

Todos os caminhos levam a Roma: a Cartografia dos césores, Tábua Peutinger e os limites do espaço

All roads lead to Rome: the Cartography of Caesars, the Peutinger Board and the edges of space

Maurício Waldman¹

RESUMO: A Cartografia antiga é um vasto manancial de acesso ao conhecimento tradicional do espaço, um estudo que não tem recebido a justa atenção que merece. Este *paper*, centrado numa memorável peça cartográfica com origem na antiguidade clássica – a *Tabula Peutingeriana* ou *Tábua Peutinger* – propõe uma avaliação que busca explicitar os arrazoados que justificaram sua elaboração, observando-a não somente como um material técnico, mas igualmente na sua declinação civilizatória e cultural. Como se sabe, a *Tabula Peutingeriana* se refere ao mapeamento da notável rede de caminhos que cruzavam o império romano, uma malha viária sem igual no mundo antigo. Iniciativa respaldada por sortido conjunto de motivações econômicas, sociais e políticas, esta rede de comunicações, sendo a razão de ser da Tábua Peutinger, é discutida em conformidade com a meta de esclarecer as motivações que regem sua representação cartográfica, assim como seus significados geográficos, históricos e culturais. Consistindo num mapa-múndi, o manuscrito, por ser revelador das acepções postadas no comando do imaginário espacial romano, permite traçar analogias e distanciamentos mantidos com outras elaborações cartográficas, tanto as do mundo tradicional quanto da modernidade. Por isso mesmo, o *paper* que segue busca, na discussão de uma notável peça cartográfica da antiguidade, divisar os sentidos que de igual modo, governam a relação do homem contemporâneo com o espaço, sua percepção e representação.

PALAVRAS-CHAVE: *Tabula peutingeriana. Cartografia romana. História da cartografia. Imaginário espacial. Geografia cultural.*

ABSTRACT: *The Ancient Cartography is a vast source of access to traditional knowledge space, a study that has not received the proper attention it deserves. This paper, centered on a memorable piece cartographic originated in classical antiquity - the Tabula Peutingeriana or Board Peutinger - proposes an evaluation that seeks to explain the reasoning for justifying its elaboration, watching her not only as a technical material, but also in its civilizational and cultural declination. As known, the Tabula Peutingeriana refers to mapping the remarkable network of paths crossing the Roman Empire, a road network unique in the ancient world. Initiative supported by assorted set of motivations, social and economic policies, this communications network, and the reason for the Board Peutinger, is discussed in accordance with the goal of clarifying the motivations that govern its cartographic representation, as well as its geographical meanings, history and culture. Consisting of a world map, the manuscript because it reveals the renderings posted in command of the Roman imaginary space, allows us to draw analogies and differences kept with other cartographic elaborations, both the traditional and the modern world. Therefore, the paper that follows seeks, in discussing a Cartographic remarkable piece of antiquity, discern the meanings likewise govern man's relationship with the contemporary space, its perception and representation.*

KEYWORDS: *Tabula peutingeriana. Roman cartography. History of cartography. Spatial imagery. Cultural geography.*

¹ Doutor em Geografia Humana pela Universidade de São Paulo (2006). Mestre em Antropologia Social pela Universidade de São Paulo (1997) e Graduação e Licenciatura em Ciências Sociais pela Universidade de São Paulo (1982).

A TABULA PEUTINGERIANA NO TEMPO E NO ESPAÇO

A intenção precípua do texto que segue é discutir aspectos centrais que explicam a *Tábua Peutinger* enquanto peça cartográfica nos contextos histórico, geográfico e cultural. Constituindo afamada reminiscência da antiga cartografia romana, a *Tabula Peutingeriana* - tal como é designada pelo incunábulo erudito - reporta a um debate matricial, em cujo cerne pontificam nuanças de interesse para geógrafos, historiadores e semioticistas.

Ademais, trata-se de tema que atrai numerosa gama de pesquisadores preocupados com os nexos interdisciplinares da cartografia e dos processos de mapeamento. Seria auspicioso observar que o fascínio despertado pelo documento de há muito transbordou as fronteiras da academia. Inegavelmente, a *Tábua* seduz público numeroso, atento a uma representação cartográfica impar, de valor inestimável.

Classificada como uma das mais extraordinárias peças da cartografia antiga, a *Tábua* sobreviveu a muitas vicissitudes. Outrossim, chegou aos dias atuais nos agraciando com as preciosas informações que resguarda. Presentemente em poder da Biblioteca Nacional da Áustria - *Österreichische Nationalbibliothek* - seria meritório sublinhar que desde o princípio, o impacto da descoberta da *Tábua Peutinger* foi enorme. Prova disso é que em 1598 o cartógrafo flamengo Abraham Ortelius sentiu-se incitado a gravar e publicar cópia do manuscrito, o primeiro *fac-símile* impresso a partir de um mapa clássico.

Especialistas creditam a *Tábua Peutinger* como uma cópia feita no Século XIII a partir de um original romano datado do Século IV. A autoria do material de base é atribuída a Castorius, sábio sobre o qual, ao lado de notas fragmentárias, pouco se sabe. Fatalidade que ronda com assiduidade documentos oriundos de eras remotas, o exemplar de Castorius desapareceu sem deixar quaisquer vestígios.

Quanto ao mentor da transcrição do *mapa de Castorius*², a tese mais aceita aponta para um monge copista da cidade alsaciana de Colmar (ou *Kolmar*, na grafia germânica). Todavia, discrepâncias no estilo dos desenhos pressupõem a atuação de colaboradores adicionais. Tal suspeita é atestada por vinhetas que em certos pontos do documento, estão mais consistentemente desenhadas do que nas demais.

Como sói acontecer nas transcrições, são detectáveis lapsos na reprodução dos dados. Nota-se, por exemplo, a ausência de Alexandria, representada na *Tábua* na forma de um grande farol. Porém desacompanhada da toponímia. Outra falha técnica é a esporádica omissão na marcação das distâncias, hiato que contraria a normatização da obra.

Pari passu, adições ao original romano são notórias. Elas resultam da imersão dos copistas na religiosidade medieval, dando margem a “atualizações” descontextualizadas.

Nestas se incluem o registro do monte Sinai e uma menção a Moisés, referências bíblicas absolutamente estranhas ao pensamento romano. Determinados topônimos indicados no manuscrito - *Franci, Suevi, Alamanni*, quais sejam: França, Suécia e Alemanha - eram entidades pura e simplesmente desconhecidas pela toponímia da antiguidade latina (GAUTIER-DALCHÉ, 2003).

Mas, aparte tais considerandos, não há como objetar que a *Tábua Peutinger* tem por matriz um original clássico. A partir das informações inseridas na duplicata, fica claro para todos os efeitos que estamos diante de uma produção alheia à Idade Média, cujas especulações geográficas em nada comungavam com as expostas pela *Tábua*.

Não se conhece a trajetória do documento no período que se estende entre sua elaboração e a descoberta em Worms, na Alemanha. O documento, encontrado em 1494 pelo bibliotecário Konrad Meissel (ou Celtis Protucius), chegou às mãos de Konrad Peutinger, antiquário de Augusburgo, em 1507. Tido como um humanista culto e refinado, por seu intermédio o manuscrito auferiu notoriedade. É o que justifica a denominação *Tabula Peutingeriana*.

Nos termos do seu feitio, a *Tábua Peutinger* é um rolo de pergaminho com 34 cm de largura por 6,74 metros de comprimento. Disposto em onze seções, a obra registra a intrincada rede de estradas que interligava vastas extensões do *Imperium Romanum*. Entretanto, estão ausentes na *Tábua* a península ibérica (*Hispania*), Grã-Bretanha (*Britannia*) e África Ocidental (*Mauretania*). Territórios romanizados de longa data, a lacuna dá razão ao argumento de que um décimo segundo *fólio*, condizente ao extremo Oeste do império, extraviou-se.

Porém, as seções que chegaram aos nossos dias são suficientes para inspirar debates que refletem o notório interesse despertado pelo pergaminho. Efetivamente, o manuscrito é o único testemunho proveniente do passado quanto a uma malha de *vias*³ que pela sua extensão e vínculos mantidos com um poder estatal, tornou-se ícone *hors concours* na história das comunicações mundiais. Nesta vertente, lança luz a respeito de uma empreitada que permitiu Roma ser ungida à condição de maior potência de toda a antiguidade clássica.

O IMPÉRIO ROMANO E A SUA CARTOGRAFIA

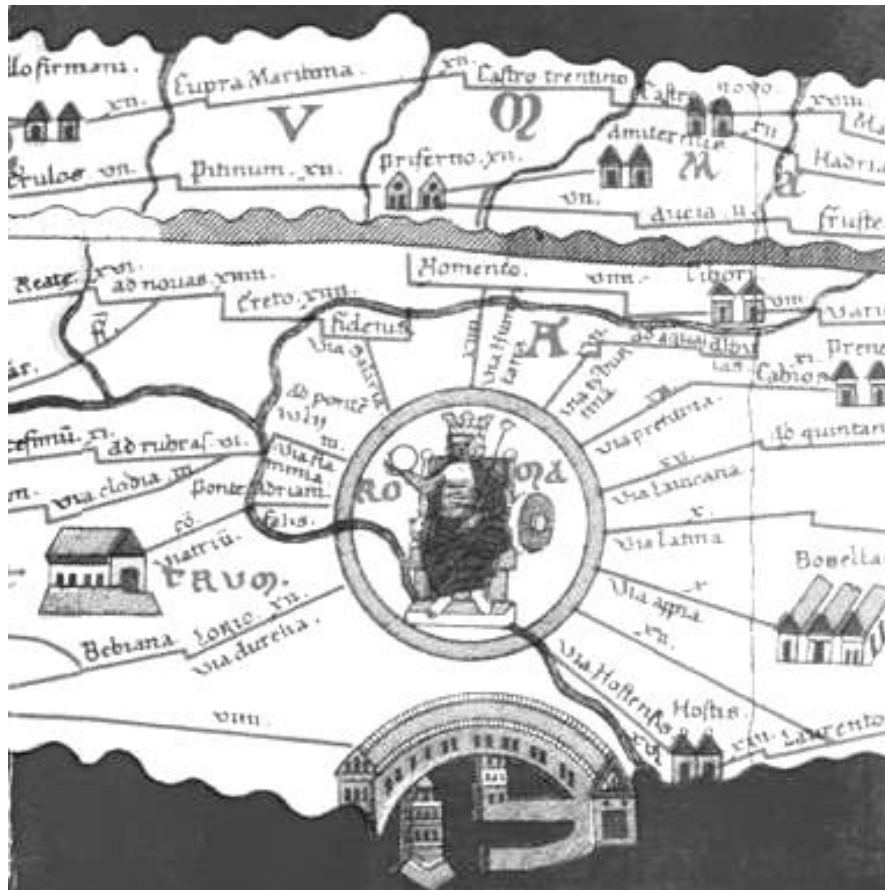
A implantação do sistema romano de estradas começou em 334 A.C. Nesse ano foi aberta a *Via Latina*, que atravessando todo o Sul do Lácio, ligava Roma, através de 200 km, à colônia de Cales⁴, nas portas da Campânia. Este foi o primeiro passo para a irrupção de

uma malha de alcance territorial como nunca fora vista no Velho Mundo. Conferindo melhor, o sistema chinês, competidor direto do romano, possuía apenas metade da extensão deste. Quanto às pistas mantidas pelo Egito Faraônico, Pérsia Aquemênida e por outras monarquias da antiguidade, compará-las com o sistema romano é algo que não faria qualquer sentido.

O papel chave dessas artérias no espaço romano pode ser aquilatado pelo fato de proeminentes figuras públicas de Roma - tais como Júlio César - terem sido agraciadas com o título de *Curatores Viarum*. Ou seja: *Administrador das Grandes Estradas* (LAY, 1992: 53-55). A portentosa rede imperial de vias, tão fortemente impregnou a memória das populações quanto à sua proficiência e associação com o Estado romano, que ainda hoje ouvimos o emblemático *motto: Todos os caminhos levam a Roma!* (Figura 1).

Neste cenário, um fato se impõe: o inventário das calçadas romanas expressa a consolidação de longo aprendizado, cujos tutores foram muitos povos e culturas. Senão vejamos: da Etrúria, Roma herdou a técnica do cimento, matriz do concreto⁵; da Grécia, chegou a perícia da sua decantada cantaria e das ligas com base na cal; de Cartago, os resistentes modelos de calçamento; do Egito, o memorável cabedal de técnicas de trabalho com pedras.

Figura 1 - **Roma na Tábua Peutinger**: Roma com o rio Tibre, a cidade portuária de Óstia e os caminhos que saíam da capital.



Fonte: Findlay (1849).

Deste apanhado de ensinamentos, talvez o que mais distinguiu a engenharia romana foi o da argamassa de cimento. Fazendo uso das poeiras vulcânicas de Pozzuoli, os romanos obtinham uma liga versátil, denominada *pozzolana*. Cimento adaptado para múltiplos usos, essa tecnologia inovadora constituiu grande laurel da engenharia romana. No sistema viário do império o cimento foi utilizado como argamassa, na feitura de blocos, pavimentação e como fundação hidráulica. A técnica do concreto foi essencial para encetar obras magistrais, caso da ponte construída por Trajano no ano 105 num trecho de mais de mil metros no Danúbio, desafiando o talvegue do grande rio (LAY, 1992, p. 52-53, p. 219-220).

Os caminhos construídos por Roma foram fundamentais para ligar províncias distantes entre si e animar um intenso fluxo de comunicações que se irradiava pelo *hinterland*. Isso a tal ponto, que os gestores das rotas se viram forçados a implantar - pela primeira vez na história - o sistema de faixa divisória nas pistas, assim como decretar o peso máximo admitido para transito de veículos nas vias imperiais. A malha viária romana

incluía casas de repouso para viajantes, estrebarias para a muda de montadas e albergues onde os usuários podiam reabastecer seus farnéis, saciar a fome, obter água e pernoitar.

A administração dos caminhos era criteriosa, acatando demandas específicas. Consertos e manutenção das pistas eram constantes, evitando interrupção no fluxo de cargas e pessoas. As rotas dispunham de guarnições para garantir a segurança nos trechos mais perigosos. Em períodos de conflito, as calçadas eram despidas de vegetação de ambos os lados para dificultar a ação de arqueiros inimigos e ataques surpresa. Para confirmar o andamento das travessias, as pistas possuíam miliários (*miliarium*), postes demarcatórios moldados em concreto ou colunas de pedra cinzeladas em mármore, granito ou qualquer tipo de rocha à mão, colocados no acostamento a cada mil passos romanos⁶.

Seria inescapável indicar a motivação múltipla do sistema romano de comunicações. Embora o trabalho de construção das vias coubesse ao exército e estivesse sob a chefia de um cônsul, seu uso de forma alguma era monopolizado pelas lides militares. As estradas cumpriam papel simultaneamente econômico, administrativo, social, cultural e é claro, bélico. Porém, não unicamente.

Neste sentido - e a despeito de noção popularizada em profusa coletânea de textos leigos - cabe admoestar que as bigas não constituíram padrão para a bitola das rotas romanas⁷. Devemos reter que quando alçadas a um uso militar, as calçadas eram percorridas por infantes amparados por destacamentos de arqueiros e lanceiros, que zeravam o possível embaraço da cavalaria inimiga. As bigas, concebidas para batalhas campais, eram vulneráveis em caminhos onde a mobilidade ressentia-se de toda sorte de limitações para ser explorada. Em suma: os carros de guerra, cumprindo função marginal na época romana, não padronizaram a bitola das vias (LAY, 1992; NATIONAL AERONAUTICS AND SPACE ADMINISTRATION - NASA, 2001).

Outra ponderação quanto ao cogitado afã bélico da malha viária romana seria sua associação com o *Limes*. Comumente descrito como uma barreira militarizada visando conter assédio ininterrupto dos bárbaros, esta linha de defesa, do ponto de vista militar, teria transformado muitos ramais da rede de comunicações em suporte permanente de ações logístico-militares.

Contudo, numa ótica que contesta tal leitura, seria mais conveniente assinalar que o próprio *Limes*, longe de ser uma fronteira em contínuo estado de beligerância, era mais verdadeiramente um espaço que filtrando intercâmbios com as *externae gentes*⁸, assimilava povos alógenos à cultura romana, atraindo-os para sua órbita. Isso sem contar que difundia contatos para regiões ainda mais longínquas aos bordos imperiais. Com efeito, império gozou de longos períodos de paz, nos quais os caminhos atendiam uso predominantemente

civil. Momentos que de resto, permitiram lenta sedimentação de populações bárbaras ao longo dos limítrofes romanos (MENDES, 2007; LAY, 1992, p. 93,192).

Seria indispensável consignar que a poderosa estrutura montada por Roma repercutiu centenas de anos após a sua edificação. Assegurando a soldadura territorial do Estado Romano e a glória dos césares, o sistema viário romano foi conferido de poderosa força inercial. Dito de outro modo: inflexionou permanentemente a organização do espaço geográfico, impactando tempos e espaços posteriores à extinção do império⁹.

Neste caso caberiam notas de interesse: em 1066, o rei Haroldo II, o último rei saxão da Inglaterra, na sua marcha para repelir a invasão normanda em Hastings, fez uso de antigas estradas romanas construídas na Grã-Bretanha¹⁰. Na França do Século XIII, os caminhos laboriosamente consolidados pelos romanos permaneceram como indicador normativo para diversos escalões da administração real. Provas arqueológicas confirmam que multitude de pistas contemporâneas e rugosidades tais como pontes, ramais e túneis, nada mais perfazem do que repetições de obras levadas a cabo séculos atrás pelos construtores romanos.

Configurando memorável tento não só da engenharia, mas igualmente do campo político, não admira que as antigas autoridades imperiais tenham concluído o óbvio: a necessidade de cartografar primoroso e vital emaranhado de pistas, assim como sua expressão diante da geografia política mundial da época. Sabe-se que por ordem expressa do imperador Augusto (27 AC/14 DC), realizou-se meticoloso levantamento das estradas romanas, ordenação secundada pelo mapa-múndi confeccionado por Marcus Vipsanius Agripa (65 AC/12 DC), cônsul e general máximo do império (LAY, 1992, p. 59).

Consumindo 20 anos de pesquisas, este planisfério, organizado em 24 seções, ultrapassava o *orbis romanus* e suas províncias, representando a totalidade do *orbis terrarum*¹¹. O intuito deste trabalho, sem similar até o Século XVI, era o registro completo da superfície terrestre. Isso para que a representatividade mundial do Império Romano - uma vez colocada frente a frente com o conjunto do espaço habitado - fosse plenamente reconhecida. Obra inestimável em si mesma, o mapa-múndi de Agripa constituiu festejado feito cartográfico romano. Sinal do quanto era reverenciado, o trabalho foi entalhado em mármore e afixado no *Porticus Vipsania*, monumento erguido próximo do Altar da Paz, um dos marcos da *Via Flaminia*¹², uma majestosa entrada de Roma.

Ao que tudo indica este planisfério subsidiou muitas outras realizações. Dentre estas, a compilação do Itinerário Antonino (*Antonini Itinerarium*), famoso guia hodométrico provavelmente escrito durante o reinado de Caracala (198-217). De autoria desconhecida, este manual reunia listagens informando distâncias entre as localidades, discriminando

estações de repouso e pontos de apoio para os transeuntes. Dispensando esteio cartográfico, dessa obra restaram cerca de vinte manuscritos datados dos Séculos VII ao XV, geralmente detalhando uma circunscrição provincial dos césores (GUEDES, 2012, p. 17; MENDES, 2007, p. 32; LAY, 1992, p. 192-193).

Caberia realçar que a análise da *Tábua Peutinger* implica acercar-se de variada fatoraçoão irmanada à sua confecçoão. Afinal, enquanto artefato cartográfico, a peça traduz especulaçoões peculiares, reportando a declinaçoões geográficas, históricas, políticas e culturais que denunciam os móveis do documento junto a uma moldura civilizatória mais ampla - a greco-romana - da qual o trabalho de Agripa constituiu emanaçoão direta e indissociável (TALBERT, 2010).

Nessa perspectiva, assevere-se que a Humanidade, bem antes das grandes civilizaçoões, ao buscar formas de representaçoão do espaço e dos seus constituintes, o fez segundo interesses específicos de grupos, povos e culturas. Decididamente, o surgimento dos mapas decorreu de necessidade vivenciada já nos albores da história, postando a superaçoão dos sentidos biológicos imediatos na percepçoão do ambiente apropriado pelos humanos. Os mapas, ao precisarem localizaçoões e distâncias, asseguraram às sociedades de outrora maior zelo na modelagem do espaço geográfico, colocando-o sob seu comando (WOODWARD; LEWIS, 1998; WALDMAN, 1997).

Plus: recordando que a legitimaçoão/perpetuaçoão do poder associa-se com modelos de representaçoão do espaço, intrusões de ordem político-ideológica fazem inequívoca presença no afazer cartográfico. Verdadeiramente, os mapas são condicionados tanto pelo tempo e pelo espaço sob cuja tutela se desenvolvem, quanto pelo seu consorciamento com determinada hegemonia social, com a qual interagem nos termos de sua representatividade e da legitimidade que emprestam a um sistema de poder (FREIRE; FERNANDES, 2010; WALDMAN, 1997).

Adicionalmente, podemos rubricar que constituindo abstraçoão da realidade, os mapas têm sua elaboraçoão fortemente conotada pela seletividade dos dados que expressam. De modo manifesto, os materiais cartográficos inserem códigos articulados a diferentes contextos sociais, culturais e políticos, indicativos de percepçoões pelas quais o espaço é vivenciado. Isso posto, reportam a modelos de apreensão do espaço ungidos da capacidade de repercutir diretamente nas expectativas de grupos, povos e civilizaçoões (CUVILLIER, 1975).

Em suma, ao contrário da interpretaçoão postulada por difuso senso comum, os mapas se distanciam da noçoão que os enquadram enquanto imagem puramente técnica. Assevere-se que o mapeamento sugere - enquanto peça sócio-cultural e instrumento de poder - especial reparo às noçoões *do como*, *do porque* e *de que modo* o espaço é

mensurado, aferido e representado. Vale dizer: os mapas não são “neutros”. Por conseguinte, a análise cartográfica não pode se restringir à mera certificação das distâncias alocadas nos mapas ou da fidedignidade da representação do espaço, interfaces que em princípio seriam o *leitmotiv* da cartografia (OLIVEIRA, 1978).

A partir deste enfoque, a *Tabula Peutingeriana*, paralelamente ao fato de constituir suporte para o entendimento do conhecimento geográfico dos antigos romanos, revela-se como importante pista das expectativas e anseios que magnetizavam suas acepções imaginárias do espaço. Nesta averbação, recorte essencial reporta aos entendimentos culturais e cosmológicos de como as terras ocupadas pela civilização clássica transpareciam no plano da sua consciência social. Como se sabe, Roma estabeleceu seu foco na noção de *Oikoumene* - territórios conhecidos e habitados por humanos por excelência - para além dos quais, se estendiam áreas forâneas gravadas pela estranheza, ausência de cultura e pela ameaça inerente a povos considerados *bárbaros*:

O que existia além da *Oikoumene* - além do Mar Oceano, nas Antípodas, nos espaços boreais da Cítia e de Thule, nas zonas tórridas além da Líbia - era desconhecido. Tais espaços não poderiam ser a residência de humanos. Mas sim de monstros e criaturas extraordinárias cuja linhagem fora datada por Heródoto, Plínio e Solinus, variadamente configurados no bestário medieval. Dentre estes, os mais antigos se referiam a raças monstruosas: criaturas híbridas, nem totalmente humanas, tampouco totalmente animais. Esses espaços selvagens e seus habitantes assentavam-se para além dos bordos da morada da polidez, ou civilização, cujo significado no contexto do discurso mediterrâneo se associava à cidade (*polis*), cujos cidadãos (*cives*), eram os que amanhavam o território nativo (COSGROVE, 2008, p. 105).

Consequentemente, a *Tábua Peutinger*, expondo sua filiação ao *ethos* clássico, representava o mundo conhecido tendo por eixo os domínios imperiais e suas águas internas: o Mar Mediterrâneo (o *Mare Nostrum* romano). Com base nesta diretriz, sua feitura reservou generosa porção central e majoritária do corpo da carta aos territórios dominados por Roma. Transfigurado numa espécie de *omphalos* hipertrofiado, neste mapa o Império reina solitariamente em meio a extensões descomunais, praticamente se assenhoreando do essencial da *Oikoumene*. No mais, derivações das terras emersas do entorno deste domínio territorial - Ásia Central, Oriente Médio, Rússia, China, Índia e Sri Lanka¹³ - preenchem acanhadamente as bordas da peça em proporções claramente inferiores às do Império.

Nesta aferição, cabe o reparo de que a plotagem dos bárbaros num espaço periférico - assim como a “desidratação” das terras sob sua égide - apenas em parte seria justificável pelo desconhecimento geográfico do ecúmeno terrestre. A *Tabua Peutinger*, tal como ampla coleção de cartografias oriundas do mundo tradicional, demonstra indiscutível propensão em desqualificar os espaços ocupados pelos “outros”. Centrados em si mesmos,

os romanos - par a par com todos os povos do passado - tendiam a organizar a totalidade do espaço impondo seus valores como universais. Isto, independentemente do conhecimento objetivo porventura existente das terras alienígenas (TUAN, 1980).

Desdobramento de fortes sentimentos etnocêntricos, o registro cartográfico dos antigos explicita um caráter autárquico e compartimentado que constituiu nota comum às vivências espaciais de outrora. Daí que raramente os mapas tradicionais postavam mais do que o território apropriado por dada população, reino ou civilização. Quando o limite da representação transborda as franjas do compartimento territorial, é sempre com a preocupação de *rebaixar, sujar e diminuir a geografia dos outros*. Portanto, repetindo uma tendência da cartografia antiga, na *Tábua*, a intencionalidade em desmerecer o *espaço alienígena* coincide diuturnamente com a precisão em mapear o *espaço conhecido* (WALDMAN, 1997; LAPOUGE, 1976).

Note-se que a informação temática básica - a rede de caminhos imperiais romanos - mostra consistência e confiabilidade. E tanto quanto se pode aferir, as distâncias das rotas na *Tábua* estão definidas com apuro. A carta identifica uma rede com 70.000 milhas romanas: espantosos 104.000 km de caminhos com distâncias rigorosamente enumeradas. Lado a lado com a notável contabilidade das distâncias, verificamos centenas de topônimos: 555 relativos a cidades e 3.500 para outras localizações de interesse.

Sequencialmente, a *Tábua Peutinger* exhibe ditosa tipologia de símbolos, facilitando a compreensão dos elementos inscritos na carta. Por exemplo, as três principais urbes - a capital, Roma, mais as duas outras cidades residenciais cesáreas no Século IV, Antioquia e Constantinopla (Bizâncio) - estão agraciadas com decoração representativa de sua proeminência no cotidiano do Império¹⁴. Centros urbanos com um segundo nível de importância estão representados como fortalezas dotadas de muros e torres. A saber, estas seriam Áquila, Ravena, Tessalonica, Nicomédia, Nicéia e Ancara. Há um terceiro patamar, as *metrópoles*, capitais provinciais e centros comerciais como Megara, Patras e Neapolis. Quanto aos portos - *portus* - terminais das rotas terrestres com o Mediterrâneo, tais núcleos estão identificados por 20 ícones ao longo da *Tábua*. Consistem, pois de convenções cartográficas, subsidiando leitura funcional dos itens do manuscrito junto ao espaço real (CARTOGRAPHY IMAGES, 2010).

Complementando, sendo o foco básico da *Tábua* a compilação das rotas que conectavam os assentamentos romanos entre si, o material dedica especial atenção para a posição de faróis, postos de controle, paradas, santuários e hospedagens disponíveis ao longo dos trajetos.

A performance utilitária da *Tábua* se manifesta - reforçando a prioridade em mensurar distâncias - no seu pendor em salientar as condições das vias, o vau dos rios, a

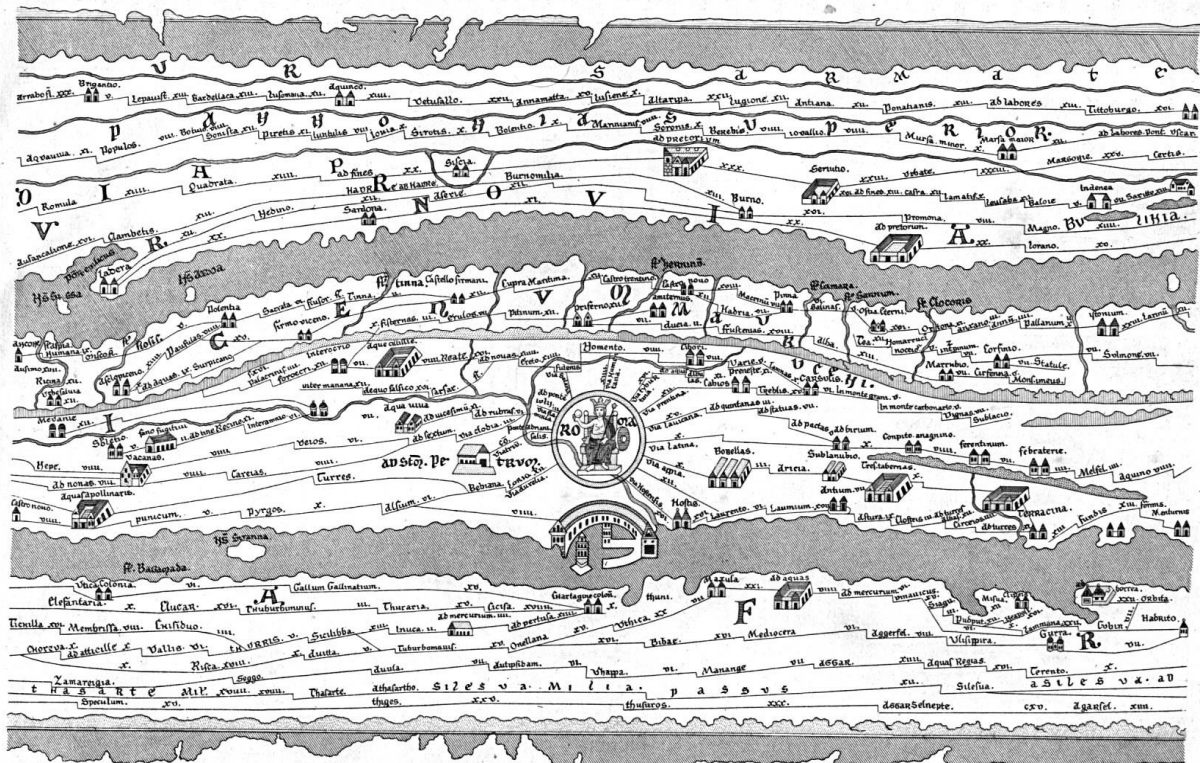
existência de atalhos e o roteiro do *cursus publicus*, o magnífico correio imperial. Centros termiais, na era romana muito apreciados para fins de entretenimento, asseio comunitário e contatos sociais, estão devidamente destacados. Em paralelo, pespontam detalhes demarcando afloramentos' mais densos da naturalidade: florestas, cursos fluviais, planuras e cadeias montanhosas (PAZARLI, 2009; MUHLY, 1978).

Os aspectos comentados são essenciais para o entendimento de uma nuance que chama a atenção no manuscrito: sua imagem em si mesma. Dispensando escala cartográfica em todos seus onze *fólios*, o planisfério está formatado numa faixa que acata a orientação Leste-Oeste, redundando numa considerável deformação das superfícies no sentido das latitudes (Figura 2).

A este respeito - em conformidade com o que foi anotado - a *Tabula Peutingeriana* tem na representação temática das vias romanas seu nexó axiológico fundamental. Sendo este seu pressuposto, o calço da representação cartográfica da *Tábua* é a abstração, convencionalização e emprego seletivo dos dados, sempre com o intuito de evidenciar rotas de comunicação, meta que se sobreleva a qualquer outra determinação. Nota irretorquível, as linhas retas e simplificadas do manuscrito estão mais devotadas à direção e às distâncias do que às singularidades da configuração real dos caminhos.

Manifestadamente o documento filia-se ao senso prático romano. Nesta visada, as representações do espaço apenas se galardoam de validade ao acatarem uma pauta política, militar, econômica e administrativa. Por isso mesmo, a confecção da *Tábua*, ao mapear o espaço num enfoque nomeadamente funcional, induziu alterações da linha litorânea, da posição e do formato das terras emersas. Opção que, aliás, torna difícil ao público leigo o pronto reconhecimento dos espaços investidos de representação.

Figura 2 - Tábua Peutinger: Nessa seção central do cartograma, está a Itália e em seu centro, a capital, Roma. Em vista da peculiar projeção da carta, o Mar Adriático, por exemplo, está representado na parte superior e o Tirreno, na inferior.



Fonte: Findlay (1849).

Ora, nesta acepção, a *Tabula Peutingeriana*, ao privilegiar fenômenos geográficos mensuráveis adaptados a um fundo cartográfico esquematizado é *basicamente um cartograma e não um mapa*. Desta feita, mesmo sendo verdadeiro que as terminologias mapa e cartograma transitem em meio a uma hermenêutica perpassada por controvérsias - e arrematando, gravadas por debates que não mostram sinal de esgotamento - a *Tábua*, mostrando-se afeita a transmitir informações sobre as estradas romanas num viés topológico, descarta a continuidade espacial que usualmente comanda a confecção dos mapas, tendo na definição de cartograma sua identidade intrínseca (PAZARLI, 2009; RAISZ, 1969).

A CARTOGRAFIA DAS CONTRADIÇÕES

Sob este prisma, seria desejável ponderar que a definição da *Tábua* como um cartograma não se restringe a uma taxonomia técnica. Pelo contrário - e algo insuspeito para muitos - tal configuração relaciona-se a um copioso prontuário geográfico, histórico e social demonstrativo do contexto singular responsável pela confecção da *Tabula Peutingeriana*. Notadamente, por enunciar epifenômenos umbilicalmente associados à *débâcle* da formação sócio-espacial romana.

Relembrando não existir nenhuma dúvida quanto à *Tábua* ser uma duplicata de um original do Século IV, sabidamente então, o manuscrito testemunha momentos críticos da vida política do império romano. Trata-se de uma conjuntura na qual Roma se vê sacudida por estertores que a partir do Século III, prenunciam abalos sem precedentes. A ruralização do império - em estado avançado nos anos de Castorius - determinará o esgarçamento da autoridade de Roma e a ruína do seu poder. Em particular a porção ocidental latina, onde fenômeno foi mais enfático, tipificou este processo. Com efeito, o império romano de ocidente irá sucumbir em 476. Neste ano, Roma é tomada e saqueada por Odoacro, rei dos Hérulos, epítome de uma agonia que desmantelou para sempre o arranjo territorial assegurado pela orgulhosa rede de estradas imperiais.

Simultaneamente, na metade oriental grega, onde a crise assume curso diferente do que se consubstanciou no ocidente, o império assumirá novas feições. Descolando-se de uma configuração espacial que se desintegrava a olhos vistos, o império romano de oriente transforma-se nos finais do Século IV no império bizantino¹⁵, denominação que recorda Bizâncio, o antigo topônimo grego de Constantinopla. Derradeiro avatar do poderio dos césares, esse Estado, considerado uma “segunda Roma”, irá perdurar em meio a uma história atribulada até 1453. Neste ano fatídico, após várias investidas os turcos otomanos tomam Constantinopla. Com isso, apagam o último sinal deixado por Roma na geografia histórica mundial¹⁶.

Neste seguimento, não é nada fortuito que os centros urbanos da *Tabula Peutingeriana* estejam na sua imensa maioria situados da península itálica para Leste. Num mote espacial, isso é demonstrativo da germinação do feudalismo nas plagas do ocidente romano, prenunciado pela falência da vida urbana, seguida a largos passos da decadência do poder centralizado dos césares. Quanto ao oriente, onde a crise acata moldes diferenciados, sua privilegiada localização geográfica, no plexo solar do Velho Mundo, permite-lhe tutelar durante séculos as rotas transcontinentais de comércio que interligavam a Europa com a Ásia e a África. Tal pré-condição será o salvo-conduto para a centenária sobrevivência do império romano de oriente, travestido agora de roupagem bizantina.

Pormenor altamente revelador deste contexto, não é a península itálica que ocupa a posição central no corpo da *Tabula Peutingeriana*. No lugar da *Itália*, a carta escancara o conjunto *Itália-Grécia* como eixo do manuscrito, ou mais precisamente, o Mar Adriático. Num crivo espacial, tal disposição do espaço global sinaliza que o cartograma de Castorius já introjetava na sua visão de mundo uma linha de ruptura territorial do império - adotando por critério um ocidente latino e o oriente grego¹⁷ - que não tardaria em se consumir.

Outra notação dirigida à *Tabula Peutingeriana*, são as similaridades que precipitadamente poderiam associá-la com outras cartografias esquemáticas, incluindo as geradas no contexto da Modernidade. Atente-se que intuitivamente, a disposição retilínea das vias romanas em toda extensão do cartograma incita óbvia analogia com croquis, modelos topológicos e esboços cartográficos. A adoção desta convenção pela *Tábua*, recorda esquemas hoje observados nos itinerários ferroviários, de metrô, linhas aéreas e ferroviárias. Este detalhe sugeriria, pois sua eventual prerrogativa enquanto “antecessora” dos cartogramas modernos. Dessa maneira, a *Tábua Peutinger* configuraria um ineditismo premonitório, antecipando cartografias esquemáticas (AVELAR; HURNI, 2006).

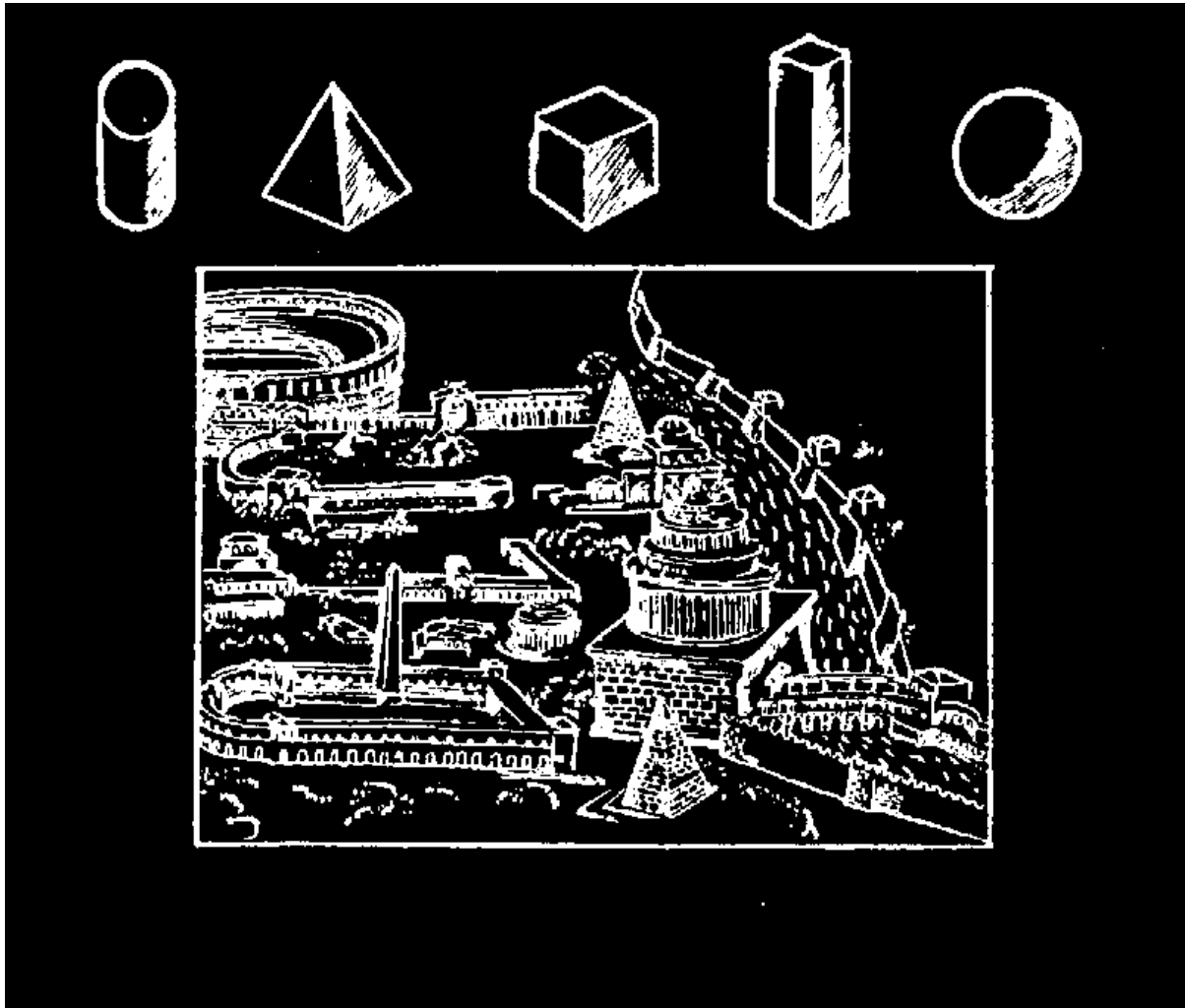
Contudo, podemos pautar deduções que além de contestar tal consideração, explicitam fenômenos que num olhar leigo não seriam da alçada de peças cartográficas. Dentre estes seria possível listar os associados ao funcionamento geral do sistema, sua economia e relacionamento com o espaço. Nesta senda, seria primeiramente obrigatório assinalar que a retilinearidade não era de modo algum uma noção estranha ao homem tradicional. Neste particular, recordemos a dita do geógrafo sino-americano Yi-Fu TUAN para o qual a organização e a delimitação do espaço nas sociedades tradicionais não repudiava a geometria - ou para fazer uso das palavras desse autor - a aplicação de um trato espacial “carpintejado” (1980, p. 86-87).

Corroborariam tal veredicto muitos remanescentes dos sistemas de engenharia e memoráveis objetos espaciais¹⁸ do passado que alcançaram nossos dias. Dentre estes poderíamos citar o terraceamento simétrico dos arrozais chineses, as esplanadas geométricas dos complexos templários faraônicos, a disposição quadriculada dos templos-montanha de Angkor-Wat, o desenho do plano urbano das cidades astecas e incas. Igualmente poderiam ser listadas as esplêndidas iconografias reveladoras da intuição geométrica do espaço habitado de outrora. E para dar razão a tais predicados, outra prova da inclinação pelo geométrico dos humanos de antigamente, seria a prodigalidade com que a engenharia romana abusou profusamente de ângulos, linhas retas e objetos geometricamente hierarquizados. Conclusivamente, uma ponderação que dispensaria qualquer objeção (Figura 3).

É nesse exato sentido que se torna contestável associar a linearidade dos trajetos presentes na *Tabula Peutingeriana* com algum possível “congênere” moderno. A cartografia é inscrita no tempo e no espaço e não admite generalizações. Reconhecidamente, não há como negar as manifestas predisposições geometrizes dos antigos. Todavia, não se permite sinonimizar tais manifestações com as engendradas no teatro da Modernidade. Basicamente porque apesar do anseio pela simetria estar seguramente pautado na consciência do homem tradicional em geral, esse pendor, nas sociedades de outrora,

manteve relação siamesa com circuitos produtivos amplamente embaraçados com as pulsões da natureza.

Figura 3 - A Roma de antanho e as suas formas geométricas



Fonte: Extraído de “Vers une Architecture”, Le Corbusier, Paris, 1925. In: (GREGOTTI, 1975).

No passado, a presença da naturalidade na organização do espaço era consorte inextricável do dinamismo sócio-espacial, sendo que seu comprometimento induzia colapso inevitável do sistema de engenharia. As formações sociais do mundo tradicional tinham claro conhecimento de que apenas com uma sábia e criativa gestão dos recursos naturais, via de regra apelando para uma base técnica rústica, seria possível manter ou não o *status quo* (WALDMAN, 2006; 1997, 1994).

Roma não contradizia essa norma. A cidade era um polo ativo de uma espacialidade monitorada por um poder centralizado que se alastrou até abarcar toda a circunferência do Mediterrâneo, transformado num “lago romano”. Seu sistema nervoso, foi visto, era rede viária que viabilizava a circulação interna do excedente econômico que

escoava das províncias. Daí justamente a máxima pela qual todos os caminhos levavam a Roma.

Porém, o ápice do modelo de poder implantado por Roma é igualmente o triunfo de um modo de funcionamento altamente catalisador de entropias. Roma era, no dizer de Aelius Aristides, famoso orador grego do Século II, “um parasita sugando as riquezas do universo sem dar trabalho aos seus filhos”. Atuando como um autêntico ralo do mundo, para a capital romana convergiam produtos oriundos de toda a *Oikoumene*, um trânsito monumental de recursos alimentado pela rapina incessante de bens e trabalho humano.

Nesse sentido, os rompantes geométricos do sistema - consignados na arquitetura, engenharia e no tocante ao foco deste texto, na sua cartografia - personificavam antes a funcionalidade da captação de riquezas lapidadas diretamente de vastos espaços que mantinham, em maior ou menor grau, compromissos com a naturalidade. Estando ausente esse fator, a simetria subsistia apenas a título precário. No espaço romano, tal como para toda a pré-modernidade, *a simetria das obras humanas e das suas prefigurações conecta-se a um cenário “não-carpintejado”, do qual era indissociável.*

Assim, as rotas romanas drenavam excedentes abduzidos de espaços impregnados de formas tradicionais de relação com o meio natural, com as quais, os mecanismos de apropriação gradativamente entraram em contradição. A crispação do aparato do Estado com territorialidades constantemente pressionadas pelas demandas colocadas pelo poder imperial, teve, pois na derrocada de Roma e na quase desapareição da sua cartografia, o epílogo de uma investidura espacial que não resistiu às requisições descomunais de recursos.

A *Tabula Peutingeriana* exemplifica o potencial demolidor de sistemas cuja simetria - ainda que atrativa no plano figurativo - pode apontar para uma *débâcle* civilizatória. Sentenciamento comum a qualquer apreciação geográfica, a cartografia expressa *uma razão de mundo*, podendo subsistir ou não consoante as expectativas construídas pelas sociedades e que são responsáveis por sua reprodução.

Afirmção incontestável, não há qualquer obra criada pelo homem que expresse de modo tão cabal a relação mantida com o espaço quanto a cartografia. Isso tanto no que tange ao sucesso e o insucesso das civilizações, ao vigor e o definhamento das culturas, à felicidade ou amargura das sociedades humanas.

Tal advertência esteve postada para sociedades que como a romana, cultivaram a ambição por um controle meticuloso do espaço, da qual a *Tabula Peutingeriana* é uma candente expressão. Mas, que fracassou neste intento ao ignorar as expectativas e os dinamismos presentes no espaço, na sociedade e no meio natural.

Uma advertência que acomodada noutras configurações do espaço-tempo, igualmente se coloca para o mundo contemporâneo e suas representações cartográficas.

REFERÊNCIAS

AVELAR, Silvania; HURNI Lorenz. On the design of schematic transport maps. **Cartographica: The International Journal for Geographic Information and Geovisualization**, Toronto, v. 41, n. 3, p. 217-228, 2006.

CARTOGRAPHY IMAGES. **Tabula Peutingeriana**. Texto e imagens. 2010. Disponível em: <http://cartographic-images.net/120_Peutinger_Table.html>. Acesso em: 31 ago. 2012.

COSGROVE, Denis. **Geography and vision seeing, imagining and representing the world**. Londres: I. B. Tauris, 2008.

CUVILLIER, Armand. **Sociologia da cultura**. Porto Alegre: Globo; São Paulo: EDUSP, 1975.

FINDLAY, Alexander G. **Central Italy, with the adjacent countries from the Peutingerian Tables constructed about A.D. 393. Classical atlas**. 1849. Londres. Disponível em: <<http://www.lib.utexas.edu/maps/italy.html>> Acesso: 27 nov. 2011.

FREIRE, Neison Cabral Ferreira; FERNANDES, Ana Cristina de Almeida. Mapas como expressão de poder e legitimação sobre o território: uma breve evolução histórica da cartografia como objeto de interesse de distintos grupos sociais. *Portal da Cartografia*, Londrina v. 3 n. 1, 2010. p. 83-103. Disponível em: <<http://www.uel.br/revistas/uel/index.php/portalcartografia/article/view/7536/6625>> Acesso em 27 nov. 2011.

GAUTIER-DALCHÉ Patrick. **The medieval and renaissance transmission of the tabula peutingeriana**. Disponível em <file:///C:/Users/Usuario/Downloads/The_Medieval_and_Renaissance_Transmission_of_the_Tabula_for_the_MARS_website.pdf> Acesso em 27 nov. 2011.

GREGOTTI, Vitório. **Território da arquitetura**. São Paulo: Perspectiva/EDUSP, 1975. (Coleção Debates, n. 111).

GUEDES, Max Justo. **A cartografia impressa do Brasil: os mapas mais influentes: 1506-1922**. Rio de Janeiro: Capivara, 2012.

LAPOUGE, Gilles. Novos conceitos revolucionam a geografia. **O Estado de São Paulo**, São Paulo, 12 dez. 1976. p. 217.

LAY, Maxwell Gordon. **Ways of the World: a history of the world's roads and the vehicles that used them**. New Jersey: Rutgers University Press, 1992.

MENDES, Norma Musco. Império e Romanização: “estratégias”, dominação e colapso. **Brathair**, São Luís, v.7, n. 1, p. 25-48, 2007.

MUHLY, James D. Ancient Cartography: Man's earliest attempts to represent his world. **Expedition**, University of Pennsylvania, Museum of Archaeology and Anthropology, v. 20, n. 2, p. 26-31, Winter 1978.

NATIONAL AERONAUTICS AND SPACE ADMINISTRATION – NASA. **Roman chariots, railroad tracks, milspecs, and urban legends, technical standards program**. 2001. Disponível em: <<https://standards.nasa.gov/documents/RomanChariots.pdf>>. Acesso: 15 jul. 2012.

OLIVEIRA, Livia de. **Estudo metodológico e cognitivo do mapa, IGEOG/USP**. São Paulo, 1978. (Série Teses e Monografias, n. 32).

PAZARLI, Maria. Mediterranean islands in Tabula Peutingeriana. **Revista e-Perimetron**, v. 4, n. 2, p. 101-116, 2009.

RAISZ, Erwin. **Cartografia geral**. Rio de Janeiro: Científica. 1969.

TALBERT, Richard J. A. **Rome's world: a peutinger map reconsidered**. Nova York: Cambridge University Press, 2010.

TUAN, Yi Fu. **Topofilia: um estudo da percepção, atitudes e valores do meio ambiente**. São Paulo: DIFEL. 1980.

WALDMAN, Maurício. **Meio ambiente & antropologia**. São Paulo: Senac, 2006.

_____. **Metamorfoses do espaço imaginário**. 1997. Dissertação (Mestrado em Antropologia Social) – Universidade de São Paulo, São Paulo.

_____. Espaço e modo de produção asiático. **Boletim Paulista de Geografia**, São Paulo, n. 72, p. 29-62, 1994.

WOODWARD, Davis; LEWIS, G. Malcom. **The history of cartography, volume two, book three: cartography in the traditional african, american, artic, australian and pacific societies**. Chicago; Londres: University of Chicago Press, 1998.

DOCUMENTAÇÃO CARTOGRÁFICA

Mapas

EURATLAS. **The Complete Tabula Peutingeriana: A Roman road map compared with a modern map**. Digitalização acessível em: <<http://www.euratlas.net/cartogra/peutinger/>> Acesso: 13 ago. 2012.

Recebido em: 19/09/2012.

Aceito em: 20/02/2014.

² *Mapa de Castorius* é uma denominação menos comum, mas concorrente com *Tabua Peutinger*.

³ Para os romanos, a definição de *via* atendia a um padrão técnico: unicamente caminhos com cinco metros de largura ou mais eram merecedores desta distinção (LAY, 1992, p. 53).

⁴ Corresponde à atual comuna italiana de Calvi Risorta.

⁵ Após a queda do Império Romano, o uso do *concretus* desapareceu por mais de mil anos, ressuscitando somente na Idade Contemporânea.

⁶ Mil passos romanos - *mille passus* (singular), *milia passuum* (plural) - equivaliam a 1.481 metros.

- ⁷ A *propôs*, uma enganadora peça de ficção disseminada no meio digital informa que as bigas estariam na origem da bitola das ferrovias e até mesmo dos trens de pouso de aviões e veículos espaciais. Uma afirmação que além de imprudente, é absolutamente incorreta (Cf. NASA, 2001).
- ⁸ Habitantes dos confins dos domínios romanos.
- ⁹ A terminologia *força inercial* corresponde a conceito elaborado pelo geógrafo Milton Santos. Neste texto, refere-se a acréscimos resultantes da intervenção humana que redirecionam as fruições prístinas do meio natural, e singularmente, à capacidade destes em revivificarem processos e dinamismos junto ao espaço habitado (Cf. SANTOS, 1999, 1998, 1988 e 1978).
- ¹⁰ Na ocasião, o exército inglês conseguiu o feito de cobrir 400 km em menos de quinze dias.
- ¹¹ *Círculo da Terra* em latim, em cujo seio se inseria o *Orbis Romanum*, as terras imperiais.
- ¹² Estrada que ligava Roma através dos Montes Apeninos ao Mar Adriático na altura de *Ariminum*, atual Rimini.
- ¹³ Na Tábua, a ilha é referida como *Insula Taprobane*: Ilha de Tapobrana, topônimo usual nas referências geográficas do mundo clássico.
- ¹⁴ O destaque a estas três cidades como abrigos imperiais, reporta aos anos 337-338, período no qual os três filhos do imperador Constantino co-governaram o império durante três meses. Esta particularidade, juntamente como o fato de que Constantinopla ter sido inaugurada por Constantino no ano de 330 - constitui pista adicional de que a *Tábua Peutingeriana* é cópia de uma carta do Século IV.
- ¹⁵ A morte do imperador Teodósio I, ocorrida em 395, é entendida pelos historiadores como evento que anuncia a divisão definitiva do Império Romano. Neste ano, o filho mais novo de Teodósio, Flavio Honório, assume o trono do Império de Ocidente, com capital em Roma. Arcádio, filho primogênito, torna-se senhor do Império de Oriente, com sede em Constantinopla.
- ¹⁶ Essa afirmação, corrente na historiografia tradicional, pode ser objeto de acréscimos. Seria lícito considerar que o Império de Trebizonda, um naco de território que se destacou do poder de Bizâncio em 1204, perdurou até 1461, ano de sua conquista pelos otomanos. Assim, a queda de Constantinopla em 1453, tida como o apagar das luzes final do império romano, poderia então ser vista como penúltimo, e não último lampejo da antiga glória romana.
- ¹⁷ As duas terminologias acatam o idioma de prestígio político-social dominante em cada metade do império. Mas, contundentemente, nem o latim e sequer o grego conseguiram fazer *tabula rasa* das línguas que antecederam a hegemonia romana. Na África do Norte, muitas formas do berbere e dialetos do púnico foram largamente utilizados. Idiomas celtas e germânicos também mantiveram toda sua força em muitas regiões do Ocidente. No Egito, o copta - última evolução do antigo idioma dos faraós - permaneceu como linguagem cotidiana durante séculos. Isso sem contar a enorme difusão do aramaico, língua veicular em toda a Ásia Ocidental.
- ¹⁸ Isto é: acréscimos que ofertam ao espaço geográfico conteúdos técnicos, imbuídos de artificialidade e animados por sistemas de ações tendentes a fins estranhos ao lugar e seus habitantes (*apud* SANTOS, 1999, p. 51).