# O valor do poder naval na Antiguidade Clássica: o exemplo romano

*Professor Doutor Vasco Gil Soares Mantas*

O exercício do poder naval por parte das potências que o possuíram ao longo dos séculos conheceu interpretações muito diversificadas, em larga medida ditadas pelas realidades do tempo e das sociedades em que foram produzidas. Muitas dessas interpretações espelham a persistência de concepções geoestratégicas centradas na oposição entre potências continentais e potências marítimas. Os trabalhos desenvolvidos pelo historiador e estratega naval norte-americano Alfred Thaier Mahan (Fig.1), nos finais do século XIX, obrigaram a repensar muitos dos conceitos anteriormente vigentes, demonstrando que o domínio do mar através do poder naval foi um factor determinante em muitos momentos decisivos da história[1]. Esta circunstância tornou-se mais visível a partir da Idade Moderna, quando se desenvolveram os grandes impérios marítimos europeus, obrigando ao efectivo domínio do mar ou a opções diplomáticas que permitissem beneficiar do apoio da potência marítima dominante. A atenção conferida ao poder naval em períodos mais recentes da história teve, todavia, consequências negativas para o estudo do que se passou na Antiguidade, relegado inicialmente para o círculo dos humanistas, durante muito tempo dependentes de fontes escritas, nem sempre fiáveis, e de uma iconografia reduzida e de difícil interpretação, particularmente limitada pela ausência até ao século XIX de meios de registo que permitissem a divulgação dos testemunhos, conduzindo a fantásticas propostas de reconstituição dos navios[2].

---

[1] A. T. Mahan, *The influence of Sea Power upon History*, Boston, 1890; *The influence of Sea Power upon the French Revolution and Empire*, Boston, 1919. Embora as análises de Mahan se centrem num período anterior à introdução da navegação a vapor parte das suas conclusões são geralmente válidas, o que levou muitos responsáveis navais da época a acolhê-las com grande entusiasmo.

[2] Jean Rougé, *La marine dans l'Antiquité*, Paris, 1975, pp.7-21

Fig 1 - O estratega e historiador naval Alfred Thaier Mahan, empenhado teórico do valor do poder naval

Um bom exemplo do interesse despertado pelo poder naval na Antiguidade Clássica entre os humanistas e, simultaneamente, das dificuldades com que estes se defrontavam, é a obra *De Militia Navalis Veterum Libri Quatuor* (Fig.2), publicada em 1654, por Johannes Scheffer[3]. Os antiquários, como era próprio da época, davam muito mais atenção aos relatos de batalhas e aos aspectos biográficos do que às questões teóricas relacionadas com o poder naval, quase sempre vagamente subentendido. É talvez significativo da influência das ideias feitas e da confusão entre táctica e estratégia que pesou nestes trabalhos pioneiros, a nítida incompreensão da importância decisiva do factor naval, isto mesmo em potências envolvidas em conflitos marítimos prolongados. No caso da obra sueca que damos como exemplo é possível que o interesse pelas actividades navais antigas tenha resultado da situação vivida pelo reino escandinavo, que então dominava inquestionavelmente o Mar Báltico. Restringindo a análise ao Mediterrâneo, teatro principal e durante muito tempo quase exclusivo dos grandes confrontos navais da Antiguidade, facilmente se verifica que este permaneceu até aos nossos dias como espaço privilegiado de conflitos em que o domínio do mar representou um elemento estratégico decisivo[4].

---

[3] Johannes Scheffer, *De Militia Navalis Veterum Libri Quatuor*, Upsala, 1654

[4] Jacques Mordal, *25 siècles de guerre sur mer*, I, Verviers, 1959, p.6

JOANNIS SCHEFFERI
ARGENTORATENSIS,
DE
MILITIA NAVALI
VETERUM
LIBRI QUATUOR.
AD
Historiam Græcam Latinamque vtiles.

UBSALIÆ,
Excudebat JOHANNES JANSSONIUS,
Regius Typographus, Anno MDCLIV.

Fig. 2 - Frontispício da obra sueca *De Militia Navalis Veterum*, editada em Upsala em 1654

Podemos deduzir que os historiadores menosprezaram as realidades do passado ou consideraram que a utilização militar do espaço marítimo evoluíra de tal forma que, na Antiguidade, as limitações técnicas dos meios disponíveis não teriam permitido um contributo eficaz na decisão militar dos grandes conflitos. Esta opinião não é apenas partilhado por historiadores de outras épocas, uma vez que ocorre também entre alguns especialistas da matéria nossos contemporâneos, como aconteceu com o norte-americano Chester Starr num dos clássicos dedicados a esta matéria, considerando que a queda de potências como Atenas, Cartago ou Roma pouco teve a ver com a perda do poder naval, preferindo realçar a utilização

conjunctural do poder marítimo por estes estados da Antiguidade[5]. Se é verdade que a constituição de forças navais efectivas se pode relacionar frequentemente com situações estratégicas pontuais, não é menos verdade que determinadas visões de grande estratégia, moldadas pelo predomínio do poder terrestre e mais ou menos inspiradas pelas teorias de Halford Mackinder[6], dificilmente se aplicam às potências atrás referidas, em particular ao caso romano, como veremos a seu tempo. Não quer isto dizer que o desenvolvimento do poder marítimo, em certas circunstâncias, não seja antecedido por um forte poder terrestre, o qual, a partir de determinado grau de expansão espacial pode conduzir a situações que tornem obrigatório o domínio do mar ou, pelo menos, uma capacidade de intervenção naval credível e eficiente. Não poucas vezes poderosos estados continentais se defrontaram com esta questão, nem sempre resolvida da melhor forma. Se a Alemanha tivesse ganho o controlo do Mar do Norte e do Atlântico em 1940, bloqueando e invadindo a Grã-Bretanha logo a seguir à derrota francesa, a sorte da guerra poderia ter sido diferente. Tal não aconteceu porque os meios navais germânicos, insuficientes, o não permitiram, ainda que a posterior Batalha do Atlântico tivesse causado graves preocupações aos Aliados[7]. A teoria de Mackinder mostrou, nesta circunstância, as suas vulnerabilidades, tanto como no caso da potência continental por excelência que era a União Soviética, cuja Armada teve um medíocre desempenho durante todo o conflito[8].

Estes exemplos, aparentemente anacrónicos, ajudam a explicar que grandes potências terrestres não podem prescindir do domínio do mar quando aspiram a objectivos de supremacia absoluta. Também é verdade que nem sempre os eventuais opositores poderão dispor de meios capazes de contrariar tais objectivos, dispensando assim a manutenção de custosas forças navais. Por isso se escreve frequentemente que Roma, depois da vitória final sobre os reinos helenísticos, não precisava de marinha militar, uma vez que os seus principais cenários de conflito eram terrestres. Visão simplista de uma realidade bem mais complexa, que não dispensava forças navais, naturalmente diferentes, mas de forma alguma apenas simbólicas ou remanescentes. Se perdermos algum tempo a recordar a história do Mediterrâneo na Antiguidade não podemos deixar de constatar, à margem

---

[5] Chester G. Starr, *The influence of Sea Power on Ancient History*, Nova Iorque, 1989, pp.83-84 (= Starr, *Power*)

[6] Halford Mackinder, *Democratic Ideals and Reality*, Londres, 1919

[7] Léonce Peillard, *A batalha do Atlântico*, I-II, 1989

[8] Henri Meilhac, *Que vaut la flotte des Soviets?*, La Science et la Vie, 275, 1940, pp.510-523; Friedrich Ruge, *Die Sowjetflotte als Gegner im Seekrieg 1941-1945*, Estugarda, 1981

de todos os preconceitos que valorizam a actuação de uns e limitam a de outros, como o domínio do mar foi um elemento central de conflitos decisivos, resolvidos vitoriosamente por aqueles que souberam criar e manter os meio que lhes garantiram o êxito final. Assim, antes de nos ocuparmos do caso romano, referiremos brevemente alguns dos factos que demonstram, sem lugar para dúvidas, o que aqui defendemos.

Podemos recuar no tempo até à Civilização Minóica, a qual, segundo testemunho do historiador grego Tucídides, teria sido a primeira a possuir uma armada que lhe permitiu o domínio do Mar Egeu e o controlo das rotas comerciais para o Levante e para o Egipto. Em Creta, o período Minóico Recente corresponde ao estabelecimento dos Aqueus, idos do continente grego por volta de 1400 a.C., iniciando-se um novo período naval no Mediterrâneo, onde os Aqueus ou Micénicos passam a ocupar posição dominante. Para alguns historiadores, sobretudo do meio naval, a invasão da ilha de Creta só foi possível numa época do ano em que a frota minóica estivesse desarmada nos portos, como era habitual na Antiguidade[9]. Se assim aconteceu, o ataque de surpresa dos Aqueus permitiu eliminar a superioridade do opositor, totalmente confiado na força naval para garantir a segurança da ilha, onde a arqueologia não descobriu até agora restos de fortificações anteriores ao período micénico[10]. Ou seja, do lado minóico uma utilização clássica da força naval, opondo-lhe os Aqueus uma actuação nada convencional, envolvendo algum risco, mas capaz de assegurar uma vitória rápida a partir do momento em que o desembarque tivesse êxito.

Durante dois séculos os Aqueus senhorearam grande parte do Mediterrâneo, comerciando e pirateando à vontade. No limiar da Antiguidade Clássica foram eles que nos deixaram um dos mais antigos e prestigiosos exemplos da projecção de forças através do controlo do mar, como foi a Guerra de Tróia. Este famoso episódio bélico, transmitido pela poesia homérica e confirmado pela arqueologia[11], consistiu numa grande operação naval, reunindo as forças de vários reinos micénicos através de uma coligação destinada a conquistar, ou talvez antes, a saquear a cidade de Tróia e a assegurar o domínio dos Dardanelos, desde sempre de inestimável valor estratégico e económico, quando, cerca de 1200 a.C., começam a sentir-se as primeiras perturbações provocadas pelas chamadas invasões dos Povos do Mar. O Canto II da Ilíada contém o célebre Catálogo das

---

[9] Jean Meirat, *Marines antiques de la Mediterranée*, Paris, 1964, pp.23-27

[10] Sinclair Hood, *Os Minóicos*, Lisboa, 1973, pp.143-144

[11] M. H. Rocha Pereira, *Estudos de História da Cultura Clássica*, I, *Cultura Grega*, Lisboa, 1993, pp.56-57 (= Rocha Pereira, *Grega*)

Naus, uma preciosa enumeração dos navios envolvidos no ataque, num total superior a um milhar, número certamente exagerado, mas que permite avaliar o poder relativo de cada reino presente na coligação[12]. Ainda que de forma anacrónica, podemos invocar como exemplo deste tipo de acções, que requerem o domínio do mar, a Invencível Armada, em 1582, ou a frota aliada que permitiu o desembarque da Normandia, em 1944.

O tumultuoso movimento de povos que marcou o fim da Idade do Bronze no Mediterrâneo, vitimando muitas civilizações da área, como a micénica e a hitita, caracterizou-se por intensas movimentações marítimas, dando azo a que, mais uma vez, o domínio do mar tenha constituído factor decisivo de vitória ou derrota. É evidente que muitas destas situações não implicaram a existência de uma política naval regular, regida por critérios muito posteriores, por parte dos povos envolvidos na onda de conflitos que se abate sobre o mundo mediterrânico pouco depois da data tradicional da Guerra de Tróia, mas a verdade é que a possibilidade de já dispor de forças navais organizadas no momento dos ataques teve consequências imediatas.

Assim sucedeu no Egipto, onde os primeiros faraós da XIX dinastia se debateram com violentos ataques terrestres, a partir da Líbia, e marítimos, estes no Delta do Nilo. A primeira grande batalha naval de que existe registo histórico ocorreu cerca de 1170 a.C., quando o faraó Ramsés III esmagou num dos ramos ocidentais do Delta do Nilo a frota combinada dos Povos do Mar, salvaguardando a civilização egípcia do domínio estrangeiro[13], acontecimento meticulosamente representado nos relevos murais do templo de Medina Habu (Fig.3), os quais permitem constatar a existência de autênticos navios de guerra na frota faraónica, uma frota estatal, acentuadamente diferentes dos navios de comércio, distinção ainda pouco vulgar nos finais do II Milénio a.C., afirmando-se definitivamente no milénio seguinte entre Fenícios e Gregos[14].

Em relação a estes povos é redundante destacar as suas aptidões marítimas, que muito cedo cultivaram, ainda que as explicações para tal facto sejam diversas e, não poucas vezes, bastante simplistas. É quase certo que o factor geográfico teve influência, sem que, todavia, possa ser considerado o único. As vicissitudes da história e as características culturais de uns e de outros não deixaram de condicionar o seu relacionamento com o mar e as respectivas percepções das possibilidades oferecidas pelo poder

---

[12] Homero, *Il.*, II, 484-877

[13] Cyril Aldred, *Os Egípcios*, Lisboa, 1966, pp.140-142

[14] Lionel Casson, *Ships and Seamanship in the Ancient World*, Baltimore, 1995[2], pp.43-96

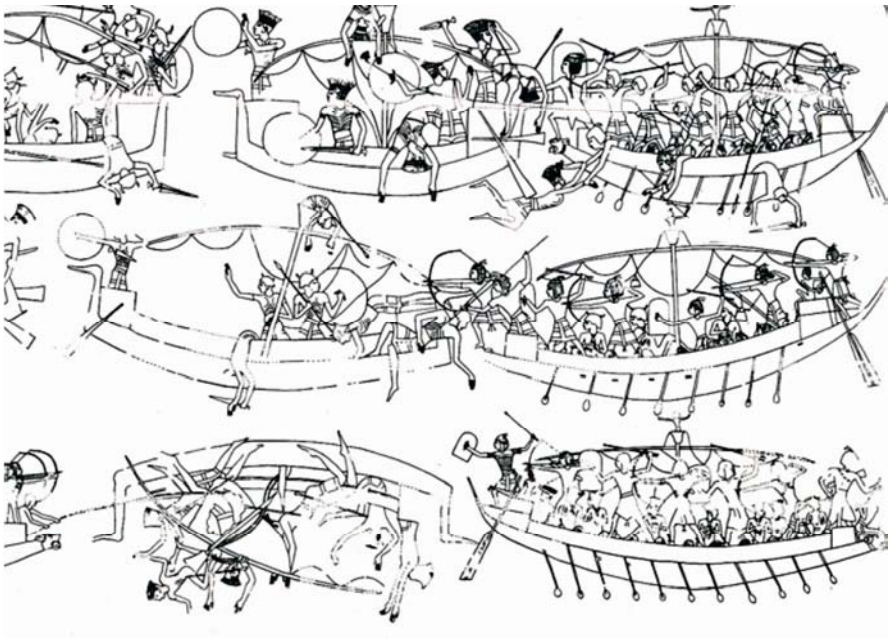

Fig.3 - Pormenor de um baixo relevo do templo de Medina Habu representando uma batalha naval no Delta entre a frota egípcia e a dos Povos do Mar

naval, tornando-os inimigos tradicionais, ao serviço de interesses próprios ou alheios, à escala do Mediterrâneo e mesmo um pouco para além deste mar[15]. Uma das circunstâncias doravante presentes na história é a das forças navais colocadas ao serviço de estados que as não possuem ou possuem de forma limitada, como tantas vezes aconteceu ao longo do I Milénio a.C. com frotas gregas e fenícias. Esta espécie de bipolaridade naval só terminará, subtituídos os Fenícios pelos Cartagineses, depois da vitória definitiva de Roma, que, pela primeira vez, colocará, sob a divisa *Senatus Populusque Romanus*, todo o Mediterrâneo submetido a um único poder. Mas estamos ainda longe dos dias do triunfo romano, o que nos obriga a recordar mais alguns acontecimentos que põem em relevo o quanto o poder naval, como parte integrante de uma esclarecida estratégia estatal, marcou a história da Antiguidade.

O império marítimo ateniense, desenvolvido em torno da Liga de Delos depois da vitória sobre os Persas, é um lugar comum da historiografia naval, apresentado como exemplo do valor do poderio naval ao serviço de uma política imperialista. Mas, neste caso, estamos perante o resultado de

[15] Allain Guillerm, *La marine dans l'Antiquité*, Paris, 1995, pp.19-24, 92-95

uma política decidida muito antes, mais importante do que a manutenção de um grau de poder naval que garantiu a hegemonia ateniense sobre grande número de estados gregos e actuou como factor disuasor face ao Império Persa. Na verdade, parece-nos muito mais importante a aprovação pelos atenienses da proposta de Temístocles que defendeu a construção de uma nova frota com o dinheiro proveniente da prata das minas de Laurion, recém descobertas, contra o desejo de muitos cidadãos que desejavam ver esse rendimento inesperado repartido entre eles, do que as consequências de vitórias que, sem navios, teriam sido impossíveis.

Temístocles compreendeu que o perigo persa não ficara eliminado depois de Maratona, apenas adiado, pelo que a construção de uma frota de 200 trirremes, essencial para enfrentar uma crise em que as movimentações navais se anunciavam decisivas[16]. Este episódio é do maior interesse, pois nos conduz, através de uma situação de há 2500 anos, à permanente questão do interesse na manutenção de uma marinha militar forte, naturalmente cara e por muitos, com frequência, considerada um luxo desnecessário (Fig.4). Assim, quando os Persas invadiram de novo o território grego, em 480 a.C., foi uma batalha naval, à vista de Atenas destruída pelos invasores, que decidiu a sorte da Grécia e, talvez sem exagero, da Europa. Induzidos a combater em Salamina, nos finais de Setembro, os contigentes navais fenícios e gregos ao serviço do Império Persa[17], sofreram uma derrota esmagadora, obrigando Xerxes a abandonar o projecto de submeter os estados gregos que se lhe opunham, perdendo o remanescente da frota no ano seguinte, em Micale.

Bastaria este exemplo para garantir ao poder naval um lugar de relevo na história da Antiguidade, sugerindo atenta reflexão nos nossos dias, infelizmente pouco motivados para o que ultrapasse o efémero contemporâneo. Outros existem, porém, que merecem ser recordados, sempre na lógica de que o poder naval de um Estado que pretenda protagonismo ou simplesmente preservar a soberania é imprescindível. Acrescentamos apenas mais algumas situações comprovativas de que o domínio do mar foi vital em momentos fulcrais da história mediterrânica. Assim sucedeu na Sicília, quando Gélon e Hierão derrotaram no mar os Cartagineses, salvando a presença grega nesta ilha, vitória que Píndaro não

---

[16] Mordal, pp.11-18; Starr, *Power*, pp.29-32

[17] M. L. Hammond, *The Battle of Salamis*, Journal of Helenic Studies, 75, 1959, pp.32-54; Barry Strauss, *The Battle of Salamis: The Naval Encounter that Save Greece and the Western Civilization*, Nova Iorque, 2004

Fig. 4 - Prefere uma Marinha fraca ou forte? Cartaz eleitoral inglês de 1908 inspirado no logotipo de uma famosa marca de tabaco

hesita, pelas suas consequências, em comparar com a de Salamina, ocorrida no mesmo ano[18]. Hierão, depois rei de Siracusa, apoiou a colónia grega de Cumas contra os Etruscos, vencendo-os numa grande batalha naval no Golfo de Nápoles, em 474 a.C., acontecimento que marca o fim do poder naval etrusco. Poderia este sucesso, importante para a colonização grega no

[18] Rocha Pereira, *Grega*, pp.230-232

Mediterrâneo Central, representar só por si um testemunho significativo do poder naval ao serviço de um Estado, mas se considerarmos que o recuo etrusco na Campânia inicia uma série de acontecimentos entre os quais se deve situar o advento do regime republicano em Roma, cuja data tradicional, 509 a.C., encontra já poucos defensores[19], este episódio bélico ganha uma nova relevância. Poderíamos prolongar a lista de testemunhos incontroversos do exercício estratégico do poder naval pelos estados da Antiguidade, particularmente activo na época helenística, sobretudo nos permanentes conflitos entre os diferentes reinos surgidos da divisão do Império de Alexandre[20], sucessivamente eliminados pela expansão romana. Deste período, que já se designou como o das esquadras gigantescas, referimos apenas um episódio curioso, mas que mais uma vez põe em relevo o respeito pelos detentores do poder naval. Trata-se do desastroso terramoto que, em 224 a.C., atingiu Rodes, destruindo o monumental Colosso e arruinando a ilha. Rodes era uma pequena potência, todavia possuidora de uma frota muito activa e empenhada na segurança do comércio mediterrânico, motivando um dos primeiros actos de solidariedade internacional, quando os grandes poderes marítimos da época apoiaram a reconstrução da frota rodense com materiais, dinheiro e navios[21]. Mais tarde, os Romanos demonstrarão o mesmo respeito por Rodes, cujo direito marítimo adoptarão com poucas modificações[22]. Dito isto, suficiente para abordar com largueza de espírito e menos preconceitos o papel do poder marítimo nos estados da Antiguidade, passaremos imediatamente à análise do complexo caso romano, dilatado ao longo de mais de um milénio de história e por vários mares.

A duração do Estado Romano e a sua evolução territorial obrigam a adoptar uma interpretação flexível, obrigando os especialistas a considerar os seus vários períodos como parte de uma história única, mas caracterizados por acentuadas diferenças políticas, económicas e culturais. Sucede que uma certa visão arcaizante da história romana valoriza em extremo realidades que só existiram no período monárquico ou nos primeiros séculos do regime republicano, determinando interpretações

---

[19] Jacques Heurgon, *Rome et la Mediterranée occidentale jusqu'aux guerres puniques*, Paris, 1980[2], pp.264-267; M. Christol / D. Nony, *Rome et son empire*, Paris, 1995, pp.39-40

[20] Pierre Lévêque, *Le monde hellénistique*, Paris, 1992, pp.14-61

[21] J. S. Morrison / J. F. Coates, *Greek and Roman Oared Warships*, Oxford, 1996, pp.56-57, 355

[22] Hans Kreller, *Lex Rhodia*, Zeitschrift für das Gesamte Handelsrecht, 85, 1921, pp.257-367

alheias ao que foi essencial na Roma posterior aos séculos IV e III a.C., quando realmente se inicia a afirmação na Itália e no Mediterrâneo do que era até então uma potência medíocre, uma pequena cidade-estado lutando frequentemente pela sobrevivência contra inimigos vizinhos, nalguns casos muito próximos. A primeira referência a um navio romano ocorre em 396 a.C. e reflecte esta circunstância, a propósito das peripécias sofridas pela embaixada enviada ao santuário grego de Delfos para agradecer a Apolo a conquista da cidade etrusca de Veios, situada apenas a 15 quilómetros de Roma, embaixada atacada por piratas na costa sul da Itália no decurso da viagem[23].

O interesse de Roma pelo mar, pelo menos entendido como fonte de riqueza através do comércio, revela-se muito cedo, continuando dinâmicas anteriores ao período republicano e obrigando a acções diplomáticas no sentido de procurar entendimentos com as forças dominantes na época, dada a inexistência, até ao último quartel do século IV a.C., de uma força naval romana. Só assim se compreendem, sem dificuldade, os tratados assinados entre Roma e Cartago, em 509 e 348 a.C., tratados cujas cláusulas chegaram até nós[24]. A data atribuída ao primeiro coincide com a data tradicional da queda da Monarquia, o que permite algumas dúvidas cronológicas. Limitar-nos-emos a dizer que um acordo com os Cartagineses sobre as áreas abertas ao comércio marítimo romano se situa bem no cenário conturbado das lutas entre as colónias gregas e as cidades etruscas, que terão facilitado, como vimos, a mudança política em Roma, pouco depois da data aceite pela historiografia romana, perturbando gravemente as actividades marítimas em grande parte asseguradas por comerciantes gregos e etruscos.

O que sucedeu parece corresponder à situação clássica em que uma potência fraca no mar procura entender-se com a potência marítima dominante. A data do segundo tratado também se pode interpretar à luz da evolução dos interesses marítimos romanos, reforçados durante a Segunda Guerra Latina, uma vez que recai muito perto da fundação de uma série de colónias marítimas na costa do Lácio, inclusive a de Óstia, na foz do Tibre, que será o porto avançado de Roma e guardiã do acesso à cidade a partir do mar[25]. A conquista do porto de *Antium* (Âncio) e a eliminação da frota

---

[23] Lívio, *H.R.*, V, 25, 4-10; 28, 1-5. Roma contava já nesse momento com o apoio incondicional da cidade marítima de *Caeres*, com a qual mantinha excelentes relações: Heurgon, pp.299-303

[24] Heurgon, pp.386-395

[25] Russel Meiggs, *Roman Ostia*, Oxford, 1960, pp.16-27; Heurgon, pp.289, 336-337

volsca, cujos esporões dos navios (*rostra*) foram decorar a tribuna dos oradores em Roma, em 338 a.C., marca uma nova fase, tornando a diplomacia insuficiente para garantir os interesses marítimos romanos, agora claramente relacionados com uma gradual expansão na Península Itálica. Os tratados com Cartago procuraram garantir um espaço seguro para a navegação romana ou envolvida no comércio com a cidade, dotada a partir da fundação das colónias no litoral do Lácio de portos adequados ao movimento marítimo que o sustentava, até então assegurado apenas por um estabelecimento de reduzidas dimensões, na foz do Tibre.

A presença de cidades romanas na costa lacial mostrou rapidamente que não bastava a Roma ser forte em terra, uma vez que a defesa dessas cidades contra ataques marítimos exigia uma força naval adequada, igualmente capaz de garantir alguma segurança à navegação, sempre ameaçada pela pirataria. Embora a conquista do litoral tenha sido conseguida através de operações terrestres, a manutenção dos novos territórios exigiu a criação de uma força naval permanente, a primeira da história romana. Esta circunstância demonstra que a expansão militar implicou uma dinâmica centrada na resposta necessária aos novos problemas dela resultantes, levando a reconhecer a complementaridade do poder terrestre e do poder marítimo no novo cenário político-militar do último terço do século IV a.C. Assim, sabemos que em 311 a.C. foram constituídas duas flotilhas de 10 navios cada, sob o comando de dois duúnviros navais[26], pouco depois da fundação de uma nova colónia marítima, em Pôncias, perto de Gaeta, em 313 a.C. Uma destas flotilhas, ultrapassando os limites das águas abertas à navegação romana, cruzou frente a Tarento em 283 a.C., do que resultou a sua destruição pelos navios desta importante colónia grega, causa do conflito que levará à intervenção de Pirro em apoio dos tarentinos e a um novo acordo romano-cartaginês, em 278 a.C., o que sugere que Roma continuava a dispôr de uma marinha de guerra, activa em grande parte do Tirreno e no sector ocidental do Iónico. Tarento acabou por cair em poder dos romanos depois da retirada do epirota, abrindo-se caminho para um conflito de grandes proporções entre Roma e Cartago, dado que os interesses das duas potências se tornaram antagónicos, devido à Sicília e aos limites que Cartago pretendia impôr, excluindo a ilha, essencial para o abastecimento de cereais, da esfera de actuação romana.

---

[26] Otto Fiebiger, *Duoviri navales*, Pauly-Wissova Realencyclopädie der Classischer Altertumswissenschaft, V, 2, Estugarda, 1958[2], col.1800-1801; Alfredo Valvo, *I Socii navales e l'affermarsi di Roma como potenza marittima*, O Mar Greco-Latino, Coimbra, 2006, pp.179-192

Pouco se conhece dos navios utilizados pela marinha romana antes do eclodir da Primeira Guerra Púnica, muito provavelmente semelhantes aos que equipavam as forças navais das cidades marítimas italianas, menores daqueles que os grandes estados helenísticos possuíam, antes adaptados à intensidade dos conflitos desenvolvidos na Itália. Seja como for, é evidente que o Senado romano teve consciência de que o domínio do mar era imprescindível para continuar uma política cujos resultados começavam a sugerir um destino manifesto. Uma certa uniformidade do material naval italiano, com forte componente etrusco-grega, parece-nos perfeitamente normal, considerando a situação anterior e o contributo, particularmente em equipagens, dos aliados de Roma. Para além destas realidades, tantas vezes mal interpretadas, existe um elemento fundamental quando se trata de forças navais que é o da organização e das infraestruturas de suporte. É neste domínio que Roma vai introduzir uma marca indelével, característica daquilo que, décadas atrás, se designava como génio romano.

Nas vésperas da Primeira Guerra Púnica, em 267 a.C., existiam quatro magistrados júniores, os *quaestores classici*, sugerindo outras tantas zonas marítimas e sectores de mobilização, destacados em Óstia, *Cales* (Calvi), na Campânia, e *Ariminium* (Rimini), no Adriático. Não se conhece ainda qual a sede do quarto questor, mas considerando a cronologia e a distribuição dos restantes não nos parece difícil situá-la algures no extremo meridional da Itália, talvez mesmo em Tarento. Perante tais indícios de um continuado esforço tendente a estruturar e manter forças navais capazes de garantir o poder naval necessário ao exercício das políticas do Estado, resulta impossível defender a tese do desarmamento naval romano por ocasião do primeiro confronto com Cartago, o qual, centrando-se na posse de uma ilha e envolvendo a principal potência marítima no Mediterrâneo Ocidental, não poderia deixar de ser um conflito marítimo de grande envergadura[27].

O principal problema que os estrategas romanos tinham que resolver era o de conseguir condições para desembarcar tropas na Sicília e garantir as comunicações no Estreito de Messina. Para isso era necessário uma esquadra importante, para além de numerosos transportes, apta a contrariar as forças navais cartaginesas, que contavam com bases na ilha e podiam ser reforçadas rapidamente a partir de África. De acordo com as fontes, Roma iniciou a guerra, em 260 a.C., com uma esquadra de 100 quinquerremes, 20

[27] Emilio Gabba, *La prima guerra punica e gli inizi dell'espansione transmarina*, Storia di Roma, II, 1, Turim, 1990, pp.55-67

trirremes e 25 navios requisitados aos aliados italiotas. Trata-se de uma força imponente, ainda que nessa altura inferior aos efectivos cartagineses. As quinquerremes, grandes navios de combate, teriam sido construídas no início da guerra, segundo uma famosa referência do historiador Políbio, copiando um navio cartaginês encalhado na costa do Lácio[28]. Julgamos que esta explicação deve ser entendida como uma *belle histoire*, ignorando as semelhanças que existiam entre o material naval em uso no Mediterrâneo e a necessidade real de que o corpo de batalha da frota romana correspondesse tipologicamente o mais possível ao do inimigo (Fig.5).

Fig.5 - Proas de galeras do século III a.C.: Moeda de Roma, estela funerária de Cartago e moeda púnica de Cádis

É evidente que a rapidez com que os navios foram construídos e depois repostas as pesadas perdas que a frota romana vai sofrendo ao longo das hostilidades, devido aos combates e aos naufrágios, só pode explicar-se através da mobilização de saberes e de meios materiais amplamente disponíveis na Itália, assim como pelo recurso à construção em série[29]. A mesma observação é válida para as equipagens dos navios, chave do êxito ou fracasso de qualquer frota, quer através da capacidade de recrutamento, quer da qualidade marinheira dos homens. Mesmo concedendo que tudo isto é pouco romano, no sentido estrito da palavra, a verdade é que o comando o era na totalidade. Derrotar a potência naval cartaginesa nestas circunstâncias confirma uma inteligente e bem preparada utilização do poder naval romano.

Para muitos historiadores a vitória romana ficou a dever-se à utilização do *corvus*, uma espécie de passadiço dotado de um espigão para o fixar ao

[28] Políbio, I, 20, 7
[29] Lívio, *H.R.*, XXVIII, 45; Michael Pitassi, *The Navies of Rome*, Woodbridge, 2009, p.53

navio inimigo, permitindo assim a abordagem e o combate corpo a corpo, no qual era suposto os legionários embarcados levarem a melhor. Não faltam polémicas em torno do *corvus*[30], cujo emprego parece ter sido limitado e do qual não existe nenhum testemunho iconográfico republicano ou imperial. Apesar das manobras de ataque com o esporão ou destinadas a quebrar os remos do navio inimigo serem de difícil execução, exigindo tripulações bem treinadas[31], a verdade é que o método da abordagem era muito utilizado, desde logo pelos piratas, a quem não interessava afundar o navio atacado antes do saque, prevalecendo em certas marinhas, como as de Corinto e Siracusa, o que limita o valor da explicação dada para justificar o *corvus*, dispositivo que obrigaria a modificar a estrutura dos navios, a fim de lhes garantir a necessária estabilidade (Fig.6). Não falamos aqui do problema complexo que é o de transformar combatentes terrestres em combatentes navais, algo que exige profunda reflexão, pois não nos parece que embarcar legionários consista na explicação única[32]. Uma análise comparativa das perdas sofridas no mar pelos Romanos, muito pesadas, e do número de cidadãos recenseados ao longo do conflito sugere cautela também em relação a este problema.

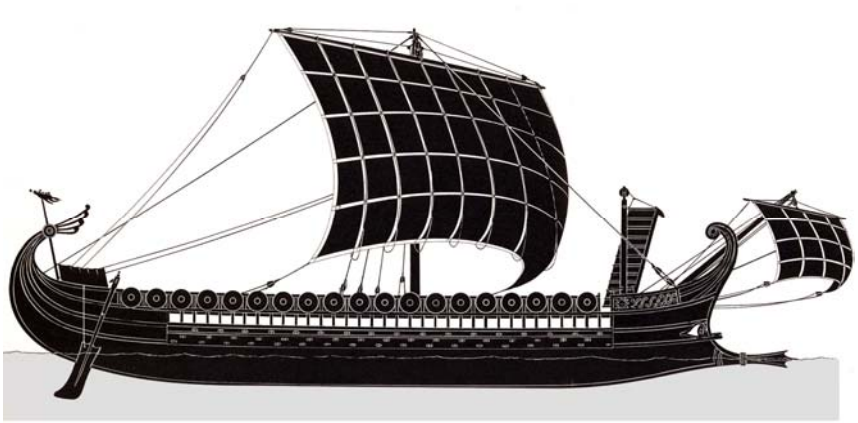

Fig. 6 - Quinquerreme do século III a.C., navegando à vela, equipada com o *corvus* e ostentando o olho apotropaico

[30] Políbio, I, 22; H. T. Wallinga, *The Boarding-Bridge of the Romans*, Groningen, 1956; L. Poznanski, *Encore le corvus de la terre à la mer*, Latomus, 38, 3, 1979, pp.652-661
[31] Morrison / Coates, pp.358-370
[32] José Varandas, *"A voar por cima das águas". As galeras e o domínio do Mediterrâneo Antigo*, A Guerra na Antiguidade, II, Lisboa, 2008, pp.177-178; Valvo, pp.189-190

Seja como for, os almirantes romanos, improvisados e detentores de comissões temporárias que poderiam não ser renovadas, venceram decisivamente as forças navaia cartaginesas em batalhas como as de Milas, Ecnomo e Ilhas Egatas, a última das quais, em 241 a.C., obrigou Cartago a pedir a paz. Na verdade, o que as fontes históricas nos transmitem permite verificar que os Romanos se deslocaram quase sempre sem que as esquadras inimigas conseguissem impedir esses movimentos, levando mesmo a guerra a solo africano, onde aliás foram vencidos, acabando por triunfar não em terra, mas sim graças a uma estratégia naval tenazmente conduzida e que os Cartagineses não conseguiram neutralizar. Talvez seja este o momento de recordar o que escreveu Raymond Bloch, historiador pouco condescendente com a atitude romana em relação ao poder naval, quando comparou a actuação de Roma e de Cartago: *O importante aqui, para além dos acontecimentos, é ver qual foi o comportamento de Roma e de Cartago no que respeita à marinha, porque esse comportamento é que traçou os seus destinos respectivos*[33]. Quando a Primeira Guerra Púnica terminou Roma controlava incontestavelmente o Mediterrâneo a ocidente da Grécia, assumindo-se como a potência marítima dominante, anexando ao seu domínio três grandes ilhas, a Sicília, a Sardenha e a Córsega.

Como é sabido, Cartago tentou recuperar das perdas através da exploração da Hispânia, onde os bárcidas promoveram a recém fundada *Carthago Nova* (Cartagena) a capital das suas possessões, seguramente a contragosto de *Gades* (Cádis), cidade que controlava o comércio púnico no Atlântico. O que nos interessa é que quando Aníbal provoca a Segunda Guerra Púnica, em 218 a.C., o ataque cartaginês à Itália faz-se por terra, com nenhuma intervenção naval significativa, ao passo que os Romanos manobraram as suas forças navais à vontade, talvez até com alguns inconvenientes provocados pela fraca resposta inimiga. Ao contrário da guerra anterior, esta caracterizou-se por um predomínio absoluto das operações terrestres, nas quais, sobretudo na Itália, os Romanos conheceram derrotas catastróficas, só mitigadas por uma dura disciplina, ardente patriotismo e medidas de excepção.

A capacidade naval romana não só permitiu o transporte de tropas para a Hispânia e o seu abastecimento regular, aniquilando o poderio cartaginês na Península, onde Cádis pactuou com Roma em 206 a.C., tornando-se desde então num seguro bastião do domínio romano[34]. Como a guerra se eterniza-

---

[33] Raymond Bloch, *Roma e o seu destino*, Lisboa, 1964, pp.55

[34] J. F. Rodríguez Neila, *El municipio romano de Gades*, Cádis, 1980, pp.28-43

va na Itália, mais uma vez foi o recurso inteligente ao poder naval que resolveu a situação, transferindo as operações para solo africano, o que obrigou Aníbal a acorrer em socorro de Cartago. A operação de desembarque em África do grande exército de Cipião só foi possível devido ao domínio absoluto do mar por parte da frota romana[35], a qual controlava os sectores operacionais marítimos desde o início das hostilidades. Desta forma, uma operação clássica de projecção de forças para o centro do poder inimigo levou a um confronto decisivo, que teve o seu epílogo em terra na batalha de Zama, em 202 a.C., ditando a rendição de Cartago, quase reduzida a um protectorado romano e com uma frota limitada a dez navios, depois de Cipião ter ordenado a destruição, no mar, de um avultado número de unidades cartaginesas. Esta questão levanta um problema que obriga a reflectir seriamente na incapacidade cartaginesa em utilizar os seus meios navais. Embora a superioridade numérica da esquadra romana tenha sido permanente durante toda a guerra, contando sempre com perto de 220 navios de combate, confirmando a facilidade com que os Romanos podiam substituir as perdas de forma a manter um efectivo que lhes garantia a supremacia[36]. Assim, ou os almirantes de Cartago não souberam utilizar as forças de que dispunham, ou intrigas internas prejudicaram a operacionalidade da frota, cujas más recordações da guerra anterior devem ter pesado na hora de decidir a guerra no mar.

É possível que os estrategas cartagineses tivessem desejado poupar a esquadra a embates que poderiam revelar-se desastrosos, nomeadamente perante a rapidez com que a frota romana reparava as perdas sofridas, graças aos meios largamente disponíveis na Itália. Acresce, a favor desta hipótese, que poderá ter sido invocado pelos que não eram, em Cartago, favoráveis à aventura italiana de Aníbal, a dificuldade crescente que a marinha cartaginesa enfrentava sempre que obrigada a completar os efectivos, desde logo devido à grande dificuldade em encontrar localmente as quantidades necessárias de madeira apta para a construção naval. Compreende-se desta forma uma possível preocupação em poupar os navios que viriam, afinal, a ser queimados em massa ao largo de Cartago por ordem de Cipião, terminada a guerra. Não é esta uma situação desconhecida na história marítima. A frota alemã, depois da vitória táctica obtida na Jutlândia, em 1916, não procurou explorar o êxito obtido, confinando-se às suas bases onde as tripulações sofreram os perniciosos

---

[35] Morrison / Coates, pp.65-68

[36] Bloch, p.56; Russel Meiggs, *Trees and Timber in the Ancient Mediterranean*, Oxford, 1982, p.117

efeitos da inacção e dos agitadores, até à revolta em 1918. Finalmente, esta bela frota acabou por mergulhar, invencível na sua inutilidade, nas águas do internamento em Scapa Flow, um ano depois[37]. Uma triste história que não deixa de sugerir uma situação não muito diferente da sucedida no final da Segunda Guerra Púnica.

É possível que os dirigentes cartagineses se tenham iludido quanto às intenções romanas a propósito do futuro de Cartago. O que se passara na Itália durante a campanha de Aníbal e a constatação, após a vitória em Zama, de que o domínio do Mediterrâneo se abria definitivamente a Roma, determinou uma especial dureza nos acordos da paz concedida ao empório norte-africano, os quais pareciam excluir qualquer hipótese de recuperação do poderio cartaginês, ainda que a capacidade de reconstituir o poder naval, a crer no arsenal de Cartago descrito por Apiano e que teria alarmado, numa visita de inspecção, Catão, o Antigo[38], fosse uma possibilidade a considerar. Depois da vitória na Segunda Guerra Púnica, Roma sentiu-se suficientemente forte para destruir os navios capturados, mesmo na perspectiva de embates, que não tardaram, com as potências helenísticas, quase todas dotadas de marinhas poderosas, as quais, todavia, não vão conseguir impedir o movimento de tropas e o fluxo dos abastecimentos.

Em 146 a.C., ano da destruição de Cartago, no final da Terceira Guerra Púnica, e da cidade de Corinto, grande centro económico e político grego, os Romanos têm o caminho aberto para dominar o Mediterrâneo Oriental. A República Romana é, definitivamente, uma república imperial, o que implica especial atenção aos problemas do poder naval, suporte das operações em terra e da segurança da navegação, sem esquecer o permanente problema do abastecimento de produtos alimentares a Roma, alargando-se a sua acção intervencionista a todo o Mediterrâneo, significativamente denominado *Mare Nostrum*. A componente marítima deste espaço imperial implicou uma dinâmica que a hipervalorização dos valores fundiários entre a classe dirigente romana não limitou, ainda que originando subtrefúgios diversos e o fortalecimento da classe dos cavaleiros e libertos, que predominarão largamente nos negócios marítimos. Se tivessemos dúvidas quanto à importância do mar no mundo romano, a reedificação de Corinto e de Cartago, sob a forma de colónias romanas e novamente grandes centros económicos marítimos, obrigar-nos-ia a aceitar,

---

[37] L. Von Reuter, *Scapa Flow. Tombeau de la Flotte Allemande* (trad. R. Jouan), Paris, 1929

[38] Apiano, *Pun.*, 95-96; H. Hurst, *Le port militaire de Carthage*, Les Dossiers d'Archéologie, 183, 1993, pp.42-51

só por si, o valor atribuído às potencialidades oferecidas pelo domínio do mar, através da contrapartida do poder naval.

O século que decorreu entre a destruição de Cartago e o assassinato de César, em 44 a.C., foi fértil em sucessos navais. Embora a tese do imperialismo defensivo romano, proposta por Mommsen, seja hoje muito criticada, a verdade é que a expansão multiplicou os potenciais conflitos na área mediterrânica, levando Roma a intervir em sucessivos cenários onde os seus novos interesses se iam estabelecendo. O choque com os grandes estados helenísticos tornou-se inevitável, contando os Romanos com aliados locais, como Rodes e Pérgamo, no embate contra a Macedónia, o Ponto e a Síria[39]. Ainda que não se registassem batalhas navais extraordinárias, o poder naval romano permitiu desenvolver estratégias que levaram inevitavelmente à derrota destas potências, fortes em terra e no mar e governadas por reis aguerridos. A supremacia do poder naval romano foi inequivocamente reconhecida por todos, como se depreende da declaração de um alto magistrado da Liga Aqueia, pró-romana, durante a guerra contra Antíoco III: *Mare in potestate habent Romani*[40]. Durante estas prolongadas guerras, por vezes complicadas pela situação política em Roma, as frotas da República contaram usualmente com os *socii navales*, ainda que as unidades romanas tenham sido sempre muito numerosas, não sendo difícil, a não ser em determinados momentos das lutas civis entre Mário e Sula, já no século I a.C., reunir frotas importantes, por vezes procedendo a fabricos em navios mantidos em reserva, como acontecera, em 172 a.C., durante a guerra contra Perseu, rei da Macedónia, com um núcleo de 50 unidades[41].

Embora as quinquerremes continuassem presentes nas frotas romanas, o que em parte se justificava pela existência de navios de grande porte nas frotas orientais potencialmente inimigas, começam a surgir com regularidade nos relatos navais referências a navios menores, denunciando uma evolução que levará a preferir unidades mais ligeiras para equipar a marinha romana. Esta preferência, ditada por motivos práticos e pelos cenários operacionais, reflecte uma certa desconfiança romana face aos enormes navios em uso nas marinhas helenísticas. Quando foi assinada a paz com Filipe V da Macedónia, em 197 a.C., foi decidido limitar a força

---

[39] Rougé, p.117-118; Morrison / Coates, pp.93-117
[40] Lycophron, *Alex.*, 1229-1230
[41] Morrison / Coates, p.109

macedónica principal a cinco unidades, mas foi-lhe permitido conservar o super navio real, considerado, devido às suas dimensões, sem qualquer utilidade operacional[42]. As grandes galeras helenísticas, que têm ocupado os arqueólogos navais desde há muito quanto à estrutura do casco e ordenamento dos remadores[43], reflectem o gosto pelo espectacular que marcou a época, pouco servindo nos conflitos, mas proporcionando aos realizadores de cinema excelentes oportunidades para cenas épicas, caso do célebre navio que conduziu Cleópatra à entrevista com Marco António (Fig.7), em Tarso, na Cilícia.

Fig. 7 - Reconstituição cinematográfica de 1934 do interior do famoso navio real de Cleópatra

As guerras no Oriente e as perturbações económicas e sociais que delas resultaram criaram um enorme problema de pirataria, que se estendeu até às costas sicilianas e italianas, estimulado durante os conflitos pelo recurso, por parte dos opositores a Roma, em especial pelo rei do Ponto, Mitrídates VI, durante as duas violentas guerras em que procurou coligar vários inimigos da hegemonia romana, a primeira das quais se iniciou em 88 a.C. com o massacre generalizado dos comerciantes itálicos instalados em diversos centros mediterrânicos, onde haviam ganho progressivamente o controlo das actividades comerciais. Como é evidente, os piratas não se preocupavam particularmente com a escolha das suas vítimas, sobretudo depois que as guerras terminaram, uma vez mais com a vitória romana,

[42] Morrison / Coates, pp.90, 109; Casson, pp.97-123
[43] Casson, pp.137-140

tornando-se um flagelo incontrolado. Como durante este período a Itália viveu também a chamada Guerra Social, que envolveu os Romanos e os seus aliados itálicos, a falta de meios navais que se verificou em certos momentos do conflito pode relacionar-se também com alguma dificuldade em recrutar equipagens entre os *socii navales*, em parte, pelo menos, temporariamente inimigos. O problema não terá durado muito tempo pois quando Espártaco tentou abandonar a Itália, em 71 a.C. não o pode fazer, mesmo com o apoio de navios piratas da Cilícia, ficando isolado no Estreito de Messina[44]. Seja como for, a pirataria obrigou, no quadro na nova ordem mediterrânica estabelecida por Roma, a intervir em força para salvaguardar a liberdade de navegação e os bons negócios que a exigiam e, como sempre, o abastecimento da cidade de Roma.

A propósito da atitude romana em relação ao poder naval, no período posterior às Guerras Púnicas, o historiador Raymond Bloch considerou ter havido falta de precaução e desinteresse pela manutenção de uma frota em permanente estado de prontidão, considerando mesmo que o Senado esbanjou poderosos meios navais, destruindo os navios capturados ou oferecendo-os aos aliados[45]. Não concordamos com esta opinião, pois, de uma maneira geral, Roma teve quase sempre capacidade de resposta adequada às ameaças que se foram desenvolvendo, uma vez que a experiência mostrara que o sistema de forças mistas criado anteriormente funcionava de forma conveniente. Não esqueçamos que existiam navios em reserva e que as dificuldades sentidas no século I a.C. se devem atribuir, em parte, a questões de política interna, uma das maiores ameaças, em todos tempos, à manutenção de meios navais operacionais. Não se tratava, nem assim podia ser, de transformar navios de guerra em navios comerciais, tanto mais que estes dificilmente poderiam navegar sem que aqueles garantissem a segurança das rotas marítimas. Devemos aqui considerar um outro factor, permanente, que é o da economia. Manter uma grande frota implica pesados encargos financeiros e o Senado entendia não valer a pena, perante os inimigos previsíveis, manter uma esquadra de enormes proporções. A destruição ou cedência de navios capturados é uma prática habitual, quando o vencedor sente poder dispensá-los, como aconteceu, por exemplo, com as unidades capturadas ou rendidas aos Aliados, na Segunda Guerra Mundial; no caso português recordamos os torpedeiros austríacos que nos foram cedidos no final da Primeira Guerra Mundial. Quanto às perturbações internas, capazes de prejudicar a eficiência de qualquer poder

---

[44] V. Diakov, *História de Roma*, Lisboa, s/d, pp.246-247
[45] Bloch, p.64-66

naval, lembramos as greves que se abateram sobre os estaleiros franceses em 1939, com graves prejuízos na construção de navios de combate, como o grande couraçado *Richelieu*. Devemos, portanto, ter alguma condescendência para com as dificuldades, talvez menos reais do que alguns historiadores consideram, sentidas pelos Romanos quando alargaram a sua acção ao Mediterrâneo Oriental.

Voltando à questão da pirataria, esta sim, bem preocupante, Roma viu-se obrigada a reorganizar o seu dispositivo naval, até então centrado no combate de esquadras e em operações logísticas. Os piratas controlavam praticamente o Mediterrâneo Oriental, a partir de numerosos portos situados na Cilícia e nas ilhas, como Creta[46]. Os seus meios eram poderosos, embora de início preferissem navios médios ou pequenos, que lhes permitiam praticar abrigos costeiros e águas fluviais, onde podiam passar despercebidos. As equipagens, como é habitual neste caso, eram variegadas, o que não impedia que actuassem de forma coordenada, inicialmente ao serviço dos estados inimigos de Roma, depois de forma livre, embora pretendessem, em certas ocasiões, representar uma força resistente à expansão romana.

De início os Romanos sentiram dificuldades em enfrentar a acção dos piratas, numerosos, fugidios e quase sempre bons marinheiros. Quando atacados em terra retiravam-se para o mar, onde eram difíceis de perseguir e destruir. As primeiras operações conduzidas no mar e em terra não obtiveram resultados significativos, a ponto de forças piratas terem atacado a Sicília e saqueado a Ilha de Delos, importante centro religioso e comercial. Este último ataque obrigou os Romanos a uma resposta à altura do desafio, sendo atribuídos em 67 a.C. plenos poderes para toda a área ameaçada, incluindo o interior até 70 quilómetros de distância da costa, a Gneu Pompeio (Fig.8), cuja nomeação não fora, aliás, completamente constitucional. Como os piratas contavam com bases dispersas, sobretudo na Ásia Menor, Arquipélago Grego, e Ilíria, o que lhes assegurava grande mobilidade e apoio mútuo, Pompeio, a quem o Senado atribuira uma frota de 500 unidades e avultados efectivos terrestres, legionários e auxiliares, dividiu o Mediterrâneo em 12 ou 13 sectores operacionais. Cada um deles contava com uma divisão naval e forças terrestres, conservando Pompeio uma massa de manobra de cerca de 60 navios, que lhe permitia intervir onde fosse necessário[47].

---

[46] P. Brulé, *La piraterie crétoise hellénistique*, Paris, 1978

[47] Apiano. *Mith*., 96; F. Miltner, *Gn. Pompeius Magnus*, Pauly-Wissova Realencyclopädie der Classischer Altertumswissenschaft, XXXI, 2, Estugarda, 1952[2], col.2062-2250

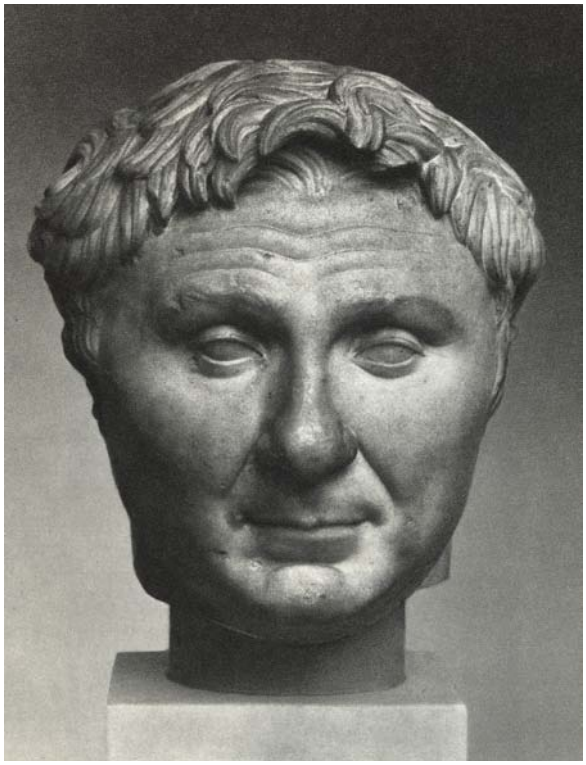

Fig. 8 - Busto de Pompeio Magno (*Ny Carlsberg Glyptotek*, Copenhaga)

A operação foi um êxito, o que obriga, para além da capacidade de comando de Pompeio, a considerar a existência de um excelente serviço de informações e de um muito eficaz sistema de comunicações. De notar ainda, e este pormenor não é falho de interesse, que a frota empenhada contra a pirataria incluía 270 navios tipo birreme, particularmente rápidos e capazes de navegar em águas pouco profundas, navios semelhantes a muitos dos que equipavam os piratas, sobretudo os da costa adriática. Pompeio conseguiu uma vitória completa contra o reduto principal da pirataria, na Cilícia, onde capturou 71 navios e se lhe renderam outros 306. No total, além de eliminados numerosos pequenos estados e os portos que os abrigavam, foram apreendidos pela frota romana perto de 700 navios, 600 dos quais, como se proclamava num cartaz na cerimónia de triunfo de

Pompeio, em 61 a.C., com esporões de bronze[48], ou seja, autênticos navios de combate. Os resultados obtidos por Pompeio, justamente cognominado Magno devido ao êxito da campanha, renderam a Roma novas províncias, somas importantes, a recuperação de parte dos saques e a libertação de muitos prisioneiros, votados à escravatura caso não fossem pagos aos piratas os resgates exigidos. A rapidez com que a grande operação contra a pirataria se desenrolou, no essencial três meses[49], subentende a existência de uma rede logística em terra, capaz de garantir os abastecimentos no mar, aspecto fundamental para garantir a permanência no alto mar de frotas de galeras, dotadas de equipagens numerosas e de fraca capacidade de transporte de água, alimentos e munições. O que Roma conseguiu mostra que a pirataria só pode combater-se eficazmente com forte determinação e meios adequados, sem excluir acções em terra, confirmando, cremos, uma grande capacidade romana para as coisas do mar e para o uso do poder naval ao serviço dos objectivos politicos e económicos do Estado, neste caso coincidentes com todos os que desejavam a segurança da navegação e dos litorais mediterrânicos.

Infelizmente o período que se seguiu foi marcado por terríveis guerras civis, à medida que a República se esboroava sob os golpes da corrupção e de chefes militares obcecados com o poder pessoal, tanto como sob as realidades do tempo, pois o Império não se coadunava com as instituições de uma pequena cidade-estado. Neste mesmo período, que se arrasta até à vitória definitiva de Octaviano, em 30 a.C., os embates navais entre as diferentes facções foram numerosos, obscurecendo, naturalmente, uma circunstância que se desenvolve, a partir de meados do século I a.C., de forma decisiva: as actividades navais no Atlântico. É certo que os primeiros contactos romanos com o Oceano se fizeram antes, talvez logo pelos inícios da Segunda Guerra Púnica, correspondendo a expedição de Décimo Júnio Bruto, em 137 a.C., à qual estão ligados os portos de Cádis e de Lisboa, à primeira grande acção com recurso a meios navais na costa atlântica, em grande parte obtidos em Cádis. Como não havia, inicialmente, frotas inimigas a enfrentar, as missões eram quase sempre logísticas e de policiamento da costa, o que permitia obviar às evidentes dificuldades que as galeras mediterrânicas sentiam nas águas atlânticas, tanto mais que os abrigos escasseavam na maior parte do litoral a norte do Cabo de São Vicente, onde se situava o limite ocidental da Europa. No Atlântico dos finais do I Milénio a.C. nada havia que se pudesse comparar ao mar de

---

[48] Apiano, *Mith.*, 116-117
[49] Rougé, pp.120-121

vizinhança e de proximidade que os Romanos conheciam no Mediterrâneo. Como é lógico, as condições vigentes obrigaram a considerar alterações no equipamento, levando a adoptar, rapidamente, pormenores técnicos da construção naval atlântica, onde ela existia. Dado que os inimigos a defrontar no litoral oceânico não dispunham de nada parecido com o que os Romanos haviam defrontado no Mediterrâneo, não existiam razões para a utilização sistemática de grandes unidades de combate, tanto mais que a pirataria constituirá, no limite noroeste do Império, uma das ameaças mais graves à ordem romana, como veremos a seu tempo.

Que o equipamento naval romano mediterrânico não estava adequado ao cenário atlântico provam-no as campanhas de César na Armórica, a actual Bretanha, e na Inglaterra. Na Armórica, a frota de César defrontou os *Veneti*, cujos navios de grande porte, movidos à vela, e habilidade marinheira[50], levantaram graves dificuldades aos Romanos. Aqui aconteceu, em 56 a.C., no Golfo de Morbihan, uma das poucas batalhas navais travadas no Atlântico pela frota romana, constituída em parte por navios construídos na Gália e por outros vindos do Mediterrâneo, menores que os do inimigo. Os Romanos só conseguiram vencer inutilizando-lhes o velame, do que resultou ficarem imobilizados, pois os cascos, construídos com pranchas de carvalho fixadas por pregos de ferro, eram imunes aos esporões das galeras[51]. A frota romana contava com uma centena de navios, metade da frota que os *Veneti* alinharam na Baía de Quiberon. Nesta campanha, marcada pela única batalha naval da Antiguidade em que uma frota à vela combateu com uma frota de galeras, esteve presente, como conselheiro de César, uma importante figura de Cádis, Lúcio Cornélio Balbo, reflectindo o permanente interesse deste grande centro portuário pelas oportunidades oferecidas pelas regiões atlânticas[52]. No ano seguinte, César desembarcou na Britânia, para um grande reconhecimento armado, protegendo os transportes com navios da frota (*classis*) e com outros construídos expressamente para a acção[53]. Em resultado das dificuldades sentidas nessa primeira incursão, César providenciou a construção de navios de transporte (*vectoriae navigia*) especialmente adaptados às

---

[50] Guillerm, pp.48-66. Não concordamos com a influência púnica sobre a construção naval da Armórica, muito diferente da mediterrânica, proposta por Alain Guillerm

[51] César, *Bell.Gall.*, III, 8-15

[52] Vasco Mantas, *O Atlântico e o Império Romano*, Revista Portuguesa de História, 36, 2, 2002-2003, pp.454-455. Sobre os Balbos: J. F. Rodríguez Neila, *Confidentes de César. Los Balbos de Cádiz*, Madrid, 1992

[53] Morrison / Coates, pp.119-125

condições do Canal da Mancha, a remos e à vela, permitindo desembarcar directamente nas praias. Foram estes navios os primeiros LST da história naval. Pouco a pouco, os Romanos iam avançando na experiência atlântica, fortemente estimulada pela conquista da Gália e pelas acções na Britânia.

As guerras civis dos últimos anos da República implicaram muitas movimentações navais e algumas batalhas, com destaque para as que envolveram as forças dos filhos de Pompeio Magno, sobretudo Sexto Pompeio, e as forças navais cesarianas e de Octaviano, antes do grande embate entre este e Marco António. Depois do assassinato do ditador, Sexto Pompeio enfrentou, no Mediterrâneo Ocidental, com grande poderio marítimo, em parte assente nas unidades recebidas do pai, em parte facultado pelas numerosas clientelas familiares, os membros do Segundo Triunvirato. Estas frotas dos finais da República, dispersas pelo Mediterrâneo, eram numerosas e contribuiram frequentemente para alterar o equilíbrio de forças entre os opositores e, particularmente, entre os triunviros. O herdeiro de César, o jovem Octaviano, parecia, inicialmente, mal posicionado para o substituir, pois dispunha de muito poucos navios, fraqueza gravíssima num cenário que implicava a regular deslocação de tropas por via marítima e a necessidade, para quem controlasse a Itália, de sustentar os abastecimentos a Roma, postos em causa por Pompeio e seus aliados.

Octaviano compreendeu de imediato o valor do poder naval no conflito, não arriscando as suas forças antes de constituir uma marinha operacional, quer do ponto de vista dos efectivos, quer da instrução das equipagens, por vezes ministrada em terra firme quando se tratava do exercício dos remos. Entendendo-se provisoriamente com Marco António, através de uma série de negociações difíceis, conseguiu deste a cedência de 120 navios em troca de algumas legiões, isolando o terceiro membro do triunvirato, Lépido. Conseguida a formação de uma esquadra significativa, reforçada ainda pela adesão das ilhas da Córsega e da Sardenha com os meios navais aí destacadas, Octaviano passou novamente à acção no Estreito de Messina contra Pompeio. O comando da frota, em 37 a.C., foi confiado a Marco Vipsânio Agripa (Fig.9), um notável chefe naval e excelente estratega.

Fig. 9 - Busto de Marco Vipsânio Agripa (Museu do Louvre, Paris)

No ano seguinte, em Nauloco, perto de Messina, a esquadra de Octaviano quase destruiu completamente a de Sexto Pompeio, salvando-se apenas 17 navios[54]. Nesta batalha parece ter sido utilizado pela primeira vez um engenho talvez derivado do *corvus*, o arpão (*harpax*), eficiente e menos perigoso para o navio atacante, bem como um avultado número de liburnas, um tipo de navio rápido, com duas ordens de remos (Fig.10), copiado dos navios da Dalmácia. Em Setembro de 2008 foi descoberto no mar, perto de Messina, um esporão de bronze, de pequenas dimensões, que poderá ter pertencido a uma liburna[55].

---

[54] Rougé, pp.124-126; Morrison / Coates, pp.154-157. Sobre Agripa: J. M. Roddaz, *Marcus Agrippa*, Roma, 1984

[55] O esporão foi encontrado por uma banhista perto da praia de Acqualadrone, a pouca profundidade, e recuperado pelos mergulhadores da Guarda Costeira italiana. Encontra-se actualmente exposto no Museu de Messina. Sobre as liburnas: Silvio Panciera, *Liburna*, Epigraphica,18, 1956, pp.130-158; Morrison / Coates, pp.76, 316-317

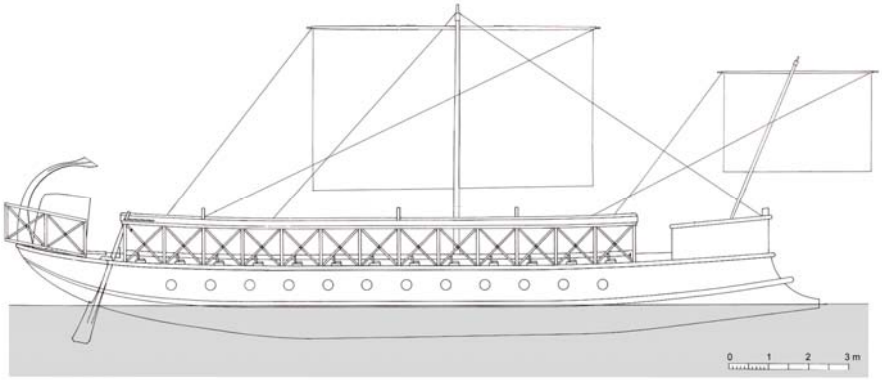


Fig.10 - Reconstituição, destituída dos remos, de uma liburna dos inícios do século I

Depois da vitória sobre Pompeio, rapidamente eliminado, Octaviano excluiu Lépido do Triunvirato, recebendo os meios militares, nomeadamente os navios, que este possuía em África, o que lhe deu o domínio de todo o Ocidente. A guerra contra António era apenas uma questão de tempo. Todos sabiam, perante o sucedido, que o poder naval decidiria a favor de um ou de outro: *In the next four years, with Octavian in Italy and Dalmatia and Antony in Armenia, Syria and Greece, events were leading up to the final engagements of the civil wars, fought at sea*[56]. As inconsequências da política oriental de António, sobretudo a sua associação à rainha do Egipto macedónico, Cleópatra VII, tiveram consequências desastrosas para o general romano. É certo que esta associação lhe facultou copiosos meios financeiros e o reforço de uma frota de grandes navios de combate (Fig.11), mas as perdas de ordem política foram pesadas e habilmente aproveitadas por Octaviano, agora senhor de uma eficiente esquadra, dotada de bom material e excelente moral. António e Cleópatra reuniram em Éfeso, na Ásia Menor, várias centenas de navios, deslocando-se a armada para a zona do Golfo de Ambrácia, no Noroeste da Grécia, em 32 a.C., onde António construiu campos de inverno, junto a *Actium* ou *Aktion*. O período de inactividade que se seguiu foi bem aproveitado por Octaviano e por Agripa, enquanto que as tripulações da frota de António, sobretudo os remadores, sofreram os resultados das doenças e da falta de abastecimentos, gravemente prejudicados por acção da frota de Agripa. O moral desceu e as deserções aumentaram na mesma proporção.

[56] Morrison / Coates, p.157

Fig. 11 - Relevo de Palestrina com representação de um grande navio de guerra do final da República (Museu do Vaticano)

A enorme frota reunida em Éfeso acabou por se reduzir a pouco mais de 200 navios, 60 dos quais egípcios, queimando-se muitos dos excedentários, por falta de equipagens e de combatentes. Os navios eram de maiores dimensões que os da frota de Octaviano, mas esta contava com excelentes tripulações, aguerridas e motivadas. Como quase sempre sucedeu com as grandes batalhas da Antiguidade, a de Áccio travou-se muito perto da costa[57]. A esquadra de Octaviano nem sequer embarcou as velas, um empecilho em combate, ao contrário do sucedido com os navios egípcios, o que pressupõe uma segunda intenção por parte de Cleópatra. As fontes sobre a batalha são relativamente numerosas, e uma delas encontra-se numa obra de referência da cultura ocidental, a *Eneida* de Vergílio, onde a batalha de Áccio representa o climax da história romana[58]. As fontes não são totalmente coincidentes quanto ao número de navios envolvidos, mas permitem considerar que Octaviano e Agripa dispunham de uns 400, incluindo liburnas, e António e Cleópatra uns 200, superiores em porte, mas com equipagens incompletas.

---

[57] Morrison Coates, 157-165

[58] Virgílio, *Aen*, VIII, 671-713; M. H. Rocha Pereira, *Estudos de História da Cultura Clássica*, II, *Cultura Romana*, Lisboa, 2009[4], pp.301-306

Os navios de Octaviano dispuseram-se em ordem de batalha, bloqueando o acesso ao mar à esquadra inimiga, postada à entrada do golfo, com os navios egípcios à rectaguarda da formação (Fig.12).

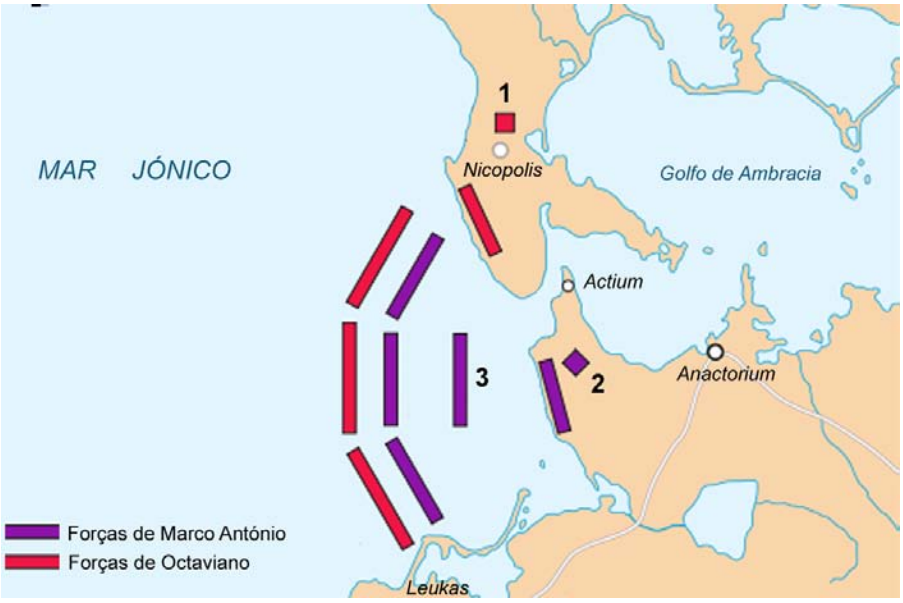


Fig.12 - Batalha de Áccio: 1 - Campo de Octaviano; 2 - Campo de Marco António; 3 - Navios de Cleópatra

Por volta do meio-dia, aproveitando o vento, a ala esquerda da esquadra de Marco António quebrou a formação e atacou, movimento acompanhado pelo recuo da ala direita de Octaviano e pelo avanço da sua ala esquerda, iniciando o envolvimento do inimigo. Apesar da batalha se encontrar indecisa, observada da costa pelas tropas dos dois contendores, a decisão resultou da fuga da frota egípcia, obedecendo a Cleópatra, logo seguida por Marco António. O combate prosseguiu até ao final da tarde, quando os navios e as tropas em terra se renderam a Octaviano[59]. Esta fuga de Cleópatra e de Marco António tem sido analisada vezes sem conta. Não vamos fazê-lo aqui, limitando-nos a reconhecer que a batalha marcou o fim da oposição militar organizada a Octaviano, que tomará Alexandria no ano seguinte, num simples passeio militar, anexando o Egipto, último dos grandes reinos nascidos da divisão do Império de Alexandre e anulando uma dinâmica de desfecho imprevisível.

[59] J. M. Carter, *The Battle of Actium*, Londres, 1970; Morrison / Coates, pp.165-170

Dos navios que sobreviveram à batalha, uns foram desarmados ou enviados para portos como de *Forum Iulii* (Fréjus)[60], uma das bases navais de Octaviano. Este reconheceu a importância da vitória obtida em Áccio, levantando aí um imponente santuário em honra de Marte e Neptuno, decorado com esporões de bronze seleccionados de forma a que todos os tipos de navios da esquadra vencida estivessem representados (Fig.13). Embora os *rostra* tenham desaparecido há muito, os encaixes para a sua fixação no muro do santuário permitem confirmar as diferenças de tamanho daqueles[61]. A batalha de Áccio confirmou a capacidade de comandante naval de Agripa, que vai ser um dos principais colaboradores de Augusto, título que o imperador recebeu em 27 a.C., na reforma do Estado e na estruturação da nova ordem imperial. Roma é uma potência hegemónica, a partir de então sem qualquer poder naval capaz de perturbar o seu domínio do Mediterrâneo e a sua presença noutros mares.

Fig. 13 - Vestígios da colocação dos *rostra* no santuário comemorativo de *Actium* (foto de W. Murray)

A nova situação obrigou a reconsiderar a estratégia naval romana, levando a uma definição precisa das missões a cumprir, que, em condições

[60] H.-P. Eydoux, *Promenades dans la France antique*, Paris, 1965, pp. 137-148; M. Reddé / J.- C. Golvin, *Voyages sur la Mediterranée romaine*, Arles, 2005, pp.120-121

[61] William Murray, *Le trophé naval de la victoire d'Actium*, Les Dossiers de l'Archéologie, 183, 1993, pp.66-73

normais, excluindo guerras civis, não implicavam grandes batalhas navais. Na verdade, ao longo dos cinco séculos que durou o Império, apenas se pode destacar o apoio das frotas italianas ao imperador Otão, contra Vitélio, no ano dos quatro imperadores[62], a batalha naval de Crisópolis, no Bósforo, em 324, também num cenário de guerra civil, neste caso entre Constantino e Licínio, a que poderemos acrescentar a derrota em 467, pelos Vândalos, através de brulotes, de uma esquadra combinada dos impérios ocidental e oriental, ao largo de Cartago. É esta acalmia nas actividades navais que leva muitos investigadores a desprezarem a importância da marinha romana imperial. Na verdade, a tranquilidade existente, apenas quebrada por alguns actos de pirataria, é uma prova da eficiência do policiamento dos mares e dos meios nele utilizados.

Para garantir o cumprimento de missões que são prioritariamente de vigilância, transporte e apoio logístico, Augusto decidiu dotar a marinha romana de navios adequados a esse tipo de missões, abandonando-se as grandes unidades, substituídas por outras de menor porte, confirmando uma evolução iniciada anteriormente. Navios como as hexeres ou as quinquerremes ocorrem apenas como capitânias das diferentes frotas ou como unidades de parada. Foi criado um novo dispositivo naval, adequado à situação, fixando-se as bases principais em Miseno, precedida por *Portus Iulius*, na Baia de Nápoles[63], e Ravena, no Adriático. Este sistema de forças, que inicialmente contava também com o porto militar de *Forum Iulii*, permitia grande flexibilidade através de destacamentos atribuídos a determinadas estações navais, permanentes ou temporárias. Garantia-se, assim, uma eficiente operacionalidade, ampliada com a criação posterior de outras esquadras e respectivas bases, como a *Classis Britannica* e a *Classis Germanica*, cujas funções se relacionavam com o controlo das águas em torno da Grã-Bretanha, Mar do Norte e curso do Reno[64].

As frotas britânica e germânica tiveram permanente actividade no apoio às operações desenvolvidas pelos Romanos na região, como sucedeu durante as importantes campanhas empreendidas na Germânia antes e depois do desastre militar de Teutoburgo, assim como, posteriormente, na

---

[62] Tácito, *Hist.*, II, 12, 1; Chester G. Starr, *The Roman Imperial Navy 31 B.C. -A. D. 324*, Chicago, 1993[2], pp.181-182 (= Starr, *Navy*)

[63] G. E. Rickman, *The Archaeology and History of Roman Ports*, The International Journal of Nautical Archaeology, 17, 3, 1988, p.258; Starr, *Navy*, p.11-14

[64] Michel Reddé, *Mare Nostrum. Les infrastructures, le dispositif et l'histoire de la marine sous l'Empire romain*, Roma, 1986, pp.145-319. Esta obra actualiza em alguns aspectos o livro clássico de Chester G. Starr, sem o substituir

conquista e consolidação do domínio romano na Britânia[65]. Convém sublinhar que foi Roma o primeiro Estado da Antiguidade a contar com duas fachadas marítimas significativas, mediterrânica e atlântica, cada uma com características próprias, reflectidas nas soluções implementadas pelo Império. Assim, embora recorrendo a modelos experimentados no cenário mediterrânico logo no início do principado de Augusto, verificam-se adaptações inspiradas pelas condições locais e missões a desempenhar. Se a frota germânica contou com grande número de pequenos navios fluviais, usualmente muito influenciados pelas embarcações fluviais do Reno[66], parece não haver dúvidas quanto ao material naval da *Classis Britannica* ter incluído liburnas e trirremes (Fig.14), tal como nas frotas pretorianas estacionadas na Itália, provavelmente construídas segundo modelos pré-determinados[67].

Fig.14 - Relevo votivo com indicação da trirreme *Radians*, pertencente à *Classis Britannica* (Museu de Boulogne)

---

[65] Starr, *Navy*, pp.141-144

[66] V. O. Höckman, *Das lager Altenburg, die Germanische Flotte und die römische Rheinschiffahrt*, Kolner Jarbuch, 31, 1998, pp.317-350

[67] Starr, *Navy*, p.153

Um levantamento das unidades conhecidas através de fontes escritas, sobretudo epigráficas, mostra que as trirremes constituiam o tipo de navio predominante nas frotas de Miseno e de Ravena[68], contando a primeira com cerca de 50. Apesar das dificuldades que o Atlântico levantava à utilização destes navios, a ponto de Calígula ter ordenado que a transferência de unidades do Canal da Mancha para o Mediterrâneo se fizesse através dos rios da Gália e por terra[69], a rota atlântica, sobretudo depois do início da conquista da Britânia, ganhou importância, sobretudo no que respeita ao movimento logístico, pois os custos de transporte eram muito mais baixos do que os resultantes do recurso aos rios gauleses[70], circunstância que seguramente interessava ao poder imperial. A construção de grandes faróis, como os da Corunha, Dover e Boulogne, reflecte um interesse evidente pelo uso estratégico da rota atlântica. Para além do Atlântico, os Romanos controlaram também parte do Mar Vermelho, através de estações navais estabelecidas em *Berenice* e em *Myos Hormos*, na costa egípcia, atendendo à importância da navegação comercial entre o Egipto e a Índia, aproveitando o regime das monções. Tudo isto mostra que o Império Romano considerava o mar um elemento fundamental para o exercício da sua hegemonia (Fig.15). A este propósito escreveu Tácito o seguinte: *As fronteiras do Império eram no Oceano ou em rios distantes. Exércitos, províncias, esquadras, todo o sistema estava interligado*[71].

---

[68] Casson, pp.141-142, 355-357
[69] Starr, *Navy*, p.152
[70] Kevin Greene, *The Archaeology of the Roman Economy*, Londres, 1986, pp.40-41
[71] Tácito, *Ann.*, I, 9

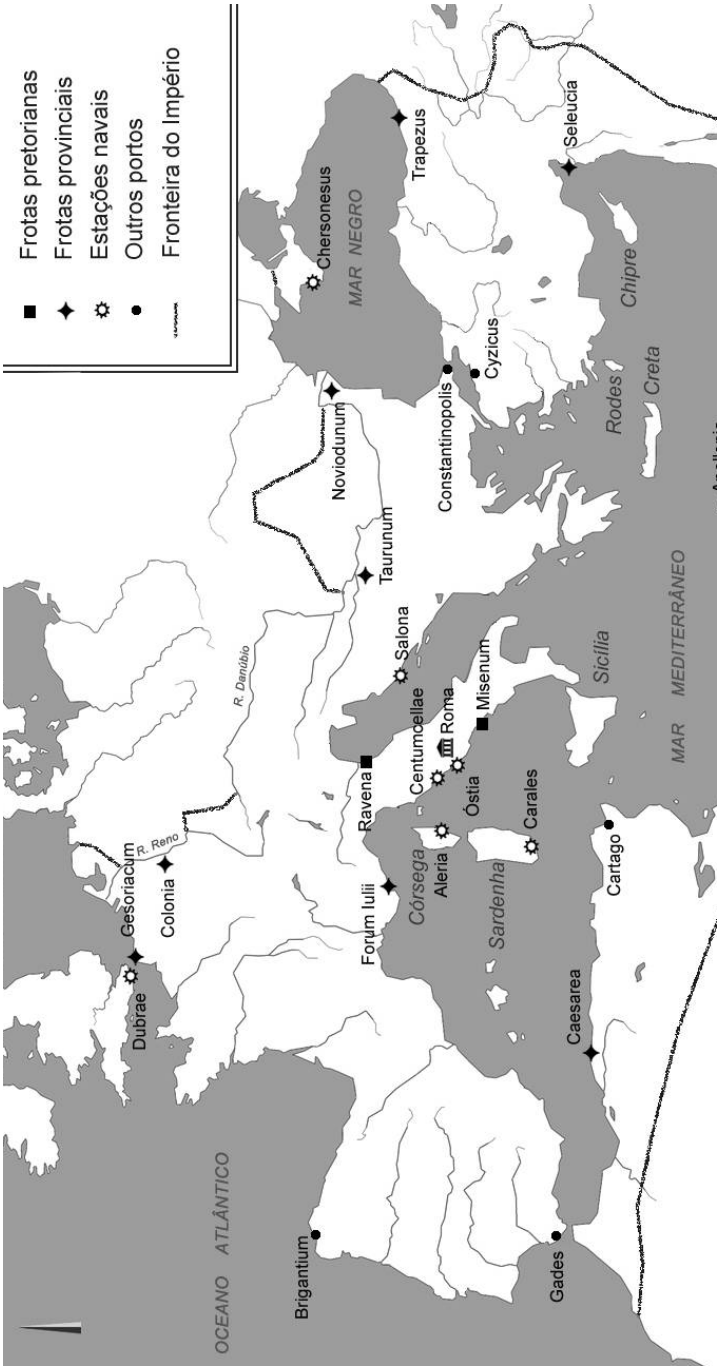


Fig. 15 - Localização das principais bases e estações navais do Império Romano (fronteiras do século II).

As esquadras romanas podiam utilizar portos comerciais sem instalações militares específicas, ainda que alguns deles tenham recebido melhoramentos de ordem logística ou defensiva quando receberam regularmente navios de guerra. Assim aconteceu, por exemplo, em Apolónia, na Líbia, cujo porto interior dispunha de um abrigo para navios (*navalia*), com 10 rampas (Fig.16), o que permite considerar a presença de um destacamento constituído por outras tantas liburnas da frota de Alexandria[72].

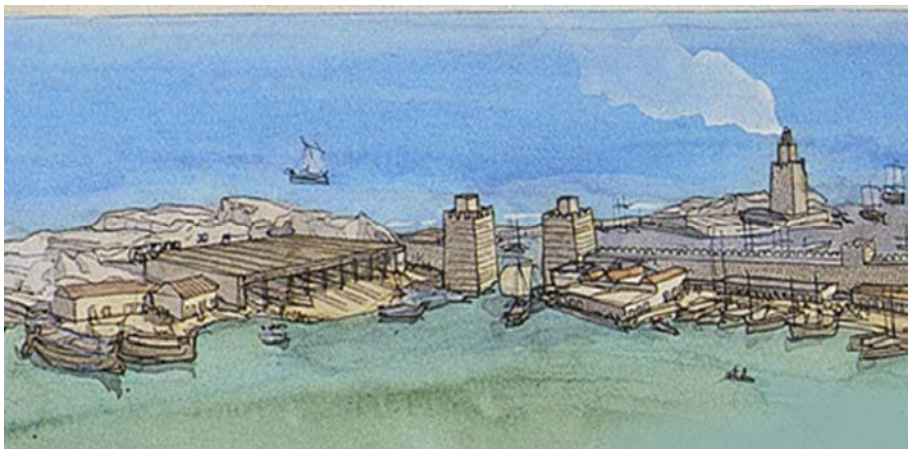

Fig. 16 - Pormenor do porto de Apolónia, com os abrigos (*navalia*) destinados às liburnas (reconstituição artística de J.-C. Golvin)

O Norte de África contava ainda com outro porto militar, onde estacionava a frota da Mauritânia, *Caesarea* (Cherchel), hoje na Argélia, cujas funções eram, sobretudo, de policiamento do sector meridional do Mediterrâneo Ocidental. À frota de Alexandria, enorme cidade marítima comercial, cabia em parte, a vigilância da frota anonária que transportava o trigo egípcio para Itália, a primeira a contar com navios comerciais idênticos, produzidos em série[73], assim como a vigilância no Nilo. O mar foi utilizado não apenas como um espaço estratégico militar, mas como um valioso meio de coesão, facilitando contactos e garantindo a circulação de muitos produtos considerados essenciais, quer para o Estado, quer para a economia privada, sobre a qual a intervenção daquele só se fez sentir no

[72] G. B. Jones / J. H. Little, *Coastal settlements in Cyrenaica*, Journal of Roman Studies, 61, 1971, pp.74-75; Reddé / Golvin, p.32. Apolónia poderá ter sido uma das bases da *Classis nova Libyca*

[73] Starr, *Navy*, pp.109-120; Casson, pp.297-299

Baixo Império. Um célebre mosaico existente em Mérida, outrora capital da Lusitânia, mostra bem esta centralidade do mar na concepção imperial do mundo romano[74], entendido como uma imagem do cosmos.

A maior parte das bases permanentes fora da Itália remonta ao imperador Cláudio, governante que demonstrou evidente interesse pelos assuntos marítimos, a que talvez não tenha sido alheia a classe dos libertos, profundamente envolvidos no comércio marítimo. A este imperador se ficou a dever a construção do grande porto marítimo de Óstia (*Portus Augusti*), junto à foz do Tibre, de primordial importância, juntamente com o de *Puteoli* (Pozzuoli), para o abastecimento da cidade de Roma, aspecto crítico da política de pacificação social inaugurada por Augusto[75]. O estabelecimento da principal base naval romana em Miseno, junto a *Puteoli*, reflecte indiscutivelmente a importância que a zona do Golfo de Nápoles possuía no âmbito das actividades marítimas romanas (Fig.17), constituindo eventualmente um pólo de concentração dos poderes político (Capri), económico (Pozzuoli) e naval (Miseno).

Fig. 17 - Imagem do Golfo de Nápoles: 1 - *Misenum*; 2 - *Puteoli*; 3 - *Capreae*; 4 - *Neapolis*; 5 - *Mons Vesuvius*

[74] M.-H. Quet, *La mosaïque cosmologique de Mérida*, Conimbriga, 18, 1979, pp.5-103; 19, 1980, pp.5-127

[75] G. E. Rickman, *The Corn Supply of Ancient Rome*, Oxford, 1980; Bondewijn Sirks, *Food for Rome. The Legal Structure of the Transportation and Processing of Supplies for the Imperial Distributions in Rome and Constantinople*, Amesterdão, 1991

No Adriático, a base de Ravena, um pouco menos importante e anterior à de Miseno, mas menos influenciada pela presença próxima de grandes centros urbanos civis, abrigou uma frota numerosa até cerca de 330, quando Constantino deslocou para Constantinopla, a capital do Império, que o Ocidente estabeleceria em Ravena, onde se conservou uma reduzida força naval. As duas frotas italianas, de que a de Miseno era a principal[76], operaram em todo o Mediterrâneo, como provam os testemunhos epigráficos, e, como dissemos contavam maioritariamente com liburnas e trirremes (Fig.18).

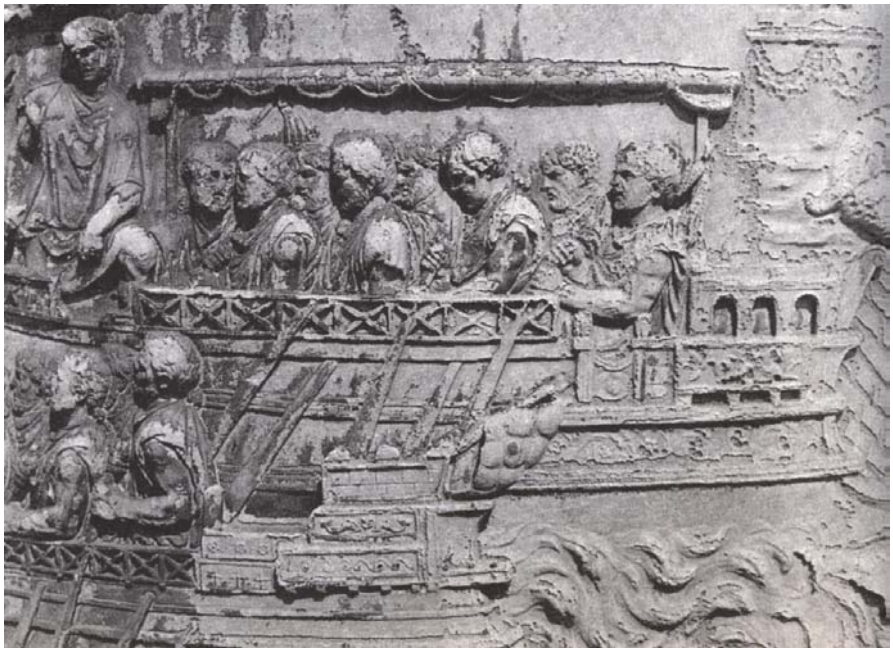

Fig. 18 - Pormenor da Coluna de Trajano, terminada em 113, com representação de uma liburna e de uma trirreme

Havia outras frotas, com missões regionais, contrariamente às estacionadas na Itália. Já referimos algumas, equipadas maioritariamente com liburnas, às quais devemos acrescentar as frotas da Síria, com base principal em *Seleucia*, na foz do Orontes, do Ponto, com base em *Trapezus* (Trebisonda) e depois em *Cysicus*, no Mar de Mármara, e da Mésia, à qual

[76] Starr, *Navy*, pp.13-26. Sobre a interessante estrutura social em Miseno: A. Parma, *Classiari, veterani e società cittadina a Misenum*, Ostraka, III, 1, 1994, pp.43-59

competia a vigilância de parte do curso do Danúbio[77]. Convém ainda referir a *Classis Pannonica*, baseada em *Taurunum*, na zona de confluência do Save e do Drave com o Danúbio, a única de todas as frotas que tinha funções exclusivamente fluviais. Vegécio, no seu célebre tratado reconhece a importância das missões, não apenas de ordem fiscal e policial, exercidas por estas frotas fluviais, sobretudo nas fronteiras, autêntica *Brown-water navy* do Império, escrevendo: *Penso que não vale a pena falar dos barcos de patrulha nos rios, que são muitos utilizados, diariamente, nos postos de vigia do Danúbio. O seu uso frequente resultou num maior conhecimento do que aquele que os antigos teriam para testemunhar* [78].

Os imperadores romanos, de uma maneira geral reconheceram sempre o valor do poder naval e respeitaram a política preventiva estabelecida por Augusto e ampliada por Cláudio, embora por meados do século II, talvez em consequência da atitude defensiva e de contenção militar desenvolvida por Adriano, se tenha verificado enfraquecimento da capacidade naval romana. As graves perturbações que se verificaram por essa altura no Sul da Península Ibérica, devido a incursões mouras, poderão reflectir uma situação de menor preparação, sobretudo no Mediterrâneo Ocidental. A anarquia que marcou parte do século III não contribuiu, naturalmente, para melhorar as coisas. Algumas frotas foram estiolando, eventualmente substituídas por milícias navais, dotadas, como parece, de navios civis armados, que surgem nas fontes com a designação de *Barcarii*[79].

A *Classis Britannica*, cuja base principal era *Gesoriacum* (Boulogne), na margem francesa do Canal da Mancha, não perdeu importância, tanto mais que os povos da Germânia rapidamente desenvolveram capacidades navais, logo anunciadas em 69 por uma força batava que enfrentou a esquadra romana junto ao Reno[80]. A frota possuía diversas bases secundárias, com instalações portuárias muito sumárias[81]. Pelos finais do século III foram construídos numerosos fortes na costa inglesa (Fig.19), destinados fundamentalmente a apoiar a esquadra e a defender o litoral contra os ataques Saxões e Francos, o *Litus Saxonicum*[82]. A frota britânica

---

[77] Starr, *Navy*, pp.106-156; O. Bounegru / M. Zahariade, *Les forces navales du Bas Danube et de la Mer Noire aux I^er^-VI^e^ Sècles*, Oxford, 1996

[78] Vegécio, *Epit*., IV, 46

[79] Em África e na Britânia: *CIL* VIII 21568; *Not. Dig. Occ*., 40, 22. O vocábulo *barca*, possivelmente de origem púnica, ocorre numa inscrição luso-romana de *Balsa*, perto de Tavira (*CIL* II 13=*IRCP* 73)

[80] Starr, *Navy*, pp.144-146

[81] J. Mertens, *Oudenburg, romeinse legerbasis aan de Noordzeekust*, Bruxelas, 1972

[82] Reddé, p.159; J. Stephen, *The Roman Forts of the Saxon Shore*, Londres, 1979; J. Cotteril, *Saxon Raiding and the Role of the Late Roman Forts of Britain*, Britannia, 24,

Fig. 19 - O forte romano de *Portus Adurni* (Portchester), pertencente ao *Litus Saxonicum.* O castelo no interior foi levantado pelos Normandos

está ligada ao único episódio sério de usurpação imperial suportada pelo poder naval, correspondente ao domínio de Carausio e Alecto na Britânia e parte da Bélgica (Fig.20), entre 286 e 296. Os testemunhos que nos ficaram

Fig. 20 - Moeda de Alecto, representado como imperador, figurando uma galera com características nórdicas

1993, pp.227-239. A hipótese de considerar os fortes como simples feitorias fortificadas parece-nos pouco credível

mostram que as frotas empenhadas nesta região possuíam, por essa época, navios com características mistas, mediterrânicas e germânicas, incluindo equipagens em parte, pelo menos, recrutadas entre os Bárbaros. O mesmo sucedeu com a *Classis Germanica*, cuja principal base era a cidade de Colónia (*Colonia Agripina*), ampliando o recurso a navios de construção mista, sobretudo as *lusoriae* utilizadas ao longo do Reno (Fig.21).

Fig. 21 - Reconstituição em grande escala de uma *lusoria* utilizada no patrulhamento fluvial na Germânia (*Museum für Antike Schiffahrt*, Mainz)

Considerando as características do Império Romano, o recurso ao recrutamento naval fora da Itália nada tem de extraordinário, sobretudo no Egeu e no Oriente[83]. Não podemos esquecer que, salvaguardando as diferenças culturais entre estas populações, elas se mostram romanizadas na melhor acepção da palavra, não faltando testemunhos do orgulho que sentiam por servirem o Império, reflectindo uma espécie de espírito imperial não isento de pragmatismo, idêntico ao dos auxiliares das legiões (Fig.22). As cartas de marinheiros egípcios recrutados são esclarecedoras,

[83] Rougé, pp.138-140

Fig. 22 - Ara funerário de *Montanus*, oficial da liburna *Aurata*, pertencente à frota de Ravena (Museu Arqueológico de Classe).

não se tratando de documentos oficiais, desta dinâmica integradora da marinha romana e das possibilidades de promoção social que tal permitia. Num desses papiros um tal *Apion*, aguardando colocação na frota de Miseno, termina a carta endereçada ao pai informando que o seu novo nome é *Antonius Maximus*[84]. Novo nome, novo estatuto, equivalente a progressão na altamente hierarquizada sociedade romana. Outra questão que tem sido regularmente discutida é a do recurso a escravos como remadores. Salvo raras ocasiões, e mesmo assim passaram à condição de libertos, os remadores das armadas romanas não eram escravos, sendo designados oficialmente como militares (*milites*), tal como o restante pessoal naval[85]. Durante a época imperial, razoavelmente pacífica quando

[84] *Michigan Papyri*, VIII, 490; Raymond Chevallier, *Voyages et déplacements dans l'Empire romain*, Paris, 1988, pp.93-94

[85] Ulpiano, *Digest.*,37, 13; Starr, *Navy*, pp.66-74

comparada com os séculos anteriores, a função da marinha não se esgotava nas missões de natureza marcadamente militar, cabendo-lhe outras, reconhecidas pelas populações do Império, como a execução de trabalhos portuários, a luta contra o banditismo no litoral, a transmissão de notícias, o socorro a náufragos e o auxílio em grandes catástrofes naturais, como no caso da erupção do Vesúvio, em 79, quando o almirante da *Classis Misenensis*, Plínio, o Antigo, morreu ao socorrer os habitantes das cidades vítimas do vulcão[86]. Entre as missões confiadas aos marinheiros recordamos também uma muito curiosa, a qual consistia na manobra do toldo (*velum*) que protegia do sol os espectadores do Coliseu, para o que existia em Roma um destacamento permanente da frota de Miseno. Tudo isto contribuía para uma imagem positiva das forças navais, cujos membros não cidadãos (*peregrini*) passaram a receber o direito latino provavelmente durante o principado de Vespasiano[87].

A longa duração do Império e a sua extraordinária expansão ditaram flutuações estratégicas, sem que o Estado alguma vez tivesse descurado completamente o valioso instrumento hegemónico que era o poder naval, respeitando o conhecido aforismo *si vis pacem, para bellum*. Quando o poder naval começa a enfraquecer, e com ele as actividades marítimas[88], estamos perante uma das consequências da transformação do Império, mais do que do resultado de decisões políticas. No mundo romano, Oriente e Norte ganham importância crescente e a própria capitalidade afasta-se da cidade eterna. Vegécio, nos finais do século IV, traça do poder naval romano um quadro que se inspira quase exclusivamente no passado, já não compreende a nomenclatura dos vários tipos de navios e faz uma afirmação que as realidades rapidamente desmentiram: *Sobre esta matéria não se pode dizer muito, já que o mar foi há muito pacificado e a guerra contra os povos bárbaros se desenrola exclusivamente em terra*[88].

Embora a *Notitia Dignitatum*, uma espécie de ordem de batalha das forças romanas no século V, continue a indicar a existência de forças navais, na verdade estas parecem ausentes do Mediterrâneo, pelo menos de uma forma efectiva, nos últimos anos do Império. Os Bárbaros movimentam-se à vontade, sem que a proibição de se lhes fornecer navios ou conhecimentos de construção naval mostre alguma eficiência[89]. Num

---

[86] Robert Étienne, *A vida quotidiana em Pompeia*, Lisboa, s/d, pp.26-42
[87] Starr, *Navy*, pp.88-89
[88] Rougé, pp.143-145; K. Randsborg, *The First Millenium A.D. in Europe and the Mediterranean*, Cambridge, 1991, pp.123-126
[89] Vegécio, *Epit.*, IV, 31

Estado que se defende através de mercenários, mais ou menos bárbaros, pagos à custa de enormes sacrifícios fiscais, é natural que o colapso seja apenas uma questão adiada. Em 429, o rei vândalo Genserico atravessa da Hispânia para África, ocupando os territórios do Império e tomando Cartago em 439. Numa obra recente, Bryan Ward-Perkins não hesita em atribuir a catástrofe militar final do Império do Ocidente à perda das províncias africanas[90], que eram a única fonte significativa de rendimentos fiscais depois da invasão goda da Itália, em 410, pois tal facto impossibilitou o pagamento às tropas[91]. A perda do Norte de África, dos seus rendimentos fiscais e dos envios de trigo e de azeite, revelou-se fatal para o Ocidente, por ser incapaz de controlar o mar, agora dominado pelos Vândalos, que ocupam também a Sicília, a Sardenha, a Córsega e as Baleares. Para confirmar os novos tempos, os Vândalos atacam e saqueiam, sem dificuldade, a cidade de Roma, em 455. Haverá ainda uma tentativa romana, em 467, para recuperar a África, terminada em derrota[92].

O Império Romano não podia existir sem poder naval, o que lhe confere características inquestionáveis de império marítimo. Recordamos o que Pompeio Magno um dia afirmou, inspirado pelos exemplos do passado e pelas visões do futuro: *Navigare necesse est, vivere non est necesse*[93].

Vasco Gil Mantas
Universidade de Coimbra / Academia de Marinha

---

[90] *Cod. Theod*., IX, 40, 24
[91] Bryan Ward-Perkins, *A queda de Roma e o fim da civilização*, Lisboa, 2006, pp.61-65
[92] Pitassi, p.311
[93] Plutarco, *Pomp*., 50, 2. Agradecemos cordialmente ao Dr. Luís Madeira a preparação das figuras deste artigo. As referências a fontes clássicas seguem as normas de *L'Année Philologique*