Lisboa ia a Roma: *E não pudera eu crer esta coisa se quando parti de Lisboa indo a Roma, logo em Sacavém não achara a via romana e a ponte quebrada no Rio, e nas charnecas de Montargil, ali onde chamam as Mestas, as calçadas de scilice, e em Castela nos barcos d'Alconete e na antigualha de Capara, e depois em Aragão, Lérida e Catalu-*



Fig. 4 - Um “ninho de miliários” na Estrada da Geira (Portela do Homem).

*nha; e depois em França na cidade de Nimes, onde está o famosíssimo anfiteatro e memórias dos antigos; e depois em o foro de Júlio em Provença e em Antibio e nos Alpes e porto de Ligúria e Toscana, sempre achando a mesma calçada que achei saindo de Lisboa até entrar em Roma*³⁹.

182

Esta justificada admiração pela grandiosidade da obra romana, sustentada ora em ruínas imponentes, ora em obscuros remanescentes, teve como consequência a multiplicação, um pouco por toda a Europa, de calçadas e pontes consideradas romanas e, pela mesma razão, levou ao aparecimento de numerosas imitações a partir da Idade Moderna, circunstância que dificulta o estudo

³⁹ Francisco de Holanda, *Da fábrica que falece à cidade de Lisboa* (Introdução, notas e comentários de J. F. Alves), Lisboa, 1984, p.27-28.

sistemático deste tipo de testemunhos arqueológicos. Muito menos numerosos, os restos visíveis de instalações portuárias, marítimas ou fluviais, apenas estimularam modestamente a imaginação, tanto mais que só no século passado se tornou possível estudar cientificamente a maior parte deles, nomeadamente os que se encontram submersos⁴⁰. Este desfazamento quantitativo entre vestígios viários e portuários, muito acentuado, também contribuiu para que se espalhasse a falsa ideia da pouca importância das comunicações não terrestres, ainda vulgar apesar dos notáveis avanços no conhecimento das actividades marítimas e fluviais na Europa romana verificados nas últimas décadas.

Não nos devemos admirar, todavia, da falta de escritos técnicos sobre a construção de estradas, que parece corresponder a uma característica própria da mentalidade romana, mais interessada noutro tipo de questões, como prova a relativa abundância de referências jurídicas à construção de vias, sua hierarquia e utilização, pública ou privada⁴¹. A diversidade na construção de caminhos foi já amplamente demonstrada pelos arqueólogos; outra coisa não seria de esperar, pelo que a teimosia em respeitar um modelo de via romana baseado na errada interpretação de Nicolas Bergier não tem qualquer razão, limitando-se a um infeliz e incómodo lugar comum, que os dados arqueológicos obrigam a eliminar, tão grande é a variedade de estruturas registada⁴². Esta diferença resulta quer da categoria e funções da estrada, quer da forma como a sua construção era dirigida e executada. Sem ignorar a importância da participação dos militares na abertura de estradas, também é certo que muitos trabalhos foram adjudicados a empreiteiros civis, frequentemente contratados pelas autoridades locais, o que não deixou de provocar problemas, quer de peculato, quer de má construção, idênticos aos que Cícero refere no *Pro Fonteio* a propósito da renovação da *Via Domitia* na Provença⁴³.

⁴⁰ V. Mantas, *Portos marítimos romanos*, "Memórias da Academia de Marinha", (VIII), 2000, p.14-24.

⁴¹ Podemos considerar *viae publicae*, *viae vicinales* e *viae privatae*. Quanto à construção, os textos jurídicos referem *viae lapidae stratae*, *viae glareae stratae* e *viae terrenaes*: Siculus Flaccus, *De conditionibus agrorum*, (Ed. C. Thulin), I, Lipsia, 1913, p.110,1; Ulpiano, *Dig.*, XLIII, 11. É particularmente importante a legislação viária produzida na época imperial: C. Pharr, *The Theodosian Code and Novels and the Sirmondian Constitution*, Princeton, 1952.

⁴² N. Bergier, *Histoire des grands chemins de l'Empire Romain*, I, Bruxelas, 1728², p.151; Chevallier, *Voies*, p.93-95.

⁴³ Cícero, *Pro Font.*, VIII, 17.

Outro aspecto que deve ser considerado quando se estuda a rede de comunicações do Império Romano no território europeu é o do elevadíssimo custo de construção de uma estrada ou de um porto artificial, a que era preciso adicionar despesas regulares de manutenção, nem sempre observada de forma conveniente. No caso das grandes vias públicas ou militares, que deveriam permitir a circulação em qualquer estação do ano, desde logo ao *cursus publicus*, a sua construção em determinadas regiões teve em consideração a necessidade de atravessar zonas alagadiças ou sujeitas a nevões intensos, encarecendo ainda mais obras já de si dispendiosas. Não faltam informações sobre esta delicada questão do custo das vias de comunicação, sobretudo na epigrafia e na literatura histórica. Assim, sabemos que, na Itália, o imperador Adriano e personagens privadas se associaram para executar beneficiações num troço de cerca de 16 quilómetros da *Via Appia* (CIL IX 6075), podendo o custo de construção de uma nova estrada alcançar um valor igual ao do edifício mais caro de que temos conhecimento no mesmo período, as Termas de Neptuno, edificadas por Antonino Pio em Óstia¹⁴. É evidente que os custos de construção nas províncias nem sempre eram tão elevados, o que não significa que fossem desprezíveis. Na Hispânia, uma epígrafe de *Oreto* recorda que o evergeta local *P. Baebius Venustus* gastou com a construção de uma ponte 80000 sestércios (CIL II 3231=6339=ILER 2067), enquanto que na cidade de *Ercavica* um tal *C. Iulius Celsus* dispendeu 100000 sestércios na construção de 8 milhas de via¹⁵, importância que mal daria para uma única milha da *Via Appia*. Os vultuosos investimentos que a administração romana devia atribuir à construção e manutenção da enorme rede viária do Império levaram a que se procurasse sistematicamente o apoio dos particulares e das cidades nesse esforço financeiro, o que nem sempre sucedia. Suetónio conta-nos um episódio esclarecedor acontecido no tempo de Tibério: *Outra vez pediu que os habitantes de Trébia fossem autorizados a consagrar à abertura de uma estrada a importância que lhe tinham legado para construir um novo teatro, mas não o conseguiu e a vontade do testador foi ratificada*¹⁶.

¹⁴ Th. Pekary, *Untersuchungen zu den Römischen Reichsstrassen*, Bona, 1968, p.93-95; R. Duncan-Jones, *The Economy of the Roman Empire. Quantitative Studies*, Cambridge, 1974, p.124-125, 157-160.

¹⁵ G. Alföldy, *Römisches Stadtwesen auf der Neukastilischen Hochebene*, Heidelberg, 1987, p.70-74.

¹⁶ Suetónio, *Tib.*, XXXI, 2.

Parece poder deduzir-se que, embora a intervenção de mecenas locais tenha contribuído para atenuar as dificuldades da administração, sobretudo na época imperial, quando a rede viária se tornou enorme ao mesmo tempo que muitos dos itinerários perdiam importância estratégica, a verdade é que não resolvia o problema, obrigando muitas vezes à intervenção imperial ou, não havendo alternativa, ditando a má qualidade de muitas estradas, mesmo importantes e não apenas nas províncias. Por isso mesmo não nos devemos admirar da insistência imperial em conferir aos notáveis e às cidades, evidente na legislação do Baixo Império, a obrigação de construir e manter a rede viária, o que explica a transferência das doações cívicas urbanas, como uma nova forma de celebração política, para a execução de trabalhos viários¹⁷. É possível que algumas das crises que atingiram certas regiões de recente urbanização do Império, se possam relacionar com a realização de obras em larga escala na rede de estradas, por iniciativa de centros urbanos então envolvidos num processo de afirmação jurídica, a qual não terá conduzido somente à construção de conjuntos monumentais, tanto mais que no Alto Império não era fácil obter autorização para aumentar os impostos locais. Finalmente, recordamos que, para além de todas as dificuldades e em parte por isso mesmo, foi sempre um acto político prestigioso construir ou reparar estradas e, por isso, os magistrados que desempenharam funções relacionadas com a rede viária, eram particularmente honrados (Fig.5).

O mesmo podemos dizer da construção ou renovação de grandes portos, em especial dos portos artificiais construídos na época imperial. Parte importante dessas instalações portuárias respondia a necessidades muito concretas do abastecimento da cidade de Roma e da Itália, assim como dos efectivos estacionados nas zonas fronteiriças, pelo que estes portos se tornaram elementos fundamentais da política imperial. Assim como a Ápia constituía o símbolo máximo da rede viária, o complexo portuário de Óstia, sucessivamente alargado e melhorado, representava o enorme esforço desenvolvido para dotar Roma de um porto eficiente, directa e rapidamente ligado à capital pelo Tibre e por estrada (Fig.6), tanto como uma afirmação de triunfo sobre a natureza e da *maiestas* imperial. As moedas de Nero e de Trajano, comemorando o fim dos difíceis trabalhos de construção do Portus Augusti empreendidos por

¹⁷ O encargo com a reparação de estradas tornou-se uma obrigação institucionalizada, a suportar pelas cidades, o que explica os numerosos miliários em dativo do Baixo Império: *Cod. Theod.*, XV, 3 (*De itinere muniendo*).



Fig. 5 - Denário de Augusto com a legenda *quod viae mun(itae) sunt*, comemorativo da reconstrução da *Via Flaminia*.

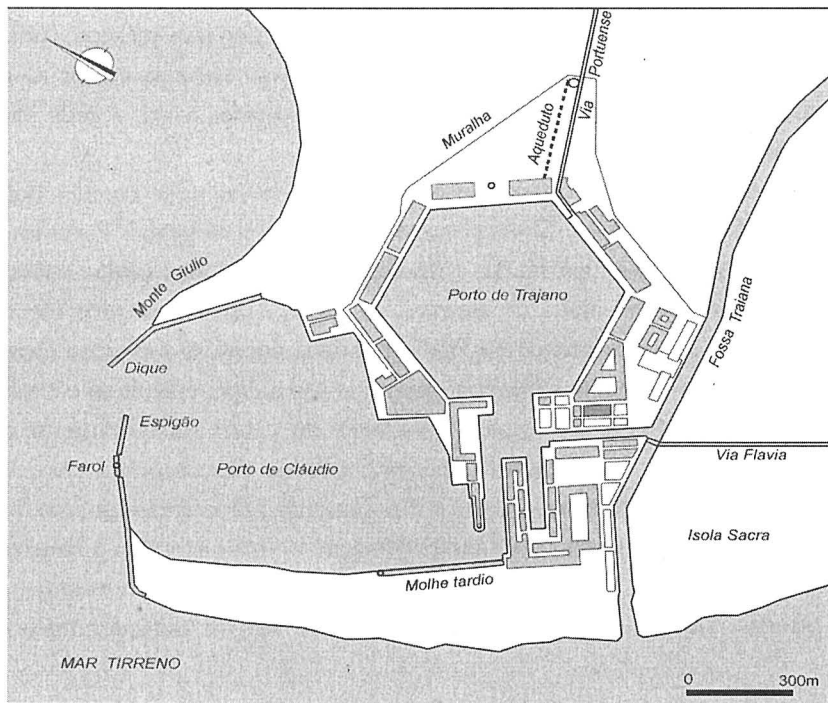


Fig. 6 - O complexo portuário de Óstia depois dos trabalhos de ampliação efectuados por Trajano

Cláudio e a abertura de uma imponente doca escavada, ainda existente⁴⁸, confirmam estas intenções.

Obras de tal envergadura eram caras e, ainda que necessárias, não deixaram de suscitar críticas por parte dos defensores de uma austeridade romana já pouco concordante com a realidade dos tempos. Referindo-se a Cláudio, Suetónio escreveu o seguinte: *Iniciou grandes trabalhos, embora se preocupasse mais com o número deles do que com a sua utilidade: os principais são: o aqueduto começado por Caio, um canal de esgotamento para o lago Fucino e o porto de Óstia*⁴⁹. Fora da Itália, o traço deste tipo de construções portuárias é, naturalmente, bastante raro. Todavia, mesmo em áreas longínquas, subsistem vestígios de portos activos e de cuidada construção, bem adaptados às condições locais, caso, por exemplo, do porto flúvio-marítimo de *Londinium* (Londres), bem conhecido desde há alguns anos⁵⁰. Os relevantes progressos verificados no estudo dos portos romanos no Mediterrâneo e no Atlântico contribuiram para confirmar a capacidade técnica revelada pelos Romanos na difícil área da construção portuária, apenas sugerida por Vitrúvio⁵¹, ao mesmo tempo que levaram alguns arqueólogos a interrogar-se sobre o verdadeiro valor desses portos em termos económicos, considerando-os principalmente como grandes obras políticas⁵², o que nos parece algo exagerado, ainda que reconheçamos a importância simbólica dos monumentos na civilização romana.

É interessante constatar que as dúvidas expressas em relação aos portos pelos arqueólogos, no fundo inspiradas nalguns casos específicos e perfeitamente compreensíveis, não se estendem à rede viária, considerada globalmente como necessária e funcional, o que é verdade, mas nem por isso menos apta para assegurar determinados transportes pesados e em larga escala. Como seria possível enviar para Roma, por via terrestre, o azeite da Bética ou os mármorees da Ática? Esta razão leva-nos a considerar um erro metodológico continuar o estudo das comunicações no Império Romano a partir de análises

⁴⁸ Juvenal, *Schol.*, XII, 75-76; T. Donaldson, *Architectura Numismatica*, Chicago, 1968², p.322-340; O. Testaguzza, *The port of Rome*, "Archaeology", 17, 1964, p.173-179.

⁴⁹ Suetónio, *Claud.*, XX, 3.

⁵⁰ G. Milne, *The Port of Roman London*, Londres, 1985.

⁵¹ Vitrúvio, *De Arch.*, V, 13.

⁵² Ph. Leveau, *Richesses, investissements, dépenses : à la recherche des revenus des aristocracies municipales de l'Antiquité*, "L'Origine des Richesses Dépensées dans la Ville Antique", Aix-en-Provence, 1985, p.21-22.

isoladas das suas diferentes componentes, terrestres, fluviais e marítimas. A unidade do Império e a integração progressiva das suas províncias europeias só foi concretizada através de um sistema de interfaces baseado numa diversidade de itinerários e meios de transporte. Uma simples observação do traçado de algumas das grandes estradas romanas esclarece de imediato esta circunstância, permitindo identificar um porto na extremidade ou no ponto inicial de uma via importante, como Cádiz, Aquileia, Colónia ou Lião.

As condições climáticas pesaram fortemente na tipologia construtiva das estradas, como já referimos, fazendo com que nas províncias do Sul europeu as estradas de estrutura espessa fossem bastante invulgares, substituídas com frequência por simples pistas, melhoradas pontualmente por um troço consolidado, sobretudo nas proximidades de povoações importantes, e pelo lançamento de pontes, que podiam ser, no todo ou em parte, de madeira. Simplificando desta forma parte da rede viária de primeira categoria, podemos idealizar melhor o que seria o conjunto do sistema viário e compreender a dificuldade sentida pelos arqueólogos ao tentar identificar restos materiais de estradas indicadas no *Itinerário de Antonino*, completamente obliteradas na paisagem, mas que, a seu tempo, existiram como muitas outras de que nada sabemos.

Durante muito tempo a reconstituição das comunicações na Europa romana dependeu em larga medida dos documentos escritos que nos ficaram da Antiguidade, raros no que se refere a roteiros ou mapas, mas contando com abundantes testemunhos literários sobre viagens em terra e no mar⁵³. No grupo dos primeiros situam-se o *Itinerário de Antonino* e a *Cosmografia*, vulgarmente conhecida por *Anónimo de Ravena*. O *Itinerário* é uma recolha monumental de 372 itinerários, ou seja, a indicação do percurso a seguir para viajar entre *mansiones* escolhidas pela sua importância, utilizando com frequência troços de diversas estradas. Este roteiro viário terá sido composto, talvez a partir de um mapa mural, nos finais do século III, ainda que não falem investigadores que o atribuem à época de Caracala. Divulgado a partir do século XV, é a edição de P. Wesseling, aparecida em 1735 em Amsterdão (Fig.7), que serve de base aos estudiosos modernos⁵⁴. A bibliografia sobre o

⁵³ Chevallier, *Voyages*, p.7-15, 425-434; Dilke, p.112-129; B. Solway, *Travel, itineraria and tabellaria*, "Travel and Geography in the Roman Empire", Londres, 2001, p.22-60.

⁵⁴ P. Wesseling, *Vetera Romanorum Itineraria*, Amsterdão, 1735; J. Roldan Hervás, *Itineraria Hispana. Fuentes antiguas para el estudio de las vías romanas en la Península Ibérica*,

Itinerário é enorme, pelo que não nos ocuparemos das diferentes hipóteses interpretativas que ela reflecte. Diremos apenas que, apesar de se tratar de um documento medíocre, o *Itinerário de Antonino* permite uma visão de conjunto dos principais eixos de comunicação terrestres, sobre os quais, nalguns casos, não temos mais informação.

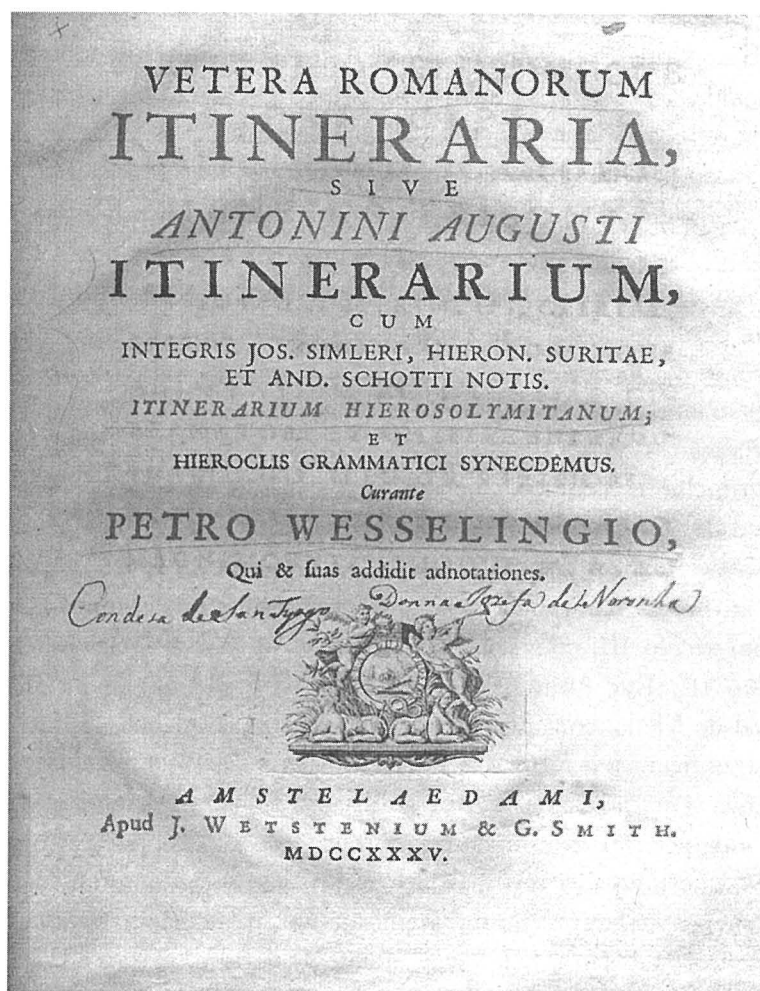


Fig. 7 - Frontispício da obra de P. Wesseling.

Madrid, 1975, p.19-37; P. Arnaut, *L'Itinéraire d'Antonin: un témoin de la littérature itinéraire du Bas Empire*, "Geographia Antiqua", 2, 1993, p.33-47.

Quanto ao *Anónimo de Ravena*, é uma lista de topónimos e hidrónimos, sem indicação de distâncias intermédias, composta no século VII sobre documentação anterior, provavelmente um mapa viário, conhecido a partir da edição parisiense de 1688, de P. Porcheron. Na *Cosmografia* a confusão é absoluta, com a agravante de o autor ter procurado esconder a pobreza das fontes utilizadas inventando estranhas referências. Apenas um exemplo: as míticas amazonas *Penthesileia* e *Marphisa* surgem radicalmente transformadas em sexo e aptidões como *Penthesileus* e *Marpesius*, autores de uma descrição da Cólquida. Apesar de se tratar de um mau documento, a imagem deformada da rede viária que nos transmite não deixa de ser útil, usada cautelosamente, razão para que os investigadores se ocupem da *Cosmografia*⁵⁵, expressão nostálgica de um tempo em que todos os caminhos iam dar a Roma, não a Ravena.

Existiram outros roteiros viários, cobrindo o conjunto do Império, infelizmente perdidos, assim como descrições específicas de determinados caminhos, como o *Itinerarium Hierosolymitanum*, redigido em 333, descrevendo o percurso entre Bordéus e Jerusalém, pela Itália e Balcãs, com uma meticulosa indicação da categoria das estações: *civitas*; *mansio*; *mutatio*⁵⁶. Não estamos em melhores condições no que toca a mapas romanos, com a notável excepção da *Tábua de Peutinger*, assim designada por ter sido oferecida ao humanista germânico Konrad Peutinger, no século XVI. É uma cópia medieval de um mapa viário elaborado sobre uma fonte, ou fontes, do século I, talvez no século III, com contributos que se podem atribuir ao tempo de Teodósio II⁵⁷. Este exemplar de *itineraria picta* encontra-se na Biblioteca Nacional de Viena, contando com 11 das 12 folhas originais, perdida a primeira, que figurava a maior parte da Hispânia e da Britânia, assim como a Mauritània Tingitana. Apesar dos graves problemas de leitura que suscita, provocados pela forma estirada da representação e pelas dúvidas quanto ao objectivo que pretendia servir, parece seguro que se procurou evidenciar os pontos de cruzamento e entroncamento de vias, não faltando também a indicação destacada de faróis e de alguns grandes centros portuários e *horrea*⁵⁸.

⁵⁵ Roldan Hervás, p.111-115; L. Dilleman, *La cosmographie du Ravennate*, "Collection Latomus", 235, Bruxelas, 1997.

⁵⁶ Wesseling, p.549-617 ; Dilke, p.128-129.

⁵⁷ Roldan Hervás, p.106-110; Dilke, p.113-117.

⁵⁸ Solway, p.43-47.

É possível que as cartas e os roteiros viários que sobreviveram tenham sido copiados de documentos oficiais, embora seja difícil considerar que se tenha verificado uma cópia directa e integral, atendendo às características patenteadas, decorrentes do recurso a diversas fontes, oficiais e privadas. Os documentos resultantes deste processo complexo reflectem o estado da rede viária numa determinada época ou região, assim como os interesses dos eventuais utilizadores e até a forma como se efectuavam as deslocações, podendo certas omissões corresponder a trajectos fluviais ou marítimos.

Para esboçarmos as principais rotas marítimas na Europa romana, algumas já de venerável antiguidade no advento do Império, podemos recorrer aos raros périplos existentes, os quais, sendo obras de marcada intenção geográfica, não deixam de contribuir para o conhecimento das costas e dos pontos considerados relevantes para a navegação, nomeadamente cidades portuárias. Recordamos aqui a obra de Marciano de Heracleia, redigida sobre uma grande variedade de fontes, referentes quer ao Mediterrâneo, quer ao Atlântico⁵⁹. Muito mais importante, contando com a descrição de um total de 19 rotas, das quais 3 correspondem a trajectos no Atlântico, é o chamado *Itinerarium Maritimum*, também incluído na recolha de Wesseling. Com as distâncias indicadas em estádios, com excepção do longo percurso de cabotagem entre Óstia e Arles, para o qual a contagem é feita em milhas, este roteiro marítimo concede particular atenção às comunicações regionais, sobretudo a partir de portos italianos, iniciando-se na Hispânia, em direcção a África, quatro das travessias transmitidas pelo documento. Além de noticiar os pontos de passagem desta ou daquela rota, atribuindo uma atenção especial às ilhas, o *Itinerarium Maritimum* precisa a qualidade deles, o que representa um importante contributo para o conhecimento da navegação romana⁶⁰.

Outro documento escrito que contribui para que possamos traçar as grandes rotas marítimas pelos finais do século III é o chamado *Édito do Máximo*, famoso documento exemplar da política de economia dirigida instaurada por Diocleciano. Com efeito, a propósito do preço dos fretes de transporte marítimo, o *Édito* faz referência, ainda que de forma abreviada, a determinadas rotas de longo curso, como, por exemplo, entre o Oriente e a

⁵⁹ M. P. Munõz, *La Península Ibérica en Marciano de Heraclea*, "Hispania Antiqua", VIII, 1978, p.89-110; Dilke, p.131-142.

⁶⁰ Wesseling, p.487-529; Roldan Hervás, p.102-105. O documento distingue *portus*, *statio*, *positio* e *plagiã*. Sobre estas categorias portuárias: M. Besnier, *Portus*, "Dictionnaire des Antiquités Grecques et Romaines", IV, Paris, s/d, p.595-596.

Lusitânia ou entre a Hispânia e a África⁶¹. Finalmente, assim como os marcos miliários e as pontes ajudam a confirmar ou a identificar traçados viários, os achados subaquáticos representam, pelo avultado número de naufrágios registados a partir de meados do século passado, um importantíssimo meio de reconhecimento das rotas marítimas do mundo romano e do seu comércio (Fig.8), quer se trate de navegação de cabotagem, quer de longo curso⁶². Uma cuidadosa prospecção ao longo dos grandes rios não deixará de contribuir também para um melhor entendimento da forma como os transportes fluviais se integraram como parte fundamental do esquema de comunicações na Europa romana⁶³, existindo já abundantes e promissores testemunhos acerca destas actividades específicas.

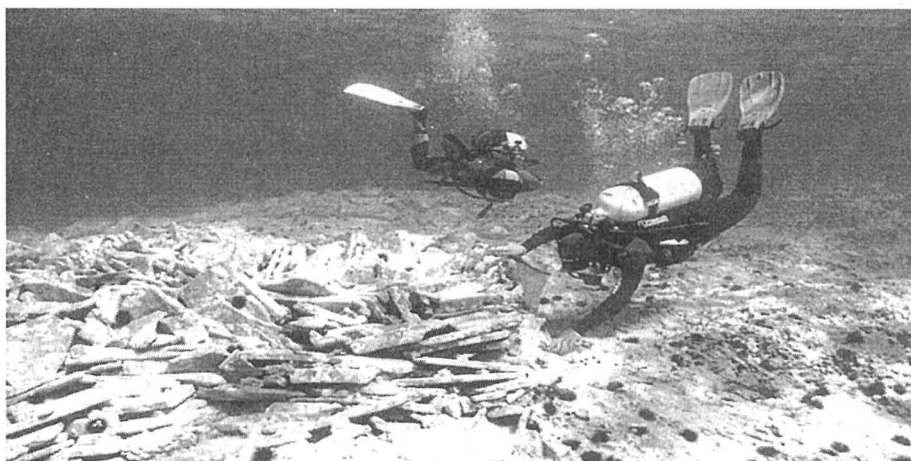


Fig. 8 - Naufragado romano perto de Tarento, com carga de materiais de construção cerâmicos (Gentileza de Rita Auriemma).

Procurámos dar uma visão concentrada de alguns aspectos do que foram as comunicações na parte europeia do Império Romano, sem esquecer que muitos dos destinos em causa se encontravam, na área mediterrânica, fora da Europa. Considerando a densidade de caminhos terrestres e aquáticos envolvidos, não é possível sequer esboçar-lhes um esquema muito geral, que não

⁶¹ M. Giacchero, *Edictum Diocletiani et Collegarum de pretis rerum venalium in integrum restitutum e latinis graecisque fragmentis*, Génova, 1974, p.220, 224.

⁶² A. J. Parker, *Ancient Shipwrecks of the Mediterranean and the Roman Provinces*, Oxford, 1992. Este investigador recensou 1259 naufrágios antigos, a esmagadora maioria dos quais no Mediterrâneo.

⁶³ Chevallier, *Voies*, p.228-232 ; *Voyages*, p.122-132.

corresponderia senão vagamente à realidade de uma determinada época. Assim, apenas referiremos que os grandes eixos viários romanos irradiam normalmente de um centro administrativo importante, interligando-os, ou dirigindo-se para áreas de especial interesse económico, como os distritos mineiros, ou para as guarnições fronteiriças. No território italiano, Roma centralizou o sistema viário, logicamente, cabendo ao porto de Aquileia uma função semelhante em relação aos grandes eixos orientados para o *limes* danubiano. Ao longo do Danúbio corria uma importante estrada estratégica, o mesmo acontecendo a ocidente, pela margem esquerda do Reno. Aqui e ali havia pontos de travessia destes rios, que facilitavam quer eventuais operações militares, quer o comércio com o mundo bárbaro, como *Moguntiacum* (Mogúncia), no Reno, e *Carnuntum* (Petronell), no Danúbio. A partir da Gália Cisalpina, através dos Alpes, foram lançadas as grandes vias que comunicavam a Itália com as províncias ocidentais. Na Gália, o principal nó viário era a cidade de *Lugdunum* (Lião), centro de ruptura do tráfico fluvial no Ródano (Fig.9); na Hispânia, *Emerita Augusta* (Mérida), capital da Lusitânia, *Caesaraugusta* (Saragoça) e *Toletum* (Toledo) foram importantes centros viários; na Britânia, *Londinium* (Londres) conheceu a mesma função num território onde os aspectos estratégicos permaneceram pertinentes.

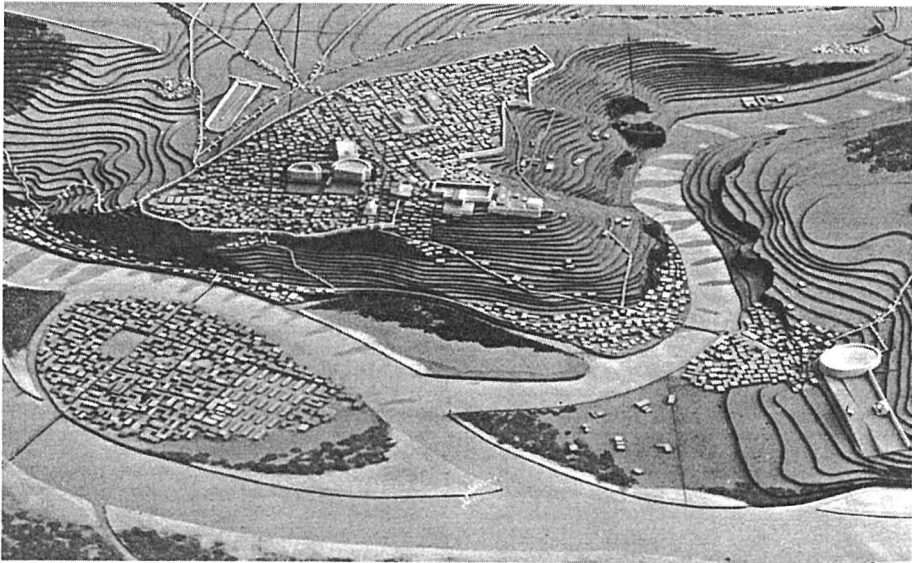


Fig. 9 - Maqueta de *Lugdunum* no século II, ilustrando a zona portuária e a confluência do Ródano e do Sona.

Para lá do Adriático, na Dalmácia e províncias limítrofes, os principais eixos viários desenvolviam-se paralelos à costa e ao longo dos rios, sobretudo do Save e do Drave; mais a sul, o porto de Apolónia era o ponto inicial da *Via Egnatia*, que levava a Salónica através da Macedónia, continuando depois para a Mésia. Outra via, por Filipos, conduzia pela Trácia a Bizâncio. As comunicações terrestres eram particularmente difíceis na Grécia, onde Atenas estava em ligação com Apolónia e com Salónica; Corinto, pela sua posição, tinha também uma função importante nas comunicações terrestres e marítimas. A falta de rios navegáveis e as dificuldades da orografia eram de alguma forma compensadas pelas facilidades oferecidas à navegação durante a boa estação. Por fim, recordamos que nas ilhas mediterrânicas, com excepção da Sicília e da Sardenha, a rede viária era pouco desenvolvida, reflectindo aspectos da economia local que se contentava com caminhos sumários⁶¹.

Outra era a importância das ilhas no que se refere às rotas de longo curso ou de cabotagem, circunstância que está bem presente, por exemplo, no *Itinerarium Maritimum*. As rotas de cabotagem, ao longo das costas ou com pequenos percursos em mar alto, eram muito numerosas, podendo interessar apenas às relações de vizinhança próxima ou reflectindo, como no *Itinerarium Maritimum* a rota entre Óstia e Arles⁶², viagens bastante extensas. A prática normal da navegação nocturna na época imperial romana levou a viagens de longo curso ou de rota batida, sem escalas ou quase sem escalas, de vários dias de duração. No Mediterrâneo, a navegação era intensa a partir dos portos italianos para as costas da Dalmácia e para a Grécia, enquanto que as grandes rotas relacionadas com a anona uniam a Itália aos grandes portos norte-africanos de Alexandria e de Cartago, para o abastecimento de cereais através de uma imponente frota de navios de grandes dimensões, como o célebre *Ísis* descrito por Luciano⁶³. As ligações com a Hispânia, em direcção ao Estreito de Gibraltar, faziam-se através de uma rota pela costa da Gália Narbonense ou através de uma rota directa pelo Estreito de Bonifácio e Arquipélago das Baleares, uma e outra bem documentadas pelos naufrágios com carregamentos de origem hispânica, com destaque para o azeite, os preparados piscícolas e os minérios, mais facilmente detectáveis.

⁶¹ Chevallier, *Voies*, p.149-159; 176-186.

⁶² Wesseling, p.497-508.

⁶³ Luciano, *Nav.*, 4-14.

A navegação não se limitava ao Mediterrâneo, uma vez que as referências literárias de época romana sobre a navegação atlântica começam a ser corroboradas por numerosos achados arqueológicos, em terra e no mar. A partir do Estreito de Gibraltar a costa atlântica foi percorrida pela navegação romana, apoiada em portos como *Gades* (Cádiz), activo até ao século III, *Olisipo* (Lisboa), *Brigantium* (Corunha), *Burdigala* (Bordéus), *Portus Namnetum* (Nantes), *Gesoriacum* (Boulogne-sur-Mer) ou *Londinium* (Londres), bem como por muitos outros. A navegação atlântica oferecia perigos maiores a quem a utilizava, mas as margens de lucro eram muito grandes, uma vez que o transporte de produtos essenciais às tropas destacadas em grande número na Britânia e na Germânia se podia fazer recorrendo ao percurso pelo Atlântico, não sendo de descurar a navegação directa entre a Hispânia e a Britânia. Desta forma, a rota atlântica surge como uma alternativa viável ao transporte pelo Mediterrâneo até à costa da Narbonense e subsequente transporte pelos rios, com transbordo para ganhar por terra a rede fluvial fluindo para norte, muito mais caro⁶⁷. A zona onde os problemas náuticos são mais complexos é a do Mar Cantábrico, entre *Brigantium* e a Aquitânia, mas achados como os do porto de Gijón e do Cabo Higer são suficientes para garantir uma navegação regular neste sector específico⁶⁸. Ainda que os naufragados romanos seguramente identificados no Atlântico sejam por enquanto poucos, achados como o dos Cortiçais, em Peniche⁶⁹, onde se identificaram e estudam presentemente restos de um navio com um carregamento homogéneo de ânforas Haltern 70, mostram que a rota atlântica foi praticada normalmente, pelo menos por razões estratégicas, incontornáveis, confirmando o que Plínio afirmou: *A Gadibus ... Hispaniae et Galliarum circuitu totus hodie navigatur occidentis*⁷⁰.

Não queremos terminar esta brevíssima referência às comunicações marítimas sem lembrar dois outros aspectos, o primeiro a propósito da função como *traiectus*, exercida ou não juntamente com outras por determinados portos, servindo de cabeça de linha de travessias rápidas entre costas próximas, caso de *Baelo*, junto a Tarifa, de *Gesoriacum* ou de *Brindes*, de onde se

⁶⁷ Greene, p.40-41 ; Cunliffe, p.382-383.

⁶⁸ C. Fernández Ochoa (Ed.), *El puerto romano de Gijón. Navegación y comercio en el Cantábrico durante la Antigüedad*, Gijón, 2003; Parker, p.218-219.

⁶⁹ Este naufrágio de época augustana está a ser investigado por uma equipa do Centro Nacional de Arqueologia Náutica e Subaquática (CNANS), com colaboração do Grupo de Estudos e Pesquisas Subaquáticas (GEPS), de Peniche, e da Universidade de Coimbra.

⁷⁰ Plínio, *N.H.*, II, 167.

ganhava a Mauritània, a Britània e a Macedònia. Outro aspecto que nem sempre tem sido devidamente considerado é o dos fretes de retorno, que explicam certas cargas que parecem economicamente pouco rentáveis, como os materiais cerâmicos de construção italianos em África⁷¹, cargas transportadas numa viagem de retorno de um porto para o qual foi conduzido o frete principal, justificativo da viagem.

Quanto às comunicações por via fluvial, devemos considerar a navegação regional, a navegação de transbordo de mercadorias desenvolvida sobre redes hidrográficas diferentes, em relação directa com a rede viária, e a navegação ao longo de rios de curso muito extenso. Daremos como exemplo da primeira a navegação no Guadalquivir, drenando a produção de azeite para os portos de embarque, como Sevilha⁷²; em relação à segunda, a navegação no Ródano, sobretudo a partir do porto que existia na foz, ou de Arles, até Lião, onde as mercadorias eram desembarcadas para ganharem por terra outros rios, o Loire ou o Sena, que as faziam chegar ao seu destino ou a um novo trajecto marítimo⁷³; em último lugar os grandes percursos fluviais, como os que se desenvolviam ao longo de rios como o Reno e o Danúbio, onde não faltou a presença de flotilhas militares, constituindo um elemento fundamental das comunicações, civis e militares, desta longa fronteira. Por isso, não faltam nestes cursos de água e seus principais afluentes testemunhos arqueológicos da navegação no período romano⁷⁴, como a famosa inscrição de Trajano, regulamentando a navegação no rio, gravada na rocha no troço do Danúbio alterado pela construção da barragem de Djerdat, nas Portas de Ferro⁷⁵, lembrança do pragmatismo da ordem imperial e do que ela representou na Europa de então.

⁷¹ G. Ch.- Picard, *La civilisation de l'Afrique romaine*, Paris, 1959, p.87-88, 378.

⁷² G. Chic, *La navegación por el Guadalquivir entre Córdoba y Sevilla en época romana*, Ecija, 1990; S. Ordoñez, *El puerto romano de Hispalis*, "Puertos Fluviales Antiguos: Ciudades, Desarrollo e Infraestructuras", València, 2003, p.59-79.

⁷³ J. L. Christol / J. L. Fiches, *Le Rhône : batellerie et commerce dans l'Antiquité*, "Gallia", 56, 1999, p.141-155; L. Long / C. Sintès, *Commerce, maritime et fluvial aux embouchures du Rhône : le rôle d'Arles dans l'Antiquité*, "Puertos Fluviales Antiguos. Ciudades, Desarrollo e Infraestructuras", València, 2003, p.183-201.

⁷⁴ M. Zahariade / O. Bounegru, *Roman ships on the Lower Danube: types and functions*, "Crossroads in Ancient Shipbuilding", Oxford, 1994, p.35-41; V. O. Hockman, *Das Lager Altenburg, die Germanische Flotte und die römische Rheinschiffahrt*, "Kölner Jahrbuch", 31, 1998, p.317-350.

⁷⁵ Chevallier, *Voies*, p.199.

O transporte fluvial foi largamente garantido por corporações de *nautae*, muito numerosas e poderosas, de que existe uma abundante documentação. A sua importância na rede de comunicações era muito grande, tal como sucedia com as corporações ligadas ao transporte marítimo, e reconhecida pelas autoridades. Contavam entre os seus membros com uma parte significativa dos notáveis regionais, muito activos nas actividades sócio-políticas, participando estas associações com frequência em actos de evergetismo significativos, incluindo construção de monumentos públicos, como sucedeu, por exemplo, com os *Nautae Parisiaci*, que terão construído as Termas de Cluny, em Paris⁷⁶. Além das facilidades que o transporte fluvial concedia à movimentação de pessoas e de mercadorias, por razões técnicas bem conhecidas, o custo do transporte pelos rios era muito mais baixo que o transporte terrestre. Na verdade, a economia oferecida pelo transporte fluvial era extremamente importante. Basta referir que, no *Édito do Máximo*, o transporte por carro carregado com 1200 libras, custava 20 denários por milha, enquanto que o transporte fluvial, a favor da corrente, custava um denário por módio (32 libras) para um percurso de 20 milhas, o que significa que o transporte terrestre custava cerca de onze vezes mais que o transporte fluvial⁷⁷. A importância do transporte pelas vias aquáticas interiores permitia não só movimentar mercadorias de forma pouco dispendiosa como constituía uma forma acessível de comunicar os centros do litoral com o interior, em especial quando o curso dos rios se adequava, como na Hispânia e na Gália. A vasta utilização dos rios e dos canais conjugada com as linhas férreas, durante o século XIX no Reino Unido⁷⁸, permite imaginar a forma como os Romanos se serviram dos rios e das vias como parte de um todo, seguindo, de alguma forma, a filosofia orgânica de Menénio Agripa.

A rede de comunicações funcionou também como símbolo tangível da ordem e da grandeza participada que Roma instituiu na Europa. Elementos fortes da paisagem, as estruturas necessárias ao estabelecimento das comunicações acabaram por constituir um factor permanente do processo de romanização. Vias e pontes foram utilizadas para projectar a mensagem de força e de unidade que esteve na base da ideologia imperial, com particular destaque

⁷⁶ A. Grenier, *Manuel d'archéologie Gallo-Romaine*, II, 2, 1934, p.535-560; H.-P. Eydoux, *Monuments et trésors de la Gaule*, Paris, 1962, p.78-84.

⁷⁷ M. H. Crawford / J. M. Reynolds, *The Aezani Copy of the Prices Edict*, "Zeitschrift für Papyrologie und Epigraphik", 34, 1979, p.163-210 (XXXV, 38,105-106).

⁷⁸ Greene, p.34-35 ; M. E. Ware, *Canals and Waterways*, Princes Risborough, 2003.

para as pontes⁷⁹, por vezes ornadas com arcos honoríficos, como sucedia na Hispânia com o desaparecido *Ianus Augusti*, na fronteira da Bética, ou na formidável ponte de Alcântara (Fig.10), na Lusitânia⁸⁰. A este propósito basta recordar quanto é significativo o que Plínio-o-Moço escreveu, congratulando-se por Canínio pretender compor um poema sobre a conquista da Dácia, ao dirigir-se-lhe nos seguintes termos: *Tu celebrarás novas pontes lançadas sobre os rios!*⁸¹.

Também os portos foram tomados como símbolos da grandeza romana, recebendo uma decoração arquitectónica muito variada, que a iconografia antiga não deixou de transmitir repetidamente. Lembramos, entre muitos e muitos exemplos disponíveis, apenas dois: as colunas que no porto de Brindes marcavam o fim da *Via Appia*, prolongada até este porto por Trajano (Fig. 11), e o arco, ainda do mesmo imperador, construído na extremidade do grande molhe do porto de Ancona, numa excelente posição cenográfica. Num âmbito diferente, no importante porto de *Puteoli* (Pozzuoli), na Campânia, os viajantes podiam conservar a memória do seu extraordinário molhe, prodigamente ornamentado, adquirindo frascos de vidro onde se representavam os principais monumentos da cidade, um dos quais se achou em Portugal, em Odemira⁸². Esta prática confirma quer a antiguidade do hábito do *souvenir* no quotidiano, quer o valor da iconografia na difusão procurada dos fastos do Império.

As vias de comunicação contribuíram de forma decisiva para a integração plena das províncias no corpo imperial, mas, da mesma forma e com a mesma eficiência, permitiram e estimularam o desenvolvimento de unidades regionais, sobretudo a partir do século III, algumas delas preludiando uma história europeia ainda por escrever no tempo. Uma canção de gesta medieval francesa atribuída a um rei de *Conimbre* um túmulo antigo situado perto de Paris, na estrada para Orleães⁸³. Tratar-se-ia de um natural de *Conimbriga* que um

⁷⁹ F. S. Kleine, *The trophy on the bridge and the Roman triumph over nature*, "L'Antiquité Classique", 60, 1991, p.182-192.

⁸⁰ P. Sillières, *Les voies de communication de l'Hispanie méridionale*, Paris, 1990, p.687, 795-798; A. Blanco Freijeiro, *El puente de Alcántara en su contexto histórico*, Madrid, 1977.

⁸¹ Plínio-o-Moço, *Epist.*, VIII, 4.

⁸² S. Ostrow, *The topography of Puteoli and Baia in the light of glass flasks*, "Puteoli", 3, 1979, p.77-40; J. M. Bairrão Oleiro, *O vaso de vidro de Odemira*, "Arquivo de Beja", XX-XXI, 1963-1964, p.101-110.

⁸³ M. Bloch, *Mélanges historiques*, II, Paris, 1963, p.745.

dia viajou até *Lutetia*?⁸¹ Nunca o saberemos, mas a simples possibilidade de que assim possa ter sido é suficiente para recriar a verdadeira imagem do que o desenvolvimento de comunicações regulares a longa distância, através de um espaço política e culturalmente unificado, permitiu.

Para logotipo deste congresso foi escolhido o tema mitológico do rapto de Europa, tão discutido nas suas possíveis interpretações⁸¹. Levada de forma

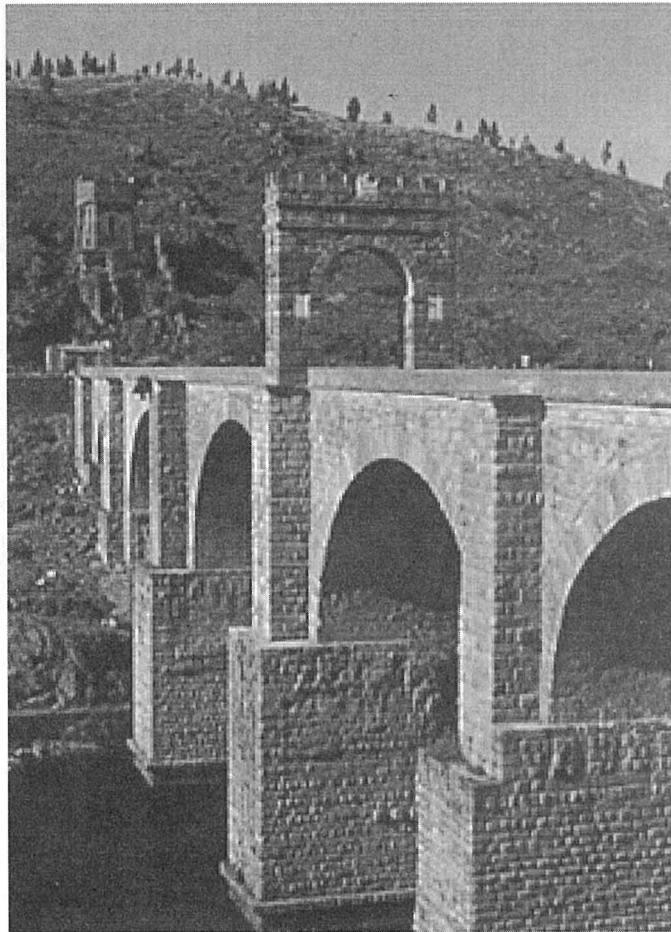


Fig. 10 - A ponte de Alcântara, construída sobre o Tejo por várias cidades lusitanas.

⁸¹ R. Martín (Dir.), *Dicionário cultural da mitologia greco-romana*, Lisboa, 1995, p.109.

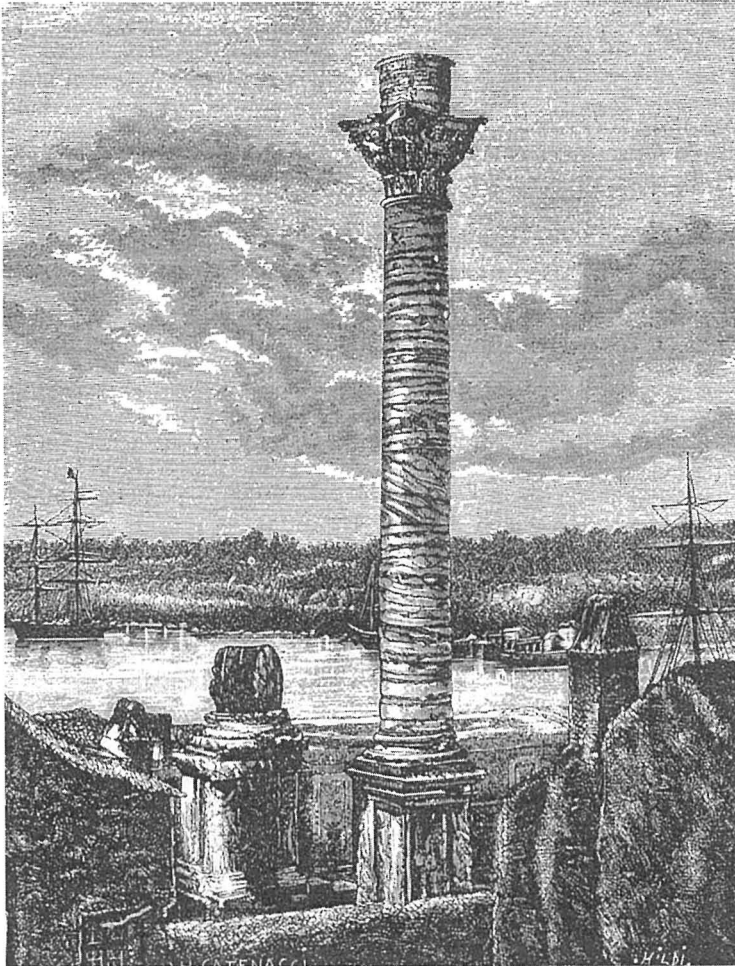


Fig. 11 - Gravura do século XIX figurando o porto de Brindisi com as colunas comemorativas da *Via Appia*.

dolosa para um mundo novo, Europa não deixa de ser também uma noiva, na linha do rapto-casamento vulgar em tantas sociedades arcaicas. Devemos interrogar-nos, agora, quanto ao sentido dos novos caminhos sobre os quais a Europa segue ou é levada, louca ou mitómana, como poeticamente David Mourão Ferreira hesitava em interpretá-la⁸⁵, caminhos cuja obscuridade emba-

⁸⁵ D. Mourão Ferreira, *Retrato de rapariga*, "A Arte de Amar", Lisboa, 1992, p.123.

cia a génese de uma nova Europa, tal como é obscura a relação entre o conceito geográfico e a heroína do mito. Voltemos, para terminar, ao realismo romano, recordando o que Plínio-o-Velho escreveu acerca do tema que aqui tratámos: *O poder de Roma conferiu unidade ao mundo. Todos devem reconhecer os serviços que ela prestou aos homens, facilitando as suas relações e permitindo-lhes usufruir em comum os benefícios da paz*⁸⁶.

⁸⁶ Plínio, *N.H.*, XIV, 2.