

LUSITÂNIA ROMANA –
ENTRE O MITO E A REALIDADE

Centro Cultural de Cascais
Museu Nacional de Arqueologia
Museu Arqueológico de S. Miguel de Odrinhas
4 a 6 de Novembro de 2004

FICHA TÉCNICA

Título

LUSITÂNIA ROMANA – ENTRE O MITO E A REALIDADE
Actas da VI Mesa-Redonda Internacional sobre a Lusitânia Romana

Imagem da Capa

Autor: Alexandre de Laborde (o desenho). Gravou Tilliard.

Obra: ***Voyage pittoresque et historique de l’Espagne***, Paris, 1807-1818
(IV Volumes). A data certa do desenho recairá nos primeiros anos do século XIX, quando De Laborde esteve em Madrid, ao serviço de Napoleão.

O título da gravura (em três línguas: Castelhana, Francês e Inglês):

Vue de la Naumachia et de l’Ancien Théâtre à MÉRIDA.

Edição

Câmara Municipal de Cascais

Coordenação

Jean-Gérard Gorges

José d’Encarnação

Trinidad Nogales Basarrate

António Carvalho

Local e data

Cascais, 2009

Impressão

Facsimile, Lda.

Tiragem

1050 ex.

ISBN

978-972-637-207-3

Depósito Legal

298801/09

A DIMENSÃO ATLÂNTICA DA LUSITÂNIA: PERIFERIA OU CHARNEIRA NO IMPÉRIO ROMANO?

CARLOS FABIÃO

Dept. História da Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa
Centro de Arqueologia - UNIARQ
cfabiao@fl.ul.pt

Palavras-chave:

Atlântico, Lusitânia, Navegação, Comércio

Resumo:

Ao longo do tempo, a literatura greco-latina foi construindo uma imagem estereotipada do extremo ocidente, onde se identificam recorrentemente alguns tópicos: “fim do mundo”, “terra ignota”, “lugar de prodígios” e “sítio de barbárie”. Estas imagens, primeiramente forjadas em âmbito helenístico, persistiram como lugares-comuns da literatura até à Antiguidade Tardia. Acrescente-se, porém, que não faltam nessa mesma literatura registos mais objectivos do crescente conhecimento das costas atlânticas, que se tornaram espaços perfeitamente familiares e frequentados durante a época romana. Há, pois, distintas tradições literárias que devem ser devidamente contextualizadas e não tomadas literalmente.

A investigação portuguesa sobre a Antiguidade assumiu de um modo cândido esta imagem de finisterra, à beira do terrífico mar Oceano, e interiorizou a noção de uma *Lusitania* ultra-periférica no contexto do Império Romano, mesclando acriticamente as distintas tradições literárias, com especial destaque para as primeiras. A condição francamente interior dos principais centros políticos da *província* constituía um outro argumento a favor de uma depreciação do litoral. Paralelamente, o desenvolvimento das pesquisas em outras paragens, valorizou a importância de algumas rotas de circulação norte-sul, designadamente o istmo gaulês e as rotas do Ródano e Reno, no abastecimento à *Britannia* ou à *Germania Inferior*, sublinhando a suposta condição periférica hispânica e desvalorizando assim a rota atlântica que, apesar de algumas dificuldades de navegação, constituía a melhor escolha, atendendo à razão distância / custo.

Nos últimos anos, um crescente interesse pela orla litoral lusitana conduziu a algumas verificações importantes: em primeiro lugar, a existência de uma significativa actividade de exploração de recursos marinhos, com uma não menos importante componente de exportação; em segundo lugar, o reconhecimento de interessantes fenómenos de oscilação nas dinâmicas do povoamento, com uma evidente valorização das zonas de estuário, particularmente notória nos casos dos rios Sado e Tejo; a multiplicação de registos arqueológicos relacionados com o transporte e circulação de mercadorias por via marítima ao longo da faixa atlântica (designadamente, o padrão de distribuição de algumas ânforas e cerâmicas finas); finalmente, com a identificação de elementos concretos sobre a navegação antiga (cepos de âncoras, naufrágios e elementos de sinalização naval).

A conjugação destes dados constitui um interessante tema de reflexão, que permite reequacionar o papel da *Lusitania* no contexto do Império Romano. Não tanto como remota e distante periferia, mas como verdadeira charneira entre espaços provinciais. Não se pretende, naturalmente, depreciar as já conhecidas rotas de circulação norte-sul, de há muito reconhecidas, nem defender que a *Lusitania* poderia ter sido o que de facto não foi, mas sim trazer para o debate científico a relevância da rota atlântica no âmbito do Império Romano e a consequente reavaliação da mais ocidental das províncias, neste contexto.

Keywords:

Atlantic, Lusitania, Navigation, Trade

Abstract:

From the Ancient Greek and Roman literary sources we have an image of the westernmost part of Europe, the former Roman Province of Lusitania, built upon some persistent topics, such as: “end of the world”, “unknown land”, “land of prodigy and barbarians”. Those literary *topoi* survived until Late Antiquity. But we may also found many signs of a growing knowledge and familiarity with Atlantic coastal areas. This knowledge is so relevant that one can argue that those coasts are actually well known and frequented by the Romans. So, what we have is two distinct and in some sense contradictory traditions, that required a more critic evaluation. In other words: literature its just literature.

Modern Portuguese research on Antiquity assumed frequently a candid attitude toward those records, accepting the image of “*finis terrae*”, near the dangerous and unknown “Ocean sea” and so admitted that the former Roman Province of Lusitania as an “ultra periphery” in the context of the Roman Empire. The inland condition of the major political centres, such as *Augusta Emerita* or *Pax Iulia*, with the exception of *Scallabis*, actually directly accessible from the sea, has been seen as other arguments on behalf of that supposed peripheral condition. The research undertook in other regions emphasized the role of other south/north routes, such as the Gallic isthmus or the Rhone and Rhine valleys, on the supplies to the military frontiers of *Britannia* and *Germania Inferior*, underestimating the relevance of the maritime Atlantic route, which is actually the best choice according to a cost/profit relationship, despite some sailing difficulties, and so contributing also to sketch the image of the Hispanic “ultra peripheral” condition.

In the last decades, a growing interest on the study of Lusitanian coastal areas allowed some important new issues: on one hand, the existence of a significant activity of marine resources exploitation with a no less relevant export activity; on the other hand, a growing knowledge of the settlement dynamics in the estuary areas, mainly in the lower Sado and Tejo rivers, related with production and transport of several goods, as one can see in the general pattern of the spread of amphorae and other imported ceramics, underlying the relevance of the Atlantic as a commercial route; last, but not least, the identification of archaeological remains of an Atlantic navigation (anchors, shipwrecks and light signal spots).

A joint consideration of all that evidence is a serious subject of analysis, suggesting that we should change our paradigm on the study of the role of ancient *Lusitania* in the context of Roman Empire. No more the remote and peripheral land, but an actual important scale point between the different occidental provinces. Naturally, I have no intention of underestimating the other well-known routes, using the Gallic land and rivers, neither to pretend that *Lusitania* has more importance than that it actually has, but to bring to the scientific agenda the subject of the Atlantic route and its importance for a re-evaluation of the role of *Lusitania* in ancient times, gathering some relevant data.

“A Gadibus columnisque Herculis Hispaniae et Galliarum circuitu totus hodie nauigatur coccidens. Septentrionalis uero oceanus maiore ex parte nauigatus est, auspiciis Divi Augusti Germaniam classe circumuecta ad Cimbrorum promunturium et inde immenso mare prospecto aut fama cognito Scythicam ad plagam et umore nimio rijenta”

Plin. Nat. II.167 (fixação do texto Jean Beaujeu, Paris: Les Belles-Lettres, 1950)

1. O ATLÂNTICO ANTIGO

As grandes civilizações da Antiguidade que nos legaram registos escritos pertinentes para um conhecimento das informações que serviram para descrever o grande mar Oceano situado para lá das Colunas de Hércules são todas mediterrâneas. Também no ‘mar interior’ se localizava o centro do grande império romano, de que a Península Ibérica constituía remota finisterra ocidental, como os diferentes autores sempre sublinharam, quer por se tratar de uma evidência geográfica indesmentível, quer simplesmente por constituir interessante tópico retórico – veja-se, a título de exemplo, o conjunto de referências inventariado por J. de Arce (Arce, 1996). A conjugação destes factores condicionou fortemente a impressão que se tem do ocidente peninsular e, consequentemente, toda a investigação realizada sobre a *Lusitania* romana, apesar da existência de múltiplos vestígios arqueológicos que permitiriam, no mínimo, matizar fortemente esta perspectiva ou mesmo dos diferentes textos que referem a orla atlântica como lugar naturalmente frequentado, de onde se destaca, entre outros, o escolhido para iniciar estas páginas.

O espaço que a antiga *prouincia* romana ocupou é, de facto, uma entidade geográfica atlântica, embora com múltiplas características mediterrâneas, como os geógrafos modernos sempre sublinharam, designadamente, Orlando Ribeiro, essa incontornável referência das nossas ciências sociais, que recuperou a lapidar definição de Pequito Rebelo: “Portugal é mediterrâneo por natureza, atlântico por posição” (Ribeiro, 1986: 39), em evidente reconhecimento da condição de charneira entre dois mundos distintos assumida pelo extremo ocidental da Península Ibérica. Do Mediterrâneo vêm as principais influências culturais, por maioria de razão, na época romana, enquanto as conexões atlânticas conferem uma especificidade frequentemente menosprezada a este território, para lá de outras dimensões culturais igualmente não despreciadas e que só recentemente vêm sendo valorizadas (Cunliffe, 2001a).

A fixação dos olhares da investigação no centro mediterrâneo foi relegando para um plano secundário aquilo a que chamaria a “dimensão atlântica” da Península Ibérica ou, pior ainda, tem forjado uma perspectiva dicotómica entre esses dois mundos, grosseiramente redutível à equação: Mediterrâneo = Civilização; Atlântico = Barbárie. Afinal, a ideia constantemente expressa no Livro III da *Geografia* de Estrabão. Creio não exagerar se disser que este *cliché* perpassava, até há bem pouco tempo, por quase toda a investigação do mundo romano peninsular, com a notória excepção dos pioneiros estudos de Alberto Balil que, pela primeira vez, se empenhou na demonstração da efectiva

relevância de um comércio atlântico em época romana (Balil, 1971 e 1974). Curiosamente, estes contributos foram encontrando sempre mais eco entre investigadores espanhóis que se ocuparam de outras áreas geográficas que não da Lusitânia, tardando em penetrar no universo dos lusitanistas.

Nos últimos anos, porém, a perspectiva tem vindo a mudar, sendo de salientar, como contributos maiores no domínio do estudo concreto da *Lusitania*, a série de intervenções de Vasco Gil Mantas nas nossas mesas-redondas, logo desde a primeira, realizada em Talence (Mantas, 1990); e, no plano internacional, a atenção que vem sendo concedida ao estudo dos *finis terrae* atlânticos, sob o impulso de Carmen Fernandez Ochoa (1996) ou do belo livro de Barry Cunliffe, *Facing the Ocean* (Cunliffe, 2001a) – ou desse outro, igualmente notável, que o mesmo autor consagrou à presumível extraordinária aventura do grego Píteas (Cunliffe, 2001b). Estas novas perspectivas permitiram começar a desenhar de uma forma consistente uma nova ideia do Império Romano, no quadro da qual deverá ser reequacionado o papel desempenhado pela *Lusitania* – apesar das reservas colocadas pelo próprio Cunliffe, que tende a ver na época romana um período de abrandamento nos fluxos e tráfegos atlânticos (Cunliffe, 2001a: 417-421), a meu ver, sem verdadeiras razões para tal.

2. A PERSPECTIVA LITERÁRIA ANTIGA

Parece-me interessante começar justamente pela perspectiva recolhida na literatura antiga, uma vez que constituiu o ponto de partida da moderna investigação e, creio, a raiz do preconceito. Entre as páginas que até nós chegaram (e haverá a lamentar muitas outras de todo perdidas), poderemos identificar duas tradições literárias distintas, uma mais generalista, sobre prodígios vários, localizáveis num extremo ocidente difuso, que progressivamente se vai materializando em territórios concretos; outra, mais corográfica e geográfica, em sentido estrito, que vai insistindo em um reconhecimento territorial, com distintos ‘marcadores de paisagem’ (cabos, enseadas, etc.). Da primeira, fica a ideia da finisterra, modernamente designada como ‘periferia’, quando não mesmo ‘ultra-periferia’, conceitos espaciais que ganharam novos significados depois da obra de I. Wallerstein que, sublinhe-se, criou estes conceitos para se referir aos *modernos sistemas mundiais*, negando sempre explicitamente a sua aplicação a realidades políticas, económicas e culturais mais antigas. Da segunda, fica-nos uma ideia algo distinta, sublinhando justamente o carácter de espaço crescentemente reconhecido e familiar, navegável e navegado.

Para lá das narrativas mais valorizadas, não faltam os indícios, igualmente atestados na literatura, de que havia, de facto, navegação atlântica, designadamente a *gaditana*, veja-se, a título de exemplo alguns dos estudos que têm valorizado a vertente atlântica da Península Ibérica (Remesal Rodríguez, 1986; Naveiro López, 1991; Chic García, 1995; 2003; Carreras Monfort; Funari, 1998; Carreras Monfort, 2000; Lagóstena Barrios, 2001). Sem precisarmos de remontar às relações atlânticas observáveis desde o

Bronze Final (Kalb, 1980 e Cunliffe, 2001a), acontecimentos singulares como a mais do que provável viagem de Píteas (Cunliffe, 2001b) ou a simples observação do mapa de distribuição de alguns artigos mediterrâneos, como a cerâmica ática (Arruda, 1997 e Naveiro, 1991) só se poderão entender no âmbito de um mundo atlântico onde existe uma extensa rede de comunicação e inter relações a funcionar desde há muito (Cunliffe, 2001a). Uma vez mais, afigura-se pertinente salientar as já antigas observações de P. Kalb (Kalb, 1980), sobre a distribuição de artefactos do Bronze Final no espaço hoje português, onde se observa a expressiva difusão de artigos filiáveis em distintas tradições culturais e se sublinha o cariz cosmopolita de algumas regiões, como a Península de Lisboa, justamente a área onde se encontram as melhores valências portuárias do espaço mais tarde ocupado pela *Lusitania*. Ideia reforçada pela recente síntese de Ana Margarida Arruda sobre as navegações fenícias (Arruda, 1999-2000). Se assim era nessas remotas eras, por maioria de razões terá continuado a ser em épocas posteriores, sob a égide de Roma.

Embora haja, de algum modo, uma sequência cronológica entre ambas tradições literárias (e as sucessivas reproduções que conheceram), elas persistem em paralelo, mesmo em épocas tardias, uma vez que cumprem distintas funções culturais. A este respeito é curioso notar como podem conviver as leituras desta tradição literária que nos fala da *finis terrae*, com uma evidência arqueológica, apontando algo de bem distinto, tal convívio está bem patente no volume coordenado por Cármen Fernández Ochoa, justamente dedicado aos confins atlânticos em época pré-romana e romana (Fernández Ochoa, 1996). Ali se pode observar como a esta longínqua ‘periferia’ chegam precoce e recorrentemente os artigos mediterrâneos – veja-se também Naveiro López, 1991; Arruda, 1999-2000 e 1997. Assim, parece evidente que só uma excessiva candura da moderna investigação poderá justificar que se tomem em sentido literal estas tradições literárias e se persista na presunção de que as remotas praias atlânticas constituíam para os romanos somente lugar de perigos, prodígios e mistérios.

3. A INGENUIDADE DA INVESTIGAÇÃO

Esta ingenuidade é naturalmente reforçada pela perspectiva de um mundo clássico de natureza essencialmente mediterrânea, na qual o ocidente da Península Ibérica constituiria longínqua periferia. Uma vez mais, as já referidas tradições literárias só reforçariam esta ideia. Por outro lado, a localização francamente interior dos principais centros administrativos da *Lusitania*, excepção feita a *Scallabis*, a única das capitais conventuais alcançável por navegação directa a partir do mar, reforçava a ideia de que a orla marítima constituiria uma área secundária, negligenciada e negligenciável, no contexto da província romana. No entanto, com César, a perspectiva romana transformou-se claramente e começamos a verificar um crescente interesse pelo Atlântico. De facto, a partir dos meados do século I a. C. os romanos dominam já uma extensa frente atlântica, não sendo de estranhar as relações preferenciais manifestadas por gentes habituadas a

frequentar o mar Oceano, veja-se os episódios do apoio gaditano a César, nas suas campanhas peninsulares e na expedição a *Brigantium*, naturalmente, para além da conhecida investida britânica do mesmo. Mais tarde, a frente atlântica fecha-se com a conquista claudiana da *Britannia*. A partir de então, tanto na *Germania Inferior*, como na *Britannia*, o poder de Roma concentrou fortes efectivos militares e administrativos, dependentes de apoio externo, designadamente no que respeita a alguns bens alimentares. Não esqueçamos que estas regiões se situam fora da área ecológica de expansão da oliveira (Green, 1986), necessitando, por isso mesmo, de importantes abastecimentos oleícolas, promovidos a partir do exterior, como tem sido sublinhado pelos distintos autores que recentemente trataram este tema (Remesal Rodríguez, 1986; Naveiro López, 1991; Chic García, 1995; 2003; Carreras Monfort; Funari, 1998; Carreras Monfort, 2000).

Um desenvolvimento diferenciado da investigação conduziu à identificação e valorização de distintas rotas de circulação de mercadorias e abastecimentos, de sentido norte-sul, designadamente a do istmo gaulês, pelo Garona, até Bordéus; a do Ródano-Loire; a do Ródano – Sena e as do Ródano – Reno, pelo Doubs ou pelo Mosela, (Green, 1986: 40-3). A geografia da distribuição de mercadorias, ao longo destas rotas, a significativa presença de artigos importados no *limes* germânico e na *Britannia* valorizavam e enfatizavam este quadro de relações, ainda que, em termos económicos, a rota atlântica, embora mais extensa, seja aquela que apresenta a melhor relação distância / custos de deslocação, atendendo aos constrangimentos próprios da distribuição de mercadorias em sociedades pré-industriais, para além de ser a que permitia evitar as sempre complexas rupturas de carga, necessariamente presentes nas deslocações que utilizavam as redes fluviais – cf. os dados compilados por D. Peacock, *apud* Green (1986: Figs. 14 *a* e *b*), retomados por César Carreras (Carreras Monfort, 2000) – v, Fig. 1. Deve admitir-se, porém, não ser forçoso pensar que os princípios da racionalidade económica pudessem pautar as decisões no âmbito das sociedades antigas, mas também não parecerá avisado supor que as diferentes possibilidades de navegação não foram equacionadas e praticadas na Antiguidade. À falta de evidência empírica de sustentação do vigor de uma rota atlântica de transporte e distribuição de artigos, esta foi ficando esquecida, vendo mesmo os seus riscos e perigos enfatizados, justamente, com base na já comentada tradição literária que nos fala de um mar de monstros e prodígios, como se não existisse toda a outra evidência anterior a comprovar a sua utilização. Deste modo, se acentuou a noção de ultra-periféria do ocidente peninsular associada aos mitos do tenebroso mar Oceano.

Curiosamente, foi no domínio dos estudos consagrados a outros períodos históricos que nasceu a ideia de ter havido em época romana um primeiro movimento de colonização sistemática da orla atlântica. O historiador português Jaime Cortesão foi o mentor desta ideia, ainda que escassamente sustentada e logo rejeitada por outros investigadores.

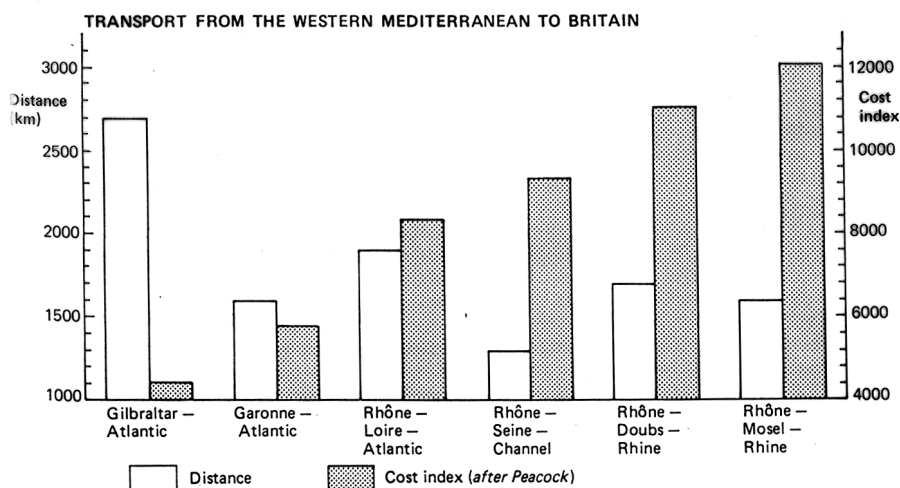
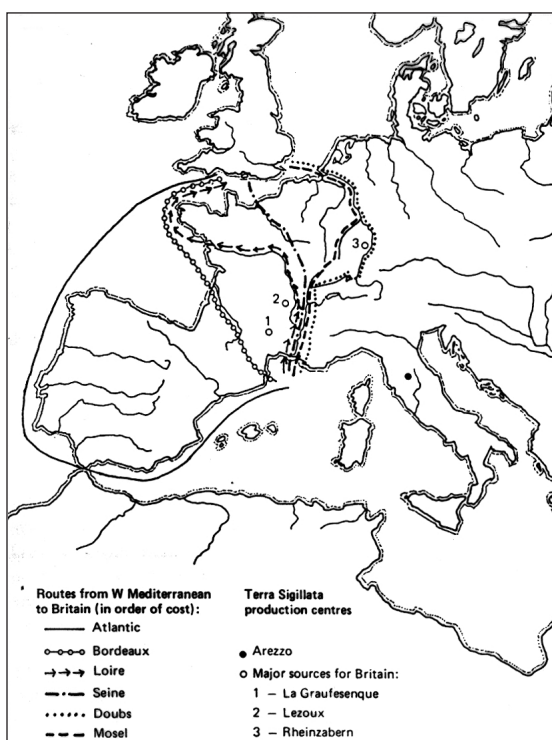


Fig. 1 - Avaliação dos custos de transporte na Antiguidade, recorrendo a distintas rotas (dados de Peacock apresentados por K. Green 1986: Figs. 14 a e b).

4. A TESE DE JAIME CORTESÃO

Jaime Cortesão foi o autor português que primeiramente sugeriu ter existido uma ‘atlantização do povoamento’, em época romana. As suas ideias foram alinhadas no contexto da análise da génese de Portugal como nação independente. Cortesão, embora sem grande sustentação empírica, definia o processo de povoamento do litoral, com a pesca e o comércio marítimo como dois vectores formadores de uma unidade política do extremo ocidental da Península Ibérica, identificáveis ao longo da época romana e Alta Idade Média (Cortesão, 1964).

O geógrafo Orlando Ribeiro tratou de desmontar a argumentação de Cortesão, contestando-a, sobretudo em três grandes pontos: 1) os centros políticos de época romana são francamente interiores; 2) não há efectivos vestígios de uma atlantização do povoamento (entenda-se, não são numerosos os locais de fundação romana instalados no litoral); 3) os núcleos litorais são modestos. Admitia o geógrafo, como excepção a esta regra, a região do Algarve, a muitos títulos singular (Ribeiro, 1977).

Naturalmente, não estamos agora em busca de nenhuma remota pré-figuração de Portugal como Estado-Nação, nem essa é a linha argumentativa que aqui interessa, mas as teses de Cortesão são merecedoras de uma reapreciação, à luz do desenvolvimento da investigação arqueológica dos últimos anos, como de certo modo já o fizeram, recentemente, em diferentes registos, J. Edmondson (1987), em trabalho que valoriza a relevância da exploração dos recursos marinhos na economia da antiga *Lusitania*, ou Maria Luísa Blot (2003), em tese de mestrado que constitui uma utilíssima abordagem da temática portuária, merecedora de aprofundamento.

5. UMA VIRAGEM NA INVESTIGAÇÃO: A RECUPERAÇÃO DA DIMENSÃO ATLÂNTICA

Nos últimos anos, uma viragem importante se operou nas perspectivas da investigação peninsular. E é justo sublinhar, uma vez mais, os trabalhos de Vasco Mantas, neste domínio, apresentados em anteriores mesas-redondas (Mantas, 1990 e 2004). Esta viragem conduziu à valorização da orla litoral como objecto de estudo e à verificação de diferentes e significativas realidades, nem sempre devidamente valorizadas, (Alves et alii, 1988-1989).

Em primeiro lugar, a existência de uma extensa actividade de exploração de recursos marinhos, observável na distribuição ao longo da costa de inúmeros pontos de povoamento com vestígios de cetárias (Edmondson, 1987 e Lagóstena Barrios, 2001). A simples observação da cartografia de distribuição destes vestígios, apesar das falhas evidentes, relacionáveis com os acasos da investigação, são por si só eloquente testemunho do denso povoamento costeiro de época romana – v. Fig. 2. Que a actividade de produção de preparados de peixe se destinava não só a um consumo local e regional, mas à exportação, depreende-se da identificação de um grande número de centros oleiros produtores de ânforas para o transporte de preparados piscícolas (Edmondson, 1987; Alarcão; Mayet, 1990; Fabião, 2004; Étienne; Mayet, 2003-2004) – v. Fig. 3. Acrescente-se que a

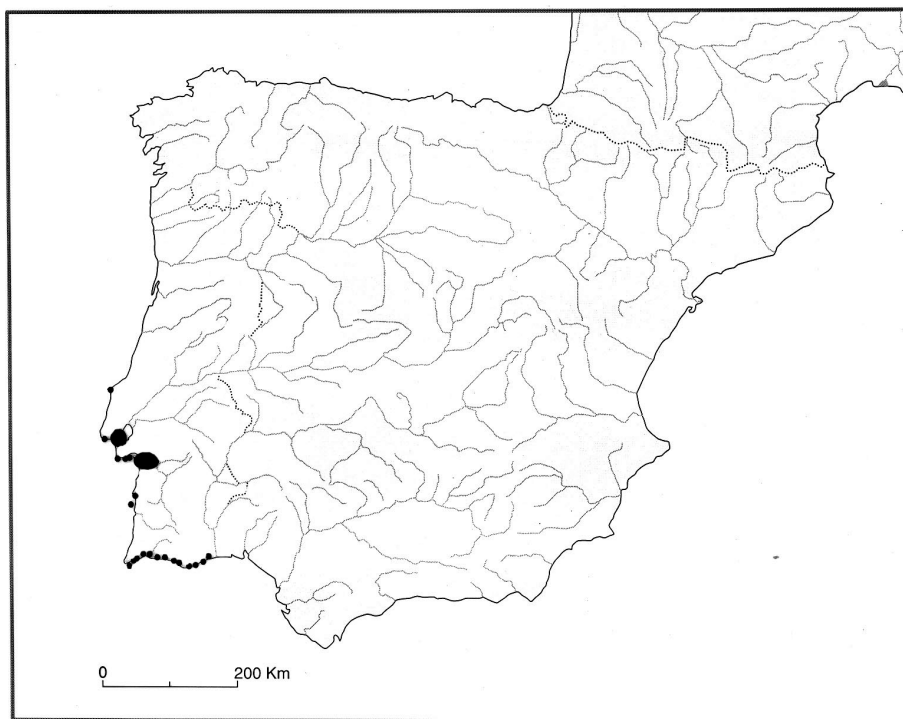


Fig. 2 - Carta da distribuição dos sítios arqueológicos de época romana com vestígios de cetárias nas áreas correspondentes às costas da *Lusitania*. São particularmente evidentes as grandes concentrações nas áreas dos estuários do Sado e do Tejo, bem como a extensa distribuição ao longo da costa algarvia. A menor representação ou ausência em outros lugares, como a Estremadura ou a foz do Mondego dever-se-ão mais a falta de investigação concreta, do que a real ausência.

identificação dessas ânforas em centros consumidores longínquos, bem como a detecção de diversos naufrágios na bacia do Mediterrâneo que transportavam ânforas de fabrico lusitano, confirma amplamente este transporte a distância e a sua relevância em época romana (Fabião, 1997; Étienne; Mayet, 2003-2004). Paralelamente, foi possível documentar aquilo a que poderemos chamar os contextos de produção de preparados de peixe e contentores destinados ao seu transporte, pelo menos, em algumas áreas, uma vez que outras permanecem ainda largamente desconhecidas. Paradoxalmente, o Algarve, a excepção reconhecida por Orlando Ribeiro, por ser a região onde se registava uma maior densidade de sítios arqueológicos com cetárias cartografados pelos já longínquos trabalhos de Estácio da Veiga (Veiga, 1904; 1905 e 1910), permanece como uma das áreas menos conhecidas e de mais problemática avaliação (Fabião, 1994 e 2000). Este contexto de produção revela algumas particularidades das dinâmicas do povoamento, interessantes para o tema em apreço. Tomemos dois casos, emblemáticos, o baixo Tejo e o baixo Sado, especialmente relevantes pela enorme concentração registada de unidades de produção de preparados de peixe e também pela própria capacidade de produção destas uni-

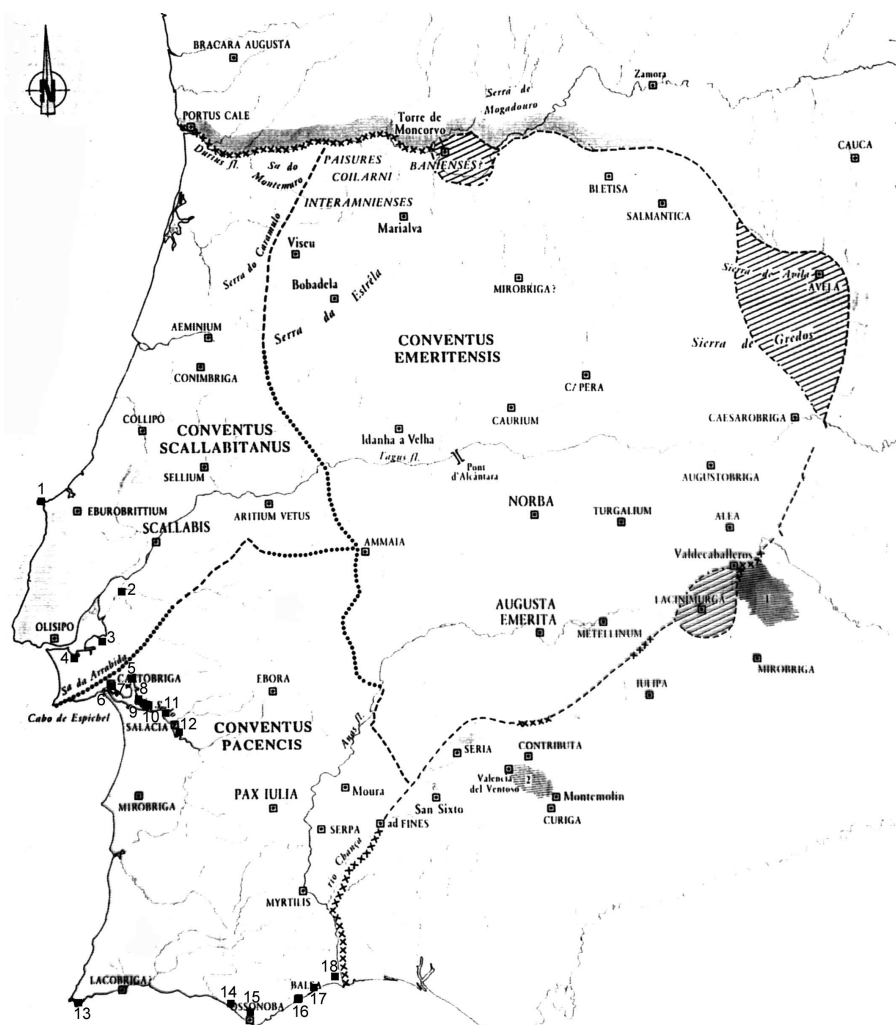


Fig. 3 - Carta de distribuição dos centros oleiros da Lusitania que produziram ânforas usadas para transportar preparados de peixe. É evidente a relação entre a localização destas olarias e os sítios com cetárias.

dades, devidamente valorizada pelos investigadores da *Mission Archéologique Française au Portugal* (Étienne; Makaroun; Mayet, 1994).

No primeiro, documenta-se uma longa continuidade de ocupação na área do estuário, com aglomerados pré-romanos em ambas margens, no morro do Castelo, em Lisboa, e na Quinta do Almaraz, em Almada. O primeiro sobrevive claramente, durante o período romano, e vê surgir na sua frente ribeirinha uma extensa área de unidades de produção de preparados de peixe, que permanece em laboração ao longo da época romana (Bugalhão, 2001). O segundo, parece desaparecer, mas verifica-se a existência de, pelo menos, uma unidade de produção de preparados de peixe na área de Cacilhas. O

que parece interessante sublinhar é que, apesar da capital do *conventus* se localizar em *Scallabis*, francamente a montante, no Tejo, embora acessível desde o oceano, subindo o rio, é no aglomerado de *Olisipo* que identificamos um mais exuberante conjunto de vestígios de época romana, parecendo que a capital conventual conservou uma condição de quase subalternidade relativamente à cidade do estuário, assumindo esta última um protagonismo na actividade económica e de transporte, sem paralelo naquele que seria afinal o grande centro político de localização interior.

No caso do baixo Sado, a situação assume contornos ainda mais interessantes. Nas vésperas da conquista romana, o grande núcleo regional é *Salacia*, não havendo vestígios de outras ocupações significativas na zona do estuário onde, pelo contrário, se documentaram aglomerados em época imediatamente anterior, nomeadamente, em Abul e na própria área urbana de Setúbal (Soares; Silva, 1986). O sítio arqueológico de Chibanes, em uso no período compreendido entre o século III e o I a. C., ocupa uma elevação, claramente afastada da zona propriamente estuarina (Silva; Soares, 1997). Desde a mudança da Era, vai crescendo o povoamento em ambas margens da foz do Sado, em Tróia e na própria área urbana setubalense (Soares; Silva, 1986; Silva; Coelho-Soares, 1980-1981; Silva, 1996), assumindo estes aglomerados uma dimensão e relevância inusitadas em épocas anteriores e, no caso do primeiro, uma dimensão desmesurada no contexto do próprio Império Romano, tomado no seu todo (Étienne; Makaroun; Mayet, 1994). Neste particular, é importante notar que as fontes de fases mais avançadas da consolidação do mundo provincial romano, como Claudio Ptolemeu mencionam um aglomerado na foz do Sado – *Caetobrix* – que não se encontra mencionado por autores mais antigos como Estrabão ou Plínio-o-Velho, nem por outras fontes anteriores ou coevas. Pode dizer-se que, no caso vertente, a literatura antiga e a arqueologia acabam por ser plenamente concordantes, o que nem sempre sucede. Interessa também sublinhar que este crescimento do povoamento na foz do rio parece acompanhar um processo de relativo declínio de Alcácer do Sal (Silva et alii, 1980-1981) que, na realidade, só volta a adquirir relevância em época medieval, quando, significativamente, Setúbal e Tróia decaem ou se tornam mesmo insignificantes aglomerados piscatórios (Diogo; Faria, 1990). Em época islâmica é a elevação de Palmela, até então irrelevante, que assume protagonismo no estuário.

Parece interessante sublinhar como estes dados parecem confirmar duas das propostas de Jaime Cortesão, rebatendo, pois, explicitamente as objecções de Orlando Ribeiro, a saber, há de facto uma instalação (ou um incremento da instalação) no litoral em época romana (v. Fig. 2), pelo menos nestes dois casos, ao que tudo indica, em detrimento do interior, apesar de, no caso do Tejo, se localizar justamente no interior o mais relevante centro político. Assim, tendo em atenção a objecção de Orlando Ribeiro, bem se poderá dizer que não foi a posição interior da capital do *conventus* factor de inibição do crescimento do pólo litoral e que os indicadores de riqueza material não são menores aqui, do que na sede política e administrativa, antes pelo contrário.

Não ficam por aqui as observações suscitadas pelo avolumar de novos dados.

De facto, a divulgação e estudo de conjuntos de artefactos recolhidos em diferentes lugares do espaço hoje português e, sobretudo, uma maior participação de investigadores nacionais em encontros científicos internacionais tem contribuído para começar a preencher o imenso vazio que era o extremo ocidente peninsular nas cartas de distribuição dos artigos de grande circulação de época romana. Sublinhe-se que este vazio contribua, directa ou indirectamente, para consolidar a ideia de ultra-periferia, atrás referida. Somente a título de exemplo, atente-se em algumas simples cartas de distribuição de alguns artigos. Em primeiro lugar a relativa às ânforas do tipo Dressel 1 de fabrico itálico, que patenteiam uma ampla dispersão por toda a costa, desde o Algarve ao Alto Minho, para não falar nas próprias costas galegas (Naveiro López, 1991: pp. 63-66 e Mapa 12), muito para lá da fronteira da Lusitânia. Sem preocupações de exaustividade, compare-se esta distribuição com a já conhecida e comentada das cerâmicas áticas (Arruda, 1997; Naveiro López, 1991: 24-27 e Mapas 3 e 4). Verifica-se de imediato a larga correspondência entre uma e outra, ou seja, nas mesmas áreas, frequentemente, nos mesmos lugares, encontra-se cerâmica ática e ânforas itálicas de época republicana, o que significa, por um lado, uma permanência das rotas, por outra que os romanos não ‘descobriram’ a via atlântica para a difusão de mercadorias, pelo contrário, limitaram-se a utilizar conhecimentos e experiências já existentes, que aproveitaram e potenciaram (Chic, 1995 e 2003). É certo que esta carta de distribuição, como quase sempre acontece em arqueologia, é sobretudo a cartografia da investigação realizada. Mas, neste caso, isso é irrelevante, uma vez que poderemos afirmar que mais investigação conduzirá necessariamente a uma maior cópia de pontos de distribuição no mapa, sem previsivelmente alterar o essencial das conclusões.

No que diz respeito às ânforas lusitanas, deve sublinhar-se o escasso conhecimento que ainda temos sobre a sua exportação para paragens setentrionais, mas sublinhe-se o facto de as ânforas do tipo Dressel 14 de produção lusitana constituírem cerca de 4,5% das ocorrências de contentores importados no noroeste da Península Ibérica (Naveiro López, 1991: 69-70 e Fig. 13) e a sua presença parece ganhar maior expressão em épocas mais tardias (Id.: 70-71 e Fig. 15). As ânforas lusitanas, quer a forma Dressel 14, quer a chamada Lusitana 3, parecem estar documentadas no chamado depósito do rio Ulla, o que só confirma a sua relevância nestas paragens, sublinhando a possibilidade de se encontrarem presentemente subavaliadas, por mero acaso das investigações (Naveiro; Camaño, 1992: 270-1 e Figs. 4 e 5). Alongando a observação para paragens mais setentrionais, verifica-se que, na *Britannia*, as ânforas lusitanas estão também representadas, ainda que em quantidades aparentemente residuais (Carreras Monfort, 2000: 145-149), embora, neste caso, me pareça que esta informação se encontra claramente subavaliada, como sugerem alguns exemplares expostos em museus britânicos. De há longa data se insiste no aparente contra-senso de não rumarem à Grã-Bretanha as produções do litoral lusitano, uma vez que esse seria um dos seus destinos ‘naturais’. Embora admitindo a fragilidade deste argumento, creio

que se tratará ainda de um problema de deficiência de investigação, mais do que de real ausência.

Mas, uma vez que falamos em processos de distribuição, valerá a pena considerar duas outras cartas, respectivamente, a da distribuição conhecida das ânforas do tipo Dressel 20, essenciais, já que se destinaram a transportar o azeite bético, largamente difundido no contexto dos abastecimentos de carácter institucional; e a das ânforas orientais de época imperial. No caso das primeiras, verificamos uma abundante distribuição pelas áreas costeiras do actual território português (Fabião, 1993-1994), em situação que pode relacionar-se com o circuito de distribuição para a *Britannia*, amplamente conhecido, desde os trabalhos de César Carreras Monfort e Pedro Paulo Abreu Funari (Carreras Monfort; Funari, 1998; Carreras Monfort, 2000). Esta geografia de distribuição, que deve ser comparada com a já referida análise de Juan Naveiro López, relativa ao Noroeste da Península Ibérica (Naveiro López, 1991: 115 e ss.) constitui, no meu entender, uma das mais eloquentes respostas às dúvidas colocadas sobre a operatividade da rota atlântica na distribuição do azeite meridional hispânico.

Um outro caso interessante é o da presença de ânforas orientais, de época imperial, também elas largamente utilizadas nos circuitos de abastecimento de cariz institucional (Fabião, 1998). É também reveladora a sua presença na *Lusitania*, difícil de explicar se tomarmos a província na acepção de uma 'ultra-periferia' do Império, mais compreensível se a tomarmos como ponto de passagem para os abastecimentos setentrionais.

Diria que nos faltam a identificação e estudo dos artigos lusitanos na *Britannia* e na *Germania Inferior*, para podermos dispor de um quadro mais amplo e completo. Não menos importante seria identificar-se uma relevante presença destas exportações lusitanas em tais paragens, para dar consistência aos argumentos aqui expostos.

Mas estes exemplos poderiam multiplicar-se, se escolhêssemos algum dos outros artigos cerâmicos de ampla circulação, como as diferentes categorias de *sigillata* ou as ânforas produzidas em outras paragens.

Para lá das evidências indirectas a rotas de transporte e distribuição, há, naturalmente, os vestígios directos. De facto, documentam-se crescentemente os vestígios de uma navegação atlântica consubstanciada em diversos elementos de achado subaquático e de valor desigual. Sublinhe-se, porém, que estas observações parecem tanto mais importantes, quanto resultam de meros achados fortuitos, realizados em meios pouco amigáveis (a arqueologia submarina do Atlântico não é a arqueologia submarina do Mediterrâneo), sem que se possa falar da existência de acções sistemáticas e consequentes de identificação de vestígios subaquáticos ou costeiros. Registe-se, em primeiro lugar, os cepos de âncoras, que não são necessariamente documentos relacionáveis com naufrágios, mas são, seguramente, testemunhos de uma navegação regular. A sua distribuição ao longo das costas portuguesas, a sul das Berlengas (os vazios a norte explicam-se, sobretudo, pela ausência de investigação), é expressiva, particularmente, as concentrações a sul do Cabo Espichel e na própria área das Berlengas (Alves et alii, 1988-1989).

Qualquer destes dois locais constitui fundeadouro natural para enfrentar dificuldades pontuais de navegação. A sua presença fala-nos dessas dificuldades, mas diz-nos também da frequência e regularidade da navegação atlântica, que não se confinaria aos estuários do Tejo e Sado, mas continuaria até paragens mais setentrionais. Os dados sobre naufrágios, embora existentes, são muito menos abundantes, ainda que se possam acrescentar as concentrações de elementos recolhidos em dragagens de estuário, como as do Arade, do Sado ou do Tejo, que constituem outros tantos testemunhos directos da navegação.

Finalmente, um último dado que parece começar a despontar, o dos faróis e outras torres de sinalização da navegação. Para lá da célebre ‘Torre de Hércules’ (farol de A Coruña), provavelmente, o mais eloquente comprovativo da importância das navegações atlânticas em época romana, ou do conhecido farol de Cádiz, outras realidades se podem mencionar. Recentemente, Jorge de Alarcão, ao que parece guiado por sugestão de V. Mantas (Mantas, 1996), chamou a atenção para a provável existência de um elemento de sinalização desse tipo na zona do Outão, marcando a entrada do estuário do Sado (Alarcão, 2004: 317-325). Acrescentaria, até por que estamos onde estamos, a possibilidade de interpretar em sentido análogo o sítio cascalense de Espigão das Ruivas, uma instalação de pequena dimensão, sobre um promontório estreito nas imediações do Cabo da Roca, com vestígios de utilização em época pré-romana e romana (Cardoso, 1991) – v. Fig. 4. Os trabalhos ali realizados revelaram a presença de uma invulgar estrutura de escassa entidade, associada a abundantes vestígios de fogo. A dimensão da plataforma, mesmo atendendo à erosão a que teria sido sujeita, e a extensão do edificado não parecem permitir uma qualquer finalidade residencial do local, para além do mais, absolutamente agreste para uma fixação humana de carácter permanente. Como é óbvio, no Espigão das Ruivas não teria existido uma torre de sinalização com as características das conhecidas para a foz do Guadalquivir ou a Coruña ou mesmo para a presumida do estuário do Sado, apesar da sua proximidade relativamente ao Cabo da Roca que seria por certo um acidente geográfico merecedor de sinalização. Constitui porém, o núcleo cascalense, um indicador de que, para lá das grandes torres de sinalização, poderiam ter existido também vários pequenos pontos de sinalização que auxiliavam a navegação atlântica. A sua identificação e estudo poderão constituir aliciantes campos de investigação e a potencial confirmação da relevância desta actividade.

6. EM JEITO DE CONCLUSÃO: UMA NOVA VISÃO PARA O PAPEL DA LUSITÂNIA NO CONTEXTO DO IMPÉRIO ROMANO

A conjugação destes distintos elementos contribui seguramente para reequacionar a problemática do povoamento marítimo de época romana no extremo ocidente peninsular e, sobretudo, para reequacionar o papel da província da *Lusitania* no âmbito do Império Romano. Naturalmente, não pretendo contrapor ao quadro habitualmente traçado das rotas de comunicação norte-sul, pelo istmo gaulês, em direcção a Bordéus, ou pela rede fluvial gaulesa-germana, uma vertente atlântica que as anule, substitua ou

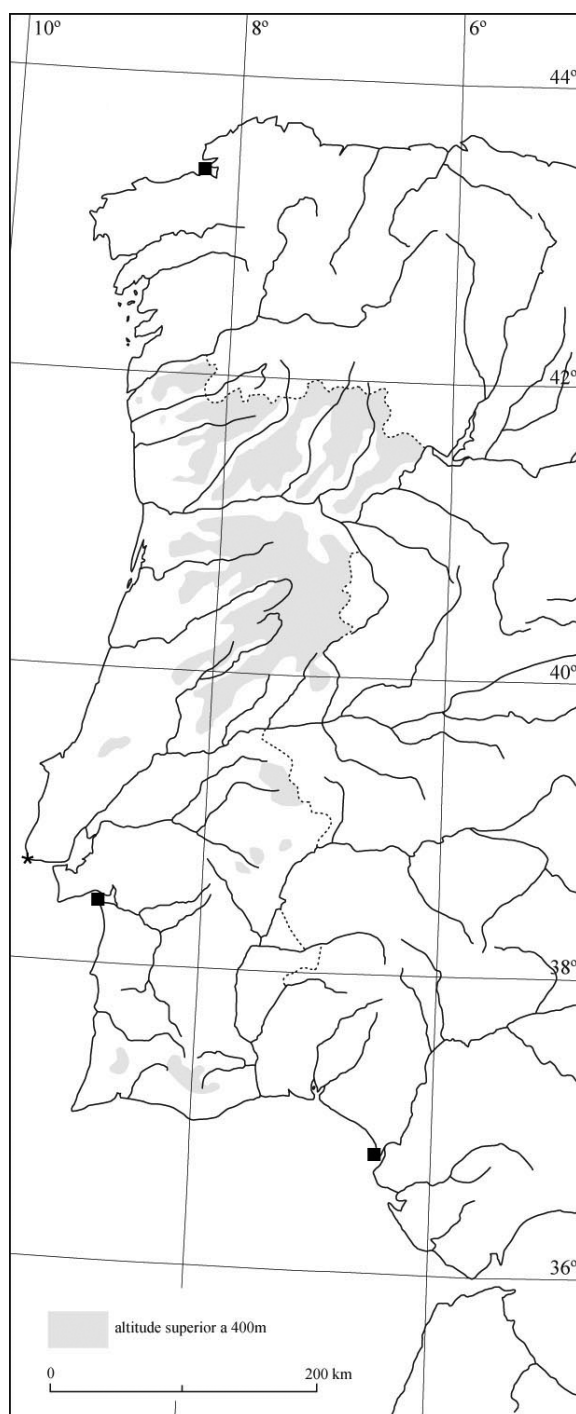


Fig. 4 - Alguns conhecidos faróis de navegação do ocidente da Península Ibérica, assinalando o lugar do sítio arqueológico do Espigão das Ruivas (Cascais).

minimize. O que se pretende é chamar a atenção para a multiplicação dos elementos que permitem redimensionar o papel da *província*. Provavelmente, mais do que a ‘ultra-periféria’ à beira do perigoso mar Oceano, foi, na realidade, uma verdadeira charneira entre dois mundos, no contexto de um Império mediterrâneo, que possuía uma extensa frente atlântica. É certo que estamos ainda no domínio da recolha de informação, mas há de facto uma consistente concordância nos dados disponíveis e, sobretudo, à medida que se multiplicam as investigações, mais se vem enriquecendo o panorama.

Aqui fica este contributo, com votos de que em futura mesa-redonda este possa ser verdadeiramente um tema da agenda da investigação: o papel da Lusitânia no contexto da dimensão atlântica do Império Romano.

Cascais, Novembro de 2004

REFERÊNCIAS

- ALARCÃO, A. (dir) (1997) *Portugal Romano. A exploração dos recursos naturais*. Lisboa: Museu Nacional de Arqueologia.
- ALARCÃO, A.; MAYET, F. (eds.) (1990) *As ânforas lusitanas. Tipologia, produção, comércio (actas da mesa-redonda de Conímbriga, 1988)*. Coimbra/Paris: MMC/Diff. E. De Boccard..
- ALARCÃO, J. (2004) Notas de Arqueologia, epigrafia e toponímia – I. *Revista portuguesa de Arqueologia*. Lisboa. 7(1), pp. 317-342.
- ALVES, F.; REINER, F.; ALMEIDA, M. J.; VERÍSSIMO, L. (1988-1989) Os cepos de âncora em chumbo descobertos nas águas portuguesas – contribuição para uma reflexão sobre a navegação ao longo da costa atlântica da Península Ibérica na Antiguidade. In *O Arqueólogo Português*, 4, pp. 109-185.
- ARCE, J. (1996) *Orbis Romanus y Finis Terrae*. In Fernández Ochoa (ed.), pp. 71-74.
- ARRUDA, A. M. (1997) *As Cerâmicas Áticas do Castelo de Castro Marim no quadro das exportações gregas para a Península Ibérica, seguido por O Corço, a Kilix e Dyonisos (uma breve nota sobre cerâmica e símbolos)*, Lisboa: Colibri (Arqueologia & História Antiga, 2).
- (1999-2000) *Los Fenicios en Portugal. Fenicios y mundo indígena en el centro y sur de Portugal (siglos VIII-VI a. C.)*. *Cuadrenos de Arqueología Mediterránea*, 5-6. Barcelona: Publicaciones del laboratorio de Arqueología de la Universidad Pompeu Fabra de Barcelona.
- BALIL, A. (1971) Galicia y el comercio atlántico en época romana. In *II Congresso Nacional de Arqueología* (Coimbra, 1970), vol. II, Coimbra, pp. 341-346.
- (1974) De nuevo sobre la Galicia y sus relaciones marítimas durante la época imperial romana. In *III Congresso Nacional de Arqueología* (Porto, 1973), Porto, pp. 211-221.
- BLOT, M.^a L. B. H. P. (2003) *Os portos na origem dos centros urbanos. Contributo para a arqueologia das cidades marítimas e flúvio-marítimas em Portugal*. Lisboa: Trabalhos de Arqueologia, 28.

- BUGALHÃO, J. (2001) *A indústria romana de transformação e conserva de peixe em Olisipo. Núcleo arqueológico da rua dos Correeiros*. Lisboa: IPA (Trabalhos de Arqueologia, 15).
- CARDOSO, G. (1991) *Carta Arqueológica de Cascais*. Cascais: Câmara Municipal de Cascais.
- CARRERAS MONFORT, C. (1996) El comercio en Astúrias a través de las ánforas. In Fernández Ochoa, C. (ed.), pp. 205-210.
- (2000) *Economía de la Britannia Romana: la importación de Alimentos*. Barcelona: Univ. de Barcelona.
- CARRERAS MONFORT, C.; FUNARI, P. P. A. (1998) *Britannia y el Mediterráneo. Estudios sobre el abastecimiento de aceite bético y africano en Britannia*. Barcelona: Univ. de Barcelona.
- CHIC GARCÍA, G. (1995) Roma y el mar: del Mediterraneo al Atlántico. In Alonso TRONCOSO, V. (ed.) *Guerra, exploraciones y navegación del mundo Antigua a la edad moderna (Ferrol, 1994)*. Coruña: Universidade da Coruña, pp. 55-89.
- CHIC GARCÍA, G. (2003) La “Gaditanización” de Hispania. In *Andalucía: reflexiones sobre su Historia*. Sevilla: Padilla Libros, pp. 7-44.
- CORTESÃO, J. (1964) *Os Factores Democráticos na Formação de Portugal*. Lisboa: Portugália Editora – compilação de textos que remontam aos inícios do século XX.
- CUNLIFFE, B. (2001a) *Facing the Ocean. The Atlantic and its Peoples 8000 BC – AD 1500*. Oxford: Oxford University Press.
- CUNLIFFE, B. (2001b) *The extraordinary voyage of Pytheas the Greek*. Harmondsworth: Penguin.
- DIOGO, A. M. D.; FARIA, J. C. (1990) *Elementos para a caracterização e periodização da economia do baixo Sado, durante a época romana*. In GAMITO, T. J. (ed.) *Arqueologia Hoje I Etno-Arqueologia*. Faro: Universida in *Roman Lusitania: Mining and Garum Production*. Oxford: BAR (IS-362).
- ÉTIENNE, R.; MAKAROUN, Y.; MAYET, F. (1994) *Un grand complexe industriel à Tróia (Portugal)*. Paris: Diff. E. De Boccard.

ÉTIENNE, R.; MAYET, F. (2003-2004) *La place de la Lusitanie dans le commerce méditerranéen*, *Conimbriga*, 32-33, pp. 201-218.

FABIÃO, C. (1993-1994) O azeite da *Baetica* na *Lusitania*, *Conimbriga*, 32-33, pp. 219-245.

(1994) Garum na Lusitânia Rural? Alguns comentários sobre o povoamento romano do Algarve. In GORGES, J.-G.; SALINAS, M. (eds.) *Les Campagnes de Lusitanie Romaine. Occupation du sol et habitats (table ronde internationale, Salamanque, 1993)*, Madrid: Casa de Velásquez, pp. 227-252.

(1997) A exploração dos recursos marinhos. In ALARCÃO, A. (dir) *Portugal Romano. A exploração dos recursos naturais*. Lisboa: Museu Nacional de Arqueologia, pp. 35-58.

(1998) O vinho na Lusitânia: reflexões em torno de um problema arqueológico. *Revista Portuguesa de Arqueologia*, I, n.º 1, pp. 169-198.

(2000) O sul da Lusitânia (Algarve português) e a *Baetica*: concorrência ou complementaridade? In *Congreso Internacional Ex Baetica Amphorae. Conservas, aceite y vino de la Bética en el Imperio Romano* (Sevilla-Écija, 1998), vol. II, Écija: Graficas Sol, pp. 717-730.

(2004) Centros oleiros da Lusitânia: balanço dos conhecimentos e perspectivas de investigação. In BERNAL, D.; LAGÓSTENA, L. (eds.) *Figlinae Baeticae. Talleres alfareros y producciones cerámicas en la Bética romana (ss. II a.C. – VII d. C.)*, vol. 1, Oxford: BAR (IS 1266), pp. 379-410.

FERNÁNDEZ OCHOA, C., ed. (1996) *Los Finisterres Atlánticos en la Antigüedad. Época Prerromana y Romana (Coloquio Internacional)*. Madrid: Electa.

FIGUEIREDO, A. M. (1906) Ruines d'antiques établissements a salaisons sur le littoral sud du Portugal. *Bulletin Hispanique*, 8 (2), pp. 109-121.

Filipe, G.; Raposo, J. M. C., eds. (1996) *Ocupação romana dos estuários do Tejo e do Sado (Actas das jornadas, Seixal, 1991)*. Lisboa: D. Quixote.

GORGES, J.-G.; RODRÍGUEZ MARTÍN, G., eds. (1999) *Économie et territoire en Lusitanie romaine*. Madrid: Casa de Velásquez (Collection de la Casa de Velásquez, 65).

GREEN, K. (1986) *The Archaeology of the Roman Economy*, London: B.T. Batsford.

- KALB, P. (1980) O “Bronze Atlântico” em Portugal. In *Actas do Seminário de Arqueologia do Noroeste Peninsular 1*, Guimarães: Sociedade Martins Sarmento, pp. 112-138.
- LAGÓSTENA BARRIOS, L. (2001) *La producción de salsas y conservas de pescado en la Hispania Romana*. Barcelona: Universidad de Barcelona.
- MANTAS, V. G. S. (1990) As Cidades Marítimas da Lusitânia. In *Les Villes de la Lusitanie Romaine. Hiérarchies et Territoires (Table Ronde Internationale du CNRS, Talence, 1988)*, Paris: CNRS (Collection de la Maison des Pays Ibériques, 42), pp. 149-205.
- (1996) Comércio marítimo e sociedade nos portos romanos do Tejo e do Sado. In FILIPE, G.; RAPOSO, J. M. C. (eds.), pp. 343-369.
- (1999) As *villae* marítimas e o problema do povoamento do litoral português na época romana. In GORGES, J.-G.; RODRÍGUEZ MARTÍN, G. (eds.), pp. 135-156.
- (2004) Vias e portos na Lusitânia romana. In GORGES, J.-G.; CERRILLO, E.; Nogales, T. (eds.) *V Mesa Redonda Internacional sobre Lusitania Romana: Las Comunicaciones* (Cáceres, 2002). Madrid: Ministerio de Cultura, pp. 427-453.
- MAYET, F.; SILVA, C.T. (1998) *L'atelier d'amphores de Pinheiro (Portugal)*. Paris: Diff. E. De Boccard.
- (2002) *L'atelier d'amphores de Abul (Portugal)*. Paris: Diff. E. De Boccard.
- NAVEIRO LÓPEZ, J. L. (1991) *El Comercio Antiguo en el N.W. Peninsular. Lectura Histórica del Registro Arqueológico*. Monografías Urgentes del Museo, 5, Coruña: Museu Arqueológico.
- NAVEIRO, J. L. (1996) Registro cerámico y intercambio en el Noroeste en la época romana. In FERNÁNDEZ OCHOA, C. (ed.), pp. 201-204.
- NAVEIRO, J. L.; CAMAÑO, J. M. (1992) El deposito subacuático del río Ulla. El material romano. In ACUÑA CASTROVIEJO, A. (dir) *Finis Terrae. Estudios en lembranza do Prof. Alberto Balil*. Santiago de Compostela: Facultad de Xeografía e Historia de la Universidade de Santiago de Compostela, pp. 257-295.

- RAPOSO, J. M. C.; SABROSA, A. J. G.; DUARTE, A. L. C. (1995) *Ânforas do vale do Tejo. As olarias da Quinta do Rouxinol (Seixal) e do Porto dos Cacos (Alcochete). Actas do 1.º Congresso de Arqueologia Peninsular (Porto, 1993)*. Vol. VII, Porto: SPAE, pp. 331-352.
- REMESAL RODRÍGUEZ, J. (1986) *La Annona Militaris y la exportación de aceite betico a Germania, con un corpus de sellos en ánforas Dressel 20 hallados en: Nimega, Colonia, Mainz, Saalburg, Zugmantel y Nida*. Madrid: Universidad Complutense.
- RIBEIRO, O. (1977) *Introduções geográficas à História de Portugal – estudo crítico*. Lisboa: INCM.
- RIBEIRO, O. (1986) *Portugal o Mediterrâneo e o Atlântico*. 4.ª ed. Lisboa: Sá da Costa.
- SANTOS, M. L. E. V. A. (1971 – 1972) *Arqueologia romana do Algarve. Subsídios*. 2 vols., Lisboa: Associação dos Arqueólogos Portugueses.
- SILVA, C. T.; SOARES, J.; BEIRÃO, C. M.; DIAS, L. F. e COELHO-SOARES, A. 1980-1981 *Escavações Arqueológicas no Castelo de Alcácer do Sal (Campanha de 1979), “Setúbal Arqueológica”, 6-7, pp. 149-218.*
- SILVA, C. T. (1996) *Produção de ânforas na área urbana de Setúbal: a oficina romana do Largo da Misericórdia*. In FILIPE, G.; RAPOSO, J. M. C., (eds.) *Ocupação romana dos estuários do Tejo e do Sado (actas das jornadas, Seixal, 1991)*. Lisboa: D. Quixote, pp. 43-54.
- SILVA, C. T.; COELHO-SOARES, A. (1980-1981) *A praça do Bocage (Setúbal) na época romana. Escavações arqueológicas de 1980. Setúbal Arqueológica, 6-7, pp. 249-284.*
- SILVA, C. T.; SOARES, J. (1993) *Ilha do Pessegueiro Porto Romano da Costa Alentejana*, Lisboa, Instituto de Conservação da Natureza.
- (1997) *Chibanes Revisitado. Primeiros Resultados da Campanha de Escavações de 1996*. In *Homenagem ao Professor António Augusto Tavares, Estudos Orientais*, 6, pp. 33-66.
- SOARES, J.; SILVA, C. T. (1986) *Ocupação Pré-Romana de Setúbal*. In *I Encontro Nacional de Arqueologia Urbana (Setúbal, 1985)*. Lisboa: IPPC (TA, 03), pp. 87-101.

VEIGA, S. P. E. da, (1904) Antiguidades monumentaes do Algarve. Capitulo V Tempos historicos. In *O Archeólogo Português* 9, Lisboa. pp. 202-210.

(1905) Antiguidades monumentaes do Algarve. Capitulo V Tempos historicos. In *O Archeólogo Português* 10, Lisboa. pp. 6-14.

(1910) Antiguidades monumentaes do Algarve. Capitulo V Tempos historicos. In *O Archeólogo Português* 15, Lisboa. pp. 209-233.