

BIBLOS

Revista da Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra

2
MAR

NÚMERO 2, 2016
3.^a SÉRIE

IMPRESA DA UNIVERSIDADE DE COIMBRA
COIMBRA UNIVERSITY PRESS

SUAVE, MARI MAGNO:
ROMA, A NAVEGAÇÃO
E OS SEUS MARES

*Suave, mari magno:
Rome, navigation
and its seas*

VASCO GIL MANTAS

vsmantas@gmail.com

Universidade de Coimbra / Academia de Marinha

DOI

http://dx.doi.org/10.14195/0870-4112_3-2_2

Recebido em setembro de 2015

Aprovado em dezembro 2015

Biblos. Número 2, 2016 • 3.^a Série

pp. 33-78

RESUMO.

A importância do mar na história romana não tem merecido a atenção que lhe é devida. Todavia, o desenvolvimento, a expansão e a manutenção do Império apoiaram-se abertamente no domínio do mar, inicialmente centrado no Mare Nostrum para depois se alargar a outras áreas, como o Atlântico e o Mar Vermelho, reflectindo características de Império Universal, naturalmente dependente do controlo das rotas marítimas. Neste processo, cuja amplitude se pode apreender perante testemunhos dispersos entre a Escócia e a Índia, afirma-se uma invulgar capacidade de integrar o estranho, provincial ou não, revelando um dos aspectos mais interessantes da romanidade, do ponto de vista tecnológico, político e social.

Palavras-chave: Roma; Navegação; Mediterrâneo; Atlântico; Índico.

ABSTRACT.

The importance of the ocean in the history of Rome is under-appreciated. Nonetheless, the development, expansion, and maintenance of the Empire relied on dominance of the sea, initially of the *Mare Nostrum* but later of other regions, such as the Atlantic and the Red Sea. This was to be expected of a global empire dependent on the control of sea routes. Perhaps more remarkable is that in doing this it demonstrate to an unusual degree the capacity to integrate the alien (the 'other') whether provincial or not. The extent of this is apparent from testimonies that are to be found from Scotland to India, and it is one of the most interesting aspects of Roman history and culture from the technological, political, and social standpoint

Keywords: Rome; Navigation; Mediterranean; Atlantic; Indian Ocean.

É conhecida a expressão de Lucrécio que inserimos como epígrafe inicial deste artigo¹, expressão que transmite o pretendido e divulgado sentimento de aversão às coisas do mar por parte dos Romanos². Como veremos, esta ideia não corresponde à realidade, ainda que seja difícil, como acontece quando se trata de ideias feitas, combatê-la com êxito, tanto mais que não é raro encontrá-la em textos assinados por notáveis especialistas do mundo romano. Na verdade, o autor latino também se refere da mesma forma à observação de exércitos em ordem de batalha por parte de um não-beligerante, circunstância nunca utilizada, cremos, para negar aptidão guerreira aos Romanos.

A história romana, embora centrada no Mediterrâneo, caracteriza-se por um cenário resultante de múltiplos contactos culturais e tecnológicos, que acompanharam a transformação de uma medíocre cidade-estado italiana numa república imperial mediterrânica e, finalmente, num império universal, à escala da época, naturalmente. A evolução espacial da República, largamente constituída por territórios separados, definindo um Estado de tipo arquipelágico, e depois o processo de integração desenvolvido durante o Império, obrigaram Roma, por razões militares, económicas e políticas, a considerar o uso e, posteriormente, o domínio do mar.

Cremos que a história militar romana determinou a marginalização da sua história marítima civil, por contágio de uma história naval a que se atribui limitada atenção (Rougé 1975: 111-113; Starr 1989: 83-84), apesar de três dos principais eventos da história romana estarem ligados a sucessos navais: as Guerras Púnicas, a batalha de Áccio e a perda do domínio do Mediterrâneo Ocidental no início do século V, com as suas inelutáveis consequências económicas. Na época imperial, quando o factor militar perde relevância, é o controlo da pirataria e o policiamento das costas e das rotas marítimas a função da marinha, garante de um tráfico comercial de grande intensidade e fundamental para a coesão do mundo romano, então um autêntico império marítimo, cujos

¹ Agradecemos cordialmente ao Dr. Luís Madeira a preparação das figuras deste trabalho.

² Lucr. 2. 1.

interesses e actividades se expandem para lá do Mediterrâneo e, mesmo, para além das fronteiras imperiais (Mantas 2013: 53-95).

Gregos e Etruscos não podem ser afastados do processo complexo e ainda não totalmente conhecido da génese de Roma (Heurgon 1980: 179-181, 223-226; Holloway 1996: 1-102; Pereira 2009: 15-26). A sua relação com os primórdios da marinha romana é indiscutível, e desde logo subentende o princípio da integração ao serviço de Roma das capacidades técnicas dos aliados (*socii*) ou de ex-inimigos, cabendo-lhe a direcção dos empreendimentos marítimos, atitude que corresponde perfeitamente à ideologia expressa no célebre passo de Virgílio ao definir a vocação universal dos Romanos³. A fundação de *Ostia*, menos mítica do que pode parecer nos relatos dos analistas, e sobretudo a sua refundação republicana em 349 ou 335 a.C., comprovam a rápida atracção romana pelo mar. Quando Roma emerge como pequena potência marítima, no século IV a.C., tinha já antecedentes, pelo menos no âmbito da navegação comercial. A primeira referência a um navio romano ocorre a propósito da conquista da cidade etrusca de Veios, em 396 a.C., na sequência da qual foi enviada uma delegação ao santuário de Apolo, em Delfos, com uma oferenda magnífica, navio capturado por piratas no sul da Itália⁴.

É possível que a alternância étnica referida pelas fontes a propósito dos monarcas romanos reflecta a condição de interface que a cidade ocupava entre dois poderes marítimos e comerciais, obrigando a manobras diplomáticas no sentido de estabelecer entendimentos, dada a ausência de uma força naval romana credível, o que não implica a inexistência de comércio marítimo, em parte assegurado por navios gregos e etruscos. Só assim se compreendem os tratados assinados entre Roma e Cartago, em 509 a.C., 348 a.C. e, talvez, em 306 a.C., tratados cujas cláusulas chegaram até nós (Heurgon 1980: 386-391; Ferrer Maestro 1986-1987: 113-121), bem como um outro anterior, em 386 a.C., com a colónia grega de *Massalia* (Marselha). Cabe aqui recordar que Diodoro Sículo nos transmitiu notícia de uma ignota ilha atlântica disputada

³ Verg. *A.* 6. 847-853.

⁴ Liv. 5. 25. 4-10; 28. 1-5.

por Cartagineses e Etruscos⁵, no século V a.C., o que, pelo menos, confirma a capacidade naval etrusca até à sua derrota pelos gregos em 474 a.C., na batalha naval de Cumas, a relacionar com a mudança de regime em Roma (Heurgon 1980: 261-267).

O fortalecimento de Roma no século IV a.C., patenteada nas suas áreas de presença comercial, como sugere o tratado assinado em 306 a.C. com Rodes, então uma relevante potência marítima, se não alterou as grandes linhas da política senatorial, introduziu novos factores, à medida que às relações normalmente belicosas com vizinhos muito próximos se somou uma componente implicando contactos com entidades políticas de estatuto nitidamente superior. Ao mesmo tempo, a luta que opôs durante séculos patrícios e plebeus aproximava-se de uma conclusão feliz, atestada pelas *Leges Liciniae Sextiae* e pela *Lex Ogulnia* (Rodrigues 2015: 69-102), com consequências ao nível da estrutura do poder e dos seus objectivos. A partir de então torna-se evidente a ascensão social de grupos interessados em actividades económicas diferentes da tradicional vertente fundiária dominante nas classes superiores, com particular ênfase no comércio marítimo e na banca.

O que sucedeu parece corresponder à situação clássica em que uma potência fraca no mar procura entender-se com a potência marítima dominante⁶. Na segunda metade do século IV a. C. verifica-se a fundação de uma série de colónias na costa do Lácio, inclusive a de Óstia, na foz do Tibre, que será o porto avançado de Roma e guardião do acesso à cidade a partir do mar (fig. 1). A conquista do porto de Âncio e a eliminação da frota volsca, cujos esporões dos navios (*rostra*) foram decorar a tribuna dos oradores em Roma, em 338 a.C., marca uma nova fase. A presença de cidades romanas na costa lacial mostrou que não bastava a Roma ser forte em terra, uma vez que a defesa dessas cidades exigia uma força naval adequada.

Assim, sabemos que em 311 a. C. foram constituídas duas flotilhas de 10 navios cada, sob o comando de duúnviros navais (Valvo 2006: 179-192),

⁵ D. S. 5. 20.

⁶ Como longamente sucedeu com Portugal e o Reino Unido.

pouco depois da fundação de uma nova colónia marítima, em Pôncias, perto de Gaeta, em 313 a.C. Uma destas flotilhas ao cruzar frente a Tarento causou o conflito que levou à intervenção de Pirro em apoio dos tarentinos e a um novo acordo romano-cartaginês, em 278 a. C., sugerindo que Roma continuava a dispor de uma marinha activa em grande parte do Tirreno e no sector ocidental do Iónico. Tarento acabou por cair, abrindo caminho para um conflito de grandes proporções entre Roma e Cartago, dado que os interesses das duas potências se tornaram antagónicos, devido à Sicília e aos limites da esfera de actuação romana que Cartago pretendia impor, excluindo a ilha, indispensável fornecedora de cereais. Os factores económicos tornam-se essenciais na luta pelo domínio do Mediterrâneo central, confirmando *avant la lettre* a tese de Mahan segundo a qual o primeiro objectivo das forças navais é a defesa das rotas comerciais (Mahan 1987: 26-27).

As Guerras Púnicas, por muito importantes que tenham sido as operações terrestres, foram antes de mais guerras marítimas, primeiro pelo domínio da Sicília, ilha a que se juntaram a Córsega e a Sardenha, colocando todo o Tirreno sob controlo romano, a que se seguiu o controlo da Hispânia cartaginesa e finalmente a destruição de uma cidade marítima ainda perigosa, Cartago. Roma iniciou a guerra, em 260 a. C., com uma esquadra de 100 quinquerremes, 20 trirremes e 25 navios requisitados aos aliados italiotas. Trata-se de uma força imponente, na qual convém sublinhar que só 16% das unidades não pertencem a Roma. As quinquerremes teriam sido construídas no início da guerra, segundo uma referência de Políbio, copiando um navio cartaginês encalhado na costa do Lácio. Julgamos que esta explicação deve ser considerada com reserva, não só por ignorar as semelhanças que existiam entre o material naval em uso no Mediterrâneo e a necessidade real de que o corpo de batalha da frota romana correspondesse tipologicamente o mais possível ao do inimigo, como pela rapidez com que os navios foram construídos e repostas as perdas⁷, o que só pode explicar-se através da mobilização de saberes e de meios materiais já disponíveis na Itália, possibilitando a construção em série (Pitassi 2009: 53).

⁷ Polb. 1. 20. 7; Liv. 28. 45.

A mesma observação é válida para as equipagens dos navios, chave do êxito ou fracasso de qualquer frota, quer através da capacidade de recrutamento, quer da qualidade marinheira dos homens, o que dificilmente se improvisa.

Na verdade, o que as fontes históricas nos transmitem permite verificar que os Romanos se deslocaram quase sempre sem que as esquadras inimigas conseguissem impedir esses movimentos, levando a guerra a África, onde aliás foram vencidos, acabando por triunfar não em terra, mas sim graças a uma estratégia naval vigorosamente conduzida e que os Cartagineses não conseguiram neutralizar. O cônsul Caio Duílio, inesperado almirante, celebrou o primeiro triunfo naval romano e foi homenageado com uma coluna rostral, proclamando que o domínio do Mediterrâneo era, afinal, uma possibilidade a concretizar (Kondratieff 2009: 1-39). Talvez seja este o momento de recordar o que escreveu Raymond Bloch, quando comparou a actuação de Roma e de Cartago: “O importante aqui, para além dos acontecimentos, é ver qual foi o comportamento de Roma e de Cartago no que respeita à marinha, porque esse comportamento é que traçou os seus destinos respectivos” (Bloch 1964: 55).

Durante a Segunda Guerra Púnica, entre 218 e 202 a. C., a capacidade naval romana não só permitiu o transporte de tropas para a Hispânia e o seu abastecimento regular, aniquilando o poderio cartaginês na Península, onde Cádiz pactuou com Roma em 206 a.C., tornando-se num bastião do domínio romano, como foi o recurso ao poder naval que resolveu a situação na Itália, transferindo o conflito para solo africano, o que obrigou Aníbal a acorrer em socorro de Cartago. A operação de desembarque em África do exército de Cipião só foi possível devido ao domínio do mar por parte da frota romana (Morrison; Coates 1997: 43-68, 112-115). Desta forma, uma operação clássica de projecção de forças para o centro do poder inimigo levou a um confronto decisivo, que teve o seu epílogo em terra na batalha de Zama, em 202 a. C., ditando a rendição de Cartago, reduzida a um protectorado romano. É possível que os estrategas cartagineses tivessem procurado poupar a esquadra, pois a marinha cartaginesa enfrentava dificuldades em encontrar localmente a quantidade necessária de madeira própria para construção naval, o que viria a constituir grave problema futuro para as marinhas mediterrânicas, contrariando opiniões

que desvalorizam a importância do acesso às matérias-primas de interesse naval (Meiggs 1982: 117; Telo 1995: 3-18).

Em 146 a. C., ano da destruição de Cartago, no final da Terceira Guerra Púnica, e da cidade de Corinto, centro económico e político grego, os Romanos têm o caminho aberto para dominar o Mediterrâneo Oriental. A República Romana é, definitivamente, um Estado imperial (fig. 2), o que implica especial atenção aos problemas do poder naval, suporte das operações em terra e da segurança da navegação, sem esquecer o problema do abastecimento de produtos alimentares a Roma, alargando-se a sua acção a todo o Mediterrâneo, significativamente denominado *Mare Nostrum*. Se tivéssemos dúvidas quanto à importância do mar no mundo romano, a posterior reedificação de Corinto e de Cartago, como colónias romanas e de novo centros económicos marítimos, obrigar-nos-ia a aceitar, só por si, o valor atribuído às potencialidades oferecidas pelo domínio do mar, agora aberto a um comércio organizado em torno dos interesses romanos e no qual o capital italiano começava a pesar decisivamente, com forte presença em praças da maior importância comercial, como Delos (Hasenohr 2002: 67-76; Terpstra 2013: 171-222). O domínio do Mediterrâneo levou os Romanos ao contacto com outros mares, onde por vezes encontraram redes comerciais estruturadas e muito anteriores, como sucedeu no Atlântico com o chamado *Círculo do Estreito* (Cunliffe 2001: 265-275).

Depois da queda de Cartago o choque com os grandes estados helenísticos tornou-se inevitável, contando os Romanos com aliados locais, como Rodes e Pérgamo, no embate contra a Macedónia, o Ponto e a Síria. Ainda que não se registassem batalhas navais extraordinárias, o poder naval romano permitiu desenvolver estratégias que levaram inevitavelmente à derrota destas potências, fortes em terra e no mar. Durante estas prolongadas guerras, por vezes complicadas pela situação política em Roma, as frotas da República contaram usualmente com os *socii navales*, ainda que as unidades romanas tenham sido sempre muito numerosas, não sendo difícil, a não ser em determinados momentos das lutas civis entre Mário e Sula, já no século I a. C., reunir frotas importantes, por vezes procedendo a fabricos em navios mantidos em reserva. Simultaneamente, o comércio marítimo, apesar das perturbações provocadas pela instabilidade política, ganha nova amplitude,

exemplarmente comprovada por navios como o naufragado de La Madrague de Giens (Pomey 1982: 133-154).

Embora as quinquerremes continuassem presentes, começam a surgir com regularidade nos relatos navais referências a navios menores, anunciando uma evolução que levará a preferir unidades mais ligeiras para equipar a marinha romana. Esta preferência, ditada por motivos práticos e pelos cenários operacionais, nomeadamente quando Pompeio eliminou a pirataria numa vigorosa campanha desenvolvida entre 67 e 61 a. C., reflecte a desconfiança romana face aos enormes navios em uso nas marinhas helenísticas, que tão ineficazes se mostrariam na decisiva batalha de Áccio (Morrison; Coates 1997: 157-170; Murray 1993: 66-73), cuja consequente submissão do Egipto abriu novas oportunidades ao comércio marítimo romano ou pelo menos controlado por Roma, através do Mar Vermelho, com o qual poderemos relacionar a ara do século I a. C. consagrada em *Puteoli* (Pozzuoli) à divindade nabateia *Dusares* (AA. VV. 2008: 60-63).

A mudança de situação que se verificou com o Principado obrigou a repensar as estruturas marítimas de um mundo mediterrânico que, sendo romano, era também profundamente helenístico e no qual existiam redes comerciais e centros portuários com longo historial e áreas de actuação bem definidas. Com o pragmatismo que os caracterizava, os Romanos integraram a maior parte dessas redes, através de um processo romanizador, se assim o quisermos designar. Esta dinâmica foi rapidamente desenvolvida, o que não significa que não tivesse conhecido alterações pontuais e, quase sempre por razões políticas, algumas perturbações (Rodríguez-Almeida 1980: 277-290), sobretudo a partir do século III. Podemos imaginar o ambiente dos armadores romanos do Alto-Império (Tran 2006: 3-20), ou pelo menos de alguns, através da leitura de Petrónio⁸, sem esquecer as muitas epígrafes que conservaram a memória de gente de uma ou de outra forma ligada ao mar. O papel deixado à iniciativa privada durante grande parte do período imperial permitiu a sobrevivência de muito do tráfego local e regional existente, o que manteve em actividade

⁸ Petr. *Sat.* 27-78.

pequenos portos e preservou tipos de embarcações que, de outra forma, teriam desaparecido, como as *codicariae* que parecem referidas numa epígrafe de Sines (CIL II 25 = IRCP 150).

O Mediterrâneo engloba o que o escritor Predrag Matvejevitch designa como *mares de vizinhança* e *mares de proximidade*, o que implica a existência, a par de travessias de regular duração, que podiam atingir semanas (Matvejevitch 1995: 22; Casson 1995: 281-296), de intensa navegação de cabotagem. Esta concorda eficazmente com as características do comércio marítimo romano, que incluía a concentração de cargas diversas, por vezes de montantes reduzidos, facto que permite, a partir dos achados de naufrágios, reconstituir a rota seguida pelo navio e os portos de escala em que tocou (Robinson; Wilson 2011: 1-11). Muitas destas embarcações (*navigia*) prestavam-se a navegar entre pequenos portos ou simples abrigos em costas recortadas e zonas insulares, podendo também subir os rios, como sucedia com as *caudicariae* no Tíbre (Le Gall 1953: 226-231), utilizadas para transbordar na costa as mercadorias dos navios cujo calado não lhes permitia navegar até Roma. O regime de ventos no Mediterrâneo determinava a observância de rotas mais ou menos estereotipadas, sobretudo na navegação de longo curso, de acordo com o período de navegação normal, entre Março e Setembro, quando o *mare clausum* suspendia a actividade marítima, em particular da navegação civil, ainda que fosse considerada alguma flexibilidade (Beresford 2013: 9-52).

O grande eixo longitudinal constituído pelo Mediterrâneo, do Levante ao Estreito, incluía diversos sectores com características específicas, climáticas e culturais. Sem que pretendamos simplificar, é possível dividi-lo em duas grandes faixas paralelas, um pouco à imagem estirada da *Tábua de Peutinger*, uma estendendo-se pelo norte até à Ásia Menor e outra desenvolvendo-se a sul ao longo da costa africana. As diferenças entre estas duas margens daquilo que Braudel denominava como *Grande Mediterrâneo* cedo se estabeleceram, como facilmente se deduz da forma como a escrita alfabética se difundiu pelas duas regiões, derivando os alfabetos setentrionais do alfabeto grego arcaico e as escritas meridionais do alfabeto fenício. Podemos identificar neste facto cultural a presença logo sugerida do que se considera Ocidente e Oriente, ainda que, como noutras situações, oposta à regular ordenação geográfica. Por

isso, a integração do Norte de África no Império Romano, concluída com a anexação da Mauritânia por Cláudio, abriu caminho para uma nova realidade civilizacional mediterrânica, largamente apoiada em actividades marítimas (Romanelli 1959: 258-264; Chic García 1995: 79-84).

Desta forma, por todo o *Mare Internum* a dinâmica romanizadora, entendida como um processo bilateral de aculturação dominado pelo centro político, actuou eficazmente, garantindo espaço à iniciativa local, colectiva ou individual, e respeito pelas práticas culturais, de que a *interpretatio* religiosa é a mais conhecida, mas não a única. O comércio marítimo, com a presença de colónias forasteiras dispersas pelos portos do Império, contribuiu para a diversidade cultural do mesmo e simultaneamente para fortalecer a coesão de um todo imperial que a partir do século IV se começa a designar como *Romania*. Os mosaicos do chamado Forum das Corporações, em Óstia, identificando as agências das cidades que comerciavam com o grande porto de Roma (Meiggs 1960: 283-288, 449-451; Terpstra 2014: 119-130), mostram claramente a função integradora do mar ao serviço do Império, tanto como o pedido de auxílio enviado à cidade natal pela colónia de comerciantes de Tiro estabelecida em *Puteoli*, a fim de assegurar o culto das divindades pátrias (*IG XIV 830*), ou ainda, também em *Puteoli*, a inscrição honorífica a Trajano levantada por um grupo oriundo de *Berytus* (Beirute), esta mais claramente no campo da cultura política (*CIL X 1634*). Talvez o espírito de pertença a uma pátria comum esteja, afinal, melhor representado na inscrição funerária de um comerciante de *Rusicade* (Skikda), hoje na Argélia, que considerou uma viagem a Roma, *sua mãe*, como o ponto alto de uma vida honesta (Pflaum 1957: 73).

O mundo da navegação mediterrânica na época imperial é um mundo cosmopolita, de labor intensificado pelas condições de paz que a hegemonia romana garantia. É significativo o episódio acontecido poucos dias antes da morte de Augusto, mesmo que exista alguma intenção elegíaca em Suetónio, o que não cremos ser o caso:

Certo dia em que bordejava a baía de Puteoli, os passageiros e a tripulação de um navio de Alexandria, que acabava de acostar, todos de branco, coroados de flores e queimando incenso, cumularam-no de votos de felicidade e de

extraordinários louvores, dizendo ser graças a ele que viviam, graças a ele que navegavam, graças a ele que gozavam de liberdade e de prosperidade⁹.

O espaço mediterrânico surge, desta forma, como uma grande comunidade de interesses, gerida por Roma com aceitação tácita de quase todos, quando não com entusiástica colaboração. É certo que as autoridades provinciais estimulavam a expressão pública de reconhecimento a Roma, através de monumentos colocados em locais de visibilidade garantida. A semelhança dos textos registados em inscrições honoríficas levantadas nas primeiras décadas do Império por cidadãos romanos negociando em diversos portos ou grandes centros comerciais, sobretudo no Mediterrâneo Oriental e em África, sugere uma intervenção oficial na fixação da minuta dos mesmos, de que temos em Portugal um excelente exemplo em *Bracara Augusta*, datado da época de Cláudio (Wilson 1966: 4-6; Alföldy 1966: 363-372).

A ubiquidade de referências a libertos relacionados com o comércio marítimo, com frequência representando os seus patronos nas grandes praças comerciais ou participando nas actividades de transporte, permite reconhecer a variedade de gentes envolvidas na navegação comercial (*IRCP* 10), com particular representatividade para italianos, gregos e asiáticos, muitos deles escravos. A generalização de nomes gregos entre o pessoal servil pode confundir o investigador quanto à sua verdadeira origem, pois muitos podem ser oriundos de zonas mais ou menos helenizadas do Império. A presença de uma numerosa comunidade judaica em Roma, por exemplo, sublinha a grande mobilidade que determinados grupos sociais e profissionais conheceram (Rodrigues 2004: 51-55; Chevallier 1988: 153-238, 273-385), aproveitando oportunidades resultantes em larga medida das necessidades capitais do mundo romano.

A economia romana funcionava com diversos níveis, dois deles, os níveis local e regional, deixando liberdade de acção à iniciativa privada, pelo menos até ao século III, em actividades de pequena e média dimensão. O nível superior, a que chamamos imperial, contemplava operações consideradas estratégicas,

⁹ Suet. *Aug.* 98.

entre as quais os abastecimentos à cidade de Roma e às guarnições destacadas ao longo das fronteiras (fig. 3). Rigorosamente controlado pelo Estado, recorria a meios civis, no caso do transporte marítimo e fluvial, fretados a particulares. Os imperadores, desde logo Augusto, procuraram garantir a regularidade do abastecimento e o fluxo regular de produtos, por vezes vindos de zonas exteriores ao Mediterrâneo, bem como do seu adequado armazenamento (Sirks 1991; Rickman 1971: 15-131; Arce; Goffaux 2011). Para isso era necessário garantir a segurança da navegação durante o período em que ela era possível, entre a Primavera e o Outono. Bastaria o extraordinário esforço de implantação de estruturas destinadas a facilitar o tráfego marítimo, do duplo ponto de vista náutico e da segurança dos navios em trânsito, para atribuir um lugar especial na história marítima aos Romanos.

Desaparecidos no Mediterrâneo os poderes capazes de enfrentar Roma no mar, o principal problema que subsistia era o de uma pirataria residual, não lhe faltando referências (Souza 1999: 149-238). As operações militares, sobretudo no Oriente, que implicavam comboios de transporte de tropas e logísticos exigiam também escolta militar. Embora inicialmente tivesse havido alguma hesitação no estabelecimento do dispositivo naval, os primeiros imperadores resolveram rapidamente o problema com um esquema melhorado gradualmente e que deu provas de eficiência até ao século IV. Augusto estabeleceu duas frotas pretorianas baseadas em Miseno, no Golfo de Nápoles, e em Ravena, no Adriático. Embora lhes estivessem atribuídos os sectores ocidental e oriental do Mediterrâneo, a epigrafia demonstra ter havido alguma flexibilidade neste princípio. Para além destas frotas principais havia outras estacionadas em diversos portos, como *Alexandria*, *Caesarea*, *Seleucia* e *Trapezus*, este último no Mar Negro, bem como destacamentos menores onde necessário (fig. 4). Existiu ainda, e este facto é particularmente interessante, a flotilha permitida a Rodes, atendendo à sua aliança antiga com Roma e ao seu importante passado marítimo, constituída por 10 navios, que parece ter sido o efectivo normal dos destacamentos navais, navios cujos nomes conhecidos se relacionam claramente com a ideologia imperial augustana (Casson 1995: 357-358).

De que meios dispunham as frotas do Império no Mediterrâneo? As grandes unidades, ainda existentes pelos finais da República, não eram neces-

sárias, e apenas uma ou outra desse tipo foi conservada como navio-almirante ou para efeitos protocolares. A epigrafia, mais uma vez, permite vislumbrar a constituição das frotas pretorianas, verificando-se o predomínio numérico de trirremes, seguindo-se birremes e liburnas (Casson 1995: 141-142; 355-357), navios melhor adaptados às suas novas missões de policiamento, escolta e transporte. O recrutamento das guarnições, embora contando com italianos, apoiava-se largamente em elementos oriundos das províncias orientais e balcânicas. Os egípcios estão bem representados, conhecendo-se interessantes cartas de recrutas que permitem acompanhar o processo da sua naturalização romana, para a qual o serviço naval era uma das poucas possibilidades abertas (Petit 1967: 93-94; Chevallier 1988: 93-94). Ainda que menos prestigiado que o serviço legionário, também ele cada vez menos procurado pelos italianos, o serviço na armada tinha algumas vantagens práticas e não deixava de oferecer uma carreira interessante, que podia incluir um destacamento em Roma para manobrar o *velum* do Coliseu (Piganiol 1982: 142).

Embora o Mediterrâneo fervilhasse de actividade durante uma parte do ano, incluindo navegação de cabotagem e de média distância, importante para reunir cargas de pequena dimensão de forma a torná-las rentáveis, devemos destacar o movimento de transporte para Itália de azeite e de preparados piscícolas, em grande parte hispânicos (Remesal Rodríguez 1995: 355-367; Étienne 2002; Étienne 2004; Fabião 2009: 53-74), bem como o tráfego de cereais enviados de Alexandria e de outros portos norte africanos, como Cartago, renascida como grande cidade portuária no início do Império. É particularmente bem conhecida a frota de Alexandria (Casson 1995: 297-299), dotada de navios de grande porte, como o célebre *Isis* descrito por Luciano, ou os navios naufragados em que viajavam São Paulo e Flávio Josefo¹⁰, o primeiro com 276 pessoas a bordo, o segundo com cerca de 600, certamente com muita incomodidade (Rougé 1984: 223-242).

Lionel Casson considerou esta operação logística “the most ambitious maritime enterprise of the Ancient World”, apreciação suficiente para colocar

¹⁰ N.T. *Act. Ap.* 28; Luciano, *Nav.* 5-14; *J. Vit.* 3.

Roma na primeira linha das potências marítimas (Casson 1995: 297). A frota, constituída por navios tipologicamente semelhantes, podia recorrer a duas rotas, ambas lentas, uma setentrional, outra meridional, pela costa africana. Normalmente os navios largavam em Abril, o que permitia duas viagens úteis, invernando parte da frota nos portos italianos, *Puteoli*, *Ostia* ou *Centumcellae*, e a restante em Alexandria. Este fornecimento de cereais foi desviado para Constantinopla no século IV, mantendo-se os envios norte africanos para Itália até praticamente ao fim do Império do Ocidente, com as interrupções provocadas por usurpadores, como Bonifácio ou, com maior gravidade, pelo controlo do Mediterrâneo Ocidental assumido pela frota vândala depois da conquista de África, concluída em 439.

Numa estrutura económica e política tão dependente do mar e da segurança marítima como era o Império (Ward-Perkins 2005: 83-84), os governantes não descuraram a legislação, nomeadamente o direito marítimo, muito inspirado pelo de Rodes, assim como procuraram incentivar, como fez Cláudio, talvez através dos libertos que o aconselhavam, o armamento de navios, procurando interessar nele as próprias damas romanas, estabelecendo também seguros para os armadores. No principado de Cláudio parece também ter sido redigido o *Stadiasmus Maris Magni*, um dos mais importantes portulanos mediterrânicos da Antiguidade (Medas 2008: 13-21). O imperador desenvolveu uma política marítima notável, que se fez sentir para além dos limites do *Mare Internum*, iniciou as obras do *Portus Augusti*, destinado a reforçar o porto fluvial ostiense, porto cujas obras foram terminadas por Nero e depois ampliadas por Trajano. É notável a construção de portos, muitas vezes completamente artificiais, em todo o litoral mediterrânico, investimento pesado e que, se em certos casos pode ter correspondido a uma medida de prestígio, como por exemplo em *Leptis Magna*, na Líbia, na maioria representam equipamentos necessários. Ao mesmo tempo, o desenvolvimento da navegação nocturna e de longo curso, sem escalas, exigindo a identificação longínqua do ponto de aterragem, levou à construção de numerosos faróis (Mantas 2005: 177-222).

Os armadores ocupavam uma posição destacada na sociedade romana, que lhes reconhecia a importância, muitas vezes através de homenagens públicas. O evergetismo destes profissionais do transporte marítimo e fluvial, muitas

vezes eles próprios produtores de bens de primeira necessidade, encontra-se, por sua vez, bem documentado através de doações ou da manutenção de determinados serviços ou monumentos de interesse social, com destaque para as grandes termas (Mossé 1971: 120-121). Como patronos de *collegia*, incluindo muitos libertos entre eles, a sua acção no desenvolvimento do culto imperial foi relevante, comprovada em numerosos centros portuários. Naturalmente, a sua origem é muito variada, com uma forte presença oriental, como seria de esperar. Os aspectos religiosos da vida marítima no mundo romano, que não podemos desenvolver aqui como desejaríamos, reflectem as características da evolução social e étnica do mundo romano, contribuindo para a difusão de divindades orientais, normalmente nas suas versões helenísticas, caso da deusa Ísis, mantendo-se outras de antiguidade maior, como os Dióscuros, cujo *Fogo-de-Santelmo* se considerava garantia de sobrevivência em caso de tempestade (Bravetta 1908: 19-22; Chevallier 1988: 94-96).

A tipologia dos navios era muito variada, o que se pode vislumbrar através dos documentos iconográficos, apesar de fantasistas ou incorrectos, ou ainda através da literatura. Felizmente, a arqueologia no mar e em terra multiplicou os achados de navios naufragados ou abandonados, é verdade que quase sempre reduzidos às obras vivas, abaixo da linha de água (Carlson 2011: 379-405; Martin 2011: 47-68). Acresce que o Mediterrâneo não é mar favorável à conservação de naufragados em madeira, o que se reflecte na quase total falta de navios de guerra antigos identificados, pertencendo a maioria dos comerciais, embora as dimensões variem, ao tipo *corbita*, um navio de formas arredondadas, de fraco coeficiente de finura, lento portanto, destinado a transportes que não exigiam particular rapidez. A vela redonda parece ter sido largamente dominante, embora não única. Alguns destes navios, continuando uma antiga tradição etrusca, possuíam vários mastros verticais (Beltrame 1996: 135-139), o que lhes garantia maior velocidade e lhes valeu uma retórica condenação por parte de Plínio-o-Velho¹¹, apesar de este ter desempenhado o cargo de prefeito da

¹¹ Plin. *Nat.* 19. 5.

frota de Miseno, morrendo no cumprimento do dever de socorro, que também incumbia às forças navais, aquando da erupção do Vesúvio.

No Norte de África parece ter havido um certo interesse, deduzido da iconografia dos mosaicos, por navios do tipo *actuaria*, galeras comerciais movidas à vela e a remos (fig. 5), o que pode relacionar-se com as características náuticas do sector, tanto como da proximidade da Itália, estimulando viagens mais rápidas, ou de uma anterior prática cartaginesa de navegação em mares de ventos pouco favoráveis. A capacidade da arquitectura naval romana afirma-se também através da construção de navios especiais, destacando-se os transportes de animais selvagens, de materiais de construção e os que foram destinados a conduzir a Itália diversos obeliscos egípcios de grandes dimensões, arrimados no convés. Um desses enormes navios serviu, repleto de *opus caementicium* e submerso, para fundação do farol da barra do porto de Óstia construído por Cláudio, tendo sido registados os seus vestígios por altura das obras do aeroporto de Fiumicino (Reddé 1983: 56-57; Keay; Paroli 2011).

Num mundo de tão grande diversidade, herdeiro de várias tradições marítimas, há que considerar a existência de tipos díspares, sobretudo no cenário da navegação regional de cabotagem, do pequeno comércio e da pesca, onde os hábitos tradicionais não se chocaram com a necessidade de uniformização do Império, uma entidade política orgânica, europeia, asiática e africana, sob a hegemonia romana e, naturalmente, centrada na Itália, pelo menos até à Tetrarquia. A divisão do Império por Teodósio, em 395, contribuiu para reforçar alguns particularismos que sempre existiram entre o Ocidente e o Oriente, com reflexos nas actividades marítimas e na tipologia dos navios, visível já no século VI.

O espaço mediterrânico estende-se em longitude, constituindo o eixo principal do Império e a sua área marítima essencial, sem que esqueçamos as alterações significativas que se verificaram, por razões políticas e estratégicas, a partir de finais do século III, com uma nítida deslocação do centro de gravidade para as províncias setentrionais, alterações que se identificam também no volume do tráfego marítimo, em declínio (Randsborg 1991: 123-126). O Mediterrâneo, designação que se impõe no Baixo-Império depois de introduzida por Solino, representa um grande corredor de comunicações, correndo

de nascente a poente, e contando com diversos *choke points*, ainda hoje da maior importância estratégica e económica (Alexander 1988: 340-355), que o colocam em contacto com outros mares. É o caso dos Dardanelos e do Bósforo, que viu o desenvolvimento de Bizâncio-Constantinopla-Istambul, controlando o apertado canal de acesso ao Mar Negro (*Pontus Euxinos*), uma das primeiras áreas de colonização grega, cuja denominação (o mar agradável) não parece ter impressionado Ovídio no seu exílio¹².

A poente, o muito simbólico Estreito de Gibraltar (Mantas 2015: 11-35), estabelecia a ligação com a vastidão dos espaços marítimos atlânticos, carregados de ficções e de dificuldades náuticas a norte e a sul, desde muito cedo integrados nas narrativas míticas e lendárias, em parte postas em causa pela expansão romana, que não ignorou os mares setentrionais associados, parcialmente controlados, como o Mar do Norte (*Mare Germanicum*) e o Báltico (*Mare Suebicum*), este sobretudo com intenções comerciais. Quanto ao que se abria a sul, o conhecimento herdado dos navegadores púnicos garantiu-lhes descer a costa até áreas muito afastadas da fronteira mauritana, o que exigiria o recurso a navios movidos a remos e à vela, talvez as *barcae* referidas em fontes norte-africanas e numa inscrição lusitana de *Balsa* (Luz de Tavira), onde se menciona um *barcarum certamine* (CIL II 13 = IRCP 73). Mais interessante do ponto de vista económico e cultural era a navegação que, através do Nilo, ligava Alexandria ao Mar Vermelho e ao Índico (*Mare Erythraeum*), do qual é um golfo, constituindo o terceiro grande eixo marítimo do Império, possibilitando também duas rotas, africana e indiana, exteriores às fronteiras imperiais.

Esta constatação leva-nos a abordar o problema dos conhecimentos geográficos romanos acerca da verdadeira dimensão do globo. A simples consulta da *Geografia* de Ptolomeu de Alexandria, redigida no século II, ou do *Périplo do Mar Eritreu*, composto no século anterior (Müller 1883; Casson 1989), não permite dúvidas quanto ao conhecimento de um mundo imenso, estendendo-se da costa lusitana até à China, como o mapa de Ptolomeu ilustra. Praticamente desconhecidas eram as terras fora da zona temperada do Hemisfério Norte e

¹² Ov. *Pont.* 1. 3.

tudo o que estava por descobrir, a ocidente do Atlântico. Como é natural, a ideologia política imperial descurou propositadamente esta circunstância, ou utilizou-a de forma muito inteligente, envolvendo-a no manto dos relatos míticos de que a promessa *Imperio sine fine dedi* presente na *Eneida* constitui um excelente exemplo¹³, temporal e espacial, colocando os limites imperiais onde termina a capacidade humana e a natureza, obedecendo aos deuses, intervém (Roddaz 2012: 95-108), concedendo aos mares situados para além da civilização um sentido explícito de *nec plus ultra*, tão evidente nos miliários hispânicos da *Via Augusta* (Roman 1983: 261-268; Sillières 1990: 582-583, 791-793). A realidade era um pouco diferente e não escapou à iniciativa romana.

Começemos por analisar o eixo atlântico, que se desenvolveu gradualmente a partir da Hispânia. Foi a Segunda Guerra Púnica que trouxe os Romanos às regiões oceânicas da Península, onde encontraram uma estrutura comercial marítima em pleno funcionamento, apoiada em estabelecimentos portuários de tipo colonial, como Cádiz (*Gadir - Gades*), cuja aparente divergência de interesses em relação a Cartagena (*Karthago Nova*), atlânticos num caso, mediterrânicos noutra, poderá ter pesado na sorte da guerra na Hispânia. A partir destes portos desenvolvia-se regular movimento tocando numerosos *ports of trade* caracterizados por um cenário orientalizante, bem conhecido em Lisboa (*Olisipo*) e em Alcácer do Sal (*Bevipo*), que sob a denominação de *Urbs Imperatoria Salacia* manteve durante a República a sua posição de principal porto da fachada atlântica a oeste de *Gades*.

Estes portos serviam de escala à navegação de longo curso que procurava as costas setentrionais do Atlântico, navegação de que se conservaram ecos na *Ora Maritima* de Avieno¹⁴. Foi em Cádiz, associada a Roma em 206 a.C. por um pragmático *foedus*, que os Romanos encontraram o apoio necessário para solucionar os múltiplos problemas com que se depararam no Atlântico, uma vez que os seus conhecimentos sobre a área, mesmo que tivesse havido já alguma experiência etrusca ou navegação comercial romana tolerada pelo controlo

¹³ Verg. *A.* 1. 278-279.

¹⁴ Avieno, 80-416.

púnico, eram decerto limitados. É o que se pode deduzir do que Estrabão, recorrendo a fontes anteriores, recolheu na *Geografia*. Como todas as áreas de fronteira mal conhecidas, o Atlântico prestava-se tanto a interpretações sombrias como a mirabolantes fantasias, que prevaleceram longamente antes de cedem à geografia real através da experiência transmitida ou adquirida (Morillo, Cerdán 2003: 14-41), suficientemente amadurecida no século II para que muitas interpretações mitológicas e livrescas fossem postas em causa criticamente¹⁵.

Não é fácil a navegação atlântica, com enormes amplitudes de maré que vão aumentando para norte, correntes poderosas, como as do Estreito de Gibraltar, ponto alto da geografia mitológica, ou as do Canal da Mancha, tudo zonas de activa navegação romana. Se o regime de ventos no Mediterrâneo obrigava a observar rigorosamente as rotas a seguir e o calendário marítimo, como sucedeu até ao ocaso dos veleiros (Braudel 1985: 62-64), no Atlântico o problema não era mais simples, uma vez que a época de navegação era menor e que a nortada na costa ocidental da Hispânia dificultava, nos meses de Verão, a navegação para norte. Todavia, no Estio era fácil a entrada no Mediterrâneo, o que permitia efectuar as três ou quatro viagens referidas por Horácio¹⁶. Em resultado destas dificuldades verificaram-se transformações na arquitectura naval dos navios atlânticos, não muito evidentes na esparsa iconografia que deles nos ficou, mas garantida pelas fontes literárias¹⁷, desde logo por Estrabão quando refere os navios que demandavam a foz do Tejo e os grandes navios turdetanos que aportavam a *Puteoli*.

As fontes, mesmo descontando alguma retórica, consideram a navegação atlântica normal, primeiro relativamente limitada a áreas a norte e a sul do Estreito, mas rapidamente ganhando outros sectores, alvo de reconhecimentos que acompanharam a progressão da conquista da Hispânia e depois da Gália. Durante o principado de Cláudio, a anexação da Mauritânia e o início da conquista da Britânia abriram novas perspectivas, em parte devido à necessidade

¹⁵ Luciano, *V. H.* 1. 3-4.

¹⁶ Hor. *Carm.* 1. 31. 13-15.

¹⁷ Str. 3. 2. 6; 3. 1.

de transportes maciços de bens para os numerosos efectivos empenhados nas operações militares britânicas e na defesa da fronteira germânica. Este tipo de tráfico, maioritariamente estatal, começa a facultar testemunhos na costa portuguesa para o período augustano¹⁸, relacionados com o abastecimento das tropas envolvidas na pacificação do Noroeste (Bombico 2008; Morais 2013: 309-331). A Lusitânia ganhou particular importância, não só como região abastecedora, mas também como obrigatória área de passagem que servia de escala à navegação vinda do Mediterrâneo ou dos portos da Bética, com os quais sempre esteve relacionada. É certo que o transporte via Mediterrâneo, com transbordo para navegação fluvial pela Gália, permaneceu, mas o custo muito mais reduzido do transporte pelo Atlântico não deixou de pesar na opção por esta rota marítima (Greene 1986: 40-41). O equipamento da costa com faróis como os da Corunha (*Brigantium*), Dover (*Dubrae*) ou Boulogne (*Gesoriacum*) confirma a importância do eixo atlântico, situando-se *Olisipo* no limite do sector de influência mediterrânica, porto de ruptura de cargas e como tal relacionado com muitos outros.

Os achados que se vão acumulando para norte, apesar das dificuldades que a arqueologia subaquática aqui experimenta, comprovam a intensidade deste movimento (Fabião 2009: 53-74), que cresceu com o progresso das províncias setentrionais, circunstância que compensou a limitação das guarnições em certas áreas. Cremos mesmo que as perturbações verificadas na estrutura da navegação comercial hispânica no século III contribuíram para estimular a iniciativa de armadores interessados na rota setentrional, no extremo da qual se encontravam fortes consumidores, sobretudo na Britânia e na Germânia. As muitas dezenas de monumentos votivos, alguns de notável qualidade, achados nos locais dos antigos santuários consagrados à deusa indígena *Nehalennia*, em Colijnsplaat e em Domburg (fig. 6), junto à foz do Reno (Stuart 1971: 5-23; Stuart; Bogaers 2001), comprovam a intensidade do movimento comercial, que incluía preparados piscícolas e sal, neste sector do Mar do Norte durante

¹⁸ Também os cepos de âncoras registados no litoral português são muito numerosos, mas a sua datação levanta problemas, ainda que a maioria pertença à época romana.

os séculos II e III, com evidentes ligações com a Britânia e com a Germânia, neste caso através do Reno. A aparente raridade de materiais hispânicos na costa ocidental gaulesa, onde Bordéus (*Burdigala*) era o porto principal, pode explicar-se, pelo menos em parte, com a prática da navegação directa entre a Península e a Britânia, atendendo inclusive às dificuldades de travessia do Canal da Mancha (Reddé 1991: 481-489; Cunliffe 2001: 37-43).

Os navios romanos frequentaram também as costas a norte do Reno, ainda que toda essa zona fosse considerada difícil e não muito compensadora em termos comerciais. Ainda assim, e a repartição dos materiais arqueológicos, alguns correspondendo a artigos que deviam ter especial procura (Heggers 1951; Lind 1991: 168-177), parece testemunhar a presença de comerciantes romanos, e voltamos a sublinhar, não atribuímos rigoroso valor étnico à expressão, chegados por via marítima, como o registo dos achados na costa do Báltico, rica em âmbar, nomeadamente na região de Königsberg (Kaliningrad) parece confirmar (Wheeler 1955: 83-117; Bursche 1976: 31-50). Os contactos com o mundo céltico e germânico introduziram alterações na construção naval (fig. 7), facilitada pela técnica da curvatura das pranchas pelo vapor, surgindo tipos de transição que no Baixo-Império começam a ocorrer também no Mediterrâneo, como é o caso da substituição gradual do sistema de construção *shell-first* (concha) por um tipo misto, com parte do tabuado do casco pregado directamente às cavernas (Milne 1996: 3-4, 234-238; Cunliffe 2001: 72-73). A segurança das águas do mar do Norte foi garantida por duas frotas, a *Classis Britannica* e a *Classis Germanica*, e reforçada por uma série de fortalezas (Pitassi 2002: 219-235), destacando-se na costa britânica o dispositivo conhecido por *Litus Saxonicum* (Stephen 1979; Cotteril 1993: 227-239), no qual alguns fortes poderão ter desempenhado funções comerciais, tal como sucedia na Muralha de Adriano.

Estamos menos informados sobre o que se passou no litoral africano, a sul da fronteira romana do actual Marrocos. A navegação púnica frequentou a costa a sul de Mogador (Essaouira), avançando para sul até um ponto difícil de precisar, para além da zona a que Cunliffe chama *The Ocean Border* (Cunliffe 2001: 33-36). Não acreditamos, porém, que alguma vez navegadores púnicos tenham circum-navegado a África, por muito aliantes que sejam os relatos a

esse propósito e a outras navegações pouco admissíveis (Lonis 1978: 147-162; Carreira 1996: 67-80). O grande problema para a navegação ao longo da costa saariana era o do regime de ventos, que dificultavam o retorno, já para não valorizar o inóspito de grande parte da região. O problema podia ser minimizado por navios do tipo *actuaria*, agravando desta forma a questão dos alimentos e sobretudo, da água, ou navegando à bolina (fig. 8), o que era possível para os navios de pano redondo que prevaleciam na marinha romana (Tilley 1999: 1-12; Pomey 1982, 150-154).

Os objectivos desta navegação eram de natureza económica buscando produtos exóticos de luxo e ouro (Adalberto 2000: 253-276), eventualmente animais para as arenas, em troca de artigos manufacturados e de sal. A dispersão de materiais romanos até ao Senegal, sobretudo moedas e cerâmica, assegura a existência destes contactos, ainda que alguns possam resultar de tráfico terrestre indirecto (Desanges 1975: 393-401; Ségalas 2010: 77-109). Plínio, utilizando uma passagem de Políbio¹⁹, alude a um rio com hipopótamos e crocodilos, o *Flumen Bambotum*, provavelmente o Senegal (Gautier 1952: 47-51), que conduz à região aurífera de Bambouk. Seja como for, a presença romana nas Canárias, as Ilhas Afortunadas da Antiguidade, alvo de uma expedição de exploração empreendida pelo rei mauritano Juba II na época de Augusto²⁰, com o apoio de uma frota romana (Schmitt 1968: 362-391), está confirmada entre outros vestígios pela escavação em curso na pequena *Isla de Lobos*, em Fuerteventura²¹, de um estabelecimento romano dedicado à produção de preparados piscícolas e de púrpura (fig. 9), com ocupação nos séculos I e II, situado a meia viagem do Senegal. Os navios romanos frequentadores destas águas teriam como portos de armamento as cidades do *Círculo do Estreito*, em primeiro lugar *Gades*, continuadores das anteriores actividades púnicas na zona, que estarão na origem

¹⁹ Plin. *Nat.* 5. 9-10.

²⁰ Plin. *Nat.* 6. 32.

²¹ Escavações conduzidas pela Universidade de La Laguna, Museu de Tenerife e Cabido de Fuerteventura. Aguarda-se a publicação dos resultados deste interessante sítio. A produção de púrpura, referida por Plínio, parece ter sido a principal actividade local.

berbere da população indígena das Canárias (Maca-Mayer 2003: 155-162), que parece remontar ao século V a.C.

Mais complexo e de muito maior interesse económico e cultural era o terceiro eixo da navegação romana, que unia o Mediterrâneo à Índia e à África Oriental. Era também uma navegação de mares de distância, com condições muito diversas ao longo da rota que comunicava o Mar Vermelho com o Índico. Tinha a vantagem de contornar o Império Persa, cujo domínio do Golfo Pérsico constituía um travão às relações comerciais entre Roma e o Oriente. Estas pesavam bastante nas finanças imperiais, pois neste caso temos uma balança de pagamentos muito desfavorável aos ocidentais, e não foi por acaso que houve tentativas para limitar a perda de metais nobres amoadados (McLaughlin 2014: 218-225), tanto mais que a produtividade das minas no Império decresce a partir do século II, registando-se um último momento de equilíbrio permitido pela conquista da Dácia. A navegação para o Índico tinha um historial muito antigo, remontando à Suméria e ao Egipto faraónico, e quando a aventura de Alexandre abriu novas perspectivas aos contactos entre o Mediterrâneo e o Oriente verificou-se o desenvolvimento das relações comerciais, que tiveram em Alexandria o grande polo organizador. Mais uma vez deparamos com uma situação de continuidade semelhante à do *Círculo do Estreito*, imediatamente integrada na esfera dos interesses romanos, mesmo antes da conquista do Egipto. Porém, se as relações marítimas ptolomaicas com a Índia não foram relevantes, destacando-se a importação de elefantes, o mesmo não aconteceu com Roma.

O contributo fundamental para o progresso do comércio marítimo romano foi a descoberta da periodicidade das monções por Eudóxio de Cízico, nos finais do século II a.C., ou por um tal Hípalo, sob o principado de Cláudio, de acordo com o testemunho do roteiro de autor anónimo conhecido por *Periplus Maris Erythraei*, um precioso portulano com descrição das rotas e dos portos africanos e indianos (Pina Polo 2010: 101-113), redigido provavelmente no século I. É evidente que o regime de monções era conhecido pelos navegadores locais, mas as provas do comércio romano com a Índia são numerosas logo a partir do principado de Augusto, como as escavações de Arikamedu demonstraram amplamente (Wheeler 1955: 172-180; Begley 1983: 461-481), sugerindo que a descoberta da regularidade das monções só contribuiu para facilitar o

movimento comercial ao estabelecer um calendário regular para o comércio romano no Índico, em parte assegurado por navios indianos (Casson 1988: 303-308). Quase no extremo oriental da *Tábua de Peutinger* encontramos uma vinheta com a representação de um templo de Augusto (Weber 1976: XI.5), em *Muziris* (Pattanam), um dos portos indianos referidos no *Périplo do Mar Eritreu* (fig. 10), pormenor que nos parece significativo quanto à importância das relações marítimas comerciais entre Roma e a Índia (Begley; De Puma 1991).

Os armadores e comerciantes de Alexandria, habituados ao sistema de navegação das frotas de trigo para Itália, cumprindo um cronograma apertado, compreenderam a importância da regularidade das monções, tanto mais que, ao contrário do que sucedia no Mediterrâneo, era possível navegar no Inverno. Os navios deviam partir do Mar Vermelho em Julho, para aproveitar os ventos de sudoeste, atingindo a Índia em Setembro. A viagem de regresso ao Egipto iniciava-se em Dezembro ou Janeiro, quando sopram os ventos de noroeste. O troço final da viagem implicava transbordo de mercadorias num dos portos do Mar Vermelho e a sua condução por via terrestre, como acontecia entre *Myos Hormos* (Quseir al-Qualim) e *Coptos* (Qift), no Nilo (Pina Polo 2010: 104-106), ou continuavam até *Cleopatris*, no fundo do Golfo de Suez, onde eram transferidas para embarcações fluviais que, pelo canal construído por Trajano (Cooper 2012: 32-39), as transportavam até ao Mediterrâneo, ou seguiam por terra até ao Nilo. Outra possibilidade, esta relacionada com a rota das caravanas que através do território nabateu procuravam os centros comerciais do Levante, era o desembarque em *Leuke Kome* (Aynunah / al-Wajh ?), porto que terminou no século II dependente da província romana da Arábia (Harrigan 2007: 14-23).

Esta navegação supunha boas relações com os poderes políticos envolvidos, de regra para uma diplomacia em que o prestígio de Roma pesava significativamente. Sabemos que havia núcleos de comerciantes romanos em portos do Mar Vermelho, fora dos limites do Império, caso de *Adulis*, assim como outros na costa da Arábia e na Índia (Peacock; Blue 2007; Thomas 2012: 169-199). Na costa egípcia os principais portos romanos foram *Myos Hormos*, onde estacionou uma flotilha destinada a policiar o movimento marítimo, e *Berenike* (Medinet al-Haras), importante porto comercial onde escavações recentes têm permitido obter valiosas informações (Sidebotham 2012). O comércio de ma-

deiras destinadas à construção naval, como a teca indiana, ocupou um lugar importante, como se deduz do texto da célebre *Tarifa de Coptos*, da época de Domiciano (Burkhalter-Arce 2002: 199-233). Outros artigos, como o marfim e o arroz são indicados no *Périplo do Mar Eritreu*, onde também ocorre a primeira referência ao açúcar (mel de cana). A seda chegava ao Mediterrâneo em parte por esta rota, bem como as essências aromáticas da Arábia e as especiarias, como a pimenta, que nalguns casos viajou ainda muito mais até atingir fortes como o de *Vindolanda*, na britânica Muralha de Adriano (Bowman; Thomas 1994: 118-120). Por outro lado, um naufragado romano identificado a sul de *Berenike* continha na carga ânforas de azeite e de preparados piscícolas de origem hispânica (McLaughlin 2014: 100), demonstrando a verdadeira dimensão da mobilidade dos produtos de consumo no mundo romano.

O intercâmbio comercial entre o mundo romano e as regiões indianas teve também consequências culturais, talvez menos fáceis de detectar pois muitas delas pertencem ao que agora se designa como património imaterial. Por exemplo, em Pompeios achou-se uma estatueta da deusa indiana Lakshmi, divindade da beleza e da boa sorte, e em Kolhapur, na Índia, um bronze representando Neptuno, ambos testemunhos adequados a devoções de marinheiros e comerciantes (Wheeler 1955: 141-182; Sidebotham 2012: 253-258). Em consequência dos contactos com o Índico, pode ter chegado ao Mediterrâneo a vela latina, que tanta discussão tem provocado entre os especialistas. A sua presença na área mediterrânica é sugerida numa carta de Séneca descrevendo as embarcações que antecederam a chegada a *Puteoli* da frota anonária de Alexandria²², enquanto um relevo funerário no Pireu, datado do século II, mostra um navio romano dotado de uma vela latina, que nos parece indiscutível (Casson 1995: 243-245). Ora em *Berenike*, porto que parece em vias de abandono no Baixo-Império, achou-se um grafito, sobre um fragmento cerâmico (Sidebotham 2012: 201-202), mostrando um navio comercial aparentemente armado com vela latina (fig. 11). Cremos que este tipo de vela, usual a partir do século V no

²² Sen. *Ep.* 78.

Mediterrâneo Oriental²³, chegou a este mar via Mar Vermelho e Alexandria, e bastante cedo, como sugerem os dados disponíveis (Casson 1995: 268-269). O mundo dos negócios marítimos romanos contou sempre com forte presença de elementos orientais, helenísticos, aqui mais do que noutras circunstâncias, como os nomes de alguns navios envolvidos no tráfico do Mar Vermelho e da Índia demonstram, caso do *Gymnasiarchis* e do *Hermapollon*, este último transportando uma carga de mercadorias indianas não inferior a 220 toneladas (Sidebotham 2012: 217-218; McLaughlin 2014: 89-94, 99).

A rota do Mar Vermelho abria-se, depois do Estreito de Bab al-Mandeb, quer para oriente, quer para a costa africana (fig. 12), nesta descendo até muito ao sul, ainda que a localização precisa dos portos indicados pelo *Périplo do Mar Eritreu* esteja longe de ser fácil, mantendo-se em aberto (Desanges 1975: 401-408). A região é referida como *Azania*, designação utilizada na actualidade para regiões muito mais a sul. Os testemunhos arqueológicos da presença de comerciantes ocidentais nesta área são menos evidentes, mas o texto que se lhe refere garante que a costa era bem conhecida no século I, considerando como limite da navegação o porto de *Rhapta*, usualmente localizado na Tanzânia, perto de Dar-es-Salaam, em cujo litoral se encontraram materiais romanos (Chami 2002: 33-44). Referências a achados numismáticos mais a sul sugerem um prolongamento dessa navegação até áreas mais afastadas da cabotagem habitual, até ao Cabo Delgado, em Moçambique, área onde alguns investigadores, de acordo com os dados de Ptolomeu²⁴, situam a obscura *Rhapta* (Wheeler 1955: 138-140; Pina Polo 2010: 111-112). Ainda segundo o *Périplo do Mar Eritreu*, a costa estava controlada por entidades políticas do sul da Arábia, preluindo situações pré-coloniais, limitadas às zonas portuárias. O marfim seria o artigo mais procurado através deste aventureiro comércio, talvez não muito diferente daquele de que nos ficou uma sombria e inquieta descrição no final do século XIX (Conrad 2004).

²³ Syn. Ep. 4.

²⁴ Ptol. Geog. 4. 7.

Com este artigo julgamos ter demonstrado a importância do mar no mundo romano, aquele que caía dentro dos limites do Império e aqueles outros que, não sendo romanos, contribuíram para o êxito de um organismo político e de uma economia que podemos, com as cautelas necessárias, considerar globalizante, cautelas que obrigam a deixar de lado as anacrónicas comparações com infelizes realidades actuais, tanto como as ficções ideológicas do passado. Tudo isto mostra que a concepção do mundo também não era tão limitada como por vezes se considera e que esse conhecimento muito devia à navegação. Romanos, provinciais e gente de fora do Império contribuíram, com as suas capacidades específicas, para uma empresa que ultrapassou o *Mare Nostrum* muito para além do esperado, pelo menos até à *Taprobana* (Ceilão). Isso só foi possível porque Roma, não tendo inicialmente uma cultura marítima, soube desenvolvê-la e integrar os contributos de outros, êxito resumido por um personagem de uma película histórica do século passado ao excluir, fazendo o elogio de Roma²⁵: *As nossas galeras ligam os extremos da Terra!*

BIBLIOGRAFIA

CIL = *Corpus Inscriptionum Latinarum*, Berlim.

IG = *Inscriptiones Graecae ad Res Romanas Pertinentes*, Paris.

IRCP = *Inscrições Romanas do Conventus Pacensis*, Coimbra.

AA.VV. (2008). *Museo Archeologico dei Campi Flegrei*. Vol. 2. Napoli: Electa.

Adalberto, G. (2000). “L’or africain: un aspect méconnu de l’économie et de l’impérialisme romain”, in Jean, A.; Briant, P.; Raymond, D. (eds.). *Économie antique: la guerre dans les économies antiques*. Saint-Bertrand-de-Comminges: Musée Archéologique, 253-276.

Alexander, Lewis; Morgan, Joseph (1988). “Choke points of the world ocean: a geographic and military assessment”, *Ocean Yearbook*, 7, 340-355.

²⁵ Fala de Pilatos a Ben-Hur na versão de William Wyler (1959) do romance *Ben-Hur: A Tale of the Christ*, de Lewis Wallace, editado em 1880.

- Alföldy, G. (1966). "Um 'cursus' senatorial de Bracara Augusta", *Revista de Guimarães*, 76, 3-4, 363-372.
- Arce, J.; Goffaux, B. (coords.) (2011). *Horrea d'Hispanie et de la Méditerranée romaine*. Madrid: Casa de Velázquez.
- Begley, Vimala (1983). "Arikamedu Reconsidered", *American Journal of Archaeology*, 87, 461-481.
- Begley, Vimala; De Puma, R. (eds.) (1991). *Rome and India: The Ancient Sea Trade*. Madison: University of Wisconsin Press.
- Beltrame, C. (1996). "Archaeological evidence of the foremast on Ancient sailing ships", *The International Journal of Nautical Archaeology*, 25, 2, 135-139.
- Bombico, Sónia (2008). *Cortiçais (Peniche): um naufrágio romano alto imperial na costa atlântica lusitana*. Barcelona: Universidade de Barcelona.
- Bowman, Alan; Thomas, David (1994). *The Vindolanda Writing Tablets (Tabulae Vindolandenses II)*. London: British Museum Press.
- Bravetta, Ettore (1908). *Le leggende del mare e le superstizioni dei marinai*. Milano: Fratelli Treves.
- Braudel, F. (1985). *La Méditerranée. L'espace et l'histoire*. Paris: Flammarion.
- Burkhalter-Arce, F. (2002). "Le 'tarif de Coptos'. La douane de Coptos, les fermiers de l'apostolion et le préfet du désert de Bérénice", *Topoi*, sup. vol. 3, 199-233.
- Bursche, Aleksander (1976). "Contacts between the Late Roman Empire and North-Central Europe", *The Antiquaries Journal*, 76, 31-50.
- Carlson, Deborah (2011). "The Seafarers and Shipwrecks of Ancient Greece and Rome", in Catsambis, A.; Ford, B.; Hamilton, D. (eds.). *The Oxford Handbook of Maritime Archaeology*. Oxford – New York: Oxford University Press, 379-405.
- Carreira, J. Nunes (1996). "Fenícios no Brasil? Circum-navegação da África na Antiguidade", in Sousa, M.; Carvalho, A. (coords.), *Mediterrâneos e Atlânticos: Encontro de civilizações*. Cascais: Câmara Municipal de Cascais, 67-80.
- Casson, L. (1988). "Rome's Trade with the Eastern Coast of India", *Cahiers d'Histoire*, 33, 3-4, 303-308.
- Casson, L. (1989). *The Periplus Maris Erythraei*. Princeton: Princeton University Press.
- Casson, L. (1995). *Ships and Seamanship in the Ancient World*. Princeton: The Johns Hopkins University Press.
- Chami, F. (2002). "People and contacts in the ancient western Indian ocean seaboard or Azania", *Man and Environment*, 27, 1, 33-34.
- Chevallier, Raymond (1988). *Voyages et déplacements dans l'Empire romain*. Paris: Armand Colin.

- Chic García, G. (1995). "Roma y el Mar: del Mediterráneo al Atlántico", in Troncoso, V. A. (coord.). *Guerra, exploraciones y navegación del mundo antiguo a la Edad Moderna*. Corunha: Universidade da Coruña, 55-89.
- Conrad, Joseph (2004). *No coração das trevas*. Trad. Teresa Amaro. Lisboa: Público.
- Cooper, John (2012). "Linking Med to Red", *Saudi Aramco World*, 63, 2, 33-39.
- Cotteril, J. (1993). "Saxon Raiding and the Role of the Late Roman Forts of Britain", *Britannia*, 24, 227-239.
- Cunliffe, Barry (2001). *Facing the Ocean. The Atlantic and its Peoples*. Oxford: Oxford University Press.
- Desanges, Jehan (1975). "L'Afrique noire et le monde méditerranéen dans l'Antiquité (Éthiopiens et Gréco-romains)", *Revue Française d'Histoire d'Outre-Mer*, 62, 227-239.
- Étienne, R. (2002). *Salaisons et sauces de poisson hispaniques*. Paris: De Boccard.
- Étienne, R. (2004). *L'huile hispanique*. Paris: De Boccard.
- Fabião, C. (2009). "A dimensão atlântica da Lusitânia. Periferia ou charneira no Império Romano?", in Gorges, J.-G.; et al. (coords.). *Lusitânia romana. Entre o mito e a realidade*. Cascais: Câmara Municipal de Cascais, 53-74.
- Ferrer Maestro, Juan (1986-1987). "Los tratados romano-púnicos en los inicios de la expansión marítima de Roma", *Millars. Geografía-Historia*, 11, 113-121.
- Le Gall, J. (1953). *Le Tibre, fleuve de Rome dans l'Antiquité*. Paris: Presses Universitaires de France.
- Gautier, E.-F. (1952). *Le passé de l'Afrique du Nord. Les siècles obscurs*. Paris: Payot.
- Greene, K. (1986). *The Archaeology of the Roman Economy*. London: Batsford.
- Harrigan, Peter (2007). "New pieces of Mada'in Salih's puzzle", *Saudi Aramco World*, 58, 4, 14-23.
- Hasenohr, C. (2002). "Les collègues de magistri et la communauté italienne de Délos", in Müller, C. ; Hasenohr, C. (eds.). *Les Italiens dans le monde grec*. Paris – Athènes: De Boccard, 67-76.
- Heggens, H. Jünger (1951). "Der römische Import in freien Germanien", *Atlas der Urgeschichte. I*. Hamburg: Museum für Völkerkunde und Vorgeschichte.
- Heurgon, Jacques (1980). *Rome et la Méditerranée occidentale jusqu'aux guerres puniques*. Paris: Presses Universitaires de France.
- Holloway, R. (1996). *The Archaeology of Early Rome and Latium*. London, New York: Routledge.
- Keay, S.; Paroli, L. (2011). *Portus and its Hinterland: Recent Archaeological Research*. London: Archaeological Monographs of the British School at Rome.
- Kondratieff, Eric (2009). "The column and coinage of C. Duilius: Innovation in iconography in large and small media in the Middle Republic", *Scripta Classica Israelica*, 23, 1-39.

- Lind, L. (1991). “Was northern Europe an India to the Ancient Romans?”, in Jha, A. Kumar (ed.). *Coinage, Trade and Economy*. Bombaim: Anjaneri, Indian Institute of Research in Numismatic Studies, 168-177.
- Lonis, R. (1978). “Les conditions de navigation sur la côte atlantique de l’Afrique dans l’Antiquité et le problème du retour”, *Afrique noire et monde méditerranéen dans l’Antiquité*. Dakar – Abidjan: Les Nouvelles Éditions Africaines, 147-162.
- Maca-Mayer, N.; et al. (2003). “Ancient mtDNA analysis and the origin of the Guanches”, *European Journal of Genetics*, 12, 2, 155-162.
- Mahan, A. T. (1987). *The Influence of Sea Power upon History*. New York: Dover Publications.
- Mantas, Vasco (2005). “Faróis e balizagem portuária no mundo romano”, *Memórias da Academia de Marinha*, 35, 177-222.
- Mantas, Vasco (2013). “O valor do poder naval na Antiguidade Clássica: o exemplo romano”, in Fonseca, J. Abel da; Soares, L. Couto (coords.). *O poder do Estado no mar e a história*. Lisboa: Academia de Marinha, 53-95.
- Mantas, Vasco (2015). “O Estreito de Gibraltar e a sua importância simbólica e estratégica”, in Silva, C. Guardado da (coord.). *A conquista de Ceuta. Conselho Régio de Torres Vedras*. Torres Vedras: Colibri, 11-35.
- Martin, Colin (2011). “Wreck-Site Formation Processes”, in Catsambis, A.; Ford, B.; Hamilton, D. (eds.). *The Oxford Handbook of Maritime Archaeology*. Oxford, New York: Oxford University Press, 47-68.
- Matvejevitch, Pedrag (1995). *Brèviaire méditerranéen*. Trad. Évaïne Le Calvé-Ivicevic. Paris: Payot.
- McLaughlin, Raoul (2014). *The Roman Empire and the Indian Ocean*. Barnsley: Pen & Sword Military.
- Medas, Stefano (2008). “Lo Stadiasmo o Periplo del Mare Grande e la navigazione antica”, *Gerión Anejos*, 12.
- Meiggs, Russell (1960). *Roman Ostia*. Oxford: Clarendon Press.
- Meiggs, Russell (1982). *Trees and Timber in the Ancient Mediterranean*. Oxford: Clarendon Press.
- Milne, G. (1996). “Blackfriars ship 1: Romano-Celtic, Gallo-Roman or Classis Britannicae?”, *The International Journal of Nautical Archaeology*, 25, 3-4, 234-238.
- Morais, Rui (2013). “Um naufrágio bético datado da época de Augusto em Rio de Moínhos (Esposende, Norte de Portugal)”, in Morais, R.; Granjo, H.; Morillo Cerdán, A. (eds.). *O Irado Mar Atlântico*. Braga: Sersilito, 309-331.
- Morrison, J.; Coates, J. F. (1997). *Greek and Roman Oared Warships*. Oxford: Oxbow Books.

- Morillo, Cerdán, A. (2003). “La navegación oceánica durante la época romana: de la imagen legendaria a la vertebración de un espacio marítimo atlántico”, in Fernández-Ochoa, C. (ed.), *Gijón Puerto Romano*. Gijón: Lunewerg, 14-41.
- Mossé, Claude (1971). *Le travail en Grèce et à Rome*. Paris: Presses Universitaires de France.
- Müller, C. (ed.) (1883). *Claudii Ptolomaei Geographia*. Paris: Firmin-Didot.
- Murray, William (1993). “Le trophé naval de la victoire d’Actium”, *Les Dossiers de l’Archéologie*, 183, 66-73.
- Peacock, D. P. S.; Blue, L. (2007). *The Ancient Red Sea Port of Adulis, Eritrea*. Oxford: Oxbow Books.
- Pereira, Maria Helena da Rocha (2009). *Estudos de história da cultura clássica*. Vol. 2. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian.
- Petit, P. (1967). *La paix romaine*. Paris: Presses Universitaires de France.
- Pina Polo, Francisco (2010). “El Periplo del Mar Eritreo y la presencia romana en el Índico”, in Marco Simón, F.; Pina Polo, F.; Remesal Rodríguez, J. (eds.). *Viajeros, peregrinos y aventureros en el Mundo Antiguo*. Barcelona: Publicacions i Edicions de la Universitat de Barcelona, 101-113.
- Pflaum, H.-G. (1957). *Inscriptions latines de l’Algérie. II*. Vol.1. Paris: H. Champion.
- Piganiol, A. (1982). *La chute de l’Empire romain*. Verviers: Marabout.
- Pitassi, Michael (2009). *The Navies of Rome*. Woodbridge: Boydell Press.
- Pomey, Patrice (1982). “Le navire romain de La Madrague de Giens”, *Comptes-rendus de l’Académie des Inscriptions et Belles-Lettres*, 126, 1, 133-154.
- Randsborg, K. (1991). *The First Millenium A. D. in Europe and the Mediterranean*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Reddé, M. (1983). “Portus. Le plus grand port du monde romain”, *Les Dossiers d’Archeologia*, 7, 54-61.
- Remesal, Rodríguez, J. (1995). “El sistema annonario como base de la evolución económica del Imperio romano”, in Hackens, T.; Miró, M. (eds.). *Le commerce maritime romain en Méditerranée Occidentale*. Strasbourg, Rixensart: Pact, 355-367.
- Rickman, Geoffrey (1971). *Roman Granaries and Store Buildings*. Cambridge: The University Press.
- Robinson, D.; Wilson, A. (2011). *Maritime Archaeology and the Ancient Trade in the Mediterranean*. Oxford: Oxford Centre for Maritime Archaeology.
- Roddaz, J.-M. (2012). “Aux marges de l’Oikoumène: la quête des confins occidentaux de l’Oikoumène à la fin de la République et au début de l’Empire”, in Prados, F.; García, I.;

- Bernard, G. (eds.). *Confines. El extremo del mundo durante la Antigüedad*. Alicante: Publicaciones de la Universidad, 95-108.
- Rodrigues, Nuno Simões (2004). *Iudaei in Vrbe. Os Judeus em Roma de Pompeio aos Flávios*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian.
- Rodrigues, Nuno Simões (2015). “Dos ‘conflitos de ordens’ ao Estado patrício-plebeu”, in Brandão, J. L.; Oliveira, F. (coords.). *História de Roma Antiga. I*. Coimbra: Imprensa da Universidade de Coimbra, 69-102.
- Rodríguez-Almeida, E. (1980). “Vicissitudini nella gestione del comercio dell’olio betico da Vespasiano a Severo Alessandro”, *Memoirs of the American Academy in Rome*, 36, 277-290.
- Roman, Y. (1983). “Auguste, l’Océan Atlantique et l’impérialisme romain”, *Ktéma*, 8, 261-268.
- Romanelli P. (1959). *Storia delle province romane dell’Africa*. Roma: L’Erma di Bretschneider.
- Rougé, Jean (1975). *La marine dans l’Antiquité*. Paris: Presses Universitaires de France.
- Rougé, Jean (1984). “Le confort des passagers à bord des navires antiques”, *Archaeonautica*, 4, 223-242.
- Schmitt, P. (1968). “Connaissance des Iles Canaries dans l’Antiquité”, *Latomus*, 27, 2, 362-391.
- Ségalas, R. (2010). *Rome et l’Afrique présaharienne: Représentations et connaissances*. Pau: Université de Pau et des Pays de l’Adour.
- Sidebotham, Steven (2012). *Berenike and the Ancient Maritime Spice Route*. Berkeley, Los Angeles: University of California Press.
- Sillières, Pierre (1990). *Les voies de communication de l’Hispanie méridionale*. Paris: De Boccard.
- Sirks, Bondewijn (1991). *Food for Rome. The Legal Structure of the Transportation and Processing of Supplies for the Imperial Distributions in Rome and Constantinople*. Amsterdam: Gieben.
- Souza, Philip de (1999). *Piracy in the Graeco-Roman World*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Starr, Chester G. (1989). *The Influence of Sea Power on Ancient History*. New York: Oxford University Press.
- Stephen, J. (1979). *The Roman Forts of the Saxon Shore*. London: Paul Elek.
- Stuart, Piet (1971). “Nehalennia: Goddess from the Sea”, *Delta*, 14, 5-23.
- Stuart, Piet; Bogaers, J. E. (2001). *Nehalennia. Römische Steindenkmaller aus der Oosterschelde bei Colijnspmaat*. Leiden: Leiden Rijksmuseum van Oudheden.
- Terpstra, Taco (2013). *Trading Community in the Roman World*. Leiden – Boston: Brill.
- Terpstra, Taco (2014). “The ‘Piazzale dei Corporazioni’ reconsidered: the architectural context of its change in use”, *Mélanges de l’École Française de Rome. Antiquité*, 126, 1, 119-130.

- Telo, António (1995). “O poder naval nas teorias dos sistemas mundiais”, *Memórias da Academia de Marinha*, 25, 3-18.
- Thomas, Ross (2012). “Port Communities and the Eritrean Sea Trade”, *British Museum Studies in Ancient Egypt and Sudan*, 18, 169-199.
- Tilley, A. (1994). “Sailing to windwards in the Ancient Mediterranean”, *The International Journal of Nautical Archaeology*, 23, 4, 1-12.
- Tran, Nicolas (2006). *Le rang social des collegiati en Italie et en Gaules, sous l’Haut-Empire*. Roma: École Française de Rome.
- Valvo, Alfredo (2006). “I Socii navales e l’affermarsi di Roma como potenza marittima”, in Oliveira, F.; Thierry, P.; Vilaça, R. (coords.). *O mar greco-latino*. Coimbra: Imprensa da Universidade de Coimbra, 179-192.
- Weber, E. (ed.) (1976). *Table Peutingeriana Codex Vindobondensis 324. Vollständige Facsimile-Ausgabe im Originalformat*. Graz: Akademische Druck-u. Verlagsanstalt.
- Wheeler, M. (1955). *Rome Beyond the Imperial Frontiers*. London: Penguin Book.
- Wilson, A. N. (1966). *Emigration from Italy in the Republican Age of Rome*. Manchester: Manchester University Press.
- Ward-Perkin, B. (2006). *A queda de Roma e o fim da civilização*. Trad. Inês Castro. Lisboa: Alêtheia Editores.

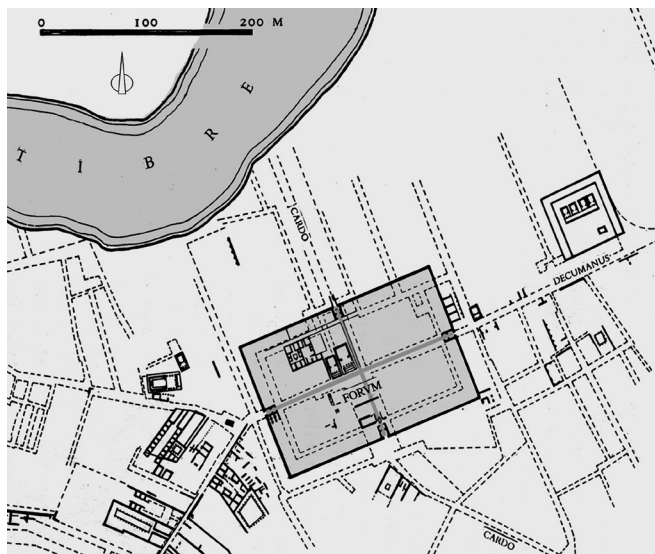


Fig.1 – O castrum de Óstia, colónia militar na foz do Tibre, origem da cidade.

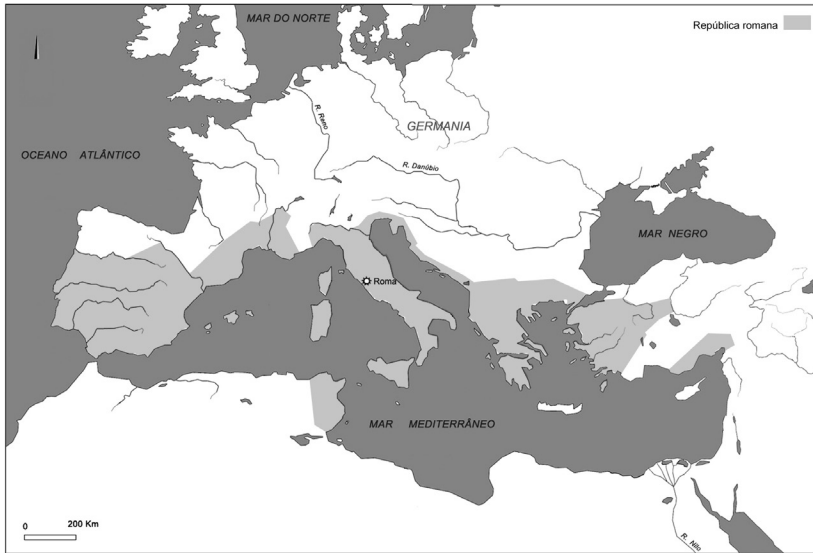


Fig.2 – Dispersão dos territórios da República Romana cerca do ano 100 a.C.



Fig.3 – Os grandes horrea do porto fluvial de Roma e o Monte Testaccio
(desenho de J.C. Golvin).

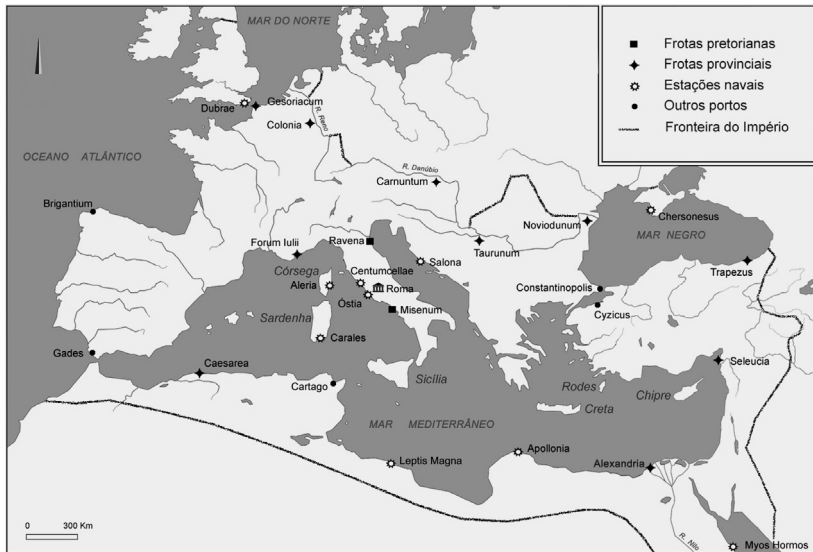


Fig.4 – Os principais portos militares (marítimos e fluviais) do Império Romano.

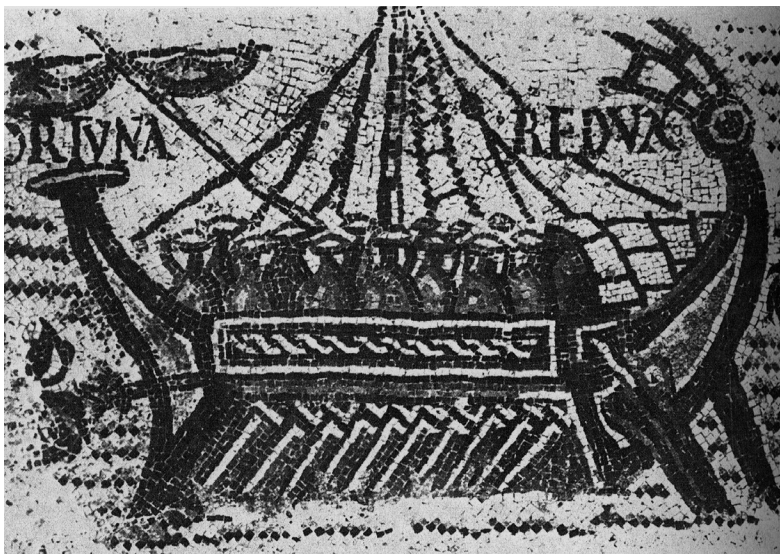


Fig.5 – Uma galera comercial (actuaria) representada num mosaico de Tebessa (Argélia).



Fig.6 – Alguns dos monumentos consagrados a Nehalennia recolhidos no Museu de Domburg.



Fig.7 – Moeda do usurpador britânico Alecto, figurando um navio de influência nórdica.



Fig.8 – Mosaico de Themetra (Chott Meriem), na Tunísia, representando um navio (ponto) com a vela principal dotada de bolinas (foto P. Pomey).



Fig.9 – Escavações arqueológicas no sítio romano da Isla de Lobos (Canárias).

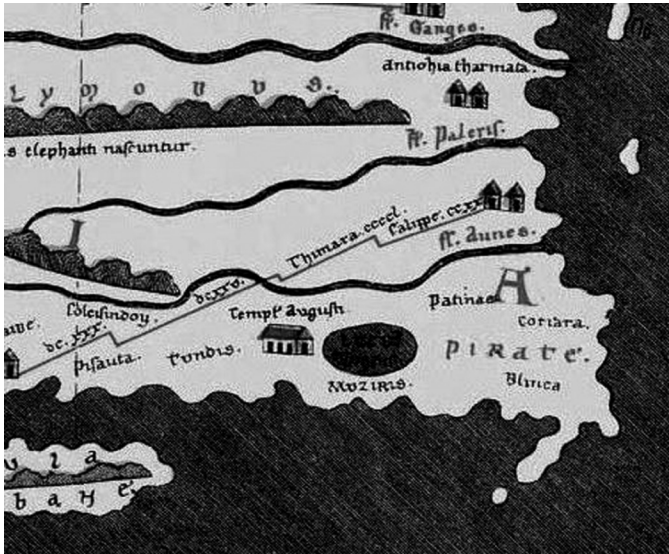


Fig.10 – Pormenor da Tábua de Peutinger representando a Índia meridional e o templo de Augusto em Muziris.



Fig.11 – Grafito sobre cerâmica, achado em Berenike, figurando um navio de provável pano latino (foto S. Sidebotham).

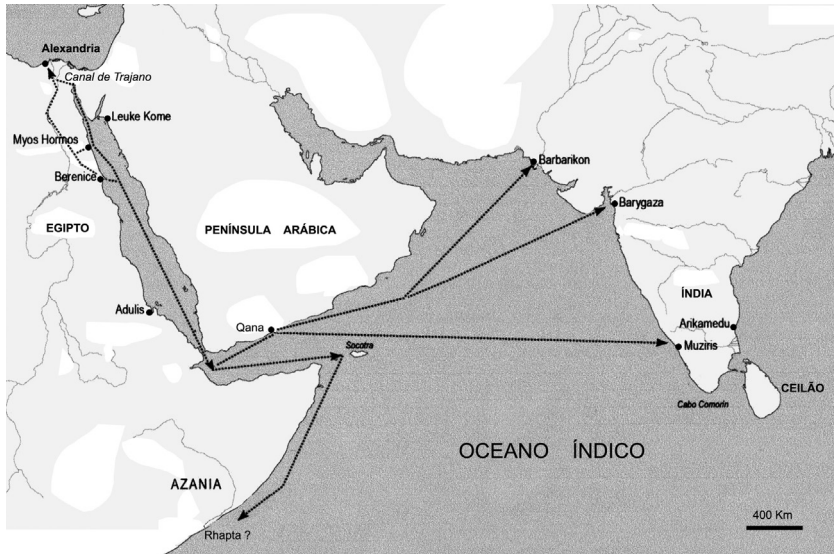


Fig.12 – As principais rotas romanas no Mar Vermelho e no Oceano Índico.