

## Lusitânia: a circulação Atlântica no Império Romano

Mariana Visone Faria\*

FARIA, M. V. Lusitânia: a circulação Atlântica no Império Romano. R. Museu Arq. Etn., 32: 159-166, 2019.

**Resumo:** A Lusitânia Romana, bem como outras regiões provinciais romanas, começou a ter destaque nas investigações sobre a Antiguidade há poucas décadas. Nos primeiros estudos sobre o Império Romano estes espaços longínquos foram coadjuvantes e, de uma forma ingênua, a Lusitânia foi considerada como sendo parte da ultraperiferia do Império. Sendo assim, a faixa atlântica da Península Ibérica, também foi menos estudada. O objetivo deste ensaio é (re)pensar e (re) interpretar o Império Romano e propor uma visão que pretende contribuir para uma compreensão mais atualizada do que foi o Império Romano. Os conceitos gerais que ordenam essa tentativa de revisão são os de integração, navegação e fronteira.

**Palavras-chave:** Províncias romanas; Lusitânia; Fronteiras; Navegação atlântica; Arqueologia subaquática.

“As fronteiras do Império eram no Oceano ou em rios distantes. Exércitos, províncias, esquadras, todo o sistema estava interligado.”

(Tácito, *apud* Mantas 2002-2003: 450)

### Introdução

O Império Romano era extremamente vasto; era possuidor de territórios desde o Oriente até o Atlântico, englobando, inclusive, parte do Norte da África. Sabe-se também da importância que as vias marítimas e fluviais tinham no contexto do Império, re-

saltando a existência do Mar Mediterrâneo que, como exemplifica Michel Gras, era como um “*espaço que ao mesmo tempo divide e une. Fronteira é traço de união, é um ‘cimento líquido’ que veicula os homens, os produtos e as ideias*” (Gras1998: 7).

Por muito tempo, as explicações sobre este grande Império focalizavam o desenvolvimento e manutenção do mesmo a partir de seu centro, a cidade de Roma, deixando para um segundo plano um estudo sobre as várias províncias que compunham este vasto território; e, em relação ao desenvolvimento marítimo, o *Mare Nostrum* foi largamente estudado, enquanto as outras vias de navegação foram levadas para um segundo plano nas pesquisas.

Essa perspectiva romano-centrista, que tinha em Roma seu único e maior expoente, começou a sofrer profundas alterações após a década de 1960 (Guarinello 2010), a partir de um novo olhar crítico, surgem pesquisas que caminham no sentido de revisar o sentido

(\*) Mestranda em Arqueologia na Universidade do Porto. Pesquisadora do Laboratório de Arqueologia Romana Provincial, LARP-MAE/USP <mari.visone@hotmail.com>

de “romanização” e, dessa forma, trazer à luz a diversidade encontrada nos territórios que compunham o Império Romano. Esses estudos resultaram no aparecimento de novos enfoques e temas de pesquisa centrados nas realidades locais espalhadas pelo Império, temas que até então foram pouco explorados. Tal como afirma Guarinello (2010:116), “*O Império passou a ser visto como um jogo de múltiplas identidades em diálogo, como um sistema de comunicação comum*” e, dessa forma, novos horizontes e hipóteses se abriram para a explicação do Império e de suas dinâmicas sociais, políticas, econômicas e culturais. Ainda segundo Guarinello, essa intensa integração é claramente visível nas documentações que sobreviveram até nossos dias, tanto material como escrita; e o autor afirma que nesta época as trocas de bens e informações e a movimentação de pessoas e ideias no Império foram intensificadas de modo sem precedentes.

Ao salientar esses intercâmbios e interconexões, podemos evidenciar as mudanças gradativas existentes nas diferentes formas de integração do Império e ressaltar as dinâmicas existentes nos espaços provinciais e de fronteiras e as importâncias que esses locais tiveram no contexto de expansão, gestão e manutenção imperial.

Observa-se então que há algumas décadas houve um crescente interesse pelo estudo do ambiente provincial romano (Fabião 2009); e através desses estudos, portanto, pôde-se verificar a existência de um Império multicultural e interligado, em maior ou menor escala, que possui sua centralização e maior movimentação no Mar Mediterrâneo, mas que não se restringe só a este espaço e se estende pela Europa central e pelas terras interiores, pela África e pelo Oriente, por meio de um intenso processo de integração (Bombico 2010).

Dessa forma, a questão que se pretende discorrer situa-se em duas frentes: a primeira refere-se à existência de intensas atividades políticas, econômicas, culturais e sociais na província romana da Lusitânia; a segunda, atrelada à primeira, tenta investigar o significado e alcance da rota Atlântica no litoral da província supracitada, tema de grande importância, pois indica um dos vários caminhos de integração das populações locais nas redes comerciais e também

culturais do Império Romano, com um enfoque que sai do eixo comum “Roma-Mediterrâneo” e traz, sem depreciar outras rotas existentes, o contexto “Lusitânia-Atlântico”.

Neste sentido, focam-se os contextos litorais, essencialmente nas áreas portuárias do Atlântico, entretanto, os espaços terrestres que integram essas zonas portuárias são de essencial importância para a análise. A leitura e interpretação conjunta dos dados encontrados, tanto em terra, quanto em mar, nos permitem inferir os fluxos de distribuição e definir as rotas de navegação utilizadas na costa atlântica à época romana. Os dados reunidos em sítios terrestres e subaquáticos são fortes indicadores da existência de redes de comercialização específicas, associadas quer à exportação de produtos a longa distância, quer ao seu escoamento a curta distância através de sistemas de navegação de cabotagem e estes dados contribuem para uma nova visão do papel da província da Lusitânia no Império Romano, que passa de uma “fronteira a ser ultrapassada” a um espaço integrado ao Império (Alarcão 1990; Bombico 2010).

## A Lusitânia Romana

Como dito anteriormente, o Império Romano era um mundo diversificado, que englobava distintos povos, que foram sendo incorporados ao território imperial com o passar do tempo. Nesse contexto, desde o início das conquistas romanas, as cidades foram fundamentais para a estratégia expansionista romana: “*Na época imperial, as instituições através das quais o Império era administrado estavam fundamentalmente colocadas nas cidades, reforçando a importância delas*” (Revell 2009: 49). Contudo, apesar da importância que elas tinham, temos que ter sempre em mente que “*Embora as fronteiras políades e municipais funcionassem como locais principais de apoio do poder, o Império Romano ia muito além do mundo das cidades*” (Guarinello 2010: 119).

Do que dissemos até aqui depreende-se que o território provincial corresponde a um conjunto de regiões diferenciadas do ponto de vista geográfico e cultural e habitadas por vários grupos étnicos. As províncias eram divididas em conventos jurídicos; isso significa dizer que as

entidades regionais correspondem a diferentes realidades naturais, capazes de condicionar de diversas formas os modelos administrativos e, no caso da região da Lusitânia, esses espaços são, em maior ou menor escala, suscetíveis às influências mediterrânicas (Mantas 2004). A partir disso, temos que ter em mente que as fundações romanas, além de transformarem a paisagem política da região na qual eram instaladas, funcionavam como meio de ocupação e de controle do território e, dessa forma, integravam-se ao Império.

Nas últimas décadas houve uma alteração nas perspectivas analíticas da História Antiga. Essa modificação leva o olhar dos estudiosos da antiguidade ao mar; os pesquisadores passaram a dar maior atenção aos fluxos que cruzaram as águas onde o Império tinha possessões e as conexões que esses possibilitavam no vasto mundo romano. Assim, as terras que bordejam o mar, tal como foi a Lusitânia, ganham evidência como grande palco de uma história humana (Horden & Purcell 2000). Trata-se então do estudo das muitas histórias humanas desenroladas no limite das terras e das águas desses territórios (Palmeira 2007).

A província romana da Lusitânia, criada por Augusto entre 16 e 13 AEC, ocupava grande parte do que hoje conhecemos por ser o território português, a Extremadura espanhola e uma área da Andaluzia. Para esta vasta província, que se tornou de grande importância estratégica e comercial para o Império, o imperador construiu uma capital de raiz, a *Augusta Emerita*, a atual Mérida. Quando os romanos chegaram ao *finisterra*, ponto mais ocidental da Europa, onde o Mar Mediterrâneo se junta ao Oceano Atlântico, encontraram a Península Ibérica já habitada por outras tribos. Este era o território localizado mais a ocidente do Império Romano e entrou na rede imperial exportando, em maior parte, minérios e conservas de peixe; além disso, os romanos sabiam que a terra dessa região era boa e fértil e que existiam riquezas naturais que deveriam ser exploradas e, portanto, constituía uma boa localização (Blot 2003; Fabião 1997).

Dessa forma, a Lusitânia encontra-se, desde o século I AEC, plenamente integrada economicamente ao Império Romano, e incluída

nas suas vastas redes de abastecimento, trocas e comércio terrestre e marítimo (Bombico 2010). E, tal como Mantas sugere, em razão da proximidade dessa província ao Mediterrâneo e sua condição atlântica, a localização geográfica da Lusitânia – que mesmo antes da chegada dos romanos já mantinha contatos com civilizações mediterrânicas – permitiu uma intensa simbiose na época romana e, portanto, pode ser tomada como um exemplo de como uma província intermediária entre realidades tão distintas se integrou plenamente no Império Romano, no qual centro e periferia conheceram um relacionamento bastante mais complexo do que o conceito de romanização tem considerado (Mantas 2004).

Mais do que uma área ultraperiférica,<sup>1</sup> como foi largamente considerada essa região à beira do perigoso mar Oceano, a Lusitânia foi, na realidade, um verdadeiro ponto de articulação entre os territórios do Império, sobretudo via marítima, no contexto de um Império mediterrânico (Fabião 2009), pois, além de ser um vasto território ao ocidente, o mesmo possuía uma extensa frente atlântica, isto é, seria um ponto estratégico para as ambições imperiais: *“Não podemos, portanto, considerar a Lusitânia como um território isolado, sem contatos, dificilmente inserido no mundo mediterrânico gerido por Roma. É certo que estamos longe do esplendor que alcançaram as cidades italianas ou orientais do Império, mas bastaria lembrar da importância econômica e estratégica das regiões provinciais para atribuir à Lusitânia uma situação mais destacada no conjunto dos territórios romanos. Não fosse assim não teria o Édito do Máximo de Diocleciano indicado a tarifa do transporte marítimo entre o Oriente e a Lusitânia”* (Mantas 2004:67).

Analisar esses e outros pormenores das áreas provinciais e fronteiriças, além de viabilizar diversos temas de estudo referentes a esses espaços negligenciados por muito tempo nos estudos da Antiguidade Clássica, constitui um importante tema de reflexão, que nos permite

(1) Como sugere Fabião (2009) esta ingenuidade é naturalmente reforçada pela perspectiva de um mundo clássico de natureza essencialmente mediterrânica, na qual o ocidente da Península Ibérica constituiria longínqua periferia.

repensar o papel da Lusitânia – e de outras regiões provinciais romanas –, juntamente com o debate da relevância da rota atlântica, como sendo uma ligação fundamental para o Império entre os espaços provinciais e outras regiões do mundo até então conhecido.

### Arqueologia em ambientes aquáticos: a dimensão Atlântica do Império

A navegação atlântica é uma atividade realizada desde a Época Arcaica. Fenícios, cartagineses e gregos colocaram feitorias litorais e efetuaram trocas comerciais com os povos indígenas (Arruda & Vilaça 2006) que viviam próximos às regiões banhadas pelo Atlântico. Entretanto, foi durante o período romano que o desenvolvimento urbano, fenômeno que está relacionado ao aprimoramento da atividade marítima, acelerou a implantação de conglomerados populacionais junto aos principais mares, rios, estuários e zonas costeiras do Império, o que beneficiou em grande escala as rotas comerciais marítimas de curta e longa distância (Bombico 2010).

Como propõe Guarinello (2010: 122): *“Um mar mediterrâneo é, ao mesmo tempo, um obstáculo e uma via de integração. É uma clara fronteira, cuja superação depende da vontade das comunidades à sua margem e do desenvolvimento progressivo da tecnologia para superá-lo, atravessá-lo, obter informações sobre seus contornos, contatos, portos, abrigos. A partir de um certo acúmulo, o mar se torna meio de integração, pela velocidade que proporciona aos percursos e, sobretudo, por que expõe, às várias comunidades, uma ampla gama de diferenças culturais, sociais, naturais”*.

Tal como o Mediterrâneo, evidenciado na explicação de Guarinello, o Oceano Atlântico também representou para o Império uma fronteira a ser ultrapassada. O Império Romano foi um império marítimo, visto que para o controle das suas partes, o Mar Mediterrâneo e o Oceano Atlântico, dentre outros espaços aquáticos, eram os espaços estratégicos e, muitas vezes, fundamentais para a comunicação entre o vasto território pertencente a Roma. Dessa forma, podemos afirmar que o Estado romano, diante de diversas finalidades relacionadas às necessidades de defesa, de obtenção de riqueza

mineral e de garantir o abastecimento de Roma e dos exércitos se interessou, também, pelo controle das rotas comerciais atlânticas (Mendes 2013). Este espaço foi por muito tempo um obstáculo a ser ultrapassado, mas ao ser conquistado, tornou-se um campo de passagem, de negociação, um espaço de ação e um definidor das políticas imperiais (Guarinello 2010).

Neste ensaio focam-se os contextos litorais, essencialmente nas áreas do Oceano Atlântico, entretanto, como dito anteriormente, os espaços terrestres que integram essas zonas são de essencial importância para o entendimento das atividades desenvolvidas na extensão Atlântica do Império. Para se realizar uma leitura econômica, histórica e arqueológica de uma determinada época temos que ter uma visão da totalidade do universo que será estudado, desde a produção de algo até sua chegada ao consumidor final (Bombico 2010). Acrescenta-se que, para além dos aspectos supracitados, sobretudo os vestígios arqueológicos, não faltam na literatura registros do crescente conhecimento e navegabilidade da costa atlântica, que se tornou um espaço familiar e frequentemente visitado durante toda a época romana (Fabião 2009).

A leitura e interpretação conjunta dos dados encontrados, tanto em terra, quanto em mar, com evidências na literatura antiga, nos permite inferir os fluxos de distribuição e definir as principais rotas de navegação utilizadas na costa atlântica à época romana. Os dados reunidos em sítios arqueológicos terrestres e subaquáticos<sup>2</sup> são fortes indicadores da existência de redes de comercialização associadas quer à exportação de produtos a longa distância, quer ao seu escoamento a curta distância através de sistemas de navegação de cabotagem (Bombico 2010). Nesta perspectiva, a Arqueologia do Patrimônio Cultural Subaquático apresenta-se como um dos principais vestígios dos itinerários percorridos pelos romanos no Atlântico: *“Cada sítio de naufrágio submerso, escavado e posteriormente*

(2) Os dados referentes ao que foi encontrado em solo e mar português encontram-se reunidos na base de dados do Endovélis. Para posteriores consultas, acessar: <http://arqueologia.patrimoniocultural.pt/index.php?sid=home>

te alvo de uma publicação, é um “instantâneo” sobre o comércio da sua época, pois podemos deduzir que todos os objetos transportados eram contemporâneos; se não produzidos no mesmo ano, eles eram pelo menos vendidos ao mesmo tempo. Cada escavação pode não esclarecer da mesma maneira a economia antiga, mas cada uma delas faz avançar esse estudo mais rapidamente do que uma escavação terrestre” (Mayet 1998: 83).

São portos, naufrágios, os padrões de distribuição de artefatos como moedas, ânforas, cerâmicas, cetárias, cepos de âncoras e tantas outras evidências que nos mostram que a navegação romana no Atlântico foi realmente intensa; inclusive porque foram encontrados vestígios de objetos lusitanos em naufrágios distantes do seu local de produção (Bombico 2017; Blot 2003; Alarcão 1990). Neste novo contexto de multiplicação de registros arqueológicos relacionados ao transporte e movimentação, via marítima, de mercadorias ao longo do Atlântico, evidenciam-se diversos fatores que contribuem para o estudo e pesquisa sobre a circulação atlântica no Império Romano, tais como a existência de uma expressiva atividade de exploração de recursos marinhos e da atividade de exportação, por uma rota que, apesar de algumas dificuldades de navegação, constituía uma boa escolha, atendendo à razão distância/custo (Fabião 2009).

Diante do exposto, pode-se concluir que existiam então itinerários atlânticos, isto é, um caminho, percurso ou rota conhecida e regularmente percorrida pelos romanos na costa atlântica. A existência dessas rotas pressupõe a existência de pontos de escala na costa marítima, ou seja, locais de parada, abastecimento ou descanso; no caso de um itinerário marítimo, esses pontos de escala serão essencialmente cidades marítimas, portos reabastecedores, abrigos e fundeadouros naturais, que são elementos já atestados nos vestígios e na literatura antiga referente à orla da Lusitânia (Blot 2003); é sobretudo nesses locais onde é encontrada a maioria dos vestígios arqueológicos e culturais dessa movimentação, registrados não apenas através dos vestígios do meio aquático, mas também dos terrestres (Bombico 2010).

Por exemplo, os vestígios arqueológicos nos mostram que a rota atlântica para a navegação de longa distância partia de *Gadir* (Cádiz), fazia

uma primeira parada em *Olisipo* (Lisboa) e seguia para *Brigantium*. Neste contexto, ressalta-se a importância de *Olisipo*, que se transformou, ao longo da presença romana na Lusitânia, em um importante centro do sistema marítimo Atlântico, uma vez que “o estuário do Tejo fornecia segurança aos navios, propiciava o acesso de amplas embarcações e o rio permitia a comunicação com o interior peninsular” (Mendes 2014: 53). Além disso, a autora afirma que a conexão da rota marítima *Gadir-Olisipo* possibilitou o transporte via marítima para regiões do Norte e do interior do Império e, dessa forma, reforçou os contatos entre o mundo Mediterrâneo e o Atlântico em toda a sua extensão.

Além desse fator, a geografia da distribuição de mercadorias ao longo desses itinerários, a significativa presença de artigos importados no *limes* germânico e na *Britannia*, mostram um quadro de relações muito próximas no Atlântico. Acrescenta-se a isso a identificação de ânforas em centros consumidores longínquos, bem como a detecção de diversos naufrágios na bacia do Mediterrâneo que transportavam ânforas de fabrico lusitano (Fabião 2009; Diogo, 1987; Mantas 1990).

Em suma, a inclusão da província da Lusitânia e da Península Ibérica ao Império Romano possibilitou a existência de contatos de longa distância regulares com outras partes do mundo conhecido e em especial com o Mediterrâneo, além disso, possibilitou a conquista e abastecimento de territórios localizados mais a Norte. Este processo fez com que o Império passasse a contar com uma vasta encosta atlântica para realizar esses intercâmbios (Bombico 2010), que para além da via econômica, contribuiu muito para as questões culturais, políticas e sociais. Além disso, a entrada dessa região no sistema econômico imperial correspondeu à necessidade de abastecimento das tropas situadas no *limes* reno-danubiano e na *Britannia*, e também foi uma região atrativa para a obtenção de metais, provocando assim uma valorização das rotas ocidentais, sejam marítimas ou fluviais (Bombico 2017). Assim sendo, a conquista da Lusitânia e do Atlântico permitiu interligar as várias áreas do Império (Mendes 2014) e isso pode ser comprovado com os vestígios materiais encontrados em diversos pontos do território e áreas

marítimas do que se entende que tenha sido a província da Lusitânia.

Os dados históricos e arqueológicos reunidos nas últimas décadas pelos diversos estudos que focam a Lusitânia, permitem definir formas de exploração dos recursos marinhos e sistemas produtivos enquadráveis no panorama comercial marítimo dessa província, que possibilitaram, como dito anteriormente, o desenvolvimento de cidades com funções portuárias (Bombico 2010). A maior divulgação e estudos desses conjuntos de artefatos recolhidos em lugares do espaço hoje português têm contribuído para a valorização da faixa atlântica como objeto de estudo e, principalmente, permitem a verificação de significativas dinâmicas e realidades deste espaço que até algumas décadas não tinha sido explorado pelas pesquisas (Fabião 2009). São muitos os dados que compõem esses novos estudos que trazem uma nova visão da integração da orla lusitana no contexto do Império, trazendo à luz novas comunicações entre os espaços imperiais e fornecendo a análise de novas rotas para essa interligação.

#### **Considerações finais: uma nova visão para o papel da Lusitânia no Império**

Neste artigo tentou-se apresentar, de forma sucinta, determinados pontos a respeito da navegação atlântica na costa lusitana no período do Império Romano; trouxe um rápido panorama sobre o que os arqueólogos estudam quando se dedicam a analisar a relação de Roma com as suas províncias no aspecto econômico, no caso, sobre a orla da Lusitânia Romana na tentativa de destacar a importância que os espaços provinciais adquirem neste vasto Mundo Romano: “O debate sobre centro e periferia para o mundo romano, por exemplo, tem ultimamente se ampliado para considerarmos a existência de redes de conexão territoriais que não implicam, necessariamente, a relação entre um centro (Roma) e as províncias e sim priorizam as interconectividades entre variados centros e áreas periféricas que, por sua vez, a outras se associam em redes” (Vasques 2014: 46).

Ao se dedicar aos estudos dos contextos romanos provinciais, acreditamos que novas abordagens metodológicas, que considerem as

redes de conexão de poder romanas nas diversas localizações do Império, nos ajudariam a esclarecer as trocas e influências culturais que encontramos ao longo do vasto território durante o domínio romano para que, como propõe Carlos Fabião, enxerguemos esses espaços não como distantes periferias, mas sendo uma charneira entre os territórios romanos (Fabião 2009); muitas das conclusões a que chegamos sobre esses espaços são fruto do que que é trazido à luz pela documentação material.

Para além dos vestígios arqueológicos, a literatura antiga fornece alguns indícios sobre a movimentação nos territórios do Império Romano; a partir dessa constatação, segue-se um excerto de Plínio, no qual a rota atlântica é indiretamente testemunhada: “*Hoje em dia, a partir de Gades e das colunas de Hércules, navega-se em todo o oceano Ocidental, contornando a Espanha e as Gálias*” (Plínio, II, Nat). E, dessa forma, temos que concordar com Vasco Gil Mantas, que afirma que para além dos materiais arqueológicos encontrados na costa lusitana, não faltam referências literárias ilustrativas da intensidade das relações marítimas entre o Mediterrâneo e o Atlântico, que apontam as escalas obrigatórias na costa lusitana (Mantas 2004: 67).

No período romano, as embarcações e os materiais que eram carregados por elas apresentam um carácter transnacional, isso se torna evidente quando levamos em conta de que eles são provenientes de relações e trocas entre as diferentes populações e territórios fixados ao longo do Império (Alarcão 1990). Redescobrir as rotas comerciais percorridas pelos romanos no Atlântico permite, então, desenhar um panorama econômico, político, cultural, social, ao longo do qual o povo romano realizou contatos e trocas em diversas instâncias (Bombico 2017; Blot 2003); dessa forma, os vestígios arqueológicos tornam-se o alicerce dos estudos dessa miscelânea, e neste caso, nos permitem constituir o ponto de partida para a investigação e a “redescoberta” do itinerário percorrido e das dinâmicas existentes naqueles espaços provinciais e, assim, reconfigurar e alargar os significados dados às regiões provinciais romanas, neste caso, a da Lusitânia (Bombico 2010: 168). Esses novos estudos das regiões provinciais do Império Romano, iniciados há algumas décadas,

afasta a imagem clássica do finisterra inóspito e quase deserto que eram essas terras e trazem à tona uma nova realidade do papel exercido pelas províncias (Fabião 2009).

A multiplicação de registros arqueológicos relacionados ao transporte e movimentação, via marítima, de mercadorias ao longo do Atlântico, evidenciam diversos fatores que contribuem para o estudo e pesquisa sobre a Lusitânia no contexto da circulação atlântica do Império Romano. Ainda que a amostra subaquática e terrestre tenha se revelado sob alguns pontos de vista limitada e frágil, foi possível inferir alguns ritmos, registrar rupturas e continuidades:

- A existência de uma significativa atividade de exploração de recursos marinhos, correlacionada com uma componente de produção e exportação;
- O funcionamento das áreas produtoras do litoral em complexos portuários;
- A multiplicação de registros arqueológicos relacionados com o transporte e circulação de diversas mercadorias por via marítima ao longo da fachada atlântica;
- A identificação de vestígios concretos da navegação antiga (achados subaquáticos dos mais diversos) e de elementos de sinalização naval (faróis);
- A valorização dos portos indígenas principais (*Olisipo*, *Salacia*, *Balsa*, *Ossonoba* e *Myrtilis*) que se tornam cidades portuárias romanas;
- A superação da condição geográfica do litoral lusitano, oferecendo o suporte dos seus portos a uma navegação que, independentemente do seu destino final, era atlântica;
- A inserção da Lusitânia como um importante ponto de interligação e distribuição do Império. (Bombico 2010).

Ao explicitar todos estes fatores e concordando com Fabião: “*De fato, a divulgação e estudo de conjuntos de artefatos 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 contribuía, direta ou indiretamente, para consolidar a ideia de ultraperiferia*” (Fabião 2009: 64).

A união desses diferentes elementos nos atuais estudos sobre a questão provincial, neste caso da Lusitânia, nos auxilia para repensar a problemática do povoamento marítimo de época romana no extremo ocidente peninsular e, principalmente, para se repensar qual foi a expressão que essa província teve no contexto do Império Romano (Etiënne e Mayet 1993-1994). Este artigo procurou mostrar também a importância do crescimento dos elementos que permitem refletir sobre o destaque que essa província teve e como é relevante o estudo das áreas provinciais do Império. De fato, estamos ainda no início dessas pesquisas, mas temos a nosso favor uma base sólida nas análises dos dados que temos disponíveis e, principalmente, à medida que se multiplicam as investigações, mais se enriquece o panorama das vertentes provinciais.

Portanto, fica aqui este contributo, a partir de estudos já realizados, sobre o papel da Lusitânia, uma área provincial, no contexto da dimensão atlântica do Império Romano; tema este que pretendo explorar de forma mais profunda em um futuro projeto de mestrado.

FARIA, M. V. Lusitânia: the Atlantic circulation in the Roman Empire. *R. Museu Arq. Etn.*, 32: 159-166, 2019.

**Abstract:** Roman Lusitania, as well as other Roman provincial regions, began to be prominent in antiquity investigations a few decades ago. In the earliest studies of the Roman Empire these far-flung spaces were supportive and, in a naive form, Lusitania was considered to be part of the outermost Empire. Thus, the Atlantic strip of the Iberian Peninsula was also less studied. The purpose of this essay is to (re) think and (re) interpret the Roman Empire and propose a vision

that intends to contribute to a more up-to-date understanding of what the Roman Empire was. The general concepts that order this attempt of revision are those of integration, navigation and frontier.

**Keywords:** Roman provinces; Lusitania; Borders; Atlantic navigation; Underwater archeology.

### Referências bibliográficas

- Alarcão, J. 1990. A produção e a circulação dos produtos. In: Serrão, J.; Marques, A.H.O. (Dir.) *Nova História de Portugal, I – Portugal das Origens à Romanização*. Lisboa: 409-441.
- Blot, M. L. B. H. P. 2003. *Os portos nas origens dos centros urbanos. Contributo para a arqueologia das cidades marítimas e flúvio-marítimas em Portugal*. Trabalhos de Arqueologia, Lisboa.
- Bombico, S. A. R. 2010. *Para uma valorização dos Itinerários Comerciais Romanos do Alto-Império no Atlântico – O papel do Património Cultural Subaquático*. Universidade de Évora, Évora.
- Bombico, S. A. R. 2017. *Economia marítima da Lusitânia romana: exportação e circulação de bens alimentares*. Universidade de Évora, Évora.
- Fabião, C. 1997. *A exploração dos recursos marinhos*. In Alarcão, A. (Dir.) *Portugal Romano. A exploração dos recursos naturais*. Museu Nacional de Arqueologia, Lisboa.
- Fabião, C. 2009. A dimensão atlântica da Lusitânia: periferia ou charneira no Império Romano? In: Georges, J. G.; Encarnação, J.; Nogales, T.; Carvalho, A. (Eds.) *Lusitânia romana: entre o mito e a realidade: actas da VI Mesa-Redonda Internacional sobre a Lusitânia Romana*. Câmara Municipal, Cascais: 53-74.
- Guarinello, N. L. 2010. *Ordem, integração e fronteiras no império romano*. Disponível em: [https://moodle.ufsc.br/pluginfile.php/2497322/mod\\_resource/content/1/15b%20-%20GUARI-NELLO%20-%20Ordem%2C%20integra%C3%A7%C3%A3o%20e%20fronteiras.pdf](https://moodle.ufsc.br/pluginfile.php/2497322/mod_resource/content/1/15b%20-%20GUARI-NELLO%20-%20Ordem%2C%20integra%C3%A7%C3%A3o%20e%20fronteiras.pdf)
- 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)*, CNRS, Paris: 149-205.
- Mantas, V. G. S. 2002-2003. O Atlântico e o Império Romano. In: *Revista Portuguesa de História. Instituto de História Económica e Social, Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra*, Tomo XXXVI, Volume 2: 445-467.
- Mantas, V. G. S. 2004. Vias e portos da Lusitânia romana. In: Georges, J. G.; Cerrillo, E.; Nogales, T. (Eds.) *V Mesa Redonda Internacional sobre Lusitania Romana: Las Comunicaciones* (Cáceres, 2002). Ministério da Cultura, Madrid: 427-453.
- Mendes, N. M. 2014. A província da Lusitania: sistema económico global e local. *R. Museu Arq. Etn. Supl.*, São Paulo, n.18: 49-58.
- Palmeira, M. S. 2007. *Moses Finley e a “economia antiga”: A produção social de uma inovação historiográfica*. São Paulo: Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo.
- Revell, L. 2009. *Roman Imperialism and Local Identities*. Nova York: Cambridge University Press.
- Vasques, M.S. 2014. Espaços territoriais e redes de poder no Egito Romano: imperialismo, religião e identidade. *R. Museu Arq. Etn. Supl.*, São Paulo, n.18: 37-48.