

# Revista de Guimarães

Publicação da Sociedade Martins Sarmento

## **A TRADIÇÃO NÁUTICA NA MAIS ANTIGA HISTÓRIA DA PENÍNSULA HISPÂNICA.**

CARDOSO, Mário

Ano: 1960 | Número: 70

---

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

CARDOSO, Mário, A Tradição náutica na mais antiga História da Península Hispânica. *Revista de Guimarães*, 70 (3-4) Jul.-Dez. 1960, p. 491-514.

---

Casa de Sarmento  
Centro de Estudos do Património  
Universidade do Minho

Largo Martins Sarmento, 51  
4800-432 Guimarães  
E-mail: [geral@csarmento.uminho.pt](mailto:geral@csarmento.uminho.pt)  
URL: [www.csarmento.uminho.pt](http://www.csarmento.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 tradição náutica na mais antiga história da Península Hispânica (\*)

Por MÁRIO CARDOZO.

---

Todo o fenómeno cultural tem, como os fenómenos fisiológicos, um período de incubação que precede a sua aparição e o apogeu da curva que a sua trajectória descreve. Não existem, na Cultura, como no progresso social ou na decadência dos povos, mutações inesperadas, e tudo evolui, avançando ou retrocedendo, em obediência a causas primárias do ambiente em que nos movemos. Tudo quanto os homens superiormente concebem e realizam de interessante e útil ao bem comum é, portanto, o resultado de um processo de gestação mais ou menos longo.

Este princípio deve aplicar-se ao fenómeno da nossa expansão ultramarina, ao período áureo das nossas navegações oceânicas e descobertas de novos mundos, que não foi apenas a resultante de um impulso momentâneo, o surto natural de uma época de esplendor, ou uma necessidade imediata e vital de expansão, mas sim a consequência da lenta evolução milenária da vocação de um povo, que a sua situação geográfica, aliada ao seu espírito aventureiro, predestinou para o mar.

Todos os povos habitando territórios que incluem extensas zonas banhadas pelo oceano são naturalmente por ele atraídos, do mar extraindo grande parte da sua alimentação, ou através dele utilizando as comunicações mais directas para a sua expansão comercial e contactos com outros povos e terras distantes. Os transportes pré-históricos utilizaram especialmente os cursos de água, como vias de comércio. Por sua vez coube ao mar a função de ligar os diversos territórios, ou partes de um mesmo território, nas regiões em que os rios

---

(\*) Comunicação apresentada ao Congresso Internacional de História dos Descobrimentos (Lisboa, 5 a 11 de Setembro de 1960).

eram pouco navegáveis, ou a natureza do solo dificultava os transportes terrestres (1). Por vezes, é a insuficiência ou a esterilidade da terra que impele o homem a procurar melhores condições de subsistência fora da sua região natal: diz A. Varagnac que a extensão da floresta virgem obrigara o homem a procurar as costas marítimas, para do mar prover à sua alimentação. E que ainda em tempos recentes muitas populações chinas, acossadas pela fome, se deslocavam para as terras do litoral (2). Outras vezes é simplesmente uma ânsia de aventura, que impele o homem, uma atracção pelo desconhecido, ou a ambição da prosperidade e da riqueza, rapidamente adquiridas em golpes de audácia. «Foi pela conquista do mar que verdadeiramente o homem conseguiu dominar a terra. O mar cobre duas terças partes do planeta, e os grandes continentes não passam de gigantescas ilhas emergindo do oceano. Constitui o mar o grande traço da união entre os países, a rota da aventura e o caminho que conduz a novos ideais» (3).

Nautas arrojados foram, desde a mais remota antiguidade, os fenícios e cartagineses, os focenses e os romanos; grandes navegadores foram os árabes do Médio Oriente, peritos na astronomia e geografia; navegadores foram os povos nórdicos, escandinavos, bretões e normandos. E não apenas estes povos antigos europeus, ou asiáticos e africanos, pois ainda hoje possuem uma remota tradição marítima as populações da beira-mar da Península Indostânica, por exemplo, que destemidamente percorrem a vastidão do Índico em frágeis batéis à vela, nesses *pangaios* que desde tempos longínquos efectuam o comércio entre a Índia e a costa oriental africana. Arrojadados marinheiros são também os polinésios e malaios, que através dos oceanos Índico e Pacífico realizam, em pequenos barcos, viagens audaciosas e cheias de perigos (4).

---

(1) J. G. D. Clark, *L'Europe préhistorique*, Paris, 1955, p. 414.

(2) André Varagnac, «Les legs du Mésolithique au Néolithique», in *Antiquités Nationales et Internationales*, Paris, 1960, fasc. I, p. 7.

(3) K. Birket-Smith, *Histoire de la Civilisation*, Paris, 1955, p. 245.

(4) J. Deniker, *Les races et les peuples de la Terre*, Paris, 1926, p. 355.

Em suma, ninguém ignora que a tradição e a vocação marítimas não são exclusivo de portugueses, pois muitos povos das mais diversas regiões do globo contam na sua história com audaciosos marinheiros, e têm contribuído para o total conhecimento do planeta, mercê das suas viagens através dos oceanos.

Verifica-se, porém, que não basta ocupar um território banhado pelo mar para que os habitantes dessa região constituam necessariamente um povo de navegadores destemidos, dispondo dos conhecimentos indispensáveis para sulcarem o oceano. Temos um exemplo bem frisante nos homens da raça negra que, de um modo geral, nunca se aventuraram para longe das suas praias e enseadas (1).

Tiveram os portugueses, devido sem dúvida ao seu espírito de aventura e à tentação do desconhecido, como também à sua situação geográfica, apertados nesta estreita mas extensa orla marítima, com uma larga frente voltada ao mar Atlântico, a prioridade da realização dos grandes roteiros oceânicos, que uma remota tradição náutica preparou e veio a expandir-se exuberantemente, quando o glorioso Infante, cuja vida e obra relembramos hoje na passagem do V Centenário da sua morte, deu à navegação de alto-mar o impulso que permitiu a realização do sonho das descobertas e conquistas, para engrandecimento da Pátria, dominando e dissipando inteiramente os terrores que as lendas pavorosas do mar tenebroso incutiam nos homens (2).

---

(1) J. Deniker, *op. cit.*, p. 355.

(2) Durante toda a Antiguidade, como também na Idade Média, perduraram estas lendas que consideravam o oceano povoado dos mais terríveis perigos para os navegadores. Desses perigos já nos fala o poema de Avieno, *Ora Maritima* (versos 120-129): eram as calmarias, com ausência total da menor brisa que inflasse as velas, deixando os navios imobilizados num mar sem ondas; outras vezes neblinas espessas que faziam perder a orientação aos pilotos; grandes zonas cobertas de algas, onde os barcos ficavam enredados; ou baixios quase sem água onde encalhavam; monstros horrendos que acometiam, nadando, contra os navios, e os afundavam; e outros perigos semelhantes. Estas fantasias só foram inteiramente dissipadas no século XV, devido à audácia dos navegadores portugueses e espanhóis. Todavia, com razão lembrou o grande hispanista Adolf Schulten que alguma verdade havia, apesar de tudo, nessas narrativas, quanto

É precisamente aos mais remotos antecedentes do período áureo das navegações portuguesas, isto é, às mais antigas notícias da nossa atracção pelo mar, que desejamos aqui aludir sumariamente, apenas, digamos, sob o aspecto arqueológico, ou melhor, em rápida síntese enquadrada na época proto-histórica da Península Hispânica. Não nos move portanto a pretensão de alguma coisa de novo podermos acrescentar ao conhecimento histórico da nossa epopeia trágico-marítima, que teve início no final da Idade Média e tantas vezes tem sido descrita e esclarecida através dos textos dos nossos cronistas e historiadores clássicos, como também pelos escritores modernos e contemporâneos.

\*

Desde os mais remotos tempos, em que os homens começaram a agrupar-se e a viver em pequenos bandos de trogloditas, que do mar é extraída grande parte da sua alimentação. As origens da pesca estão seguramente documentadas pela Arqueologia, pois em muitas

---

à existência, por exemplo, de nevoeiros, que são realmente frequentes no Oceano ocidental, quanto à abundância de algas em certas zonas, o que também mais tarde Colombo viria a confirmar, calmarias prolongadas, etc.; e até os próprios «monstros» marinhos não seriam pura fantasia, pois os antigos nautas certamente se queriam referir às balcias (vide A. Schulten, *Fontes Hispaniae Antiquae*, I, 2.<sup>a</sup> ed., Barcelona 1955, p. 96). Por outro lado, também estas lendas eram espalhadas e avolumadas pelos navegadores que na Antiguidade já sulcavam essas águas, por exemplo durante a talassocrassia dos cartagineses no Mediterrâneo Ocidental, com o fim de atemorizarem os marinheiros e armadores estranhos que pretendessem fazer-lhes concorrência no comércio da rota marítima do Atlântico. Era, afinal, a mesma política de sigilo que, no século XV, D. João II viria a adoptar também em Portugal, fazendo propalar e avolumar perigos que por vezes não existiam, a fim de ocultar dos nautas estrangeiros o conhecimento dos roteiros e dos nossos métodos de navegação, procurando assim impedir que eles chegassem por sua vez às terras descobertas pelos portugueses. Deve dizer-se, todavia, que esta política de sigilo de D. João II, afirmada por certos autores baseados principalmente na Crónica de Garcia de Resende, é contestada por outros historiadores, como Damião Peres, por exemplo. (Damião Peres, cap. II do vol. II da *História da Expansão Portuguesa no Mundo*, Lisboa 1936, p. 17-18).

estações pré-históricas do Quaternário antigo têm aparecido, com frequência, arpões de osso de réna e anzóis de osso, de sílex (fig. 1), ou de madeira, objectos que eram naturalmente usados na pesca fluvial e marítima pelo homem da Idade da Pedra, durante os períodos Madalenense superior a Azilense, isto é, entre 10 a 15.000 antes da nossa era (1). Também os aglomerados de rebotalhos de cozinha designados «concheiros», que se encontram em diversas regiões marítimas ou próximas do mar (2) (no nosso país especialmente nas estações mesolíticas da Ribeira de Muge, afluente do Tejo) (3), são constituídos por grandes quantidades de conchas de moluscos, de restos de crustáceos e de peixes, de que o homem desse período remoto se alimentava. Os instrumentos de pedra chamados «picos asturienses», datados igualmente da época pré-neolítica, constituídos por seixos do mar lascados pela mão do homem, de modo a apresentarem uma ponta aguda (fig. 2), que se encontram em abundância nas costas asturienses do Cantábrico, nas galegas e nas do norte de Portugal (4), eram utilizados, segundo hipótese verosímil, na extracção de certos moluscos, tais como as lapas (*Patela vul-*

(1) Vide, por ex., J. Déchelette, *Manuel d'Archéologie*, Paris, 1924, vol. I, p. 153, 509, 539, etc.; Hugo Obermaier, *El hombre fósil*, Madrid 1925, p. 185, 253, 378, etc.

(2) J. Déchelette, *Op. cit.*, I, p. 322-326.

(3) Em Portugal, além dos concheiros mesolíticos de Muge, dos quais os mais importantes são os dos Cabeços da Amoreira e da Arruda, e o da Moita do Sebastião, descobertos em 1863 por Pereira da Costa e Carlos Ribeiro, outros tem sido localizados na mesma região por diversos arqueólogos, bem como nos arredores da Figueira da Foz por Santos Rocha, e no Vale do Sado, por Lerenó Antunes Barradas. Os do Muge foram também explorados pelo falecido Professor Mendes Correia, e ultimamente pelo arqueólogo francês Abade Jean Roche. Mendes Correia considerou os esqueletos humanos ali encontrados como pertencentes a um tipo pré-histórico especial, o *Homo sapiens afer-taganus*, hipótese que o antropólogo Henri Vallois contestou (A. Mendes Correia, *Raças do Império*, Porto, 1943, p. 85).

(4) O investigador que entre nós mais detidamente estudou a *Cultura asturiense* foi o falecido arqueólogo Ruy de Serpa Pinto, que deixou vários trabalhos de muito valor sobre o assunto, tais como «O Asturiense em Portugal» (I, 1928; II, 1929; III, 1931), «Bibliografia do Asturiense» (1930), «Observations sur l'Asturien du Portugal» (1930).

*gata Lin.*), fortemente aderentes aos rochedos do litoral. Por seu turno, as aldeias lacustres do período neolítico conhecidas pelo nome, de origem italiana, de «palafitas» (1), nas quais as choupanas construídas de troncos e de ramos eram erguidas sobre os lagos, em pilares de madeira (fig. 3), a curta distância das margens, tinham especialmente uma finalidade piscatória, embora esse afastamento da terra firme contribuisse também para um melhor sistema defensivo contra quaisquer ataques de grupos inimigos, ou dos animais ferozes da floresta.

A pesca, porém, nesses tempos distantes, seria praticada apenas nos rios e nas águas próximas das margens dos lagos e dos mares, pois o homem não disporia então de meios de navegar com relativa segurança, que lhe permitissem afastar-se muito do litoral.

Ignora-se em que altura dos tempos pré-históricos o homem inventou os meios de navegação, mas por certo que somente em época bastante posterior à formação dos núcleos humanos do Paleolítico. Observando, naturalmente, o fenómeno da flutuação dos troncos das árvores que a corrente impetuosa dos rios arrastaria nas grandes inundações, teria então imaginado a construção da primeira jangada, ligando fortemente alguns troncos entre si com enleios vegetais ou fibras de pele dos animais abatidos na caça, para deslocar-se nos rios ou nos lagos, em águas pouco profundas, sobre essa plataforma de madeira, impelindo-a com uma vara apoiada no fundo (2). Mas talvez somente por volta

---

(1) J. Déchelette, *op. cit.*, p. 364 ss. Ainda actualmente muitas populações vivem em aldeias lacustres, com as casas assentes em estacaria (A. Girão, *Geografia Humana*, Porto, 1946, p. 151 e est. XLIII).

(2) Nas costas ocidentais da América, desde a Califórnia ao Chile, estão ainda em uso as jangadas (*balsas*) como meio de transporte aquático. Na sua construção empregam-se madeiras leves, e o seu poder de flutuação é ainda, por vezes, aumentado, fixando-lhes sacos de pele com ar insuflado, cabaças e até vasilhas de barro, vazias e bem obturadas, como usam por exemplo no Peru (Vide K. Birket, *op. cit.* p. 247). É interessante notar que também ainda actualmente no nosso país se usa uma grossa jangada, feita de troncos de ulmeiro, por ser madeira leve e portanto de grande poder de flutuação, para a recolha das algas

dos começos do Neolítico teria aparecido o barco propriamente dito (1). De início seria apenas utilizado um simples tronco flutuante, em seguida a jangada, e só muito mais tardiamente a piroga monóxila (fig. 4), embarcação ainda hoje em uso entre muitos povos, feita de um tronco único cavado no sentido do comprimento, naturalmente, de início, com o auxílio da aplicação local do fogo, pois faltaria ainda a ferramenta metálica conveniente, servindo-se então o homem apenas de machados de pedra. Parece que a madeira quase invariavelmente empregada na construção das pirogas monóxilas, nos tempos pré-históricos, era o carvalho (2). Em diversos achados arqueológicos, foram porém identificadas outras madeiras, como o ulmeiro, o choupo e várias espécies de pinheiro (3). Desconhecemos hoje se esses primitivos barcos neolíticos já possuíam vela, visto que em numerosas gravuras rupes- tres suecas, cerca de um milhar (4), datadas da Idade do Bronze, contendo figurações de navios, nenhum deles tem a indicação de mastro (fig. 5). Contudo, parece poder depreender-se que, já nesse tempo, os escan-

---

pelos «sargaceiros» da pequena praia nortenha de Castelo do Neiva, que não se limitam a apanhar essas plantas à borda de água, quando arremessadas à praia pelas ondas, mas vão nessas jangadas recolhe-las mais longe, em maior abundância, mar a dentro (Leandro Quintas Neves, «O sargaceiro de Castelo do Neiva», in *Revista 4 Ventos*, Braga, 1959).

(1) André Varagnac diz que os homens mesolíticos da Cultura nórdica de Maglemose teriam inventado a canoa ou bote e a piroga. O barco ou canoa construído com uma armação de madeira ou ramos, sustentando uma cobertura impermeável (peles de animais) tornada rígida e em forma de concha. A piroga cavada num grande tronco de árvore. Estas duas técnicas diferentes eram respectivamente coetâneas de períodos climáticos também diferentes. Para construir a canoa bastariam arbustos de pequeno porte; para a piroga seria necessário existir a floresta, com árvores de grande porte. De onde se conclui que primeiramente teria aparecido o barco, com sua estrutura de encanastrado, e só mais tarde a piroga monóxila. (A. Varagnac, *op. cit.*, p. 7).

(2) Ciril Fox, «A dug-out canoe from South-Wales...» in *Antiquaries Journal*, I, VI, 1926, p. 131.

(3) Oscar Paret, «Die Einbäume im Federseeried und im übrigen Europa», in *Prähist. Zeitung*, t. XXI, 1930, p. 76-116.

(4) H. Kühn, *El arte rupestre en Europa*, Barcelona, 1957, p. 184.

dinavos se aventuravam ao mar alto, pois nos concheiros nórdicos (*kjökkenmöddings*) aparecem restos de certa fauna marítima cujo *habitat* se encontra a grande distância dessas costas. Por outro lado, vários testemunhos arqueológicos, constituídos por objectos importados e cronologicamente datados desse período, demonstram que, já então, deveriam existir relações comerciais marítimas entre as Ilhas Britânicas e a Escandinávia, estabelecidas utilizando, sem dúvida, frágeis bateis, sendo porém de supor que munidos de vela e com um calado bastante superior ao das simples pirogas (1). Afirma Varagnac que

---

(1) Foi a piroga monóxila usada nos tempos pré-históricos, especialmente para a navegação lacustre, em diversas regiões da Europa, como o demonstram vários achados arqueológicos. E, em certos lugares da Escandinávia, da Irlanda, da Suíça e da Hungria, o seu uso persistiu até os nossos dias (Vide B. Smith, *op. cit.*, p. 248, e G. Klark, *op. cit.*, p. 418-423), tal como ainda presentemente é também usada por muitos povos da África, especialmente a sul do Sara, da América (Estados Unidos e no Amazonas), no norte da Austrália e em toda a Oceânia, na Ásia Central e Meridional, etc.. A partir deste modelo de *barco*, um dos mais primitivos que se conhecem, extraordinária variedade e enorme evolução têm sofrido os meios que o homem tem empregado para se deslocar na superfície das águas. E, contudo, mais extraordinário é que na época actual, dos sumptuosos «transatlânticos», ainda flutuem no mar embarcações do mais remoto primitivismo, tais como a *canoa* usada pelos habitantes da região do Amazonas, da Terra do Fogo, do Zambeze, Tanganica, etc., feita de pedaços de casca de árvore, fortemente ligados. (Vide B. Smith, *op. cit.*, p. 248 e G. Clark, *op. cit.*, p. 417); o *caiaque*, coberto de pele de foca, dos pescadores esquimós da Groenlândia; os grandes *juncos* chineses; os *bateis* polinésios, com seus flutuadores nos extremos de um balanceiro atravessado sobre os dois bordos, arrostando assim, sem submergirem, as mais violentas tempestades! (Vide E. Serra Rafols, «Sobre los médios primitivos de navegacion en el Atlantico», in *Crónica del V Congreso Nacional de Arqueologia. Zaragoza, 1957*, p. 87). Também no nosso país estão em uso corrente pequenas embarcações dos mais diversos tipos, desde o *barco rabelo* (fig. 17), de grande vela latina, que vence as impetuosas correntes do Douro e que alguns querem tenha o seu protótipo nos antigos barcos nórdicos, dos viquingues (fig. 16), que pelo século IX infestaram as costas do Noroeste da Península (Armando de Matos, *O barco rabelo*, Porto 1940), ao *moliceiro* da Ria de Aveiro, de proa elegante como as das gôndolas venesianas (fig. 18). Os barcos que circulam na ria e no litoral de Aveiro são: a *barca do mar*, com 2 ou 4 remos e uma tripulação de 20, 30 ou 40 homens; o *moliceiro*, para apanha do moliço, com dois ou três homens; o *saleiro*, o

«sem a marinha à vela, as viagens entre os continentes teriam sido impossíveis até a invenção do vapor» (1).

De facto, não é admissível que, numa simples jangada ou numa piroga monóxila, num barco coberto de pele ou de casca de árvore, se pudesse arrostar um mar agitado, nem que, unicamente com o auxílio de remos, se pudessem vencer grandes distâncias oceânicas. O em-

---

barco maior, que chega a atingir 10 toneladas, para o transporte de sal e outras mercadorias; e a *bateira* e *caçadeira*, barcos pequenos. É interessante recordar aqui as informações que nos deixaram os autores clássicos greco-romanos a respeito das mais antigas embarcações usadas na Península Hispânica. Estrabão, ao referir-se à navegação fluvial, diz que, para se chegar até Córdova, se usavam barcos que no tempo dele (século I de J. C.) eram feitos com tábuas, mas que anteriormente eram de um só tronco (*Geographia* III, 2,3); noutra passagem, descrevendo os costumes dos montanheses do Noroeste, calaicos, ástures e cântabros, diz que, anteriormente à expedição de Bruto o «Calaico» (138-137 a. C.), estes povos usavam barcos de couro, para navegarem nos estuários e lagoas do país, e acrescenta «porém, agora, até os barcos de um só tronco de árvore já são raros» (*Geogr.* III, 3,7). Aos barcos feitos de peles alude também Avieno (*Ora Maritima*, 101-107), dizendo que os usavam os oestrymnius. Na Irlanda e no País de Gales, ainda hoje existe o barco coberto a couro, chamado «coracle» ou «curragh», nome correspondente à antiga designação latina de *curucus* (vide Schulten, *Fontes Hisp. Ant.* cit., p. 94, e *Tartessos*, 2.<sup>a</sup> ed. Madrid 1945, p. 199). Segundo César, barcos igualmente de couro foram por ele mandados construir, iguais aos de um modelo que havia conhecido na Bretanha, com a quilha e a armação inferior do cavername, de madeira, e o restante do casco feito de um encanastrado de vimes, todo coberto de couros; e, com estes barcos, lançou uma ponte sobre o rio *Sicoris* (Segre), durante as suas lutas na Hispânia (César, *De bello civili*, 1, 54, e *Fontes H. A.*, cit., V, p. 237 e VI, 218). Por sua vez, também Plínio se refere às embarcações cobertas de peças de couro, que eram cosidas «com linho e não com esparto» (*Naturalis Historia*, XXIV, 65), que, segundo diz, não estava então em uso. Noutra passagem, a propósito da extracção do estanho de «certas ilhas do Mar Atlântico», informa que, segundo os gregos, este metal era transportado em embarcações de vime, revestidas de peças de couro cosidas, corroborando assim os informes de César, quanto à estrutura de tais barcos (*Idem, ibidem*, XXXIV, 156).

Tal como nos *highlands* da Grã-Bretanha, também na América do Norte ainda hoje existem embarcações constituídas por uma armação redonda coberta de couro, este de pele de bisonte, chamadas *bullboats* (barcos-touro); e na América do Sul há também barcos do mesmo género designados *pelotas*. (Vide Birket-Smith, *op. cit.*, p. 249).

(1) A. Varagnac, *op. cit.*, p. 10.

prego da vela viria portanto revolucionar por completo os antigos meios de navegar. Desde remota data que no Mediterrâneo começou a ser usada a navegação à vela, pelo menos a partir do 4.<sup>o</sup> milénio a. C., como se conclui da sua representação em vasos datados dos tempos do Egipto pré-dinástico (1).

A navegação teria, de início, como dissemos, por finalidade essencial a pesca. Posteriormente, com o desenvolvimento gradual das condições culturais, surgiria naturalmente, dos contactos estabelecidos entre os diversos povos, a necessidade de comerciar, de efectuar a troca de produtos essenciais à vida de cada qual, e, conseqüentemente, a procura de matérias primas com fins industriais, muito em especial os minérios, a partir principalmente dos começos da época do Bronze, quando o homem descobriu a fusão e, depois, a liga dos metais. A arte de navegar adquiriu desde então maior importância como factor do progresso humano, e os meios náuticos, aperfeiçoados a pouco e pouco, foram permitindo ao homem arriscar-se a trajectos marítimos cada vez mais longínquos e mais demorados (2).

Analiseemos então o que se passaria na Península Ibérica sobre meios de navegação e viagens marítimas a partir da Idade do Bronze, época acerca da qual os mais antigos escritores nos deixaram algumas notícias, e se encontra mais ou menos documentada pela Arqueologia. Ao investigarmos este campo de actividade dos povos autóctones da Hispânia, somos naturalmente levados a referir-nos, em rápida análise, não apenas ao território que Portugal ocupa hoje, e que mais especialmente interessa a este nosso estudo, mas sim a toda a unidade geográfica peninsular, visto que, nesses tempos distantes, estava ainda bem longe a divisão dos povos hispanos em agrupamentos tribais, com características culturais e étnicas bem diferenciadas, como estavam ainda por formar, com individualidade própria, núcleos demográficos integrados numa ordem social e administrativa, e como, imensamente mais distante ainda, estava então a divisão artificial histórico-política que hoje nos separa

---

(1) B. Smith, *op. cit.*, p. 250. G. Klark, *op. cit.*, p. 429.

(2) Déchelette, *op. cit.*, p. 486, 487, 611, etc.

da Espanha. Aludiremos, portanto, sempre aos povos da Península, de um modo geral, desde o tempo em que entre eles florescia a Idade do Bronze até os começos da Idade do Ferro, sendo certo que nesses povos incluímos, evidentemente, os que nessa época ocupavam os territórios que actualmente constituem Portugal.

\*

Disse um grande cientista do país vizinho, o Professor da Universidade de Madrid, Dr. António Garcia y Bellido (1), que «o mar jogou sempre na vida dos antigos povos peninsulares, especialmente nos que habitavam entre o Estreito de Gibraltar e o Cabo de S. Vicente (o *Promontorium Cyneticum* ou *Promontorium Sacrum* dos antigos) (2) um papel importante».

O maior porto comercial dessa orla costeira da Península de cerca de 350 quilómetros de extensão, abrangendo parte da costa espanhola e toda a nossa costa do Algarve, onde desaguam dois grandes rios, o Guadiana (*Anas*) e o Guadalquivir (*Baetis*), era então a opulenta cidade de *Tartessos*, capital do antigo reino do mesmo nome, situada na foz deste último rio, que banha as férteis campinas de Andaluzia (3).

Remota tradição bíblica tinha esse lendário reino, pois já o Antigo Testamento a ele se refere em diversas passagens, dizendo que as frotas de Salomão e de Hirão, rei de Tiro, iam comerciar a *Tarchich* (= *Tartessos*) no sul da Hispânia, e dali voltavam após uma longa viagem que durava três anos, trazendo cargas de ouro, prata, marfim, bugios e pavões (4).

(1) A Garcia y Bellido, *La Peninsula Ibérica en los comienzos de su historia*, Madrid, 1945, p. 201.

(2) Como ao Cabo de S. Vicente, também à Ponta de Sagres os antigos davam o nome de *Promontorium Sacrum*, de onde derivou o actual nome de *Sagres*, isto é, *sacro, sagrado*. Mas no Périplo de Avieno, tem o nome de *Promontorium Saturni*, por ali ter existido naturalmente algum templo dedicado a Baal, deus assimilado ao Cronos-Saturno (A. Schulten, *Iberische Landeskunde*, Strasbourg 1955, p. 238).

(3) A. Schulten, *Tartessos*, 2.<sup>a</sup> ed., Madrid 1945.

(4) Vide em Schulten, *Fontes Hisp. Ant.* I, 2.<sup>a</sup> ed., Barcelona 1955, p. 174, 177, a relação de todos os testemunhos extraídos do Antigo Testamento, referentes a *Tarchich*, e o erudito comentário crítico do insigne historiador alemão.

De Tartessos partiam igualmente os navios ibéricos, percorrendo roteiros que levavam meses de viagem. Com rumo a oeste, dobravam a Ponta de Sagres (fig. 10) e o Cabo de S. Vicente (fig. 11), e seguiam depois para norte, ao longo da nossa costa atlântica, para carregarem o estanho que se recolhia nas *Ilhas Oestrymnides* ou *Cassitérides*. Destas Ilhas misteriosas nos fala o célebre poema *Ora Maritima*, que o escritor latino Rufo Festo Avieno compôs no século IV da nossa era, e se considera decalcado num velho roteiro deixado por um autor grego massaliota, talvez do ano 520 a. C. (1). Nesse poema descreve Avieno a viagem marítima desde o litoral da Frísia e das Ilhas da Hibernia e Britânia, bem como todo o roteiro desde as famosas ilhas do estanho a Tartessos, e de Tartessos a Massália. É, porém, hoje muito difícil identificar com precisão os lugares das costas oceânicas que o autor do périplo menciona, e que os numerosos comentadores modernos do obscuro poema localizam em pontos diferentes. Assim, as Cassitérides têm sido consideradas certas ilhas existentes à entrada das rias do litoral galego, outras vezes as Scilly ou Sorlingas, a SO. de Cornwall, como também tem sido localizadas nas costas da Bretanha e da Normandia (2). (Vide mapa, fig. 20).

Mas, fosse qual fosse o lugar de onde se extraía e carregava o estanho tão procurado para o fabrico das armas

(1) Schulten, *Avieno, Ora Maritima*, Barcelona 1955, p. 14-15.

(2) Para Schulten as *Cassitérides* (do grego *κασσιτερος*, estanho) ou *Oestrymnides* eram as pequenas ilhas existentes a Leste de Ouessant, na costa da Bretanha (*Fontes H. A.*, I, cit. p. 94 e referência a todos os comentaristas do poema, de p. 55 a 63). Sobre o mesmo assunto veja-se o magnífico trabalho de Luis Monteaudo, «Localização das Cassitérides e Oestrymnides», in *Revista de Guimarães*, 1957, vol. LXVII, p. 372 ss; e também A. Garcia y Bellido, *La Peninsula Iberica...* cit., p. 207-212. O geógrafo grego Estrabão, referindo-se a estas Ilhas do estanho, diz serem 10 e localiza-as a Norte do «porto dos Ártabros» (*Geogr.*, III, 5, 11, e comentário de A. Garcia y Bellido, *España y los españoles hace dos mil años según la Geografía de Strabon*, Madrid 1945, p. 229). Plínio cita igualmente as Cassitérides, mas situa-as em frente da Celtibéria, querendo certamente referir-se à Gallacia (*Nat. Hist.*, IV, 119 e comentário de A. Garcia y Bellido, *La España del siglo primero de nuestra era según P. Mela y C. Plinio*, Madrid 1947, p. 253).

de bronze e dos artefactos de trabalho, o certo é que, já nesses remotos tempos, desde os começos do segundo milénio a. C., os *tartéssios*, isto é, os habitantes da região de Andaluzia e naturalmente também os *cynetes* ou *cónios* da costa sul de Portugal (1), povos influenciados pela florescente cultura turdetana (então a mais rica e avançada da Ibéria), que habitavam os portos da costa algarvia, como *Ossónoba*, *Portus Hannibalis* (hoje Portimão, nome derivado de *portus magnus*), *Lacóbriga* (Lagos), e outros, faziam essa demorada viagem marítima, ao longo de toda a costa portuguesa e da Galiza, naturalmente com escala nos diversos portos de abrigo situados especialmente nos estuários, por exemplo, do Sado, em Setúbal (*Cetóbriga*) e em Alcácer do Sal (*Salácia*); do Tejo, em Lisboa (*Olisipo*); do Mondego (o rio *Munda* dos antigos); do Vouga (*Vacua*), em Aveiro, em cuja ria ficava situada *Talábriga*; do Douro (*Durius*), no Porto (*Portus Cale*); do Minho (*Minius*); e nas rias galegas, até *Bares*, um pequeno porto junto do Cabo Ortegal (*Iugum Aryium*) (2), na

(1) Sobre os *cynetes* ou *cónios* do Algarve, que Schulten reputa *Ligures* vide os comentários deste A. em *Fontes Hisp. Ant.* I, cit. 2.<sup>a</sup> ed., p. 105-108.

(2) O cabo Ortegal, que é a ponta mais ocidental da costa Norte da Península e o seu vértice NO., tinha para os antigos nautas uma importância especial, como marco de referência nas suas viagens para o Norte da Europa. Era o *Promontorium Artabrum* ou o *Aryum iugum* mencionado no poema de Avieno (vide A. Schulten, *Iberische Landeskunde* cit., p. 244.) A NE. do Ortegal fica o Cabo de los Aguillones e, a uns 15 quilómetros a oriente deste segundo cabo, ficam a Ponta de la Estaca e o Faro. Nesta ponta, numa pequena enseada do lado nascente está situada hoje uma humilde póvoa de pescadores, o porto de Bares, onde existem ainda os restos de um molhe antiquíssimo, formado por um colossal amontoado de enormes blocos graníticos, que o investigador galego F. Maciñeira, falecido em 1943, reputava de construção muito anterior à conquista romana, porto esse de onde se estabeleceria a comunicação directa, através do Golfo da Biscaia, entre a Galiza, a Bretanha e as Ilhas Britânicas (F. Maciñeira, *Bares, puerto hispanico de la primitiva navegación occidental*, Santiago de Compostela 1947, p. 244 ss.). Schulten nega a possibilidade da realização dessa travessia directa, em pequenos barcos, sem auxílio de bússola, orientando-se os navegadores apenas pelos astros, e arrostando o agitado mar da Biscaia, desde a costa cantábrica à costa inglesa (vide *Tartessos* cit., p. 191-193). Também o arqueólogo inglês Glyn Daniel, professor da Universidade de Cambridge, apresenta dúvidas acerca da espécie de navios em que seria possível, em tão remotos tem-

costa cantábrica. Deste porto seguiriam então directamente, através do Mar da Biscaia, até à Bretanha francesa, ou continuariam em rota de cabotagem, o que é mais accitável, fazendo escala nos estuários do Garona e do Loire, após o que, atravessando a Mancha, atingiriam finalmente as costas do sul da Inglaterra e a Cornualha, de onde passavam à Irlanda, a antiga *Hibernia* (Vide mapa, fig. 20). Viagem longa e cheia de riscos naqueles remotos tempos, como pode calcular-se, realizada sem bússola <sup>(1)</sup>, em frágeis bateis, que só a grande perícia desses marinheiros e pilotos experimentados e audaciosos, conseguiria vencer, orientando-se apenas pelos astros, quando se afastavam das costas e perdiam a terra de vista.

---

pos, afrontar as ondas, as correntes e as tempestades da Biscaia, fazendo um trajecto de mais de 800 quilómetros, directamente entre o Finisterra do Noroeste hispânico e o Landsend da Cornualha. Diz Varagnac que os Fenícios, apesar de excelentes navegadores, apenas praticavam a cabotagem, pelo menos durante o II milénio (*op. cit.*, p. 9). Ainda seria assim, na época em que eles iniciaram as suas viagens a Tartessos, na Ibéria? É preciso ter em linha de conta que, nos nossos dias, alguns homens do mar se têm aventurado a longas viagens, em frágeis bateis. Ainda não há muito noticiaram os jornais que um pescador algarvio conseguiu atravessar o Atlântico até o Brasil, num pequeno barco, apenas acompanhado da mulher e de um outro tripulante.

Os contactos comerciais entre a Ibéria e as Ilhas Británicas já teriam lugar pelos começos do segundo milénio a. C., em plena época da Cultura megalítica. Glyn Daniel põe a hipótese de tais barcos serem cobertos a couro (*skin-boats*), ou completamente de madeira. Do formato desses barcos teriam derivado, segundo diz, embarcações cujo modelo se encontra ainda em uso nas costas ocidentais atlânticas, tais como os barcos portugueses denominados *saveiros* (Glyn Daniel, *The megalith builders of Western Europe*, Londres 1958, p. 130-131, e a obra aí cit., de Shetelig & Brogger, *The Viking Ships*). Mas fosse qual fosse o tipo de navios utilizados nessa época distante, o que parece na verdade mais admissível é que as navegações, na antiguidade, seriam principalmente de cabotagem. Pesquisas arqueológicas submarinas têm revelado numerosos restos de navios antigos naufragados junto das costas francesas e italianas do Mediterrâneo, o que parece confirmar uma navegação praticada essencialmente, junto às costas (vide C. W. Ceram, *L'Aventure de l'Archéologie*, Colónia 1958, p. 332-333).

<sup>(1)</sup> A bússola é de origem chinesa, e somente conhecida a partir do século XII. Quando, munida de uma rosa dos ventos, se inventou a agulha de marear, puderam os navegadores dispor do elemento fundamental que lhes permitiria, com a segurança indispensável, a orientação do navio no rumo desejado.

Pelos começos do ano 1000 a. C., início do Bronze Atlântico peninsular, chegaram os fenícios à Hispânia para comerciar, como dissemos, com Tartessos, o empório do estanho, recebendo ali este procurado metal e outros produtos, segundo nos ficou notícia no texto bíblico atrás citado. De princípio, limitar-se-iam naturalmente os armadores e comerciantes fenícios, nestas longas e demoradas navegações com rumo ao Ocidente Mediterrâneo, ao simples tráfego mercantil com os indígenas tartéssios; mas, a pouco e pouco, se foram fixando nesta zona fértil e rica do território ibérico, até que, por meados do século VIII a. C., estabeleceram uma feitoria num porto próximo de Tartessos, um pouco a sueste, onde fundaram a cidade a que deram o nome de *Gadir* (fig. 9), a actual Cádiz (1). Começariam desde então a efectuar eles próprios a viagem da Hispânia às Oestrymnides, para adquirirem directamente o estanho, sem necessidade de intermediários, mas por certo que seriam forçados a utilizar os marinheiros e pilotos indígenas, pois só estes possuíam a larga experiência e prática desse roteiro de tradição multiseular. É bem clara uma passagem do poema de Avieno confirmativa deste facto, dizendo que os tartéssios e o povo que vivia junto das Colunas de Hércules (Gibraltar) isto é, o povo indígena dessa região, ia às Oestrymnides negociar (2), sem dúvida desde tempos muito remotos.

Ora este comércio do estanho, que inicialmente estava, como acabamos de ver, na mão dos tartéssios e depois se tornara extensivo aos fenícios, veio a cair,

(1) *Gadir*, entre os gregos *Gadeira*, e *Gades* para os romanos, era o nome fenício original dado à cidade de Cádiz, e significava «fortaleza», «recinto muralhado». Nome equivalente é o de *Agadir* dado às fortalezas do Atlas, em Marrocos, e á cidade recentemente destruída por um sismo, topónimo derivado da palavra «agader», que, entre os berberes, significa «muro». Sobre a fundação e importância do porto de Cádiz na Antiguidade vide A. Garcia y Bellido, *Fenícios y Cartagineses en Occidente*, Madrid 1942, e *La Peninsula Ibérica...* cit., 467 ss.

(2) «... *Tartessisque in terminos Oestrymniidum | negotiandi mos erat. Carthaginis | etiam colonis et vulgus inter Herculis | agitans columnas haec adhibant aequora* (*Ora Maritima*, v. 113-116), isto é: «... e era costume entre os tartéssios comerciar nos confins das Oestrymnides. Também os colonos cartagineses e o povo que vivia entre as Colunas de Hércules frequentavam estas águas».

mais tarde, na posse dos púnicos de Cartago, que em meados do primeiro milénio antes de Cristo assumiram a hegemonia marítima do Mediterrâneo ocidental, após a batalha naval de Alalia, cerca do ano 535 ou 540 a. C. (1), na qual os cartagineses, aliados aos etruscos, venceram os focenses: que, por essa época, haviam já estabelecido numerosas colónias no litoral hispânico do Mediterrâneo (2). Foi assim cortada a expansão grega para o Ocidente, entrando em decadência este seu império colonial, que florescia nas costas do Levante espanhol e no sul da França, onde Marselha (*Massalia*) era o principal entreposto (3). Cartago atingiu então o

---

(1) Vide A. Schulten, *Fontes H. A. cit.*, vol. II, p. 27, e A. Garcia y Bellido, *Fenícios y Cartagineses...*, cit., p. 37 ss.

(2) Entre as feitorias gregas estabelecidas no litoral do Levante espanhol podem citar-se Rhode, Emporion, Hemoroscopeion, Alonis, Akraleuke e Mainake, Pyrene e Calipolis (Schulten, *Tartessos*, cit., p. 80 ss.).

(3) Segundo Plínio (*Nat. Hist.*, VII, 197), teria sido Midacritus (versão latina de *Meidokritos*) o primeiro grego que levou ao Oriente Mediterrâneo, por alturas do século VII a. C., ou talvez anteriormente (A. Garcia y Bellido, *La Pen. Iber.*, cit. p. 212), o estanho por ele trazido directamente das Cassitérides, rota comercial marítima que os tartéssios, e em seguida os fenícios, já percorriam desde longa data. Também a um grego massaliota chamado Eutimenes, que viveu no século VI a. C. e descreveu o Oceano ocidental, alguns comentaristas do poema *Ora Marítima* atribuem a realização do périplo sobre o qual Avieno teria decalcado o seu poema (*Fontes H. A. cit.*, I, p. 16-17). Outros historiadores consideram Piteas autor do referido périplo, navegador grego do século IV, ou do primeiro quartel do século III a. C., o qual, partindo de Marselha, passou o Estreito de Gibraltar e aportou a Cádiz. Desta cidade, onde certamente contratou pilotos indígenas, dobrou o Cabo de S. Vicente e navegou para o Norte, ao longo da nossa costa e das costas galegas até o Cabo Ortegal. De aí, bordejando o Golfo da Biscaia, chegou à Bretanha francesa e à Cornualha, seguindo depois através da Mancha até as bocas do Elba, de onde passou à Jutlândia, e parece ter atingido mesmo a Noruega (mapa, fig. 20), onde se localiza a famosa *Tule* (A. Schulten, *Fontes H. A.*, cit. vol. I, 2.<sup>a</sup> ed., p. 30 e 57; e A. Garcia y Bellido, *La Pen. Iber.* cit. p. 214 ss.). Como à data destas navegações gregas no Atlântico, especialmente após a batalha de Alalia, por meados de século V a. C., os cartagineses exerciam, como dissemos, a hegemonia do Mediterrâneo ocidental, dominando o comércio do estanho proveniente das Cassitérides, e metiam no fundo do mar todo o navio estranho que se acercasse do Estreito de Gibraltar (Estrabão *Geogr.*, XVII, 19), é natural que as citadas viagens de Midacritus,

seu maior poderio e domínio no Mediterrâneo Ocidental. Tartessos foi destruída e Gadir tornou-se o porto mais importante da Hispânia e uma verdadeira sentinela guardando o Estreito de Gibraltar, cujo acesso era vedado a todo o navio estrangeiro que dessas águas se aproximasse com o intuito de sair para o Atlântico, sob a ameaça de ser metido no fundo. Com o mesmo fim, também os cartagineses haviam firmado um pacto de amizade com os romanos, que estabelecia a proibição de estes últimos navegarem nas paragens de Gibraltar (1). Desta forma o domínio púnico chamava a si todo o comércio do estanho que provinha das Cassitérides, fechando inteiramente aos estranhos a saída para o Atlântico, o Mar Exterior.

\*

Como fruto resultante desta era de predomínio marítimo de Cartago no Ocidente, contam-se duas famosas expedições náuticas que, por volta do ano 500 a. C., largando da base naval de Gadir, realizaram dois navegadores púnicos — Himilcão e Hanão, (vide mapa, fig. 20), o primeiro em demanda do Mar do Norte, viagem determinada sem dúvida com mira no referido comércio do estanho; o segundo ao longo da costa africana do Atlântico. Diz-nos Plínio (2) que a viagem de Himilcão «às partes externas da Europa» teria sido coetânea da de Hanão «aos confins da Arábia», expressão esta fantasiosa do historiador romano, pois Hanão não teria navegado além das paragens da Serra Leoa, ou, segundo alguns comentadores desse périplo, um pouco mais longe, até a Costa dos Camarões (3).

---

Eutimenes e Píteas fossem feitas com especial consentimento de Cartago, dada a inimizade existente entre gregos e púnicos (A. Garcia y Bellido, *La Pen. Iber.* cit., p. 216).

(1) Políbio, III, 23.

(2) *Nat. Hist.* cit., II, 169. Também à viagem de Himilcão há referências no poema de Avieno (v. 117 e 383), dizendo que ela durara quatro meses.

(3) Têm sido diversas as interpretações dos historiadores acerca da viagem de Hanão, afirmando uns que a expedição somente teria chegado ao Cabo Não, outros que atingira o Rio do Ouro, outros o Rio Gâmbia, o Arquipélago de Bijagós, a Guiné

Ao mesmo tempo que a viagem de Hanão, estabelecendo feitorias púnicas na costa ocidental africana teria por finalidade a exploração dos bancos da abundante pescaria desse litoral, a de Himilcão era determinada por uma necessidade de carácter industrial, a recolha do estanho para o fabrico dos artefactos de bronze. Mas, tanto um navegador como o outro nada mais teriam feito com estas façanhas marítimas do que repetir, aliás com meios mais poderosos, os trajectos atlânticos que os indígenas do sul da Hispânia de há muitos séculos vinham percorrendo. E certamente que na organização destas duas viagens históricas, partindo do porto de Gadir, só os seus empresários eram púnicos, mas ibéricas as tripulações e os pilotos (1).

Diz o geógrafo e historiador grego Estrabão, salientando a perícia dos marinheiros gaditanos, que os habitantes daquele porto eram os que possuíam maiores navios e mais numerosos, que navegavam tanto «pelo nosso mar (o *Mediterrâneo*), como pelo mar exterior (o *Atlântico*)» (2). Desde remota data que os nautas peninsulares teriam também conhecido a Madeira e as Canárias, que denominaram *Ilhas dos Benaventurados* ou *Ilhas Afortunadas* (3), pela doçura do clima e fertilidade do solo.

No tempo dos ricos armadores fenícios e, posteriormente, dos cartagineses, dispunham os gaditanos de

---

francesa nas alturas da Serra Leoa, admitindo ainda outros autores que essa viagem se tivesse prolongado até o Golfo de Benim e região dos Camarões (Vide José Maria Rodrigues, «O Périplo de Hanão e o seu primeiro comentador», in *Homenagem a Martins Sarmento*, Guimarães 1933, p. 352). A descrição da viagem atlântica de Hanão, que partiu, como Himilcão, do porto de Gadir, e cujo relato ficou gravado num templo de Cartago, foi, em época que se desconhece, vertida para a língua grega, mas só por meados do século XVI foi divulgada pela imprensa (a edição *Geographi graeci minores*, de C. Müller, Paris, 1882, vol. I, contém o texto grego e a versão latina deste Périplo).

(1) A. Garcia y Bellido, *Fenícios y Cartagineses* cit., p. 187, nota 5.

(2) *Geographia*, III, 5, 3.

(3) As *Fortunatae Insulae* são citadas por Plínio na sua *Nat. Hist.* VI, 202. Sobre estas ilhas vide A. Schulten, «Las Islas de los Bienaventurados», in *Ampurias*, tomo VII-VIII, Barcelona 1946, e *Fontes Hisp. Ant.* VI, p. 190; ver também A. Garcia y Bellido, *La Pen. Iber.* cit., p. 229 ss. e *La España del siglo primero*, cit., p. 260.

grandes navios de alto mar (1), mas também outros marinheiros indígenas, menos abastados, navegavam em pequenos barcos, que eram conhecidos pela designação de «cavalos» (fig. 6), porque tinham esculpido à proa um prótomo ou uma cabeça de cavalo (2); e, nessas modestas embarcações, iam à pesca até alturas da foz do rio Lixus, que desagua na costa marroquina, um pouco a sul de Agadir.

Tal era a fama destes marinheiros hispanos que chegou, na Antiguidade, a admitir-se que eles teriam realizado a circum-navegação do continente africano. Conta-nos Estrabão, segundo notícias recolhidas de Possidónio, que, nos começos do século I a. C., um navegador grego chamado Eudoxos, natural de Cízico (*Kysikos*), antiga cidade da Ásia Menor, na Frígia, situada numa pequena península da Propóntida (actual Mar de Mármara), encontrara, numa praia da costa africana do Índico, a sul do Cabo Guardafui, a proa de um navio com uma cabeça de cavalo talhada na madeira, e que, levando para Alexandria esses despojos, evidentemente de um naufrágio, ali o informaram de que se tratava de um navio gaditano vindo do sul,

---

(1) Os barcos fenícios (fig. 12), as famosas «naves de Tarchich» de que fala o texto bíblico, deviam, sem dúvida, ser grandes e possuírem velame, próprios portanto para uma viagem longa através de todo o Mediterrâneo, desde a Fenícia à Ibéria, tais como as naves dos focenses, que tinham uns vinte metros de comprimento e eram impelidas à vela e por 50 remadores (25 de cada lado) (fig. 13). Estas naves gregas possuíam à proa um esporão que as tornava aptas para o combate (fig. 14), ao contrário das fenícias que só serviam para o comércio (Schulten, *Tartessos*, cit, 55, 91, 200).

(2) Estrabão, II, 3, 4. Diz Varagnac que os Minoicos possuíam navios compridos com a proa também ornamentada com uma cabeça de cavalo (*op. cit.*, p. 9). O mesmo se verifica em gravuras rupestres suecas (Vide H. Kühn, *op. cit.*, Est. 105). Essa figura teria um sentido simbólico, pois o cavalo é um animal feroz e valente, capaz portanto a sua imagem totémica de cavalgar as ondas do mar e proteger assim a embarcação na qual estava esculpida.

Por sua vez, um barco viquingue que se encontra no Museu de Oslo tem na proa uma voluta encurvada para a frente, no sentido dextrorsum (Fig. 7), semelhando uma onda encrespada. Significaria talvez que, contra as ondas do mar, outra onda mais poderosa se oporia para as vencer, à proa do barco que cortava as águas.

que havia dado à costa naquelas paragens. E narra Estrabão que também este Eudoxos tentara, por duas vezes, realizar o périplo de África (certamente animado pela notícia daquela viagem do arrojado nauta gaditano), sem todavia ter conseguido levar a cabo o seu intento (1).

Excluída a possibilidade de, naqueles tempos, se ter conseguido realizar a circum-navegação da África (2),

---

(1) Estrabão, II, 3, 4; 3, 5. Plínio, II, 169. Mela, III, 90. Uma remota tradição, que já vinha do tempo de Heródoto (4,42), no século V. a. C., e que outros escritores antigos da segunda metade do séc. I a. C. e começos da nossa era, como Possidónio, Estrabão, Mela e Plínio continuaram a manter nos seus escritos, era a de que o mar rodeava completamente o continente africano, e portanto a circum-navegação da África já nesses tempos andava ligada a uma série de lendárias viagens. Contudo, parece que os geógrafos árabes continuaram apegados ao conceito ptolomaico, que considerava o Oceano Índico totalmente cercado de terras, incluindo pelo lado sul, o que tornaria impossível o périplo de África, e só por volta do século X teriam começado a modificar tal opinião (vide Damião Peres, *Uma prioridade portuguesa contestada mas incontestável: a circum-navegação da África austral por Bartolomeu Dias*, Lisboa 1960, p. 17). Apesar, porém, de serem, na verdade, remotas as notícias sobre o périplo africano, o certo é que tais viagens de circum-navegação conservaram sempre um carácter puramente lendário, e só no alvorecer do século XVI surgiu a realidade, historicamente documentada, quando em 1500 Bartolomeu Dias dobrou, de facto, o Cabo da Boa Esperança, apesar de alguns escritores modernos como Henry Major, Kammerer e Jeffreys quererem dar a prioridade dessa façanha a um junco índio, que em 1420 teria já dobrado a ponta sul africana, no sentido leste-oeste, contrário portanto ao de Bartolomeu Dias (Damião Peres, *op. cit.*).

(2) Acerca da lendária viagem de circum-navegação do continente africano, nesses remotos tempos, diz Heródoto (4,42) que foi Necaó, faraó saíta do Egipto, cerca do ano 600 a. C., o primeiro que considerou possível essa viagem, informando-nos o célebre historiador grego que «terminada a construção do canal que ligava o Nilo ao Golfo Árábico, aquele faraó mandara fenícios em navios, ordenando-lhes que navegassem para sul e voltassem pelas Colunas de Hércules (Gibraltar) até chegarem ao Mar Setentrional», isto é, novamente ao Egipto (*Fontes Hisp. Ant.*, I, 2.ª ed., p. 180). Bosch-Gimpera, num trabalho publicado em 1946, aceita como verdadeira a realização desta viagem de circum-navegação do continente africano no tempo de Necaó. Por meados do séc. VI a. C. já o grego Eutimenes haveria também explorado a costa africana até o Senegal (B. Gimpera, «Los Foccos y el Lejano Occidente», *La Revue de l'IFAL*, México 1946. n.º 4, p. 94 ss.).

é contudo inteiramente aceitável que, muito antes da chegada dos fenícios ao Ocidente, os iberos conhecessem também já grande parte da costa ocidental africana, pelo menos até uma distância aproximadamente igual à do percurso que então faziam frequentemente para o norte da Europa, até à Bretanha francesa e às Ilhas Britânicas, em busca do estanho das Cassitérides. Desde longa data, portanto, essas populações indígenas se abasteceriam na costa africana do Atlântico da pescaria ali abundante, como ainda hoje o fazem muitos pescadores da nossa costa do Algarve e muitos espanhóis habitantes da costa que vai desde a foz do Guadiana até Gibraltar, os quais vivem em grande parte da pesca recolhida naquelas paragens africanas (1).

Nas ruínas arqueológicas da chamada *Tróia* de Setúbal, que alguns pretendem identificar com a antiga *Cetóbriga*, e constituem os restos de uma importante cidade onde existiu um santuário consagrado a Mitra (2), vêem-se ainda vestígios de tanques (fig. 15) onde outrora se fazia a salga do pescado, de que se fabricava o célebre *garum*, que era exportado em abundância para Roma e para outras cidades do Mediterrâneo (3). Da

(1) Muitos portugueses, especialmente do Algarve, se fixaram e vivem actualmente na costa marroquina, como em Tanger, Agadir, etc., onde se entregam à profissão da pesca.

(2) São importantíssimas as ruínas arqueológicas de Tróia de Setúbal, onde o falecido investigador Coronel Marques da Costa praticou várias explorações em 1923-24, e cujos resultados publicou numa série de artigos, que *O Archeologo Português* inseriu nos volumes XXVI, XXVII e XXIX. Infelizmente, não se praticaram ainda ali as escavações na escala que tão notável estação requer. Sobre o *Mithraeum* que ali existiu, é interessante ler o estudo do saudoso arqueólogo Padre Eugénio Jalhay, «Franz Cumont e o baixo-relevo mitraico de Tróia (Setúbal)», publicado na *Revista Brotéria*, Lisboa 1948, vol. XLVI.

(3) O *garum* era uma conserva de peixe especialmente fabricada na Hispânia (*garum hispanum*), posto se exportasse também de outras terras do Mediterrâneo, como de Antibes e de Fréjus. Era um condimento picante e aromático preparado das vísceras de peixe pequeno, salgadas e expostas ao sol durante dias. O líquido que derramavam, depois de coado, constituía o *garum*, no qual se misturavam peixinhos inteiros, especialmente anchovas e sardinhas e também ostras e camarões. Este molho, de grande poder nutritivo, era caro e muito apreciado, e servia-se com qualquer espécie de comida. Um condimento semelhante, mas mais ordi-

pesca vivia igualmente *Salácia* (Alcacer do Sal) (1), na foz do Sado, bem como as populações da costa algarvia, como dissemos, desde *Lacóbriga* a *Ossónoba*, onde actualmente a pesca do atum continua a ser uma das principais fontes de riqueza da região, à qual se dedicam principalmente os pescadores de Vila Real de Santo António, tal como os espanhois de Ayamonte, Huelva (antiga Olba), Cádiz, etc.

\*

Com a segunda Guerra púnica, no começo do século II a. C. (218 a 201), os Cartagineses perdem a hegemonia do Mediterrâneo ocidental, e os Romanos, após a conquista das Gálias e a de toda a Hispânia,

---

nário e barato, era o *garum scombri*, preparado com peixe a que hoje se dá pouco apreço, a cavala (*scomber*). Outro produto análogo era ainda a *muria hispana*, também de qualidade inferior, constituída por uma salmoura (nome derivado do latim *sal* e *muria*) preparada com peixes mais vulgares, especialmente com o atum, simples conserva de peixe em água salgada e aromatizada. Estes géneros alimentícios eram transportados do país de origem em grandes ânforas, que tinham no bojo a indicação do produto e o nome do fabricante. Em ânforas iguais se transportavam também, além do *garum*, o vinho, o azeite, os cereais, especialmente o trigo, as tâmaras, azeitonas e favas. (Cf. A. Grenier, *Manuel d'Archéologie*, Paris 1934, vol. VI-2.<sup>a</sup> parte, p. 616-624; Daremberg & Saglio, *Dictionnaire des Antiquités Grecques et Romaines*, s. v. «garum»). O *garum* já no século V a. C. era exportado da Hispânia para Atenas, e, na época imperial, em grande quantidade para Roma (vide Estrabão, III, 1, 8; 2, 6; 4, 2 e 4, 6. Plínio, *Nat. Hist.*, IX, 92; XXXI, 94 e as notas correspondentes de A. García y Bellido na edição *La España del siglo primero*, cit.).

(1.) Em Alcacer do Sal recolheu o falecido arqueólogo Vergílio Correia um curioso escaravelho-amuleto egípcio, do século VI a. C., e, nas escavações que realizou numa necrópole pré-romana dessa localidade, concluiu, do espólio ali exumado, que se tratava da necrópole de um povo indígena, que havia estabelecido «contacto directo e duradouro com navegadores mediterrâneos». Da influência fenícia nas regiões do litoral português, especialmente do Algarvé existem bastantes testemunhos arqueológicos em objectos encontrados, como contas de colar e vasos de vidro de tipologia púnica, cerâmica, moedas de Gades, etc., que se guardam nos Museus de Faro, de Belém (Lisboa), da Figueira da Foz, Castelo Branco, Guimarães, e outros. (Vide A. García y Bellido, *Fenicios y Cartagineses*, cit., p. 295-296).

apoderam-se de Gades, o empório do estanho, e abrem o comércio deste metal a todo o Mediterrâneo, mercadoria essa que até então estava monopolizada na mão dos Cartagineses (1). Descobertos que foram por essa época os ricos jazigos mineiros do interior da Bretanha e das Ilhas Britânicas, o estanho dessa procedência passou a ser levado a Narbona e a Marselha através da *Céltica* (França), utilizando então os mercadores dois trajectos — este último por terra, enquanto que o do estanho proveniente das Cassitérides continuava a fazer-se pelo antigo roteiro marítimo (2).

Eis, em linhas gerais, o que se conhece, fundamentado nos textos dos antigos historiadores e geógrafos, acerca das mais remotas empresas náuticas que partiram da Península Hispânica, especialmente dos portos do sul, entre o Cabo de S. Vicente e o Estreito de Gibraltar, quer capitaniadas por marinheiros indígenas, quer por navegadores estrangeiros, especialmente fenícios, gregos e cartagineses, mas inicialmente

(1) Parece ter sido o romano Publius Crassus, quando proconsul da Hispânia Ulterior, desde o ano 96 a 94 a. C. (*Fontes H. A.*, IV, 152), o primeiro romano que, percorrendo parte do litoral atlântico da Hispânia, forneceu ao comércio do mundo mediterrâneo o conhecimento completo da rota marítima do estanho, até então ciosamente oculta e vedada pelos gaditanos (Estrabão, III, 5, 11. Vide também *Fontes H. A.* III, p. 301, e Garcia y Bellido, *La Pen. Iber.* cit., p. 206-210, *La navegación ibérica en la Antigüedad, según los textos clásicos y la Arqueología*, Madrid 1944, p. 548-550, e *Fenícios y Cartagineses* cit., p. 175-176).

(2) Diodoro, V, 38. É natural que o estanho, primitivamente recolhido apenas na lavagem das arcias do leito seco de certos rios, se tivesse esgotado, e só depois destas conquistas e expansão romana, pelos começos do século I a. C., se descobrissem as jazidas mineiras da França, Ilhas Britânicas e Noroeste da Península Hispânica (A. Garcia y Bellido, *La Pen. Iber.*, cit., p. 208). Em Portugal, o estanho (*cassiterite*) representa actualmente na nossa economia um valor da maior importância, ocupando, na escala da maior produção mineira nacional, o lugar logo a seguir ao volfrâmio. Encontra-se nas mesmas regiões onde aparece este último minério, e por vezes associado a ele, predominando no Minho, Douro e Beiras. As zonas de mais abundante produção são hoje a do Couto mineiro da Gaia, nos concelhos da Guarda e Belmonte, onde existem numerosas minas em exploração; as minas da Bejanca e Lagares, no distrito de Viseu e a mina da Borrallheira no distrito de Bragança (Amorim Girão, *Geografia de Portugal*, Porto 1941, p. 350).

guiados por pilotos e tripulações peninsulares, remotos antepassados e verdadeiros precursores dos audaciosos nautas portugueses e espanhóis da época aurea dos descobrimentos. Essa antiquíssima tradição marítima transmitiu-se e desenvolveu-se através do domínio romano e, após a queda do Império, durante a época visigótica e a Alta Idade Média, florescendo desde então, cada vez mais, o comércio marítimo peninsular e com ele a prática dos roteiros com o Norte da Europa, com a costa ocidental africana e com o Oriente Mediterrâneo. Nos séculos XII e XIII já eram extraordinariamente activas as relações comerciais marítimas de Portugal com a França, a Flandres e a Inglaterra (1), e, durante os séculos XV e XVI, sob o formidável impulso que à navegação de alto mar e aos descobrimentos deu o glorioso Infante de Sagres, os portugueses realizam a nossa grande epopeia oceânica e percorrem então nas suas naus (fig. 19) todos os mares do globo, esses mares «nunca de antes navegados», cujos descobridores o Épico nacional imortalizou para sempre.

---

(1) Vide J. Lúcio de Azevedo, «Organização económica», in *História de Portugal*, ed. da Portucalense Editora, Barcelos, vol. II, 1929, p. 419 ss.; Alberto Sampaio, «As póvoas marítimas» in *Estudos Históricos e Económicos*, vol. I, Porto 1923, p. 310 ss., 351, 363 ss. etc.; *História da Expansão Portuguesa no Mundo*, vol. I, Lisboa 1937, p. 95-97, e vol. II, 1930.

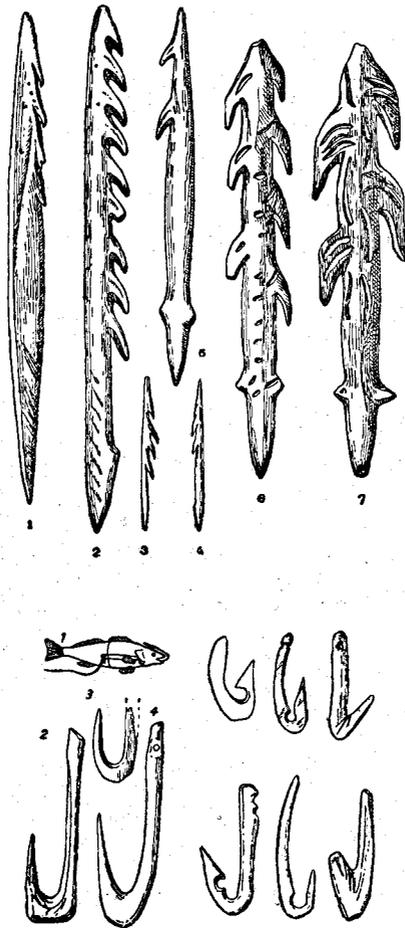
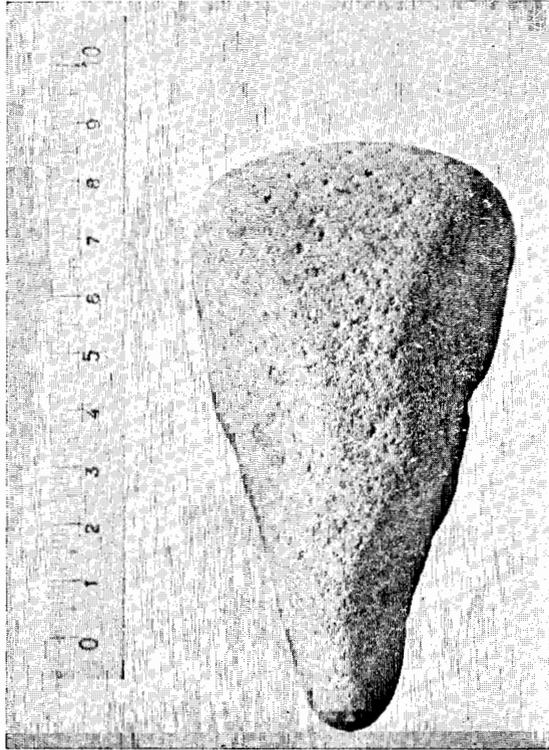


Fig. 1 — Arpões de osso de rana e anzóis

(Segundo Déchelette e Clark)



**Fig. 2 — *Pico asturiense***

(Museu Arqueológico de Guimarães)



Fig. 3 — *Aldeia lacustre (Palafta)*.

(Segundo Déchelette)



1



2

Fig. 4 — *Pirogas monóxilas*.

(Segundo Déchelette)

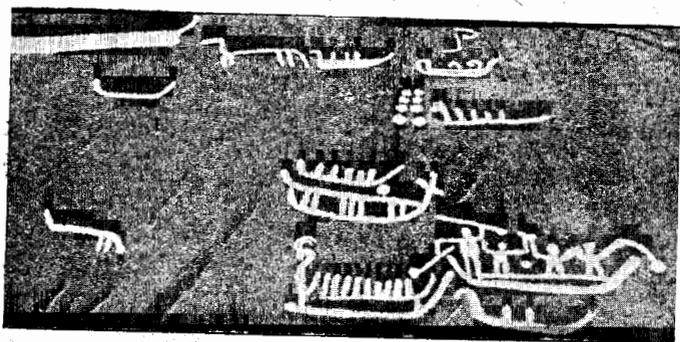


Fig. 5



Fig. 6

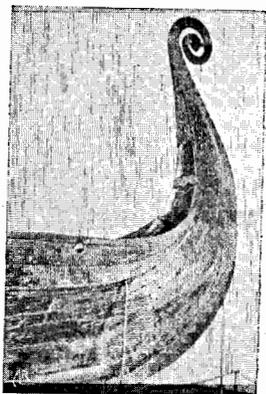


Fig. 7

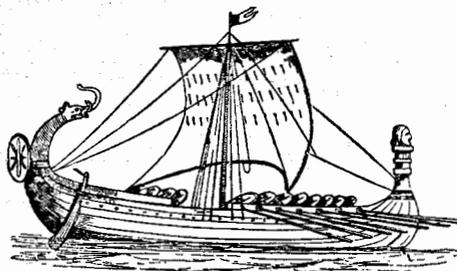


Fig. 8

- Fig. 5 — Gravuras rupestres escandinavas. (Segundo H. Kühn).  
 Fig. 6 — Planificação do ornato de um vaso ibérico de S. Miguel de Liria (Espanha). (Segundo Garcia y Bellido).  
 Fig. 7 — Proa de um barco viquingue. (Muscu de Oslo).  
 Fig. 8 — Barco normando do século XI (Tapeçaria de Bayeux), com figuras esculpidas à proa e à popa.



Fig. 9 — *Porto de Cádiz.*

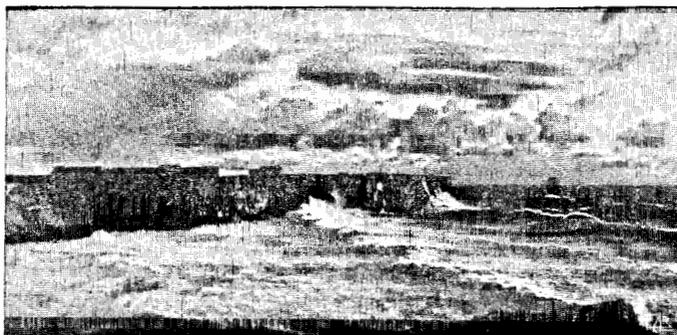


Fig. 10 — *Ponta de Sagres.*

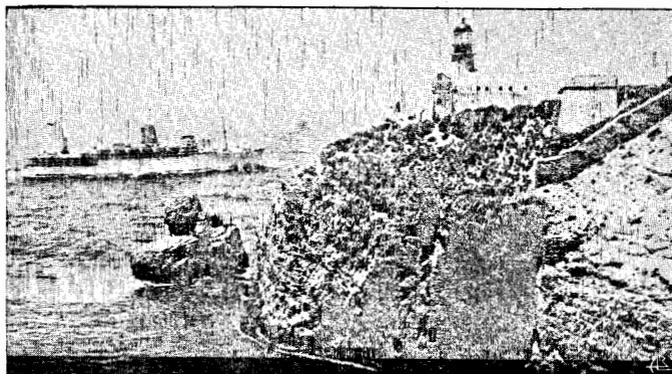


Fig. 11 — *Cabo de S. Vicente.*

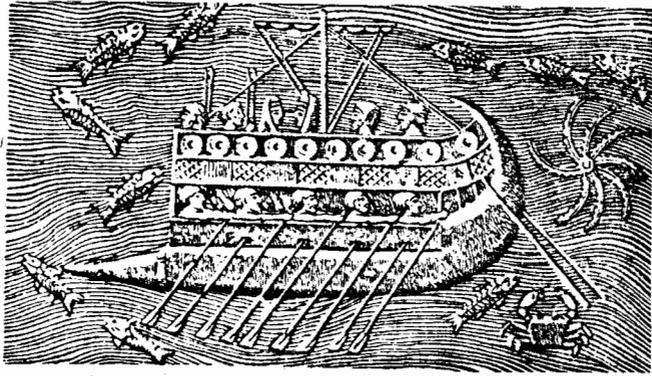


Fig. 12

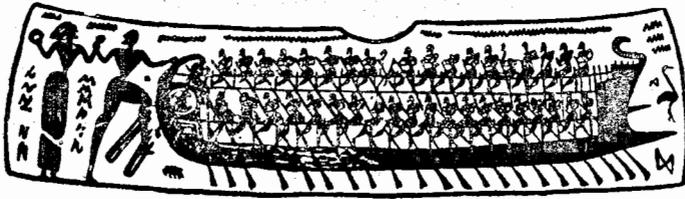


Fig. 13

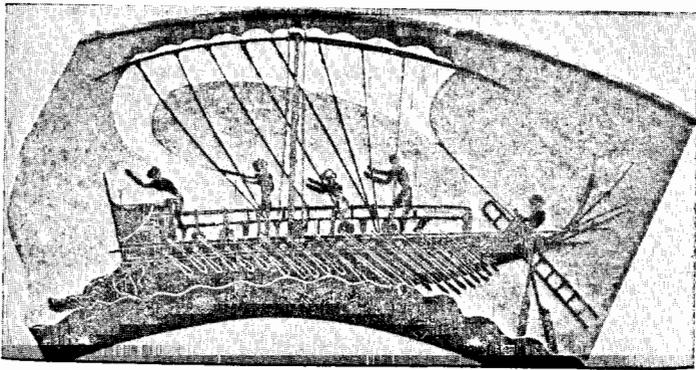
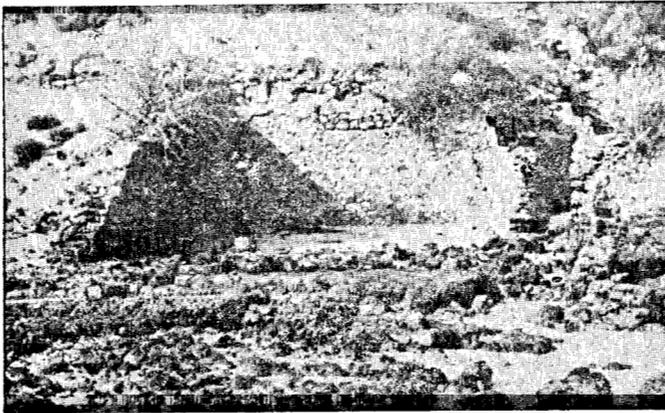


Fig. 14

- Fig. 12 — Barco fenício, num baixo-relevo assírio. (Segundo Aznar).  
Fig. 13 — Navio grego de 50 remos (Pentecóntero). (Segundo Aznar).  
Fig. 14 — Navio grego, com vela. (Segundo Schulten).



**Fig. 15** — *Restos de um tanque de salga de peixe, nas ruínas de Tróia, de Setúbal.*

(Fot. do Dr. F. Bandeira Ferreira)

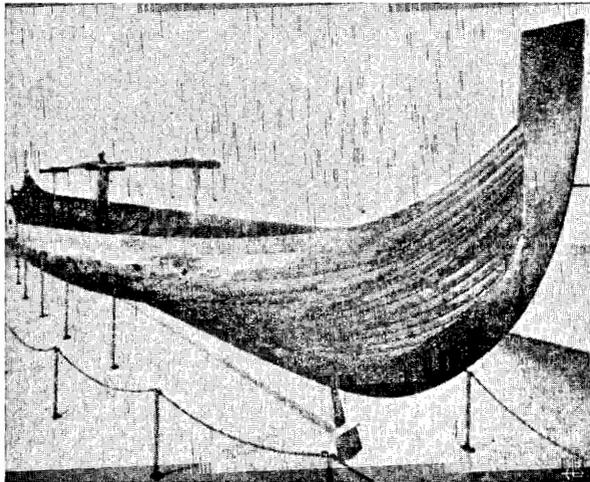


Fig. 16 — *Barco viquingue, de Gokstad (Noruega) encontrado em 1880.*

(Segundo F. Behn)

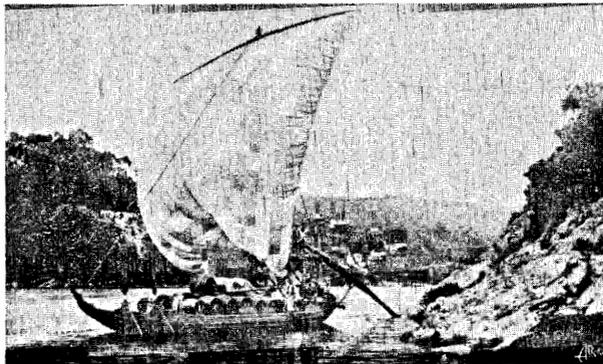


Fig. 17 — *Barco rabelo\* (Rio Douro).*

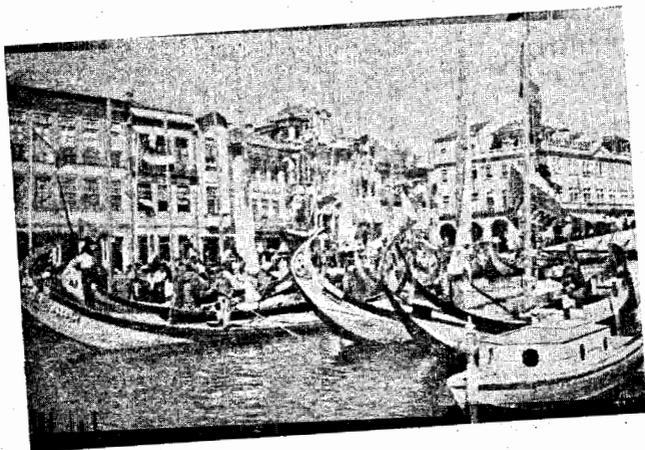


Fig. 18 — *Barcos da Ria de Aveiro.*

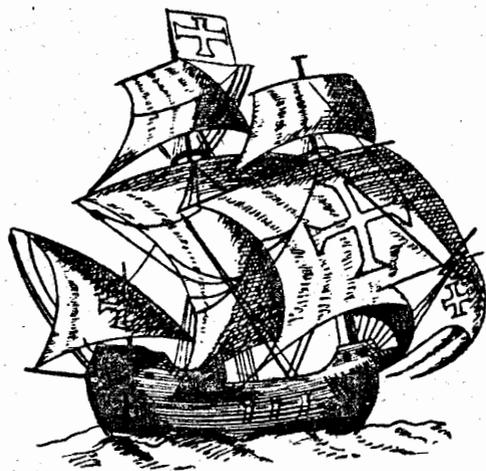


Fig. 19 — *A nau portuguesa « S. Rafael », da armada de Vasco da Gama.*

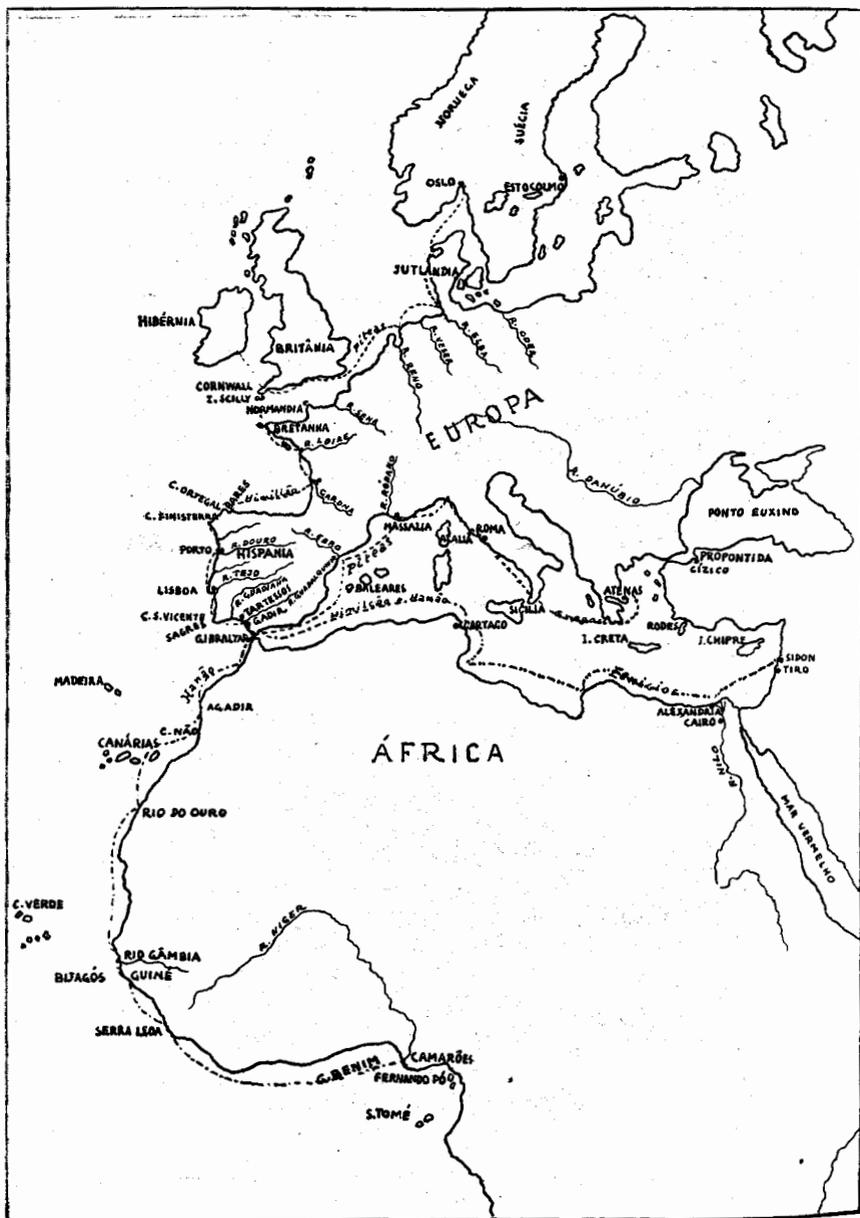


Fig. 20 — Mapa dos principais roteiros mediterrânicos e atlânticos, desde o séc. X ao I a. C.