

362

Revista Portuguesa de História

Homenagem aos Professores

Luís Ferrand de Almeida

António de Oliveira

Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra
Instituto de História Económica e Social
Coimbra 0304

O Atlântico e o Império Romano

VASCO GIL MANTAS

Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra

Academia de Marinha

Numa obra justamente célebre, Predrag Matvejevitich considera o Mediterrâneo um mar de vizinhança, enquanto que o Atlântico é classificado, significativamente, como um mar de distâncias¹. Assim, a velha questão das relações entre o *Mare Nostrum* e a franja atlântica do mundo romano, tida como uma área secundária e pouco interessante por muitos investigadores devotos da dialéctica centro-periferia, pode ser analisada não exclusivamente à luz de uma visão mediterrânica da história, muito condicionada por factores culturais, mas atendendo também às condições próprias do ambiente oceânico e à dinâmica que permitiu incluir na romanidade as longínquas paragens da orla atlântica repartidas entre a Mauritânia e a Germânia (Fig. 1).

Admitindo, naturalmente, as diferenças culturais que separavam a área mediterrânica e a área atlântica, evidentes e irrecusáveis, a romanização da última destas áreas, compreendida como um processo de aculturação permanente e flexível, constituiu um extraordinário êxito romano. Ao alargar a esfera de



Fig 1 - A zona ocidental do Império Romano e o Atlântico.

recepção dos modelos civilizacionais mediterrânicos, com particular relevo para o que representava o poder dominante², a territórios muito afastados e tradicionalmente hostis à vida civilizada tal como ela era compreendida pela sociedade greco-romana, o expansionismo de Roma prestou um serviço de inesperadas consequências históricas.

² J. C. Barret, *Romanization: a critical comment*, 'Dialogues in Roman Imperialism', Portsmouth (R.I), 1997, p. 51-64.

Tácito, num conhecido discurso por ele atribuído ao chefe bretão rebelde *Galgacus* fá-lo considerar como um meio de submissão as amenidades urbanas introduzidas pelos conquistadores³, o que, embora observando uma linha de pensamento retórico opondo natureza a cultura e liberdade a civilização, não deixa de reflectir a oposição dos indígenas à mudança, sobretudo na fase inicial da presença romana. Mas, mais importantes que a expressão de dissidências sem futuro, são os testemunhos inquestionáveis da aceitação pela maioria das populações do Ocidente do Império do estilo de vida e dos valores colectivos introduzidos pela conquista romana, através dos quais todos se reconheciam como parte de uma enorme comunidade, o que não implica o desaparecimento das diferenças sócio-culturais, bem nítidas no registo arqueológico⁴.

Foi este alargamento da *Koine* mediterrânica a regiões quase míticas, este *plus ultra* da latinidade, que permitiu as mudanças necessárias à aquisição da condição mediterrânica por povos remotos, considerada por Matvejevitch, num contexto alargado mas particularmente representativo, como uma forma de distinção⁵. Condição certamente mitigada, em muitos casos, e prejudicada pelas vicissitudes históricas, mas indelével e evidente em tantas circunstâncias. Uma reflexão profunda sobre o problema da parte que cabe ao Atlântico e ao Mediterrâneo no desenvolvimento da Nacionalidade portuguesa, que não se resume, como é óbvio, a uma questão geográfica⁶, não pode esquecer a situação especial de um território que, em grande parte, corresponde à província mais ocidental do Império. Da sua integração no mundo mediterrânico organizado pelos Romanos, esse *Grande Mediterrâneo* de Fernand Braudel⁷, ficou o legado de uma latinidade temperada pelas influências atlânticas anteriores e posteriores à presença romana, o que não se verificou nas regiões extremas da fronteira oceânica.

Existem muitos sítios simbólicos da presença romana na costa atlântica, dispersos pelos milhares de quilómetros que medeiam entre a Escócia e Marrocos (Fig. 2), um dos quais corresponde ao Museu de S. Miguel de Odrinhas (Sintra). Aqui, a mais de 2000 quilómetros de Roma, uma importante colecção epigráfica

³ Tácito, *Agr.*, 30-34.

⁴ P.S. Wells, *The Barbarians speak. How the conquered peoples shaped Roman Europe*, Princeton, 1999.

⁵ Matvejevitch, p. 114.

⁶ O. Ribeiro, *A formação de Portugal*, Lisboa, 1987; C. Medeiros, *Do Mediterrâneo ao Atlântico: diversidade geográfica e dinâmica dos territórios*, 'Mediterrâneos e Atlânticos: Encontros de Civilizações', Cascais, 1996, p. 49-60.

⁷ F. Braudel, *O Mediterrâneo e o mundo mediterrânico na época de Filipe II*, I, Lisboa, 1983, p. 193-194, 258.



Fig. 2 - Ruínas da cidade de *Lixus* (al-Araich), na costa marroquina.

testemunha a vivência tranquila de uma romanidade adquirida. Por isso, parecemos particularmente representativo da romanização dos pouco amenos litorais atlânticos o que o saudoso Giancarlo Susini, no seu último artigo, escreveu sobre as inscrições de Odrinhas, *proprio verso l'Atlantico dal quale tra le pietre soffiano gli zefiri più fragranti e impetuosi*⁸.

O interesse pela área atlântica do Império tem crescido nos últimos anos, quer na Península Ibérica, quer fora dela, ainda que a maior parte dos trabalhos publicados se relacione com aspectos pontuais ou regionais. Recentemente, Barry Cunliffe publicou uma síntese particularmente interessante sobre a fachada atlântica europeia, a qual, apesar de cobrir uma cronologia que se estende entre o Mesolítico e o início da Idade Moderna, conta com um importante contributo sobre a presença romana e suas consequências⁹. Todavia, a obra de Cunliffe obedece sobretudo a uma concepção europeia, cingindo-se largamente ao chamado *Arco Atlântico*¹⁰. Cremos que o estudo do litoral atlântico sob o domínio romano não pode fazer-se sem incluir o Mar do Norte e o sector meridional do

⁸ G. Susini, *A Sintra tra i 'libri' scolpiti dai nostri avi*, 'Il Resto dei Carlino' (Bolonha), edição de 24.10.2000

⁹ B. Cunliffe, *Facing the Ocean. The Atlantic and its peoples*, Oxford, 2001, p. 365-481.

¹⁰ Cunliffe, p. 16-18.

Golfo de Cádiz. De outra forma dificilmente se poderá compreender a estratégia de organização dos territórios atlânticos seguida pelos Romanos, mesmo considerando as diferenças regionais, que aliás não lhes escaparam e souberam gerir de acordo com a evolução da conquista e da integração no sistema imperial, o único capaz de conferir unidade às situações e particularismos existentes numa tão vasta área.

O estudo da presença romana no litoral atlântico e das actividades aí desenvolvidas implica uma questão fundamental: a reavaliação da capacidade romana para exercer actividades marítimas, durante muito tempo consideradas, no mínimo, muito limitada. A necessidade de navegar no Atlântico, com finalidades bélicas e comerciais, levantou, sem dúvida, problemas de difícil solução, que os Romanos enfrentaram com o espírito pragmático que os caracterizava, problemas que, na linha de pensamento que nega a aptidão romana para as coisas do mar, justificam a tese de uma vida marítima medíocre ao longo da fachada atlântica do Império, mesmo em sectores outrora frequentados pela navegação fenício-púnica, o que, como Carlos Fabião reconhece, constitui um absurdo¹¹.

É certo que, na época imperial, as técnicas navais romanas resultam de múltiplas heranças, primeiro mediterrânicas e, posteriormente, também atlânticas, mas não tem qualquer sentido continuar a insistir na visão, quase retórica, de uma Roma receosa do mar e incapaz de assegurar actividades marítimas com algum relevo. Foram batalhas navais que concederam à República o domínio do Mediterrâneo e foi em *Actium*, a última grande batalha naval da Antiguidade, que se abriu caminho para a *Pax Romana*¹². O extraordinário esforço de organização desenvolvido em todos os aspectos do poder marítimo pelos Romanos não permite quaisquer dúvidas quer quanto ao êxito alcançado no mar, quer quanto à sua real capacidade¹³. O Império Romano é, sobretudo, um império marítimo, como uma simples análise do seu processo de formação e da repartição geográfica dos territórios pelo *Rimland* permite verificar, pelo que o domínio e a gestão do mar era fundamental. Não faltam provas literárias, epigráficas e arqueológicas de que assim foi. Recordamos aqui, na impossibilidade de desenvolver esta temática, o que J.H. Rose escreveu

¹¹ C. Fabião, *O azeite da Baetica na Lusitânia*, 'Conimbriga', XXXII-XXXIII, 1993-1994, p. 239-240.

¹² W. Murray, *Le trophé naval de la victoire d'Actium*, 'Les Dossiers d'Archéologie', 183, 1993, p. 66-73; M.H. Rocha Pereira, *Estudos de História da Cultura Clássica*, II, *Cultura Romana*, Lisboa, 2002³, p. 258, 260-261, 313-315.

¹³ C.G. Starr, *The influence of sea power on Ancient History*, Nova Iorque, 1989, p. 54-84.

sobre a questão: *we hear very much about the influence of Roman roads in promoting Roman civilization, but the influence of Roman fleets in bringing about the miracle as been almost entirely ignored. Yet it is demonstrable that the Roman empire dépend quite as much on its fleets as on its roads*¹⁴.

Para que não fique pairando a ideia de que estamos a idealizar a acção romana no mar transcrevemos duas opiniões insuspeitas, uma aludindo ao Império como um todo orgânico, no qual o Mediterrâneo e o Atlântico constituíam importantes espaços estratégicos de comunicação, outra a propósito dos progressos no equipamento de apoio à navegação nocturna. A primeira pertence a Tácito, que no período do apogeu do Império escreveu sobre a geoestratégia de Augusto o seguinte: *as fronteiras do Império eram no Oceano ou em rios distantes. Exércitos, províncias, esquadras, todo o sistema estava interligado*¹⁵. A segunda exprime a admiração romântica de Michelet pelos faróis romanos, quando a Revolução Industrial abria formidáveis perspectivas de progresso nas comunicações: *Le phare était un autel, un temple, une colonne, une tour. L'Empire romain avait illuminé, de promontoire en promontoire toute la Méditerranée*^{16 17}. Embora em contextos e tempos diferentes, fica evidenciado o interesse romano pelo mar e a escala a que trabalharam.

Não esqueçamos, como tantas vezes sucede, talvez por influência da condição actual do Tibre, que a cidade de Roma foi uma cidade portuária, acessível com relativa facilidade a partir da costa, durante toda a Antiguidade, pelo menos a embarcações menores, como as conhecidas *caudicariae*¹¹. Foi para proteger o acesso fluvial a Roma que o *castrum* de Óstia, estabelecido em 349 ou 335 a.C., se levantou na margem esquerda do rio, junto à foz, dando origem a um importante centro portuário, dotado de estatuto colonial. Em Roma, os templos republicanos do *Forum Boarium*, zona portuária arcaica, consagrados a Hércules e Portuno, recordam ainda as relações e as actividades marítimas desenvolvidas a partir da Urbe. Na época imperial Roma era servida por um importante complexo portuário, constituído pelas instalações locais e pelas da cidade de Óstia, assim como pelos portos marítimos artificiais construídos a norte da foz do Tibre por Cláudio e Trajano¹⁸. A proximidade e acessibilidade do mar

¹⁴ J.H. Rose, *The Mediterranean in Ancient Times*, Cambridge, 1933, p. 120.

¹⁵ Tácito, *Ann.*, I, 9.

¹⁶ J. Michelet, *La mer*, Paris, 1875, p. 97.

¹⁷ J. Le Gall, *Le Tibre, fleuve de Rome dans l'Antiquité*, Paris, 1953; L. Casson, *Harbor and river boats of ancient Rome*, 'Journal of Roman Studies', LV, 1965, p. 31-39.

¹⁸ R. Meiggs, *Roman Ostia*, Oxford, 1960; O. Testaguzza, *The port of rome*, 'Archaeology', 17, 1964, p. 173-179; E. Rodriguez Almeida, *Il porto fluviale di Roma, paradigma ed eccezione*, 'III Jornadas de Arqueologia Subacuática', València, 1998, p. 25-38.

constituirán! factores fundamentais do desenvolvemento de Roma e da sua sustentabilidade como capital imperial.

Antes de iniciarmos o que não pode exceder uma reflexão sumária sobre a percepção romana do Atlântico e sobre a forma como se desenvolveu a romanização da fachada oceânica do Império, acrescentaremos alguns dados tendentes a reforçar a ideia da competência romana no mar e da importância deste na estratégia política de Roma.

O factor marítimo esteve presente na política expansionista de Roma desde o início da República, eventualmente inspirado pelas actividades marítimas etruscas, de cujo valor, inclusive ao nível da construção naval, não é possível duvidar. A análise dos tratados com Marselha e com Cartago demonstra a existência de uma concepção geopolítica em que o controlo do mar é considerado um elemento fundamental¹⁹, ainda que a frota verdadeiramente romana contasse, pelos finais do século IV a. C., apenas com os dois grupos navais, comandados pelos *duoviri navales* criados em 311 a. C. pela *Lex Decia*. Mas não foi preciso aguardar pelas Guerras Púnicas para que Roma celebrasse vitórias no mar, pois já em 338 a. C. surgiam no Forum *rostra* utilizados como troféus. O século IV a. C. assistiu à fundação de numerosas colónias marítimas, entre os muitos acontecimentos directamente relacionados com a emergência da dimensão naval da República, ainda que devedora de contributos etruscos e gregos²⁰. As intensas movimentações navais e, tanto como as vitórias, a capacidade demonstrada durante as Guerras Púnicas na substituição dos navios naufragados e perdidos em combate demonstram a superioridade alcançada pelos Romanos e obrigam a considerar como uma história sem fundamento o que Políbio escreveu acerca da construção da frota romana a partir de um navio cartaginês capturado, ainda que as unidades romanas fossem, naturalmente, semelhantes às cartaginesas²¹.

AII Guerra Púnica (218-202 a. C.) trouxe os Romanos à Península Ibérica, onde tiveram, na zona do Golfo de Cádiz, o primeiro contacto com o Atlântico.

¹⁹ C. Wagner, *El comercio púnico en el Mediterráneo a la luz de una nueva interpretación de los tratados concluidos entre Cartago y Roma*, 'Memorias de Historia Antigua', VI, 1984, p. 211-224; R. Buono-Core, *La oceanopolítica y la geopolítica, claves para una comprensión del expansionismo romano entre los siglos VI y III a.C.*, 'Semanas de Estudios Romanos', VII-VIII, 1996, p. 57-69.

²⁰ J. Heurgon, *Rome et la Méditerranée occidentale jusqu'aux guerres puniques*, Paris, 1980, p. 289, 336-337

²¹ Políbio, I, 20, 10-13; J.S. Morrison, *Greek and Roman oared ships. 399-30 B.C.*, Oxford, 1996, p. 43-44. Recordemos o sucedido no século XIX com a fragata couraçada francesa *Gloire* e nos inícios do século XX com o *Dreadnought* britânico, navios imediatamente copiados pelas principais marinhas militares da época.

O *foedus* entre Roma e *Gadir* (Cádiz), em 206 a. C., facilitou a solução de alguns dos problemas que as operações navais na costa atlântica não deixaram de suscitar à marinha romana²². Parece possível que, no período final da guerra, algumas forças romanas tenham atingido, por via marítima, o Algarve e o Baixo Tejo, onde sabemos terem estacionado tropas púnicas. A colaboração de *Gadir*, agora *Gades*, vai representar um elemento fundamental da política oceânica de Roma, na sua primeira fase. É a Cádiz que Décimo Júnio Bruto regressa no final da sua famosa expedição ao longo da costa ocidental da Península, em 136 a. C., a qual prelude a transformação de *Olisipo* (Lisboa) num dos principais portos do Atlântico (Fig. 3), expedição que foi um grande reconhecimento da faixa litoral anteriormente frequentada pela navegação gaditana,

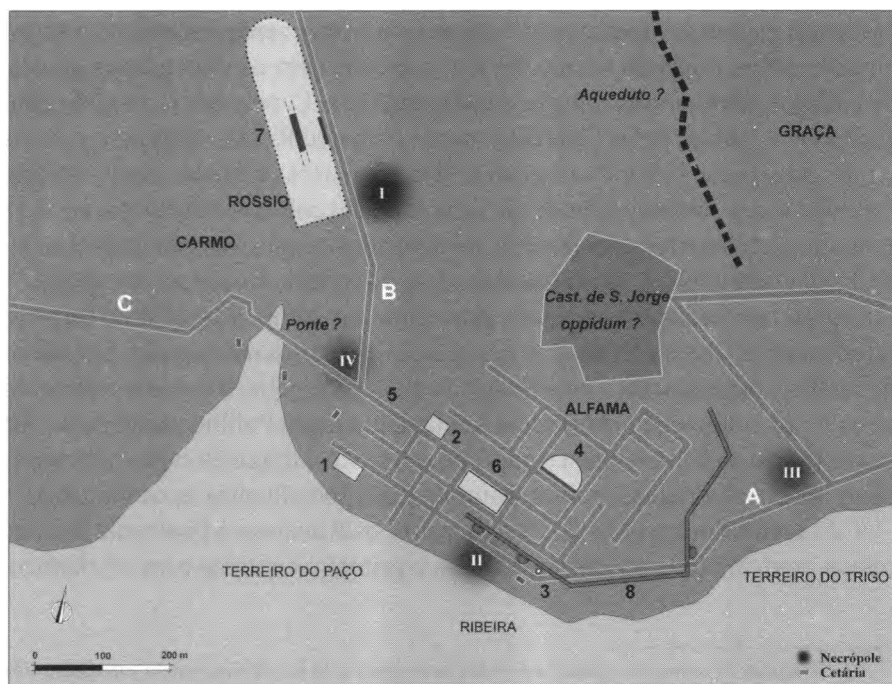


Fig. 3 - Esquema urbanístico de *Olisipo*: A: *Olisipo-Scallabis*; B: *Olisipo-Eburobrittium*; C: *Olisipo-Promontorium Magnum*; I: Praça da Figueira; II: Ribeira Velha; III: Cruz da Pedra; IV: S. Nicolau; 1: Criptopórtico da Rua da Prata; 2: Termas dos Cássios; 3: Miliário de Probo; 4: Teatro; 5: *Decumanus Maximus* (?); 6: Forum (?); 7: Circo; 8: Muralla.

²² J. F. Rodríguez Neila, *El municipio romano de Gades*, Cádiz, 1980, p. 25-34. G. Chic, *Roma y el mar: del Mediterráneo al Atlántico*, 'Guerra, Exploraciones y Navegación del Mundo Antiguo a la Edad Moderna', Corunha, 1995, p. 60-62.

apoiado pela frota. Não é por acaso que, a partir deste acontecimento, as ânforas vinárias romanas se vulgarizam nos castros do Norte, o que implica transporte marítimo e reflecte o controlo directo da rota atlântica dos minérios, mesmo antes da ocupação efectiva do território, não merecendo grande crédito o relato de Estrabão acerca da política sigilosa dos gaditanos, incompreensível à luz do tratado que os ligava a Roma²³. Será ainda de Cádiz que César recebe navios para desembarcar com êxito numa ilha do litoral lusitano, provavelmente a actual península de Peniche, durante a sua campanha peninsular de 61 a.C.²⁴. Parece, assim, que o primeiro contacto romano com o mundo atlântico foi fortemente apoiado pelos meios e conhecimentos disponíveis em *Gades*, repetindo-se, afinal, uma situação idêntica à que caracterizou o domínio progressivo do Tirreno.

Que sabiam os Romanos acerca do Atlântico pelos inícios do século II a.C., quando progride a conquista do Sudoeste peninsular? Certamente não muito e, em grande parte, conhecimentos obscurecidos pela condição de *finis orbis* que se atribuía às terras atlânticas, onde a ignorância era compensada por uma geografia imaginada, que oscilava entre o maravilhoso e o terrível. Escrevendo já no começo do Império, Estrabão recolhe ainda muito desse maravilhoso, quando refere, por exemplo, a presença de vestígios das deambulações de Ulisses na Hispânia ou, de forma mais crítica, o ruído que se dizia audível quando o sol mergulhava nas águas do Poente, lendas que encontram ainda um eco marcado de cepticismo em Tácito, mas agora em relação aos mares da Germânia²⁵. Se o Atlântico é considerado uma área hostil à civilização pelas rigorosas condições climáticas que lhe são próprias e pelo afastamento do Mediterrâneo, também é verdade que a ocidente das Colunas de Hércules se situavam, vagamente como devia ser, os Campos Elíseos e as Ilhas dos Bem Aventurados, ganhando os relatos alguma veracidade quando se aludia às Ilhas Afortunadas, com toda a probabilidade as Canárias²⁶. Assim, como todas as áreas de fronteira mal conhecidas, o Atlântico prestava-se às interpretações mais optimistas, como a

²³ Estrabão, III, 2, 1 ; 5,11. A mesma intenção de reconhecer directamente as rotas atlânticas a partir de *Gades* pode ter determinado a viagem ao litoral mauritano, em 121 a.C., de *Coelius Antipater*. Plínio, *N.H.*, II, 169.

²⁴ Dião Cássio, XXXVII, 53, 2; M. Ferreira López, *La campaña militar de César en el año 61*, ‘Actas del I Congreso Peninsular da Historia Antigua’, II, Santiago de Compostela, 1988, p. 369-371; M. Calado, *Da ilha de Peniche*, Peniche, 1994, p. 15-33.

²⁵ Estrabão, III, 4, 4-5; Tácito, *Germ.*, 45; V. Mantas, *Pénélope e Ulisses na Lusitânia*, ‘Pénélope e Ulisses’, Coimbra, 2003, p. 45-55.

²⁶ M. H. Rocha Pereira, *Concepções helénicas de felicidade no Além, de Homero a Platão*, Coimbra, 1955, p. 23-43; R. Mauny, *La navigation sur les côtes du Sahara pendant VAntiquité*, *Revue des Études Anciennes*, LVII, 1955, p. 92-101.

que situava no Extremo Norte, onde a noite não existia, os Hiperbóreos, ou, pelo contrário, as que o povoavam de monstros e de medos, como os que amedrontaram os legionários de Bruto nas margens do Lima.

Até aqui o que parece mais evidente, herança cultural da velha Grécia transmitida a Roma, parte obrigatória de uma cultura geral mediterrânica que os progressos da conquista irão modificar, mas sem levar ao seu total abandono²⁷. Existiam, todavia, outras fontes de informação, um *saber de experiência feita* que não escapou à atenção dos responsáveis pelos assuntos atlânticos em Roma. É o caso dos périplos marítimos, que permitiam um conhecimento mais realista do litoral, e que existiam acessíveis, ainda que em número limitado. Foi material deste tipo que Avieno utilizou em meados do século IV para compor a *Ora Maritima*, onde as fantasias são notavelmente limitadas²⁸. Em Cádiz, os Romanos tomaram contacto com muitas informações sobre a navegação atlântica, para norte e para sul do estreito. Diodoro faz mesmo referência a um conflito entre Etruscos e Cartagineses devido a interesses comuns sobre uma ilha oceânica, que pode ser a Madeira, onde aportou um navio de Cádiz, provavelmente no século V a.C.²⁹. Infelizmente, no que toca às fontes escritas, a mitologia levou vantagem à geografia.

Como vimos, durante mais de século e meio, a acção romana no Atlântico teve como cenário exclusivo a área ibero-magrebina cujo fulcro se situava em *Gades*, cidade onde os Balbos deixaram o nome ligado a momentos decisivos do final da República e dos primeiros tempos do Império³⁰. A conquista da Gália, por César alterou decisivamente esta situação e levou os Romanos a novas paragens atlânticas, precedidos como na Britânia, por comerciantes e aventureiros. César, que tinha experiência do Atlântico e que, segundo o relato de Suetónio, teria assumido no santuário de Hércules, em Cádiz, o compromisso de cumprir um grande destino pessoal³¹, alargou a acção romana à Britânia em 55 e 54 a.C., através de aventureiras campanhas no Sul da Ilha, preparatórias de uma eventual anexação. A conquista da Bretanha e a intervenção na Britânia não foram estranhas às relações gaditanas de César, pois na primeira esteve presente L.Comélio Balbo, como conselheiro, e, na segunda, César fez seguir

²⁷ Tácito, *Germ.*, 34, 46.

²⁸ Avieno, *Ora Maritima* (introdução, tradução e notas de J.R.Ferreira), Coimbra, 1992, p. 9-13.

²⁹ Diodoro Siculo, V, 20.

³⁰ G. Chic, p. 70-72; J.F. Rodríguez Neila, *Confidentes de César. Los Balbos de Cádiz*, Madrid, 1992.

³¹ Suetónio, *Caes.*, 7.

da Hispânia materiais para armar os navios que delineou para esta difícil operação³². Estas acções, conduzidas vigorosamente e com algum risco, obrigando a adequar as tácticas navais e o equipamento às condições locais e aos meios do inimigo, resultaram da vontade de controlar as rotas comerciais, particularmente as que interessavam ao tráfico de minerais. Conferiram ainda aos Romanos um conhecimento profundo dos caminhos marítimos entre a Hispânia, a Bretanha e o Canal da Mancha, devendo ser inserida neste contexto a referência de Estrabão a Públio Crasso, personagem que, como propõem, com razão, C. Stevens e Chic García, se deve identificar com o legado de César, figura primordial na luta contra os *Veneti*, na Bretanha, Públio Licínio Crasso³³. Como resultado desta conquista houve igualmente uma evolução na geografia do Extremo Ocidente, deslocando o conceito de finisterra do litoral hispânico para a Armórica, como se reflecte num poema de Catulo, que aí situa o fim do mundo³⁴.

O conhecimento da totalidade da rota atlântica e das possibilidades que permitia em termos económicos e estratégicos não deixou de suscitar problemas práticos, uma vez que ficou a existir um hiato territorial importante, entre a Calécia e a Aquitânia, dado que a totalidade da costa hispânica do Cantábrico permanecia fora do domínio romano. Ainda que o texto de Estrabão e a referência do próprio César a equipamento obtido na Península sugeriram navegação directa pelo Atlântico entre a Hispânia e a Gália, na qual *Olisipo* (Lisboa) e *Brigantium* (Corunha) constituíram escalas importantes, a verdade é que as dificuldades por demais conhecidas do Golfo da Gasconha dificilmente dispensariam alguns pontos de apoio no litoral, mesmo que limitados às funções dos *ports-of-trade* do período pré-romano, como alguns raros achados começam a ilustrar³⁵. Quer isto dizer que as actividades de César na Gália e na Britânia criaram um complexo de novos problemas, que o ditador não teve oportunidade de resolver, cabendo a Augusto vir a fazê-lo, ainda que apenas parcialmente, ao incorporar no Império o enclave hispânico dos Cántabros e Ástures. A partir de então Roma controla o litoral atlântico, sem quebra de continuidade, entre o Estreito e o Reno.

A grande faixa marítima assim constituída, identificada com os limites da *oikoumene*, representou um factor da maior importância no desenvolvimento do Império, conferindo-lhe uma dupla condição marítima e novas perspectivas

³² Julio César, *Æ.G.*, V.1, 1; VIII, 1,1.

³³ C.E.Stevens, *Crassus*, 'The Oxford Classical Dictionary', 1970, p. 295; G. Chie, p. 64-65.

³⁴ Catulo, 29, 1-4.

³⁵ D.P.S. Peacock, *Amphorae in Iron Age in Britain: a reassessment*, 'Cross-Channel Trade Between Gaul and Britain in Pre-Roman Iron Age', Londres, 1984, p. 38-40.

de desenvolvimento futuro. Por isso, Augusto apresentará como um dos seus feitos principais a fixação da fronteira oceânica nos limites atribuídos às viagens fantásticas de Hércules e Ulisses³⁶, como demonstram exemplarmente as inscrições dos miliários da *Via Augusta* (Fig. 4), situando o seu ponto terminal

IMP·CAESARDIVI·F·
 AVGVSTVS·COS·XIII·TRIB·
 POTEST·XXI·PONTIF·MAX·
 A·BA·ET·ET·IANO·AVGVST·
 ADOCEANVM·
 L·XIII

Fig. 4 - Texto de um miliário da *Via Augusta* achado nos arredores de Córdoba (CIL II4701).

no Oceano³⁷, e o facto de o próprio testamento político do imperador pôr em relevo o domínio e a pacificação de todo o litoral entre *Gades* e a embocadura do Elba³⁸. Trata-se de um caso particularmente interessante de utilização propagandística de um imaginário, fortemente presente na cultura da época, tanto mais que fazendo coincidir a fronteira ocidental do Império com limites de viagens míticas se salvaguardava o conceito de império ilimitado, presente na *Eneida*³⁹, o que, por outro lado, permitia considerar a continuidade da expansão, ideia facilitada pelo conhecimento de outras terras habitadas para

³⁶ R. Dion, *Aspects politiques de la géographies antique*, Paris, 1974, p. 248-250; L. Garcia Moreno, *Alejandro Magno y la política exterior de Augusto*, 'Neronia IV. Alejandro Magno Modelo de los Emperadores Romanos', Bruxelas, 1990, p. 132-142.

³⁷ P. Sillières, *Les voies de communication de VHispanie méridionale*, Paris, 1990, p. 582-583, 791-793.

³⁸ *Res Gestae*, XXVI, 2. Na *Eneida*, é ao Oceano que o poeta atribui o limite à gesta conquistadora de César: Virgílio, *Aen.*, I, 286-287.

³⁹ Virgílio, *Aen.*, I, 278-279; Y. Roman, *Auguste, l'Océan Atlantique et l'impérialisme romain*, 'Ktéma', 8, 1983, 261-268.

além da fronteira romana, como a Britânia. Assim, de certa forma, a fronteira atlântica reunia a ideia de *barreira moral* de Andreas Alföldy e a de Prescott Webb, defensor de uma fronteira dinâmica, destinada a ser ultrapassada, simultaneamente símbolo e lugar de atracção⁴⁰.

Os sucessores de Augusto mostraram que assim era. Calígula teve algumas veleidades de expansão além Mancha, sem outro resultado prático que a construção do grande farol de *Gesoriacum* (Boulogne-sur-Mer), intervindo também na política da Mauritânia, então um protectorado romano. Caberá ao imperador seguinte, Cláudio, resolver definitivamente o problema dos dois territórios ainda não submetidos ao domínio romano, mas onde a sua influência era já grande. A anexação definitiva da Mauritânia em 42, com apoio logístico a partir da Bética e da Lusitânia⁴¹, e o início da conquista da Britânia em 43, retomando uma política de expansão fortemente estimulada por interesses económicos, mostra que os confins púnicos e célticos do *finis orbis* romano continuavam a permitir o alargamento da hegemonia imperial. Recordamos que a Mauritânia e a Britânia tinham, de há muito, fortes relações com a Hispânia e com a Gália, pelo que as conquistas de Cláudio correspondem à reunificação de áreas com grandes afinidades e, em grande parte, complementares sob o aspecto económico. A derrota de Varo na Germânia, no ano 9, terminou com o sonho augustano de fixar a fronteira no Elba, ainda presente nas *Res Gestae*, o que pode ter contribuído para renovar o interesse por outros sectores da fronteira ocidental ainda não dominados directamente, mas que o sentimento público romano esperava ver anexados, como Dião Cássio nos diz a propósito da Britânia e de Augusto⁴². Ainda assim, as necessidades logísticas do exército romano empenhado em operações entre o Reno e o Elba, caso, por exemplo, das campanhas conduzidas por Tibério e por Germânico, contribuíram para aumentar os conhecimentos geográficos sobre o Mar do Norte e, por razões evidentes, sustentar as concepções tradicionais sobre o Atlântico⁴³. A atitude dos dirigentes romanos em relação à fronteira atlântica, depois das conquistas de Cláudio, caracterizou-se pela contenção, respeitando a política definida por Tibério para a Germânia⁴⁴, a norte, e um sistema flexível de controlo da zona de influência romana no

⁴⁰ A. Alföldy, *The moral frontier on Rhine and Danube*, 'Limeskongress', I, Durham, 1952, p. 1-16; W. Prescott Webb, *The great plains*, Boston, 1931, p. 2.

⁴¹ Dião Cássio, LX, 24, 5; P. Romanelli, *Storia delle province romane dell'Africa*, Roma, 1959, p. 258-264.

⁴² Dião Cássio, LUI, 25, 2.

⁴³ Tácito, *Germ.*, 1,2.

⁴⁴ Tácito lamenta claramente a perda de iniciativa romana no Elba: Tácito, *Germ.*, 4L

litoral magrebino, a sul. A Escócia e a Irlanda (*Hibernia*), conhecidas pelos Romanos, que na primeira executaram várias tentativas para avançar a fronteira, não chegaram a conhecer o domínio romano.

O caso da Irlanda é particularmente interessante, pois o que Tácito escreveu sobre a ilha e a abundância de informações geográficas de Ptolomeu acerca da mesma, não permitem dúvidas quanto à existência de contactos regulares e intensos com a Irlanda, a partir da conquista da Britânia⁴⁵, em grande parte protagonizados por mercadores idos desta província, transportando artigos romanos e indígenas. Provavelmente, o principal sítio relacionado com este comércio é o promontório fortificado de Drumanagh, *port-of-trade* nas cercanias de Dublin, cujo estudo se desenvolve neste momento. Embora parte importante dos materiais romanos achados na Irlanda date dos séculos I e II, o movimento continua em períodos posteriores, como demonstram, entre outros, os materiais do século III provenientes do prestigioso sítio de Tara. Também é possível que alguns desses materiais tenham sido produto de saques ou introduzidos por mercenários irlandeses que tenham servido em corpos auxiliares romanos⁴⁶. A Irlanda, cuja denominação romana evoca os rigores climáticos da região, confirma, de certo modo, a tese da *fronteira moral* defendida por Alföldy e contrariada por Charles Whittaker⁴⁷, considerando a existência de contactos importantes da área romana com a ilha, sem que deles resultasse qualquer alteração significativa da sociedade irlandesa.

Fosse como fosse, independentemente da mistura de ideologia política e de fantástico que continuam presentes na divulgação dos conhecimentos geográficos resultantes das actividades marítimas romanas no Atlântico^{48 49}, a verdade é que a velha noção de limite inultrapassável resultou abalada pela experiência adquirida. Cremos esclarecedora da mudança de mentalidade quanto à visão do Atlântico como fim do mundo, mitológica e livresca, a passagem do hispânico Lúcio Séneca, redigida por altura do alargamento da fronteira atlântica, anunciadora de um mundo novo a descobrir através do mar: *Venient annis saecula seris quibus Oceanus vincula rerum laxet et ingens pateat tellus Tethisque novos detergat orbis nec sit terris ultima Thule*⁴⁹. A época em que

⁴⁵ Cunliffe, p. 415-417, 439-442.

⁴⁶ M. Wheeler, *Rome beyond the imperial frontiers*, Londres, 1955, p. 16; Cunliffe, p. 432-442, 456.

⁴⁷ C.R. Whittaker, *Les frontières de l'Empire romain*, Besançon, 1989, p. 15-16, 28, 70.

⁴⁸ L. García Moreno, *Las navegaciones romanas por el Atlántico Norte: imperialismo y geografía fantástica*, 'Guerra, Exploraciones y Navegación del Mundo Antiguo a la Edad Moderna', Corunha, 1995, p. 101-110.

⁴⁹ Lúcio Séneca, *Medeia*, 374-379.

foi escrito e a origem geográfica do autor, nome dos mais altos da cultura romana, explicam o tom premonitório desta passagem. Também para sul do Estreito os progressos continuaram e o conhecimento romano do que estava para além da fronteira, em parte herdado da experiência púnica e do grande reconhecimento naval efectuado pelos Romanos depois da destruição de Cartago, acompanhado por Políbio, foram melhorados com a expedição que o rei protegido da Mauritânia, Juba II, sob o principado de Augusto e com o apoio de uma frota romana, conduziu até às Canárias⁵⁰. Nesta área, a presença romana a sul do rio Oum er Rbia, sobre as velhas rotas costeiras púnicas, foi frequente durante todo o período imperial por razões de ordem comercial⁵¹.

As narrativas de tipo fantástico sobrevivem, apesar de tudo, como já referimos, e é com aparente credulidade que Plínio-o-Antigo relata o aparecimento de uma nereide e de um tritão no litoral olisiponense, motivo do envio de uma legação oficial da cidade ao imperador Tibério para o informar do prodígio⁵². Perguntamo-nos, a propósito deste episódio, que não é exclusivo da Antiguidade⁵³, se os olisiponenses não teriam utilizado este pretexto para tentar estimular o interesse de Tibério pelos assuntos atlânticos, então atravessando uma fase de acentuado torpor, assuntos particularmente importantes para o município da foz do Tejo. Outros espíritos não hesitaram em questionar abertamente as histórias fantásticas que se contavam acerca do Atlântico, como sucedeu com Luciano de Samósata, criticando como patranhas e charlatanices toda a série de *mirabilia* em tomo do Oceano, embora as utilize magistralmente para tecer uma narrativa extraordinariamente imaginativa, de ficção pura, tendo como cenário uma área do Atlântico ocidental, convenientemente afastada do Estreito⁵⁴.

Apesar das fantasias, os Romanos tiveram muito rapidamente consciência das potencialidades oferecidas pelo Atlântico, nomeadamente no campo da economia, quer sob a forma de acesso directo a grandes recursos mineiros, quer em relação aos recursos piscícolas, infinitamente superiores aos do Mediterrâneo, como já então reconheceram Estrabão e Plínio-o-Antigo⁵⁵.

⁵⁰ Plínio, *N.H.*, V, 9-10; VI, 37, 203-205; P. Schmitt, *Connaissance des Iles Canaries dans l'Antiquité*, 'Latomus', XXVII, 2, 1968, p. 362-391.

⁵¹ A. Jodin, *Mogador, comptoir phénicien du Maroc Atlantique*, Rabat, 1966; R. Chevallier, *Voyages et déplacements dans l'Empire romain*, Paris, 1988, p. 284.

⁵² Plínio, *N.H.*, IX, 9-10.

⁵³ M. Vergé-Franceschi, *La mer*, Paris, 1997, p. 85-105.

⁵⁴ Luciano, *Uma história verídica* (prefácio, tradução e notas de C. Magueijo), Lisboa, 1976, p. 17-21.

⁵⁵ Estrabão, III, 1, 8; 4, 2; Plínio, *N.H.*, XXXI, 43, 94.

Os autores romanos distinguiram vários sectores no Atlântico, definidos a partir de factores étnicos ou naturais. Com efeito, por exemplo, Plínio-o-Antigo e Solino situavam no *Promontorium Magnum* (Cabo da Roca) o limite entre o Oceano Atlântico e o Oceano Gálico, considerado mais bravio, entre a Hispânia e a Armórica⁵⁶. Para lá do Canal da Mancha estendia-se o *Mare Germanicum*, espaço de interesse estratégico e comercial (Fig. 5), tão relevante como de difícil navegação. Mais para norte, no limite do mundo habitável, os Romanos situavam o *Mare Pigrum*, com o sentido de mar parado, lento, devido à presença habitual de gelos, ao largo da costa escandinava, zona para além da qual



Fig. 5 - Ara consagrada à deusa indígena *Nehalena* no santuário de Colijnsplaat, no antigo estuário do Reno, por um negociante de sal (Rijksmuseum van Oudheden, Leida).

⁵⁶ Plínio, *N.H.*, IV, 114; Solino, *Memor.*, XXIII, 5. Os Romanos consideravam o espaço marítimo que separa as duas penínsulas, através do Golfo da Gasconha, menor do que é na realidade.

dominava a fantasia sugerida por vagas informações⁵⁷. Quanto aos conhecimentos romanos sobre o que existia para sul da antiga feitoria fenício-púnica de Mogador (Essaouira), em grande parte herdada de experiências anteriores, sugerem que se estendiam até ao actual Senegal, como se deduz da referência pliniana, obtida no relato perdido de Políbio, a um rio com crocodilos e hipopótamos que denomina *flumen Bambotum*, seguramente o Senegal, rio que conduz à região aurífera de Bambouk⁵⁸.

As dificuldades que os submarinos italianos encontraram quando empenhados em operações no Atlântico, na II Guerra Mundial, ilustram claramente as diferenças que existem entre o Oceano e o Mediterrâneo. Recordamos que Calígula fez transportar por terra e pelos rios da Gália parte dos navios de guerra que planeou utilizar na sua campanha britânica, fazendo-os depois regressar da mesma forma ao Mediterrâneo⁵⁹. Um dos fenómenos com que os Romanos se depararam foi o das marés, cuja amplitude no Atlântico, perante a sua quase inexistência no Mediterrâneo, os impressionou vivamente. Estrabão refere-as e indica que Posidonio se deslocou expressamente a *Gades* nos inícios do século I a.C., para as estudar⁶⁰. Um dos problemas que as marés levantavam à navegação era o do acesso aos portos, dificultado em muitos casos durante a baixa-mar, assim como tomava extremamente difícil a construção de portos segundo as técnicas normalmente utilizadas no Mediterrâneo, o que levou os Romanos a recorrerem sempre que possível a portos naturais, situados em estuários, lagunas ou enseadas abrigadas.

O regime de ventos causava igualmente dificuldades, acrescidas pelas correntes, mas que não eram intransponíveis em condições normais. Em relação ao retomo da costa africana já se defendeu, durante muito tempo, que era quase impossível, o que não corresponde à realidade⁶¹. A navegação entre o Atlântico e o Mediterrâneo era facilitada pelo facto de o vento soprar, entre Julho e Setembro, assim como em Março e Dezembro, predominantemente no sentido oriental, facilitando a entrada no Mediterrâneo e permitindo uma saída fácil nos restantes meses do período normal de navegação. Ao largo da costa ocidental da Península

⁵⁷ Vergé-Francheschi, p. 126-127; Tácito, *Germ.*, 45.

⁵⁸ E. F. Gautier, *Le passé de l'Afrique du Nord. Les siècles obscurs*, Paris, 1952, p. 47-51.

⁵⁹ L. Peillard, *A batalha do Atlântico*, I, Lisboa, 1989, p. 142-149; C.G. Starr, *The Roman imperial Navy. 31 B.C. - A.D. 324*, Chicago, 1993³, p. 152.

⁶⁰ Estrabão, III, 2, 4-5, 11-12; 5, 7-10; F.M. Rogers, *A literary note concerning tides and Ptolomy*, *Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa*, 78, 4(6), 1960, p. 151-156.

⁶¹ R. Lorrin, *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, 1978, p. 147-162.

Ibérica o regime de nortada que sopra durante grande parte dos meses em que era possível navegar regularmente dificultava as viagens de sul para norte. Todavia, a existência de um período de acalmia durante a manhã permitia enfrentar esta dificuldade, aproveitando os abrigos na costa ou os portos para aguardar a viragem do vento para prosseguir. Os cepos de âncora achados na Berlenga sugerem que a ilha foi utilizada como abrigo nestas circunstâncias. Situação semelhante se apresentava no Canal da Mancha, onde os ventos de sudoeste predominam e as correntes são fortes, alternando regularmente, o que permitia aos navios progredir num ou noutro sentido, ainda que obrigados a pôr-se de capa ou ancorar nos momentos desfavoráveis da travessia⁶². A grande deformação que a costa algarvia conhece na obra de Ptolomeu e no périplo de Marciano de Heracleia⁶³, pode reflectir a utilização de fontes influenciadas por questões náuticas, do tipo que referimos.

O regime de *mare clausum*, mais rigoroso no Atlântico, limitaria a navegação a quatro meses, como se deduz de uma passagem da *Ora Maritima*, lapso de tempo que corresponde ao indicado por Vegécio⁶⁴. A frota anonária de Alexandria efectuava três viagens por ano, de Abril a Setembro, entre o Egipto e a Itália, enquanto Horácio considera normal três ou quatro viagens entre o Mediterrâneo e o Atlântico, provavelmente aos portos do Sudoeste hispânico⁶⁵. A tecnologia naval romana possuía, apesar de tudo o que tem sido dito em contrário, meios que lhe permitia minorar as dificuldades propostas pela navegação atlântica, como o conhecimento da vela latina e a possibilidade de navegar contra o vento com pano redondo⁶⁶. Por outro lado, os navios romanos de *Gades* e os que demandavam o porto de *Olisipo* eram particularmente robustos e de grandes dimensões, como escreveu Estrabão, portanto particularmente aptos para a navegação oceânica, como o eram igualmente os grandes transportes idênticos aos que equipavam a frota anonária de Alexandria⁶⁷. Com o tempo, os Romanos

⁶² Cunliffe, p. 37-43.

⁶³ Ptolomeu, II, 5, 2; Marciano de Heracleia, II, 13-15.

⁶⁴ Avieno, *Or.Mar.*, 115-119; Vegécio, *Epit.*, IV, 39.

⁶⁵ L. Casson, *Ships and seamanship in the Ancient World*, Princeton, 1973, p. 297-299; Horácio, *Carm.*, I, 31, 13-15.

⁶⁶ L. Casson, *Studies in the ancient sails and rigging*, 'American Studies in Papirology'. I, 1966, p. 47-49; A. Tilley, *Sailing to windwards in the Ancient Mediterranean*, 'The International Journal of Nautical Archaeology', 23(4), 1994, p. 1-12; V. Mantas, *Tecnologia naval romana*, 'Memórias da Academia de Marinha', (X), 1995, p. 31-34.

⁶⁷ Estrabão, III, 2, 6; 3,1. A tonelagem média dos transportes anonários, no século II, orçava pelas 340 toneladas de capacidade: A. Pomey /A. Tchemia, *Le tonnage maximum des navires de commerce romains*, 'Archaeonautica', II, 1979, p. 233-251.

foram introduzindo técnicas próprias de construção naval nórdica, surgindo embarcações em que se aliava a técnica tradicional mediterrânica aos processos utilizados na área céltica e germânica. Não faltam testemunhos iconográficos desse novo tipo de navios (Fig. 6), assim como restos arqueológicos dos mesmos, caso dos que se encontraram no porto de Londres e no Reno⁶⁸. Progresso decisivo foi o da curvatura das madeiras pelo vapor, vulgar na zona norte-atlântica do Império a partir do século III, o que permitia construir cavernas e cascos muito resistentes⁶⁹.

A navegação atlântica contava com as duas modalidades habituais na época romana: cabotagem e navegação de longo curso. Apesar das dúvidas que ainda subsistem quanto à importância real da rota atlântica, que apresentava dificuldades mas que permitia o transporte de mercadorias em condições muito mais económicas⁷⁰, não faltam testemunhos a seu favor, quer literários, como os



Fig. 6 - *Aureus* comemorativo do desembarque vitorioso de Constâncio Cloro na Britânia, em 296 (Rheinisches Landesmuseum, Trier).

⁶⁸ P. Marsden, *Ships of the Roman Period and after in Britain*, 'A History of Seafaring Based on Underwater Archaeology', Londres, 1972, p. 113-132; Cunliffe, p. 72-73; V. O. Höckman, *Das lager Altenburg, die Germanische flotte und die römische Rheinschiffahrt*, 'Kolner Jarbuch', 31, 1998, p. 317-350.

⁶⁹ J. Meirat, *Marines antiques de la Méditerranée*, Paris, 1964, p. 180.

⁷⁰ K. Greene, *The archaeology of the Roman economy*, Londres, 1986, p. 40-41; Cunliffe, p. 421, 446.

de Plínio-o-Antigo ou Élio Aristides⁷¹, quer arqueológicos, em terra, como o imponente farol da Corunha, ou no mar, como os naufragados da ilha Wight ou o de Cabo Higer⁷². Apesar das dificuldades de interpretação que a presença dos materiais hispânicos na Germânia, Gália e Britânia suscitam quanto ao seu transporte, é admissível uma certa concorrência entre a rota atlântica e o transporte pelo Mediterrâneo e vias fluviais da Gália⁷³. As alterações que a investigação sugere quanto ao enfraquecimento do tráfico marítimo atlântico de longo curso, podem atribuir-se no século II, a um desvio de meios para o Mediterrâneo, por razões militares e, no século III, às perturbações que se verificaram na estrutura do comércio marítimo no Sul da Hispânia, entre as quais a decadência de *Gades* pode ter um significado particular⁷⁴, até agora apenas pressentido, sem esquecer o desenvolvimento que os litorais atlânticos experimentaram desde o período da conquista. A importância atingida pela *Classis Britannica* (Fig. 7) e pela



Fig. 7 - Relevo votivo (séc. III) consagrado pela guarnição da trirreme *Radians*, navio pertencente à *Classis Britannica* (Museu de Boulogne-sur-Mer).

⁷¹ Plínio, *N.H.*, II, 67, 167-168; IV, 34, 110; Élio Aristides, *Or Rom.*, XXXVI, 91.

⁷² A.J. Parker, *Ancient shipwrecks of the Mediterranean and the Roman provinces*, Oxford, 1992, p. 185, 218-219.

⁷³ J. Remessal, *La Annona Militaris y la exportación de aceite hético a Germania*, Madrid, 1986, p. 77-79; J. Rougé, *Transports maritimes et transports fluviaux dans les provinces occidentales de l'Empire*, 'Ktema', 13, 1988, p. 93; Cunliffe, p. 382-382.

⁷⁴ Avieno, *Or Mar*, 270-283.

Classis Germanica, o episódio de Caráusio ou a criação por Diocleciano da província Calécia, ainda que num cenário de grandes reformas administrativas, no momento em que se verifica um recuo no extremo sul da fronteira atlântica, mostram quanto se estava longe da situação inicial.

É interessante verificar que a Lusitânia mereceu uma referência no *Edito do Máximo*, no tarifário dos custos dos fretes marítimos, circunstância que não podemos deixar de relacionar com o facto de *Olisipo* ser considerado o último porto mediterrânico⁷⁵. É muito provável que, a partir do século III, parte importante do movimento marítimo atlântico fosse garantido por armadores locais, unindo os grandes portos de ruptura de tráfico que serviam os diferentes sectores regionais, como parece ter sucedido na área galo-britânica⁷⁶. Alterações locais, como a diminuição dos efectivos legionários, recurso progressivo a tropas de recrutamento provincial e a auxiliares bárbaros, com hábitos alimentares diferentes dos romanos, e a prática de navegação directa entre determinadas regiões, podem ter contribuído para uma imagem deturpada da navegação atlântica, na qual o transporte de preparados piscícolas parece ter sido dos mais importantes⁷⁷.

Portos como *Gades*, *Olisipo*, *Brigantium*, *Burdigala* (Bordéus), *Portus Namnetum* (Nantes), *Gesoriacum*, *Dubrae* (Dover) e *Londinium* (Londres), este considerado por Tácito como *um enxame comerciar*⁸, marcavam as grandes escalas de navegação atlântica, exercendo funções de distribuição e de reunião de cargas, apoiados por uma importante rede de estradas e, em muitos casos, por vias fluviais que facilitavam o tráfico do litoral para o interior e no sentido inverso. O desenvolvimento das províncias atlânticas, integrado num processo muito mais complexo de deslocação do centro do poder político da sua área tradicional mediterrânica, a partir do século III, teve importantes repercussões, sobretudo no Noroeste do Império⁷⁹. Para além de todas as transformações que

⁷⁵ K. Randsborg, *The First Millenium A.D. in Europe and the Mediterranean*, Cambridge, 1991, p. 122. Sobre a condição especial do porto de *Olisipo*: A. Siegfried, *Suez, Panama et les routes maritimes mondiales*, Paris, 1940, p. 31; Cunliffe, p. 562.

⁷⁶ Cunliffe, p. 421,443-446.

⁷⁷ Os materiais anfóricos identificados ao longo das costas ocidental e setentrional da Hispânia sugerem a existência de um tráfico regular de preparados piscícolas para norte, enquanto que sítios como o de Braives, na Bélgica, favorecem a tese da modéstia desse tráfico em comparação com o que a via mediterrânica e gaulesa garantia: F. Vilvorder/ B. Misonne, *La céramique de Braives: production et importation*, 'Le Patrimoine Archéologique de Wallonie', Namur, 1997, p. 348-352.

⁷⁸ Tácito, *Ann.*, XIV, 33.

⁷⁹ Randsborg, p. 11-16; Greene, p. 58-59.

a historia implica, a maioria das cidades que conheceram funções marítimas importantes durante o domínio romano continuaram a exercê-las até aos nossos dias, contribuindo de várias formas para as globalizações que antecederam a globalização, fatal para algumas como centros portuários.

Pode, com razão, afirmar-se que a romanização da faixa atlântica foi, em muitos casos, superficial, mas as alterações que provocou moldaram definitivamente as regiões que a conheceram. O que os Romanos conseguiram no Extremo Ocidente testemunha, uma vez mais, a sua enorme capacidade de integrar elementos estranhos num todo coerente, conferindo-lhes uma nova dimensão. A apreciação dos resultados da presença romana nas regiões em questão não pode ser ditada pelos valores dominantes na historiografia herdada do século XIX, mas também não deve ser conduzida de acordo com conceitos anacrónicos, alheios ao mundo antigo⁸⁰. Os sucessos que marcaram a Antiguidade Tardia na região atlântica demonstram, mesmo em situações que levaram à obliteração das estruturas romanas, que o legado da hegemonia exercida sobre povos muito diversos sobreviveu em aspectos essenciais e determinou o futuro das antigas províncias romanas⁸¹. A história da Inglaterra conhecerá uma evolução diferente da que caracterizará a da Irlanda e da Escócia, a Península Ibérica preservará o falar latino e a linha divisória entre Flamengos e Valões, na Bélgica contemporânea, corresponde a um *limes* do Baixo Império⁸².

O domínio romano criou condições para que, quando no Leste e no Sul a romanidade recuou, a perda fosse compensada com a integração do Norte, processo em que o Cristianismo constituiu factor primordial e que corresponde à génese da Europa, tal como ela se identificou durante séculos. A partir de então o Mediterrâneo, de centro do mundo, passou à condição de fronteira, e assim permanece, deslocando-se o protagonismo económico e político definitivamente para as regiões atlânticas⁸³. Todos os impérios marítimos

⁸⁰ Para uma apreciação elucidativa desta questão fundamental: W. S. Hanson, *Forces of change and methods of control*, 'Dialogues in Roman Imperialism', Portsmouth (R.I), 1997, p. 67-80; R. Hingley, *Résistance and domination: social change in Roman Britain*, 'Dialogues in Roman Imperialism', Portsmouth (R.I), 1997, p. 81-100.

⁸¹ A navegação ao largo da costa da Lusitânia, com origem no Mediterrâneo sobrevive até à Antiguidade Tardia, continuando *Olisipo* a exercer funções portuárias de algum relevo: G. Chie, p. 89; Cunliffe, p. 478-481.

⁸² R. Brulet, *La défense du territoire au Bas-Empire romain*, 'Le Patrimoine Archéologique de Wallonie', Namur, 1997, p. 385-388.

⁸³ É particularmente elucidativa a estatística dos naufrágios no Mediterrâneo e no Mar do Norte (Dinamarca), que entre 400 e 600 quase se igualaram, para, a partir de 700, os segundos conhecerem um aumento dramático permanente: Randsborg, p. 123-126.

mundiais nasceram nas margens que um dia fizeram parte do império por excelência que foi o romano, o único que na Antiguidade se desenvolveu entre duas extensas frentes marítimas, por isso julgamos simbólico que o farol da Corunha, *altissimum pharum et inter pauca memorandi operis ad speculam Britanniae*⁸⁴, permaneça, sob novo aspecto (Fig. 8), a guiar a navegação por águas onde os navios de São Brandão e de Tristão e Isolda anunciaram a aurora da Europa⁸⁵.



Fig. 8-0 farol da Corunha (Torre de Hércules) na actualidade.

⁸⁴ Orósio, II, 3. Sobre o farol da Corunha, construído pelo eminiense *G. Sevius Lupus* (CIL II 2559): S. Hutter / Th. Hauschild, *El faro romano de La Coruña*, Corunha, 1991; P. Le Roux, *Le phare, l'architecte et le soldat: l'inscription rupestre de la Corogne* (CIL II2559), 'Miscellanea Greca e Romana', XV, 1990, p. 133-145.

⁸⁵ Agradecemos cordialmente ao Dr. Luís Madeira a preparação das ilustrações deste artigo.