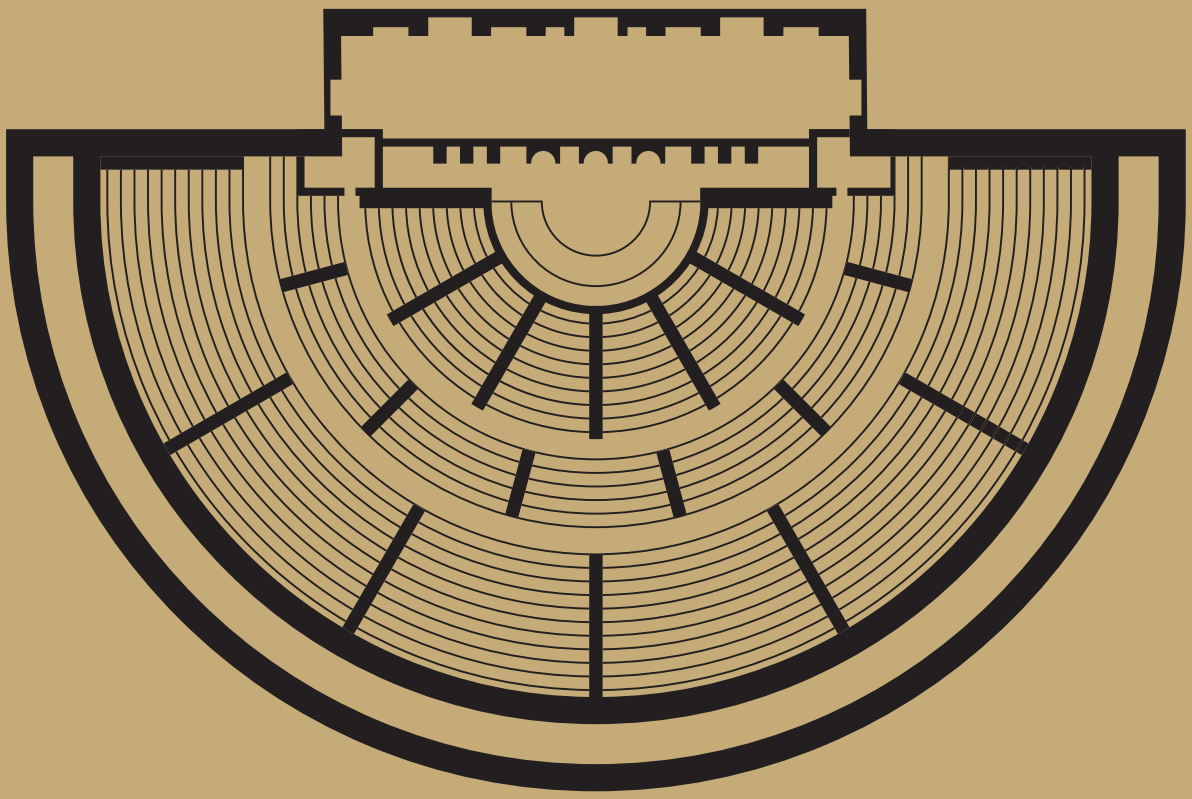
III

MMXXII - 2022

SCAENA

REVISTA DO MUSEU DE LISBOA – TEATRO ROMANO



— CICLO DE PALESTRAS —

O RIO COMO HORIZONTE

VOLUME III

MMXXII - 2022

SCAENA

REVISTA DO MUSEU DE LISBOA – TEATRO ROMANO

— CICLO DE PALESTRAS —

O RIO COMO HORIZONTE



© JOSÉ FRADE

ÍNDICE

EDITORIAL 4

PLANO DE PALESTRAS 12

PALESTRAS / ARTIGOS 15

Paisagens submersas do porto de *Olisipo*
Primeira abordagem
Ana Maria Costa, Maria da Conceição Freitas, Jacinta Bugalhão,
Cristóvão Fonseca, Vera Lopes e Cláudia Pinto 16

A dimensão marítimo-fluvial de Lisboa
e do estuário do Tejo durante a 1ª Idade do Ferro
Elisa de Sousa 30

Economia e comércio marítimo de *Olisipo*
Produção, exportação e importação
Victor Filipe 44

***Olisipo* e o Tejo nas redes do comércio marítimo romano**
Os limites da investigação, no início do século XXI
Sónia Bombico 56

"En Lixboa sobre lo mar" (rio Tejo)
A cidade e o rio em época medieval
Carlos Guardado da Silva 70

A Ribeira de Lisboa e a sua dimensão marítima
Entre os séculos XV e XVIII
Carlos Caetano 86

***Matrix*, ou a Função Portuária**
O legado de Maria Luísa Blot
Jean-Yves Blot (J-YB) e Alexandre Sarrazola (AS) 102

Navios e naufrágios na época moderna
Lisboa, o Tejo e a navegação a partir da Arqueologia Marítima
José Bettencourt 116

Quando este estaleiro acabar, acaba-se tudo o que havia no rio
A propósito da construção naval tradicional no Tejo
Vitor Pereira Mendes e Jaime Costa 128

Uma construção cultural de ser baleia
A história ambiental de dois arrojamentos na Lisboa
ribeirinha e das pessoas que os observaram e descreveram
Cristina Brito e Nina Vieira 140

Outros palcos de Lisboa
O dos pregões
Ana Paula Guimarães 156

ABSTRACTS 171

O RIO COMO HORIZONTE

2020-2021

Joana Sousa Monteiro
Diretora do Museu de Lisboa / EGEAC

Força motriz estruturante da maioria das atividades que os museus desenvolvem para e com os seus públicos, a investigação pode ser considerada a primeira de todas as funções museológicas. O desempenho das tarefas de inventário, documentação, conservação e restauro, preparação de exposições e publicações, e de mediação cultural deve estar fundeado na investigação disciplinar, revisitando fontes primárias, revendo narrativas históricas, cruzando áreas de especialização complementares.

O Museu de Lisboa, um museu municipal constituído por uma constelação de cinco espaços de acesso público na cidade, tem procurado alargar e aprofundar o rigor da investigação efetuada internamente, complementada por especialistas externos, individualmente ou por meio de equipas de centros universitários, de outras instituições de ensino e de associações de índole diversa. Sendo nossa missão estudar e divulgar o passado e o presente de Lisboa para melhor aproximar a cidade dos seus habitantes, incluindo na sua relação com o rio Tejo, as áreas disciplinares de maior foco são a história, a arqueologia e a antropologia, complementadas pelo património industrial e pelas expressões artísticas, entre outras.

Do estudo de inúmeros aspetos da história e do presente da nossa cidade, numa quase infinita miríade de possibilidades e intersecções, têm resultado as exposições de longa duração, exposições temporárias, programas de mediação para públicos escolares e não escolares, percursos temáticos na própria cidade, bem como as coleções de publicações (catálogos e monografias) e ainda as séries de palestras e conversas, seja realizadas a propósito de exposições, seja funcionando como ciclos autónomos organizados pelo Museu de Lisboa, amiúde em parceria com outras entidades. Os ciclos de palestras têm tido maioritária concretização física nos principais núcleos do Museu - Palácio Pimenta, Teatro Romano e Santo António - sendo que a versão síncrona ou pré-gravada de sessões transmitidas por via digital se tornou regular a partir de 2020, devido ao contexto pandémico.

A *Scaena – Revista do Museu de Lisboa – Teatro Romano* teve a sua primeira edição em 2019, dedicada a Estudos sobre o próprio Teatro Romano, a sua complexa cronologia e a sua fisicalidade. O segundo volume correspondeu às Atas de um colóquio de homenagem a Irisalva Moita, figura cimeira na criação deste Museu e no aprofundar do conhecimento sobre a cidade e a sua história.

O presente terceiro volume divulga conteúdos de assinalável diversidade e riqueza provenientes das apresentações do ciclo de palestras "O Rio Como Horizonte – 2020-2021. O outro palco do Teatro Romano", original série de apresentações científicas concretizadas no piso inferior do edifício do Museu dedicado ao Teatro Romano, implantado na encosta da colina do Castelo, com o Tejo em fundo, espaço que oferece um cenário único de ambiente histórico e luminosidade contemporânea.

A evolução da dimensão ribeirinha e marítima da cidade ao longo dos séculos que marcou indelevelmente o dinâmico desenho de Lisboa e da sua relação geográfica, económica e social com a envolvente, foi objeto deste ciclo de palestras que nos trouxe informação inédita, ou menos divulgada, referente à paleobotânica e à fauna flúvio-marítima, aos fluxos económicos e comerciais, à literatura popular contemporânea, até às problemáticas atuais do planeamento e da gestão dos portos.

Trata-se de mais uma notável concretização de divulgação de momentos da história de Lisboa acessível a todos os públicos interessados, através de patrimónios materiais e intangíveis, antigos e recentes, em torno do mote centralizador do rio Tejo, o quase-mar estruturante da morfologia e da paisagem física, humana e simbólica da nossa cidade.

Setembro 2021

O RIO COMO HORIZONTE

Lídia Fernandes
Coordenadora do Museu de Lisboa – Teatro Romano / EGEAC

Com esta designação e o subtítulo "O Outro Palco do Teatro Romano" o Museu de Lisboa – Teatro Romano pensou e organizou em 2019 um ciclo de palestras que se desenrolasse por todo o ano de 2020, com a periodicidade de uma palestra mensal.

No entanto, o ano de 2020 não foi, de todo, um ano normal e, perante uma nova realidade que a todos afetou, algumas apresentações transitaram para o ano seguinte, 2021. Deste modo, o ciclo de palestras teve o seu início em janeiro de 2020 e o respetivo epílogo em março de 2021, sendo que algumas palestras apenas tiveram apresentação digital, sem a presença de público, quando o museu se viu obrigado a fechar portas.

A partir do monumento que beneficiou de uma implantação privilegiada sobre o rio, a elaboração de um ciclo de palestras temático pretendeu lançar o debate sobre a importância do Tejo para a cidade de Lisboa, numa perspetiva diacrónica, assim como a sua influência na comunidade numa dimensão abrangente e transversal.

Vários investigadores foram convidados a participar com a apresentação de temáticas variadas, mas que tomaram sempre o Rio Tejo como mote ou como pano de fundo. Partindo do rio e da sua relevância na formação do sítio onde viria a nascer Lisboa, esta iniciativa foi encetada pela análise da evolução paleoambiental da margem norte do rio Tejo.

Deste modo, começámos no início, como não poderia deixar de ser, milénios antes da formação da cidade e seguimos um percurso diacrónico que finalizou numa última apresentação que pretendeu apresene tar os desafios que o futuro nos reserva com vista a uma usufruição pública da nossa linha de costa e do rio que nos deu origem.

Uma viagem longa pela história de Lisboa que não esqueceu a literatura através dos poetas que celebraram o Tejo, ou os pregões que encheram a cidade, a vender a riqueza com que o rio nos presenteou. A sardinha que hoje é um ícone lisboeta foi, por muito e muito tempo o ganha pão de grande parte da população. Desde época romana que esta foi a riqueza da cidade, bem mais importante que o ouro proverbial que os autores clássicos lhe atribuíram. O carapau, a cavala e a sardinha terão enchido os antigos tanques de salga de peixe de época romana que abundavam na antiga cidade de *Felicitas Iulia Olisipo* e lhe ditaram o destino.

Mais de dois milénios passados continuamos a apreciar este peixe miúdo, a saborear-lhe a carne e o gosto salgado da sua pele.

A iconografia da cidade fez também do Tejo o seu mote. Poetas cantaram as águas e a faina da apanha do peixe, gerações viveram ligadas à linha de costa e com ela sobreviveram, bem ou mal, adaptando-se ao seu percurso suave e sinuoso. Outras populações modificaram o seu percurso, domesticaram o seu traçado, moldaram-lhe o contorno. A sua luz deu luz à cidade e Lisboa não existe se não a pensarmos como causa / efeito das águas que a sitiaram.

Lendas e histórias nasceram nestas águas, tão antigas umas como relevantes outras. O Tritão que foi avistado nas águas do Tejo foi tão importante que uma comitiva de olisiponenses se deslocou propositadamente a Roma de modo a contar o acontecimento ao próprio imperador, corria o longínquo século I da nossa Era, em tempos de Tibério.

Passados dezasseis séculos, baleias e outras animálias encheram páginas manuscritas que descreveram monstros marinhos. Afinal este nosso rio, tão próximo de nós, continua a ser um mistério e a impor respeito nos homens.

É uma mesma história: a da cidade e a do seu rio, o Rio *Tagus*. O seu nome latino foi também o palco do teatro romano. Se o rio não existisse, as companhias de teatro de então não aportariam à sua costa nem a imensa população que aqui acolhia encheria as encostas deste sítio. Se o rio não existisse o teatro romano de então decerto não teria sido edificado a meia encosta, local impactante para ser visto por quem aportava à cidade vindo por mar. Se o rio não existisse, a cidade seria pequena, provavelmente nem teria um teatro com capacidade para cerca de 4000 espectadores. Se não houvesse rio, a indústria florescente de *garum* e peixe salgado que inundava todos os portos do mediterrâneo vindo diretamente de *Olisipo* não se teria desenvolvido e proliferado e, como tal, também não existiriam barcos nem teríamos, séculos volvidos, conquistado o mundo.

Sem o rio seríamos outros e é muito difícil imaginarmo-nos diferentes do que hoje somos.

O ciclo de palestras “O Rio Como Horizonte - o Outro Palco do Teatro Romano” pretendeu mostrar e abordar o rio de diferentes ângulos e de perspetivas mais especializadas e direcionadas, afinal o nosso rio é grande, muito grande, percorre dois países e abarcou, em tempos idos, duas províncias romanas.

Estas leituras singulares que nos foram oferecidas pelos dezasseis investigadores que deram corpo e voz a estas palestras constituem, deste modo, uma nova visão sobre o rio, mas, especialmente, sobre a cidade e sobre os homens que a habitam e dela usufruíram. Impõe-se, pois, um enorme obrigada a todos os que aceitaram o convite para participar e que consentiram na partilha dos seus saberes. Brindaram-nos com perspetivas singulares, novas visões e conhecimentos fundamentados que nos instruíam sobre o que é nosso. E como apenas se gosta do que melhor se conhece, esperamos que todos nós nos sintamos mais devedores desta bênção que é o Rio Tejo e saibamos conhecê-lo e protegê-lo o melhor possível.

O ciclo de palestras que decorreu no Museu de Lisboa – Teatro Romano durante um período especialmente difícil para as instituições museológicas que se viram obrigadas a fechar portas, insere-se numa das linhas programáticas do museu que se constitui mais como um Museu de Sítio do que como museu monográfico dedicado, exclusivamente, ao teatro romano.

A missão do museu assenta no conhecimento e divulgação do património que tem à sua guarda, mas, de igual modo, no conhecimento da cidade em que se insere. Um conhecimento transversal e diacrónico que tem como principal objetivo a divulgação da sua criação e crescimento ao longo do tempo. Divulgar este património e torná-lo acessível à população é o objetivo primordial da publicação de mais um número da *Revista Scaena*, o terceiro volume, editada pelo museu. A edição de uma revista própria, com uma linha editorial que tem por mote a própria cidade perspetivada do ponto de vista de um palco ou de uma cena, eleva-a a objeto de estudo.

Esta publicação, que iniciámos em 2020, tem como mote a cidade e o rio e pretende render a ambos a devida e humilde homenagem por parte de quem lhe quer conhecer os segredos.



© ARISTIDES MENDES

CICLO DE PALESTRAS

O RIO COMO HORIZONTE

O OUTRO PALCO DO TEATRO ROMANO

PROGRAMA DO CICLO DE PALESTRAS O RIO COMO HORIZONTE

A partir do monumento que beneficiou de uma implantação privilegiada sobre o rio, o teatro romano, este ciclo de palestras pretende debater a importância do Tejo para a cidade de Lisboa. Ao longo de 2020, novas abordagens realçam a influência que o rio teve sobre a comunidade olisiponense, numa dimensão abrangente e transversal e numa perspetiva diacrónica.

22 JAN
EVOLUÇÃO PALEOAMBIENTAL DA MARGEM NORTE DO RIO TEJO
Ana Costa

19 FEV
A DIMENSÃO MARÍTIMA DA OCUPAÇÃO DA IDADE DO FERRO EM LISBOA
Elisa de Sousa

18 MAR
ECONOMIA E COMÉRCIO MARÍTIMO DE *OLISIPO*
Produção, exportação, importação e circulação
Victor Filipe e Sónia Bombico

22 ABR
EN LIXBOA SOBRE LO MAR
a cidade e o rio em época medieval
Carlos Guardado da Silva

20 MAI
NAVIOS E INFRAESTRUTURAS PORTUÁRIAS DE ÉPOCA MODERNA EM LISBOA
José Bettencourt

17 JUN
QUANDO ESTE ESTALEIRO ACABAR, ACABA-SE TUDO O QUE HAVIA NO RIO
A propósito da construção naval tradicional no Tejo
Jaime Costa e Vitor Mendes

22 JUL
CONVERSAS SOBRE A ARQUEOLOGIA DA FRENTE RIBEIRINHA DE LISBOA (HOMENAGEM A MARIA LUÍSA BLOT)
Alexandre Sarrazola e Jean-Yves Blot

05 AGO
A RIBEIRA DE LISBOA E A SUA DIMENSÃO MARÍTIMA ENTRE OS SÉCULOS XV E XVIII
Carlos Caetano

16 SET
O *TSUNAMI* DE 1755 EM LISBOA
Maria Ana Baptista**

21 OUT
BALEIA NO RIO, TERRAMOTO NA CIDADE
Sobre o avistamento de mamíferos marinhos no Tejo
Cristina Brito

11 NOV
O TEJO E A CIDADE, DESAFIOS DO PRESENTE E FUTURO
Nysse Arruda*

18 NOV
METAMORFOSES DA CIDADE PORTUÁRIA
Transformações da relação entre a cidade e o porto de Lisboa
João Figueira de Sousa*

16 DEZ
DA PRESENÇA DE LISBOA E DO TEJO NA LITERATURA DO SÉCULO XX
Ana Paula Guimarães

*O TEXTO RELATIVO À COMUNICAÇÃO ORAL NÃO FOI ENTREGUE PELO AUTOR
**A PALESTRA NÃO SE REALIZOU NEM FOI ENTREGUE O TEXTO

PROGRAMA DO CICLO DE PALESTRAS O RIO COMO HORIZONTE

SCAENA — III



© PAULO ALEXANDRINO/MUSEU DE LISBOA

PALESTRAS / ARTIGOS

Os artigos que se seguem, embora correspondam às palestras realizadas, podem ter títulos distintos do programa de palestras divulgado constante das páginas 12 e 13 da revista. Do mesmo modo, podem incluir outros coautores. A ausência de alguns textos prende-se com o facto de alguns palestrantes não terem entregue a versão escrita da apresentação oral realizada.

O RIO COMO HORIZONTE

OLISIPO E O TEJO NAS REDES DO COMÉRCIO MARÍTIMO ROMANO

Os limites da investigação, no início do século XXI

Sónia Bombico
CIDEHUS-Universidade de Évora
sbombico@uevora.pt

O RIO COMO HORIZONTE

O presente artigo enumera as limitações da investigação e as questões em aberto, relativamente ao estudo da integração do porto de *Olisipo* (Lisboa) nas redes de comércio marítimo romano, estabelecidas entre o Atlântico e o Mediterrâneo, apresentando de forma sucinta o actual estado da arte.

Na lista inicial de palestras o título desta apresentação era: "Economia e Comércio Marítimo de *Olisipo*. Produção, exportação, importação e circulação", sendo os palestrantes Victor Filipe e Sónia Bombico. Na versão impressa optou-se, por solicitação dos autores, pela apresentação de dois textos distintos, este e o que o antecede, com diferentes títulos.

A AUTORA NÃO ESCREVE SEGUNDO O NOVO ACORDO ORTOGRÁFICO

SCAENA — III

I
Introdução

Recentemente, Carlos Fabião sintetizou o actual conhecimento sobre "*Felicitas Iulia Olisipo* a Lisboa Romana" (Fabião, 2020). No entanto, no início do século XXI, são ainda muitas as limitações do conhecimento histórico-arqueológico sobre o papel da cidade romana de *Olisipo* e do rio Tejo nas redes de comércio marítimo romano. As questões em aberto são inúmeras e é difícil apresentar uma leitura integrada da importância económica da cidade no contexto alargado do mundo romano. É, também, problemático compreender as suas funções como porto de apoio à navegação no Atlântico, assim como reconhecer as redes de comércio e redistribuição no Mediterrâneo, nas quais se integram os produtos exportados através do porto de *Olisipo*. São, também, difíceis de definir as dinâmicas sociais e económicas ligadas à redistribuição de produtos para o interior do território através do vale do Tejo.

Os trabalhos arqueológicos, realizados nas últimas décadas na cidade, enriquecidos pelo aumento substancial das escavações de emergência no centro histórico e na frente ribeirinha, exigem ainda um estudo aprofundado e alargado dos materiais cerâmicos recuperados. Estudos que poderão, posteriormente, enriquecer as leituras de conjunto sobre a evolução económica da cidade, principalmente ao nível das importações. O recente trabalho de Victor Filipe (2019) – *Olisipo, o grande porto romano da fachada atlântica. Economia e comércio entre a República e o Principado* – abriu o caminho aos estudos integrados sobre o papel económico do porto de Lisboa em época romana. Ainda assim, escasseiam leituras de conjunto relativas aos padrões de consumo e às importações da cidade para os períodos seguintes, em especial para a Antiguidade Tardia.

Não obstante as limitações referidas, os vestígios arqueológicos conhecidos e os dados publicados dão consistência à importância de *Olisipo* como principal porto marítimo da Lusitânia, complementando a capital administrativa de *Augusta Emerita*. Como grande porto da fachada atlântica, *Olisipo* seria escala obrigatória na rota atlântica e certamente um dos principais portos marítimos do Império Romano.

II
A Navegação Romana no Atlântico e o porto de *Olisipo*

Entre os meados do século I a.C. e a primeira metade do século I d.C., assistimos ao incremento da informação arqueológica respeitante à presença romana no nosso território, aguçado pela presença do exército conquistador e de cidadãos romanos, pelo desenvolvimento urbano, bem como pelo crescimento significativo dos materiais cerâmicos importados.

Este incremento da informação surge em directa associação com as Campanhas Cantábricas (29 a.C.-19 a.C.), com a constituição do extenso *limes germanico* (campanhas de Augusto entre 12 a.C. e 9 d.C.), com a consolidação do domínio na *Britannia, em* 43 d.C. (Fabião, 2005, p. 84) e com a anexação definitiva da Mauritânia em 42 d.C., que contou com apoio logístico a partir da Bética e da Lusitânia (Mantas, 2002-2003, p. 457).

É no reinado de Cláudio, a partir de meados do século I d.C., que se parece consumar a "política atlântica" de Roma (Fabião, 2005, p. 84; Mantas, 2002-2003, p. 459).

No entanto, durante muito tempo, a franja atlântica do mundo romano foi tida como uma área secundária e pouco interessante. A condição interior dos principais centros políticos da província, especialmente da sua capital *Augusta Emerita,* constituiu um argumento a favor da desvalorização do litoral. Paralelamente, a bibliografia internacional valorizou a importância das rotas do istmo gaulês e as rotas do Ródano e do Reno, no abastecimento à *Britannia* ou à *Germania Inferior*, sublinhando a presumida condição periférica hispânica e depreciando a rota atlântica. Rota que, apesar de algumas dificuldades de navegação, constituía a melhor escolha atendendo à relação volume-distância--custo (Carreras Monfort, 2000, p. 204).

Uma das grandes limitações à navegação atlântica seria o regime de ventos, maioritariamente de N e NW, durante a quase totalidade dos meses do ano. No entanto está provado, desde há muito, que os marinheiros da Antiguidade ultrapassavam essa dificuldade recorrendo à utilização da vela redonda e à técnica da navegação por "bordadas", que lhes permitia navegar com ventos contrários (Mantas, 1998; Medas, 2004, p. 132). Assim, a navegação atlântica deveria realizar-se sobretudo entre Abril e Outubro, período com melhores condições meteorológicas.

A acção romana no Atlântico caracterizou-se pela sua adaptação às características do oceano e às especificidades da sua navegação, consideravelmente diferentes das do Mediterrâneo. Confrontados com as grandes marés, quase inexistentes no Mediterrâneo, os romanos rodearam a questão através da implantação dos portos em baías protegidas ou recorrendo à instalação das principais cidades marítimas nos estuários, como ocorre no caso concreto de *Olisipo*. Estas opções são compatíveis com a provável existência de estruturas portuárias de madeira, ou mesmo à sua total ausência.



Fig. 1 – Porto de *Olisipo*, esboço do urbanismo e áreas de fundeadouro (segundo Vasco Gil Mantas), com localização das unidades de produção de salgas de peixe.

1 . Rua Augusta (Mandarim Chinês);
2 . Rua Augusta;
3 . Rua dos Correeiros;
4 . Núcleo Arqueológico do BCP;
5 . Rua dos Douradores;
6 . Rua dos Douradores;
7 . Rua dos Fanqueiros (n.º 51 / 57);
8 . Rua dos Fanqueiros (Casa Napoleão);
9 . Rua dos Bacalhoeiros;
10 . Casa dos Bicos;
11 . Largo das Alcaçarias;
12 . Rua da Madalena / Rua S.Julião.

Nestes casos, poderemos estar perante realidades como as descritas por *Estrabão* a propósito do Tibre, na qual os navios eram descarregados por "barcas de serviço" (Blot, 2003, p. 22). Registe-se o facto da iconografia quinhentista representar, frequentemente, estruturas portuárias de madeira no porto de Lisboa.

Estrabão (cerca de 64 a.C. – 21 d.C.) descreve as condições de navegabilidade do estuário de Tejo, na sua obra *Geografia*, da seguinte forma:

"O Tejo tem de foz uma largura de uns 20 estádios e uma profundidade tão grande que pode ser remontado por barcos de dez mil ânforas de capacidade. A navegação até aí [Móron] é fácil mesmo para barcos de grande porte numa boa parte do seu trajecto e, no resto, por embarcações de rio. Para cima de Móron a navegação ainda é mais longa. Brutos, denominado o Galaico, utilizou esta cidade como a base das operações, quando entrou em guerra contra os Lusitanos e os submeteu. Em seguida amuralhou Lisboa, nas margens do rio, para ter livres a navegação e o acesso aos víveres. Estas cidades são também as maiores que se encontram junto ao Tejo." (*Estrabão*, *Geografia*, III, 3, 1 - tradução de José Ribeiro Ferreira *apud* Fabião, 2014, p. 10).

As condições descritas por Estrabão são hoje muito distintas. A evolução geomorfológica do litoral português e o assoreamento progressivo do leito do rio tornou impossível a navegação até Santarém (Móron) por navios de maiores dimensões, a partir do século XIX (Fig. 1).

Os vestígios arqueológicos de carácter náutico identificados em zonas de paleo-estuário, actualmente assoreadas ou localizadas no subsolo dos núcleos urbanos, são o principal testemunho dessa evolução. Segundo Vasco Mantas, grande parte da actual baixa lisboeta era área de estuário em época romana (Mantas, 2017, p. 198, fig. 5). A descoberta de uma área de fundeadouro romano na Praça Dom Luís, durante trabalhos de acompanhamento arqueológico em 2013 (Parreira e Macedo, 2013), vem corroborar os dados arqueológicos que indicavam uma frente ribeirinha ligada à presença de unidades de produção de salgas de peixe romanas, bem como à existência de antigas áreas de estaleiro naval de épocas posteriores (Blot, 2003, pp. 239-241). Jacinta Bugalhão enumera um conjunto de depósitos fluviais relevantes para o estudo da cidade romana, que ilustram o consumo da cidade e o comércio, a saber: Cais do Sodré, Largo do Corpo Santo, Avenida Ribeira das Naus – Pátio da Marinha, Praça do Município, Terreiro do Paço / Praça do Comércio, Santos, Largo do Chafariz de Dentro, Banco de Portugal e Sede Corporativa da EDP; para além do criptopórtico que poderá, entre outras funções, ter embasado uma estrutura portuária (Bugalhão, 2019, p. 21).

Por outro lado, uma inscrição de *Olisipo,* consagrada a *Mercurius Cohortalis,* parece estar relacionada com a existência de *horrea* estatais na cidade do Tejo, o que pode indicar que *Olisipo* funcionaria como porto de junção de cargas destinadas à *Annona*, parte das quais poderia ser redireccionada para Roma através de portos béticos, prática corrente durante o Alto Império (Mantas, 2017, p. 183). A epigrafia da cidade é elucidativa quanto às relações interprovinciais mantidas por *Olisipo*, sugerindo um porto gerido por um grupo de notáveis oriundos da colonização itálica e da elite indígena romanizada (Mantas, 2017, pp. 196-197).

No entanto, a verdade é que pouco sabemos, ainda, sobre o porto flúvio-marítimo de *Olisipo*.

O vazio de registos subaquáticos na costa atlântica na obra de Parker (1992), conjuntamente com uma análise algo descontextualizada da *Ora Marítima* de *Avieno* (c. século V a.C.) contribuíram, igualmente, para o desenvolvimento do preconceito face à navegação atlântica romana.

Felizmente esta perspectiva foi mudando nas últimas décadas. Não só, graças à identificação de contextos arqueológicos subaquáticos associáveis a naufrágios, como é o caso do sítio dos Cortiçais, em Peniche (Blot e Bombico, 2014); mas também como resultado da publicação de estudos comparativos de materiais cerâmicos importados de diversos contextos romanos da fachada atlântica.

O debate histórico-arqueológico sobre a circulação marítima ao largo da costa atlântica da Península Ibérica é vasto e abrangente, e foi amplamente explorado e sintetizado em trabalhos publicados anteriormente pela autora (Bombico, 2012, 2017a e 2017b).

Mas, o Atlântico guarda ainda quase todos os segredos da navegação romana. Pouco sabemos sobre as características navais dos navios de comércio (*corbitae*) que terão enfrentado o *Oceanus*; limitando-se o conhecimento actual ao inventário, paulatinamente alargado, de um conjunto de contentores anfóricos e cepos de âncora em chumbo que nos sugerem cargas perdidas, sítios de fundeadouro e possíveis naufrágios (Alves *et al.*, 1988-1989; Cardoso, 2013; Bombico, 2017a e 2017b).

Na costa portuguesa, os vestígios navais associados aos materiais subaquáticos são pouco frequentes. No caso concreto do Tejo regista-se a identificação de algumas madeiras na área do Mouchão da Póvoa (Vila Franca de Xira), associadas à recuperação de contentores anfóricos. No fundeadouro romano da Praça Dom Luís, em Lisboa, foi recuperada uma peça náutica com 9 metros de comprimento com numerosos entalhes de tipologia romana, enquadráveis na técnica de construção naval "shell-first" típica da antiguidade mediterrânica, cujo sistema de fixação encontra paralelos nos navios da fase final da época romana, entre os séculos IV e VII (Fonseca, Bettencourt e Quilhó, 2013).

Os dados arqueológicos subaquáticos da costa portuguesa revelam uma elevada presença de ânforas de tipo Haltern 70, perfeitamente compreensível e esperada tendo em consideração a sua ampla difusão ao longo da fachada atlântica, em especial no Noroeste Peninsular (Carreras Monfort e Morais, 2012, p. 433). Este contentor vinário de produção bética, associado ao abastecimento dos exércitos por via atlântica, está, igualmente, bem representado em *Olisipo*, desde os finais do séc. I a.C. e ao longo de todo o séc. I d.C. (Filipe, 2019, pp. 411-413), correspondendo a 30% da totalidade das ânforas Alto-Imperiais documentadas nos contextos arqueológicos do Teatro Romano (Filipe, 2020, p. 144). O que parece indicar que o porto de *Olisipo* terá, pelo menos, desempenhado um papel importante no apoio à navegação atlântica, desde os inícios do século I d.C.

A "conquista" do Atlântico provocou um aparente incremento produtivo e económico na Lusitânia. É neste contexto que se deve entender o desenvolvimento da "indústria" de preparados de peixe da Lusitânia, que se desenvolve a partir dos meados do século I d.C. Esta actividade ter-se-á aproveitado da "abertura" da rota atlântica de abastecimento institucional ao Noroeste Peninsular, à *Britannia* e ao *limes germanico*, numa lógica semelhante à defendida por André Tchernia relativamente aos contextos da Gália. O autor defende o impulso estatal na criação de rotas e entrepostos, e destaca a importância da presença do exército no desenvolvimento da economia e da produção local, assim como para a criação e a manutenção de rotas. Segundo a sua perspectiva, a existência de abastecimentos regulares a grande distância, estimula o comércio e transmite segurança aos produtores (Tchernia, 2011, p. 141).

No entanto, a presença de ânforas lusitanas nos territórios setentrionais é escassa, o que faz equacionar a possibilidade de aproveitamento dos fretes de retorno em direcção ao Mediterrâneo.

O grande destino da produção lusitana de salgas de peixe, incluindo as produções do Tejo, pelo menos a partir da segunda metade do séc. I d.C., parece ter sido, efectivamente, o Mediterrâneo, como sugerem os inúmeros naufrágios com ânforas lusitanas identificados no *Mare Nostrum*.

III
De *Olisipo* para o Mediterrâneo: a produção e a exportação de preparados de peixe

Os dados estatísticos globais da presença de ânforas em *Olisipo* revelam uma dilatada superioridade dos produtos piscícolas lusitanos, a partir da dinastia Flávia, altura em que o tipo Dressel 14 surge em grandes proporções, mantendo-se durante toda a restante diacronia do Principado. Uma tendência já verificada desde o final do Principado de Augusto e que se acentua no de Tibério (Filipe, 2019, p. 578). Os contentores de fabrico local são, igualmente, maioritários no conjunto anfórico recuperado no fundeadouro da Praça Dom Luís (Parreira e Macedo, 2013, p. 748). Estes dados reflectem a extensa produção de salgas de peixe na cidade, que tinha na exportação o seu principal mercado.

Às unidades de transformação de preparados de peixe, distribuídas ao longo da frente ribeirinha da cidade[1] (Fernandes *et al.*, 2011; Amaro, Manso e Sepúlveda, 2013), chegavam os contentores anfóricos para o seu envase, produzidos nas olarias localizadas na margem sul do Tejo – Porto dos Cacos (Alcochete), Quinta do Rouxinol (Seixal), Garrocheira (Benavente), Olho da Telha (Palmela), Vale da Palha (Alcochete), Muge (Salvaterra de Magos), etc.

Os trabalhos arqueológicos, das últimas três décadas, foram decisivos para a consolidação dos conhecimentos relativos às fábricas de salgas de peixe de *Olisipo* e às olarias do estuário do Tejo; permitindo à comunidade científica esboçar um sistema baseado no "complexo portuário" que assenta na interdependência entre os agentes económicos ligados à pesca, à exploração do sal, à produção de preparados de peixe e dos respectivos contentores – as ânforas.

A produção de salgas de peixe, na cidade, inicia-se nos meados do século I d.C. e prolonga-se no tempo até ao século V d.C. Esta produção, com características "industriais", terá exportado dois tipos distintos de produtos – salgas de peixe (*salsamenta*) e preparados de peixe ou molhos (*garum, hallex, liquamen, muria*, etc.).

Esses produtos à base de peixe, envasados em ânforas, foram exportados para todo o Mediterrâneo, como revelam os dados recentemente revistos e actualizados. Todavia, e com base no conhecimento adquirido, exclusivamente com recurso à análise macroscópica, é ainda impossível identificar de entre as produções lusitanas, mais especificamente no conjunto dos fabricos do Tejo-Sado, a percentagem de ânforas produzidas no Tejo e exportadas através do porto de *Olisipo*.

1 — Para além das unidades identificadas no centro histórico da cidade, são conhecidas, na área do estuário do Tejo, as seguintes unidades de produção de preparados de peixe: Casa do Governador da Torre de Belém, Cacilhas (Rua Alfredo Dinis) e Porto Brandão.



Fig. 2 – Naufrágios com ânforas lusitanas, referidos no texto.

Séc. I – II d.C.:
- 1 - Grum de Sal;
- 2 - Cap Bénat 1;
- 3 - Bajo de la Campana 3;
- 5 - Punta Sardegna A;
- 6 - Escombreras 4;
- 7 - Tiboulen-de-Maire;

Meados do séc. III d.C.:
- 8 - Cabrera III;
- 9 - Punta Ala A;
- 10 - Porticcio A;

Finais do séc. III – Séc. IV d.C.:
- 11 - Escolletes 1;
- 12 - Randello;
- 13 - Punta Vecchia 1;
- 14 - Fontanamare A;
- 15 - Cabrera I;
- 16 - Marzameni F;
- 17 - Chrétienne D;
- 18 - Mandriola A;
- 19 - Golfo de Asinara Daedalus 2;
- 20 - Golfo de Asinara Daedalus 3;
- 21 - Planier 7;
- 22 - Femina Morta;

Segunda metade do séc. IV – Meados do V d.C.:
- 23 - Puerto de Cartagena Yacimiento 2;
- 24 - Cala Reale A;
- 25 - Sud-Lavezzi 1.

O estudo dos naufrágios no Mediterrâneo ocidental, cujas cargas incluem ânforas de tipo lusitano, foi desenvolvido no âmbito da dissertação de doutoramento da autora (Bombico, 2017a), cuja investigação resultou num conjunto de artigos (Fig. 2).

Partindo dos dados editados anteriormente (Edmonson 1987; Lopes e Mayet 1990; Parker, 1992; Étienne e Mayet 1993-94; Fabião 1996 e 1997; Mayet 2001; Souter 2012) actualizou-se o inventário de sítios de naufrágio. De entre a amostra inicialmente analisada, composta por mais de 60 sítios de naufrágio, foram isolados 25 naufrágios cujo fabrico lusitano dos contentores anfóricos foi comprovado, aos quais se somam outros 20 casos em que a origem lusitana das ânforas é muito provável. Estes últimos requerem uma acurada revisão e investigação, uma vez que infelizmente não foi, ainda, possível observar as peças.

O conjunto de 25 naufrágios é bastante heterogéneo e enquadra-se, cronologicamente, entre os meados do século I d.C. e a primeira metade do V d.C. O seu estudo permitiu definir tipologias de carga por cronologia, identificar modelos de circulação e transporte, assim como inferir as rotas de navegação utilizadas no Mediterrâneo.

De entre os naufrágios analisados contam-se distintas tipologias de carga, casos em que as ânforas lusitanas correspondem à carga principal e são maioritárias a bordo, e casos em que constituem cargas secundárias ou suplementares. Existem, também, exemplos em que pelo seu reduzido número, no conjunto do carregamento, a sua presença pode ser interpretada como pertencentes à dotação de bordo ou à tripulação (Fig. 3).

Entre os meados do século I e a segunda metade do século II d.C., as ânforas de salgas de peixe lusitanas seguiam essencialmente as rotas de navegação em direcção a Roma e à Península Itálica; muitas vezes em cargas mistas constituídas por outros produtos alimentares, como o azeite, o vinho e os preparados de peixe, produzidos na vizinha província da Bética, aproveitando

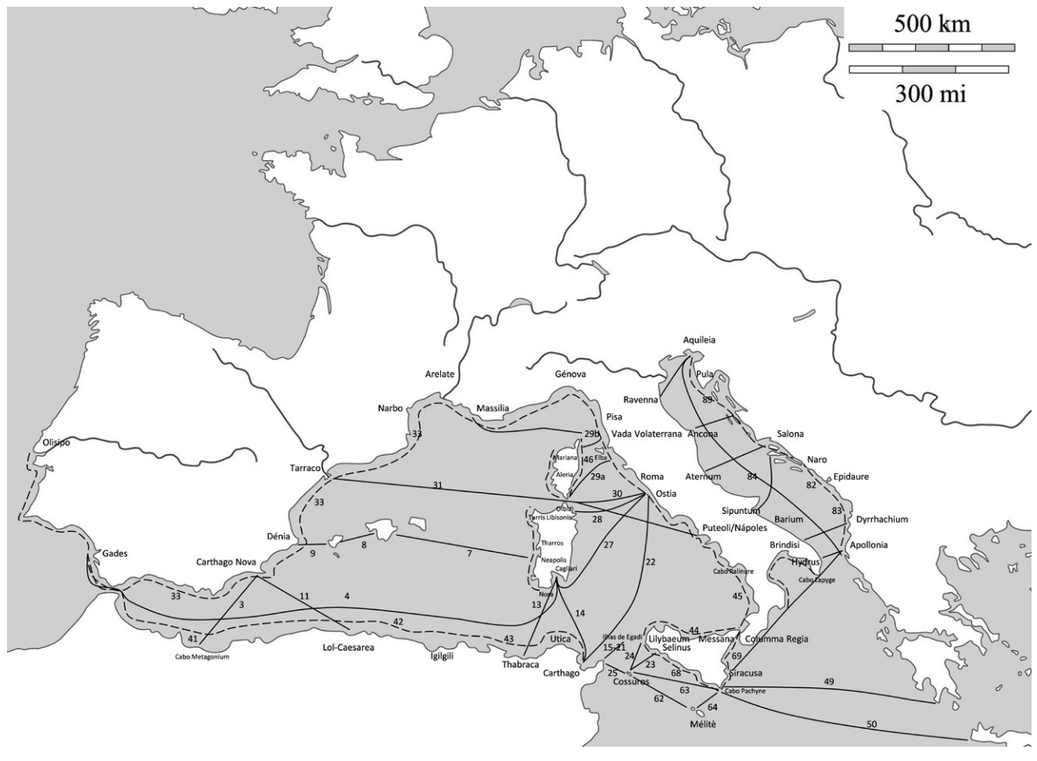
as rotas de navegação e os fluxos comerciais frequentados pelos navios da *annona* de azeite bético, transportado nas Dressel 20.

A navegação com destino aos portos de Roma seguia rotas que se apoiavam nas ilhas Baleares, cruzando o Estreito de Bonifácio, ou que através de uma navegação de cabotagem seguiam junto à costa da *Tarraconensis* e da Gália, descendo em direcção a Roma, passando ao largo do Cap Corse (Arnaud, 2005; Bombico *et al.*, 2014, pp. 335-337; Bombico, 2016, pp. 456-457).

A partir dos meados do século III tornam-se frequentes as cargas mistas em que as ânforas lusitanas surgem acompanhadas por contentores piscícolas de produção norte africana, para além de se registar a continuidade do comércio e transporte conjunto com os produtos béticos e, em menor escala, a presença de ânforas orientais em cargas mistas e heterogéneas.

A amostra disponível revela-nos a existência constante, ao longo dos séculos, de cargas maioritárias, e muitas vezes exclusivas, de ânforas piscícolas lusitanas. Este dado parece comprovar a importância da produção lusitana, no contexto do comércio marítimo do Mediterrâneo, e sugere a utilização dos portos da Lusitânia como portos de origem. São disso exemplo os naufrágios de Grum de Sal e Cap Bénat I, datáveis entre a segunda metade do séc. I d.C. e os meados do séc. II d.C., nos quais as ânforas lusitanas Dressel 14 constituem cargas maioritárias e principais (Bombico, 2016, pp. 448-449; Hermanns,

Fig. 3 – Rotas de navegação do Mediterrâneo (segundo Pascal Arnaud, 2005).



Bombico e Almeida, 2016). Uma realidade igualmente válida nos finais do século IV e primeira metade do V d.C., como atesta o naufrágio de Cala Reale A, composto por uma carga principal de ânforas lusitanas, que incluem os tipos Almagro 51a-b, Almagro 51c, Sado 3 e Beltrán 72 *similis*. Situação que encontra excepção no século III d.C., marcado por profundas alterações económicas no mundo romano, período em que as cargas se revelam verdadeiramente mistas, incluindo produtos lusitanos, béticos e norte-africanos, como é o caso de Cabrera III ou Punta Ala A, ambos datáveis dos meados do século III d.C. (Bombico, 2015 e 2016).

Por outro lado, os dados arqueológicos conhecidos revelam-nos um cenário em que os naufrágios atribuíveis à Antiguidade Tardia são visivelmente mais numerosos do que os do período precedente. Verificando-se também, neste período, uma diversificação de rotas que passam a incluir o Mediterrâneo central, registando-se a presença de naufrágios com ânforas de produção lusitana ao largo da Sicília e no Adriático.

No período compreendido entre os finais do século II e os inícios do III registam-se profundas alterações na produção de preparados de peixe na Lusitânia, mudanças que se verificam ao nível da organização das unidades e dos centros oleiros, e que se reflectem na diminuição da exportação para o Mediterrâneo, confirmado pela total ausência de naufrágios com ânforas lusitanas, entre a segunda metade do século II e os meados do séc. III d.C. O reflorescimento da produção, a partir dos meados do século III d.C., é possível de reconhecer na retoma do comércio, atestado pelo aumento dos percentuais nos diversos contextos terrestres, em especial em Roma, mas também no aumento do volume de naufrágios atribuíveis à segunda metade do século III e todo o século IV d.C. (Bombico, 2017a).

Mas terá o porto de *Olisipo* exportado apenas preparados de peixe? Os dados arqueológicos apontam-nos os caminhos da exportação do vinho lusitano, transportado nos contentores de fundo plano Dressel 28 *similis*, Lusitana 3 e Lusitana 9, cuja produção está atestada nas olarias do Tejo, no Porto dos Cacos e na Quinta do Rouxinol. A presença da Lusitana 3 é bastante significativa em *Hispalis* (García Vargas, 2016). Esta forma está, também, presente em *Carteia,* onde a produção do Porto dos Cacos está atestada através da marca GERMAN / GERMAN (Bernal Casasola, 2011), Arles, Lyon, Roma e Nora (Sardenha), assim como, muito provavelmente, em contextos subaquáticos do Mediterrâneo (Bombico, 2017a, pp. 363-364). Conhece-se um indício subaquático concreto de exportação da forma Dressel 28 *similis* de produção lusitana – o naufrágio de Escolletes 1 – no qual foi identificado pelo menos um exemplar (Cerezo Andreo, 2016, p. 327).

O que sabemos sobre os navios, com cargas lusitanas, naufragados no Mediterrâneo? De entre os 25 naufrágios estudados, 8 apresentavam estruturas navais conservadas – Grum de Sal, Tiboulen-de-Maire, Cabrera III, Punta Ala A, Randello, Planier 7, Chrétienne D e Sud-Lavezzi 1. Apesar da análise comparativa, quanto às dimensões e capacidades das embarcações, ser bastante problemática, os dados disponíveis apontam para navios de tonelagem média a pequena, enquadráveis nas embarcações de pequenas dimensões associadas à navegação de cabotagem (Bombico 2017a, pp. 340-362).

Desconhecemos também, por enquanto, a possível existência de um navio comercial diferenciado e mais adaptado à navegação no Atlântico, eventualmente mais robusto do que os conhecidos no Mediterrâneo.

A presença de cerâmicas de importação, datáveis do final do domínio romano, nos contextos arqueológicos lusitanos tem contribuído para a percepção de uma continuidade das estruturas económicas de trocas, que em muitos contextos se prolonga para além da queda do Império Romano do Ocidente. Ânforas africanas e orientais, *sigillatae* tardias claras (africanas), cipriotas, foceenses e hispânicas tardias, difundidas entre os meados do século V e o século VI, revelam uma plena integração do Ocidente da Península Ibérica, já sob o domínio dos povos bárbaros, na vasta rede de intercâmbios com o Império Romano do Oriente. Rede na qual o porto de *Olisipo* estaria plenamente integrado, como comprova a presença de cerâmicas importadas, em horizontes cronológicos do século VI d.C., em diversos contextos arqueológicos do centro da cidade (Quaresma, 2020). A descoberta de um *pentanummium* de Justiniano I, cunhado em Constantinopla (538-542), e encontrado na unidade de produção de preparados de peixe da Casa do Governador da Torre de Belém (Fabião, 2009), vem, também, corroborar a continuidade das relações económicas da cidade com o Mediterrâneo.

Bibliografia

ALVES, Francisco; REINER, Francisco; ALMEIDA, Mário e VERISSÍMO, Luís (1988-1989) - Os Cepos de Âncora em chumbo descobertos em águas portuguesas – contribuição para uma reflexão sobre a navegação ao longo da costa atlântica da Península Ibérica na Antiguidade. *O Arqueólogo Português.* Lisboa: Museu Nacional de Arqueologia e Etnologia. Lisboa. Série IV. 6 / 7, pp. 109-185.

AMARO, Clementino; MANSO, Cláudia Rodrigues e SEPÚLVEDA, Eurico (2013) - Complexo industrial romano de preparados de peixe da baixa: sua abordagem a partir de dois novos equipamentos. In ARNAUD, José Morais; MARTINS, Andrea; NEVES, César, eds. - *Arqueologia em Portugal. 150 Anos*. Lisboa: Associação dos Arqueólogos Portugueses, pp. 755-763.

ARNAUD, Pascal (2005) - *Les routes de la navigation antique-Itinéraires en Mediterranée*. Paris: Editions Errance.

BERNAL CASASOLA, Dario (2011) - Vinos lusitanos del Porto dos Cacos en Carteia. *Boletín 'Ex Officina Hispana'*. Vol. 3, pp. 11-12.

BLOT, Maria Luísa (2003) - *Os portos na origem dos centros urbanos: contributo para a arqueologia das cidades marítimas e flúvio--marítimas em Portugal*. (Trabalhos de Arqueologia, 28). Lisboa: Instituto Português de Arqueologia.

BLOT, Jean-Yves e BOMBICO, Sónia (2014) – A glimpse into the Early Imperial Roman Atlantic trade. Historical and marine context of a ceramic assemblage in a shipwreck at Cortiçais (Peniche, Portugal). *Skyllis.* 13, pp. 43-52.

BOMBICO, Sónia; NERVI, Cristina; PICCARDI, Eliana e ALLEGRINI-SIMONETTI, Franck (2014) - A Caminho de Roma? – A Sardenha e a Córsega nos fluxos de circulação das ânforas lusitanas no mediterrâneo ocidental. In R. Morais, A. Férnandez and M. J. Sousa, eds. – *As producções cerâmicas de imitação na Hispanica – Monografias Ex Officina Hisana II (Actas do II Congresso Internacional da SECAH – Ex Officina Hispana, Braga 3 a 6 de Abril de 2013)*, pp. 361-377.

BOMBICO, Sónia (2012) - Arqueologia Subaquática Romana em Portugal – Evidências, Perplexidades e Dificuldades. In *Actas das IV Jornadas de Jovens em Investigação Arqueológica (JIA 2011). Promontoria Monográfica 16*. Faro: Universidade do Algarve. Vol. II, pp. 99-106.

BOMBICO, Sónia (2015) - Salted-Fish industry in Roman *Lusitania*: Trade Memories between *Oceanus* and *Mare Nostrum"*. In Filipe Themudo Barata and João Magalhães Rocha, eds. – *Heritages and Memories from the Sea - Conference Proceedings,1st International Conference of the UNESCO Chair in Intangible Heritage and Traditional Know-How: Linking Heritage, 14-16 January 2015, Évora - Portugal*, pp. 19-39.

BOMBICO, Sónia (2016) - Lusitanian Amphorae on Western Mediterranean Shipwrecks: Fragments of Economic History. In PINTO, Inês Vaz; ALMEIDA, Rui; MARTIN, Archer, eds. – *Lusitanian Amphorae: Production and Distribution. Roman and Late Antique Mediterranean Pottery 10*. Oxford: Archaeopress Publishing Ltd, pp. 445-460.

BOMBICO, Sónia (2017a) - *Economia Marítima da Lusitânia Romana: Exportação e Circulação de Bens Alimentares*. 2 volumes. Tese de Doutoramento, apresentada à Universidade de Évora. Policopiada.

BOMBICO, Sónia (2017b) - A navegação romana no Atlântico: um património marítimo entre o material e o imaterial. *ARGOS – Revista do Museu Marítimo de Ílhavo*. Nº 5. Âncora Editora, pp. 40-48.

BUGALHÃO, Jacinta, (2019) - Lisboa "sempre" Ribeirinha. Episódio 2. *Revista Arqueologia e História. Encontro Lisboa Ribeirinha Medieval e Moderna - Dados Arqueológicos*. Volume 69 (2017). Lisboa: Associação dos Arqueólogos Portugueses, pp. 19-27.

CARRERAS MONFORT, Cesar (2000) - *Economia de la Britannia Romana: La Importación de Alimentos. Collecció Instrumenta*. 8. Publicaciones Universidat de Barcelona.

CARRERAS MONFORT, Cesar e MORAIS, Rui (2012) - The Atlantic Roman trade during the principate: new evidences from the Western Façade. *Oxford Journal of Archaeology*, 31 (4), pp. 419-441.

CARDOSO, João Pedro (2013) - *Ânforas romanas recuperadas em meio subaquático em Portugal*. Cascais: [s.n.].

CEREZO ANDREO, Felipe (2016) - Escolletes 1. Lusitanian Amphorae and Late Roman Maritime Trade in the Iberian Southeast. In PINTO, Inês Vaz; ALMEIDA, Rui; MARTIN, Archer, eds. – *Lusitanian Amphorae: Production and Distribution, Roman and Late Antique Mediterranean Pottery 10*, Archaeopress Publishing Ltd, pp. 323-334.

EDMONDSON, Jonathan C. (1987) - *Two industries in Roman Lusitania: mining and garum production*. Oxford: BAR International Series. 362.

ÉTIENNE, Robert e MAYET, Françoise (1993-1994) - La place de la Lusitanie dans le commerce méditerranéen. *Conímbriga*. Coimbra: Instituto de Arqueologia da Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra. 32-33, pp. 201-218.

FABIÃO, Carlos (1996) - Sobre a Tipologia das ânforas da Lusitânia. In *Ocupação Romana dos Estuários do Tejo e do Sado – Actas das primeiras Jornadas sobre Romanização dos Estuários do Tejo e do Sado*. Lisboa: Câmara Municipal do Seixal, Publicações D. Quixote, pp. 371-390.

FABIÃO, Carlos (1997) - A Exploração dos Recursos Marinhos. *Portugal Romano: a exploração dos recursos naturais*. Lisboa: Museu Nacional de Arqueologia.

FABIÃO, Carlos (2005) - Caminhos do Atlântico Romano: Evidências e Perplexidades. In C. Fernández Ochoa e P. García Díaz, eds. – *III Colóquio Internacional de Arqueología en Gijón. Unidad y diversidad en el Arco Atlántico en época romana*. Gijón-2005, pp. 83-85.

FABIÃO, Carlos (2009) - O Ocidente da península Ibérica no século VI: sobre o *pentanummium* de Justiniano I encontrado na unidade de produção de preparados de peixe da Casa do Governador da Torre de Belém, Lisboa. ERA. *Apontamentos de Arqueologia e Património*. 4, pp. 25 -50.

FABIÃO, Carlos (2014) - Por este rio acima: a bacia hidrográfica do Tejo na conquista e implantação romana no ocidenteda Península Ibérica. *Cira Arqueologia. Atas Congresso Conquista e Romanização do Vale do Tejo*. Vila Franca de Xira: 3, pp. 9-24.

FABIÃO, Carlos (2020) - *Felicitas Iulia Olisipo* a Lisboa Romana. *SCAENA – Revista do Museu de Lisboa – Teatro Romano. Estudos do Teatro Romano*. Lisboa: EGEAC, EM / Museu de Lisboa – Teatro Romano. I, pp. 82-97.

FERNANDES, Lídia; MARQUES, António; FILIPE, Victor e CALADO, Marco (2011) - A transformação de produtos piscícolas durante a Época Romana em *Olisipo*: o núcleo da Rua dos Bacalhoeiros (Lisboa). *Revista Portuguesa de Arqueologia*. Lisboa: Instituto de Gestão do Património Arquitetónico e Arqueológico. Volume 14, pp. 239-261.

FILIPE, Victor (2019) - *Olisipo, o grande porto romano da fachada atlântica: economia e comércio entre a República e o Principado*, 2 volumes, Tese de Doutoramento apresentada à Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa, policopiado.

FILIPE, Victor (2020) - As ânforas romanas do teatro de *Olisipo*. *SCAENA – Revista do Museu de Lisboa – Teatro Romano. Estudos do Teatro Romano*. Lisboa: EGEAC, EM / Museu de Lisboa – Teatro Romano. I, pp. 136-154.

FONSECA, Cristóvão; BETTENCOURT, José e QUILHÓ, Teresa (2013) - Entalhes, mechas e cavilhas: evidências de um navio romano na Praça D. Luís I (Lisboa). In ARNAUD, José Morais; MARTINS, Andrea; NEVES, César, eds. - *Arqueologia em Portugal. 150 Anos*. Lisboa: Associação dos Arqueólogos Portugueses, pp. 1185-1191.

GARCÍA VARGAS, Enrique (2016) - Amphora Circulation in the Lower Guadalquivir Valley in the Mid Imperial Period: the Lusitana 3 Type. In PINTO, Inês Vaz; ALMEIDA, Rui; MARTIN, Archer, eds. – *Lusitanian Amphorae: Production and Distribution. Roman and Late Antique Mediterranean Pottery 10*. Oxford: Archaeopress Publishing Ltd, pp. 285-298.

HERMANNS, Marcus; BOMBICO, Sónia e ALMEIDA, Rui (2016) - Reevaluando un documento del comercio lusitano de época altoimperial. Estudio preliminar del pecio de Grum de Sal (Eivissa / Ibiza). In Járrega Domínguez, Ramon; Berni MILLET, Piero, eds. – *Amphorae ex Hispania: paisajes de producción y consumo. III Congreso Internacional de la Sociedad de Estudios de la Cerámica Antigua (SECAH) - Ex Officina Hispana (Tarragona, 1013 de diciembre de 2014*) (Monografías Ex Officina Hispana, III). Tarragona: ICAC - SECAH, pp. 394-406.

LOPES, Conceição e MAYET, Françoise (1990) - Commerce Régional et Loitain des Amphores Lusitaniennes. In Ânforas *lusitanas. Tipologia, produção, comércio*. Coimbra: Museu Monográfico de Conímbriga, pp. 295-303.

MANTAS, Vacos (1998) - *Tecnologia naval romana*. Memórias da Academia de Marinha, pp. 5-59.

MANTAS, Vasco (2002-2003) - O Atlântico e o Império Romano. *Revista Portuguesa de História*. 36. 2, pp. 445-468.

MANTAS, Vasco (2017) - Navegação, centros urbanos e espaços portuários na Lusitânia. In NOGALES BASARRATE, Trinidad, ed. – *Lusitania Romana: del pasado al presente de la investigación. Actas de las Mesas Redondas Internacionales sobre Lusitania Romana / IX Mesa Redonda Internacional de Lusitania*. Museo Nacional de Arte Romano Mérida, pp. 179-207.

MAYET, Françoise (2001) - Les amphores lusitaniennes. In *Céramiques Hellénistiques et Romaines*. 3, pp. 277-293.

MEDAS, Stefano (2004) - *De Rebus Nauticis – L'Arte della Navigazione nel Mondo Antico. Studia archaeologica (Roma)*. 132, Roma: L'Erma di Bretschneider.

PARREIRA, Jorge e MACEDO, Marta (2013) - O fundeadouro romano da Praça D. Luís I, Lisboa. In ARNAUD, José Morais; MARTINS, Andrea; NEVES, César, eds. - *Arqueologia em Portugal. 150 Anos*. Lisboa: Associação dos Arqueólogos Portugueses, pp. 747-754.

PARKER, Anthony John (1992) - *Ancient shipwrecks of the Mediterranean and Roman Provinces*. Oxford: BAR International Series. 580.

QUARESMA, José Carlos (2020) - Late contexts from *Olisipo* (Lisbon, Portugal): Escadinhas de São Crespim. In GUGGAN, Maria; TURNER, Sam; JACKSON, Mark, eds. – *Ceramics and Atlantic Connections: Late Roman and Early Medieval Imported Pottery on the Atlantic Seaboard. Roman and Late Antique Mediterranean Pottery 15*. Oxford: Archaeopress Publishing Ltd, pp. 108-134.

SOUTER, Andrew Philip (2012) - Exports from Iberia: understanding the production of Lusitanian amphorae and their significance in Roman commerce between the first and fifth centuries AD. In *Journal of Roman Pottery Studies 15*, pp. 140-168.

TCHERNIA, André (2011) - *Les Romains et le commerce*. Naples: Centre Jean Bérard, Aix-en-Provence: Centre Camille Jullian.

O RIO COMO HORIZONTE

SCAENA — III

FICHA TÉCNICA

Edição
EGEAC, EM I Museu de Lisboa – Teatro Romano

Coordenação editorial
Lídia Fernandes

Textos
Alexandre Sarrazola
Ana Maria Costa
Ana Paula Guimarães
Carlos Caetano
Carlos Guardado da Silva
Cláudia Pinto
Cristina Brito
Cristóvão Fonseca
Elisa de Sousa
Jacinta Bugalhão
Jaime Costa
Jean-Yves Blot
José Bettencourt
Maria da Conceição Freitas
Nina Vieira
Sónia Bombico
Vera Lopes
Victor Filipe
Vitor Pereira Mendes

Projeto gráfico
atelier-do-ver

Revisão e edição de texto
Carolina Grilo, Cristóvão Fonseca, Lídia Fernandes

Impressão
Rigor das Cores - Impressão Gráfica Lda.

Tiragem
500 exemplares

ISSN
2184-6979

Ano
2022

Depósito Legal
492639/21

EGEAC



MUSEU
DE LISBOA

PALÁCIO PIMENTA
SANTO ANTÓNIO
TEATRO ROMANO
CASA DOS BICOS
TORREÃO POENTE

Um museu. Cinco lugares. One museum. Five places.