

al-‘ulayà

REVISTA DO ARQUIVO MUNICIPAL DE LOULÉ

nº 16 2016



SEPARATA
Navegação e Portos no Algarve Romano
Vasco Gil Mantas

Navegação e Portos no Algarve Romano

Vasco Gil Mantas

Navegação e Portos no Algarve Romano

Vasco Gil Mantas - Professor Auxiliar Aposentado da Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra

A região algarvia, detentora de uma história marítima prestigiosa, é merecedora de atenção e de estudo sistemático por parte dos investigadores¹, tanto mais que a maioria das actividades relacionadas com o mar, outrora marca inconfundível da identidade de uma parte significativa da sua população, está reduzida a pouco mais que uma memória (Galvão 1948: 113-131; Souto 2003: 231-235). Aqui, como em todo o litoral, a lenta evolução da arqueologia portuguesa e das actividades subaquáticas relacionadas determinou que o estudo da navegação e dos portos na Antiguidade romana, permanecesse como *mare incognitum*, ou quase. O acumular de dados sobre as produções anfóricas no território português acabou por obrigar a considerar as imprescindíveis actividades marítimas associadas, no âmbito de uma abordagem coerente da arqueologia da economia romana, sobretudo da época imperial, sem esquecer, como é óbvio, as diferenças entre as realidades mediterrânicas e atlânticas.

O interesse gradual pela história das técnicas e pela história económica do mundo antigo, nomeadamente do Império Romano (Greene 1986; Bowman e Wilson 2009), levaram os investigadores a procurar conhecer melhor os portos e as suas funções, no que foram apoiados por uma panóplia crescente de instrumentos técnicos que permitiram ultrapassar os limites que caracterizaram os estudos portuários até época recente. Apesar da abundância de estudos monográficos, a verdade é que a obra de referência sobre os portos antigos do Mediterrâneo, apesar de obsoleta em

quase todos os aspectos, permanece a de Lehmann-Hartleben, publicada no primeiro quartel do século passado (Lehmann-Hartleben 1923), a qual pode ser completada proveitosamente com o trabalho de A. de Grauw, útil quanto às referências de autores antigos e abrangendo outros mares (Grauw 2014). Como seria de esperar, para as regiões atlânticas do Império Romano a situação não difere, apesar de valiosos trabalhos monográficos e de várias tentativas de síntese, passavelmente regionalistas (Ochoa 2003). O mesmo desfazamento se verifica quanto ao registo dos naufrágios antigos nestas duas áreas (Randsborg 1991: 123-126; Parker 1992: 9-15), cujos valores devem, todavia, ser considerados com alguma flexibilidade, como vão comprovando achados recentes na costa portuguesa (Alves 1988-1989: 109-185; Bombico 2008; Morais 2013: 309-331).

O estudo dos portos romanos no Algarve, herdeiros da proto-história turdetana e perfeitamente integrados num horizonte orientalizante (Arruda e Sousa 2013: 951-974), não deixou de ser afectado por diversos factores negativos. Não só as condições agrestes do ambiente atlântico limitaram a implantação de portos artificiais, como o preconceito que se gerou em torno da limitada importância das actividades marítimas na Lusitânia, durante muito tempo consideradas desprezíveis, em parte devido a uma visão demasiadamente influenciada pela dimensão mediterrânica da economia romana (Edmondson 1987: 135-136, 152-189; Étienne e Mayet 1993-1994: 201-218), desviou a atenção dos potenciais investigadores. O progresso da pesquisa arqueológica, em terra e no mar, confirmou o que em tempos considerámos como uma forte possibilidade, conferindo ao tráfico marítimo lusitano a sua verdadeira expressão (Mantas 1998: 199-239; Fabião 2014: 99-104).

1 Passados doze anos sobre o IV Congresso de Arqueologia Peninsular, onde apresentámos uma comunicação sobre os portos romanos do Algarve, cuja publicação, com graves deficiências, se arrastou longamente, julgamos conveniente voltar ao tema, ampliando-o e actualizando-o, agradecendo o amável convite que nos foi endereçado pelo Dr. Pedro Serra. Ao Dr. Luís Madeira agradeço cordialmente a preparação das figuras deste artigo.

No âmbito das actividades económicas romanas devemos considerar três níveis fundamentais, e em todos eles o Algarve teve lugar, com as adaptações que a evolução socioeconómica de Roma ditou ao longo do tempo, níveis com escalas e objectivos diferentes: um nível local, de pequeno comércio e reduzido volume, um nível regional, com maior significado e regularidade e um nível imperial, de alguma forma controlado pelo Estado, mesmo antes do intervencionismo característico do Baixo-Império, e centrado sobretudo em produtos considerados de interesse estratégico para abastecimento dos exércitos e da Itália (Remesal 1995: 355-367). Se os dois primeiros níveis podiam exercer-se através de tráficos terrestres e fluviais, o terceiro exigia transporte marítimo em larga escala (Fig.1). Em qualquer destes casos a existência de portos era fundamental, considerando as próprias características do comércio romano, pois neles se concentravam para exportação cargas que isoladamente seriam pouco rentáveis (Nieto 1997: 146-158), prática patente no estudo dos carregamentos mistos de numerosos navios naufragados e referida na legislação romana (*Dig.* 14.2.2.2). Ao mesmo tempo, os portos serviam como centros de distribuição de produtos oriundos de outras áreas,

operação que podia valer-se em muitos casos da prática da cabotagem, que parece contar com um testemunho epigráfico no sul da Lusitânia (*CIL* II 25 = *IRCP* 150), ou da navegação fluvial, uma e outra vulgares no âmbito do comércio local e regional, inclusive no Algarve romano, o que explicará em parte o quadro da difusão regional dos preparados piscícolas algarvios (Viegas 2011: 187). No cenário das actividades marítimas lusitanas, dominado por alguns raros portos de envergadura significativa e caracterizado por desiguais níveis de tráfico, largamente constituído por exportação de matérias-primas, em parte transformadas, o litoral algarvio representou um sector relevante. Tal facto explica-se pelos recursos do seu *hinterland* e das águas adjacentes, razoável grau de urbanização, sobretudo se considerarmos as aglomerações secundárias, e bons portos naturais (Fig.2), predispondo a região, desde muito cedo integrada no chamado *Círculo do Estreito* (Cunliffe 2001: 265-275), ou seja, na zona económica centrada em Cádiz (*Gadir* = *Gades*), para o desenvolvimento de uma economia e de um estilo de vida de inspiração marítima anterior à chegada dos Romanos, pelo menos no litoral (Arruda 1997: 243-255; Arruda 2001: 69-98).

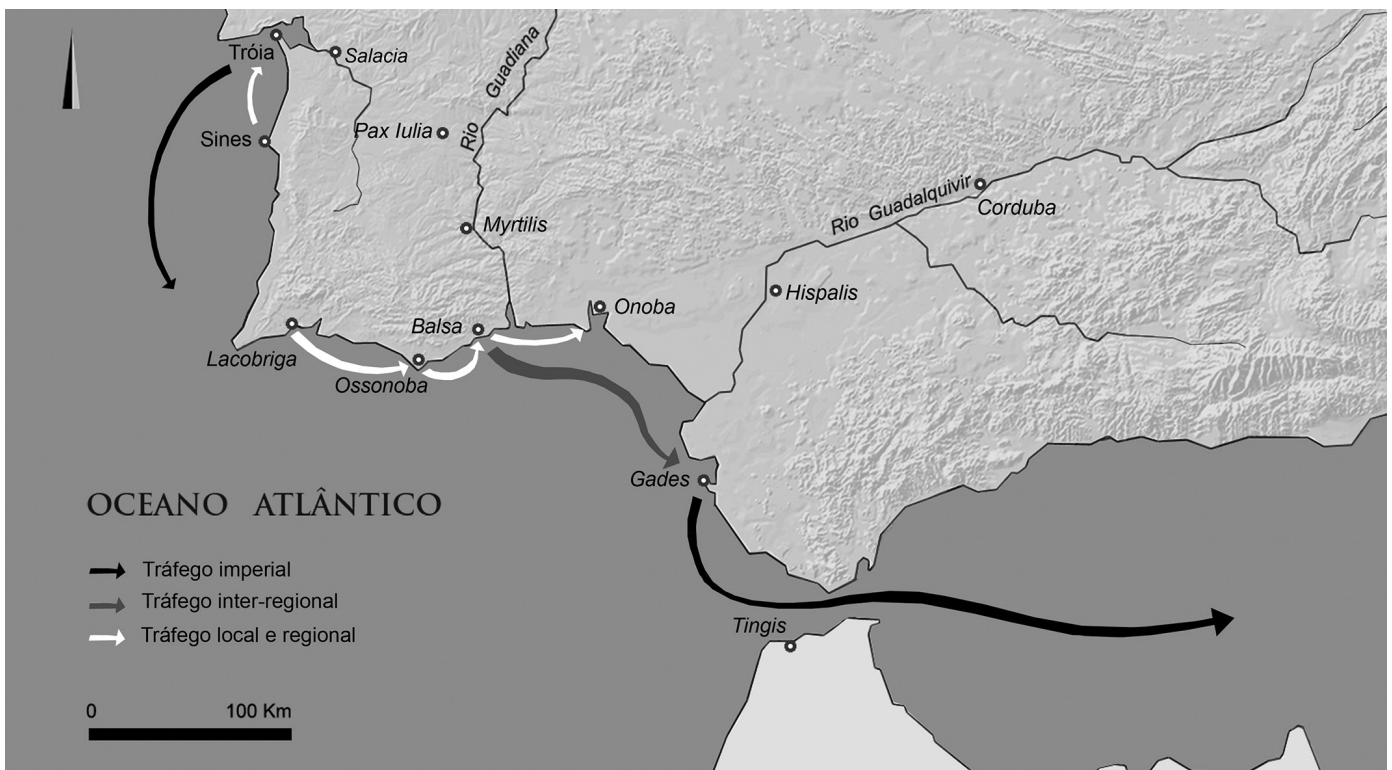


Fig.1 – Exemplo gráfico do tráfego marítimo dos escalões regional, inter-regional e imperial da economia romana.

A importância do mar no quotidiano algarvio é inquestionável, sublinhada por Orlando Ribeiro, que não hesitou em considerar o Algarve um caso especial no conjunto do litoral português, na Antiguidade e na Idade Média (Ribeiro 1977: 82-83, 108-109). A posição geográfica do território, sobre o Golfo de Cádiz, vizinha da costa mauritana e do Estreito de Gibraltar, *choke point* obrigatório das relações entre o Atlântico e o Mediterrâneo (Mantas 2015: 11-35), favoreceu particularmente as características marítimas da região, sem esquecer as facilidades que oferecia à navegação atlântica de longo curso, permitindo escalas convenientes.

A integração da costa do Algarve na esfera de influência romana e sua inclusão na Hispânia Ulterior foi uma consequência directa da Segunda Guerra Púnica. A data exacta da chegada dos Romanos ao litoral algarvio não é conhecida com exactidão, embora a possamos situar por volta de 206 a.C., quando *Gades* assinou um tratado reconhecendo a soberania romana, o que abriu o litoral atlântico frequentado pela navegação gaditana às forças da República. A presença no Algarve, em 209 a.C., de um exército cartaginês comandado por Magon, justifica

uma intervenção militar que se enquadra da melhor forma no acordo assinado com *Gades*, cidade que desde então se distinguiu pela sua fidelidade e apoio a Roma, nomeadamente nos primórdios do Império (Neila 2009: 307-335). A integração do Algarve na órbita romana parece ter-se concretizado sem conflitos significativos, o que pode reflectir a existência de uma comunidade de interesses regional, de alguma forma preservada pela nova ordem política e superior a diferenças de ordem étnica entre as populações locais, célticas e turdetanas (Alarcão 1990: 357-359), cuja economia girava em torno de *Gades*, cidade decerto mais interessada nos assuntos atlânticos que a mediterrânica *Carthago Nova* (Cartagena).

Seja como for, no início do século II a.C. os Romanos estenderam o seu domínio ao Golfo de Cádiz, onde tomam contacto com as realidades do Atlântico, sem excluir a possibilidade de experiências anteriores, de tipo comercial, eventualmente por iniciativa etrusca (Diodoro Sículo 5.20). Contrariamente a uma ideia muito divulgada de que Roma tinha pouca aptidão para as coisas do mar, a verdade é que a expansão

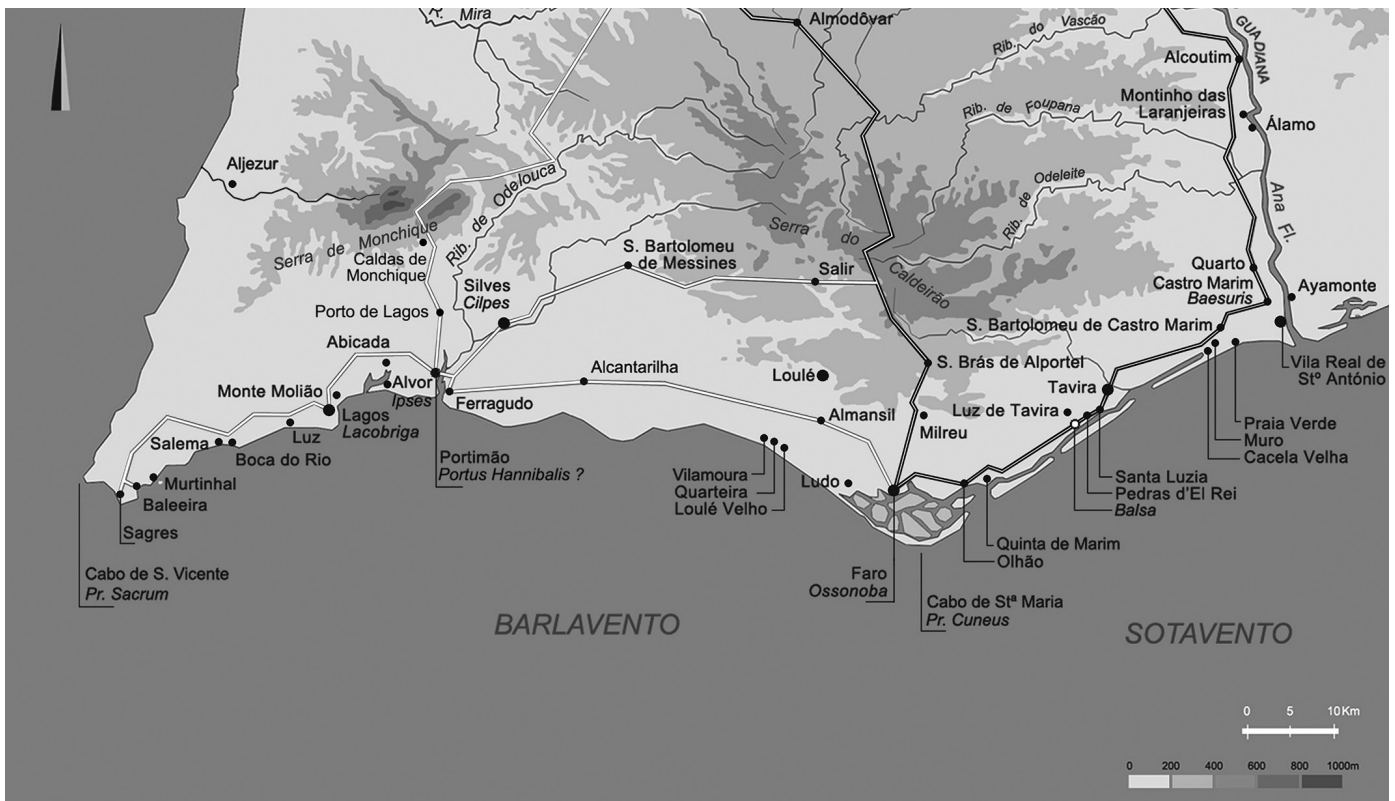


Fig.2 – O Algarve romano. Vias principais, portos, centros populacionais e estabelecimentos relevantes.

da República e a estabilidade do Império não podem compreender-se sem ter em conta o mar como um factor geoestratégico fundamental (Pitassi 2009: ix-xiv). Se é certo o Atlântico ser considerado um ambiente propício a contos fantásticos, logo presentes na mitologia do Estreito (Bernard 2012: 73-94), não é menos verdade que a visão romana do Oceano evoluiu de fronteira simbólica para a de faixa de circulação na periferia do Império, como a integração da Mauritània e a conquista da Britània, no principado de Cláudio, claramente demonstram (García 1995: 80-86). Os portos romanos do litoral algarvio foram largamente beneficiados por esta transformação definitiva de uma zona de finisterra em zona de trânsito inserida na dinâmica de atlantização do Império (Fabião 2009: 53-74), como já o haviam sido durante as campanhas de ocupação do Noroeste peninsular.

O que se passou na costa algarvia na época romana faz parte de um fenómeno de *longue durée*, pois lhe encontramos antecedentes em muitos locais portuários, da mesma forma que se detectam sugestivas continuidades desde a Alta Idade Média até à Época Contemporânea. Os portos de Lagos, Portimão, Faro, Tavira e Vila Real de Santo António garantiram essa continuidade, hoje em fase muito avançada de declínio, como sucessores directos ou quase directos daqueles que os precederam antes da Reconquista. Esta circunstância aconselha o estudo urgente e sistemático dos antigos portos do Algarve, com intervenção multidisciplinar da arqueologia, para limitar as graves perdas já verificadas, nalguns casos com destruição irreversível dos vestígios existentes durante a realização de obras públicas e privadas (Alves 2003: 31-33; Blot 2003: 27).

Mas o que é, afinal, um porto romano? Não esperemos encontrar no litoral algarvio instalações portuárias semelhantes às existentes nos complexos de *Ostia* ou de *Puteoli*, as quais não eram, aliás, vulgares no mundo romano. O *Itinerarium Maritimum*, o *Stadiasmus Maris Magni* e o *Digesta* são particularmente elucidativos quanto aos vários tipos de portos romanos, referindo as várias situações possíveis. Assim, *plagia*, *positio*, *refugium* ou *statio* eram locais mais ou menos abrigados da costa, onde os navios podiam fundear com segurança (Besnier s/d: 595-596; Mantas 2000:

24-29). Com efeito, em muitos portos as estruturas artificiais eram rudimentares ou inexistentes, pairando os navios ao largo ou varando no areal, quando de menor porte. Não faltam testemunhos algarvios do século XX para práticas semelhantes, em Tavira e Albufeira, por exemplo (Galvão 1948 64-65; Feio 1983: pl. XIII A). A *statio* correspondia a um ancoradouro já com alguma organização, servindo um movimento marítimo regular. Um *portus* tinha outras condições, oferecendo um plano de água abrigado, terraplenos destinados a suportar instalações diversas, cais e, nalguns casos, obras militares. A classificação dos portos pode fazer-se também de uma forma menos técnica, consoante as funções dominantes, ou ainda de acordo com a tipologia da sua implantação (Flemming 1980: 162-177).

O estudo dos portos antigos exige o conhecimento das alterações geomorfológicas verificadas no litoral desde a época romana, tanto como das características técnicas dos navios, capazes então de frequentar portos ou abrigos hoje impraticáveis. Algumas dessas transformações são pouco significativas em termos geodinâmicos e relativamente recentes, mas obrigam o investigador a acautelar conclusões sem ter em conta o estado da paisagem antiga (Esaguy 1984; Alveirinho 1997: 53-66), o que ainda se verifica com frequência. Lembramos o que Estrabão escreveu a propósito da existência de estuários e sapais na Turdetânia, denominação que então englobava o Algarve, os quais facilitavam a navegação e o acesso ao interior durante o período de preia-mar (Estrabão 3.2.4; 3.3.1). Considerando a implantação em ambientes naturais de parte dos portos do litoral algarvio, as alterações que ocorreram ao longo dos séculos inutilizaram muitos deles, mesmo para embarcações de pequeno porte, como aconteceu com Silves, em tempos capital do Algarve e importante cidade comercial, sobretudo no período islâmico (Delgado 1991: 290, 318, 327). Algumas alterações, naturais ou não, são relativamente recentes ou mesmo muito recentes. Tomemos como exemplo os portos de Faro e de Tavira. No primeiro destes portos a topografia do sítio alterou-se por completo, como é fácil de verificar através da planta da cidade levantada em 1832 por Gualdim Ferreira (Lopes 1848: 355), resultando o seu aspecto actual

dos aterros efectuados no início do século passado para a construção da via-férrea. Em Tavira, a zona de sapais e salinas que se estende até perto da cidade, a partir das Quatro Águas, surge no atlas de Pedro Teixeira, terminado em 1634, como uma zona ocupada pelo mar (Pereda e Mariás 2002: 342, fol.53v). Desta forma, a interpretação correcta dos portos da época romana, particularmente dependentes de condições naturais, como era habitual na área atlântica, onde muitos portos eram flúvio-marítimos, só pode fazer-se reconstituindo a situação existente na Antiguidade, sem esquecer as indicações facultadas pelo estudo da rede viária da época, sobretudo em relação à localização dos portos secundários e abrigos na costa. Lembramos que as estradas romanas do Algarve, embora conhecidas nas suas linhas gerais (Rodrigues 2004), acusam ainda grandes lacunas, agravadas pela escassez de miliários (*IRCP* 660), concentração das vias principais no Sotavento e frequente classificação como romanos de velhos caminhos mais recentes (Mantas 1997: 310-325; Mantas 2012: 202-209, 268, 278, 312).

A reconstituição da costa algarvia tal como era há dois milénios é ainda parcial e nem sempre se revela fácil, mesmo recorrendo a métodos geofísicos e de teledeteção aérea e espacial, como no caso dos cordões arenosos existentes no litoral (Ceia 2009: 55-77), acidentes que defendem a costa da acção directa do mar e factor determinante da impropriamente chamada Ria Formosa (Feio 1983: 151-153; Blot 2003: 112, 124). Fenómenos de assoreamento são facilmente identificáveis em diversos locais, como em Faro, onde uma dinâmica de regressão e de transgressão marítima é evidente (Mantas 1993: 517-521; Gamito 1997: 346-349). Alguns sítios são especialmente complicados em termos de interpretação, como sucede na Boca do Rio, zona de um desaparecido esteiro, onde a antiga foz da ribeira de Budens se encontra completamente obstruída por uma praia de areia, na qual e na falésia vizinha subsistem vestígios romanos importantes (Medeiros 2010: 717-724), existindo outros submersos, tornados visíveis pelo *tsunami* resultante do terramoto de 1755 (Lopes 1848: 215; Hindson 1996: 57-63).

A prudência sugere que os fenómenos desta natureza

sejam avaliados pontualmente, ainda que se possa admitir, como as ruínas litorais sugerem (Mantas 1990: 154-156; Blot 2003: 42-44), uma subida do nível do mar na costa portuguesa em relação à época romana. Com efeito, não podemos ignorar o impacte dos fenómenos tectónicos (Gomes, Angelucci e Cabral 2008: 73-92), os quais certamente contribuíram para alterar a acessibilidade dos portos algarvios ao longo dos tempos históricos (Gómez 2015: 57-74). O estudo das estações romanas da costa do Algarve mostra que os vestígios de muitas delas se encontram submersos ou em cotas ligeiramente acima da linha da preia-mar, sujeitas à erosão provocada pela infiltração regular da água da maré, sugerindo alteração do nível do mar desde a época romana, aparentemente com um pico no século V, para depois recuar até ao nível actual.

Todavia, a questão é mais complicada, pois nalguns casos podemos deparar com situações provocadas por movimentos de balança ou por fenómenos de subsidência. É de assinalar o facto de os estabelecimentos litorais algarvios que mostram continuidade de ocupação entre o período romano e o período islâmico se situarem em cotas que os salvaguardaram, total ou parcialmente, da destruição pela subida do mar. Pode discutir-se se estamos perante fenómenos eustáticos autênticos, mas não há dúvida quanto ao facto do nível da preia-mar se situar agora acima do que se registava há dois mil anos. Ruínas submersas, como as da Praia Verde e as de Loulé Velho, por exemplo, ilustram bem um fenómeno que se identifica noutros locais da costa portuguesa e espanhola (Flemming 1979: 149-166; Menanteau 1983: 59-72; Gallardo 2002: 596-608).

As fontes escritas antigas que interessam à navegação no litoral algarvio são poucas, lacónicas e repetitivas, pelo que o recurso à arqueologia, terrestre e subaquática, e à epigrafia se revelam essenciais. Para além disto devemos considerar as condições da costa, arenosa e baixa no Sotavento, alcantilada no Barlavento. Para os navios que procurassem portos num ou noutro destes setores não havia grande problema, o que já não se verificava quando a navegação obrigava a dobrar o Cabo de São Vicente, o que parece reflectir-se na descrição mais antiga que se conhece da costa algarvia, a *Ora Maritima*,

onde se refere o caminho ligando o estuário do Tejo à região tartéssica, provavelmente no curso inferior do Guadiana (Avieno *Or. Mar.* 174-182), talvez destinado a contornar os problemas da navegação pelo Cabo de São Vicente².

Os marinheiros romanos, e usamos aqui o termo *grosso modo*, evitavam o período do *Mare clausum*, prática que no Atlântico seria observada ainda com maior rigor. No século IV, segundo Vegécio, o *Mare clausum* iniciava-se a 17 de Setembro e terminava a 16 de Maio, podendo reduzir-se ao período 11 de Novembro e 9 de Março, mês em que tinha lugar a festividade do *Navigium Isidis*, celebrando a reabertura da navegação (Vegécio *Epit.* 4.39; Apuleio *Met.* 9.15-17). Julgamos muito esclarecedora, neste aspecto, a comparação com o calendário usual da navegação islâmica peninsular, bem conhecido (Delgado 1991: 338-342). Provavelmente haverá alguma diferença entre o regime de ventos actual e o que vigorava na época romana, particularmente em relação à *Nortada* na costa ocidental, ainda que a localização meridional de alguns fundeadouros romanos no litoral português sugira que este vento se fazia sentir forte para condicionar a navegação (Soares 1997: 17-25). As condições mais hostis da navegação oceânica explicam a afirmação de Estrabão acerca das dimensões excepcionais dos navios turdetanos que demandavam o porto italiano de *Puteoli* (Pozzuoli), reflectindo tecnologia naval melhor adaptada à navegação atlântica (Estrabão 3.2.6; 3.3.1). Que a frequência da costa algarvia apresentava algumas dificuldades pode deduzir-se da configuração aberrante do litoral no mapa traçado de acordo com o sistema de coordenadas de Ptolomeu, retomado por Marciano de Heracleia (Ptolomeu 2.5.6; Marciano 2.13-15). Com efeito, o troço de costa correspondente ao Sotavento é demasiadamente extenso (Fig.3), talvez devido aos dados náuticos utilizados pelo geógrafo alexandrino para este sector do litoral lusitano, sugerindo uma navegação contra o vento, mais lenta.

2 Este longo caminho corresponde, grosso modo, ao itinerário romano *Olisipo-Pax Iulia-Myrtilis-Baesuris*. O problema da *Nortada* na costa ocidental poderá explicar esta opção terrestre, que não deixava de implicar outras dificuldades.

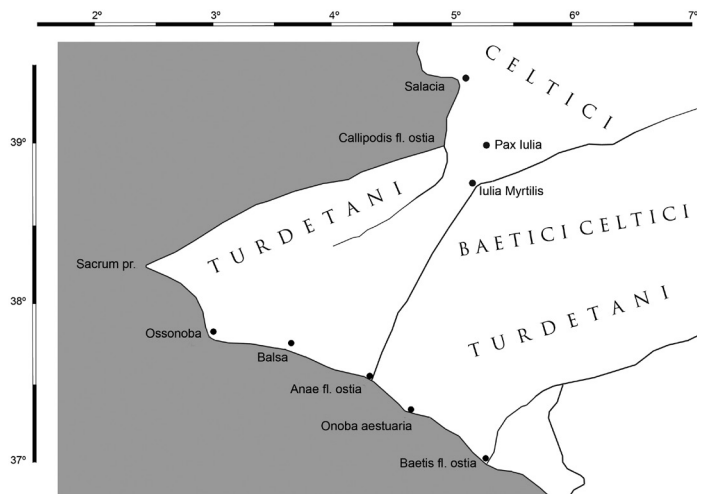


Fig.3 – O Algarve e a Lusitânia meridional segundo a Geografia de Cláudio Ptolomeu.

A circunstância de todas as descrições antigas da costa algarvia, com excepção da *Ora Maritima*, se desenvolverem de nascente para poente, sustenta a nossa hipótese. A descrição na obra de Avieno não está, aliás, livre de dificuldades de interpretação, em parte relacionadas com a ordenação do relato, estabelecido sobre escritos greco-púnicos perdidos (Avieno *Or. Mar.* 201-241). É provável que, se os trabalhos do lusitano Lúcio Cornélio Boco, pouco utilizados por Plínio-o-Velho (Guerra 1995: 42-43, 138-141), tivessem sobrevivido, teríamos um conhecimento menos sumário da costa algarvia e da sua economia nos inícios do Império, período para o qual a arqueologia e a epigrafia sugerem uma forte e natural dependência dos portos da vizinha Bética (Fabião 2000: 717-730).

A prática do *Mare clausum* conduzia a uma grande acumulação de movimento naqueles meses em que se exercia a navegação, pelo que os portos conheciam picos sazonais de laboração. Esta questão já foi analisada no contexto das actividades marítimas da Lusitânia, no que se refere ao emprego da mão-de-obra disponível durante o período de suspensão da navegação, defendendo alguns especialistas uma economia mista, agro-marítima, inclusive para o Algarve romano (Edmondson 1990: 123-147; Ribeiro 1977: 90). Parece-nos muito difícil admitir tal hipótese, talvez aceitável no caso de pequenos núcleos populacionais, com uma divisão de trabalho incipiente

(Fabião, 1994: 227-230), mas pouco ou nada viável no caso de centros com alguma importância, sobretudo quando relacionados com a produção e o transporte em larga escala de produtos maioritariamente destinados à exportação, sobretudo quando condicionados pelas determinações da anona (Lomas e Saéz 1981: 55-84; Sirks 1991).

Não esqueçamos que os portos tiveram sempre franjas de população sem trabalho permanente e que os verdadeiros marítimos dificilmente se dedicam, nos períodos de pausa, a outro tipo de actividades, como se verificava décadas atrás com as tripulações dos nossos bacalhoeiros entre campanhas da grande pesca, aspecto a necessitar de estudos mais completos (Ribeiro 1977: 102; Garrido 2004: 11-21). Tal como sucedia com o bacalhau, que se destinava ao conjunto do país e não apenas aos portos de armamento da frota, devemos considerar os diferentes níveis existentes na economia romana, imperial, regional e local, relacionando-se sistematicamente com o primeiro destes níveis as grandes unidades de produção, numerosas no Algarve, que assim garantiriam trabalho especializado durante a maior parte do ano, no mar e em terra, pois as actividades náuticas determinam outras, como a construção e reparação das embarcações, preparação do velame, massame e apetrechos vários, assim como a laboração nos complexos produtores de preparados piscícolas e a produção de contentores cerâmicos e outros (*cupae*). Naturalmente que existia uma população rural, sobretudo no Barrocal e na Serra, mas há que distinguir entre marítimos propriamente ditos e os restantes grupos de trabalhadores, livres ou escravos. Como em Alfama sucedia com o pessoal da estiva, em grande parte de origem rural e ocupado sazonalmente (Costa 1984: 84-85), devemos considerar, salvaguardando o anacronismo, o recurso ao trabalho dos *mercenarii* naquelas ocupações que não fossem estritamente marinheiras.

Para compreender o funcionamento dos portos romanos do Algarve deve ser considerado o quadro normal do comércio marítimo romano, muitas vezes constituído por cargas resultantes da acumulação de artigos produzidos em escala relativamente reduzida e oriundos de diversos locais, quando não se trata dos carregamentos maciços e homogéneos da anona, como

a arqueologia subaquática demonstra inequivocamente, confirmando as referências expressas na legislação romana (Rickman 1988: 260-265; Nieto 1997: 146-158; *Dig.*14.2.2.2). Nesta estrutura comercial eram importantes a prática da cabotagem, longamente praticada no Algarve com a Andaluzia e Marrocos adentro do século XX, o tipo de produtos a comercializar e o calendário da disponibilização dos mesmos na época normal de navegação. É provável que o garum produzido em *Ossonoba* por um tal Claro, cujas ânforas se encontraram em Pompeios (Étienne e Mayet 2002: 229), transportadas a partir de *Gades*, constitua um reflexo de navegação de cabotagem e do referido predomínio daquela cidade no século I.

No Golfo de Cádiz o *Mare clausum* corresponderia a um período muito próximo do que era considerado normal, entre Março e Setembro, ainda que no litoral a norte do Cabo de São Vicente tivesse talvez maior duração. Fosse como fosse, nalguns casos a interrupção da navegação regular implicava que parte dos artigos exportáveis aguardasse pelo ano seguinte. O atum, cuja espécie que mais se pescava no Algarve era a *Thunnus Thynnus*, vulgarmente designada como *atum vermelho*, abundava na costa entre Maio e Agosto, constituindo um dos recursos mais importantes da região (Galvão 1948: 18-19; Feio 1983: 129-131), como a sua representação em cunhagens algarvias de época romana confirma (Faria 1997: 361-371), mas a preparação do *garum* e de outros preparados piscícolas associados levava, pelo menos, um mês e meio, pelo que só o atum de direito podia ser seguramente utilizado em produtos a exportar antes do encerramento da navegação. O mesmo sucedia com o vinho, cuja produção no Algarve terá sido significativa, como também sugerem testemunhos do período islâmico, produção cujo excedente só podia ser exportado por mar no ano seguinte ao da vindima, situação que se repetia em relação ao azeite, uma vez que a colheita das azeitonas se fazia pelo final do ano. Uma das mais antigas oliveiras registadas em Portugal, com cerca de dois mil e duzentos anos, encontra-se precisamente perto da Luz de Tavira, nas Pedras d'El Rei (Goes 1984: 93).

Já os cereais, disponíveis no início do Verão, podiam ser escoados por via marítima, se necessário, ainda no mesmo ano, o que terá influenciado a decisão

de abastecer as tropas envolvidas na conquista da Mauritânia, no principado de Cláudio, a partir do Sudoeste hispânico (Dião Cássio 60.24.5), o que englobou com toda a probabilidade a Lusitânia meridional (García 1995: 78-80). Os cereais não eram particularmente abundantes no Algarve, mas a região podia exportar a produção de outras áreas cerealíferas, transportadas por via fluvial até à costa. Na verdade, limitar as exportações lusitanas aos preparados piscícolas e aos minérios, os quais podiam embarcar em qualquer altura do período de navegação desde que disponíveis nos portos, parece-nos pouco realista. As fontes escritas sugerem outros produtos, hoje difíceis de detectar no registo arqueológico. Um desses produtos foi certamente o sal (Mangas e Hernando 2011), elemento de primordial importância na medicina e para a conservação de produtos alimentares na Antiguidade, independentemente do consumo regional, que seria importante devido à produção de preparados piscícolas. Uma hipótese a considerar é a da exportação de sal para a costa africana a sul da fronteira imperial, seguindo as velhas rotas púnicas para lá das Canárias, onde a presença romana é agora indiscutível (Álvarez e Gaspar 2014: 773-777), o que permitiria largos lucros no seu comércio com o Mali da Antiguidade, rico em ouro e parco em sal (Plínio *N.H.* 5.9-10; Gautier, 1952: 47-51).

Uma análise do regime de ventos no litoral sudoeste da Península Ibérica na Primavera e no Verão ajuda-nos a compreender o ritmo das viagens e a organização do tráfico marítimo. Nos meses de Março, Agosto, Setembro e também em Dezembro, os ventos favorecem a navegação em direcção ao Estreito e ao Mediterrâneo, com o seu complexo sistema de ventos (Pomey 1997: 23-31). Por outro lado, em Abril, Maio e Junho, os ventos predominam de leste, facilitando a passagem para o Atlântico (Cunliffe 2001: 41-42). Desta forma, navios que hibernassem nos portos algarvios podiam partir logo no início da reabertura da navegação em direcção ao Mediterrâneo, enquanto os que se encontrassem em portos do *Mare Internum* podiam passar ao Atlântico desde as primeiras semanas da Primavera. Calculando, de acordo com a velocidade média normal das viagens entre a Itália e a Hispânia (Casson 1995: 281-296), em quarenta dias a duração de uma viagem de ida e

volta e respectivos tempos de paragem nos portos, podemos aceitar que se efectuavam quatro viagens de longo curso por ano, iniciadas no começo de Abril e terminadas por meados de Setembro. Este cálculo parece-nos razoável e não se afasta do número de viagens anuais, três ou quatro, que Horácio admitiu entre a Itália e a Hispânia, provavelmente tendo como porto de destino Cádiz (Horácio *Carm.* 1.31). Como é natural, este tipo de cômputo não pode estender-se à cabotagem.

O regime de *Nortada* que predomina durante o Verão na costa ocidental da Lusitânia dificultaria a navegação para norte, embora o efeito fosse contrário quando se desejava ganhar o litoral algarvio ou o Mediterrâneo a partir de portos setentrionais. Talvez por isso, a *Ora Maritima* sugere um período de apenas quatro meses para a navegação atlântica, numa óptica de contactos Mediterrâneo-Atlântico (Avieno *Or. Mar.* 115-119). Não nos ocuparemos aqui dos problemas de interpretação do texto de Avieno, nem das questões técnicas relacionadas com a maior ou menor capacidade dos navios romanos navegarem contra o vento, hoje geralmente aceite (Tilley 1994: 1-12). A rota atlântica, apesar das suas inegáveis dificuldades, possibilitava transporte muito mais barato para os artigos destinados às regiões atlânticas do Norte do Império (Greene 1986: 40-41; Cunliffe 2001: 421, 446), onde estacionavam importantes efectivos militares, factor muito considerável, mesmo no caso do comércio marítimo privado. Em sentido contrário, a cabotagem, ligando os portos ocidentais aos do Algarve ou da Andaluzia, pode ter contribuído para mitigar o problema, concentrando nestes os produtos vindos do Norte, sem esquecer a existência de portos de armamento de navios de longo curso, como *Olisipo* (Lisboa) ou *Salacia* (Alcácer do Sal), no litoral ocidental lusitano. Devemos ter em conta que a prática de cabotagem retomada entre vários portos pode ter contribuído, como terá acontecido com alguma da cerâmica oriental achada no Algarve, para difundir pontualmente materiais exóticos (Hayes 2001: 151). Qual era o contributo real do Algarve para a economia romana? Não é fácil responder a esta questão, mas devemos ter em conta a escala do mundo antigo, mesmo do mundo romano. Este problema nem sempre tem sido devidamente considerado, por vezes com alguma

tendência redutora, apesar da sua relevância (Duncan-Jones 1990; Bowman e Wilson 2009). Se é certo que Pompónio Mela classifica de *parva oppida*, os poucos centros urbanos do litoral algarvio (Mela 3.7), com nítido predomínio dos situados no Sotavento, sugerindo uma importância económica limitada, a verdade é que grande parte das actividades produtivas não se centrava nas cidades, cuja função principal era de tipo político-administrativa, pelo que um reduzido consumo urbano não implicava necessariamente mediocridade económica regional, pois os portos constituíam locais de saída de produtos vindos do interior, merecendo especial atenção neste processo o contributo do Guadiana, via de comunicação controlada na foz por *Baesuris* (Castro Marim), permitindo aceder, com alguma facilidade e combinando trajectos fluviais e terrestres, às cidades de *Myrtilis* (Mértola), *Pax Iulia* (Beja) e *Emerita Augusta* (Mérida), assim como aos enormes recursos agrícolas e mineiros da Lusitânia meridional. É evidente que não se pretende comparar o Algarve, com os seus três ou quatro centros urbanos, com a multitudine de cidades béticas, sinónimo de uma enorme força económica e social, bem representada pelos quinhentos membros gaditanos da ordem equestre (Estrabão 3.5.3).

Como dissemos, as fontes literárias não são abundantes nem particularmente informativas, com excepção da *Geografia* de Estrabão (Andreotti 1999), ainda que a obra deste geógrafo se ocupe sobretudo das características da região, ao contrário do que acontece com os escritos de Pompónio Mela e de Plínio-o-Velho (Plínio *N.H.* 4.116-118), que enumeram as cidades costeiras e permitem sugerir alguma coisa sobre a sua categoria. Igualmente úteis, a *Geografia* de Cláudio Ptolomeu e o *Périplo* de Marciano de Heracleia, que pouco adianta (Muñoz, 1978: 89-128), podem utilizar-se, com disciplina. Ptolomeu (Barata 1997: 117-136; García 2003), tal como Mela, indica *Lacobriga* (Lagos), mas situa a povoação muito a norte, junto ao vale do Tejo, pois marcou em sentido inverso *Lacobriga*, *Mirobriga* e *Salacia* (Ptolomeu 2.2.5; Mantas 1997a: 288-289). A estas fontes escritas podemos juntar o *Itinerário de Antonino* e o *Anónimo de Ravena*, roteiros viários que apenas referem *mansiones* do Sotavento algarvio, incluindo-as na grande rede de caminhos do Sudoeste hispânico (Hervás 1975: 77-80, 122).

A epigrafia, como sempre, revela-se um elemento fundamental no estudo da antiguidade romana em Portugal, ainda que prejudicada pela concentração dos testemunhos no Alto Império. Não é difícil, através do estudo de José d'Encarnação, aceder à maior parte das inscrições romanas conhecidas no Algarve (Encarnação 1984: 41-154). Todavia, a quase totalidade da informação disponibilizada com interesse para o estudo de actividades marítimas é indirecta, como sucede com a inscrição de *Balsa* que refere a existência de *barcae*. A onomástica presente nas epígrafes permite esboçar as relações entre os portos algarvios e outras regiões da Lusitânia e do Império, sugerindo uma hierarquia nessa rede de contactos, assim como revela indícios do tipo de actividades predominantes numa dada cidade, caso da notável concentração de libertos em *Ossonoba* (Faro), onde a inscrição do mosaico de Oceano, segundo cremos, indicia a existência de uma corporação ligada a actividades marítimas (Encarnação 1984: 79-80, 770; Mantas 1993: 526-530). A falta de referências directas a actividades portuárias não é, tal como noutras regiões, razão para negar essas actividades. Num porto tão importante como o de Sevilha (*Hispalis*) também não abundam referências directas a actividades náuticas, se exceptuarmos as raras inscrições aludindo aos *scapharii* e *lintrarii* (Ordoñez 2003: 59-79).

Particularmente interessantes são os testemunhos numismáticos que nos ficaram do Algarve romano. Algumas das raras cunhagens locais, com destaque para as de *Ossonoba* e de *Balsa*, exibem navios e atuns, demonstrando o quanto a vida marítima importava na economia da região. Ainda que se possa discutir a cronologia e a iniciativa destas emissões (Faria 1997: 361-362; Valverde 2004: 245), cremos que a maior parte delas corresponde ao período final da República, talvez reflectindo o controlo dos portos algarvios pela facção pompeiana, muito relacionada com interesses marítimos e fortemente implantada na Hispânia meridional (Grant 1969: 22-23, 408-410; Starr 1989: 61-66). Julgamos que esta hipótese merece ser reavaliada à luz dos conhecimentos actuais, que não excluem a importância do suporte hispânico a Pompeio e aos seus filhos, particularmente significativo na *Hispania Ulterior*. Por isso deixamos a pergunta: a quem obedeciam as cidades do litoral algarvio no período em questão ?

As emissões de *Ossonoba* distinguem-se pela representação de navios, um dos quais se assemelha ao que figura no mosaico da *villa* de Ameixial, perto de Estremoz, talvez o tipo de navio que surge designado em *Balsa* e na Mauritânia como *barca* (Mantas 2003: 159-164; *CIL* II 13 = *IRCP* 73; *CIL* VIII 21568), enquanto outras ostentam uma *corbita*, cargueiro padrão da marinha romana, lento e arredondado de formas (Fig.4).



Fig.4 – Moeda de Ossonoba (semisse de chumbo) com representação de um navio comercial (CNH 424: 1A).

Os mosaicos do Algarve, perdido o que existiu em Milreu e do qual apenas sobrevive um pequeno fragmento, com parte de uma *corbita*, não ilustram as actividades marítimas do Algarve romano (Mantas 2006: 291-320), prevalecendo a representação de uma copiosa fauna marinha, ainda que o excelente mosaico de Oceano o figure como símbolo do mar exterior, isto é, do Atlântico (Lancha 1985: 160-170), o que não deixa de ser significativo.

Finalmente, as fontes arqueológicas, apesar das dificuldades que a arqueologia defronta no Algarve, por razões por demais conhecidas, vão contribuindo, pouco a pouco, para definir o cenário dos portos e das suas actividades na época romana. Em terra, a pesquisa arqueológica tem posto a descoberto, desde o tempo das explorações pioneiras do ilustre tavirense Estácio da Veiga, numerosos vestígios directa ou indirectamente

relacionados com as actividades marítimas da região, com destaque para cetárias e fornos de ânforas (Santos 1971-1972; Alarcão 1988: 170-200, mapas 7c, 8c). Faltam, infelizmente, as instalações portuárias propriamente ditas, com a notabilíssima excepção de *Balsa*, onde os restos das estruturas do porto são claramente visíveis em fotografia aérea (Fig.5), exigindo rápida intervenção para a sua preservação e estudo completo (Mantas 2000: 36-37; 2003a: 85-94).



Fig.5 – Vestígios portuários de Balsa: 1- Molhe. 2- Doca interior (?). 3- Quinta da Torre de Ares.

Esta ausência de ruínas de equipamentos portuários resulta quer das dificuldades próprias do meio, quer do tipo de instalações que existiram no litoral algarvio, em grande parte sumárias.

Nos rios e no mar a arqueologia subaquática têm facultado informações relevantes, quer no que se refere a estruturas construídas actualmente submersas, como na Boca do Rio, em Quarteira e na Praia Verde, quer a propósito da identificação de eventuais naufrágios (Blot 2003: 102-105, 279-289; Simplício 2002: 609-622). As ruínas da Praia Verde foram postas a descoberto por um temporal no início do Outono de 1965. Ficaram visíveis na areia restos de cetárias, pavimentos e fragmentos de muros com estuque pintado, com decoração polícroma, geométrica. Outros restos foram detectados submersos, pelo que foi efectuada

uma acção de prospecção, a cerca de 5 metros de profundidade, envolvendo doze elementos do *Centro Português de Actividades Submarinas*³, infelizmente muito prejudicada pela medíocre visibilidade que então se verificava em consequência de fortes chuvadas (Salvado e Santos 1965: 1, 9).

Achados fortuitos, como o que se verificou ao largo de Tavira (Diogo e Cardoso, 2000: 67-79), têm igualmente contribuído para alargar um pouco mais o nosso ainda limitado conhecimento da navegação romana no litoral algarvio. Os progressos da arqueologia subaquática e uma maior vigilância por parte das entidades competentes não deixarão de facilitar o aumento dos achados arqueológicos, sem esquecer a colaboração dos pescadores profissionais, por vezes olvidada, que reputamos essencial⁴. As ânforas constituem um excelente fóssil-indicador, revelando-se os naufragados como alvos facilmente detectáveis por via electrónica e de localização precisa através do sistema GPS. Por fim, recordamos que a história dos portos pode fazer-se através de testemunhos afastados do litoral algarvio, caso das cargas de navios perdidos em águas distantes do Algarve, como os lingotes de cobre do naufragado Planier II, que sugerem a existência de uma procuradoria no porto de *Ossonoba*, admitindo que neles se pode ler o topónimo desta cidade (Euzennat 1971: 89-98).

Quando os Romanos ocuparam o Sudoeste da Península Ibérica encontraram na região uma estrutura de comércio marítimo controlada por *Gades*, a qual integraram inteligentemente na sua rede de actividades económicas, conferindo-lhe uma componente atlântica regular e uma muito maior amplitude. A existência de uma comunidade económica na área do litoral oceânico da Hispânia Ulterior é comprovada, por exemplo, pelo padrão monetário das cidades na área do chamado *Círculo do Estreito*, claramente condicionado pelas emissões

3 Nunca será demais reconhecer a acção de grupos como este, os quais, quando apoiados ou enquadrados por arqueólogos, podem prestar inestimáveis serviços à investigação histórica e arqueológica. Tivemos uma interessante experiência com um grupo de mergulhadores provenientes de várias áreas profissionais, a associação GEPS, sediada em Peniche, infelizmente já desaparecida.

4 São muito numerosos os achados, naturalmente de vários períodos históricos, recolhidos ou registados por pescadores profissionais. Julgamos do maior interesse uma permanente acção de esclarecimento e mesmo de formação básica, eventualmente através das capitânias ou das autarquias, junto dos profissionais da pesca, sobretudo nas zonas mais sensíveis do litoral português.

gaditanas (Arruda 1992: 34-48; Arruda 2001: 69-98; Faria 1997: 363-366). Os portos algarvios participaram nesta dinâmica de romanização económica da região, subordinada ao grupo gaditano, mantendo-se os indícios de uma situação geral estável quando o domínio bético deu lugar à intensificação das relações com a África, com o Oriente e com a fachada atlântica do Império, como propusemos e se vai confirmando gradualmente (Mantas 1998: 231-238; Almeida, 2014: 151-160). Os materiais arqueológicos demonstram tais transformações, em parte relacionadas com as turbulências verificadas na Bética no início do século III e com a irreversível decadência de *Gades* a partir do governo de Galieno (García 1983: 173-182). Para além das interpretações tradicionais, antrópicas, é necessário ter em conta alterações geomorfológicas, talvez determinadas pelos fenómenos sísmicos tão frequentes em zonas litorais do Golfo de Cádiz, cujos efeitos são visíveis, por exemplo, em *Baelo*, perto de Tarifa (Silva 2005: 129-146).

Fizemos já referência aos produtos mais relevantes exportados pelos portos algarvios, recordando a importância atingida pelos preparados piscícolas, herdeira de uma longa tradição, com notável desenvolvimento a partir do século III. Não é por acaso que o *Édito do Máximo*, entre as poucas tarifas de transporte marítimo que indica, inclui a do transporte entre o Oriente e a Lusitânia, em cuja economia a costa do Algarve representava, sobretudo nessa época, uma área a assinalar (Giachero 1974: 220-224; Fabião 1996: 334-338), tanto mais que no Algarve a tão discutida crise do século III parece ter tido um impacto limitado. Existem testemunhos interessantes das relações entre os portos algarvios e outras regiões do Império, independentemente dos materiais arqueológicos considerados mais significativos, caso das cerâmicas, vidros ou ânforas (Viegas 2011: 144-158), como são os importados como fretes de retorno. Esta prática, muito vulgar e destinada a reduzir os custos da operação dos navios e a evitar que navegassem em lastro, originava cargas que hoje nos podem parecer ilógicas, como é o caso das cerâmicas de construção. Bons exemplos delas são os tijolos com estampilha circular (Fig.6), de fabrico italiano, encontrados na *villa* de Milreu e as estelas funerárias da Quinta de Marim, que consideramos de origem norte africana, provavelmente da região de Cartago (Mantas 1993: 535-536; Encarnação 2008: 216-218).

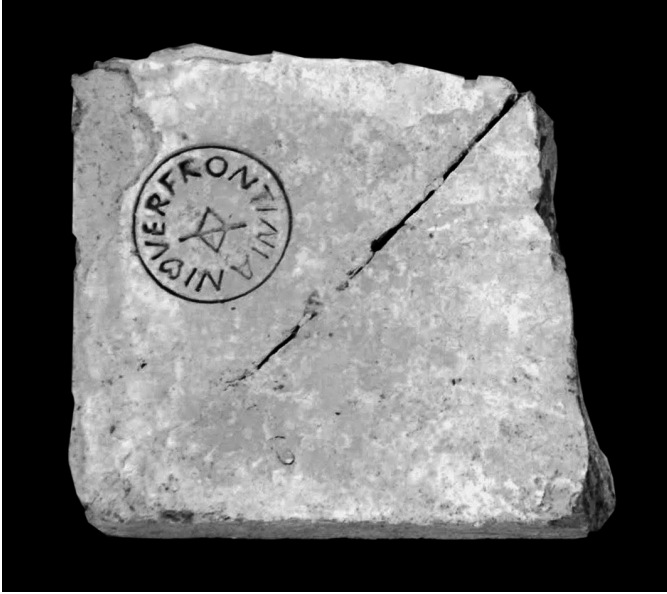


Fig.6 – Tijolo da villa de Milreu com estampilha circular (Museu Nacional de Arqueologia).

Estas relações africanas encontram-se, aliás, documentadas epigraficamente pela inscrição funerária de Baleizão (*CIL* II 105 = *IRCP* 294), não sendo difícil identificar outras através da antroponímia.

Como dissemos, os portos romanos do Algarve repartiam-se por vários tipos. Não se conhecem portos militares, como não se conhece nada que sugira a existência de uma força naval regular estacionada na zona. É certo que as perturbações verificadas no Sul da Lusitânia na segunda metade do século II, em parte provocadas por incursões de *Mauri* vindos do Norte de África, terão obrigado a operações navais na região, por enquanto obscuras. Porém, a facilidade com que os africanos atravessaram para a Península sugere falta de policiamento naval eficiente no sector. Não sabemos se, na época imperial romana, a vigilância do Estreito e águas adjacentes se fazia a partir da Bética, ainda que uma inscrição de Córdova (*CIL* II 2224 = *ILER* 1718) refira um magistrado local que desempenhou o cargo de *tribunus militum cohortis maritimae* no início do século II (Curchin 1990: 47, 145). Apesar de *Gades* ter desempenhado um importante papel militar durante o período republicano, o controlo da zona do Golfo de Cádiz incumbiria, provavelmente, à flotilha estacionada na Mauritânia, em *Caesarea* (Cherchel), na actual

Argélia⁵, aparentemente substituída depois do século III por uma força naval auxiliar, conhecida através da epigrafia (Starr 1989: 117-120, 188-189). Esta força, os *barcarii* (*CIL* VIII 21568), era uma espécie de milícia naval que poderá ter sucedido à *Classis Nova Libyca*. A sua designação oficial, associada ao registo, em *Balsa*, do vocábulo *barca* (*CIL* II 13 = *IRCP* 73), sublinha as intensas relações entre o litoral algarvio e os territórios africanos do Império Romano.

Antes de referirmos as características de cada um dos portos romanos do Algarve sublinhamos a não coincidência entre alguns dos maiores e os centros populacionais principais, pelo menos em termos da hierarquia urbana romana. É clara a proeminência de cidades como *Balsa* e *Ossonoba*, desde logo comprovada pela abundância relativa de referências literárias e testemunhos epigráficos (Bernardes 2010: 357-367), raros ou desconhecidos noutros portos de movimento relevante na costa algarvia (Mantas 1990: 156-160, 169-199), como os vestígios arqueológicos comprovam, caso de *Lacobriga* ou de *Portus Hannibalis*. A diversidade tipológica dos portos e as características da produção e circulação de artigos de consumo, largamente provenientes de numerosas pequenas unidades produtoras, permitem considerar a existência de um número elevado de pequenos portos (Hopkins 1980: 101-125), utilizando aqui o termo no seu sentido mais abrangente, difíceis de localizar e de determinar se serviam pequenas povoações ou apenas estabelecimentos privados, numerosíssimos no litoral algarvio (Fabião 1994 : 238-252; Viegas 2011: 129). Começaremos por descrever sumariamente os portos mais importantes, a partir do Sotavento, em cuja extremidade oriental o antiquíssimo porto de *Baesuris* (Castro Marim) controlava a foz do Guadiana (*Ana*), então algo diferente do que é na actualidade e cujas dificuldades de acesso foram referidas na Antiguidade (Estrabão 3.1.8; 3.2.3; Parodi 2003: 49-58). O *oppidum* dominava uma paisagem lagunar, limitada a sul por um cordão arenoso mais ou menos coincidente com o Esteiro da Carrasqueira. Os sapais que hoje existem teriam outra configuração, o que não

⁵ Uma das raras rotas hispânicas incluídas no *Itinerarium Maritimum* era a que unia, pelas Baleares, *Carthago Nova* a *Caesarea* (Wess 487.1-513.3).

impede a semelhança do porto de *Baesuris* com outros instalados em ambientes lagunares, normais na área mediterrânica, pertencentes ao tipo 1 proposto por Flemming, como *Forum Iulii* (Fréjus), agora totalmente assoreado (Starr 1989: 11-13).

O porto propriamente dito, do qual não se conhecem restos de instalações, certamente ligeiras, situar-se-ia a sul da pequena península ocupada pelas elevações de Castro Marim e do Forte de São Sebastião, contando com um importante plano de água abrigado. Embora a importância de *Baesuris* no período pré-romano e romano republicano seja incontestável, confirmada por materiais arqueológicos e numismáticos, estes mais raros e que Marques de Faria atribui à época de Augusto (Faria 1997: 362), continua por resolver a questão da sua condição na época imperial (Arruda 1997: 244-247; Arruda 2013: 101-114). Relações comerciais a longa distância a partir de *Baesuris* são-nos sugeridas por uma ânfora de garum encontrada em *Vindolanda*, na Britânia (Wright e Hassal 1974: 470).

Como entroncamento da via *Pax Iulia-Ossonoba* dita *per compendium* e da via *Ossonoba-Onoba*, local fronteiriço de transposição do Guadiana e porto flúvio-marítimo (Mantas 2012: 203-204, 213-215), *Baesuris* conservou alguma da sua importância do período republicano, pelo menos até ao século II (Viegas 2011: 28, 37). Existem indícios de que a contagem das milhas da via para *Pax Iulia* se fazia a partir de *Baesuris*, o que, atribuindo-lhe a categoria de *caput viae*, sugere a possibilidade de um território com autonomia administrativa⁶, que a numismática, confirmando-se a datação proposta por Faria e trabalhos de fortificação coevos, não contraria (Pekary 1968: 147-148; Arruda 1996: 99). A povoação é usualmente identificada com a *Marsa Hasime* das fontes islâmicas, o que lhe garantiria a condição de porto na Idade Média, referindo as mesmas fontes a presença de ruínas antigas, atribuídas a Diocleciano (al-Himiari, 1938: 23). Todavia, é muito provável que *Marsa Hasime* não corresponda a Castro Marim, devendo antes identificar-se com Sines (Torres 1992: 391), porto da cidade de *Mirobriga* (Castelos Velhos,

Santiago do Cacém). A localização de *Baesuris* constitui um excelente exemplo de um porto interligando uma rede de comunicações terrestres, marítimas e fluviais, funcionando também como *traiectus* numa fronteira provincial, o que se assemelha à situação de *Cale* (Porto).

Algumas milhas a ocidente, situava-se a cidade e o porto de *Balsa* (Luz de Tavira), importante centro urbano do *conventus pacensis*. A cidade romana não parece anterior ao século I a.C., de acordo com os testemunhos arqueológicos e numismáticos conhecidos até à data (Santos 1971: 219-304; Gomes e Gomes 1981-1983: 155-182). Sobre os materiais cerâmicos escreveu J. Nolen: *O material de Balsa não deu nenhuma peça seguramente pré-romana, enquanto que as primeiras importações não podem ser datadas de antes de meados do século I a.C.* (Nolen 1997: 328). Tudo leva a crer que *Balsa* sucedeu à povoação da Idade do Ferro existente no morro tavirense, da qual escavações recentes puseram a descoberto vestígios que comprovam a presença fenício-púnica no local (Maia 2003: 62-70). Os achados de Tavira mostram claramente que a integração do Algarve na área cultural mediterrânica se fez em época remota, pelo que muito do que se associa ao período islâmico pode ser significativamente anterior, simplesmente mediterrânico. Apesar do sítio de *Balsa*, entre as ribeiras da Luz e da Xareca, nunca ter sido objecto de uma escavação suficientemente vasta, o que talvez já não seja possível, o nosso conhecimento desta cidade luso-romana é razoável⁷, ainda que o seu cenário urbano, apesar de meritórias tentativas (Fraga da Silva 2007), nos escape quase por completo (Mantas 2003a: 87-90), situação agravada pela inadmissível destruição sistemática do sítio.

A cidade de *Balsa* cunhou moeda por meados do século I a.C., com os temas marítimos habituais, destacando-se as emissões, de fraca qualidade, ostentando um navio transportando uma árvore, provavelmente um abeto, reflectindo mitos oriundos do Mediterrâneo Oriental

6 Não sendo assim, o valor como centro de comunicações terrestres, fluviais e marítimas da *mansio* local poderá ter contribuído para a sua escolha como ponto de contagem inicial das distâncias, o que, não sendo uma situação desconhecida, é pouco frequente na Hispânia.

7 Contamos com registos arqueológicos mais ou menos precisos, desde o século XIX. Recordamos com frequência os longos passeios estivais entre Tavira, Santa Luzia e Luz de Tavira, pelos finais dos anos 50 do século passado, quando os vestígios presentes na paisagem eram ainda muito numerosos e visíveis sem grande dificuldade, sobretudo nas Pedras d'El Rei e em Torre de Ares.

helenizados (García y Bellido 1967: 11-12, 56-63, 102-104), os quais, neste caso, poderão relacionar-se com a ideia do renascimento da própria cidade. As recentes descobertas em Tavira comprovam a hipótese que esboçámos há anos (Mantas 1997a: 192), tanto mais que os contactos de *Balsa* com a África e com o Oriente estão testemunhados pelos materiais arqueológicos (Alarcão 1970: 237-261; Fabião 1994a: 23-24; Nolen 1997: 333-336; Viegas 2011: 90). O achado de uma estatueta de Ísis (Fig.7), cuja iconografia nos leva a considerá-la como *Isis Pelagia*, protectora dos navios e dos navegantes (Lafaye 1899: 580; Bruneau 1974: 333-381), ainda que alguns investigadores a interpretem como *Fortuna-Spes* (Souza 1990: 40), ilustra também o ambiente cultural marítimo balsense.



Fig.7 – Provável estatueta de Isis Pelagia achada nas ruínas de Balsa (Museu Nacional de Arqueologia).

Não são claras, por enquanto, as razões que levaram a transferir a povoação do sítio de Tavira para o espaço entre Pedras d'El Rei e Torre d'Aires. Todavia, considerando a data possível do acontecimento, a situar pouco antes de meados do século I a.C., julgamos credível relacioná-lo com algum fenómeno natural, como o grande terramoto verificado entre 63 e 60 a.C., tendo em conta os desastrosos efeitos do sismo de 1755 no Algarve. É provável que se tenham verificado alterações susceptíveis de tornar inevitável a mudança para um local mais acessível, sem esquecer que nos inícios do século XVII, de acordo com a imagem do atlas elaborado por Pedro Teixeira Albernaz, o mar chegava ainda junto a Tavira (Mantas 2008: 87-118). Só a continuação dos estudos arqueológicos e geológicos permitirá resolver esta intrigante questão, provavelmente relacionada com a sismicidade no Golfo de Cádiz na época romana (Cabral 1993: 347-348; Mellas 2012: 31-33).

O porto, hoje totalmente assoreado, pertencia ao tipo 2 da classificação de Flemming, situando-se a ocidente da cidade, na embocadura da Ribeira da Luz. A análise de fotografias aéreas permite a identificação de diversas estruturas de grandes dimensões (USAF 1958 nº10638; IGN 1979 nº5167), aparentemente ainda bem conservadas. A primeira dessas estruturas é um molhe, terminando a poente por uma plataforma circular, construção com um desenvolvimento de cerca de 160 metros. Sobre a plataforma, a exemplo de outros casos bem conhecidos, poderia ter existido uma torre de sinalização ou um farol, como outros registados na costa atlântica peninsular (Mantas 2000: 36-37). No interior da bacia assim protegida do *Levante* e de fácil acesso com ventos de oeste ou sudoeste, predominantes no sector, existem vestígios de uma grande construção de planta rectangular, que pode corresponder a uma doca tipo *cothon*, doca interior aberta artificialmente (Sérvio *Ad Aen.* 1.47). Esta hipótese só poderá ser comprovada através de sondagens arqueológicas, clássicas ou geofísicas, para realização das quais é necessário não deixar passar muito tempo. Não pomos de parte a possibilidade dos referidos vestígios corresponderem a um complexo de armazéns, envolvendo a doca, ou mesmo aos restos do forum urbano. O porto balsense teria cerca de quatro

hectares de superfície, destacando-se no cenário dos portos atlânticos romanos pela presença de estruturas construídas de significativa importância, sugerindo que a ilha-barreira poderia não existir ou ter diferente configuração, exigindo a construção do molhe.

Do porto de *Ossonoba*, a mais importante cidade do Algarve romano, pouco se sabe. As características da povoação pré-romana, reconhecíveis através da fotografia aérea, situam-na entre os sítios de tipologia fenício-púnica (Aubert 1987: 257-260; Arruda, Sousa e Bargão 2005: 279-297). A cidade romana ocupava *grosso modo* uma zona hoje delimitada pela muralha medieval, expandindo-se para fora dela por zonas posteriormente alagadas, localizando-se o fórum no actual Largo da Sé. O sítio de *Ossonoba* conheceu situações quase insulares, podendo mesmo ter sido uma ilha na Idade do Ferro. De qualquer forma, a implantação da cidade romana só pode explicar-se, tendo em conta as cotas de alguns dos achados, em zonas ainda não há muito tempo inundáveis, através de profundas alterações geomorfológicas (Mantas 1993: 517-519, 523; Picard 1997: 102). O fórum, de cujo templo restam ainda vestígios importantes sob a escadaria da Sé, templo que contava com espelhos de água associados ao pódio, integrando-se num grupo lusitano peculiar, presente em Beja, Évora e Mérida (Reis 2010: 285-314), ficava relativamente perto da principal zona portuária, como Vitruvius aconselhava (Vitruvius *De Arch.* 1.7).

Pouco protegido dos ventos do quadrante ocidental, o porto de *Ossonoba* incluía-se entre os que aproveitavam as condições oferecidas por um ambiente típico de zonas húmidas litorais, que Estrabão, que refere *Ossonoba* neste contexto, não deixou de indicar (Estrabão 3.2.4-5). O porto era defendido por uma importante barreira de sapais e ilhotas, que se estendiam entre a povoação e o *Promontorium Cuneus* (Cabo de Santa Maria), ainda que a morfologia da Ria Formosa fosse diferente da actual devido à relativa instabilidade destas formações (Esaguy 1986), não se conhecendo vestígios directos de instalações portuárias, que talvez fossem, no tocante a obras de defesa contra a ondulação, ligeiras. O paredão pré-romano identificado nas escavações efectuadas no edifício da Polícia Judiciária deve ser avaliado cautelosamente e nunca poderá relacionar-se

com o porto do período romano (Gamito 1997: 346-350). Mais interessante, por reflectir as características especiais do sítio, são os testemunhos de aterros do período romano, a interpretar conjuntamente com a dispersão dos vestígios conhecidos, no sentido de definir melhor a área urbana e as suas condições de habitabilidade (Pinheiro e Rosa 1984: 149-156).

A poente do núcleo principal da cidade (Fig.8), perto do que é hoje a Avenida da República, existia uma praia (Ribeira Velha) ao longo da qual se estendia uma zona

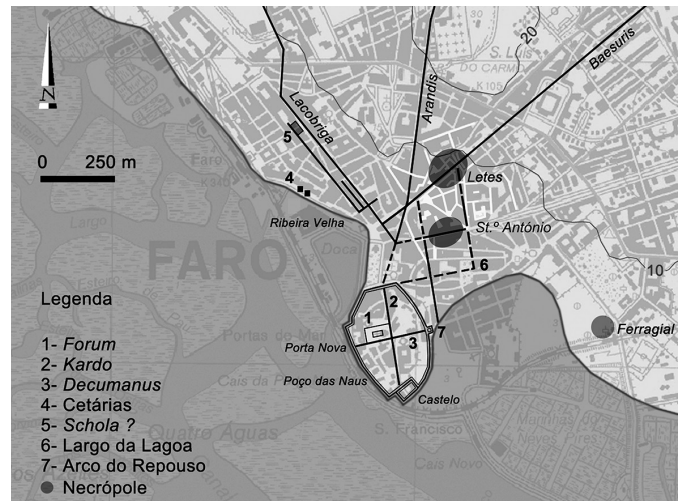


Fig.8 – Geomorfolgia da cidade e do porto de Ossonoba na época imperial romana.

industrial⁸, de que se conhecem cetárias e outros vestígios e, não muito longe, as ruínas do edifício em que se achou o conhecido mosaico de Oceano, edifício que cremos ter sido a sede de uma associação de *navicularii* ossonobenses, uma *schola* (Diaz-Pinés 1995: 29-77). Como dissemos, não aceitamos a identificação dos quatro mecenas referidos na inscrição do mosaico como os duúviro e edis de Ossónoba (IRCP 35), preferindo identificá-los como *magistri* de uma associação ligada a actividades marítimas e fabris, considerando o local do achado e a ausência de indicação dos cargos exercidos. É possível que a doca

8 Não faltam vestígios achados nesta zona ribeirinha da cidade, quase sempre ocasionais, em obras diversas, como os fragmentos de ânforas que se encontram cuidadosamente expostas numa residencial na Rua Infante D. Henrique, 52. Nesta área passava a via em direcção a *Lacobriga*.

actual e, sobretudo, o fundeadouro entre a Porta Nova e o castelo medieval, na zona denominada Poço das Naus, tenham constituído as principais áreas de abrigo, sem esquecer que as embarcações pequenas podiam varar directamente na praia, que era de areia e com um gradiente suave. Na zona marginal de Faro foram, aliás, encontrados madeiramentos do que se pensa ser uma embarcação, os quais permitiram uma datação por C14 de 2530 ± 130BP, pré-romana, portanto (Gamito 1990: 19-21).

A importância do porto ossonobense deduz-se através da numerosa presença de libertos, como em todo o litoral algarvio (Encarnação 1987: 57-73), testemunhada pela epigrafia, em parte relacionados com grandes famílias da Bética (Alarcão 1985: 105), explicável pelo tipo de actividades desenvolvidas na cidade. A existência em *Ossonoba* de uma procuradoria gerindo a exportação dos minérios provenientes das minas da Lusitânia meridional é uma possibilidade (Alarcão 1985: 106-107), circunstância que pode talvez relacionar-se com a faustosa reconstrução da *villa* de Milreu e com a inscrição honorífica do governador Aurélio Ursino (*IRCP* 5), atendendo a que, no Baixo-Império, quando também se afirma o *Sacrum Patrimonium*, o Estado controla em absoluto a economia, inclusive as actividades marítimas.

No litoral algarvio existiam dois outros portos importantes, ainda que não correspondessem a centros urbanos de dimensão relevante: *Portus Hannibalís* e *Lacobriga*. A localização do primeiro levanta ainda algumas dúvidas, (Alarcão 2005: 294-300), em parte devido à escassez dos achados romanos de tipo urbano em Portimão, dúvidas que não estendemos ao segundo. O topónimo, transmitido por Mela, corresponderá a uma povoação marítima cujo nome indígena tenha substituído no período bárcida (Mela 3.7). O topónimo Portimão pode relacionar-se, sem grande dificuldade, com *Portus Magnus*, o que reflecte a evidente importância do estuário do Arade como porto natural, a partir do qual se podia atingir facilmente *Cilpes*, centro de uma rica região agrícola. Mas não deixa de ser possível, também, fazer derivar o topónimo actual de *Portus Magonis* (Guerra 2001: 336). Na verdade, o antropónimo *Magon* deu origem ao topónimo Mahon, capital da Ilha Menorca, nas Baleares, local

de forte implantação púnica. A verificar-se, este facto impediria a habitual identificação de Portimão com *Portus Hannibalís*, que aliás surge na enumeração de cidades costeiras transmitida por Mela fora da ordem observada para as restantes, talvez simples reflexo da maior importância de *Lacobriga*, referida em primeiro lugar. De qualquer forma, os materiais arqueológicos achados no Rio Arade e os testemunhos de povoamento romano ao longo das margens comprovam uma intensa actividade portuária na zona⁹, de cuja exploração sistemática muito há a esperar (Teichner 1997: 123-160; Blot 2003: 276-282), como demonstrou o achado em 2014 de cetárias em Portimão, no antigo edifício Mabor.

A identificação de *Lacobriga* com a cidade de Lagos parece mais segura, ainda que o povoado pré-romano se situasse no Monte Molião, onde existem importantes vestígios antigos, localização que corresponde melhor ao característico sufixo *-briga* com que termina o topónimo (Arruda 2008: 137-168). A presença de materiais romanos em Lagos, na zona baixa da cidade (Fabião e Brazuna 2010: 305-321), poderá corresponder ao desenvolvimento de uma área portuária melhor situada que o *oppidum* da Idade do Ferro, de difícil acesso devido à sua posição peninsular, como poderá ter sucedido também em *Baesuris* (Viegas 2011: 103). Se *Lacobriga* não era uma povoação importante, o que ainda resta provar¹⁰, tudo favorece a sua classificação como capital de *civitas*¹¹, tanto mais que a concentração de vestígios romanos em torno de Lagos é a mais numerosa do Algarve (Alarcão 1988: 181-184, mapa 7c; Blot 2003: 274-276; Arruda 2007), o que não pode corresponder a uma simples coincidência.

A baía de Lagos é o melhor porto de abrigo nas imediações da difícil travessia ao largo do Cabo de São Vicente, o que sempre constituiu um factor determinante

9 Se considerarmos a zona entre Lagos e o curso inferior do Arade como um complexo portuário, devemos inserir *Ipses* (Alvor Velho) neste conjunto, independentemente da sua situação administrativa na época imperial.

10 O núcleo principal da povoação romana parece ter ocupado a zona entre a Rua da Oliveira e a Rua 25 de Abril, que se desenvolve ao longo da margem antiga.

11 Admite-se a existência de três, talvez quatro, *civitates* no território algarvio, circunstância que não obriga a reconhecer igual número de municípios, podendo implicar uma divisão territorial menos rígida, diferente da que habitualmente se considera, com destaque para as aglomerações secundárias.

na história de uma região dependente de actividades marítimas. A zona portuária situar-se-ia inicialmente a norte do Monte Molião, numa área hoje ocupada pelo sapal e pelos meandros da Ribeira de Bensafirim. Na época romana o porto ocuparia o estuário que se desenvolvia entre a zona marginal de Lagos e a elevação do Monte Molião (Fig.9), quase certamente equipado com instalações dispersas e de construção ligeira. É possível que existisse uma restinga ou cabedelo onde hoje se

situa a Praia de S. Roque, proporcionando uma defesa natural ao ancoradouro. A importância deste porto, aninhado na baía de Lagos, resultava em grande parte da sua condição de escala da navegação atlântica de longo curso, ainda que a relativa proximidade do santuário do Cabo de São Vicente e o denso povoamento local possam ter contribuído para a sua actividade, sem esquecer a vizinhança da principal estação termal romana do Algarve¹², as termas de Monchique (Santos 1972: 43-57).

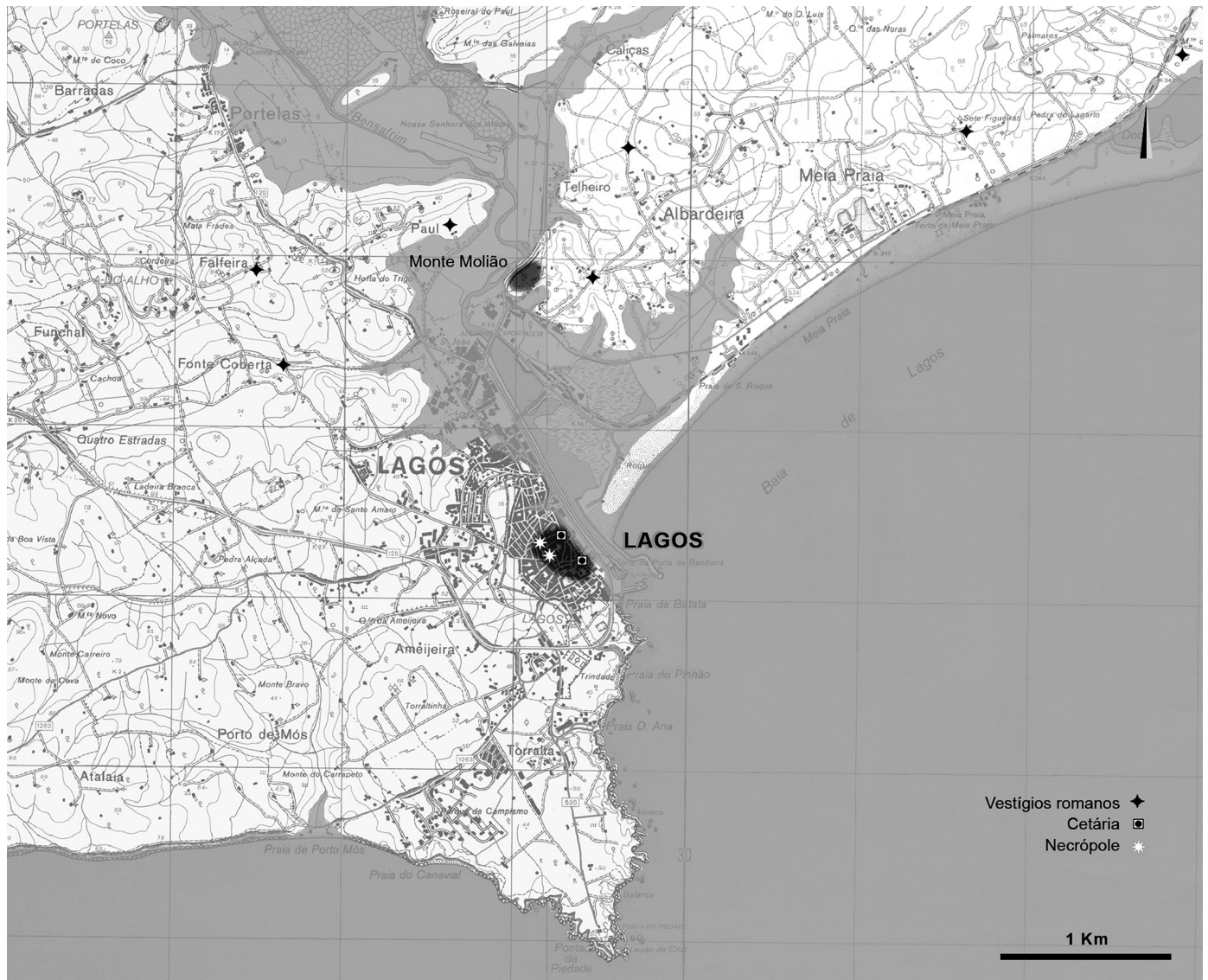


Fig.9 – Esboço da área de Lacobriga e do estuário da Ribeira de Bensafirim no período romano.

12 É conhecido o valor do termalismo no mundo romano e a significativa mobilidade que implicava. A rara presença de águas termais no Algarve contribuiu, seguramente, para que as Caldas de Monchique, cujo nome antigo se desconhece, tivessem conhecido grande atractividade no Algarve romano.

A falta de testemunhos epigráficos restringe fortemente o que se possa imaginar sobre o estatuto da povoação, que por enquanto corresponde melhor a um *vicus* industrial.

As características da navegação antiga e do comércio romano explicam a existência de um número elevado de pequenos portos, muitas vezes simples abrigos ou fundeadouros, que não faltavam no litoral algarvio, essenciais para a navegação de cabotagem. Um desses portos era o que se situava não muito longe de Sagres, junto à ilha de Martinhal, centro produtor de ânforas bem conhecido (Silva, Soares e Correia 1990: 225-246; Blot 2003: 272). Leite de Vasconcelos identificava este porto de enseada com a *Statio Sacra* do Anónimo de Ravena (*Rav.* 4.43.11; Vasconcelos 1905: 198), considerando-o o porto do santuário do Cabo Sagrado. Duidamos hoje desta identificação, assim como da que foi proposta por Estácio da Veiga, neste caso com a *villa* de Quinta de Marim (Veiga, 1887: 390-391). Se considerarmos que a *Cosmografia* foi elaborada a partir de um mapa semelhante à *Tábua de Peutinger* podemos, sem qualquer dificuldade, situar esta estação em Estói, identificando-a com as ruínas da grande *villa* de Milreu, onde não faltam testemunhos favoráveis a uma atribuição à casa imperial (*IRCP* 7), ao que não se opõe o topónimo em questão, utilizado no Baixo-Império para estabelecimentos pertencentes ao *sacrum patrimonium* (Berger 1953: 622; Mantas 2012: 205-206), para além, naturalmente, das suas habituais conotações militares e aduaneiras (France e Nelis-Clément 2014: 117-245), que não parece aplicarem-se aqui.

Para além de funções económicas é possível que a enseada da Baleeira também servisse o célebre santuário, situado, recordamo-lo, no Cabo de São Vicente (Frías 1988: 135-142; Barata 1997: 118-125), mas a identificação com *Statio Sacra*¹³ merece cautelosa avaliação. É difícil classificar como portos públicos ou privados sítios onde existem vestígios de povoamento não urbano e condições para fundear. É o caso das ruínas submersas da Praia Verde, a poente de Monte Gordo, Loulé Velho, perto de Quarteira (Simplício

e Barros 1999: 55-76; Bernardes 2008: 9-22), assim como do importante estabelecimento da Quinta do Muro, talvez um *vicus*, a que servia de porto a praia de Cacula, na foz da ribeira do mesmo nome (1971: 308-311). Na maioria dos casos tratava-se de sítios portuários tipo *plagia* ou *positio*, vocacionados antes de mais para a navegação de cabotagem. Com esta mesma dificuldade se relaciona a questão da tipologia de alguns grandes sítios romanos, nitidamente sustentados por actividades marítimas e que dificilmente, como no caso de Boca do Rio, podem ser classificados como simples *villae* (Fabião 1997: 374-377; Blot 2003: 141, 272, 286).

A existência de portos privados, dos quais não conhecemos praticamente nada quanto a instalações, parece comprovar-se em diversos locais da costa algarvia. Não queremos dizer que a frequência dos portos privados estivesse interdita a navios estrangeiros, mas apenas que serviam prioritariamente as necessidades de transporte marítimo dos estabelecimentos que lhes ficavam próximos, fossem *villae* ou grandes unidades industriais, muitas vezes associadas às primeiras. Estabelecimentos exclusivamente destinados à vilegiatura, sem funções económicas definidas, são praticamente desconhecidos no litoral algarvio, com a notável excepção da invulgar *villa* de Abicada, onde não se identificaram vestígios de instalações relacionadas com actividades produtoras (Teichner 2010: 417-447). Na maior parte dos casos conhecidos estes portos resumem-se a abrigos naturais ou fundeadouros praticáveis em boas condições meteorológicas, com poucas ou nenhuma estruturas artificiais, para além de um ou outro pontão em madeira. Parece ser assim nos grandes estabelecimentos de Quinta de Marim, Cerro da Vila (Vilamoura), sítio que poderá corresponder a uma aglomeração secundária (Teichner 2010: 271-410), Abicada e Boca do Rio (Santos 1972: 78-106), ainda que o nosso conhecimento dos aspectos portuários destes importantes sítios, todos diferentes entre si, seja quase nulo.

Em Cerro da Vila (Vilamoura) há vestígios de um porto, que teria aproveitado uma desaparecida laguna,

13 Nos melhores manuscritos do Anónimo de Ravena ocorre como *Statio*.

eventualmente com estruturas, que parecem relacionar-se directamente com remodelações no século III, estruturas que incluiriam um cais e armazéns. A continuação dos trabalhos neste importante sítio do Algarve facultará, provavelmente, os primeiros vestígios arqueológicos de um porto privado romano no litoral algarvio, se não se confirmar a hipótese de Teichner (Matos, 1997: 387-393; Blot, 2003: 129). Noutros locais poderão registar-se ruínas portuárias, como em Pedras d'El Rei, perto de Santa Luzia, onde há notícia de uma estrutura que poderá ser um cais (Santos 1972: 307). Com efeito, nesta mesma zona litoral, a análise de fotografias aéreas sugere a presença de estruturas submersas junto a Santa Luzia, difíceis de identificar, talvez pertencentes a uma *villa* suburbana de *Balsa*. Para além dos portos marítimos existem outras possibilidades de investigação ao longo dos rios ou em antigas áreas de laguna ou de estuário. É o caso de Alcoutim, Álamo ou Montinho das Laranjeiras (Catarino 1997-1998 : 161-165; 538-549 ; Santos 1972: 367-379; Maciel 2000: 637-668), do porto que servia os fornos de ânforas de São Bartolomeu de Castro Marim e dos que existiram na zona de Alvor e de Silves (Maia 1979: 141-198; Blot 2003: 129), entre muitos outros. Um aspecto que desejamos referir antes de terminar este artigo, que pretende apenas traçar um quadro geral da navegação e dos portos do Algarve romano, é o da grande concentração de estabelecimentos romanos no litoral, reflexo claro de uma situação de segurança estável, só perturbada esporadicamente nos séculos II e III, para desabar nos inícios do século V, quando se rompeu o dique erguido contra a onda bárbara, pelo menos em grande parte por culpa dos próprios romanos, incapazes de enfrentar as dificuldades que nessa altura chegavam, também por mar, ao Ocidente (Jiménez 2010: 93-97). Uma ocupação litoral densa e laboriosa, como existiu no Algarve durante o domínio romano, sem guarnições e com poucas muralhas, é a melhor expressão do valor da *pax romana*, situação bem diferente daquela que o território conheceu entre o ocaso imperial e o dealbar do mundo contemporâneo. O Algarve actual afirmou-se através de um turismo centrado na fruição passiva do mar, deixando decair gradualmente as actividades marítimas tradicionais e aquilo que, durante séculos, constituiu a essência da

sua identidade, através de todos os períodos históricos, o que nos provoca a nostalgia de longos verões perdidos no passado. O estudo da relação algarvia com o mar romano, capítulo perdido de uma história que deve continuar, merece a mesma atenção que é concedida a outros. A cultura marítima não pode reduzir-se a um simples pretexto memorialista, quantas vezes sacrificando o verdadeiro e intemporal a fantasias impostas pelas necessidades do mercado e por correntes de opinião em moda, onde não faltam sereias de cantos melódicos, talvez não muito diferentes daqueles que o meridional Ulisses ousou escutar, no alvorecer da civilização europeia, sobrevivendo.

- CIL = *Corpus Inscriptionum Latinarum*. Berlim.
- CNH = *Corpus Nummum Hispaniae*. Madrid.
- ILER = *Inscriptiones Latinas de la España Romana*. Barcelona.
- IRCP = *Inscrições Romanas do Conventus Pacensis*. Coimbra
- ALARCÃO, J. (1970). "Vidros romanos de Balsa", *O Arqueólogo Português*, 3ª série, 4: 237-261.
- ALARCÃO, J. (1985). "Sobre a romanização do Alentejo e do Algarve", *Arqueologia*, 11: 99-111.
- ALARCÃO, J. (1988). *Roman Portugal*, 2, 3. Warminster.
- ALARCÃO, J. (1990). "O reordenamento territorial", in J. Alarcão (coord.), *Nova História de Portugal*, 1. Lisboa: 352-382.
- ALARCÃO, J. (2005). "Notas de arqueologia, epigrafia e toponímia. 3", *Revista Portuguesa de Arqueologia*, 8, 2: 291-311.
- AL-HIMIARI (1938). *Kitab ar-Rwad al-Mitar* (Lévy-Provençal ed.), *La Péninsule Ibérique au Moyen Âge d'après le Kitab...*. Leida.
- ALMEIDA, R. et alii (2014). "Ânforas do Mediterrâneo Oriental em Faro (Ossonoba). Novos dados para equacionar o comércio durante a Antiguidade Tardia", in R. Morais, A. Fernández e M. J. Sousa (eds.), *As produções cerâmicas de imitação na Hispania. Monografias Ex Officina Hispana*, 2. Porto: 151-160. Álvarez / Gaspar 2014
- ALVEIRINHO, J. M. et alii (1997). "Evolução da linha de costa em Portugal, desde o último máximo glaciário até à actualidade: síntese dos conhecimentos", *Estudos do Quaternário*, 1: 53-66.
- ALVES, F. et alii (1988-89). "Os cepos de âncora em chumbo descobertos em águas portuguesas", *O Arqueólogo Português*, série 4, 6-7: 109-185
- ALVES, F. (2003). "El río Arade (Algarve, Portugal). Un archivo del patrimonio arqueológico náutico", in F. Ballester (ed.) *Puertos Fluviales Antiguos: Ciudad, Desarrollo e Infraestructuras*. Valência: 31-33.
- ANDREOTTI, G. (coord.), (1999). *Estrabón e Iberia. Nuevas perspectivas de estudio*. Málaga.
- ARRUDA A. M., SOUSA, E. e BARGÃO, P. (2005). "A ocupação pré-romana de Faro: alguns dados novos", *Revista Portuguesa de Arqueologia*, 8, 1: 279-297.
- ARRUDA, A. M. e SOUSA, E. (2010). "A gaditanização do Algarve", *Mainaké*, 32, 2: 951-974.
- ARRUDA, A. M. (1992). "Orientalismo e orientalizante. Génes e aplicação dos conceitos na Idade do Ferro do Centro / Sul de Portugal", in *Homenagem a Jorge Borges de Macedo*. Lisboa: 33-48
- ARRUDA, A. M. (1996). "O castelo de Castro Marim", in *De Ulisses a Viriato. O Primeiro Milénio a. C. Lisboa*, MNA.
- ARRUDA, A. M. (1997). "Os núcleos urbanos litorais da Idade do Ferro no Algarve", in M. F. Barata e R. Parreira (eds.), *Noventa Séculos Entre a Serra e o Mar*. Lisboa: 243-255.
- ARRUDA, A. M. (2001). "Importações 'púnicas' no Algarve: cronologia e significado", in A. Tavares, M. J. Ferro e J. L. Cardoso (orgs.), *Os Púnicos no Extremo Ocidente*. Lisboa: 69-98.
- ARRUDA, A. M. (2007). *Laccobriga. A ocupação romana na baía de Lagos*. Lagos.
- ARRUDA, A. M. (2008). "Monte Molião Lagos): resultados de um projecto em curso", *Xelb*, 8, 1: 137-168.
- ARRUDA, A. M. et alii (2013). "A cronologia relativa e absoluta da ocupação sidérica do Castelo de Castro Marim", *Saguntum*, 45: 101-114.
- AUBET, M. (1987). *Tiro y las colonias fenicias de Occidente*. Barcelona.
- BARATA, M. F. (1997). "O Promontorium Sacrum e o Algarve entre os escritores da Antiguidade", in M. F. Barata e R. Parreira (eds.), *Noventa Séculos Entre a Serra e o Mar*. Lisboa: 117-136.
- BERNARD, G. (2012). "Monstres et héros des confins occidentaux de l'Oikouménè", in F. Prados, I. García e G. Bernard (eds.), *Confines: El Extremo del Mundo durante la Antigüedad*. Alicante: 73-94.
- BERNARDES, J. P. (2008). "Intervenção arqueológica de emergência no sítio romano de Loulé-Velho (Quarteira)", *Al-'ulyà*, 12: 9-22.
- BERNARDES, J. P. (2010). "Ab oppido ad Urbem: Algarve's Urban Landscape Variations Throughout the Roman Age", in C. Corsi e F. Vermeulen (eds.), *Changing Landscapes. The impact of Roman towns in the Western Mediterranean*: Évora, 357-367.
- BERGER, A. (1953). *Encyclopedic Dictionary of Roman Law*. New Jersey.

- BESNIER, M. (s.d). "Portus", in Daremberg e Saglio (eds.), *Dictionnaire des Antiquités Grecques et Romaines*, 4, 1. Paris: 594-601.
- BLOT, M. L. (2003). "Os portos na origem dos centros urbanos", *Trabalhos de Arqueologia*, 28. Lisboa.
- Bombico, S. (2008). *Cortiçais (Peniche): um naufrágio romano alto imperial na costa atlântica lusitana*. Barcelona, Universidade de Barcelona.
- BOWMAN, A. K. e WILSON, A. I. (eds.), (2009). *Quantifying the Roman Economy: Methods and Problems*. Oxford.
- BRUNEAU, Ph. (1974). "Existe-t-il des statues d'Isis Pélagia?", *Bulletin de Correspondence Hellénique*, 98, 1: 333-381.
- CABRAL, J. M. (1993). *Neotectónica de Portugal continental*. Lisboa, FCUL.
- CASSON, L. (1997). *Ships and seamanship in the Ancient World*. Princeton.
- CATARINO, H. M. (1997-1998). "O Algarve Oriental durante a ocupação islâmica", *Al-'Ulyà*, 6, 1-3. Loulé.
- CEIA, F. R. (2009). "Vulnerabilidade das ilhas-barreira e dinâmica da Ria Formosa na óptica da gestão", *Revista da Gestão Costeira Integrada*, 9, 1: 57-77.
- COSTA, A. F. (1984). "Entre o Cais o Castelo: identidade e cultura num tecido social desigualitário", *Revista Crítica de Ciências Sociais*, 14: 77-108.
- CUNLIFFE, B. (2001). *Facing the Ocean. The Atlantic and its peoples*. Oxford.
- CURCHIN, L. (1990). *The magistrates of Roman Spain*. Toronto.
- Delgado, J. Lirola (1991). *El poder naval de al-Andalus en la época del Califado Omeya*. Granada.
- DIAZ-PINÉS, J. (1995). "Las sedes de corporaciones en el mundo romano: un problema de identificación arqueológica", *Anales de Arqueología Cordobesa*, 6: 29-77.
- DIOGO, Dias e CARDOSO, J. P. (2000). "Ânforas provenientes de um achado marítimo ao largo de Tavira, Algarve", *Revista Portuguesa de Arqueologia*, 3, 2: 67-79.
- DUNCAN-JONES, R. (1990). *Structure and scale in the Roman economy*. Cambridge.
- EDMONDSON, J. (1987). *Two industries in Roman Lusitania. Mining and garum production*. Oxford.
- ENCARNAÇÃO, J. (1984). *Inscrições romanas do Conventus Pacensis*. Coimbra
- ENCARNAÇÃO, J. (1987). "A população romana do litoral algarvio", *Anais do Município de Faro*, 17: 57-73.
- ENCARNAÇÃO, J. (2008). "IRCP, 25 anos depois", *Revista Portuguesa de Arqueologia*, 11, 2: 215-230.
- ESAGUY, A. (1984). *Ria de Faro. Barra da Armona. Evolução*. Lisboa, DGP.
- ESAGUY, A. (1986). *Barra de Faro-Olhão. Evolução*. Lisboa, DGP.
- ESTÁCIO DA VEIGA, S. (1887). *Antiguidades monumentais do Algarve*, 2. Lisboa.
- ÉTIENNE R. e MAYET, F. (1993-1994). "La place de la Lusitanie dans le commerce méditerranéen", *Conimbriga*, 32-33: 201-218.
- ÉTIENNE, R. e MAYET, F. (2002). *Salaisons et sauces de poisson hispaniques*. Paris.
- EUZENNAT, M. (1971). "Lingots espagnols retrouvés en mer", *Études Classiques*, 3: 89-98
- FABIÃO, C. e BRAZUNA, S. (2010). "A ocupação romana da área urbana de Lagos: novos dados resultantes do projecto URBCOM", *Xelb*, 10: 305-321.
- FABIÃO, C. (1994). "Garum na Lusitânia rural? Alguns comentários sobre o povoamento romano do Algarve", in J.-G. Gorges e M. Salinas de Frías (eds.), *Les Campagnes de Lusitanie Romaine*. Madrid: 227-252.
- FABIÃO, C. (1994a). "As ânforas", in J. Nolen (coord.), *Cerâmicas e Vidros de Torre de Ares, Balsa, incluindo o espólio ósseo e medieval*. Lisboa: 17-36.
- FABIÃO, C. (1996). "O comércio dos produtos da Lusitânia transportados em ânforas do Baixo-Império", in G. Filipe e J. M. Raposo (eds.), *Ocupação Romana dos Estuários do Tejo e do Sado*. Lisboa: 329-342.
- FABIÃO, C. (1997). "As villae do actual Algarve", in M. F. Barata e R. Parreira (eds.), *Noventa Século Entre a Serra e o Mar*. Lisboa: 374-377
- FABIÃO, C. (2000). "O sul da Lusitânia (Algarve Português) e a Baetica: concorrência ou complementaridade?", in G. Chic García (ed.), *Ex Baeticae Amphorae. Conservas, Aceite e Vino de la Bética en el Imperio Romano*, 2. Écija: 717-730.
- FABIÃO, C. (2009). "A dimensão atlântica da Lusitânia: periferia ou charneira no Império Romano?" In J.-G. Gorges et alii (eds.), *Lusitânia Entre o Mito e a Realidade*. Cascais: 53-74.
- FABIÃO, C. (2014). "Uma história resgatada ao mar. Vestígios de rotas marítimas romanas nas costas portuguesas", in A. Silveira (coord.), *O Tempo Resgatado ao Mar*. Lisboa: 99-104.

- FARIA, A. M. (1997). "Moedas da época romana cunhadas no actual território algarvio", in M. F. Barata e R. Parreira (eds.), *Noventa Séculos Entre a Serra e o Mar*. Lisboa: 361-371.
- FEIO, M. (1983). *O Baixo Alentejo e o Algarve*. Évora.
- FLEMMING, N. C. (1979-1980). "Archaeological indicators of sea level", *Oceanis*, 5: 149-166.
- FLEMMING, N. C. (1980). "Cities under the Mediterranean", in K. Muckelroy (ed.), *Archaeology Under Water. An Atlas of the World's Submerged Sites*. Nova Iorque: 162-177.
- FRAGA DA SILVA, L. (2007). *Balsa. Cidade perdida*. Tavira.
- FRANCE, J. e NELIS-CLÉMENT, J. (2014). "Les stations militaires et douanières, lieux de contrôle et de représentation du pouvoir", in J. France e J. Nelis-Clément (eds.), *La Statio. Archéologie d'un Lieu de Pouvoir dans l'Empire Romain*. Paris: 117-245.
- GALLARDO, M. et alii (2002). "Marcadores de niveles históricos del mar en la bahía de Cádiz", in V. O. Jorge (coord.), *Actas do III Congresso de Arqueologia Peninsular*, 8. Porto: 596-608.
- GALVÃO, A. M. (1948). *Um século de história da Companhia de Pescarias do Algarve*. Faro
- GAMITO, T. (1990). "Contribuição da arqueologia para o estudo da evolução urbana de Faro", in *Actas das IV Jornadas Arqueológicas. Investigação e Defesa do Património*. Lisboa: 19-21.
- GAMITO, T. (1997). "A cidade de Ossonoba e o seu território envolvente", in M. F. Barata e R. Parreira (eds.), *Noventa Séculos Entre a Serra e o Mar*. Lisboa. 1997: 346-350
- GARCÍA, G. Chic (1983). "El Estado y el comercio aceitero durante el Alto Imperio", in J. M. Blázquez Martínez (coord.), *Producción e Comercio del Aceite en la Antigüedad*, 2. Madrid: 173-182
- GARCÍA, G. Chic (1995). "Roma y el mar: del Mediterráneo al Atlántico", in V. A. Troncoso (coord.), *Guerras, Exploraciones y Navegación del Mundo Antiguo a la Edad Moderna*. Corunha: 55-89.
- GARCÍA Y BELLIDO, A. (1967). *Les religions orientales en Espagne romaine*. Leida.
- GARCÍA, L. (2003). *La Península Ibérica en la Geografía de Cláudio Ptolomeo*. Vitória-Gasteiz.
- GARRIDO, A. (2004). *O Estado Novo e a campanha do bacalhau*. Lisboa.
- GAUTIER, E.-F. (1952). *Le passé de l'Afrique du Nord. Les siècles obscurs*. Paris.
- GIACHERO, M. (1974). *Edictum Diocletiani et Collegarum de pretis rerum venalium in integrum restitutum e latinis graecisque fragmentis*, 1-2. Génova.
- GOMES, J., ANGELUCCI, D. e CABRAL, J. (2008). "Arqueosismologia: Estado actual do conhecimento em Portugal", *Comunicações Geológicas*, 95: 73-92.
- GOMES, R. V. e M. V. (1981-1983). "Novas moedas hispânicas de Balsa e Ossonoba", *Nummus*, 2ª série, 4-6: 155-182
- GOMÉZ, F. et alii (2015). "Eventos marinos de alta energia y cambios traumáticos en los asentamientos costeros del Suroeste de la Península Ibérica", *Cuaternario y Geomorfología*, 29, 1-1: 57-74.
- GRANT, M. (1969). *From Imperium to Auctoritas*. Cambridge.
- GREENE, K. (1986). *The Archaeology of the Roman Economy*. Londres.
- GUERRA, A. (1995). *Plínio-o-Velho e a Lusitânia*. Lisboa.
- GUERRA, A. (2001). "Para uma reanálise das fontes escritas relativas à presença púnica no Ocidente peninsular", in A. Tavares, M. J. Ferro e J. L. Cardoso (orgs.), *Os Púnicos no Extremo Ocidente*, Lisboa: 30-35.
- HAYES, J. W. (2001). "Les sigillées orientales", in P. Lévêque e J. P. Morel (eds.), *Céramiques hellénistiques et romaines*. Paris: 145-160.
- HERVÁS, J. M. Roldán (1975). *Itineraria Hispana. Fuentes antiguas para el estudio de las vías romanas en la Península Ibérica*. Madrid.
- HINDSON, R. A., ANDRADE, C. e DAWSON, A. (1996). "Sedimentary processes associated with the tsunami generated by the 1755 Lisbon Earthquake on the Algarve Coast", *Physics and Chemistry of the Earth*, 21, 12: 57-63.
- HOPKINS, K. (1980). "Taxes and trade in Roman Empire (200 BC-400 AD)", *Journal of Roman Studies*, 70: 101-125.
- JIMÉNEZ, D. Álvarez (2010). "La outra ruptura del Limes en el 406: La piratería en las provincias occidentales del Imperio", in F. Oliveira et alii (coords.), *A Queda de Roma e o Alvorecer da Europa*, Coimbra: 83-102.
- LAFAYE, G. (1899). "Isis", in Daremberg e Saglio (eds.), *Dictionnaire des Antiquités Grecques et Romaines*, 3, 1. Paris: 577-586.
- LANCHA, J. (1985). "La mosaïque d'Océan découverte à Faro", *Conimbriga*, 24: 160-170.

- LEHMANN-HARTLEBEN, K. (1923). *Die antiken Hafenanlagen des Mittelmeeres*. Lipsia.
- LOMOS, J. e SAÉZ, P. (1981). "El Kalendarium Vegetianum, la Annona y el comércio del aceite", *Mélanges de la Casa de Velázquez*, 17: 55-84.
- LOPES, J. Silva (1848). *Memória para a história eclesiástica do Bispado do Algarve*. Lisboa.
- LOPES, J. Silva (1849). *Corografia do Reino do Algarve*. Lisboa.
- MACIEL, M. J. (2000). "Do romano ao islâmico: as escavações de 1997 no Montinho das Laranjeiras", in V. O. Jorge (coord.), *Actas do III Congresso de Arqueologia Peninsular*, 6: 637-668.
- MAIA, M. (1979). "Ânforas de S. Bartolomeu de Castro Marim", *Clio*, 1: 141-198.
- MAIA, M. G. (2003). "Fenícios em Tavira", in M. G. Maia et alii (coords.), *Tavira. Território e Poder*. Lisboa: 62-70
- MANGAS, J. e HERNANDO, M. R. (2011). *La sal en la Hispania romana*. Madrid.
- MANTAS, V. G. (1990). "As cidades marítimas da Lusitânia", in *Les Villes de Lusitanie Romaine*. Paris, CNRS: 149-205.
- MANTAS, V. G. (1993). "A cidade luso-romana de Ossonoba", in *Actas del I Coloquio de Historia Antigua de Andalucia*, 1. Córdoba: 501-537.
- MANTAS, V. G. (1997), "Os caminhos da serra e do mar", in F. Barata e R. Parreira (eds.), *Noventa Séculos Entre a Serra e o Mar*, Lisboa: 310-325.
- MANTAS, V. G. (1997a). "As civitates: esboço da geografia política e económica do Algarve romano", in M. F. Barata e R. Parreira (eds.), *Noventa Séculos Entre a Serra e o Mar*. Lisboa: 203-209
- MANTAS, V. G. (1998). "Navegação, economia e relações interprovinciais. Lusitânia e Bética", *Humanitas*, 50: 199-239.
- MANTAS, V. G. (2000). "Portos marítimos romanos", *Memórias da Academia de Marinha*, 30: 5-69.
- MANTAS, V. G. (2003a), "A cidade de Balsa", in M. G. Maia et alii (coords.), *Tavira. Território e Poder*. Lisboa: 85-94.
- MANTAS, V. G. (2003). "Penélope e Ulisses na Lusitânia", in F. Oliveira (coord.), *Penélope e Ulisses*. Coimbra: 145-166.
- MANTAS, V. G. (2006). "A representação de navios em mosaicos luso-romanos", in F. Oliveira, P. Thiery e R. Vilaça (coords.), *O Mar Greco-Latino*. Coimbra: 291-320.
- MANTAS, V. G. (2008). "O Atlas de Pedro Teixeira e os portos do continente português nas vésperas da Restauração", *Memórias da Academia de Marinha*, 38: 87-118.
- MANTAS, V. G. (2012). *As vias romanas da Lusitânia*. Mérida.
- MANTAS, V. G. (2015). "O Estreito de Gibraltar e a sua importância simbólica e estratégica", in C. G. Silva (coord.), *A Conquista de Ceuta. Conselho Régio de Torres Vedras*. Torres Vedras: 11-35.
- MARTINI, R. (1995). *Monetazione bronzea romana tardo-republicana, 2, Sextus Pompeius*. Milão.
- MATOS, J. L. (1997). "Cerro da Vila", in M. F. Barata e R. Parreira (eds.), *Noventa Séculos Entre a Serra e o Mar*. Lisboa: 387-393.
- MEDEIROS, I. E. (2010). "O sítio de Boca do Rio. Identificação e registo de estruturas arqueológicas visíveis à superfície", *Xelb*, 10: 717-724.
- MELLAS, Samira (2012). *Évaluation du risque tsunamique sur le litoral atlantique marocain*. Montpellier, Université Paul Valéry.
- MENANTEAU, L. (1983). "Rivages anciens et actuels em Basse Andalousie", *Prospection Aériennes. Les Paysages et Leur Histoire*. Madrid: 59-72
- MORAIS, R. (2013). "Um naufrágio bético datado da época de Augusto em Rio de Moínhos (Esposende, Norte de Portugal)", in R. Morais, H. Granjo e A. M. Cerdán (eds.), *O Irado Mar Atlântico*, Braga: 309-331
- Muñoz, M. Pastor (1978). "La Península Ibérica en Marciano de Heraclea", *Hispania Antigua*, 8: 89-128.
- NEILA, J. Rodríguez (1980). *El municipio romano de Gades*. Cádiz.
- NEILA, J. Rodríguez (2009). "Los Cornelios Balbos: política y mecenazgo entre Gades y Roma", in D. Bernal e A. Arévalo (eds.), *El Theatrum Balbi de Gades*. Cádiz: 307-333.
- NIETO, X. (1997). "Le commerce de cabotage et de redistribution", in P. Pomey (dir.), *La Navigation dans l'Antiquité*. Aix-en-Provence: 146-158.
- NOLEN, J. (1997). "Balsa, uma cidade romana no litoral algarvio", in M. F. Barata e R. Parreira (eds.), *Noventa Séculos Entre a Serra e o Mar*. Lisboa: 327-341.
- OCHOA, C. F. (ed.), (2003). *Gijón, puerto romano. Navegación y comercio en el Cantábrico durante la Antigüedad*. Gijón.

- ORDOÑEZ, Salvador (2003). "El puerto romano de Hispalis", in J. Ballester (ed.), *Puertos Fluviales Antiguos. Ciudad, Desarrollo e Infraestructuras*. Valência: 59-79.
- PARKER, A. J. (1992). *Ancient shipwrecks of the Mediterranean and the Roman provinces*. Oxford.
- PARODI, M. J. (2003). "Notas sobre la economía del Anas: apuntes sobre su navegación antigua", in J. Ballester (ed.), *Puertos Fluviales Antiguos. Ciudad, Desarrollo e Infraestructuras*. Valência: 49-58.
- PEKARY, Th. (1968). *Untersuchungen zu den romischen Reichstrassen*. Bona.
- PEREDA F. e MARÍAS F. (eds.), (2002). *El Atlas del Rey Planeta. 'La Descripción de España y de las Costas e Puertos de sus Reynos' de Pedro Texeira (1634)*. Hondarribia.
- PICARD, Ch. (1997). *La mer et les musulmans d'Occident au Moyen Âge*. Paris.
- PINHEIRO E ROSA, J. A. (1984). "Estamos em Ossónoba?", *Anais do Município de Faro*, 14: 149-156.
- PITASSI, Michael (2009). *The Navies of Rome*. Woodbridge.
- POMEY, P. (1997). "Les conditions de la navigation" in P. Pomey (dir), *La navigation dans l'Antiquité*. Aix-en-Provence: 18-31.
- RANDSBORG, K. (1991). *The First Millenium AD in Europe and the Mediterranean*. Cambridge.
- REIS, M. P. (2010). "Tanques, fontes e espelhos de água nos fora lusitanos", in T. Nogales (ed.), *Ciudad y Foro en Lusitania Romana*, Mérida: 285-314.
- REMESAL, J. (1995). "El sistema annonario como base de la evolución económica del Imperio romano", in T. Hackens e M. Miró (eds.), *Le Commerce Maritime Romain en Méditerranée Occidentale*. Estrasburgo - Rixensart: 355-367
- RIBEIRO, Orlando (1977). *Introduções geográficas à história de Portugal*. Lisboa.
- RICKMAN, G. (1988). "The archaeology and history of Roman ports", *The International Journal of Nautical Archaeology*, 17, 3: 257-267.
- RODRIGUES, Sandra (2004). *As vias romanas do Algarve*. Faro.
- SALÍNAS DE FRÍAS, M. (1988). "El Hieron Akroterion y la geografía religiosa del Extremo Occidente segun Estrabón", in G. P. Menaut (dir.), *Actas del I Congreso Peninsular de Historia Antigua*, 2. Santiago de Compostela: 135-142.
- SALVADO, João e dos Santos, ALBERTO (1965). "Descoberta no Algarve uma povoação industrial dos princípios da Era Cristã", *Diário de Notícias*, 7.10.65: 1, 9.
- SANTOS, M. L. A. (1971-1972). *Arqueologia romana do Algarve*, 1-2. Lisboa.
- SILVA, P. G. et alii (2005). "Archaeosismic record at the ancient roman city of Baelo Claudia", *Tectonophysics*, 408, 1-4: 129-146.
- SILVA C. T., SOARES, A. C. e CORREIA, V. (1990). "Produção de ânforas romanas no Martinhal (Sagres)", in Alarcão, A. E Mayet, F. (eds.), *Ânforas Lusitanas. Tipologia, Produção, Comércio*, Conímbriga: 225-246.
- SIMPLÍCIO, C. et alii (2000). "Arqueologia e geodinâmica do litoral. O caso de Quarteira (Algarve - Portugal)", in V. O. Jorge (coord.), *Actas do III Congresso de Arqueologia Peninsular*, 8. Porto: 609-622.
- SIRKS, Bondewijn (1991). *Food for Rome. The Legal Structure of the Transportation and Processing of Supplies for the Imperial Distributions in Rome and Constantinople*. Amesterdão.
- SOARES, A. M. (1997). "O teor em radiocarbono das conchas marinhas: um indicador paleo-oceanográfico", *Setúbal Arqueológica*, 11-12: 17-25
- SOUTO, H. (2003). "Portugal e a 'sombra dos números' nas pescas comunitárias", in *O Mar no Futuro de Portugal*, Lisboa, Academia de Marinha: 231-235.
- SOUZA, V. (1990). *Corpus signorum Imperii Romani*. Portugal. Coimbra.
- STARR, G. (1989). *The influence of sea power on Ancient History*. Nova Iorque.
- TEICHNER, F. (1997). Note sur le fonds numismatique romain de Foz do Rio Arade, *Conimbriga*, 36: 123-160.
- TEICHNER, F. (2010). *Entre Tierra y Mar: Zwischen Land und Meer. Architektur und Wirtschaftsweise Ländlicher Siedlungsplätze im Suden der Römischen Provinz Lusitanienn*, 1-2. Mérida, Studia Lusitana 3.
- TILLEY, A. (1994). "Sailing to windwards in the Ancient Mediterranean", *The International Journal of Nautical Archaeology*, 23, 4: 1-12.
- TORRES, C. (1992). "O Garb Al-Andaluz" in J. Mattoso (dir.), *História de Portugal*. Lisboa: 363-416.
- Leite de Vasconcelos, J. (1905). *Religiões da Lusitânia*, 2. Lisboa.

VALVERDE, A. (2004). "Sobre Salacia y otras apreciaciones acerca de algunas cecas de la Hispania occidental", *Revista Portuguesa de Arqueologia*, 7, 2: 243-264.

VIEGAS, C. (2011). "Ritmos do povoamento e economia do Algarve romano: entre o Mediterrâneo e o Atlântico", *O Arqueólogo Português*, série V, 1: 15-204.

WRIGHT, R. P. e HASSAL, M. W. (1974). "Roman Britain in 1973, 2. Inscriptions", *Britannia*, 5: 461-470.