

**JOSÉ LUÍS BRANDÃO
FRANCISCO DE OLIVEIRA
(COORD.)**

IMPRESA DA
UNIVERSIDADE
DE COIMBRA
COIMBRA
UNIVERSITY
PRESS

HISTÓRIA DE

RO

MA

ANTIGA

VOLUME II

**IMPÉRIO ROMANO
DO OCIDENTE E
ROMANIDADE
HISPÂNICA**



4. AS VIAS DE COMUNICAÇÃO TERRESTRES, FLUVIAIS E MARÍTIMAS DA HISPÂNIA ROMANA

Vasco Gil Mantas

Universidade de Coimbra
Centro de Estudos Clássicos e Humanísticos
ORCID: 0000-0002-6109-4958
vsmantas@gmail.com

Sumário: É um lugar-comum recorrente considerar a importância das vias de comunicação na génese e afirmação do poderio romano e do Império, com um especial enfoque nas vias terrestres e na sua função militar. A realidade era, todavia, um pouco diferente. Na Hispânia, as vias terrestres, fluviais e marítimas contribuíram eficazmente para o sucesso da romanização, em parte resultante da mobilidade que ela estimulou e permitiu, direta ou indiretamente¹.

A Península Ibérica é com frequência considerada um território excêntrico, dificilmente relacionado com o centro do mundo antigo e onde os problemas decorrentes da romanização, tal como a entendemos, são vulgarmente atribuídos a um efeito de finisterra que todavia nos parece ter sido mais intenso em épocas posteriores. Na realidade, os contactos por via terrestre e através da navegação, de cabotagem ou de longo curso, entre a Hispânia e outras regiões do Império foram intensos, ainda que em certos períodos possam ter sido menos ativos, em parte devido a uma inferior e mais tardia urbanização, sobretudo nas regiões atlânticas. É certo que Roma teve a consciência das diferenças geográficas e culturais existentes na Hispânia, termo que utilizamos de forma alargada, sem esquecer que a administração romana sempre distinguiu duas *Hispaniae*, só alterando o conceito por questões administrativas, com a tardia criação da *Diocesis Hispaniarum* (Martínez; Maza; Huesma 2007 43-86), cuja

¹Trabalho realizado no âmbito do Projeto *Rome our Home: (Auto)biographical Tradition and the Shaping of Identity(ies)* (PTDC/LLT-OUT/28431/2017).

capital parece dever situar-se em Mérida (Étienne 1982 201-208; Arce 2002 501-506), englobando um total de sete províncias².

Parece significativo que, dividida a Península em *Hispania Ulterior* e *Hispania Citerior*, ambos os territórios tenham englobado áreas mediterrânicas e áreas atlânticas, onde, nos inícios do principado, as diferenças civilizacionais se faziam sentir, como Estrabão frisou, recorrendo largamente a dados em parte obsoletos, privilegiando de forma compreensível as regiões meridionais (Abascal; Espinosa 1989 11-37). Mas logo neste momento encontramos uma referência reveladora quanto ao tráfego marítimo, quando o geógrafo menciona serem os navios idos da Turdetânia não só os maiores, o que se relaciona com os seus portos de armamento no Atlântico, em especial *Gades* (Cádiz), mas em número quase idêntico aos restantes que frequentavam o porto de *Puteoli* (Pozzuoli), então o mais importante da Itália (Estrabão 2.6; 3.1). Continuar a favorecer uma visão isolacionista para a Hispânia não parece sustentável, considerando a sua importância na economia romana, desde períodos anteriores ao advento do regime imperial.

O cuidado com as comunicações por via terrestre revelou-se cedo, por evidentes razões estratégicas, dado que numa fase inicial do domínio romano os aspetos militares foram dominantes. A primeira notícia sobre a colocação de miliários numa via hispânica, a *Via Domitia*, que unia a *Provincia* à *Hispania Citerior*, foi-nos transmitida por Políbio: “Os Romanos arranjam esta estrada e marcaram-na cuidadosamente com marcos de oito em oito estádios, quer dizer, de milha em milha” (Políbio 3.39.8). Os mais antigos miliários peninsulares conhecidos são os de *Q. Fabius Labeo*, datados de 114-110 a.C., registados em Aragão e na Catalunha (*CIL* II 4924, 4925, 4956). A rede viária romana na Península Ibérica sucedeu, em parte, a caminhos proto-históricos, quase sempre com características regionais. Na maior parte eram itinerários com reduzida ou nenhuma intervenção humana, simples pistas que a logística romana obrigou a renovar, começando pelos grandes eixos existentes antes do início da conquista, como o caminho referido na *Ora Maritima*, unindo a foz do Tejo à região tartéssica, ou a mítica *Via Heraklea* (Avieno *Or. Mar.* 178-182; Sillières 1990 338, 537-539), ambas relacionadas com o comércio dos metais e seu transporte por via terrestre até aos *ports-of-trade* ou colónias fenício-púnicas e gregas situadas no litoral.

A *Via Domitia* e, em parte, a *Via Heraklea*, deram lugar nos primeiros tempos do Império à *Via Augusta* (Fig. 1), denominação globalmente atribuída ao principal eixo viário hispânico entre os Pirenéus e o porto de *Gades* e cujo traçado serviu de alguma forma como linha de partida da conquista para o interior (Sillières 1990 260-382, 584-586), seguindo os grandes eixos de penetração que fixaram o esquema geral da rede viária romana. Esta via comunicava Roma com Cádiz, com um percurso bem conhecido através de vestígios arqueológicos e epigráficos (Fig. 2), entre os quais destacamos os célebres vasos de Vicarello (Roldán Hervás 1975 149-160; Sánchez 2013 3-21). No mundo romano a

²Tarraconense, Bética, Lusitânia, Calécia, Cartaginense, Mauritânia Tingitana e Baleárica.

epigráficos (Rodríguez Colmenero; Ferrer Sierra; Álvarez Asorey 2004). Porém, a maior parte das estradas, ainda que por vezes designadas nos miliários como *viae militares*, teve na época imperial funções mais pacíficas relacionadas com o quotidiano da mobilidade existente no mundo romano. A urbanização crescente das províncias hispânicas não só desenvolveu a utilização da rede viária como contribuiu para o seu alargamento, multiplicando-se as estradas secundárias e os caminhos vicinais, hoje quase sempre de difícil localização.



Fig. 2 – Um dos vasos de Vicarello (CIL XI 3283. Museu Nacional Romano, Roma).

As características geográficas da Península Ibérica levantaram problemas ao lançamento de estradas, sobretudo na travessia de cadeias montanhosas, muito numerosas, e de rios caudalosos, de regime muito irregular. Algumas das vias, sobretudo aquelas que serviam o *cursus publicus* instituído por Augusto e desenvolvido durante a época imperial (Suetónio 2.49; Kolb 2001 95-105), mereceram atenção especial, quer na construção, quer no equipamento, pois exigiam garantias de utilização durante todo o ano, levando à construção de calçadas de estrutura espessa (*agger*), mais vulgarmente recobertas de gravilha ou pedra miúda do que

lajeadas (Chevallier 1972 93-95; Mantas 2012 52-54), cuidadosamente balizadas com miliários, dotadas de pontes onde necessário e de estações viárias de diversa categoria (*mansiones, mutationes*), situadas em meio urbano ou rural. A velocidade das viagens variava bastante, consoante os meios utilizados, como é evidente, podendo um correio cobrir em média 50 milhas por dia (Procópio *H.S.* 30.3.5).

A integração progressiva da Hispânia na estrutura administrativa romana, evoluindo de um conjunto de áreas militarizadas para um sistema provincial predominantemente civil, com notável crescimento do número de *civitates*, sobretudo nas regiões meridionais e mediterrânicas, multiplicou as estradas destinadas a servir os novos ou refundados centros urbanos. O custo da construção e da manutenção destas estradas, de interesse sobretudo regional, recaía principalmente sobre as cidades, ainda que o Estado pudesse contribuir de alguma forma quando a sua importância no sistema de comunicações se evidenciasse. Exemplo desta situação é a construção da ponte de Martorell, perto de Barcelona, na qual participaram militares, de acordo com testemunhos epigráficos, ou da ponte sobre o Guadiana, na capital lusitana, *Emerita Augusta*, que terá sido uma das primeiras obras da colónia (Durán Fuentes 2005 120-125; Álvarez Martínez 2006 221-251).

No primeiro caso podemos referir a construção da formidável ponte de Alcântara, sobre o Tejo, terminada em 105 e subsidiada por 11 cidades lusitanas (*CIL* II 760), ou da ponte de *Aquae Flaviae* (Chaves), esta subsidiada pelos aquiflavienses (*CIL* II 2478), também durante o principado de Trajano (Fig. 3), assim como outro trabalho anterior, sob Vespasiano, concretizado pela *Legio VII Gemina* (*CIL* II 2477=5616), na altura a principal força militar atribuída à Hispânia, e por 10 cidades da região, talvez uma primeira ponte ou outros trabalhos viários de envergadura (Tranoy 1981 181, 213-214). É claro que a intervenção de técnicos facultados pelos governadores, como decerto aconteceu em Alcântara, podia ocorrer sem que tal implicasse que a administração sustentasse o custo das obras. Para além destas soluções normais, o recurso a doações e legados, tal como viria a suceder na Idade Média, supriu as dificuldades orçamentais das cidades, pelo menos durante o Alto Império, período áureo do mecenato cívico (Melchor Gil 1992 121-137; 1999 219-263).

Eis dois exemplos hispânicos deste tipo de atuação, o primeiro de *Ercavica* (Cañaveruelas, Cuenca): *Ex reditu pecuniae quam C(aius) Iulius Celsus rei publicae legavit decreto ordinis municipii Er(cavicensis) via facta HS C milia) p(assum) VIII* (*CIL* II 3167). A segunda epígrafe (*CIL* II 6339), de *Oretum* (Granátula, Ciudad Real), diz o seguinte: *P(ublius) Baebius Venustus P(ublius) Baebi Veneti filius Baesisceris nepos Oretanus petente ordine et populo in honorem domus divinae pontem fecit ex sest(ertii) XXC circensibus editis dono d(edit) i(demque) d(edicavit)*. A mão-de-obra necessária era obtida através de corveias, conhecidas pela legislação colonial e municipal de várias cidades hispânicas (Mangas 2001; Goffaux 2001 257-270), tornando-se particularmente rigorosa no Baixo-Império a regulação relacionada com os trabalhos viários, de acordo com a documentação recolhida no *Código de Teodósio* (Pharr 2008: *Cod. Theod.* 15).



Fig. 3 – A ponte de Trajano, sobre o rio Tâmega, em *Aquae Flaviae* (Chaves).

Com os progressos da romanização a rede viária evoluiu gradualmente, em parte como causa e consequência desse mesmo progresso. Os poucos traçados existentes no início do Principado, a *Via Augusta*, a estrada *Emerita - Salmantica - Asturica*, depois conhecida como *Via de la Plata*, a que unia *Olisipo* a *Bracara*, vulgo Via XVI, um grande itinerário estratégico lançado por Augusto em 23 a.C., que de *Emerita* seguia para o Norte pela Serra da Estrela (Mantas 2012 235-253), da qual o miliário de Alfaiates é um importante testemunho (Fig. 4), e a via que da costa, de *Tarraco* (Tarragona) acompanhava o curso do Ebro em direção a *Caesaraugusta* (Saragoça) e *Pompaelo* (Pamplona), foram rapidamente acrescentados com muitas outras estradas, cujas funções são essencialmente administrativas e económicas. A criação dos conventos jurídicos, de datação ainda discutível, talvez anterior aos flávios, contribuiu também para o desenvolvimento de parte da rede viária, pois os governadores e outros grandes funcionários deviam deslocar-se regularmente das capitais provinciais, *Tarraco*, *Corduba* e *Emerita*, a que se juntaram depois da reforma de Diocleciano *Bracara* e *Carthago Nova* (Ozcáriz-Gil 2012 557-579), a fim de presidirem a atos judiciais nas capitais conventuais ou em viagens de inspeção. Como existiram 14 capitais conventuais, todas exigindo vias convenientemente traçadas e mantidas para possibilitar a boa execução destas e de outras tarefas administrativas, inclusive de ordem fiscal, podemos calcular a influência que tal circunstância teve no esquema geral da rede viária.

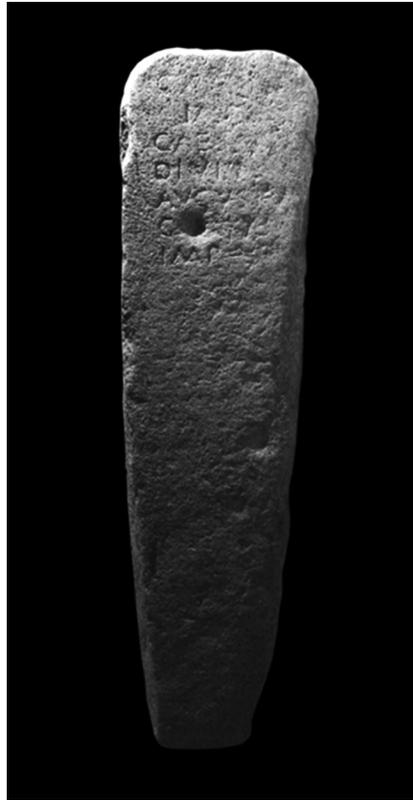


Fig. 4 – O miliário augustano de Alfaiates (Museu Nacional de Arqueologia).

Nas fontes itinerárias disponíveis para o território hispânico encontramos quatro referências à presença de *praetoria*, neste caso sem qualquer conotação militar, pois se trata de estações viárias onde se alojavam os altos funcionários e os governadores, edifícios de assinaláveis dimensões, por vezes dotados de basílicas destinadas ao funcionamento do tribunal, infelizmente ainda sem vestígios identificados. Todas se encontram situadas sobre vias de primeira categoria: *Praetorium*, na *Via Augusta* (It. 398.3), *Praetorium*, na via entre o Mediterrâneo e *Pompaelo*, por *Caesaraugusta* (PP. 310.10), *Preterion*, na via *Emerita - Asturica* (PP 319.2) e *Aritio Praetorio*, na via *Olisipo - Abelterium - Emerita* (It. 418.8). Conservámos a grafia dos topónimos tal como ocorrem, deturpada em dois dos casos, mas reconhecível. Os vestígios arqueológicos das estações viárias constituem um dos pontos fracos da arqueologia hispano-romano, embora nos últimos anos se tenham identificado algumas, pois pela sua arquitetura, quase sempre modesta, podem ser confundidas com estabelecimentos rurais ou passar despercebidas (Chevallier 1972 213-217).

O sistema viário hispânico diferia da solução radial que caracterizava a rede de estradas da Gália, recordando o da Britânia, onde as primeiras vias foram lançadas para unir os portos de invasão aos centros militares, desenvolvendo-se um esquema circundando a ilha até à Muralha de Adriano. A rede viária da Península Ibérica desenvolvia-se em torno do litoral, apoiando-se nas três estradas que atravessavam os Pirenéus, como eixos orientadores de todo o sistema viário peninsular, como propôs Konrad Miller, em centros portuários, da seguinte forma: 1 - De *Olisipo* a *Benearno*, por *Emerita*, *Toletum* e *Caesaraugusta*; 2 - De *Olisipo* a *Benearno*, por *Bracara*, *Asturica* e *Pompaelo*; 3 - De *Gades* a *Roma*, por *Tarraco*. Como se verifica, trata-se de um esquema muito simples, constituído por um itinerário interior e dois itinerários litorais circundando praticamente toda a Península (Miller 1916 149; Chevallier 1972 176-179). A função marcadamente castrense, na origem, das vias romanas peninsulares parece refletir-se também nas mesmas estradas, pois estas conduzem a centros urbanos com características militares: *Legio VII*, *Asturica Augusta* e *Castulo* (Linares, Jaén). Esta teoria não deixa de ser atraente, (Roldán Hervás 1975 36-37) mas julgamos que deve ser considerada com prudência, pois que a natureza básica das vias não deixa de se projetar em qualquer compilação das mesmas. Seja como for, se eliminarmos os principais focos viários interiores, *Emerita*, *Corduba*, *Toletum*, *Complutum* (Alcalá de Henares), resta uma rede de estradas envolvendo o território. É claro que não podemos esquecer as estradas secundárias que completavam a rede.

As fontes disponíveis para o estudo das comunicações da Hispânia romana são relativamente abundantes, desde logo fontes arqueológicas, em terra e no mar, e fontes escritas, epigráficas ou literárias. Entre as primeiras devemos destacar os restos viários propriamente ditos, menos numerosos do que normalmente se pretende, os vestígios de instalações portuárias, fluviais ou marítimas, e os materiais facultados em número crescente pela arqueologia subaquática, restos de navios e, sobretudo, dos seus carregamentos. Entre as fontes escritas os miliários têm um valor muito especial, quer para definir traçados viários, quer para esboçar a cronologia da rede de estradas (Mantas 2012a 139-169), mas os documentos de maior interesse são os diversos roteiros que chegaram aos nossos dias. O mais importante é o denominado *Itinerário de Antonino*, documento completado pelo *Itinerário Marítimo* indicando algumas rotas entre a Hispânia e a Mauritânia (Wesseling 1735; Roldán Hervás 1975 19-142).

Na parte terrestre o *Itinerário* indica um total de 34 itinerários para as províncias hispânicas (Fig. 5), na maioria constituídos por troços de várias estradas cuja indicação de distâncias, como provam os miliários, se reiniciava dentro de cada *civitas*, com algumas exceções, como a via *Emerita - Asturica*, a *Via Augusta* no seu percurso bético e a via *Bracara - Cale* (Puerta Torres 1995 23-35, 92-95; Sillières 1990 108-120; Mantas 2012 196) Aproveitamos para recordar que a enumeração das vias tal como ocorre vulgarmente nos estudos viários peninsulares nada tem de antiga, apenas referindo a ordem pela qual foram inseridas na

edição clássica de Petrus Wesseling. O roteiro parece remontar ao século III, com interpolações mais recentes, mas utilizou material anterior, mostrando com frequência erros na indicação das distâncias, em parte resultantes das sucessivas cópias a que o original foi sujeito, sendo o manuscrito conhecido mais antigo o *Escorialensis*, do século VII. Embora alguns investigadores defendam a existência na Península Ibérica de medidas diferentes para a milha verifica-se que, quando é possível confirmar no terreno as indicações do *Itinerário*, o valor métrico da milha romana é o normal, ou seja, 1481,50 metros.



Fig. 5 – A rede viária hispânica indicada pelo *Itinerário de Antonino*.

Outro documento viário importante, embora desprovido da indicação de distâncias entre estações, é a *Cosmografia* do Anónimo de Ravena (Pinder; Parthey 1860), talvez do século VII, cujo manuscrito mais antigo, do século XIII, é o da Biblioteca Vaticana. Recolhe, na parte referente à Hispânia (PP 300.42-325.15; 341.9-344.15), muita informação do *Itinerário*, deturpando significativamente a toponímia e concentrando as estradas em longas séries de caminhos nem sempre de forma coerente. Indica, todavia, algumas estradas não incluídas no *Itinerário*, ou estações que este ignorou (Roldán Hervás 1975 111-142), como as discutidas *Statio Sacra* (PP 306.11), no Algarve, e *Arae Augusti* (PP 308.1), na Galiza. Não citamos aqui outros documentos de menor interesse, por nada acrescentarem à reconstituição da rede viária romana da

Península Ibérica, ainda prejudicada pela incerteza que subsiste na localização de muitas das *mansiones* e de povoações apenas conhecidas pela toponímia ou por ignotos vestígios no terreno.

Um dos testemunhos epigráficos que mais polémica tem provocado quando se trata de estudar as vias hispano-romanas é o chamado *Itinerário de Barro de Astorga*, constituído por quatro pequenas placas de argila, em mau estado, achadas obscuramente na região de Astorga, e que descrevem algumas vias do Noroeste peninsular. Consideradas falsas por uns, autênticas no todo ou em parte por outros, este discutido documento voltou a ganhar notoriedade muito recentemente (Ochoa; Cerdán; Sendino, 2012, 151-179), quando uma datação por termoluminescência lhe atribuiu uma cronologia entre finais do século III e inícios do IV. Sendo assim, torna-se ainda mais difícil explicar as enormes discrepâncias que existem nos dados das placas em relação quer ao *Itinerário de Antonino*, quer às distâncias reais no terreno, parecendo-nos insuficiente a explicação através do uso de uma milha diferente, para a qual é impossível definir um valor único para as cinco estradas incluídas neste incómodo documento.

As fontes geográficas antigas referentes à Hispânia romana são raras e de difícil utilização. A *Tábua de Peutinger*, conhecida cópia medieval de um mapa viário romano não apresenta interesse para a Península Ibérica, apesar da reconstituição artificial de Miller, pois apenas conserva a zona pirenaica (Roldán Hervás 1975 106-110). Quanto ao muito discutido mapa em papiro atribuído a Artemidoro cuja autenticidade continua *sub judice* (Kramer; Kramer 2000 309-322; Canfora 2013 157-179), mostra um esboço de parte da Península, com indicação de alguns rios, um dos quais será o Douro, mas sem quaisquer legendas, o que nada adianta ao conhecimento da rede viária. Finalmente, não podemos deixar de lembrar a *Geografia* de Cláudio Ptolomeu, cujos dados referentes às províncias hispânicas permitem identificar (Ptolomeu 2.4-6), através do sistema de coordenadas, determinados traçados viários, desde que se use de prudência (Müller 1883 162; Dilke 1983 72-86). As obras de Estrabão e de Plínio-o-Velho facultam também dados importantes para a reconstituição das comunicações hispânicas, terrestres, fluviais e marítimas.

A cronologia geral da rede viária peninsular pode estabelecer-se *grosso modo* a partir dos miliários, ainda que a irregular distribuição destes monumentos possa deturpar o quadro, sem esquecer que a balizagem não era sistemática em todas as estradas, incidindo sobretudo nas grandes vias administrativas. Foi Augusto que lançou as bases do sistema viário hispânico, envolvendo literalmente o território com uma série de vias mais ou menos paralelas ao litoral e ligando por outras estradas os portos às zonas mineiras e militarizadas, trabalho continuado pelos júlio-cláudios. Com os flávios foram construídas diversas vias importantes, como a *Via Nova* de *Bracara* a *Asturica* (Fig. 6), ou uma transversal entre *Emerita* e *Caesaraugusta*, importante porto fluvial (Aguarod; Erice 2003 143-155), por *Augustobriga* (Talavera la Vieja) e *Segontia* (Sigüenza).



Fig. 6 – Ninho de miliários de Bico da Geira, na *Via Nova*, construída por Vespasiano.

Com Trajano e Adriano houve de novo intensa atividade construtora e renovadora, situação que voltamos a encontrar com Caracala. De forma um tanto surpreendente miliários de Maximino e de Décio comprovam a atenção pelas vias ao longo do século III, período no qual se notam alterações na frequência de certas estradas. No final deste século inicia-se o último período de atividade viária significativa, por iniciativa dos tetrarcas e da dinastia constantiniana, multiplicando-se entretanto os miliários honoríficos, que perturbam a interpretação, sem que esqueçamos o facto de que as cidades podem ter dedicado ao imperador a realização de trabalhos viários. Atendendo às rigorosas e reiteradas determinações do *Código de Teodósio* a propósito da obrigatoriedade sem isenções desses trabalhos, julgamos a hipótese muito provável. O miliário hispânico mais recente, pertencente a Teodósio e Honório (Aguilera 1985 86-89), foi achado perto de Gerona, no traçado da *Via Augusta*.

Não podemos referir aqui toda a rede de estradas romanas peninsulares, apenas parte da qual se encontra no *Itinerário de Antonino*, que ignora itinerários de grande importância como o que unia *Emerita* a *Bracara* pela ponte de Alcântara. Algumas vias foram estabelecidas para ligação com portos fluviais ou marítimos, por exemplo a de *Segisamo* (Sasamon) a *Portus Blendium* (Suances), através da Cordilheira Cantábrica, ou a via *Pax Iulia - Baesuris* (Castro Marim), por *Myrtilis* (Mértola), unindo a capital conventual a um porto fluvial e a outro flúvio-marítimo, onde se situava o *traiectus* da estrada que conduzia a *Onuba* (Huelva) e *Hispalis* (Sevilha). Também a existência de traçados duplos merece ser destacada,

como acontece com a via ao longo do Guadalquivir entre *Corduba* e *Castulo*, ou com a *Via Augusta* entre *Barcino* (Barcelona) e *Aquae Voconiae* (Caldes de Malavella?). Algumas destas variantes resultaram da importância das atividades económicas desenvolvidas na região, ou da necessidade de possuir caminhos alternativos durante a invernia. Estas estradas, ou ramais a partir das vias principais (*deverticula*), destinavam-se também a facilitar o acesso a portos fluviais, pois a rede hidrográfica, em grande parte navegável (Schulten 1959 65-89; Campbell 2012 247-262), foi muito utilizada para o tráfego de mercadorias, considerando a diferença do custo do transporte e da capacidade de carga das embarcações, muito mais caro ou simplesmente impossível por via terrestre (Sillières 990 749-754; Soto; Carreras 2009 303-324), circunstância que devemos alargar a uma intensa cabotagem, quer no Mediterrâneo, quer no Atlântico.

A construção de estradas teve um impacto muito relevante na evolução do povoamento na época romana. Parece-nos muito interessante o caso de *Sabora* (Cañete la Real, Málaga), onde os habitantes, através dos seus magistrados, pediram a Vespasiano autorização para fundar uma nova povoação num local mais acessível, nas proximidades da via *Hispalis-Malaca*. Eis a resposta do imperador: “O imperador César Vespasiano Augusto, pontífice máximo, investido no poder tribúncio pela nona vez, saudado imperador pela oitava vez, pai da pátria, envia a sua saudação aos quadrúviro e decuriões de Sabora. Como me informais que a vossa fraqueza é oprimida por numerosas dificuldades, permito-vos a construção na planície, como desejais, de uma povoação com o meu nome” (*CIL* II 1423). Por outro lado, o estabelecimento de estações viárias em zonas de fraca urbanização atraiu o povoamento e deu origem a *vici*, contribuindo para a dinâmica romanizadora, como a densidade de dedicatórias aos *Lares Viales* no Noroeste peninsular sugerem (Tranoy 1981 323-324; Filgueiras 1984 153-181).

Em parte pelas razões já invocadas a propósito da circulação de bens na Península Ibérica, o transporte marítimo teve relevante papel na vida económica (Fig. 7), depois de, numa primeira fase ter sustentado a ocupação do território, a partir de portos como Ampúrias, Tarragona, Sagunto, Cartagena, Cádiz, Alcácer do Sal (*Imperatoria Salacia*) e Lisboa. Na época imperial o litoral hispânico contava com uma multiplicidade de portos possibilitando a reunião de cargas e a exportação e importação, neste caso muitas vezes através de fretes de retorno³. Se inicialmente o produto da exploração mineira predominava, destacando-se neste comércio as sociedades estabelecidas nos portos meridionais (Ballester 1998 249-262), encontramos em seguida atividades de grande amplitude relacionadas com a *annona*, subordinadas ao abastecimento da Itália e dos exércitos, durante o Alto Império controlada pelo Estado mas exercida por armadores privados.

³Prática normal e que as características do comércio marítimo peninsular estimulavam, uma vez que a maioria do movimento de exportação era constituído por matérias-primas, sem importação equivalente. Para evitar a navegação em lastro aceitavam-se cargas de materiais baratos, destacando-se os materiais de construção cerâmicos.



Fig. 7 – Navio tipo *corbita* figurado numa estela funerária (CIL II 4065) de *Dertosa* (Museu de Tortosa).

Entre esses artigos, concentrados nalguns portos, destacam-se os cereais, o azeite, o vinho e os preparados piscícolas, que tinham em Tróia um dos seus principais centros produtores (Alarcão 1990 428-429; Barrios 2001 60-63), sem esquecer, mais tardiamente, a exportação de equinos. A existência de corporações profissionais ligadas ao movimento portuário, em *Hispalis* (Sevilha), por exemplo (CIL II 1180, 1182), comprova a importância destas atividades, nas quais os corretores, como o olisiponense *M. Cassius Sempronianus*, identificado numa epígrafe de *Oducia* (Tocina), na Bética (González Fernández 1983 183-191) desempenhavam uma função relevante. O porto predominante durante o Alto Império, continuando uma situação anterior à conquista romana, foi *Gades* (Rodríguez Neila 2009 307-335), cidade cujos notáveis contavam com lugares reservados no Coliseu, em Roma. O comércio marítimo foi um dos grandes motores da promoção social na Hispânia romana, em parte através da presença de numerosos *liberti* de significativa intervenção na vida das províncias peninsulares (Guerra 2013 51-176). As atividades marítimas não se circunscreviam ao Estreito e ao Mediterrâneo, pois a rota atlântica, herdada da navegação fenício-púnica, foi naturalmente muito ampliada na época romana. Dela diz Plínio: “A partir de Gades e das Colunas de Hércules e ao redor da Hispânia e da Gália, todo o Oceano Ocidental é atualmente navegado”⁴. Primeiro as necessidades militares e depois o desenvolvimento das províncias setentrionais promoveram a navegação atlântica, beneficiando os portos lusitanos e os do

⁴ *A Gadibus columnisque Herculis Hispaniae et Galliarum circuitu totus hodie navigatur occidentis* (Plin. *Nat.* 2.167-168)

norte da Península Ibérica, como *Brigantium* (Corunha), *Portus Blendium* (Suances) e *Flaviobriga* (Castro Urdiales). Apesar dos perigos envolvidos e dos limites mais rigorosos do *mare clausum* no Atlântico, a diferença dos custos em comparação com o transporte pelo Mediterrâneo e pelos rios gauleses justificava o recurso a esta rota para atingir a Britânia e a Germânia (Greene 1986 40-41; Cunliffe 2001 412,446).

Os portos romanos (*portus, positio*) dividiam-se por várias categorias, para além dos abrigos ou fundeadouros (*statio, refugium, plagiā*) que serviam pequenas povoações ou estabelecimentos privados, normalmente dotados de um equipamento sumário, quando o tinham. Grande parte dos portos peninsulares eram flúvio-marítimos, com reduzido equipamento, cais, pontões em madeira e os imprescindíveis armazéns (*horrea*). Alguns portos, sobretudo na área mediterrânica, contaram com obras defensivas mais complexas, estruturas de difícil construção na área atlântica, mas que são referidas por Estrabão na foz do Minho (Estrabão 3.3.4), e que existiram noutros locais, como *Brigantium* e *Balsa*, cidade nas cercanias de Tavira (Mantas 2000 36-37), estruturas recentemente identificadas no importante sítio de Boca do Rio, também no Algarve⁵. A navegação noturna, de longo curso, obrigou à construção de faróis, desaparecidos na maior parte, como os de Cádiz, Chipiona ou Outão, conservando-se em funcionamento a célebre Torre de Hércules, na Corunha (Fig. 8), obra de um arquiteto lusitano eminiense (*CIL* II 2559 = 5639).



Fig. 8 – O farol romano da Corunha (*Brigantium*), restaurado no século XVIII.

⁵ Este achado, efetuado por uma equipa das universidades do Algarve e de Magdeburgo, reforça a possibilidade das ruínas de Boca do Rio corresponderem a um *vicus*.

As relações com o Norte de África, intensas na zona do *Fretum Gaditanum* e que se estendiam até bastante a sul, pelo menos até às Canárias (Álvarez; Gaspar 2014 773-777; Cabo; Martín; Gímenez 2014 185-228), sublinham a vocação marítima dos hispano-romanos, pelo menos de alguns. Quanto aos produtos peninsulares, como o *garum* e o azeite, começam a surgir no Mar Vermelho, a sul de *Berenike*, na rota do comércio indiano do mundo romano (McLaughlin 2014 100).

O valor das atividades marítimas envolvendo a Hispânia reflete-se nas tarifas de transporte incluídas no Édito Máximo (Giachero 1974: *Ed.*35.1), tanto como nas referências aos *naviculari hispani* na legislação do século IV reunida no *Código de Teodósio* (Pharr 2008: *Cod. Theod.* 13.5.4; 5.8), continuando a Península Ibérica na Antiguidade Tardia a oferecer boas oportunidades de negócio (Paládio *H.L.* 15; Herrero 2011 136-149). No Baixo-Império é muito claro o aumento das relações com o Oriente e com o Norte de África (Blázquez 1990 187-204), evidenciado pelos materiais arqueológicos e pela visível presença de comunidades de comerciantes com essa origem. Não devemos esquecer também as circunstâncias culturais relacionadas com a mobilidade terrestre e marítima, em particular no aspeto religioso, sobretudo assinalável no que se refere a religiões de origem oriental, helenizadas ou não. A rota atlântica conheceu também incremento ao longo do século IV, como os materiais, sobretudo anfóricos, recuperados no mar e em escavações em terra vão confirmando. Com o colapso da administração romana na Península Ibérica, ao longo do século V, quando as estradas facilitaram a rápida movimentação dos grupos bárbaros, as ligações marítimas e as atividades comerciais sofreram um acentuado decréscimo, sem que tenham desaparecido por completo (Cassiodoro *Var.* 5.35.1), mesmo na zona atlântica (Fabião 2009 25-50; Fernández 2014 402-456).

A duração das viagens variava, mesmo no período normal de navegação. Os ventos, o estado dos navios e o tipo de cargas determinavam que assim fosse. A maior parte da informação disponível refere-se ao Mediterrâneo, onde uma viagem entre Óstia e a Hispânia podia durar, em condições de rapidez, entre quatro e sete dias, segundo Plínio-o-Velho, dependendo da rota se dirigir a Tarragona ou à zona do Estreito (Plínio *N.H.* 19.3-4). Referindo-se às viagens entre Itália e o Golfo de Cádiz, o poeta Horácio refere que se efetuavam por ano três ou quatro viagens comerciais (Horácio *Carm.*1.31.13-15), o que permite uma estimativa em baixa para as viagens ao longo do litoral atlântico. Se desejássemos sublinhar quantitativamente o valor da participação hispânica no abastecimento da Itália basta considerar as dezenas de milhões de ânforas depositadas no Monte Testaccio (Rodríguez Almeida 1984 118; Johnson 2012 124-126), junto ao porto fluvial de Roma, e o movimento marítimo que assim se comprova. Os progressos da arqueologia subaquática não deixarão de facultar novos dados para o conhecimento das relações marítimas da Hispânia romana, sobre as quais o contributo da epigrafia vai lançando luz regularmente. Os mesmos progressos em terra, infelizmente acompanhados de muita

destruição, permitiram já aperfeiçoar um quadro mais exato da rede viária, indiscutivelmente um dos elementos fundamentais da paisagem cultural romana, consequência de uma romanização estimulada pela mobilidade, na qual vias e portos serviam um império centrado no uso do mar.

Bibliografia

Fontes Antigas e Medievais

- CIL* = *Corpus Inscriptionum Latinarum*. Berlim, Georgium Reimerum.
- Avieno, *Orla Marítima*, J. R. Ferreira, trad. (1992). Lisboa, Instituto Nacional de Investigação Científica.
- Cassiodoro, *Variae*, J. B. Barnish, trad. (1992). Liverpool, Liverpool University Press.
- Estrabão, *The Geography of Strabo*, 2, H. L. Jones, trad. (1960). Cambridge-Londres, Harvard University Press.
- Horácio, *Oeuvres*, 1, H. Villeneuve ; F. Villeneuve, trads. (1929). Paris, Les Belles Lettres.
- Paládio, *La Storia Lausiaca*. A cura di G. B. Bartelink (1974). Milão, A. Mondadori.
- Plínio-o-Velho, *Histoire Naturelle*, 2, J. Beaujeu, trad. (1903). Paris, Les Belles Lettres.
- Políbio, *Histoires*, R. Weill ; Cl. Nicolet, trads. (1977). Paris, Les Belles Lettres.
- Procópio, *Historia Secreta*, J. Signes, trad. (2000). Madrid, Editorial Gredos.
- Ptolomeu, *Claudii Ptolomaei Geographia*, K. Müller (1883). Paris, Firmin Didot.
- Suetónio, *Vie des douze Césars*, H. Ailloud, trad. (1931). Paris, Les Belles Lettres.
- Cooley, A. E. (2009), *Res Gestae Divi Augusti*. Cambridge, Cambridge University Press.
- Giachero, M. (1974), *Edictum Diocletiani et Collegarum de Pretiis Rerum Venalium in Integrum Restitutum e Latinis Graecisque Fragmentis*, 1-2. Génova, Istituto di Storia Antica.
- Pharr, C. et alii (192008), *The Theodosian Code and Novels and the Sirmodian Constitution*. Clark, The Lawbook Exchange.
- Pinder, M.; Parthey, G. (1860), *Ravennatis Anonymi Cosmographia*. Berlim, Aedibus Friderici Nicolai.
- Wesseling, P. (1735), *Vetera Romanorum Itineraria, sive Antonini Augusti Itinerarium*. Amsterdão, J. Wets-tenium & J. Smith.

Estudos e obras literárias

- Abascal, J. M. – Espinosa, U. (1989), *La ciudad hispano-romana. Privilegio y poder*. Logronho, COATR.
- Aguarod, M. C. – Elice, R. (2003), “El puerto de Caesaraugusta” in G. P. Berlanga – J. P. Ballester, eds *Puertos fluviales antiguos: ciudad, desarrollo e infraestructuras*. Valência, Universitat de València 143-155.
- Aguilera, F. P. (1985), *La vía Augusta en Cataluña*. Barcelona, Universidad Autónoma de Barcelona.
- Alarcão, J. de (1990), “A produção e a circulação dos produtos” in J. de Alarcão, ed. *Nova História de Portugal*, I. Lisboa, Editorial Presença 409-441.
- Álvarez Martínez, J. M. (2006), “Los accesos al recinto de la Colonia Augusta Emerita. La Puerta del Puente” in Th. Schatner – F. V. Fernández, *Stadtfore. Bautyp und Kunstform*. Mogúncia, Phillippe Von Zabern 221-251.
- Álvarez, E. C. – Gaspar, A. T. (2014), “Las evidencias arqueológicas sobre la presencia romana en las Islas Canarias y su problemática” in J. M. Álvarez Martínez – T. N. Basarrate – I. Rodà de Lanza, eds *Centro y Periferia en el Mundo Clásico*, I. Mérida, Museo Nacional de Arte Romano 773-777.
- Arce, J. (2002), “Hispalis o Emerita? A propósito de la capital de la Diocesis Hispaniarum en el siglo IV d.C.”, *Habis* 33 501-506.

- Ballester, J. P. (1998), "El portus de Carthago Nova: sociedad y comercio tardo-helenísticos", in J. P. Ballester – G. P. Berlanga, eds *Puertos antiguos y comercio marítimo*. València, Universitat de València 249-262.
- Barrios, L. L. (2001), *La producción de salsas y conservas de pescado en la Hispania romana (II a.C. - VII d.C.)*. Barcelona, Universitat de Barcelona.
- Blázquez, J. M. (1990), *Aportaciones al estudio de la España Romana en el Bajo Imperio*. Madrid, Akal.
- Cabo G. E. – Martín, A. M. – Gímenez, R. G. (2014), "Puntos de escala romanos en Canarias: Punta del Teno", *Canarias Arqueológica* 20 185-228.
- Campbell, J. B. (2012), *Rivers and the power of Ancient Rome*. Chapel Hill, The University of North Carolina Press.
- Canfora, L. (2013), "The so-called Artemidorus papyrus. A reconsideration", *Museum Helveticum* 70 157-179.
- Chevallier, R. (1972), *Les voies romaines*. Paris, Armand Colin.
- Cunliffe, B. (2001), *Facing the Ocean: The Atlantic and Its Peoples 8000 BC-AD 1500*. Oxford, Oxford University Press.
- Dilke, O. W. (1983), *Greek and Roman Maps*. Londres, Thames & Hudson.
- Durán Fuentes, M. (2005), *La construcción de puentes romanos en Hispania*. Santiago de Compostela, Xunta de Galicia.
- Étienne, R. (1982), "Mérida capitale du vicariat des Espagnes" in J. Arce, ed *Homenaje a Sáenz de Buruaga*. Madrid, Diputación Provincial de Badajoz 201-208.
- Fabião, C. (2009), "O Ocidente da Península Ibérica no século VI: sobre o Pentanummium de Justiniano I encontrado na unidade de produção de preparados de peixes da casa do governador da Torre de Belém", Lisboa, *Aportamentos de Arqueologia e Património* 4 25-50.
- Fernández, A. F. (2014), "El comercio tardoantiguo (ss. IV-VII) en el Noroeste Peninsular a través del registro cerámico de la Ría de Vigo", *Roman and Late Antique Mediterranean Pottery* 5 402-456.
- González Fernández, J. (1983), "Nueva inscripción de un difusor olearius de la Bética" in J. M. Blázquez Martínez – R. Remesal Rodríguez, eds *Producción y comercio del aceite en la Antigüedad*. Madrid 183-91.
- Filgueiras, M. P. (1984), "Los dioses Lares en la Hispania romana", *Lucentum* 3 153-181.
- Goffaux, B. (2001), "Municipal Intervention in the Public Construction of Towns and Cities in Roman Hispaniae", *Habis*, 32 257-270.
- Greene, K. (1986), *The Economy of the Roman Archaeology*. Berkeley, University of California Press.
- Guerra, L. H. (2013), *Los libertos de la Hispania romana. Situación jurídica, promoción social y modo de vida*. Salamanca, Universidad de Salamanca.
- Herrero, M. G. (2011), "The Possibilities for Financial Gain in Lusitania During Late Antiquity" in D. Hernández de la Fuente, ed. *New Perspectives on Late Antiquity*. Cambridge, Cambridge Scholars Publishing 136-149.
- Johnson, P. S. (2012), *Economic evidence and changing of urban space in Late Antique Rome*. Barcelona, Universitat de Barcelona.
- Kolb, A. (2001), "Transport and communication in the Roman State: the Cursus Publicus" in C. Adams; R. Laurence, eds *Travel and Geography in the Roman Empire*. Londres - Nova Iorque, Routledge 95-105.
- Kramer, B.; Kramer, J. (2000), "Iberia, Hispania und das neue Artemidor-Fragment" in A. Altenhoff – F. H. Mustschler, eds *Hortus Litterarum Antiquarum: Festschrift für Hans Armin Gärtner*. Heidelberg, Universitätsverlag 309-322.
- Manjares, J. M. (2001), *Leyes coloniales y municipales de la Hispania romana*. Madrid, Arco Libros.
- Mantas, V. G. (2000), "Portos marítimos romanos", *Memórias da Academia de Marinha*, 30 5-69.
- Mantas, V. G. (2012), *As vias romanas da Lusitânia*. Mérida, Museo Nacional de Arte Romano.
- Mantas, V. G. (2012a), "Os miliários como fontes históricas e arqueológicas", *Humanitas*, 64 139-169.
- Martínez, P. D.; Maza, C. M.; Huesma, F. S. (2007), *Hispania tardoantigua y visigoda*. Madrid, Ediciones Istmo.
- McLaughlin, R. (2014), *The Roman Empire and the Indian Ocean*. Barnsley, Pen & Sword Books.
- Melchor Gil, E. (1992), "Sistema de financiación y medios de construcción de la red viaria hispana", *Habis* 23 121-137.
- Melchor Gil, E. (1999), "Élites municipales y mecenazgo cívico en la Hispania romana" in J. F. Rodríguez Neila – F. Navarro Santana, eds *Élites y promoción social en la Hispania romana*. Pamplona, Ediciones Universidad de Navarra 219-263.

- Miller, K. (1916), *Itineraria Romana. Römische Reisewege an der Hand der Taula Peutingeriana*. Estugarda, Strecker und Schöder.
- Morillo, A. – Domínguez, J. S. (2010), “El aprovisionamiento del ejército romano en Hispania. Transporte, almacenaje y redistribución” in J. Palao Vicente, ed. *Militares y civiles en la Antigua Roma*. Salamanca, Ediciones Universidad de Salamanca 135-164.
- Ochoa, C. F. – Cerdán, A. M. – Sendino, F. G. (2012), “El Itinerario de Barro. Cuestiones de autenticidad y lectura”, *Zephyrus* 70 151-179.
- Oscáriz-Gil, P. (2012), “Divisiones administrativas conventuales y realidades etno-territoriales” in J. S. Yanguas – G. C. Andreotti, eds, *Romanización, fronteras y etnias en la Roma Antigua: El caso hispano. Anejos de Veleia*. 12 557-579.
- Puerta Torres, C. (1995), *Los miliarios de la Vía de la Plata*, I. Madrid, Universidad Complutense.
- Rodríguez Almeida, E. (1984), *Il Monte Testaccio: ambiente, storia, material*. Roma, Quasar.
- Rodríguez Colmenero, A. – Ferrer Sierra, S. – Álvarez Asorey, R. (2004), *Miliarios e outras inscricións viarias romanas do Noroeste hispánico*, Santiago de Compostela. Consello de Cultura Galega.
- Rodríguez Neila, J. F. (2009), “Los Cornelios Balbos. Política y mecenazgo entre Gades y Roma” in D. Bernal – A. Arévalo, eds *El Theatrum Balbi de Gades..* Cádiz, Universidad de Cádiz 307-333.
- Roldán Hervás, J. M. (1975), *Itineraria Hispana. Fuentes antiguas para el estudio de las vías romanas en la Península Ibérica*. Madrid, Universidad de Valladolid.
- Sánchez, J. S. et alii (2013), “Nomenclatura viaria antigua. La vía de los Vasos de Vicarello: una vía Augusta de Hispania”, *El Nuevo Miliario* 15 3-21.
- Schulten, A. (1959), *Geografía y etnografía antiguas de la Península Ibérica*. Madrid, Consejo Superior de Investigaciones Científicas.
- Sillières, P. (1990), *Les voies de communication de l'Hispanie méridional*. Bordéus-Paris, Publications du Centre Pierre Paris.
- Soto, P. de – Carreras, C. (2009), “La movilidad en época romana en Hispania: aplicaciones de análisis de redes (SIG) para el estudio diacrónico de las infraestructuras de transporte”, *Habis* 40 303-324.