



# Revista de Guimarães

Publicação da Sociedade Martins Sarmiento

## **A QUESTÃO DA NAVEGAÇÃO ATLÂNTICA PRÉ-FENÍCIA E O PROBLEMA DAS FONTES PARA O SEU ESTUDO: UMA PROPOSTA DE TRABALHO.**

SÍMPLICIO, Maria Cândida Nunes Silva

Ano: 1999 | Número: 109a

---

### **Como citar este documento:**

SÍMPLICIO, Maria Cândida Nunes Silva, A questão da navegação atlântica pré-fenícia e o problema das fontes para o seu estudo: uma proposta de trabalho. *Revista de Guimarães*, Volume especial - Actas do Congresso de Proto-História Europeia, 1999, p. 819-825.

---

Casa de Sarmiento  
Centro de Estudos do Património  
Universidade do Minho

Largo Martins Sarmiento, 51  
4800-432 Guimarães  
E-mail: [geral@csarmiento.uminho.pt](mailto:geral@csarmiento.uminho.pt)  
URL: [www.csarmiento.uminho.pt](http://www.csarmiento.uminho.pt)



Este trabalho está licenciado com uma Licença Creative Commons  
Atribuição-NãoComercial-SemDerivações 4.0 Internacional.  
<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/>

# A questão da navegação atlântica pré-fenícia e o problema das fontes para o seu estudo: uma proposta de trabalho<sup>1</sup>

Maria Cândida Nunes Silva Simplício<sup>2</sup>

Revista de Guimarães, Volume Especial, II, Guimarães, 1999, p. 819-825

## O problema da navegação atlântica

Hoje parece pacífico que a instalação dos fenícios no sul e ocidente peninsular implicou uma navegação pela costa atlântica, pelo menos até à Foz do Mondego onde, em Santa Olaia, se encontra a ocupação mais setentrional conhecida. O problema surge quando pretendemos recuar nas datas e procurar explicar por exemplo, a presença de materiais orientalizantes em contextos anteriores à instalação fenícia no ocidente peninsular ou a «distribuição atlântica» da metalurgia do bronze a partir de meados do 2º milénio a.C..

Na verdade, a introdução da metalurgia do Bronze implica contactos regulares entre Norte e Sul, já que estanho e cobre apresentam uma diferente geografia de ocorrência. Se, por um lado, temos dados que nos permitem supôr que uma rota terrestre se teria estabelecido ligando a região da Andaluzia ao interior Norte da Península, rico em estanho, por outro lado teremos de admitir que esta não foi a única. Antes deste estabelecimento que parece ter resultado num notório desenvolvimento das

<sup>1</sup> Esta comunicação tem como ponto de partida um trabalho apresentado em 1996 na Disciplina de Arqueologia Proto-histórica Peninsular I (Professor Doutor Senna-Martinez, Faculdade de Letras de Lisboa) sob a designação *Algumas considerações acerca das Fontes para o estudo da Navegação Atlântica pré-fenícia*. As reflexões que daí decorreram foram, em 1998, a base para um projecto de investigação apresentado ao IPA no âmbito do Plano Nacional de Trabalhos Arqueológicos. É esse projecto que agora se apresenta, incorporando já as sugestões da Dra Marisa Ruiz-Gálvez Priego (Universidade Complutense de Madrid) com quem tive entretanto a possibilidade de trocar impressões e a quem agradeço.

<sup>2</sup> Director del Museo Municipal "Quiñones de León" de Vigo.

Beiras portuguesas, por volta da viragem do 2º para o 1º milénio<sup>3</sup>, já as ilhas britânicas, Bretanha e Europa Central tinham integrado circuitos com contactos Norte-Sul a partir de meados do 2º milénio. A difusão, por toda a fachada atlântica, de uma mesma tecnologia e idênticos artefactos parece mostrar que as ligações marítimas terão desempenhado neste caso papel fundamental.

Mas neste ponto as questões começam a colocar-se:

Em primeiro lugar, pouco sabemos das capacidades técnicas que teriam as populações ribeirinhas do Atlântico para empreender viagens por mar mais ou menos regulares com implicação da travessia, por exemplo, da Mancha e da navegação ao longo da difícil costa oeste peninsular.

Uma segunda questão relaciona-se com o facto de haver alguns indícios que apontam para uma mais antiga tradição de navegação atlântica. Lembro que, por exemplo, a distribuição do «fenómeno campaniforme» ou o povoamento calcolítico da península de Lisboa, do qual parece poder inferir-se uma forte relação com vias marítimas, levantam a interrogação de quando teve de facto início a navegação atlântica em grande escala?<sup>4</sup>

Por último, uma terceira interrogação: se, como começamos por dizer, parece hoje pacífico que a instalação fenícia implicou o domínio de rotas atlânticas, por outro lado existem já dados bastante sólidos que apontam para a existência de um substracto populacional pré-fenício plenamente integrado nestes circuitos<sup>5</sup>. Desta forma a terceira questão que se põe é a de quem foram os protagonistas destas navegações?

Estas três questões levantadas –*quem? quando? e com que meios?*– constituem a base do problema da navegação atlântica pré-fenícia.

### **A questão das fontes**

Contrariamente ao Mediterrâneo Oriental, o Ocidente atlântico, tem-se mantido numa quase total obscuridade no que respeita ao conhecimento do domínio do meio aquático para épocas igualmente recuadas. A total ausência de fontes escritas e a

<sup>3</sup> Cf. SENNA-MARTINEZ (1995) p. 121.

<sup>4</sup> Ciente de que estamos perante modelos de contactos distintos dos do Bronze Final ou daqueles que decorreram do comércio Fenício.

<sup>5</sup> Cf. ARRUDA (1994), p. 56; RUIZ-GÁLVEZ PRIEGO (1998), pp. 292-296.

escassíssima documentação iconográfica têm feito com que dificilmente possamos formar uma imagem, mesmo que hipotética desse tipo de actividade.

Perante este panorama os investigadores têm procurado trabalhar sobre todo o tipo de fontes passíveis de fornecer a mais pequena informação sobre as questões que se relacionam com a navegação atlântica na Proto-História.

A iconografia, os textos de época clássica e as tradições de construção naval têm constituído as fontes indirectas cujos alcances e limites importaria discutir de forma sistemática. Não é, no entanto este o nosso propósito. Limitamo-nos a chamar a atenção para, por exemplo, o carácter muito tardio das fontes escritas de época clássica relativamente ao período que nos interessa ou para o carácter inconclusivo das abordagens etnográficas das tradições de construção naval quando, o termo de comparação conhecido neste período é unicamente o Mediterrâneo Oriental ou ainda para os problemas que a iconografia rupestre de embarcações têm colocado ao nível de datação e da própria interpretação.

Com o que acabo de dizer não pretendo, de forma nenhuma menosprezar este tipo de fontes, mas sim, mostrar a importância e urgência da busca de fontes directas.

Também estas, no entanto, não estão isentas de problemas. A primeira grande questão é a de sabermos se poderemos, em área atlântica e à semelhança do Mediterrâneo, esperar encontrar vestígios de embarcações que testemunhem a antiga navegação.

Os estuários dos grandes rios, pela dupla característica de, por um lado, terem ao longo do tempo servido de área de apoio às navegações e, por outro guardarem de forma excelente os vestígios arqueológicos devido às características anaeróbicas dos lodos que constituem os seus fundos, são a meu ver, os terrenos privilegiados para o inquérito arqueológico. Em Ferriby e Caldicot, na Grã-Bretanha, foram estudadas embarcações da Idade do Bronze em contextos estuarinos<sup>6</sup>. Apesar de se tratar de embarcações de rio, elas testemunham a existência já naquela época, de

---

<sup>6</sup> Cf. PARY e McGRAIL (1991); WRIGHT (1991).

uma técnica de construção que permitiria a junção de tábuas por forma a construir embarcações de bordo alto capazes de enfrentar as condições oceânicas.

### **Uma proposta de trabalho**

Contrariamente aos vestígios de embarcações que necessitam de condições especiais para a sua conservação, as âncoras líticas que essas embarcações transportavam podem constituir um excelente indicador, por exemplo, das dimensões da embarcação a que pertencem, do carácter da navegação (cabotagem ou alto mar) ou ainda das rotas marítimas.

Foi Honor Frost quem primeiro chamou a atenção para a importância deste tipo de material. Partindo do axioma arqueológico de que cada âncora perdida marca a passagem de um barco<sup>7</sup>, procurou superar as grandes dificuldades do estudo das âncoras em pedra. Os exemplares recuperados por toda a bacia do Mediterrâneo poderiam fornecer um mapa de percursos percorridos por embarcações desde a Idade do Bronze<sup>8</sup>. Honor Frost partia para o seu estudo com base em dois pressupostos: o primeiro, o de que existe uma relação directa entre as dimensões e pesos das âncoras em pedra e as dimensões das embarcações que as transportaram; o segundo, o de que as formas idênticas correspondem idêntica proveniência e idêntica época. Assim, elaborou uma tipologia de âncoras em pedra do Mediterrâneo onde as formas e dimensões são variadas, tendo por base alguns achados em contexto, nomeadamente em túmulos e templos das civilizações pré-clássicas<sup>9</sup>.

Para a fachada atlântica pouco se sabe quanto à existência de âncoras em pedra.

Honor Frost afirmava, nos anos setenta<sup>10</sup> que algumas âncoras em pedra começavam a ser conhecidas em Inglaterra. Na mesma publicação afirmava não existirem quaisquer publicações para a costa de Espanha.

---

<sup>7</sup> Cf. FROST (1985) p. 97.

<sup>8</sup> Cf. *idem, ibidem*.

<sup>9</sup> Cf. *idem, ibidem*.

<sup>10</sup> Cf. *idem, ibidem*, p. 394.

Hoje o panorama é um pouco diferente no que respeita à costa mediterrânica espanhola. Publicações muito dispersas por revistas regionais ou locais tem vindo a ser feitas. Mas para a costa atlântica existe um único caso de publicação: trata-se de um conjunto de cerca de 22 âncoras em pedra, da época romana, provenientes das rias de Vigo e de Pontevedra<sup>11</sup>. A grande dificuldade em datar estes exemplares é superada, neste caso, pelo facto de existir documentação fotográfica de duas âncoras, idênticas às publicadas, recolhidas no Castro de Isla de Toralla, na ria de Vigo no início do século. Nessa altura as referidas peças foram designadas apenas por “interesantes piedras”<sup>12</sup>.

Existem outros exemplares no Cantábrico que não estão publicados<sup>13</sup>.

No caso da costa portuguesa, não há qualquer publicação. No entanto, existem numerosas âncoras em pedra que têm sido recolhidas ou localizadas quer por pescadores quer por mergulhadores amadores ao longo do litoral.

O que proponho, inspirada nos trabalhos de Honor Frost, a partir dos anos 70 para a zona do Mediterrâneo, é a publicação de todas as âncoras em pedra actualmente existentes na costa portuguesa.

Dois grandes dificuldades, no entanto, surgem quando se tenta fazer uma abordagem desta questão. Em primeiro lugar, a maior parte dos achados provém de contextos não datáveis. Em segundo lugar verifica-se, no caso português uma sobrevivência na sua utilização até aos nossos dias. São estes dois grandes obstáculos os responsáveis pelo notório desinteresse dos investigadores por esta questão. Nestas condições, optámos por desenvolver o trabalho em duas frentes distintas:

A) Inquérito etnográfico sobre a utilização de âncoras líticas pelos pescadores da costa portuguesa, quer nas suas embarcações, quer nas artes de pesca, por forma a distinguir formas antigas das de uso tradicional.

B) Publicação de forma exhaustiva de todos os exemplares até hoje conhecidos, mesmo que se apresentem de difícil datação.

---

<sup>11</sup> RODRIGUEZ BIEMPICA (1985-86).

<sup>12</sup> Cf. *idem, ibidem*, p. 256.

<sup>13</sup> Arqueologia subaquática en Cantabria (1992).

Só assim será possível constituir um *corpus* que, quando se apresentar suficientemente vasto, incluindo as âncoras antigas de toda a fachada atlântica, poderá seguramente começar a fornecer uma imagem menos nebulosa que a actual, no que respeita à mais antiga navegação atlântica.

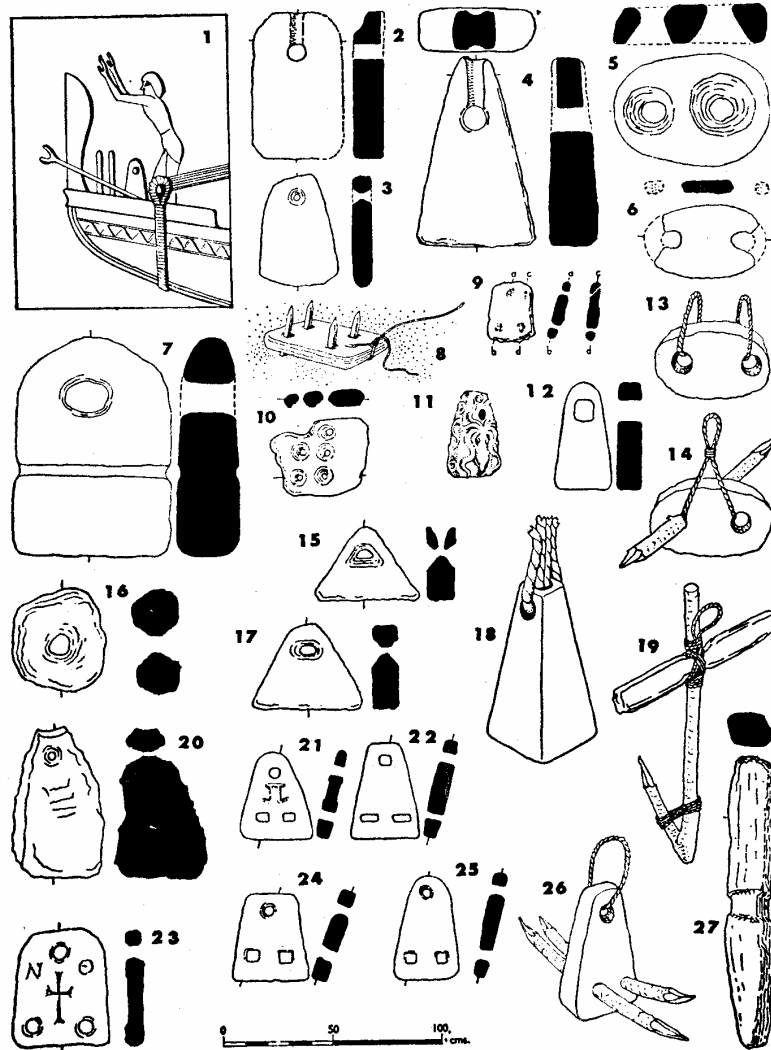


Fig. 1- Variabilidade das âncoras mediterrânicas. – E. Linder e A. Raban, *Marine Archaeology*, Jerusalem, 1975.





Fig. 2- **Poita das embarcações do norte do país.** – A. A. Baldaque da Silva, *Estado Actual das Pescas em Portugal*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1891, p. 400.



Fig. 3- **Âncora de 3 orifícios recuperada por mergulhadores em Albufeira (Algarve)**  
– Foto: Pedro Barros



**Fig. 4- Âncora de 2 orifícios recuperada por mergulhadores em Albufeira (Algarve)**  
– Foto: Pedro Barros

## Bibliografia

- Arqueologia subaquatica en Cantabria - Um patrimonio secular en peligro* [catálogo de exposição], Palacete del Embarcadero, 26 de Junio/26 de Julio 1992.
- ARRUDA, Ana Margarida – «A Península de Lisboa entre o Norte atlântico e o Oriente Mediterrânico nos inícios do 1º milénio a.C.», *Lisboa Subterrânea* [Catálogo de Exposição], Lisboa, Museu Nacional de Arqueologia, 1994, pp. 52-57.
- FROST, Honor – «Bronze Age Stone Anchors from the Eastern Mediterranean», *Mariner's Mirror*, nº 56, 1970, pp. 377-394.
- «Pyramidal' stone anchors; an inquiry», *1st International Symposium on Ships Construction in Antiquity. Proceedings*. Editado por Harry Tzalas, Piraeus, 1985, pp. 97-113.
- PARY, Steven e McGRAIL, Sean – «A Bronze Age Sewn Plank Boat Fragment from Caldicot, Gwent, Wales», *Proceedings of the sixth International Symposium on Boat and Ship Archaeology*, Roskilde, Dinamarca, 1991, pp. 21-27.
- RODRIGUEZ BIEMPICA, Eutimio – «Anclas líticas en las rias bajas gallegas», *Pontevedra Arqueológica*, II, 1985-86, pp. 253-263.
- RUIZ-GÁLVEZ PRIEGO, Marisa – *La Europa Atlántica en la Edad del Bronce. Un viaje a las raíces de la Europa occidental*, Barcelona, Crítica, 1998.
- SENNA-MARTINEZ, João Carlos – «Entre Atlântico e Mediterrâneo: Algumas reflexões sobre o grupo Baiões/Santa Luzia e o desenvolvimento do Bronze Final Peninsular», *A Idade do Bronze em Portugal. Discursos de poder*, [Catálogo de exposição], Lisboa, Museu Nacional de Arqueologia, 1995, pp. 118-122.
- WRIGHT, E. V. – «The North Ferriby Boats: a final report», *Proceedings of the sixth International Symposium on Boat and Ship Archaeology*, Roskilde, Dinamarca, 1991, pp. 29-34.