

Francisco de Oliveira
Pascal Thiery
Raquel Vilaça
Coordenação

*M*ar
Greco-Latino

O MAR GRECO-ROMANO ANTES DE GREGOS E ROMANOS:
PERSPECTIVAS A PARTIR DO OCIDENTE PENINSULAR

Ana Margarida Arruda⁽¹⁾

Raquel Vilaça⁽²⁾

0. Introdução

No mar greco-romano cabem muitos mundos para além do grego e do romano. Mundos diferentes de um mesmo tempo, grego e romano, e outros mundos de tempos distintos, sem Gregos e sem Romanos, em que estes já o não eram, ou, pelo contrário, ainda não o tinham sido. É destes tempos mais longínquos, a que chamamos Bronze Final e Idade do Ferro, que trata esta comunicação.

Numa visão mais circunscrita, o mar greco-romano é o Mediterrâneo. Mas, na perspectiva em que nos posicionamos e se inscrevem as problemáticas aqui analisadas, aquele só faz sentido em articulação com o Atlântico. Mediterrâneo e Atlântico, Atlântico e Mediterrâneo, convergindo no Ocidente peninsular, colocam-no, a este, numa posição angular única, simultaneamente atlântica e mediterrânea.

⁽¹⁾ Centro de Arqueologia da Universidade de Lisboa (Uniarq). Faculdade de Letras de Lisboa. 1600-214 Lisboa. a.m.arruda@fl.ul.pt

⁽²⁾ Instituto de Arqueologia da Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra. 3000-395 Coimbra. Investigadora do Centro de Estudos Arqueológicos das Universidades de Coimbra e Porto. rvilaca@fl.uc.pt

O mar pode ser abordado de formas múltiplas e muito variadas: como fonte de exploração, pelos seus recursos, como o peixe, os moluscos, o sal, as algas (como produto medicinal, mas também pela sua elevada concentração de sal), etc.; como espaço privilegiado de trocas e comércio, de curta, média e longa distância; como meio de comunicação, aproximando comunidades geográfica e culturalmente distantes; por motivações ideológicas, em que o objectivo último é a aquisição de conhecimento e, com ele, o ganho de poder e de prestígio.

O mar pode ainda ser visto pelos que vêm e procuram, em terra, um porto de abrigo, uma referência física ou cromática, um sinal, de fumo ou de luz. Ou, pelo contrário, pode ser avistado desde a praia, da costa, ou da foz do rio, por aqueles que olham, simultaneamente, para a terra e para o mar, para fora e para dentro. E ainda por muitos outros que, não o avistando nem lhe chegando perto, sabem que existe e que é importante, pois muito do seu labor, destinado a terras mais afastadas, só faz sentido em função daquele.

É por isso que o mar dos tempos que aqui trazemos é indissociável dos rios, dos seus estuários e do interior e, nessa medida, é necessário valorizar os trajectos mistos — marítimos, fluviais e terrestres. Mas será essencialmente sobre os dois primeiros que centraremos a nossa atenção.

Em síntese recente, uma de nós, a propósito da ocupação fenícia do território português, teve oportunidade de se debruçar sobre as principais questões que se colocam acerca da navegação antiga (Arruda, 1999/2000: 23-30). Neste trabalho procuramos sublinhar algumas delas e chamar a atenção para outras passíveis de enriquecer uma problemática tão interessante quanto pouco conhecida.

1. A fachada atlântica peninsular no primeiro milénio a. C.: ventos, correntes e marés

33

Parece evidente que as condições físicas do mar condicionam a navegação e as suas artes. Com efeito, os dados meteorológicos e oceanográficos, principalmente os ventos, a agitação marítima, a nebulosidade e as marés, não são dissociáveis da prática da navegação e esses dados não são independentes da utilização de uma série de complexos processos e técnicas, que passam não só pela orientação náutica e previsão meteorológica, mas também pelas manobras com as velas e outros aparelhos. Se é verdade que o rumo a tomar é importante, também é certo que as condicionantes de ordem náutica não podem ignorar-se e tais condicionantes dependem, em primeira análise, das características meteo-marítimas e oceanográficas, ainda que a capacidade técnico-cultural dos navegantes não possa ser desprezada.

Deve também ainda dizer-se que não está devidamente esclarecido se, durante o 1º milénio a.C., ou mesmo durante a Antiguidade em geral, existiria já uma tecnologia náutica específica para a navegação oceânica, ou se tinham sido apenas transferidos para o sector atlântico os princípios náuticos desenvolvidos no Mediterrâneo.

Na verdade, os estudos sobre náutica antiga de âmbito oceânico são muito escassos, devendo referir-se a este propósito que nos trabalhos sobre os périplos antigos em geral, ou sobre os que afectaram o Atlântico em particular, como o de Hanão, Himilcão (*Orla Marítima*, 115-119) ou Píteas, jamais se tiveram em consideração os factores náuticos.

Actualmente, as condições de navegabilidade da costa portuguesa, sobretudo da área ocidental, não são muito favoráveis à prática da navegação à vela. De facto, o vento sopra predominantemente dos quadrantes N e NW, a chamada *Nortada*, apesar de, no Inverno e nos períodos de transição, poder soprar de NE (Fig. 1). Tal situação provoca uma forte ondulação, com ondas de altura superior a 1 metro, em 85% e de 70% do ano, a norte do cabo Raso

e a sul do cabo Espichel, respectivamente, havendo mesmo raros momentos em que as ondas alcançam 3 ou 4, ou mesmo 7 metros. Os ventos da costa sul são predominantemente de SW, o Levante, que, no entanto, pode soprar com intensidade (3 a 6 nós), o que determina uma agitação marítima mais suave, com as ondas a não ultrapassarem 1 metro de altura em mais de 70% do ano, ainda que o referido Levante possa provocar ondas mais altas em alguns momentos, que, todavia, nunca ultrapassam os 4 metros.

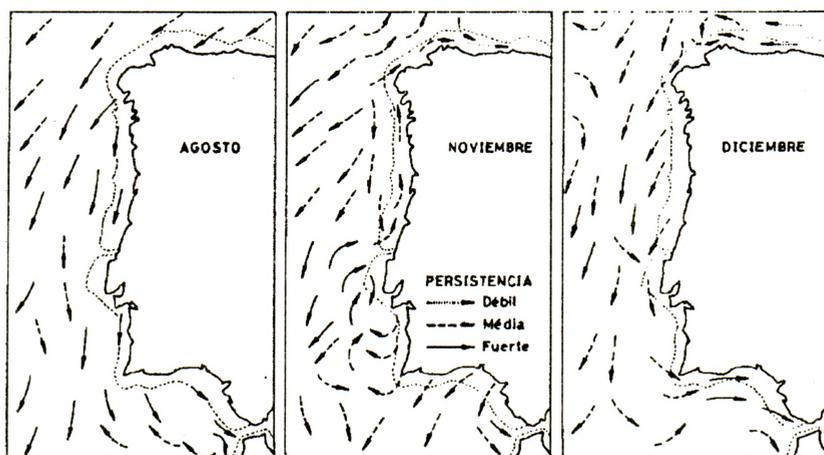


Fig. 1: Regime de ventos na costa portuguesa (segundo H. Lautensach. In Naveiro Lopez, J., 1991. *El comercio antiguo en el NW peninsular*. A Coruña: Museo Arqueológico).

Por outro lado, o nevoeiro e as neblinas são frequentes junto à costa, concretamente junto aos estuários dos rios, o que não facilita quer a navegação quer as aproximações e as atracagens.

Ao longo da costa ocidental, as correntes, de sentido N/S, não se fazem sentir com especial intensidade, atingindo valores entre os 0,2 e os 0,5 nós, o que não afectaria a navegação antiga. Contudo, as correntes de maré são fortes nos estuários, podendo atingir uma velocidade de 4 nós no do Tejo.

Os dados atrás enunciados poderiam indicar que navegar na costa portuguesa, durante a Antiguidade, não era tarefa fácil, uma vez que sempre se presumiu que o Holocénico corresponderia a um período climaticamente

estável. Se as condições actuais fossem efectivamente as mesmas que se verificavam na Antiguidade, os navegantes encontrariam aqui, e muito especialmente na costa ocidental, situações muito distintas das que conheciam no Mediterrâneo. No entanto, estudos recentes têm provado a existência de alguma instabilidade climática nos últimos 11.500 anos, o que se traduziu numa distinção das condições meteorológicas e oceanográficas da costa ocidental portuguesa entre a actualidade e o 1º milénio a.C. As análises de ^{13}C e ^{14}C feitas sobre conchas, associadas ao estudo dos fenómenos de reservatório oceânico, provaram que, durante o período sobre o qual se centra o nosso trabalho, a intensidade do *upwelling* costeiro seria diminuta, o que determinava a não existência da nortada, bem como das correntes e possivelmente dos nevoeiros e neblinas (Soares, 2004).

Assim, e mesmo admitindo que entre o Mediterrâneo e o Atlântico as condições de navegabilidade fossem ainda diferentes, é provável que as técnicas náuticas adaptadas ao Mediterrâneo fossem também as apropriadas para percorrer o oceano. Afinal o vento não sopraria tão forte dos quadrantes N e NW e o mar seria calmo, sem que a altura das ondas atingisse os valores que hoje conhecemos. A navegação com muitos bordos, e portanto muito demorada, que há poucos anos uma de nós defendeu (Arruda, 1999/2000), não seria talvez a praticada.

Mas o tipo de navegação estaria também certamente condicionado por outros factores, concretamente aqueles que têm que ver com a própria natureza da costa, uma vez que é sabido que o regime de ventos e a altura das ondas também são devidos a obstáculos como os cabos, ou as ilhas. E esses obstáculos podem ser factores determinantes do tipo de navegação a praticar, porque podem obrigar a que sejam ultrapassados ao largo. Em Portugal, a costa é muito recortada e os cabos a dobrar são vários, concretamente os de São Vicente e de Sagres, no Algarve, e o Espichel, Carvoeiro, Roca e Mondego, na costa ocidental. Estes dados, associados ao tipo de embarcações que os navegadores fenícios utilizaram nas suas viagens, podem traduzir-se na prática de

uma navegação de cabotagem larga, e não curta, como já foi defendido. Como bem recorda Díes Cusí (2004: 65) «...navegar con vela cuadra y costa cercana es muy peligroso y el buen marino lo evitará siempre que pueda si no quiere poner en riesgo buque, tripulación y mercancía...». Aliás a navegação ao largo é infinitamente mais produtiva em termos de distâncias percorridas do que a costeira, contabilizando-se, no primeiro dos casos, o dobro das milhas.

Parece ainda importante lembrar que durante o 1º milénio a.C. a navegação não dependia exclusivamente da visão costeira, como o provam não só a arqueologia, como as próprias fontes clássicas, e a navegação de altura e sem terra à vista era já conhecida. E se o recurso ao voo das aves (pombos e/ou corvos) está registado para épocas muito antigas, como por exemplo no poema de Gilgamesh (Utnapishtim), na passagem bíblica sobre o dilúvio (Génesis, 8, 6-11), no mito de Pirra e Deucalião (Ovídio: *metamorphosis*, 164-415) e em Virgílio (*Aen.*, VI, 190-200), por exemplo, sabemos por Plínio-o-Velho (NH, VI, 83) que era ainda usado no período romano (Guerrero Ayuso, 2004: 91). No entanto, a orientação estelar, que permitiria viajar de noite, foi desenvolvida no início do 1º milénio a.C., havendo referências de tal orientação quer na *Ilíada* (XVIII, 483-489), quer na *Odisseia* (XIII, 97-100; V, 261-278) (*Ibidem*). E, se é verdade que se atribui aos Fenícios a aplicação da astronomia à navegação — o ponto de referência para o Norte era a estrela Kochab, na Antiguidade designada “estrela fenícia” —, tal não significa, como bem sublinhou Marisa Ruiz-Gálvez, que esses conhecimentos não existissem antes (Ruiz-Gálvez, 1998: 73).

Na actualidade, a costa portuguesa deixa de ser visível a partir das 5/6 milhas. Não sendo improvável que as condições meteorológicas durante o 1º milénio tenham sido outras (Soares, 2004), e que a atmosfera estivesse portanto mais limpa, pode admitir-se que a visibilidade da terra a partir do mar pudesse aproximar-se das 15/20 milhas. É ainda uma distância pouco segura para uma costa tão recortada, ainda que saibamos que foi certamente com costa a vista que o périplo descrito por Avieno foi concretizado.

2. Embarcações no mar exterior: os dados arqueológicos; iconografia; cepos de âncora e as referências textuais.

37

Deve dizer-se que os estudos sobre as embarcações, quer da segunda metade do 2º milénio quer do 1º milénio a.C., foram quase sempre baseados na iconografia naval, em cuja abordagem raras vezes se excederam as análises basicamente estilísticas e tipológicas, tendo o contexto marítimo que esteve na base das representações sido quase sempre ignorado. Com efeito, os naufrágios do Bronze Final e da Idade do Ferro, em geral, são raros, e, quando existem, os restos não abundam no que se refere às embarcações.

Do final da Idade do Bronze são famosos os de Ulu Burun (Pulak, 1988, 1994) e Gelydonia (Bass, 1965, 1988), mas em nenhum dos casos turcos sobraram madeiras suficientes para elucidarem sobre a tipologia das embarcações.

O extraordinário, e recentemente descoberto, conjunto de naves fenícias de Mazarrón, na costa de Cartagena, trouxe alguma luz sobre o tipo de embarcações que cruzaram o Mediterrâneo, durante o 1º milénio a.C. (Nereguela *et al.*, 1995, 2000, 2004), tendo as datas de carbono 14 obtidas permitido atribuir-lhes uma cronologia em torno aos finais do século VIII a.C. (Nereguela, 2004).

Se para o mar interior a situação é esta, também sabemos muito pouco sobre as embarcações que, entre o final da Idade do Bronze e a chegada das tropas romanas ao Ocidente, cruzaram o Atlântico peninsular, uma vez que as evidências arqueológicas são em reduzido número e a iconografia é escassa. Esta última foi, contudo, já analisada também em termos peninsulares, tendo as representações de barcos na arte rupestre sido tratadas por Almagro Gorbea (1988), Alonso Romero (1993; 1995) e outros. Mas, a atribuição cronológica a manifestações de arte rupestre é, regra geral, sempre problemática.

Por outro lado, se é verdade que há alguns dados textuais para o Atlântico africano, concretamente os que podem colher-se no périplo de Hanão, no de

Pseudo Scílix e mesmo em Heródoto, o que se pode deduzir dos textos clássicos para a área portuguesa é quase nada. No entanto, as informações contidas nos textos respeitantes ao 1º milénio a.C., ainda que referentes a diferentes águas, podem ser chamadas aqui à colação, já que parece fazer sentido que a navegação no mar exterior não apresentaria, na generalidade, técnicas e embarcações substancialmente distintas.

Sabemos por Pseudo-Scílix (112) que «barcos redondos» (*gauloi*) foram usados para entrar no porto da ilha de Kerné (Mogador), onde os indígenas esperavam em pequenas embarcações. Uma estrutura naval semelhante é a de Eudoxo de Cício que, para entrar no Atlântico, freta um barco grande e duas chalupas (Estrabão, II, 3, 4). Seriam certamente *gauloi* os navios a que Estrabão faz referência (II, 3, 4), quando refere as embarcações de maior tamanho de mercadores de Gádir.

Os *gauloi*, aptos para navegar em mar alto, tinham uma vela quadrada e remos, que nunca funcionariam como fonte de propulsão única, mas que a complementavam. O calado chegaria aos 2 m. e o comprimento aos 25.

Mas os *hippoi*, também citados por Estrabão, no mesmo passo acima referenciado, foram igualmente utilizados em navegação de altura ou de cabotagem larga, o que se deduz justamente pelas palavras do geógrafo de Amásia «...para além dos grandes navios...usavam outros mais pequenos...a que chamam *hippoi*...; com eles pescavam ao largo das costas da Maurousia, até ao rio Lixus...».

Os *hippoi* tinham um comprimento de 8 a 10 metros, sendo a propulsão, à semelhança dos *gauloi*, mista (vela quadrada e remos). Eram embarcações ligeiras e fáceis de dirigir, de calado mais baixo que o dos *gauloi*.

Vários são os dados que indicam que quer os *gauloi*, quer os *hippoi* foram utilizados na navegação da costa portuguesa. Não é pois impossível admitir que tenham sido estes os barcos utilizados pelos fenícios para chegarem à costa do actual território português durante a Idade do Ferro.

Tais dados são, uma vez mais, os que a iconografia permite ler. Na foz do estuário do Tejo, concretamente na «baixa pombalina», em Lisboa, e na Quinta do Almaraz, em Almada, foram recolhidos fragmentos cerâmicos onde são visíveis barcos gravados (Fig. 2). Refira-se que esta área é, no território actualmente português, aquela em que a presença fenícia está melhor documentada, com evidências quer na foz (nos sítios referidos), quer na extremidade norte do estuário, por exemplo em Santarém. E, ao contrário das representações rupestres, a cronologia é, neste caso, de absoluta segurança, tendo em conta a tipologia dos suportes e respectivos contextos que se inserem nos séculos VII e VI a.C.

Nas escavações que decorreram na Rua dos Correeiros foi recuperada uma taça, no fundo interno da qual está desenhada uma embarcação que parece tratar-se de *hippos* (AAVV, 1995) (Fig. 2-1). A forma da proa e do que se depreende seja a da popa, a existência, ao centro, de um mastro, onde se içaria a vela, e de um leme, à ré, permite a identificação.

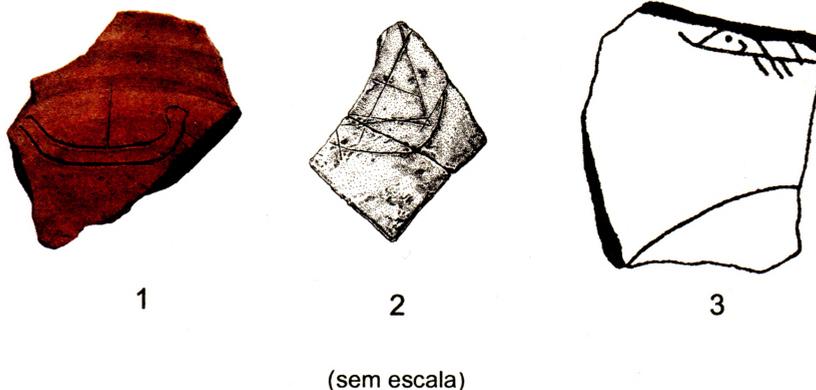


Fig. 2-1: Rua dos Correeiros, Lisboa (segundo C. Amaro. In AAVV, 1995).

Fig. 2-2: Almaraz, Almada (segundo S. Silvério. In Cardoso, 2004).

Fig. 2-3: Almaraz, Almada (segundo L. Barros. In Cardoso, 2004).

No povoado da Quinta do Almaraz, outros dois fragmentos cerâmicos recolhidos durante as escavações ostentam embarcações desenhadas por incisão (Barros, 1998; Cardoso, 2004: 238). Na que melhor se conserva (Fig. 2-2), julgamos poder ver evidências de uma nave de maiores dimensões. A proa é muito levantada, e o calado, bem como a vela (de que se conserva apenas parte), são altos. Tal como está, não é possível afirmar se a vela estaria semi-recolhida, como sucede no grafito de Gazi (Wachsmann, 1981: 203), ou se se desenvolveria para uma vela quadrada. Um remo é ainda visível. Estas características apontam também para um *hippos*, não sendo contudo de descartar a hipótese de se tratar de um *gaulos*. O outro exemplar está muito truncado (Fig. 2-3). Observa-se uma vela e um par de remos. Digno de nota é o olho que parece ver-se na proa, e que pode tratar-se de um elemento identificador, uma vez que, na Antiguidade, a identificação do «pavilhão» de um navio podia ser feita, não só pela figura que se colocava em lugar visível (o prótomo de cavalo no caso dos *hippoi*), mas também pelos desenhos pintados nas velas e nas proas, como pode deduzir-se do relato de Ezequiel a propósito, justamente, das naves de Tiro (Guerrero Ayuso, 2004).

Os dois cepos de âncora de grandes dimensões encontrados na ilha da Berlenga evidenciam também a navegação, durante o I milénio e na costa ocidental, do mar português. Trata-se de peças de chumbo com alma de madeira, com um comprimento de 2.63 m. e 2.55 m. e pesando 422 kg. e 423 kg. (Alves *et al.*, 1991). O comprimento e o peso destes cepos indicam que faziam parte de âncoras de grandes dimensões (hastes até 6 m.), o que pressupõe que pertenciam a navios de tonelagem considerável, possivelmente *Gauloi*. A datação de radiocarbono e respectiva calibração de um dos cepos (para 2 sigmas: 511-369 cal. A C) (Cabral *et al.*, 1990) permitiu atribuir ao navio uma cronologia de meados do I milénio a.C.

Para as embarcações de curso fluvial ou pequenos percursos costeiros, temos, para a Península Ibérica, nas fontes clássicas, notícias da sua utilização,

concretamente em Estrabão (III, 3, 7). Trata-se certamente de pirogas, ou canoas de uma só peça, construídas a partir de troncos escavados.

Os «barcos de pele» são outro tipo de barcos utilizado pelas populações da Europa Atlântica, estando a sua existência atestada em Avieno (100-107). A sua utilização no território peninsular está confirmada em Estrabão (III, 3, 7), que fala no uso de barcos de peles, referindo que eram utilizados nos estuários e lagoas. Refere, expressamente, também, que estas embarcações eram usadas num momento anterior à expedição de Brutus, data a partir da qual a população indígena passou a utilizar as canoas monóxilas.

Não abundam, contudo, as evidências arqueológicas que confirmem estas referências.

A notícia de Estácio da Veiga sobre o aparecimento de canoas monóxilas em Peniche e na foz do Mira (Veiga, 1891: 181) e a recolha oral de Octávio Lixa Filgueiras sobre os restos de uma canoa de tábuas encontrados perto do castro de Gueifães (Matosinhos) (Filgueiras, 1980: 147) são demasiado vagas para lhes podermos atribuir uma cronologia minimamente segura. Todavia, ambas cabem nas características genéricas que encontramos nas informações transmitidas pelos autores clássicos sobre o tipo de embarcações utilizadas na Península Ibérica (Estrabão, III, 3, 7).

Face às difíceis condições de preservação e de reconhecimento de antigas embarcações, Cândida Simplício na linha dos trabalhos desenvolvidos por Frost (1985, citado por Simplício, 1999) valoriza a importância das âncoras de pedra nesta problemática, pois não só testemunham a passagem dos barcos, como podem fornecer pistas quanto à sua dimensão ou ao tipo de navegação. Trata-se de simples blocos de pedra, de forma grosseiramente trapezoidal ou triangular, que ostentam, no centro do lado menor e no vértice, respectivamente, um orifício circular (Fig. 3). Este tipo, de uma só perfuração, é similar às encontradas na área levantina, diferentes das do Egeu que possuem três orifícios. E se é verdade que as âncoras de metal foram utilizadas, pelo menos, a partir do século VII a.C., tudo indica que as de pedra continuaram a



Fig. 3: Ancora de pedra do Algarve (Foto de Cândida Simpício).

ser usadas, o que dificulta a atribuição de uma cronologia, quando, como é o caso do nosso território, não existem contextos seguros que a validem. Mas o certo é que no naufrágio de Ulu Burun, datado do século XIII a.C., sete grandes âncoras de pedra viajavam na coberta do navio (Pulak, 1994). Por outro lado, existem referências literárias que comprovam a utilização das âncoras de pedra nos navios, concretamente a da Odisseia (Od., XIII, 75-96) «...outros sentaram-se por ordem nos bancos, e desataram da pedra perfurada a amarra do barco...» e a que refere Argos («Aqui fundeou Argos...desembarcaram também a pedra de ancoragem...E recolheram outra que era de peso apropriado...» (Arg. I, 950-970).

3. Estruturas em terra: portos, molhes e faróis

3.1. Portos e molhes

43

É justamente em lugares de abrigo que se encontram os dois únicos casos minimamente conhecidos, e localizados, de portos pré-romanos: o de Santa Olaia, no Mondego, o de Abul, no Sado. Na foz do Tejo, em Cacilhas, é admissível a existência de uma outra estrutura portuária, ainda que os dados sejam escassos.

Na importante estação sidérica de Santa Olaia (Figueira da Foz), António dos Santos Rocha registou a existência de um fosso onde, muito possivelmente, se situaria o antigo porto (Pereira, 1997: 209)⁽³⁾. Diz-nos ele que, “pelo nascente [Santa Olaia] é separado do monte de Ferrestelo por uma forte depressão, que mede uns 80 m aproximadamente de largura. A meio desta depressão existe um fosso, sempre com água, que isola inteiramente o outeiro. Este fosso tem ainda hoje a profundidade de 2 m” (Rocha, 1971: 19).

Afigurando-se correcta essa localização no local hoje conhecido como “poço”, entretanto entulhado para facilitar a passagem para os arrozais, o pequeno porto de abrigo seria semi-circular. Mas só com a realização de furos geológicos e com estudos dirigidos para a reconstituição do paleoestuário do Mondego, será possível reunir outros elementos de conhecimento.

Em Abul A, na 2ª fase de construção (2ª metade do séc. VII a. C.), foram escavadas algumas estruturas interpretadas como instalações portuárias, hoje junto aos arrozais, mas então à borda de água. Haveria dois possíveis abrigos para os barcos, um situado a norte do promontório, outro do lado sul, maior e melhor abrigado dos ventos, e ambos relacionados com atalaias de vigia. Este último estaria ligado a terra por uma estrutura em rampa, construída com

⁽³⁾ A existência de diversos portos ao longo do Baixo Mondego e seus afluentes está registada em documentação medieval dos séculos X (um porto), XI (quatro), XII (sete), XIII (catorze) (Coelho, 1983, p. 10).

pedras cobertas por uma espessa camada de argila compactada (Mayet e Silva, 2000: 144; 168-170).

Na base de Almaraz, concretamente em Cacilhas, junto ao rio, e sob uma fábrica de salga de peixe de época romana, duas paredes da Idade do Ferro foram interpretadas como podendo pertencer a uma estrutura portuária, que estaria relacionada como o povoado sidérico (Barros, 1998).

3.2. *Pontos de apoio, antigos faróis*

Já atrás referimos que a navegação de cabotagem larga deve ter sido a praticada pelas embarcações que frequentaram a costa portuguesa, ainda que a *Orla Marítima* evidencie também a costa sempre à vista.

De uma maneira ou de outra, tornava-se necessário não perder o rumo e a orientação e quem quer que viajasse, independentemente dos motivos e dos meios, procuraria sempre pontos de referência para se orientar. Os sistemas de orientação em mar alto foram já mencionados (aves, estrelas), mas na aproximação à costa e na navegação de cabotagem curta esses sistemas estariam dependentes de referências físicas e eventualmente cromáticas, e de sinais luminosos e de fumo, que constituiriam os principais pontos de apoio: um promontório que se destacasse pela dimensão (como o cabo Espichel); uma colina que contrastasse pelas suas escarpas rochosas, nuas e esbranquiçadas do calcário margoso (como Santa Olaia?); um esporão alto e sobranceiro ao mar, onde o fogo (a luz e o fumo) poderia ter reforçado a sua identificação (como o Espigão das Ruivas, Cascais?). Este último caso, que foi interpretado como o lugar sagrado do templo ao Sol e à Lua e onde terá existido “um antigo templo com imagem de um touro” (Cardoso, 1991: 20), talvez possa ser antes encarado como antigo “farol”, em função das reduzidas dimensões da área útil e porque nada de específico existe para além de uma estrutura rectangular com carvões (Arruda, 1999/2000: 29), não obstante o topónimo “Porto Touro” atribuído ao pequeno porto de abrigo que fica junto.

4. A implantação dos sítios portugueses com evidências de contacto/ presença de populações mediterrâneas (os estuários e a localização, as razões das escolhas

Ainda que os contactos regulares entre a fachada ocidental da Península Ibérica e o mundo Mediterrâneo tenham existido, directa ou indirectamente, desde pelo menos a Idade do Bronze, é hoje um dado adquirido que a presença e o estabelecimento efectivo de populações com origem no mar interior podem datar-se das primeiras centúrias do 1º milénio a.C. E deve notar-se que essa presença está atestada, num primeiro momento, no litoral, mais especificamente nos estuários dos grandes rios que desaguam na costa ocidental (Tejo, Sado e Mondego) e, no Algarve, no do Guadiana e no do Gilão. A partir de finais do século VII e inícios do VI a.C. as influências orientais atingem já territórios interiores, denunciando um conjunto de rotas terrestres que fazem parte de uma história para ser contada em outro contexto.

Pode dizer-se que o litoral, como área de implantação primordial, não foi objecto de uma escolha pré-concebida, mas resulta do facto de as populações orientais terem utilizado a via marítima para atingirem o Extremo ocidente. Mas o mesmo talvez não possa dizer-se em relação aos estuários, havendo dados que permitem admitir que a instalação nesses ambientes estuarinos específicos obedeceu a critérios concretos que tiveram que ver com circunstâncias de natureza diversa.

Em primeiro lugar, cabe destacar a importância dos rios Guadiana, Sado, Tejo e Mondego como importantes vias de penetração para o interior, sendo quase seguro que a sua navegabilidade era consideravelmente maior na Antiguidade do que é hoje. Quer o Tejo quer o Mondego conduzem às regiões estaníferas da Beira Interior e o Sado e o Guadiana dão acesso à chamada faixa piritosa alentejana. E, neste contexto, deve recordar-se que os autores clássicos não deixaram de referir que a «descoberta» do Ocidente se prendeu com a exploração dos recursos metalíferos. Por outro lado, e especialmente

no que ao Tejo diz respeito, a sua riqueza aurífera não foi certamente despi-
ciente no processo de instalação de populações orientais em Lisboa, Almaraz
e Santarém, ou nas características mediterrâneas detectadas, a partir do
século VI a.C., nos espólios de Freiria (Cascais), Moinhos da Atalaia
(Amadora), ou em Outorela (Oeiras).

Mas não é impossível pensar que outras circunstâncias transformaram os
estuários dos grandes rios portugueses em ambientes coloniais antigos e que
outros recursos foram também desejados e aproveitados pelos fenícios que
aportaram a estes locais, a partir de meados do século VIII a.C.

Neste caso, o sal assume papel importante, até porque o mar, enquanto
fonte de recursos, assume especial importância no que respeita à sua
exploração.

Na história da Arqueologia, só nos últimos anos se passou a dar particular
importância ao estudo da salicultura, não por ser uma actividade considerada
menor ou esporádica, mas porque, de facto, a identificação da sua prática não
é fácil. No entanto, sabemos que o sal era um dos produtos de troca entre os
gaditanos e os habitantes das Cassitérides (Estrabão, III, 5, 11).

Como vários investigadores já sublinharam, o sal foi certamente uma pre-
sença constante entre as comunidades passadas, apesar de ser extremamente
difícil identificar a sua presença através da leitura do registo arqueológico. De
facto, a importância do sal vai muito para além da sua função hodierna de
condimento, pois ele é vital para o bom funcionamento biológico de homens
e animais, para o tratamento de determinadas matérias-primas, como as peles,
para a conservação de alimentos, para o fabrico de queijo, etc.

No território português, esta última prática poderá remontar aos finais do
Neolítico e Calcolítico inicial, conforme indícios, indirectos, recolhidos na
escavação do povoado da Ponta da Passadeira (Barreiro) (Soares, 2001: 124).

Mas foi, certamente, na Idade do Bronze e na Idade do Ferro que a sali-
cultura conheceu um maior desenvolvimento, de resto, concomitante com a
crescente importância da criação de gado, quer na conservação da carne,

quer no tratamento de peles. A informação de Estrabão acima referida poderá traduzir uma prática antiga entre as comunidades litorais e as populações do interior, o que nos ajudaria a compreender melhor as relações que existiram, por exemplo no Bronze Final, entre o litoral beirão e estremenho e a Beira Interior (Vilaça e Arruda, 2004, entre outros).

Mas o desenvolvimento da salicultura esteve também certamente relacionado com a produção de preparados de peixe, produção essa muito bem documentada na baía de Cádiz a partir do final do século VI, e que, no território actualmente português, pode ter-se iniciado a partir do século V. Aliás, os referidos preparados de peixe gaditanos eram bem conhecidos no mundo antigo, a avaliar pela atenção que mereceram nas comédias gregas (por exemplo Aristófanes, *As rãs*, 474-475), havendo que recordar que, no início do século V, Atenas cria um vaso especificamente destinado ao seu consumo. Há também evidências arqueológicas do comércio destes preparados entre Gadir e o Mediterrâneo Central, nomeadamente no aparecimento em Olímpia, Corinto, Sicília e Sardenha de ânforas destinadas a envasar esses produtos produzidas na baía gaditana.

De qualquer forma, e à semelhança de muitos dos locais do Mediterrâneo e mesmo do Atlântico Norte africano onde a presença de populações fenícias está atestada (por exemplo Mozia e Lixus, respectivamente), a grande maioria dos sítios orientais e orientalizantes do litoral português localiza-se em áreas onde a exploração do sal foi uma constante até, praticamente, à actualidade. Ainda hoje, Castro Marim e Tavira estão rodeadas de salinas, e o sal do Sado e do Mondego foi sistematicamente explorado, pelo menos desde a Idade Média. Esta coincidência não pode ser inocente, ainda que seja difícil datar o início da salicultura nos locais mencionados. E a maioria dos sítios portugueses onde a presença de populações orientais está atestada localiza-se junto à foz dos rios, mas quase sempre no interior dos estuários e não na frente marítima. Se tal facto pode prender-se com a instalação em áreas com condições portuárias mais adequadas, também parece certo que são estas as que

são compatíveis com a exploração do sal, exploração que é possível em áreas estuarinas e não em áreas de mar batido. A localização de Castro Marim e de Tavira, no Algarve, de Alcácer do Sal, de Abul e mesmo de Setúbal, no Sado e de Santa Olaia no Mondego é particularmente significativa de uma implantação que parece privilegiar a exploração do sal. Também no estuário do Tejo, Lisboa e Almaraz são sítios que estão situados na foz, em área próxima de lugares onde a salicultura pode ser praticada.

5. De mar a mar: materiais mediterrâneos no Ocidente peninsular durante o Bronze Final e a 1ª Idade do Ferro

Do final da Idade do Bronze, existem no território actualmente português artefactos e tecnologias cuja origem é claramente extra peninsular. A sua incidência num vasto espaço, que abrange não só o Mediterrâneo (Sicília e Sardenha), mas também áreas atlânticas que atingem, pelo menos, a Bretanha, faz crer que o Ocidente peninsular foi integrado em rotas e mecanismos de troca desenvolvidos numa ampla região. Terá sido de facto nesta época que, e pela primeira vez em grande escala, áreas diversas do ponto de vista cultural entram em contacto, ligando-se o Atlântico e o Mediterrâneo, através de uma série de objectos de âmbito supra regional. E se as cerâmicas micénicas de Córdova eram já um bom indício dessa ligação, algumas espadas e fíbulas, por exemplo, mostram uma circulação de objectos manufacturados e de tecnologias que excedem os simples contactos esporádicos.

Mas parece evidente que as relações estabelecidas entre as comunidades do Ocidente peninsular e o mundo mediterrâneo ultrapassaram, a partir do início do 1º milénio a.C., a simples actividade comercial, sendo consensual que houve não só contacto, mas instalação efectiva de populações orientais na Península, desenhando-se um processo de contornos coloniais. Esta instalação implicou profundas alterações na sociedade indígena quer ao nível

tecnológico, mas também social, político e até étnico. Tecnologias como a redução do ferro, a roda de oleiro, a pasta vítrea e o moinho giratório, foram então introduzidas em vastas áreas litorais, de Alicante ao Mondego, havendo também dados que permitem admitir que este foi um momento em que novas práticas sociais, funerárias e religiosas foram adquiridas, e novos hábitos alimentares se iniciaram. Com efeito, a domesticação da *vitis* e o consequente consumo de vinho, e a introdução dos galináceos no território e na dieta alimentar estão confirmadas por dados palinológicos e faunísticos. Por outro lado, é com a chegada e instalação de grupos orientais que as próprias construções domésticas e religiosas se alteram, modificando-se as plantas que passam de circulares ou ovais a rectangulares ou quadrangulares.

A chegada e instalação dessas populações estão também materializadas num muito numeroso e diversificado espólio que engloba, entre outros materiais, cerâmicas a torno cobertas por engobe vermelho e pintadas em bandas polícromas, objectos de pasta vítrea, vasos de alabastro, ourivesaria decorada com a técnica da filigrana, ovos de avestruz pintados e artefactos metálicos produzidos através da técnica da cera perdida. Se muitos desses espólios foram já fabricados localmente, outros há que parecem ter sido importados ou de espaços mediterrâneos ou das colónias fenícias localizadas na região do Estreito de Gibraltar. Este é, seguramente, o caso de algumas ânforas, o que evidencia a chegada de produtos alimentares, e talvez mesmo o de algumas cerâmicas destinadas ao serviço de mesa.

A integração plena do Ocidente europeu num âmbito cultural e social mediterrâneo pode também ser rastreada no âmbito das representações simbólicas, que consubstanciam a partilha não só de tecnologias e sistemas sociais e eventualmente políticos, mas também dos ideológicos assumidos de forma diversa.

Neste contexto, a forma de pele de boi esticada assume papel importante.

Os lingotes em forma de pele de boi estendida são frequentes no Próximo Oriente em contextos do final da Idade do Bronze, como é o caso, por

exemplo, dos naufrágios de Ulu Burun (mais de 200) e de Gelydonia (Fig. 4-1). Mas, há também indícios de que a forma e, talvez mesmo, os próprios lingotes podem estar relacionados com determinados universos religiosos, como se verifica no santuário cipriota de Enkomi, onde uma divindade masculina está representada sobre um lingote com esta mesma forma (Lonas, 1984: 102-105). Assim, pode admitir-se que a pele de boi esticada faria alusão a uma simbólica que relacionava o poder económico, político e religioso, tornando-se sintomática a associação de um importante recurso, como é o metalífero, e de um símbolo de riqueza agrícola e de prosperidade doméstica, que o touro representa, ao universo religioso oriental. O metal significa poder económico e político e por isso se sacralizava, materializando-se essa sacralização numa forma que remetia para um animal ele próprio em grande parte sagrado, também por referir riqueza e força.

Este tipo de lingotes, muito abundante a Oriente, e ainda com significativa expressividade no Mediterrâneo Central, concretamente na Sardenha, são completamente desconhecidos a ocidente desta ilha. Aliás, a hipótese dos lingotes encontrados na Sardenha serem de fabrico indígena, tem conduzido a interessantes debates⁽⁴⁾. Do lado de cá, não há lingotes, mas sim a sua imagem (Fig. 4-2), o que constitui um dos mais interessantes processos conceptuais de recontextualização e de uma linguagem simbólica comum a todo o Mediterrâneo.

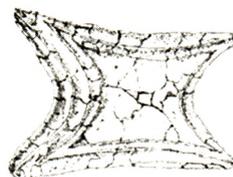
A associação da forma de lingotes ao universo indígena mais ocidental pode ser bem mais remota no tempo, recuando à 1ª metade do 2º milénio a. C., se assim quisermos entender, o que é muito discutível, a insígnia de poder que vemos no personagem da estátua-menir de Ataúdes (Figueira de Castelo Rodrigo) (Vilaça *et al.*, 2001) e bem assim num dos monumentos de S. Martinho (Castelo Branco) (Vilaça *et al.*, 2004: 160). Saliente-se, uma vez

⁽⁴⁾ Confrontem-se, por exemplo, entre outros, as posições de Gale e de Muhly, contra e a favor de um fabrico de lingotes na Sardenha: artigos publicados em Gale, N. H. (ed.) (1991), *Bronze Age Trade in the Mediterranean*. Studies in Mediterranean Archaeology, Vol. XC, Jonsered.

mais, a relação entre o metal sob a forma de lingote e um personagem heroicizado e/ou deificado.



1



2

(sem escala)

Fig. 4-1: Lingote de cobre de Gelidonya, Turquia (segundo Karageorghis, 2002. *Cipro. Centri e monumenti dell'antichità*. Milano: Electa).

Fig. 4-2: Tampa de *Larnax* de Neves Corvo (segundo Maia e Maia, 1986. *Arqueologia da área mineira de Neves Corvo. Trabalhos realizados no triénio 1982-1984*. Somincor).

Mas a relação entre a forma de pele de boi esticada e o mundo religioso é particularmente significativa no sul do território peninsular, justamente em áreas onde a orientalização foi intensa e é visível através de espólios e de estruturas construídas.

No baixo Guadalquivir são conhecidos os altares de Carambolo (Escacena, 2002; Rodríguez Azogue e Fernández Flores, 2005) e de Cória del Rio (Escacena e Izquierdo, 2001), o primeiro dos quais integrante de uma estrutura religiosa com alguma dimensão. A forma de pele de boi esticada de ambos os altares encontra-se também representada no peitoral que integra o famoso tesouro, parecendo de realçar não só a similitude formal, mas também a associação, no mesmo local, da mesma morfologia em distintos suportes, bem como a conotação religiosa do sítio.

Edifícios de culto com altares em forma de lingote cipriota encontram-se em outras áreas peninsulares, quer do Levante e Nordeste, como é o caso de

El Oral (Alicante) (Abada Casal e Sala Sellés, 1997) ou Els Villars (Lérida, Catalunya) (Garcés *et al.* 1997), quer do interior, concretamente Cancho Roano (Celestino Pérez, 1994, 2001), na Extremadura, Cerro de la Mesa (Ortega Blanco e Gutiérrez, 2004), em Toledo, e Castro Verde, no Alentejo (Maia, 1987), ainda que no último caso o altar apresente uma estrutura distinta da habitual (Fig. 4-2). De qualquer modo, todos estes elementos aparecem em áreas onde o contacto com o mundo oriental foi intenso.

A simbologia da pele de boi esticada encontra-se também plasmada na arquitectura do mundo funerário, sendo de referir, por exemplo, o caso da Torre de Pozo Moro, Albacete (Almagro-Gorbea, 1983), construída sobre um empedrado com esta forma, e foi igualmente assumida em alguns objectos que podem considerar-se litúrgicos, concretamente as bandejas de bronze da necrópole de la Joya (Huelva).

Curiosamente, todos estes casos correspondem a um período em que os lingotes de tipo “pele de boi” do Mediterrâneo Oriental e Central já não se fabricavam, ainda que, na Sardenha, tenham continuado a circular fragmentados e como sucata nos inícios da Idade do Ferro. Assim, aquelas representações de lingotes não só testemunham a assimilação de uma ideia e sua simbologia, como expressam, de forma magistral, um fenómeno cultural de conservação da memória.

A forma de pele de boi esticada que os lingotes assumem, e a sua representação em ambientes culturais e funerários, falam eloquentemente de um mar partilhado, também ao nível da ideologia, da religião e dos cultos. Partilha-se um símbolo, e naturalmente um significado e uma mensagem.

6. Outros mares

Não podemos terminar sem recordar que outros mares, mais longínquos, desde muito cedo marcaram presença no mar que veio a ser greco-romano.

Referimo-nos ao Báltico e ao seu âmbar, este tão apreciado na Antiguidade, mas muito antes também.

O estudo dos artefactos de âmbar pré e proto-históricos do território português não tem despertado grande interesse entre os arqueólogos. E, no entanto, o âmbar, pelos seus atributos — ornamentais (duro mas fácil de trabalhar, cor atractiva, transparência, leveza), aromáticos (friccionado entre as mãos, com o aumento de calor, ou queimado, exala um agradável cheiro), profilácticos (bom para curar os males de garganta, de estômago, de vista, de ouvidos, crises de delírio, etc.) — desde sempre foi considerado um bem exótico de elevado e diversificado valor. Os próprios autores clássicos, como Heródoto (III, 115), Plínio (XXXVII, 30-54), ou Tácito (XLV), por diversas vezes se referem a este precioso bem.

O achado de três contas de colar na Moreirinha (Idanha-a-Nova), povoado ocupado na transição do II para o I milénio a. C., veio de alguma forma chamar a atenção para a importância do âmbar e da pertinência em realizar determinados tipos de análises (Vilaça, 1995: 323-325; Beck e Vilaça, 1995; Vilaça *et al.*, 2002).

Referimo-nos, concretamente, à aplicação do método de espectroscopia de infra-vermelhos que, desde os anos sessenta do século passado, tem vindo a ser ensaiado, e desenvolvido, com muito êxito, por Curt Beck (Beck *et al.*, 1965). Este método permite a fácil identificação de âmbar báltico, ou sucinite, com a vantagem de requerer apenas uma pequeníssima amostra de não mais de dois a três miligramas. Por outro lado, oferece uma elevada fiabilidade, uma vez que nenhuma outra resina fóssil emite idêntico espectro de infra-vermelhos, pelo que não se confunde com qualquer outro âmbar de origem distinta.

Além do âmbar da Moreirinha, foi também possível submeter a idênticas análises duas contas, e outros fragmentos de âmbar, provenientes do povoado coevo da Sr.^a da Guia (Baiões, S. Pedro do Sul); todos respeitam a sucinite, portanto, de origem báltica (Vilaça *et al.*, 2002).

Em termos formais, as contas de colar da Moreirinha e da Sr.^a da Guia não se diferenciam da esmagadora maioria de muitas outras contas pré e proto-históricas encontradas em território português. Por esta razão mas, fundamentalmente, porque na última daquelas estações também foram recolhidos nódulos de âmbar⁽⁵⁾, é muito plausível que este também circulasse em bruto através de distintas comunidades, que o transformariam, depois, em contas ou outro tipo de artefacto.

Se o âmbar da Moreirinha e da Sr.^a da Guia está bem identificado quanto à sua origem, nada de seguro existe respeitante à(s) rota(s) percorrida(s) desde o Báltico às terras beirãs.

A interioridade destes achados poderá ser entendida como um argumento, a somar a muitos outros, comprovativo da existência de contactos terrestres entre o Ocidente peninsular e as regiões além Pirenéus.

Igualmente abundantes e diversificados, são os testemunhos materiais que, no Bronze Final, circularam entre as “comunidades atlânticas”, o que implica aceitar, com igual plausibilidade, a rota que privilegiou o Atlântico. Aliás, nada obsta, bem pelo contrário, que a recolha do âmbar tivesse sido realizada em depósitos secundários, por exemplo, nas costas orientais de Inglaterra, da Holanda ou da Dinamarca, etc., onde chegava arrastado por correntes marítimas, dada a sua leveza (Beck e Shennan, 1991: 15-18).

Mas a presença mediterrânea no interior beirão, não só se manifestou de múltiplas formas, como foi recorrente e, por isso, não é de excluir também que o âmbar báltico tivesse chegado conjuntamente com outros artefactos de âmbito mediterrâneo (Vilaça, no prelo). Recordemos, a este propósito, o famoso naufrágio de Ulu Burun, ocorrido no século XIII a. C., junto à costa meridional da actual Turquia, cuja carga, mista, reunia bens de origem egípcia, cipriota, próximo-oriental (lingotes de cobre e de vidro, marfim de hipo-

⁽⁵⁾ Âmbar em bruto foi igualmente recuperado nas escavações do povoado do Bronze Final de Fort Harrouard (Eure-et-Loire, França).

pótamo e de elefante, cascas de ovos de avestruz, carapaças de tartaruga, cerâmicas, especiarias, etc.) e... âmbar báltico.

Seja como for, o certo é que, na transição do II para o I milénios a. C., o centro interior do território português integrava os sistema(s) de trocas “internacionais” vigentes à época, testemunhando também o âmbar a importância das trocas transregionais de média e longa distância durante o Bronze Final.

Portanto, do Báltico ao Atlântico, do Báltico ao Mediterrâneo, do Mediterrâneo ao Atlântico, circulavam produtos, matérias-primas, costumes e, naturalmente, pessoas também, antes de Gregos e de Romanos.

Bibliografia:

- AAVV (1995) - *Núcleo arqueológico da Rua dos Correeiros*. Lisboa: Fundação Banco Comercial Português.
- Abada Casal, L. e Sala Sellés, F. (1993) - Sobre el posible uso cúltico de algunos edificios de la Contestania Ibérica. *Quaderns de Prehistòria i Arqueologia Castellonenques*.18, Castelló: 91-102.
- Almagro-Gorbea, M. (1983) - Pozo Moro. El monumento orientalizante, su contexto socio-cultural y sus paralelos en la arquitectura funeraria ibérica, *Madrid Mitteilungen*. 24, Madrid: 177-392.
- Almagro Gorbea, M. (1988) - Representaciones de barcos en el arte rupestre de la Península Ibérica. Aportación a la navegación precolonial desde el Mediterráneo Oriental. *Actas del Primer Congreso Internacional “El Estrecho de Gibraltar”*. Madrid: 389-398.
- Alonso Romero, F. (1993) - Los Testemonios más antiguos de los médios de navegación entre el Mediterráneo y el Atlántico: Las embarcaciones de juncos en el arte rupestre de la Península Ibérica. *Mediterráneo*, 2, Instituto Mediterráneo: 265-284.
- Alonso Romero, F. (1995) - La embarcación del petroglifo Laxe Auga dos Cebros (Pedornes, Santa Maria de Oia, Pontevedra). *Actas del XXII Congreso Nacional de Arqueologia* (Vigo, 1993). Vol. II: 137-145.
- Alves, F.; Diogo, A. M. D.; Cardoso, J. P. (2001) - Considerações sobre os dois grandes cepos de âncora em chumbo com alma de madeira, do séc. V-IV a. C., provenientes do ancoradouro natural da ilha Berlenga (Peniche) e sobre os achados de ânforas de “tipo Púnico” em águas portuguesas. In *Os Púnicos no Extremo Ocidente*. Lisboa: Universidade Aberta: 239-260.
- Arruda, A. M. (1999-2000) - *Los fenícios en Portugal. Fenícios y mundo indígena en el centro y sur de Portugal (siglos VIII-VI a. C.)*. Cuadernos de Arqueologia Mediterránea 5-6. Publicaciones del Laboratorio de Arqueologia de la Universidad Pompeu Fabra de Barcelona.
- Barros, L. (1998) - *Introdução à Pré e Proto-História de Almada*. Almada: Câmara Municipal de Almada.

- Bass, G. (1965) - Cape Gelydonia. In Taylor (ed.) - *Marine Archaeology*. London: World Underwater Federation: 119-140.
- Bass, G. (1988) - Return to Cape Gelydonia. *International Journal of Nautical Archaeology*. Texas: INA. 15 (2): 2-5.
- Beck, C. e Shennan, S. (1991) - *Amber in Prehistoric Britain*. Oxford: Oxbow Monograph 8.
- Beck, C. W. e Vilaça, R. (1995) - The provenience of Portuguese archaeological amber artifacts — A case study from Moreirinha (Beira Baixa). *Trabalhos de Antropologia e Etnologia*. XXXV (4): 207-312.
- Beck, C. W.; Wilbur, E.; Meret, S.; Kosove, D.; Kermani, K. (1965) - The infrared spectra of amber and the identification of Baltic amber. *Archaeometry*. 8: 96-109.
- Cabral, J. M. P., Meireles, J. M.; Soares, A. M.; Veríssimo, L. (1990) - Datação pelo radiocarbono de um cepo de âncora em chumbo encontrado na Berlenga. *Conimbriga*. XXIX: 59-68.
- Cardoso, J. L. (2004) - *A Baixa Estremadura dos finais do IV milénio A.C. até à chegada dos Romanos: um ensaio de história regional*. Estudos Arqueológicos de Oeiras. 12.
- Celestino Pérez, S. (1994) - Los altares en forma de «lingote chipriota» de los santuarios de Cancho Roano. *Revista de Estudios Ibericos*. Madrid. 1: 291-309.
- Celestino Pérez S. (2001) - Los santuarios de Cancho Roano. Del indigenismo al orientalismo arquitectónico. In Ruiz Mata, D.; Celestino, S. (eds.) - *Arquitectura Oriental y Orientalizante en la Península Ibérica*. Madrid: Centro de Estudios del Próximo Oriente - Consejo Superior de Investigaciones Científicas: 17-56; 123-157.
- Coelho, M. H. (1983) - *O Baixo Mondego nos finais da Idade Média*. Lisboa: Imprensa Nacional/Casa da Moeda.
- Demakopoulou, K. (1999) - Les épaves de navires en Méditerranée Orientale. In *L'Europe au Temps d'Ulysse. Dieux et Héros de l'Âge du Bronze*. 25e Exposition d'Art du Conseil de l'Europe: 35-37.
- Díes Cusí, E. (2004) - Los condicionantes técnicos de la navegación fenicia en el Mediterráneo Oriental. In Peña, V., Mederos, A. e Wagner, C. (eds.) - *La Navegación fenicia. Tecnología naval y derroteros*. Madrid: Centro de Estudios Fenicios y Púnicos: 55-84.
- Escacena, J. L. (2002) - Dioses, Toros y Altares. Un templo para Baal en la antigua desembocadura del Guadalquivir. In Ferrer, E., (ed.) - *Ex Oriente Lux: Las Religiones Orientales Antiguas en la Península Ibérica*. Sevilla: Universidad de Sevilla - Fundación El Monte: 33-75.
- Escacena, J. L. e Izquierdo, R. (2001) - Oriente en Occidente. Arquitectura civil y religiosa en un barrio fenicio de la *Caura* tartésica. In Ruiz Mata, D., Celestino, S., (eds.) - *Arquitectura Oriental y Orientalizante en la Península Ibérica*. Madrid: Centro de Estudios del Próximo Oriente - Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Madrid: 123-157.
- Filgueiras, O. L. (1980) - A Evidência das Navegações desde o Bronze — necessidade duma cartografia específica. *Actas do Seminário de Arqueologia do Noroeste Peninsular*. Guimarães. Sociedade Martins Sarmento. Vol. I :145-153.
- Garcés, I.; Junyent, E.; Lafuente, A. e López, J. B. (1997) - *Vilars 2000. Una fortalesa ilergeta d'ara fa 2700 anys*. Lleida.
- Guerrero Ayuso, V. (2004) - Las islas baleares en los derroteros del Mediterráneo central y occidental. In Peña, V. Mederos, A. e Wagner, C. (eds.) - *La Navegación fenicia. Tecnología naval y derroteros*. Centro de Estudios Fenicios y Punicos: Madrid: 85-134.
- Maia, M. (1987) - Dois *larnakes* da Idade do Ferro do Sul de Portugal. *Veleia* [Actas del IV Coloquio sobre Lenguas e Culturas Paleohispanicas, Vitoria, 1985]: 223-242.

- Mayet, F. e Silva, C. T. (2000) - *Le site phénicien d'Abul (Portugal). Comptoir et sanctuaire*. Paris: Difusion de Boccard.
- Mederos Martin, A. e Escribano Cobo (2004) - Los periplos de Eudoxo de Cízico en la Mauretania Atlántica. *Gerion*. Madrid. 22: 215-233.
- Nereguela, I. e Ortiz, P. (2004) - Hacia la comprensión de la construcción naval fenicia según el barco «Mazarrón 2» del siglo VII a.C. In Peña, V. Mederos, A. e Wagner, C. (eds.) - *La Navegación fenicia. Tecnología naval y derroteros*. Madrid: Centro de Estudios Fenicios y Punicos: 227-278.
- Nereguela, I.; Pinedo, J.; Gómez M.; Miñano, A.; Arrellano, I. e Barbas, J. S. (1995) - Seventh-century BC phoenician vessel discovered at Playa de la isla Mazarrón, Spain. *The International Journal of Nautical Archaeology*. 24 (3): 189-197.
- Nereguela, I.; Pinedo, J.; Gómez, M.; Miñano, A.; Arrellano, I. e Barbas, J. S. (2000) - Descubrimiento de dos barcos fenicios en Mazarrón. In Aubet e Barthélemy - *Actas del IV Congreso Internacional de Estudios Fenicios e Púnicos*. IV. Cádiz: Universidad de Cádiz: 1671-1680.
- Pereira, I. (1997) - Santa Olaia et le commerce atlantique. *Itinéraires Lusitaniens*. Paris. Boccard: 209-253.
- Pulak, C. (1988) - The Bronze Age shipwreck at Ulu Burun, Turkey: 1985 Campaign. *American Journal of Archaeology*. 92 (1): 1-37.
- Pulak, C. (1994) - 1994 excavation at Ulu Burun. The final Campaign. *Institute of Nautical Archaeology Quarterly*. Texas: INA. 21 (4): 8-16.
- Rocha, A. S. (1971) - *Memórias e Explorações Arqueológicas*. Vol. II. Estações Pré-Romanas da Idade do Ferro nas vizinhanças da Figueira. Acta Universitatis Conimbrigensis. Coimbra.
- Ruiz-Gálvez Priego, M. (1998) - *La Europa Atlántica en la Edad del Bronce*. Crítica. Barcelona.
- Simplicio, M. C. (1999) - A questão da navegação atlântica pré-fenícia e o problema das fontes para o seu estudo: uma proposta de trabalho. *Revista de Guimarães*. [Actas do Congresso de Proto-História Europeia, vol. 2], Guimarães. Sociedade Martins Sarmento: 819-825.
- Soares, J. (2001) - O povoado pré-histórico da Ponta da Passadeira: economia ribeirinha dos IV-III milénios a. C. In *Arqueologia e História Regional da Península de Setúbal*. Discursos - Número especial Língua, Cultura e Sociedade. Lisboa: Universidade Aberta: 101-127.
- Veiga, S. E. (1891) - *Antiguidades Monumentais do Algarve*. Lisboa. Vol. IV.
- Vilaça, R. (1995) - *Aspectos do Povoamento da Beira Interior (Centro e Sul) nos finais da Idade do Bronze*. Trabalhos de Arqueologia. 9. Lisboa: IPPAR.
- Vilaça, R. (no prelo) - A presença mediterrânea no mundo interior beirão, centro de Portugal (sécs. XI/X-VII/VI a. C.). *VIIth Congresso of Phoenician Punic Studies*. Lisboa. 2005.
- Vilaça, R.; Cruz, D. J.; Santos, A. T.; Marques, J. N. (2001) - A estátua-menir de "Ataúdes" (Figueira de Castelo Rodrigo, Guarda) no seu contexto regional. In *Estudos Pré-Históricos*. IX: 69-82.
- Vilaça, R.; Santos, A. T.; Marques, J. N. (2004) - O monte de S. Martinho na Idade do Bronze — Estátua-menir-76, Estátua-menir-77 e Menir-78. In *Arqueologia: Coleções de Francisco Tavares Proença Júnior*, Castelo Branco: 159-166.
- Vilaça, R.; Beck, C. W.; Stout, E. C. (2002) - Provenience analysis of prehistoric amber artifacts in Portugal. *Madrider Mitteilungen*. 43: 61-78.
- Wachsmann, S. (1981) The ships of the sea peoples. *International Journal of Nautical Archaeology*. Ames: Blackwell Publishing Ltd.. 10 (3): 187-220.
- Wachsmann, S. (1997) - Where the sea peoples mycenaean? The evidence of ship iconography. In Swiny, S; Hohlfelder, R. L. e Swiny, H. (eds.) - *Res Maritimae. Cyprus and the esatren Mediterranean from Prehistory to Late Atiquity*. Atlanta: 339-356.

Autores clássicos

58

- A Bíblia Sagrada. Versão dos textos originais. Coordenação de Herculano Alves (ofmcap) e coordenação do AT de José Augusto Ramos. Lisboa: Centro bíblico dos Capuchinos. 2001.
- Avieno, *Orla Marítima* - Introdução, versão do latim e notas de José Ribeiro Ferreira. Coimbra: Centro de Estudos Clássicos e Humanísticos, 1985.
- Estrabão - *Geografia. Libros I y II*. Tradução de J. Garcia Blanco. Biblioteca Clásica Gredos, 159. Madrid. 1991.
- Hanão, *Périplo* - Estudo introdutório, tradução do grego e notas de Victor Jabouille. Lisboa: Editorial Inquérito, 1994.
- Heródoto - *Histoires*. Paris: "Les Belles Lettres", 1949.
- Homero - *Iliada*. Introdução e tradução do grego de Frederico Lourenço. Lisboa, Cotovia, 2005.
- Homero - *Odisseia*. Introdução e tradução do grego de Frederico Lourenço. Lisboa, Cotovia, 2005.
- Ovídio - *Metamorfoses*. Tradução de José Antonio Dobarro Posada e Estrella Fernández Graña. Santiago de Compostela: Consellería de Cultura, Comunicación Social e Turismo da Xunta de Galicia e Editorial Galaxia: Vigo, 2005.
- Plínio - *Histoire Naturelle*. Paris: "Les Belles Lettres", 1972.
- Pseudo Scílix - *The Periplus of Pseudo Skylax* – An interim translation. Por Shipley, G. 2004
- Tácito - *La Germanie*. Paris: "Les Belles Lettres", 1949.
- Virgílio - *Eneida*. Madrid: Espasa calpe, 2003.