Universidade de São Paulo Museu de Arqueologia e Etnologia

ESTRUTURAS PORTUÁRIAS NAS APOIKIAS GREGAS DA MAGNA GRÉCIA E SICÍLIA ENTRE OS SÉCULOS VIII E V a. C.: RELAÇÃO ENTRE PORTO E MALHA URBANA

Dissertação apresentada ao Programa de
Pós-Graduação em Arqueologia, do Museu de
Arqueologia e Etnologia da Universidade de
São Paulo, para a obtenção do título de mestre
em Arqueologia

Maria Cristina Cavallari Abramo

Orientadora:
Profa. Dra. Maria Beatriz Borba Florenzano

São Paulo - 2013

labeca

UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
MUSEU DE ARQUEOLOGIA E ETNOLOGIA
Av. Prof. Almeida Prado, 1466-Cidade Universitária - São Paulo-CEP 05508-900

UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
MUSEU DE ARQUEOLOGIA E ETNOLOGIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUEOLOGIA

ESTRUTURAS PORTUÁRIAS NAS APOIKIAS DA
MAGNA GRÉCIA E SICÍLIA ENTRE OS SÉCULOS VIII a.C. e V a.C.:
RELAÇÃO ENTRE PORTO E MALHA URBANA

Maria Cristina Cavallari Abramo

Orientadora: Profa. Dra. Maria Beatriz Borba Florenzano

Linha de Pesquisa: Espaço, Sociedade e Processos de Formação do Registro
Arqueológico

São Paulo
2013

Para meu pai

Agradecimentos

Agradeço em primeiro lugar à minha orientadora, Prof^a Maria Beatriz Florenzano. Inicialmente por ter me acolhido com carinho quando eu decidi ingressar no mundo da arqueologia e desde então pela excelente orientação não só na elaboração da dissertação mas também em relação ao encaminhamento da minha vida acadêmica dentro do MAE e mais especificamente do Labeca. Agradeço a dedicação, o apoio e a sua maneira sempre positiva de salientar os acertos mesmo apontando os erros.

Agradeço à minha banca formada pelas professoras Maria Cristina Kormikiari e Adriene Baron Tacla pelas sugestões muito úteis na qualificação. À Adriene agradeço especialmente pelo apoio, indicações de textos, dicas e pela constante disponibilidade e simpatia ao longo desses anos.

Agradeço ao Labeca: à sua existência e a todos ligados a ele. A estrutura do laboratório, tanto a física (espaço, biblioteca, computadores), quanto a virtual (site, banco de dados, imagens, glossário) foi completamente indispensável para a realização desta pesquisa. Agradeço a todos os integrantes do Labeca de um modo geral mas mais especialmente à Regina Rezende que muito me ajudou em nossa convivência diária nos meus primeiros tempos trabalhando no laboratório. Agradeço também à Lilian Laky pela gentileza e disponibilidade nas indicações de textos e sites. Agradeço ainda a colaboração de Isabel Catanio e Ana Paula Tauhyl. Ao Estevam pelas conversas.

Agradeço à Capes pela bolsa.

Agradeço a meu querido João, companheiro eterno desde a adolescência, meu amor que me apoia incondicionalmente em tudo o que eu invento... Como se não bastasse foi ele o responsável pela elaboração dos mapas, tratamento das imagens e diagramação desta dissertação.

Agradeço a Anton Bonnier, pesquisador da Universidade de Estocolmo por gentilmente me enviar sua tese de doutorado que me foi extremamente útil.

Ao meu querido amigo Paulo Blikstein da Universidade de Stanford por ter me presenteado com o texto de David Blackman, fundamental para minha pesquisa e impossível de conseguir no Brasil.

Agradeço à biblioteca do MAE e a todos os seus funcionários, especialmente Hélio de Miranda, sempre muito solícito e dedicado.

Agradeço a todos os funcionários do MAE que direta ou indiretamente tornam possível a realização de nossos trabalhos.

À minha família e amigos que acompanharam de perto todo o processo sempre com interesse e apoio.

E por fim aos meus três queridinhos: Tomás, João Pedro e Guilherme, que conseguiram me dar o sossego necessário e ainda ficaram entusiasmados com a ideia.

Resumo

Partindo de considerações acerca da importância do mar, do comércio e das trocas com estrangeiros para o modo de vida grego, esta pesquisa tem o objetivo de entender qual era o local ocupado pelos portos e pelas cidades portuárias nessa configuração. Através da localização do porto em sete cidades fundadas durante os movimentos de expansão grega para o ocidente buscamos situar o porto em relação às estruturas urbanas importantes tais como acrópole, ágora, templos e muralhas. Ao estabelecer essas relações queremos entender não só o lugar físico ocupado pelo porto mas também e principalmente, o que a sua localização física pode representar e nos dizer acerca de sua posição na hierarquia social de cada cidade.

Palavras chave: Portos Antigos – Comércio grego – Movimento expansionista grego - Mediterrâneo grego - Sicília e Magna Grécia.

Abstract

Considering the importance of the sea, commerce and trading with foreign people for the Greek life style, this research tries to understand the place of harbours and harbour cities in this scenario. Based on the location of the port in seven cities established during the Greek expansionist movements to the west, our aim is to establish the place of the port towards the important urban structures such as the acropolis, agora, sanctuaries and walls. By establishing these relations we try to understand not only the physical location of the port but what this location could represent and tell us about the situation of the port within the social hierarchy of each city.

Key Words: Ancient Harbours – Greek trade – Greek expansionist movements – Greek Mediterranean – Sicily and Magna Graecia.

Índice

Agradecimentos	I
Resumo	3
Índice de Figuras	5
Capítulo I - Introdução	6
Ia – Justificativa	19
Ib - Métodos	26
Ic – Questões de Terminologia	31
Id – Fontes Materiais e Fontes Textuais	39
Capítulo II – Paisagem Mediterrânea entre os séculos VIII e IV a.C.	48
Capítulo III – Portos da Magna Grécia e Sicília	58
IIIa – Alterações na topografia da região estudada	58
IIIb – Repertório das Cidades Portuárias	67
IIIc – Imagens das Cidades	III
Capítulo IV – Os portos nas cidades gregas do ocidente	124
V – Bibliografia	144

Índice de Figuras

Figura 1:	Reconstituição do Pireu. Fonte: Connolly, 2000: 11.....	11
Figura 2:	Mapa da Magna Grécia e Sicília destacando os 25 assentamentos iniciais. Fonte: mapa criado a partir de imagem obtida do Google Earth.	16
Figura 3:	Assentamentos selecionados para o estudo. Com exceção de Cumas, nos outros foram encontradas estruturas portuárias ou modificações artificiais. Fonte: mapa criado a partir de imagem obtida do Google Earth.....	18
Figura 4:	Mapa da expansão grega no Mediterrâneo entre os séculos VIII a. C. e VI a. C. Fonte: Cerchiai, 2002: 9.	55
Figura 5:	Naxos. Vista aérea da <i>neoria</i> mostrando sua distância em relação à atual linha da costa. Fonte: Lentini, 2009:40.	59
Figura 6:	Estruturas escavadas na área do Bourse, em Marselha, nos anos 60, que foram identificadas como pertencentes a portos gregos e romanos. É possível ver o quanto a linha da costa atual progrediu em relação à antiga graças à imagem dos barcos no porto moderno ao fundo. Fonte: Marriner, 2007: 153.	63
Figura 7:	Escavações da <i>neoria</i> em Naxos, no meio da cidade. Fonte: Blackman, 2004: 54.	64
Figura 8:	Cidades da Magna Grécia e Sicília e as elevações no nível do mar por região, relativas à linha do mar MIS 5.5. Fonte: mapa modificado a partir de Lambeck, 2004: 1576.	66
Figura 9:	Imagem de satélite do território de Cumas, tendo em frente as ilhas de Prócida e Ischia. Fonte: Goggle Earth.	68
Figura 10:	Imagem de satélite mostrando o local do antigo istmo, atual ilha. Fonte: Google Earth.	73
Figura 11:	Imagem de satélite mostrando o local do antigo território de Eléia. Fonte: Google Earth.	79
Figura 12:	Imagem de satélite do território de Naxos. Fonte: Google Earth.	86
Figura 13:	Imagem de satélite do território de Siracusa. Fonte: Google Earth.	91
Figura 14:	Modelo construtivo de um <i>neosoikoi</i> . Fonte: The Hellenic Maritime Museum (www.greece.org/poseidon).	96
Figura 15:	Imagem do território de Zancle com o característico formato de foice da área do porto. Fonte: Google Earth.	98
Figura 16:	Imagem de satélite do território de Gela mostrando a foz do Rio Gelas. Fonte: Google Earth.	102
Figura 17:	Imagem aérea do território de Camarina. Fonte: Carratelli, 1989:384.	106
Figura 18:	Planta de Cumas modificada a partir de R. F. Paget (Poupet e Harfouche, 2005:40). A linha pontilhada representa a linha da costa atual. Legenda: 1 – Bacias mais profundas do que o fundo do mar próximo; 2 – Reconstituição do canal; 3 e 4 – Faróis; 5 – Molhe do porto romano ainda visível; 6 – Reconstituição do porto de Agripa (local provável do antigo porto de Cumas); 7 – Reconstituição do porto de pesca; 8 – Suposto canal que fazia a ligação entre o lago Fusaro e o antigo porto de Cumas.	111
Figura 19:	Planta do assentamento de Tarento modificada a partir de Cerchiai, 2002: 144.....	112
Figura 20:	Planta do assentamento de Eléia modificada a partir de Greco, 2002: 26/27.	113
Figura 21:	Reconstituição da linha da costa em Eléia como era no século VI a. C. A linha pontilhada demarca até onde era terra na antiguidade e a linha pontilhada em azul representa a linha da costa atual. Fonte: Greco, 2002:14.....	114
Figura 22:	Planta do assentamento de Naxos modificada a partir de Lentini, 2009: última página.....	115
Figura 23:	Estruturas escavadas da <i>neoria</i> com reconstituição gráfica do telhado. Lentini, 2009: 60.	116
Figura 24:	Maquete da <i>neoria</i> . Lentini, 2009: 83.	117
Figura 25:	Maquete da <i>neoria</i> mostrando a posição do trirreme na rampa de lançamento. Lentini, 2009: 84.	117
Figura 26:	Planta do assentamento. De Siracusa modificada a partir de Bollati, 1999: 46/47.	118
Figura 27:	Planta da parte norte de Ortígia, local da ligação com Acradina. As estruturas portuárias reveladas nas escavações mais recentes estão marcadas pelos números: 1 - <i>Neosoikoi</i> (o arsenal descrito por Tucídides), 2 - Torre de Dionísio, 3 – Muro do período clássico, 4 – Dique de período arcaico, 5 – Muro de período clássico e 6 – Porta de Dionísio. Planta modificada a partir de Basile, 2003: 296. Fonte: planta modificada a partir de Basile, 2003: 316.	119
Figura 28:	Planta modificada a partir de Bacci, 2002, mostrando o local do porto e as estruturas de período grego.	120
Figura 29:	Moeda de Zancle com o nome, o golfinho e o porto com seu formato característico e as estruturas portuárias. Fonte: Carratelli, 1989:95.	121
Figura 30:	Outra moeda de Zancle mostrando o formato do porto porém sem as estruturas. Fonte: Kraay, 1966: prancha 16, p 49.	121
Figura 31:	Planta do assentamento de Gela. Modificada a partir de Panvini, 1996: 4.	122
Figura 32:	Planta do assentamento de Camarina modificada a partir de Carratelli, 1996: 303.	123

Capítulo I - Introdução

Os gregos tinham uma relação tão fundamental com o Mediterrâneo que Platão os descreve como: “vivendo ao redor do mar como formigas e sapos ao redor da lagoa” (Fédon, 109B). Comércio, troca e a própria manutenção do modo de vida grego estavam intimamente ligados ao mar e, por consequência, aos portos. Além disso, Robert Garland em seu livro sobre o Pireu (1987:85) afirma que é possível inferir que as mercadorias chegavam pelo mar em quase todas as cidades gregas, tanto os itens provenientes do comércio internacional quanto do comércio entre as cidades da própria Grécia, em função das condições precárias das estradas em geral. Considerando-se essa situação, não é de se estranhar que a grande maioria das cidades gregas situadas no litoral fosse portuária, e que mesmo as que não tinham saída direta para o mar instalassem um porto na foz de algum rio, ou ainda, fizessem uso de um porto próximo mesmo que fora de seu assentamento.

O objetivo desta pesquisa é, então, tentar determinar o papel desempenhado pelo porto com base em sua posição em relação à grade urbana. O que o posicionamento físico do porto pode indicar sobre sua relevância para a vida da cidade na qual ele está inserido e como essa compreensão pode aprofundar nosso conhecimento sobre a sociedade grega. Para alcançar este objetivo faremos uso de dados provenientes de uma amostragem composta por oito apoikias, cidades fundadas durante os movimentos de expansão grega, localizadas na costa mediterrânea do chamado Ocidente Grego. São elas: Cumas, Tarento e Eléia/Vélia localizadas na Magna Grécia (sul da Itália)¹ e Naxos, Siracusa, Zancle/Messina, Gela e Camarina na Sicília. Estas cidades foram escolhidas em função da constatação da importância de seus portos com base em fontes materiais e textuais. Com exceção de Cumas e de Zancle, onde a importância do porto é amplamente atestada pelas fontes textuais (e em Zancle também pela iconografia monetária) foram encontradas estruturas portuárias em todas as cidades que compõe a amostragem. Todas as cidades selecionadas ocupavam posições estratégicas ao

¹ O que era e como era composta a chamada Magna Grécia será discutido mais aprofundadamente no capítulo IV.

longo de rotas comerciais já conhecidas e frequentadas pelos gregos desde o século IX a. C., ou seja, antes do período de fundação dessas apoikias. Foi possível atestar e datar a ocorrência desta frequência graças a diversos itens comercializados na região, tais como estatuetas e ânforas.

Além do aspecto econômico, outra questão relevante para o estudo dos portos é o contato com o estrangeiro, suas implicações e consequências para o mundo e o modo de vida gregos. Como Renfrew define muito bem em seu artigo, *Trade as Action at a Distance* (Sabloff, Lamberg-Karlovsky: 1975), uma situação comercial é uma situação de troca e uma situação de troca é uma situação de fluxo de informações. Isso significa que tanto a transação comercial em si quanto o objeto comercializado são veículos de transmissão de informações acerca de outra sociedade, de outra maneira de pensar, de outra organização social, de novas tecnologias, valores, ideias, divindades, crenças, enfim, uma série de informações sobre um outro mundo que funciona de maneira diferente.

Em um artigo mais recente, *Village to City: Staples and Luxuries? Exchange Networks and Urbanization* (Osbourne e Cunliffe, 2005), Lyn Foxhall explora o conceito de moda e estilo nas transações econômicas dos gregos entre si e com outros povos e suas implicações não apenas comerciais como também sociais e culturais. Ela aprofunda a ideia do objeto como transmissor de informação, mas ao fazer uso do conceito de moda ela traz à luz a questão da intencionalidade por parte de quem possui o objeto que é quem vai definir quais informações serão transmitidas e para quem. O objeto é um poderoso veículo de transmissão de informações e esse processo era conhecido e controlado nas diferentes transações comerciais. Foxhall se propõe a entender o papel desempenhado pelos objetos, mercadorias, enfim pelas coisas, nos processos de profunda modificação que marcaram o Mediterrâneo de forma geral e mais especificamente o mundo grego durante o período arcaico. Para isso ela se concentra não no comércio e na troca mas especificamente no consumo e, mais ainda, no consumo de mercadorias e objetos que as pessoas desejavam ter, e não do que elas precisavam ter. Ressaltando esse padrão mais sofisticado de consumo, Foxhall procura entender o

uso que as pessoas vão fazer desses objetos de desejo dentro de seus contextos culturais, políticos e simbólicos. Ela ressalta que, assim como na atualidade, o que determina quais são os objetos desejados, ou seja, o que 'está na moda', varia de acordo com o contexto, com o local e com o período. A perspectiva inovadora de Foxhall é entender o consumo não como motivado por necessidade mas sim por desejo. Possuir determinados objetos era uma ação imbuída de uma série de significados sociais e culturais, que ultrapassavam muito as necessidades cotidianas dos indivíduos e as eventuais funções práticas que o objeto viesse a cumprir. Quando o consumo ultrapassa a esfera da necessidade e entra na esfera do desejo, ele adquire um caráter simbólico. Isso faz com que o objeto passe a se tornar parte integral do indivíduo ou do grupo consumidor adquirindo, então, o caráter de elemento constitutivo de sua (individual ou grupal) identidade social e política. O movimento de pessoas e de bens se torna então inseparável. "A construção do *self* e das relações com os outros passa a ser definida e formulada regularmente através de coisas e de seu consumo em ambientes comunitários,... E, são justamente essas coisas que são arqueologicamente mais visíveis" (p 234).

Estamos partindo da ideia de que a troca de mercadorias ultrapassa a questão econômica e tem consequências nas esferas sociais e culturais, fazendo parte da própria constituição das cidades assim como da construção de identidades grupais e individuais. Levando esse pressuposto em consideração, podemos dizer que os portos, fisicamente falando, são estruturas privilegiadas por serem os locais onde estas trocas acontecem e isto faz com que nesta pesquisa o aspecto físico do porto e como ele se estabelece no cenário geral da cidade sejam prioritários. Assim como, de acordo com Foxhall, o item comercializado é mais do que um simples objeto, também o porto, sua forma concreta e as estruturas que o compõe são muito mais do que simples edificações atendendo a finalidades práticas. Todos os aspectos relacionados ao porto e às suas funções, quais sejam: transações comerciais, contato com estrangeiros, cobrança de tarifas, circulação de pessoas e mercadorias, proteção da cidade, proteção e manutenção das embarcações tanto militares quanto comerciais, armazenamento e reparos, estarão mais ou menos representados de acordo com sua importância específica variável de cidade para

cidade. O tipo de estrutura portuária priorizada pode servir como indicativo de qual aspecto era mais valorizado em cada cidade, desde que entendida como uma representação da dinâmica social, econômica e ambiental daquele grupo que optou por construir seu porto em um lugar específico com determinadas características.

A importância do porto em diferentes esferas da vida da cidade assim como sua situação peculiar e única em relação a outros edifícios públicos transparece claramente na excelente análise de Garland sobre o Pireu, porto de Atenas. Em uma passagem (1987:87), ele enumera os motivos pelos quais o Pireu se desenvolveu, traçando um panorama de quão abrangente era sua área de influência e do quão fundamental ele era, inclusive simbolicamente, para a vida de Atenas. Suas funções eram: facilitar e garantir a importação de bens essenciais, aumentar a receita através da cobrança de tarifas e taxas, incentivar as exportações garantindo o interesse de produtores e comerciantes, aumentar a influência e o prestígio de Atenas ajudando indiretamente a difundir o imperialismo ateniense e, por último, ameaçar e enfraquecer as economias dos rivais comerciais de Atenas.

Quando Garland afirma que uma das funções do Pireu era aumentar a influência e o prestígio de Atenas e com isso expandir o imperialismo ateniense, fica claro que os gregos tinham plena noção da importância do que significava estar em contato com outras culturas e do grande potencial de dominação que poderia surgir desse contato. Por outro lado, havia também a preocupação em tentar evitar que o contrário acontecesse, ou seja, que a influência estrangeira modificasse a cultura grega. Mas será que manter o porto afastado da *ásty*, por vezes até cercado por muralhas e tentar restringir o comércio aos estrangeiros classificando-o como uma atividade indigna dos cidadãos tiveram o efeito desejado de impedir que o mundo de fora modificasse a Grécia? “A mistura de nacionalidades no Pireu, sem dúvida, teve um papel importante na erosão das distinções existentes no mundo grego entre cidadãos e não cidadãos” (Garland, 1987:67). Não era possível viver sem o comércio internacional e também não era possível isolar a *ásty* e os cidadãos das influências que inevitavelmente o acompanhavam. Teoricamente a distância e as muralhas seriam suficientes para criar uma redoma, uma zona de proteção dentro

da qual a pólis ideal seria preservada e os cidadãos ficariam a salvo das influências nefastas inerentes a qualquer atividade comercial. “No *emporion* lidava-se apenas com o comércio internacional, as mercadorias trazidas por terra eram comercializadas na ágora hipodâmica. O motivo principal para segregar o porto comercial do resto do Pireu era minimizar a ruptura causada por ele na comunidade de um modo geral e na zona naval em particular além de facilitar o trabalho das autoridades portuárias no controle de comerciantes e mercadorias.” (Garland, 1987:84/85). Se por um lado a distância entre a pólis ideal e a real aumenta em função do comércio, dos estrangeiros e das influências externas, por outro não se podia prescindir dos bens de consumo que pelo porto entravam e no seu entorno eram comercializados. O porto se torna, então, a materialização dessa contradição, sua existência concreta incômoda e indispensável funciona como um lembrete de que não era possível controlar tudo e de que as coisas estavam fadadas a mudar.

Em termos físicos, o Pireu em nada se assemelhava aos portos selecionados para este estudo já que ele era praticamente uma cidade na qual havia três portos além de vários edifícios públicos. Além disso, a construção do Pireu tem início no século V a. C., momento em que nossas cidades estavam passando por grandes reestruturações e que a maioria de nossos portos já contava com pelo menos dois séculos de existência.

Uma das recomendações importantes de Platão para a cidade ideal era uma distância mínima de 80 estádios (corresponderia a aproximadamente 14,8 km) entre o porto e a *ásty* como ele explicita nas Leis (XI, 919d). Garland ressalta que essa distância era, talvez não por acaso, exatamente o dobro da distância entre o Pireu e a *ásty* ateniense (1987:69). O trecho a seguir explicita porque esse isolamento era tão importante para Platão e o quão negativa ele considerava a influência do porto: “Se a pólis ficar à beira mar, bem abastecida de portos mas carecendo das comodidades essenciais da vida, não sendo de modo algum produtiva, ela necessitaria de um salvador poderoso e de legisladores divinos para não ser tomada por um caráter de vício e depravação”(As Leis, IV, 704d - 705a). Garland afirma que deve ter sido a grande quantidade de miseráveis circulando pelo Pireu

que inspirou Platão a atribuir a Sócrates a reivindicação de que aqueles popularmente aclamados por terem tornado Atenas grande, tais como Temístocles, Címon e Péricles, na verdade, nada mais fizeram do que “inadvertidamente reduzir a pólis a uma condição inchada e purulenta enchendo-a com portos e docas e muralhas e toda sorte de bobagens não deixando nenhum espaço para temperança e justiça” (Górgias, 519a).

Figura 1: Reconstituição do Pireu. Fonte: Connolly, 2000: 11.

Já a análise desenvolvida por Von Reden em seu artigo “Piraeus: a world apart” vai em outra direção. Ela está fundamentada principalmente nas citações, especialmente de Aristóteles e Platão, nas quais eles discutem o papel político específico do Pireu, local onde as contradições terra/mar, cidadãos/estrangeiros são vividas cotidianamente. O objetivo de Von Reden é buscar através das fontes entender o papel do Pireu na construção política e ideológica de Atenas, principalmente com o status que ele adquire depois da Guerra do Peloponeso. Em relação ao comércio, é fácil considerar que o Pireu é um mundo à parte, periférico

em relação à verdadeira pólis, local de estrangeiros e trocas comerciais indignas dos verdadeiros cidadãos atenienses. Porém quando entra em cena o papel militar, de defesa da cidade principalmente após o desempenho decisivo da frota naval no desfecho da guerra mais uma contradição aparece em relação ao porto e seus habitantes. Von Reden faz uma breve compilação de alguns autores que discutiram questões relativas ao papel do Pireu como símbolo da democracia e do poder naval de um lado e, ao mesmo tempo, local marginalizado em relação à pólis por causa do comércio e das fortes influências estrangeiras. Von Reden aponta que esforços foram feitos no sentido de comparar a construção do Pireu às fundações das apoikias, inclusive com a figura de um oikista, um pai fundador, Temístocles. A intenção dessa comparação seria separar o Pireu de Atenas, ele não é parte da pólis e sim outra cidade, uma cidade portuária muito mais semelhante às longínquas colônias do que à Atenas e separada desta, senão pela distância pelo menos por longas muralhas. “O Pireu, mesmo sendo o centro da política marítima, foi construído conceitualmente... como uma colônia na periferia do pólis” (1995:27).

Em relação à economia grega é importante salientar que ela diferia muito da economia moderna em questões fundamentais como bem demonstra essa citação (Hasebroek, 1933: vii apud Garland, 1987:87): “A chamada política comercial do mundo antigo não estava centrada no comércio mas sim no suprimento de necessidades, como grãos e madeira, e no enriquecimento do estado através da cobrança de taxas.” Apesar de tal afirmação parecer contraditória quando comparada ao que Foxhall defende tratando do comércio de artigos de luxo e objetos da moda, acredito não serem inconciliáveis, principalmente por estarem se referindo a esferas diferentes. Hasebroek está falando da relação entre comércio e Estado, na qual, na antiguidade grega o Estado impunha regulamentações com o intuito de controlar as transações comerciais que tinham como objetivo o suprimento das necessidades básicas da população de modo geral, em larga escala. O comércio do supérfluo ocorria concomitantemente, porém na esfera privada e não na pública, realizado por grupos maiores ou menores de indivíduos e, necessariamente, em volume e escala menores do que os artigos básicos. Essa característica social da economia grega é levantada por vários estudiosos, como por

exemplo Polanyi (1976), que salienta a importância de se diferenciar uma situação em que a economia é autônoma em relação à sociedade de uma situação em que a economia é condicionada à ela e regida por regras sociais como era o caso na antiguidade arcaica e clássica. Apesar de se caracterizar por intensas atividades comerciais e trocas monetárias bastante avançadas o fato de estar condicionada às leis da sociedade e não às do mercado seria o diferencial básico em relação à economia moderna. Para Polanyi (1976) um excelente indicativo dessa indiferenciação entre as esferas social e econômica no mundo grego seria a falta de um termo específico para designar o que nós entendemos por atividades comerciais. Isto porque a palavra economia deriva das palavras gregas *oîkos* e *nomia* e dizia respeito a tudo o que estava relacionado ao *oîkos*, incluindo não só os aspectos básicos de funcionamento da casa, mas também as atividades comerciais domésticas de produção e comercialização de bens assim como o gerenciamento dos escravos.

Aristóteles fala sobre economia no livro I da *Política* e no livro V da *Ética a Nicômaco*. Para ele o comércio é natural desde que vise atingir a autossuficiência, os preços são justos quando levam em consideração a classe social dos envolvidos na transação e isso é fundamental para reforçar o conceito de boa vontade (*philia*) no qual a comunidade está baseada, o intercâmbio de bens é um intercâmbio de serviços, isto também é um postulado da autossuficiência e deve ser praticado através de uma divisão mútua com preços justos, nas transações comerciais não há lucro, os preços são pré-fixados e, se excepcionalmente, tiver que haver uma venda lucrativa para que se consiga uma distribuição conveniente dos bens, tal venda deve ser realizada por metecos (estrangeiros). Aqui surge uma questão muito interessante pois o comércio era visto como uma atividade pouco louvável e portanto indigna de um cidadão, a quem cabia o cultivo da terra que era a atividade produtiva mais valorizada no mundo grego. Era mais do que natural então que o comércio ficasse restrito aos metecos, que por não serem cidadãos, não podiam ser proprietários de terra. No entanto Polanyi (1976) ressalta que o comércio não ficou apenas nas mãos dos metecos, tornando-se cada vez mais uma atividade comum

entre os cidadãos. Essa é uma das contradições entre a pólis ideal proposta por Platão e Aristóteles e a prática cotidiana grega.

Retomando o que foi dito no início do capítulo, o objetivo desta pesquisa é, levando em conta todos estes pressupostos, entender como se estabelecia a relação da cidade com seu porto, passando por como ele se situava fisicamente em relação à malha urbana tendo em vista a questão básica que servirá como guia para a nossa reflexão que é investigar o que o porto pode nos mostrar acerca da sociedade que o construiu. Para tanto vamos abordar, na medida em que as evidências disponíveis nos permitam, alguns aspectos centrais para nossa compreensão da natureza das cidades elencadas assim como do lugar ocupado pelo porto em cada uma delas. É importante salientar que lugar é entendido aqui tanto como posição física, onde o porto ficava localizado na topografia local, quanto como sua situação na hierarquia social, econômica e cultural do assentamento, ou seja, qual era o papel representado pelo porto na dinâmica da cidade. Em função disso alguns aspectos dessa dinâmica serão priorizados, tanto com base na sua importância em si quanto em sua relevância para o assunto em questão. No entanto, a análise de cada um desses aspectos está condicionada aos dados disponíveis que são muito variáveis de cidade para cidade. Em relação ao aspecto econômico/comercial, tentaremos identificar a posição do porto em relação à *khóra*, aos locais de produção de matéria prima, aos centros de manufatura, às oficinas e aos locais de comercialização de produtos, assim como investigar a existência de um local destinado ao comércio na vizinhança do porto. Quanto ao aspecto social e político, como o porto está localizado em relação à *ásty*, à *ágora*, aos principais edifícios públicos identificados e aos bairros residenciais. Tentaremos também investigar a relação do porto com os santuários, se o porto foi construído na vizinhança de um templo ou se o templo foi erguido próximo de um porto já existente, também se as divindades cultuadas nos templos próximos são tradicionalmente relacionadas ao mar e à proteção dos navegantes. Como o porto se situa em relação ao circuito de muralhas? Elas cercam o porto? Separam o porto do resto da cidade? Por fim, tentaremos investigar se a localização do porto é determinada unicamente pela topografia local ou se o nível tecnológico permitia que

os aspectos físicos fossem ultrapassados e houvesse uma dominância do aspecto humano na definição do local de construção do porto. Como foram solucionados os problemas de construção e principalmente os problemas decorrentes de acúmulo de depósito de aluvião, uma séria dificuldade na manutenção dos portos até os dias de hoje?

Em resumo, nossa intenção é investigar o posicionamento físico e social (entendido amplamente) do porto na grade urbana, como um resultado concreto da organização espacial, tal como um mapa, uma representação física das relações humanas nos diversos aspectos citados acima. Assim como estas esferas se sobrepõe e se misturam na vida das cidades também suas representações físicas se confundem, por isso nós vamos tratar algumas vezes a mesma estrutura relacionada a diferentes aspectos.

Através do levantamento das fontes textuais identificamos inicialmente vinte e cinco apoikias localizadas na Magna Grécia e Sicília nas quais era mencionada a existência de portos. O passo seguinte era procurar evidências materiais nos relatos de escavações dessas cidades com o intuito não só de corroborar o que dizia a literatura mas também identificar o posicionamento exato do porto. No entanto, um estudo mais aprofundado da literatura específica dedicada às cidades selecionadas mostrou que a determinação segura e principalmente arqueológica da localização dos portos ainda é uma raridade. Estabelecendo a atestação arqueológica do porto como critério de seleção o número de cidades baixou das vinte e cinco iniciais para oito: **Tarento** e **Eléia/Vélia** na Magna Grécia e **Naxos**, **Siracusa**, **Gela** e **Camarina** na Sicília. **Cumas** e **Zancle/Messina** foram selecionadas pela importância indiscutível de seus portos, famosos na antiguidade e ainda, no caso de Zancle/Messina, por sua representação na iconografia monetária.

Figura 2 - Mapa da Magna Grécia e Sicília destacando os 25 assentamentos iniciais. Fonte: mapa criado a partir de imagem obtida do Google Earth.

O levantamento das fontes textuais e materiais mostrou que apesar de portos serem uma característica de quase todas as cidades litorâneas apenas uma parcela muito pequena dessas cidades efetivamente construía algum tipo de estrutura portuária, ao contrário da grande maioria que optava por fazer uso de baías protegidas que passavam a ser ancoradouros naturais. Nas palavras de David Blackman: “assentamentos costeiros menores poderiam não ter os recursos

necessários para construir estruturas portuárias grandes e sofisticadas na antiguidade” (2008: 639). É claro que o fato de até o momento não haver atestação arqueológica de estruturas construídas nas outras cidades não significa que essas estruturas não existam até porque, citando Carl Sagan (1995), “ausência de evidência não é evidência de ausência”. Não podemos ignorar o fato de que uma possível explicação para isso pode estar relacionada às dificuldades de prospecção e escavação ocasionadas pelas mudanças na linha da costa e no nível do mar, que no sul da Itália são mais radicais ainda em função das frequentes e constantes atividades vulcânica e sísmica. Estou plenamente ciente das dificuldades particulares da arqueologia dos portos, das profundas modificações de terreno às quais as cidades costeiras estão sujeitas e também de que muitas estruturas ainda serão descobertas, mas mesmo assim a pequena quantidade de portos construídos parece também sugerir que isso não era comum na época.

Em função das cidades selecionadas serem apoikias e terem suas datas de fundação relativamente próximas, entre os séculos VIII e VI a.C., estabelecemos um intervalo temporal que vai dos séculos VIII ao IV a.C., abrangendo os períodos arcaico e clássico. Com isso é abarcado o período de fundação das apoikias e também as grandes reestruturações das cidades ocorridas no século V a. C. Além disso, como nos lembra Foxhall: (o período que abrange) “do oitavo ao sexto séculos antes de Cristo foi um tempo de intensas mudanças sociais, políticas e econômicas ao redor do Mediterrâneo, incluindo o desenvolvimento de relações vibrantes entre diferentes culturas” (2005: 233).

Figura 3: Assentamentos selecionados para o estudo. Com exceção de Cumas, nos outros foram encontradas estruturas portuárias ou modificações artificiais. Fonte: mapa criado a partir de imagem obtida do Google Earth.

1a – Justificativa

A partir do final da Idade do Bronze, a costa do Mediterrâneo passa a ser palco de frequentes atividades marítimas de caráter econômico lideradas pelos fenícios. Os sinais desta presença podem ser identificados, por exemplo, nos portos de Tiro e Sidon que foram escavados na rocha, técnica bastante utilizada pelos fenícios na construção de portos ao longo da costa do Levante (Blackman, 2008: 641). No final da Idade do Ferro, a arqueologia atesta uma intensificação de contatos comerciais entre a Grécia Balcânica e o Oriente Próximo, o que estimula muito o desenvolvimento de diferentes tipos de estruturas portuárias nesta região (Blackman, 2008:642). Paralelamente, várias cidades gregas estabelecem postos também no Ocidente, em locais por onde passavam as rotas comerciais marítimas: no sul da Itália (Pitecusa/Cumas), na Sicília (Naxos), na costa da França (Massália) e na Espanha (Ampúrias). Podemos dizer que estes lugares funcionavam como *ports of trade*, definidos por Polanyi como “instituições universais de comércio externo que precedem o estabelecimento de mercados internacionais” (1968:239). Eram locais neutros, destinados ao comércio e caracterizados pelo contato direto entre pessoas de diferentes lugares e culturas.

Com o início da colonização, no final do século VIII a. C., várias apoikias são estabelecidas justamente nos locais antes utilizados exclusivamente para comércio e é possível confirmar arqueologicamente esta frequentação anterior ao período de colonização em muitas delas. Além disso, é razoável supor que as novas cidades fossem instaladas em lugares já conhecidos que tivessem características desejáveis, sendo uma delas a existência de locais apropriados para instalação de um ou mais portos. Há, então, um importante aspecto de interligação, de conexão entre a frequentação desses locais destinados ao comércio por onde passavam as rotas marítimas mais utilizadas pelos gregos, a necessidade de criar facilidades portuárias nestes locais em função dessa intensa frequentação e o estabelecimento de apoikias em locais já conhecidos. O fenômeno da colonização grega nesta região está, portanto, intimamente ligado aos portos. É importante ressaltar que essas apoikias já nascem de uma estreita relação com o mar, com o comércio marítimo e com o estrangeiro que as diferencia de suas cidades-mãe desde sua

origem. Essas características têm reflexos não apenas na esfera econômica, como também na social e cultural, e acabam por moldar a própria construção das identidades grupais e individuais no mundo grego no Ocidente.

Mesmo uma breve revisão da bibliografia sobre o assunto nos fornece outros indicativos da importância dos portos para a região.

O arqueólogo da Universidade de Estocolmo Anton Bonnier em sua tese de doutorado, ao fazer uma análise do livro *O Mediterrâneo e o Mundo Mediterrâneo na Era de Felipe II* de Fernand Braudel, afirma que, para este autor, “a importância dos portos se deve à sua habilidade de conectar as zonas costeiras com as amplas áreas da hinterlândia e particularmente com redes maiores de assentamentos” (2010:10). Levando em consideração todos estes aspectos e adotando um conceito amplo de porto, é possível afirmar que quase a totalidade das colônias gregas na costa do Mediterrâneo tinha um ou mais portos locais ou fazia uso de um porto próximo.

Greco, em seu texto “*Porti della Magna Grecia*” (1996), atenta para a importância de se diferenciar entre estruturas portuárias construídas e ancoradouros naturais. Estes últimos eram determinados pela topografia local e as eventuais modificações realizadas pelo homem, quando existiam, não eram construções. Na maioria dos casos, os ancoradouros naturais eram baías protegidas, foz de rios ou simplesmente locais na areia da praia onde as embarcações pudessem ser ancoradas cercadas por montes que oferecessem proteção contra ventos ou baías que pudessem protegê-las contra as correntes marítimas. As mudanças realizadas pelo homem nesses locais tinham quase sempre o objetivo de evitar o aluvionamento, aumentando a profundidade ou a largura da bacia do ancoradouro e em casos mais extremos, quando isso não funcionava, era necessário transferir o porto para outro lugar. O aluvionamento ou aluvião é um depósito de sedimentos, areia, cascalho e lama trazidos pelas correntes fluviais especialmente nas regiões de deltas e estuários. O aluvião pode inviabilizar o uso de um porto sendo um dos maiores problemas enfrentados na manutenção de portos desde a antiguidade até os dias de hoje.

Possivelmente em função disso, em algumas poucas cidades do Ocidente Grego localizadas na costa do Mediterrâneo, foram construídas estruturas portuárias de vários tipos, tais como molhes², plataformas de lançamento, arsenais (*neoria*) assim como edificações (tipos de armazéns) relacionadas às atividades comerciais características da vida no entorno do porto. A construção de estruturas portuárias artificiais na Grécia arcaica e clássica demonstra um nível de desenvolvimento e uma capacidade tecnológica que posteriormente tornaram-se comuns, mas que eram notáveis, especialmente por serem tão raras, no período com o qual estamos lidando (Greco, 1996:173).

Uma característica dos ancoradouros naturais é o fato deles não deixarem vestígios tão visíveis, o que dificulta a comprovação de sua localização e até mesmo de sua existência, especialmente quando consideramos as significativas mudanças na linha costeira e variações no nível do mar ocorridas desde a antiguidade. Isto faz com que os ancoradouros naturais nos quais nenhuma construção foi realizada não sejam tão facilmente atestados arqueologicamente o que faria com que os relatos históricos tivessem que ser usados como fonte primária de informação. Dado que um dos objetivos metodológicos desta pesquisa é utilizar as fontes textuais apenas como confirmação e suporte para as evidências arqueológicas disponíveis, isso seria problemático.

Comprovar arqueologicamente a existência e localização de ancoradouros naturais é mais complexo, mas não é impossível. Um estudo de geoarqueologia conduzido por Marriner e Morranger, denominado *Ancient Harbour Parasequence* de 2006, demonstra que a observação e o mapeamento de alterações perceptíveis na conformação da costa, permitem a identificação de locais onde a topografia foi artificialmente modificada. O estudo baseia-se na comparação entre processos

² “Tipo de obra marítima que consiste numa estrutura costeira semelhante a um pontão, ou estrutura alongada que é introduzida no mar, apoiada no leito submarino pelo peso próprio das pedras ou dos blocos de concretos especiais, emergindo da superfície aquática. É portanto uma longa e estreita estrutura que se estende em direção ao mar, tendo uma das extremidades em terra firme. Essa é a principal diferença entre o **molhe** e o **dique**, que possui as duas pontas em terra e o **quebra-mar** que tem suas duas extremidades dentro da água”. (Dicionário de Termos Náuticos, www.portogente.com.br).

naturais e artificiais de deposição de resíduos. O processo natural, conhecido como *Coastal Progradation Parasequence*, caracteriza-se por uma sequência típica na qual os sedimentos vão se acumulando primeiro nas áreas mais próximas à costa e, conforme essas áreas vão ficando saturadas, os sedimentos vão sendo carregados para áreas um pouco mais distantes, fazendo com que a linha costeira avance cada vez mais para dentro do mar. Quando há interferências humanas no processo deposicional, geralmente visando evitar acúmulo de sedimentos nas bacias portuárias, o resultado é o aparecimento de aberrações estratigráficas bastante perceptíveis e, portanto excelentes indicativos da presença dos ancoradouros. Para entender essas aberrações os autores do artigo trabalham com um modelo que eles nomearam de *Ancient Harbour Parasequence*. Eu menciono esse estudo para deixar claro que não é impossível atestar geoarqueologicamente as modificações ambientais indicativas da presença e até da localização de um ancoradouro natural e que esse modelo poderia ser utilizado nas colônias gregas do ocidente. No entanto, até o momento tais estudos ainda não foram realizados de maneira ampla e sistemática no sul da Itália e Sicília. Em função disso, optamos por direcionar esta pesquisa para cidades que tenham efetivamente construído estruturas portuárias tendo em vista o pressuposto de que elas podem fornecer uma compreensão aprofundada deste fenômeno no mundo grego mediterrâneo.

Além disso, a definição de porto como local onde necessariamente devem existir estruturas construídas pelo homem coincide com a definição comum na antiguidade. Greco (1996: 175) cita passagens na quais tanto Políbio quanto Estrabão³ afirmam não haver portos na costa jônica entre Tarento e Crotona mostrando que eles estavam desconsiderando a existência dos ancoradouros naturais existentes, por exemplo, na foz do rio Síbaris e do rio Hílas locais onde a frota ateniense pernitoou em sua rota para a Sicília (1996: 176).

³ “Mas apesar de todo o Golfo de Tarento, de modo geral, não ter portos, na cidade há um porto grande e bonito (Mare Piccolo) cercado por uma ponte grande e medindo cem estádios de circunferência”. Estrabão VI, 3, 1.

Considerando que as apoikias localizadas no litoral, tanto na Magna Grécia quanto na Sicília, ocupavam territórios próximos em uma região topograficamente parecida, compartilhando a costa entrecortada, repleta de baías e promontórios e que elas foram fundadas durante um intervalo de tempo que geologicamente é curto demais para que profundas modificações na paisagem tenham ocorrido, por que apenas algumas poucas cidades optaram pela construção de verdadeiras estruturas portuárias? Será possível perceber através da relação entre o porto e a planta urbana se havia alguma razão topográfica, econômica ou política determinando essa escolha? Será possível perceber alguma característica comum entre essas cidades específicas que faria com que nesses locais a existência de um verdadeiro porto fosse importante por razões semelhantes?

Os critérios para selecionar as cidades que constituem o escopo da pesquisa são poucos, mas abrangem os aspectos considerados mais relevantes para os objetivos da pesquisa. Em primeiro lugar, todas as cidades são apoikias, ou seja, cidades fundadas durante os movimentos de expansão gregos, localizadas na Magna Grécia (sul da Itália) e Sicília. Todas as cidades estão localizadas no litoral e há atestação arqueológica da existência de um ou mais portos construídos em cada uma delas, com exceção de Cumas e Zancle como já foi explicado anteriormente. A atestação arqueológica nesta pesquisa vai se basear unicamente em estruturas portuárias identificadas e, para o propósito deste estudo, qualquer tipo de construção relacionada ao porto será considerado. A quantidade de informação arqueológica disponível acerca de outras estruturas urbanas importantes também foi considerada tendo em vista atender o objetivo proposto de relacionar o porto à malha urbana.

Greco, em seu supracitado artigo sobre os portos da Magna Grécia, faz comparações entre as informações encontradas nas fontes antigas e o que foi atestado arqueologicamente em várias das colônias do sul da Itália. Tendo como base as fontes textuais, ele parte do pressuposto de que “um desembarcadouro faz parte da norma no panorama topográfico de toda cidade grega”, e faz uso dessa dupla aproximação, tanto arqueológica quanto histórica do fenômeno, com o

objetivo de colocar as informações em seu nível cronológico correspondente, seguindo, se possível, seu desenvolvimento diacrônico. Ele cita o caso do porto de Tarento e compara a diferença entre os papéis desempenhados por ele no período arcaico, com todo o sistema de estruturas inclusive organizativas do plano material, e depois, na época da ocupação de Aníbal quando nele foi ancorada uma formidável frota de guerra.

A opção por trabalhar com o período que vai do século VIII ao IV a. C. se deve ao fato de que as fundações de todas as apoikias selecionadas para este estudo ocorreram ao longo deste período, caracterizado por Cunliffe como “os trezentos anos que mudaram o mundo” (2008:270). Se considerarmos que praticamente todas as cidades gregas na costa do sul da Itália e da Sicília foram fundadas em locais cuja topografia possibilitava a implantação de pelo menos um ancoradouro natural, faz sentido supor que essa fosse uma característica da topografia local valorizada no estabelecimento do local do assentamento e não uma mera coincidência. Greco chega a afirmar que o porto de Tarento, por exemplo, é um dos elementos principais tanto da topografia quanto da história da cidade, a ponto de se poder afirmar que sua instalação era o objetivo da fundação da colônia (1996:177). O momento da fundação da cidade, momento em que se materializa a escolha do local do assentamento tem, então, uma grande importância na compreensão do papel do porto. Pode permitir, inclusive, uma melhor compreensão do período de fundação das cidades, quando os locais próximos de potenciais ancoradouros parecem ter sido privilegiados, assim como do desenvolvimento dessas cidades pelo período arcaico até o auge do período clássico, no século V a. C., quando a maioria delas passa por modificações profundas, ampliações, verdadeiras reconstruções em muitos casos.⁴ Nas cidades selecionadas essa evolução temporal pode elucidar questões relativas ao surgimento das estruturas portuárias construídas. Vamos determinar, quando possível, se elas foram criadas logo no início, contemporâneas à fundação ou se são resultado das mudanças e

⁴ As modificações sofridas pelas cidades estudadas serão detalhadas no capítulo III, item b.

reestruturações implantadas nos séculos seguintes, e ainda se elas foram beneficiadas ou negligenciadas durante as reconstruções do século V a. C.

Tendo o repertório como a base das informações específicas sobre cada uma das cidades escolhidas, dedico o próximo capítulo da dissertação à compreensão geral de macro esferas, díspares porém interconectadas, que compõe de uma maneira de certo modo gestáltica o universo no qual essas cidades estão inseridas: são elas a colonização, o comércio arcaico e o Mediterrâneo.

Todas as cidades selecionadas são pólis de acordo com a definição adotada por Hansen e Nielsen em seu *An inventory of archaic and classical poleis*, “o conceito de pólis é um conceito da antiguidade que reflete o entendimento que os próprios gregos tinham de sua ordem política e social...” (2004: 3). Porém, além de serem pólis, elas são também apoikias fundadas durante os movimentos expansionistas gregos, que são normalmente denominados, talvez por falta de termo mais adequado, de movimentos colonizadores.⁵ Este é um aspecto importante que diferencia estas cidades, desde seus primórdios, de cidades como Atenas, Esparta ou Corinto, por exemplo. A paisagem na qual essas cidades nascem e se desenvolvem é muito distinta daquela encontrada na Grécia Balcânica, desde os aspectos climáticos e topográficos até, e principalmente, em função das questões culturais e sociais decorrentes das interações e contatos constantes com estrangeiros que não aconteciam em outras partes da Grécia.

⁵ Este assunto será aprofundado no item c, sobre questões de terminologia.

Ib - Métodos

Para interpretar os dados obtidos sem perder de vista o cenário amplo do qual as cidades selecionadas fazem parte, farei uso de duas abordagens metodológicas ou, melhor dizendo, de um modelo interpretativo inserido em uma abordagem metodológica mais ampla. A abordagem metodológica é a arqueologia da paisagem e o modelo interpretativo é a aplicação do conceito de rede adotado por Malkin (2003) para entender a dinâmica das cidades gregas na costa do Mediterrâneo como uma alternativa ao consagrado modelo centro-periferia.

O artigo dos antropólogos americanos Anschuetz, Wilshusen e Scheick, *An Archaeology of Landscapes* de 2001, faz uma revisão do conceito de paisagem em disciplinas como a geografia e as ciências sociais e propõe que o que eles denominam de paradigma da paisagem pode ser de extrema utilidade para os arqueólogos já que este paradigma tem como ponto central a compreensão da relação fundamental entre as pessoas e o lugar que elas ocupam.

Os autores fazem uso da seguinte definição de paradigma: “um conjunto de hipóteses de trabalho, procedimentos e descobertas que definem um padrão de questionamentos acerca da natureza de nosso conhecimento sobre o mundo ou algum aspecto dele” (2001:160). O paradigma de paisagem é classificado por eles como sendo um paradigma de construção, um modelo de trabalho que fornece ferramentas adequadas ao entendimento de um fenômeno e baseado em algumas premissas. Em primeiro lugar paisagem não é sinônimo de ambiente natural, ela é o resultado de sistemas culturais que estruturam e organizam as interações entre as pessoas e seus ambientes naturais, “paisagem quer dizer o mundo externo mediado através da experiência humana subjetiva” (2001:160). A segunda premissa diz que a paisagem é um mundo de produção cultural, pois é através de suas atividades diárias, crenças e valores, que as comunidades transformam os espaços físicos em locais significativos fazendo com que a paisagem seja muito mais do que apenas o ambiente construído, pois a paisagem é a maneira através da qual as pessoas dão significado à sua relação com o mundo externo. O terceiro aspecto da paisagem é que ela é a arena para todas as atividades da comunidade, sendo simultaneamente

uma construção humana e também o local onde as pessoas vivem, trabalham, se sustentam e se relacionam, criando uma situação de reciprocidade na qual a paisagem é construída e moldada em função das experiências do grupo humano que nela habita ao mesmo tempo em que ela também define o comportamento do grupo. Com a paisagem organizando a percepção e a ação, economia, sociedade e ideação não estão apenas interconectadas como são também interdependentes (Ansuetz *et alii*, 2001:161). Por fim, “paisagens são construções dinâmicas nas quais cada comunidade e cada geração impõe seu próprio mapa cognitivo em um mundo antropogênico...” que por incorporarem princípios fundamentais de organização da forma e estrutura das atividades humanas servem tanto como uma construção material repleta de informações quanto como um tipo de texto histórico. Além disso, mudanças de comportamento através do tempo e espaço necessariamente acarretam mudanças na paisagem tornando-a o resultado de um processo cultural (2001:162).

A principal inovação trazida pela arqueologia da paisagem é a possibilidade de entender o meio físico no qual as sociedades humanas vivem de uma maneira diferenciada. De acordo com os arqueólogos Knapp e Ashmore, “o que já foi definido como um pano de fundo passivo ou como um determinante violento da cultura, é agora visto como uma entidade ativa e muito mais complexa em relação às vidas humanas” (1999:2). “Para aqueles vivendo nela, a paisagem é uma história e um testemunho daqueles que viveram nela antes” (Ingold, 1993).

A arqueologia da paisagem permite uma aproximação abrangente, pois muda o foco da investigação de sítios individuais para questões mais amplas de mudanças e variações regionais criando molduras histórico-culturais dentro das quais é possível interpretar, avaliar e dar sentido a diversas observações numa perspectiva mais holística e menos individualizante permitindo inclusive a acomodação e até mesmo a integração de diferentes perspectivas teóricas.

A escolha desta abordagem metodológica baseou-se no aspecto de que entre as diferentes estruturas que fazem parte da cidade grega, o porto é a mais diretamente influenciada por questões ambientais, fazendo com que o meio físico

adquira uma relevância fundamental na compreensão deste fenômeno. Acredito que esta ferramenta pode facilitar o entendimento da articulação dos vários aspectos determinantes do posicionamento e da construção do porto em cada cidade específica, possibilitando uma apreciação abrangente da paisagem urbana e de como o porto se insere nela ou se estabelece como uma paisagem separada.

Para a visão do quadro geral, no entanto, farei uso do modelo interpretativo baseado no conceito de rede que Malkin tão consistentemente defende em seu artigo de 2007, *"Networks and the Emergence of Greek Identity"*. Para Malkin, o conceito de rede, que tem sido cada vez mais usado em diferentes disciplinas, desde a medicina e biologia até a geografia e as ciências sociais, pode ser aplicado como um modelo de trabalho extremamente adaptado à compreensão da dinâmica existente entre as cidades gregas espalhadas pelo Mediterrâneo. Paralelamente, ele usa o conceito de microrregiões adotado por Horden e Purcell (2000) em *"The Corrupting Sea"*, outra obra que, a partir do *Mediterrâneo e o Mundo Mediterrâneo* de Braudel, sugere perspectivas e pontos de vista inéditos para a interpretação do mar e dos diversos grupos humanos que viviam na grande porção de terra sob a influência direta deste mar. O conceito de microrregiões é caracterizado por Malkin como uma das mais fascinantes contribuições dos autores ao debate bastante atual e amplo acerca do Mediterrâneo. A grande inovação proposta pelos autores é observar em cada microrregião específica a ocorrência dos mesmos padrões que Braudel propunha como sendo aplicáveis às costas do Mediterrâneo inteiro, que formaria uma macrorregião, como se "cada microrregião fosse um fractal do Mediterrâneo como um todo" (2003:57).

Nas palavras de Malkin, "o conceito de redes é um recurso proeminente no pensamento pós-moderno e pós-colonial" (2003: 56). Traçando um paralelo com a medicina, o estudo do cérebro demonstra que o funcionamento da rede é mais importante que o funcionamento individual de cada estrutura cerebral, pois se uma parte falha a rede se encarrega de transferir sua função para outra estrutura. Isso garante que a dinâmica geral não é prejudicada e pressupõe que o cenário geral deve ser considerado para que se possa acessar a informação individual. Malkin

soma essa compreensão da dinâmica das redes à teoria dos fractais para criar um modelo interpretativo infinitamente mais adaptado à compreensão do fenômeno do estabelecimento das apoikias, da “crescente rede de cidades gregas antigas” no Mar Negro e na costa do Mediterrâneo do que o tradicional e hierarquizante modelo centro/periferia. A aplicação desse modelo que “oferece novos mapas cognitivos” leva Malkin a fazer uma reavaliação deste momento da história grega e enxergar no movimento expansionista dos séculos VIII ao VI a. C., as origens do nascimento da identidade grega, proposição muito interessante que será retomada adiante.

Malkin propõe também uma mudança no paradigma geopolítico estabelecido e consagrado que considera a “verdadeira” Grécia como sendo apenas a região do mar Egeu. Essa perspectiva coloca ali o centro nervoso onde a ação de fato acontecia fazendo com que todo o resto do mundo grego, aqui incluídas todas as colônias do oriente e do ocidente, formasse a periferia. Além de arbitrária, Malkin aponta para o provável anacronismo dessa distinção. Ele toma como exemplo as várias guerras contra não gregos que aconteciam por todo o território e sugere que um siracusano lutando contra os cartagineses dificilmente se sentiria “menos no centro das coisas gregas” (2003:60) do que um ateniense lutando contra os persas, ambos arriscando a vida na defesa de ‘nós contra os outros’, no mesmo momento. Mesmo considerando que o conceito de ‘nós’ no sentido de ‘os gregos’ seja indiscutivelmente anacrônico, (Malkin afirma que só é possível falar em Grécia pós 1821 com a guerra da independência) quem eram ‘os outros’ era muito claro e vai ficando mais claro conforme os movimentos expansionistas vão colocando os gregos em contato direto e contínuo com outros povos. Essa experiência é nova e profundamente diferente do contato eventual, comum nas relações comerciais e nas guerras, ao qual os gregos estavam acostumados. Além disso, as apoikias não eram, de modo algum, locais secundários que ficavam à margem da vida social, cultural, econômica, religiosa e intelectual da “verdadeira” Grécia e Malkin fornece vários exemplos de como essas cidades eram relevantes para o panorama grego arcaico e clássico em todos esses aspectos.

Até mesmo um estudo superficial da história dessas cidades mostra como sua relação com suas cidades-mãe nada tinha de dependência, aliás muito pelo contrário já que a autossuficiência fazia parte do ideal grego de cidade. Além disso, muitas delas adquiriram papéis de grande dominância regional passando a ter suas próprias zonas de influência que abrangiam territórios imensos como é o caso de Siracusa na Sicília. Não só isso como também o fato de que várias das cidades fundadas durante os movimentos de expansão grega (além de Siracusa, Naxos, Zancle, Síbaris, Mégara Hibleia, Lócris entre outras) tornaram-se também fundadoras de cidades e mantinham com elas relações recíprocas, baseadas principalmente em trocas de mercadorias, poder político e alianças militares. A dinâmica de poder, tanto econômico quanto político, que determinava o quanto essas relações eram equilibradas ou não se baseava no comportamento de cada rede, de cada região e gerava mudanças na paisagem política local que eram autorreferentes e que não podem ser explicadas por contraposições de centro e periferia.

Assim, fazendo uso desse modelo interpretativo baseado no conceito de rede para uma melhor compreensão das cidades selecionadas através dos dados reunidos no repertório, faço a seguir um levantamento geral das informações sobre portos gregos, provenientes tanto da literatura quanto da arqueologia.

Ic – Questões de Terminologia

Atualmente, têm sido recorrentes as discussões relacionadas aos termos normalmente encontrados nas várias publicações acerca de colonização, que são, de modo geral, considerados inadequados, inclusive e principalmente por quem faz uso deles. Toda a terminologia utilizada tem sido bastante debatida entre os estudiosos da colonização na antiguidade e até o momento parece não haver nenhum consenso geral. Boardman resume bem a situação quando afirma que estão todos em agonia tentando definir um termo ao invés de estar de fato discutindo o fenômeno e seu significado (Boardman, 2001: 32). No entanto, até o momento, não havendo consenso não há como escapar, ainda que brevemente, da discussão. Podemos talvez tentar evitar a agonia...

Tamar Hodos na introdução de seu livro *Local Responses to Colonization in the Iron Age Mediterranean* (2006), dedica algumas páginas ao assunto, começando por apontar que o termo colônia deriva da palavra latina *colonia* que era inicialmente usada para designar uma variedade de assentamentos romanos, nenhum deles com características semelhantes às das fundações gregas ou fenícias. Isso significa que mesmo em sua acepção inicial o termo já não era adequado para descrever as cidades fundadas pelos movimentos de “colonização” grega. Mais do que isso, o uso dos termos derivados, colonização ou colonialismo, para designar a expansão dos impérios europeus conquistando terras em outros continentes nos séculos XVI/XVII d. C. agrega significados e conotações que de modo algum se aplicam à expansão grega. Mais do isso, segundo Hodos, pior do que o uso dos termos colônia, colonização ou colonialismo são os termos que normalmente designam os habitantes dos territórios para onde os gregos se expandiram, especialmente ‘indígenas’ ou ‘nativos’. Indígena deveria se referir a uma cultura que se originou em determinada região ou assentamento pressupondo ocupação contínua desde o início dos tempos (2010: 14). No entanto o termo é usado indiscriminadamente para designar populações que estavam habitando um local no momento da chegada dos gregos mesmo que essas mesmas populações também tivessem migrado para esse local, às vezes pouco tempo antes. Nativo seria um termo ainda pior, em sua visão, já que traz consigo noções dominantes no

século XIX de desigualdade entre as raças influenciadas pelas teorias evolucionistas de Darwin e pela visão de que os povos nativos eram socialmente primitivos e culturalmente estáticos. Hodos adotou, então, o termo 'local', não sem antes apontar o problema de que tal termo não diferencia entre populações não gregas que habitavam o território antes da fundação das apoikias e descendentes gregos dos primeiros colonizadores. Falar em população local, portanto, não possibilita a distinção entre gregos e não gregos e estabelece apenas uma delimitação geográfica e não temporal. De qualquer forma o fato dele não trazer conotações políticas negativas faz com que ele se torne ao menos uma opção mais segura.

Falando exclusivamente do fenômeno grego, podemos adotar então o termo apoikia sem maiores problemas e sem conotações indesejáveis. Podemos também seguir a indicação de Hodos e adotar o termo população local para falar dos grupos com os quais os fundadores gregos entraram em contato. A questão começa a se tornar mais complexa quando nós temos que decidir qual é o termo mais adequado para descrever ou pelo menos para se referir ao movimento de fundação de novas cidades, apoikias, em território estrangeiro. Em prol da praticidade é importante que haja um termo ao invés de uma sentença para designar o fenômeno.

“Para o mundo antigo, o movimento de grupos de indivíduos indo para assentamentos em territórios estrangeiros, tem sido tradicionalmente discutido através da voz ativa da colonização e não do colonialismo carregado de conotações políticas” (Hodos, 2010:10). É assim que Tamar Hodos inicia seu breve resumo da trajetória dos estudos sobre o fenômeno da colonização no mundo antigo, partindo das concepções mais tradicionais e chegando às mais recentes, as chamadas teorias pós-coloniais ou pós-colonialismo. Ela caracteriza os primórdios da pesquisa dedicada especificamente aos movimentos colonizadores gregos como guiada pelo conceito dominante da helenização. O foco estava na disseminação da cultura grega nos territórios por onde os gregos circulavam através do contato com outros povos, contato esse que tem início com as atividades comerciais e que se intensifica muito a partir do estabelecimento das apoikias. Para Hodos, o tema da supremacia cultural grega domina os estudos sobre colonização por várias décadas.

Ela nos conta, a partir da página 10 do capítulo introdutório de seu livro, que o campo acadêmico dedicado aos estudos dos movimentos colonizadores gregos foi inicialmente dominado por dois arqueólogos da Universidade de Oxford, T. J. Dunbabin e seu discípulo John Boardman. Dunbabin nasceu na Austrália no início do século XX, portanto pouco tempo depois da independência de seu país ocorrida no final do século XIX. Durante a década de 1930 se mudou para a Inglaterra onde desenvolveu sua carreira acadêmica focando sua pesquisa nas atividades dos gregos no Mediterrâneo central e suas interações no leste. Em 1948 escreveu seu primeiro livro, *The Western Greeks*, no qual ele fala sobre as atividades dos gregos na Itália e na Sicília e demonstra pouco interesse pelos povos locais caracterizados basicamente como primitivos. Segundo Hodos, a interpretação de Dunbabin sobre essas interações entre gregos e populações locais era de que tal contato era extremamente benéfico para estas últimas que por sua vez não tinham nada para oferecer aos gregos. Na interpretação de Hodos, a afirmação da superioridade grega era tão marcante na pesquisa de Dunbabin que ela não se altera mesmo quando ele volta seu interesse para as interações dos gregos com os povos do leste do Mediterrâneo considerados mais esclarecidos e hábeis em técnicas e estilos e mais avançados em termos de comportamentos sociais e culturais. Dunbabin considera que os gregos aproveitaram muito mais do seu contato com esses povos do oriente do que o contrário mostrando mais uma vez sua superioridade por saber tirar melhor proveito da situação. “Apesar dos gregos terem tirado mais e dado menos em troca neste caso, para Dunbabin eles ainda assim conseguiram se sair melhor na situação do que qualquer outro envolvido, reforçando a noção de superioridade cultural Grega da época” (Hodos, 2006: 10). É interessante como neste caso Dunbabin reconhece a agência do povo que está incorporando elementos de outra cultura e vê isso como um sinal de superioridade. A escolha e a adoção de aspectos positivos do universo cultural de outro povo são consideradas como comportamentos inteligentes e sofisticados quando vêm dos gregos.

John Boardman assume o lugar de Dunbabin nos estudos sobre a colonização grega no ocidente mantendo a ênfase na importância da civilização grega no Mediterrâneo. Ele publica em 1964 sua grande obra sobre o tema, *The*

Greeks Overseas, atualmente em sua quarta edição. O foco continua sendo a disseminação da cultura grega pelo Mediterrâneo mas a metodologia de pesquisa passa a ser totalmente voltada para a análise das evidências materiais relacionadas ao contato dos gregos com outras populações com o intuito de comprovar a influência da cultura grega sobre as outras. Reciprocidade e agência também não fazem parte do vocabulário de Boardman neste momento e sua visão do resultado das interações entre gregos e não gregos no Mediterrâneo Ocidental exposta neste livro poderia ser resumida assim: “No oeste os gregos tinham nada a aprender, muito a ensinar” (1999:190).

As críticas sofridas pelo conceito de helenização e superioridade grega foram várias, mas de modo geral é possível afirmar que todas se referem à desconsideração do papel ativo e participante de ambos os envolvidos em uma situação de troca, interação e contato. Não se leva em consideração que existem escolhas ativas por parte dos colonizados em relação à quais costumes serão adotados, quais produtos serão consumidos, e que essas são decisões tomadas ao longo de processos dinâmicos e variáveis durante os quais os papéis se alternam constantemente. Talvez o maior problema com conceitos como helenização ou romanização seja justamente o fato deles partirem de uma visão estanque sobre um processo que é, acima de tudo, fluido e mutável. A questão não é diminuir a importância da cultura grega e muito menos negar sua influência sobre outras culturas⁶, mas sim discutir a validade do conceito helenização como uma ferramenta útil para a compreensão do processo em questão. É fundamental ultrapassar conceitos que não são (mais) úteis para a compreensão das consequências do contato entre gregos e não gregos e mais especificamente para o fenômeno da colonização. Ignorar a reciprocidade de interações entre gregos e não gregos é olhar propositalmente apenas para uma parte de um processo tão pulsante e rico que com certeza ainda tem muito a revelar sobre a história dessa região que apenas recentemente passou a ser objeto de atenção e de pesquisas consistentes.

⁶ Quando Boardman (*Aspects of Colonization*, 2000:33) critica o pós-colonialismo afirmando que tais teorias simplesmente substituem preconceitos antigos por novos, Hodos responde que o pós-colonialismo não nega a importância do colonizador ao colocar o foco no colonizado.

Quando o termo colonização passa a ser atrelado às teorias tradicionais e, consequentemente, às noções ligadas ao helenismo e às ideologias filelênicas (2006:11), torna-se necessário que os estudos mais recentes que surgem justamente como crítica e contraposição ao que vinha sendo proposto até então adotem novos termos.

O pós-colonialismo reúne várias teorias que têm como objetivo analisar os efeitos do colonialismo em diferentes aspectos da vida do colonizado. É um movimento bastante forte na literatura e na antropologia que recentemente passou a ser discutido no âmbito da arqueologia por estudiosos interessados em olhar para o fenômeno colonial de um modo que permita que o outro também apareça. O pós-colonialismo tem sua estréia nos estudos sobre antiguidade entre meados da década de 80 e início dos anos 90 quando alguns autores como Bartel, Millett, Woolf, Webster e Mattingly começam a interpretar o império romano a partir de uma perspectiva que não fosse a imperialista como ela é entendida hoje, bastante enraizada em noções de dominação e exploração econômica e em oposições entre comunismo e capitalismo (2006:14). É ainda depois disso, a partir dos anos 90 e predominantemente nos anos 2000 que os conceitos pós-colonialistas são incorporados à arqueologia do Mediterrâneo por estudiosos como Malkin, Foxhall, Hodos, Morgan e outros.

Em relação especificamente à terminologia, colonialismo não é necessariamente um termo mais carregado do que colonização. A definição do verbete colonialismo no dicionário Aulete, por exemplo, *concepção e sistema ideológico que preconiza e estabelece a colonização e/ ou o domínio político e econômico de um território ou país por outro país*, é semelhante à definição sugerida por Hodos derivada de suas leituras de vários teóricos que de um modo ou de outro se dedicaram à questão tais como Gosden, Rowlands, Dietler, Morris e Shanks. “Colonialismo em si se refere ao sistema ou princípio colonial, aquele no qual estrangeiros estabelecem residência fora de sua terra natal a se envolvem na exploração socioeconômica e/ou dominação da população existente/local. Tratam-se, portanto, de relações de poder e resistência” (2006:14). A definição do Houaiss,

por sua vez, é praticamente livre de conotações: *prática, processo histórico de estabelecimento de colônias*, e ainda usa como exemplo, *o colonialismo grego no mar Egeu*. Acredito, no entanto que a melhor definição seja a proposta por Dietler: “Colonialismo é uma história de consumo indígena seletivo de práticas e bens estrangeiros através de fronteiras culturais e das consequências sociais e culturais não intencionais decorrentes desse consumo” (Dietler, 1999:475).

Por outro lado, Dommelen e Knapp na introdução do livro editado por eles, *Material Connections* (2010:3), afirmam que a insistência de alguns autores em preferir o termo colonização ou em afirmar que nem esse termo é adequado, pois os assentamentos fundados pelos gregos em terras estrangeiras não podem ser considerados coloniais sob nenhum ponto de vista, acaba, na verdade, criando novos empecilhos. Eles defendem a ideia de a compreensão de áreas extensas como o Mediterrâneo só é possível a partir de comparações transculturais e macrorregionais que levariam a estudos comparativos entre as diferentes áreas de colonização, fenícia, grega, etrusca e que não fazer uso de termos similares apenas aumenta essa distância e reforça pesquisas individualizantes que não permitem a visão do quadro geral.

Lyn Foxhall, em seu livro *Olive Cultivation in Ancient Greece: Seeking the Ancient Economy* (2008), ao discutir a questão da terminologia da economia moderna aplicada à economia antiga e os problemas que isso gera, chega à conclusão de que não existem termos neutros. Qualquer terminologia moderna, seja ela relacionada à economia antiga seja relativa aos movimentos de expansão do mundo grego dos séculos VIII e VII a. C., está necessariamente carregada de conotações atuais. Basicamente, a relação que estabelecemos com as palavras da nossa língua é muito menos objetiva do que nós gostaríamos que fosse. Para Foxhall, não há solução fácil para essa questão e a invenção de neologismos só pioraria o problema ao criar mais desentendimentos. A saída seria um meio termo, a aceitação, até mais do isso, a ênfase no fato de que o problema existe e de que nós estamos bastante conscientes disso. Sabemos que as conotações indesejáveis estão presentes, vamos nomear as conotações e definir o mais precisamente

possível o termo adotado assim como justificar nossa escolha. Talvez deva haver uma constatação de que não há sinônimos e sim termos análogos que devem ser adotados, com as eventuais e necessárias restrições, com o objetivo de elucidar os fenômenos da antiguidade ao invés de embaçar nossa visão.

O pós-colonialismo vem para a arqueologia trazendo novos conceitos e molduras teórico-interpretativas que tem o potencial de tornar mais abrangente a compreensão do colonialismo grego. “Apesar do conceito de helenização ter sido criticado, foi apenas muito recentemente que os acadêmicos começaram a modificar suas interpretações e ativamente aplicar estruturas interpretativas mais abrangentes, vindas de outras disciplinas além da arqueologia, particularmente ideias e modelos trazidos do pós-colonialismo”. (Hodos, 2006:11)

Algumas das percepções geradas a partir da aplicação dos modelos interpretativos pós-coloniais são, por exemplo, a noção de que o comportamento dos gregos em suas “casas longe de casa” não era, de modo algum, uma reprodução da vida em suas cidades de origem. “A experiência colonial passa a ser compreendida como uma mudança para algo novo, emoldurado por ideologias de hibridização” (2006: 12). As diferenças das apoikias em relação às suas cidades fundadoras vão aumentando e são resultado de decisões tomadas localmente que vão aos poucos moldando uma nova identidade de grupo. Paralelamente a essa crescente diferenciação em relação à cidade mãe, a interação constante entre as cidades próximas estimula situações de competição, disputas e conflito. Isso cria um universo dinâmico no qual os poderes político e econômico estão sempre trocando de mãos e os papéis de dominador e dominado, de centro e periferia não são fixos. No mundo colonial do ocidente Grego, as referências são regionais e os termos de comparação se baseiam fortemente nas cidades vizinhas. Um grande mérito do pós-colonialismo é, sem dúvida, a noção de agência e a possibilidade que ela traz de focar nas populações nativas. A ação de adotar ou rejeitar costumes, rituais, mercadorias, utensílios é baseada em decisões tomadas por esses povos que entrando em contato com a cultura grega escolhiam o que lhes interessava ou não, colocar o foco sobre os motivos que fazem com que os elementos da cultura

estrangeira fossem seletivamente adotados. Além da questão da agência existe ainda uma preocupação do pós-colonialismo em caracterizar as culturas em contato como dinâmicas e em transformação, tanto os colonizadores quanto os colonizados. Hodot argumenta que para o mundo grego isso era até mais importante do que em outros lugares dado que neste momento (séculos IX e VIII a. C.) a própria identidade grega estava em construção. Os movimentos colonialistas gregos colocam essa cultura ainda em fase de formação em contato direto e constante não só com as populações locais como também com outras culturas bem estabelecidas e em expansão como os fenícios. A própria pólis ainda não havia atingido seu ápice em termos de ideologia e traços físicos característicos entre os séculos VIII e VI a. C. quando as apoikias estavam sendo fundadas e isso faz com que a discussão acerca delas serem ou não construídas à imagem de suas cidades-mãe um tanto sem sentido. Elas foram se formando e se estabelecendo mais ou menos simultaneamente e suas características foram se desenvolvendo muito mais em função de sua localização geográfica e de seus contatos culturais do que de uma relação entre cidade fundadora e apoikia.

Id – Fontes Materiais e Fontes Textuais

A pesquisa sobre portos antigos se depara com obstáculos de diferentes naturezas, relacionados tanto à localização de restos de estruturas portuárias diversas quanto às poucas citações sobre portos encontradas nas fontes antigas.

Em primeiro lugar, como afirma Blackman (1982) em seu abrangente estudo sobre portos do Mediterrâneo, não há manuais e outros escritos específicos sobre técnicas de construção de portos que tenham sobrevivido até nossos dias, inclusive textos cuja existência é conhecida ou atestada indiretamente através de outras obras. Este é o caso, por exemplo, do livro sobre Construção de Portos, escrito por Filon, engenheiro responsável pela construção do grande arsenal do Pireu. Sabemos da existência deste texto do qual apenas o título é conhecido por Vitrúvio (V, 12). Do mesmo modo, o material proveniente das importantes escolas de engenharia de Alexandria e Rodes se perdeu, como por exemplo, um tratado intitulado “Portos”, escrito por Temóstenes de Rodes, capitão da frota ptolomaica no século III e possivelmente um especialista no assunto, que era aparentemente mais pautado em preocupações geográficas do que técnicas, ou seja, mais relacionadas à localização dos portos. (1982: 79). Outros escritos voltados para as questões geográficas e topográficas que formam grande parte do que sobrou em termos de fontes textuais antigas são alguns exemplares de *periploi*⁷, sendo os mais valiosos os dedicados ao Mediterrâneo e ao Mar Negro e falsamente atribuídos ao geógrafo Silas (1982: 79). Eram manuais de navegação que continham detalhes sobre localização de portos, ancoradouros, locais de parada onde havia disponibilidade de água (questão fundamental para os navegantes da antiguidade), rotas comerciais e distâncias medidas em estádios entre todos os pontos importantes da costa do Mediterrâneo. Outro trabalho infelizmente perdido foi o relato das viagens de Pítias, cientista e explorador que partiu de Massália por volta de 320 sendo o primeiro a se aventurar pelas extremidades noroeste do continente. Suas observações foram compiladas em um livro denominado “*No oceano*” do qual restam apenas alguns

⁷ Guias de navegação que incluíam informações sobre distâncias entre as escalas, nomes de lugares e algumas instruções de navegação.

fragmentos citados por outros autores. Há descrições de Estrabão (XVII, 1, 6-10), entre elas a famosa do porto de Alexandria e de Heródoto (III, 60), sobre o grande cais do porto de Samos, assim como inscrições de autoria desconhecida que, diferentemente dos historiadores, ilustram vividamente o funcionamento cotidiano de um porto, sua regulamentação, trabalhos de drenagem e pessoas envolvidas em manter a estrutura funcionando.

O estudo de Blackman também constatou a pequena quantidade de representações imagéticas de portos, o que dificulta a visualização tridimensional das estruturas (1982: 80). Em relação aos portos gregos, as únicas representações encontradas foram as das moedas de Zancle que ilustram a estrutura circular em forma de foice do porto, característica tão distintiva que deu origem ao nome da cidade.

Os geoarqueólogos Nick Marriner e Christophe Morhange, no artigo *Geociência dos Portos Mediterrâneos Antigos*, também fazem uma recapitulação dos estudos sobre portos e seus avanços relacionados à arqueologia marítima. Para eles, a arqueologia marítima foi dominada durante muito tempo por uma fixação com barcos e naufrágios em detrimento de portos e outras infraestruturas físicas ligadas à paisagem portuária. Isso ocorria em função da grande quantidade de restos materiais provenientes de embarcações em geral assim como da aura de aventura e mistério que cerca os naufrágios no imaginário das pessoas. Com certeza restos de fileiras de pedras soterradas na praia não tem o mesmo apelo.

Enquanto Blackman (1982) e Lehmann-Hartleben (1923) escrevem seus tratados mais interessados nas questões tecnológicas relativas aos métodos de construção de portos e em suas funções, Bonnier, em seu artigo de 2008 mencionado anteriormente, visa explorar a relação entre portos e cidades tal como ela aparece nas fontes literárias arcaicas e clássicas. Ele justifica a relevância deste estudo já que “portos são frequentemente representados como entidades extramuros em relação às cidades e apesar dos centros urbanos dependerem de portos para importar e exportar produtos e para manutenção de frotas navais, a relação entre portos e cidades não é livre de problemas se nós analisarmos o que os portos significam nestes textos” (2008: 47). Sua intenção é, portanto, identificar o

papel simbólico representado pelo porto nas fontes antigas, caracterizado como um mal necessário especialmente por Platão e Aristóteles, assim como entender a maneira através da qual sua posição na paisagem política da Grécia arcaica e clássica é retratada. Como bem ressalta Bonnier não devemos perder de vista que filósofos como Platão e Aristóteles estavam falando de suas concepções acerca de como seria uma cidade ideal e que portanto suas opiniões não podem ser tomadas como parâmetro para entender o que acontecia de fato (para isso podemos contar com a arqueologia) e nem como um modo de acessar o que o cidadão comum pensava sobre o assunto (2008:59).

“Há muita discussão sobre a ligação com o mar e se esta é uma ajuda ou um empecilho para os estados governados por boas leis. Alguns dizem que abrir o estado aos estrangeiros, criados de acordo com um código de leis diferente, é prejudicial a governar por boas leis, assim como o é a grande população que, segundo dizem, resulta do uso do mar para despachar e receber um grande número de comerciantes e é inimigo da execução de uma boa constituição” (Aristóteles, *Política*, VII, 1327a). Esta passagem explicita duas das grandes preocupações de Aristóteles: a influência dos estrangeiros e a proximidade com os comerciantes como potencialmente perigosas e prejudiciais ao bom funcionamento do estado. Manter o porto afastado da cidade e de seus habitantes era a solução proposta por ele como forma de minimizar essa má influência. A rígida regulamentação das atividades comerciais também: “Então também as pessoas devem importar as coisas que elas próprias não produzem e exportar aquelas das quais há excedente. Pois o comércio de um estado deve ser em seu próprio interesse e não dos outros. (Aristóteles, *Política*, VII, 1327a).

O principal problema trazido pelo comércio parece ser o ataque direto ao princípio da autossuficiência considerado como um dos pilares na construção de um estado moralmente forte. Depender do mundo exterior para alimentar sua população significava ficar vulnerável a toda espécie de costumes estrangeiros e maus hábitos, aparentemente considerados sinônimos, especialmente por Platão. Ele chega a ser ainda mais radical como demonstra a seguinte passagem extraída

das *Leis* (IV, 704d): “Pois se o estado for situado na costa, e tiver bons portos, e for deficiente em muitos produtos ao invés de produzir de tudo, nesse caso ele precisaria de um poderoso salvador e de divinos legisladores, para, com tal caráter, evitar ter uma variedade de hábitos luxuosos e depravados”. O comércio era visto por ele como tão completamente prejudicial que os estados deveriam evitar até mesmo serem muito produtivos já que nesse caso seriam obrigados a vender o excedente e “seriam inundados em contrapartida com moedas de ouro e prata, a condição que dentre todas, talvez seja a mais fatal, em um estado, para a aquisição de hábitos de vida nobres e justos” (*As Leis*, IV, 704b-705c).

Para além da questão simbólica, uma característica marcante que Bonnier nota é a constante representação do porto como uma paisagem efetivamente separada da paisagem urbana, seja através de muralhas seja porque a cidade é estabelecida longe do porto, mais para o interior. De acordo com Bonnier, nos “*Periploi*”, essa separação é mais uma vez reforçada já que vários locais são descritos como sendo “uma cidade e um porto” (pólis e *limên*) e em casos de portos situados em ilhas, como em Ítaca e na Córcora, a descrição é ‘ilha e cidade e porto’ (2008:53). O porto claramente separado e a cidade no interior é uma característica que Bonnier considera comum para as cidades das quais tratam os textos que ele utiliza principalmente Atenas, Corinto, Esparta e Tebas. Tucídides (I, 7) explica essa escolha de manter a cidade afastada já que o mar e o litoral representavam perigos reais como os ataques de piratas frequentes e generalizados. Bonnier ressalta, no entanto, que os perigos não eram apenas relacionados a questões militares de proteção, uma vez que o mar é retratado como uma potencial ameaça moral, o que reforça a importância de manter as pessoas afastadas de sua influência nefasta. Os portos representam uma ameaça física tanto quanto um perigo simbólico e ideológico (2008:58).

Em nosso levantamento bibliográfico não encontramos nenhum estudo que tenha esse mesmo objetivo de identificar a representação dos portos especificamente das colônias gregas nas fontes de época como fez Bonnier em relação aos portos gregos em geral. Isto porque o objetivo do artigo de Greco

(1996), por exemplo, era usar as fontes como uma espécie de guia para localizar os portos das cidades da Magna Grécia e depois procurar atestação arqueológica da existência desses portos nos relatos de escavações. De modo geral as citações de fontes antigas sobre as cidades gregas da Magna Grécia levantadas por Greco, simplesmente mencionam a existência de portos, na maioria das vezes sem fazer descrições e sem especificar se há ou não estruturas construídas. Bonnier também aponta a ausência dessa distinção nas fontes consultadas por ele, com exceção dos casos onde aparece o termo *limên kleistós* e dos casos em que o porto é conectado à cidade por muralhas.

Limén kleistós era um porto fechado ou 'fechável', de natureza militar, protegido por muros e por portões que mantinham o acesso ao mar bloqueado e que só eram abertos quando as embarcações amigas entravam ou saíam. O termo *limén kleistós* então, implica necessariamente na presença de construções, geralmente muros, cercando o porto. As muralhas também muitas vezes aparecem, não ao redor do porto, mas sim fazendo a ligação entre o porto e a cidade, como sugere Bonnier: "talvez a mais clara indicação da conexão física e apropriação política de portos específicos por centros urbanos localizados na hinterlândia... venha dos muitos exemplos de muralhas construídas a partir das cidades em direção aos portos na costa", (2008: 50). O caso mais famoso é com certeza o de Atenas e o Pireu, onde as muralhas são construídas no século V a. C. com o objetivo de reforçar as defesas navais de Atenas, mas Bonnier cita outros exemplos extraídos da narrativa de Tucídides sobre a guerra do Peloponeso, tais como Mégara, na Ática e seu porto em Niséia. Na cidade de Patras e de Argos muralhas conectando o núcleo urbano ao porto foram construídas durante as campanhas de Alcebíades no Peloponeso no século V a. C. (2008: 50). A conexão do porto à cidade através da construção de muros está intimamente relacionada à questão militar, pois em situações de guerra era crucial que aqueles que estivessem no porto tivessem livre acesso à cidade. Com isso os homens em batalha poderiam se abastecer de água, mantimentos e outros suprimentos necessários e, ao mesmo tempo, proteger a cidade e o porto, impedindo que o inimigo tivesse acesso aos suprimentos vitais e também aos melhores locais para ancorar suas embarcações.

O trecho a seguir, extraído de *Helênicas* de Xenofonte, e também relacionado às campanhas de Alcebíades na guerra do Peloponeso, caracteriza bem essa situação: “Por todo esse tempo Alcebíades estava em seu castelo e podia ver que os atenienses estavam atracados em uma costa aberta sem cidade atrás e que eles estavam buscando seus suprimentos em Sestus, que ficava a mais de 3 km de onde estavam os barcos, enquanto o inimigo dentro de um porto com uma cidade na retaguarda (Lâmpsaco) tinha tudo o que queria. Ele então disse aos atenienses que eles estavam em uma péssima situação e aconselhou-os a mudar seu local de ancoragem para Sestos, onde eles teriam as vantagens de um porto com uma cidade” (*Helênicas* II, 1, 25). Independentemente da importância fundamental dessa conexão cidade/porto, este continuava sendo representado como uma entidade extramuros, demonstrando mais uma vez o quão complexa podia ser essa relação. Bonnier (2008:50) afirma que esse era o caso mesmo das cidades localizadas na costa e como exemplo ele usa mais uma citação de Tucídides, ainda sobre a guerra do Peloponeso, na qual ele conta que várias cidades gregas localizadas no sul da Itália não permitiam que os atenienses adentrassem as muralhas da cidade, “mas apenas lhe dariam água e liberdade para ancorar sua frota e, no caso de Tarento e Lócris, nem mesmo isso” (Tucídides VI, 44,2).

Com base nas informações levantadas até agora por mim para elaboração do repertório, essa separação entre porto e cidade não aparece arqueologicamente como uma característica das colônias selecionadas, todas elas localizadas na costa. Até, pelo contrário, o porto aparece em várias cidades, como é o caso de Naxos na Sicília, por exemplo, completamente interligado à malha urbana e conectado às estruturas urbanas principais como a ágora. Bonnier menciona uma passagem dos “*Periploi*” que caracteriza a cidade de Zancle na Sicília como pólis com porto, e Zancle é uma cidade onde a importância do porto é tal que deu origem ao próprio nome do assentamento. Bonnier ressalta que o objetivo dos “*Periploi*” era saber a localização dos portos e, portanto, uma hipótese seria que a caracterização de um local como pólis com porto poderia ser encarado como um modo de enfatizar a existência do porto e não da separação entre eles (2008:52). Isso nos faz pensar que esta discrepância aparente entre o que dizem as fontes e o que mostra a

arqueologia pode estar relacionada ao objetivo aparente ou não que o autor do texto necessariamente tem ao escrevê-lo o que faz com que o uso das fontes textuais como fonte primária de informação exija atenção e uma perspectiva objetiva e distanciada.

É importante não perder de vista que o papel e a função do porto, assim como a sociedade na qual ele está inserido, são dinâmicos e portanto mudam conforme o tempo passa. Bonnier ressalta que o porto característico dos épicos de Homero, por exemplo, é o porto natural que apesar de fazer parte da paisagem política e física de um determinado local, raramente era conectado a alguma cidade. Eles eram considerados como entidades naturais ao invés de artificiais e nem cabe a discussão de serem ou não urbanos já que este conceito poderia ser considerado anacrônico para este período (2008: 52).

Há referências a portos associados a ambientes construídos nas fontes históricas, vários portos são mencionados na Odisséia como por exemplo o porto dos Feácios (2008: 53). Apesar deste porto ser determinado pela topografia local haviam, ao seu redor e ligadas a ele, construções inquestionavelmente urbanas como uma ágora e um templo dedicado a Poseidon. Apesar de Bonnier afirmar que esta situação não era comumente retratada nas fontes e que a cidade dos Feácios não pode ser vista como a cidade grega padrão do século VIII a. C. sua descrição parece muito próxima do que tem sido encontrado nas colônias gregas do ocidente. Este aspecto é ainda mais interessante se considerarmos o comentário de Bonnier de que os Feácios aparecem na Odisséia como representantes da cultura mais organizada e civilizada dentre todas aquelas com as quais Odisseu entrou em contato e a descrição de seu assentamento segue essa linha de refletir uma cidade e uma comunidade idealizadas assim como uma situação idealizada de porto e cidade conectados. Outros exemplos de portos associados a ambientes construídos são: Cilene, no território de Elis descrito por Tucídides (I,30,2), o porto de Samos construído por Polícrates e descrito por Heródoto (III,60) além de todos os *limén kleistós* que aparecem nos *Periploi*.

Epíneion/ epíneia e *limén/ limênes* são os termos mais comuns usados para designar portos encontrados nas fontes literárias. Com base apenas nas citações é

difícil estabelecer a diferença de significado entre eles especialmente considerando que em vários textos, caso da *Política* de Aristóteles, por exemplo, ambos os termos são usados sem discriminação aparente. Alguns outros termos são encontrados tais como *hormos*, *prosbolê* e *naustathmon*, mas são raros fazendo com que a palavra mais usada nos textos arcaicos e clássicos seja mesmo *limén*, que é definido pelo LSJ primariamente como porto mas também metaforicamente como porto seguro, local de refúgio e, em termos de função e tipo pode se aplicar a uma grande variedade de portos. Já o termo *epíneion* parece ter, de acordo com o levantamento de Bonnier, um significado mais específico e costuma ser usado para designar a presença de um porto situado fora da cidade mas sob sua jurisdição, o que Blackman nomeou de “*outports*” (situação que também aparece descrita com o termo *limén*) e também parece designar mais frequentemente portos que tem algum tipo de construções e infraestrutura. Esopo usa o termo *epíneion* (apud Bonnier, 2008:55) em relação ao Pireu que também já foi caracterizado como *limén* em outras fontes.

Estando o porto separado da cidade ou fazendo parte da paisagem urbana, sua importância para a vida econômica, militar e consequentemente política do centro urbano que o controla é indiscutível e há algumas passagens em que este caráter benéfico é retratado. Por outro lado, o porto também é visto e representado como porta de entrada do perigo sob diferentes formas sendo algumas bem concretas como a pirataria (Tucídides, I, 7), por exemplo, e outras mais ideológicas e simbólicas, relacionadas à moral e ao caráter dos cidadãos expostos à sua influência (Platão, *As leis*, IV,704d). O porto permite a entrada pacífica do outro, do diferente com todas as suas características de novidade e também de instabilidade. Esse contato ocorre primariamente em função das trocas comerciais, mas o contato com o estrangeiro, com o bárbaro não se restringe à transação comercial e muitas informações são absorvidas até mesmo de maneira passiva, como a língua, modo de se vestir, conduta social, etc. O porto é a entrada de outros mundos, de outras maneiras de organizar a vida e de entender as coisas mas não é só isso, o porto também é a atestação visível e palpável de que o princípio da autossuficiência, um dos pilares da cidade ideal, não era possível na prática, já que o comércio era

necessário. Nas palavras de Bonnier: “o porto é, portanto, um elo da cadeia que conecta a cidade com comerciantes estrangeiros e seus produtos e é então um claro pré-requisito para a possibilidade de se estabelecer um mercado” (2008: 59).

Capítulo II – Paisagem Mediterrânea entre os séculos VIII e IV a.C.

“O mar é um espaço que ao mesmo tempo divide e une. Fronteira e traço de união, é um cimento líquido que veicula os homens, os produtos e as ideias. Em falsa simetria com os grandes desertos, é um espaço vazio, mas central, para o qual convergem os olhares e o pensamento: atrai os homens que têm sabido desde sempre, pelo menos desde o neolítico, que o domínio da terra pela agricultura é apenas um dos objetivos a atingir. Dominar o mar depende de outras lógicas e de outras técnicas.”

Michel Gras, O Mediterrâneo Arcaico

Cumas, Tarento, Vélia, Naxos, Siracusa, Camarina, Gela e Zancle são fundações gregas estabelecidas em territórios estrangeiros, na maioria das vezes em locais já habitados por outros povos no momento de suas fundações, durante os movimentos expansionistas do período arcaico, entre os séculos VIII e VI a. C. São cidades localizadas na costa mediterrânea em diferentes pontos de rotas comerciais importantes e bastante frequentadas na antiguidade. A paisagem na qual essas cidades nascem e se desenvolvem é muito distinta daquela encontrada na Grécia Balcânica, desde os aspectos climáticos e topográficos até, e principalmente, em função das questões culturais e sociais decorrentes das interações e contatos constantes com outros povos que não aconteciam com a mesma intensidade em cidades como Atenas, Esparta e Corinto.

Sem entrar em discussões acerca dos motivos que impulsionam os movimentos expansionistas gregos iniciados no século VIII a. C., pode-se afirmar que tanto o comércio quanto a posse de terras foram fatores fundamentais. Além disso, as evidências arqueológicas, constituídas predominantemente por objetos gregos encontrados nos locais onde seriam estabelecidas as apoikias datando de períodos anteriores a suas fundações, reforçam a tese de que os grupos de fundadores partiam em direção a lugares que já vinham sendo frequentados há séculos e que eram portanto muito conhecidos pelos gregos desde a Idade do Ferro. Eles sabiam que os territórios escolhidos tinham, se não todas, pelo menos

algumas das características desejadas e necessárias, tais como terras cultiváveis, proximidade do mar ou rios, atracadouros, baías, locais naturalmente protegidos ou que pudessem ser facilmente protegidos. Também em função do longo período de frequentações, os grupos de fundadores tinham informações acerca da ocupação dos territórios que interessavam e provavelmente sabiam de antemão se estavam se dirigindo a um local já habitado ou não. A arqueologia nos indica que a maioria dos territórios colonizados estava sendo ocupada no momento da chegada dos colonizadores, até porque é de se supor que as características topográficas que interessavam aos gregos também interessavam a outros povos. As interações com os povos locais que se estabelecem no momento da fundação das novas cidades são variadas, desde incorporação gradual ao território até expulsão e dizimação completa.

Considerando ainda que tais movimentos estão acontecendo entre os séculos VIII a. C. e VI a. C. e que a pólis tanto como referência física quanto referência ideal não se estabelece completamente até o século V a. C.,⁸ podemos supor que esses grupos de fundadores, até porque não vinham sempre todos da mesma cidade, tinham noções variadas do que caracterizava uma cidade e do que ela deveria ter. Claro que as características principais tais como ágora, templos e muros⁹ deveriam ser as mesmas, mas havia variações entre as cidades e isso assume uma importância ainda maior quando pensamos que o sentimento de pertencimento era ligado ao local de origem, às questões de identidade étnica e de grupo. Por outro lado a grande quantidade de semelhanças serve como indicativo de que essas cidades seguiam uma ideia comum de planejamento¹⁰. Não há nesse momento um sentimento de identidade grega e, como bem nos lembra Malkin

⁸ “É importante salientar que os primeiros contatos gregos na Itália e Sicília assim como a primeira onda de colonizações (750 – 650 na datação tradicional) aconteceram ou antes do desenvolvimento da pólis ou bem no início de sua história”. (Lomas, 2000:171)

⁹ Na obra de Homero tais características aparecem como indicadores do nível de sofisticação das comunidades retratadas, as cidades dos bárbaros eram caracterizadas como cidades sem ágora. (Prof Jim Marks, da Universidade da Flórida, em sua palestra “Rethinking the Homeric poleis” proferida no MAE USP como parte do Ciclo de Seminários Labeca em Agosto de 2012.

¹⁰ “A presença de edifícios, layouts e outras características urbanas semelhantes em uma série de cidades relacionadas sugere aderência a um plano ou ideia comum de planejamento urbano.” (Smith, 2007: 25).

(2003)¹¹, a Grécia como país unificado só surge vários séculos depois.¹² Os grupos de colonizadores chegam, então, a um novo lugar onde povos com outras culturas havia implantado seus próprios assentamentos, informados por outras referências. Além disso, mesmo se considerarmos que muitos desses povos já eram conhecidos dos gregos, o tipo de interação que se estabelece a partir desse momento é completamente novo, muito mais constante e intenso já que eles vão passar a dividir, de uma forma ou de outra, os mesmos territórios. Esse contato leva a uma percepção mais profunda do outro, especialmente do que ele tem de diferente. A ideia é que quando a diferença se torna tão aparente, os traços familiares e reconhecíveis também se tornam mais perceptíveis e passam a ser formadores de uma identidade grega que independe da geografia e que tem como consequência uma profunda autopercepção com impacto imenso na construção da identidade desses gregos “fora da Grécia”. Nas palavras de Malkin: “a distância cria o centro virtual” (2007: 56). A proximidade do diferente ressalta o igual e aguça sua percepção. “Talvez a mais central entre todas essas questões seja o impacto dessa proximidade nas formas de autodefinição adotadas pelos gregos.” (Lomas, 2000:168).

Faz muito sentido que nesse panorama as referências regionais passem a predominar e que as disputas, alianças, competições, guerras, e negociações se desenvolvam entre as diferentes apoikias já que a rivalidade entre vizinhos é sempre muito mais acirrada. No caso da Sicília em que além de todos esses fatores ainda havia o contato direto com os fenícios, a capacidade de negociar se torna fundamental. O resultado disso tudo é um processo de hibridização caracterizado pela incorporação de objetos em diferentes contextos com novos significados, reutilização de locais sagrados, decisão ativa sobre adoção ou desconsideração de práticas estrangeiras e reciprocidade (Hodos, 2010).

¹¹ “Eles partiam de uma variedade de lugares,...; às vezes eles chegavam de áreas onde não havia cidades-estado mas vários tipos de identidades regionais e políticas tais como ‘Beócia’, ‘Rodes’ ou ‘Acaia’. De onde quer que fosse que eles partissem, não era da ‘Grécia’, que nasceu apenas com a Guerra da Independência grega de 1821”. (Malkin, 2003: 58).

¹² Hall faz uma diferenciação importante entre a noção de unidade helênica que é um produto do século V a. C. e a noção de Grécia como país que é um conceito moderno. (Hall, 2001).

Abandonar os modelos binários, tanto colonizadores/colonizados quanto centro/periferia abre novas possibilidades interpretativas que tem potencial para abarcar todos os atores de uma cena bastante complexa e dinâmica. É o que os teóricos do pós-colonialismo pretendem ao lançar mão da noção de *Middle Ground*, “agindo como centro e periferia, no contexto tanto geográfico quanto social serve como um modo de interpretar as interações físicas, matérias e sociais entre culturas, interações essas nas quais todos têm agência e necessidades mútuas. Enfatiza a acomodação recíproca que requer de ambos os lados a habilidade de atingir seus objetivos através da colaboração e cooperação ao invés da força, visando o benefício de todos” (Hodos, 2006:6).

O contexto geográfico no qual essas cidades estão inseridas e a paisagem construída por elas formam um mundo a parte no qual tudo, as relações sociais, comerciais, as características culturais, o desenvolvimento de tecnologias, todos os principais traços que definem e caracterizam uma comunidade, estão em maior ou menor grau diretamente ligados ao Mediterrâneo e dependentes dele. Já dizia Estrabão, na *Geografia* (II, 5, 17), “Mais do que tudo é o mar que delineia precisamente o desenho da terra, criando golfos, bacias, estreitos navegáveis e, do mesmo modo, istmos, penínsulas e cabos, nesses os rios e as montanhas também interferem”. O mar é tão determinante na vida das cidades costeiras que estudiosos como Ina Berg tem adotado o conceito de *seascapes*, paisagem marítima, pois as especificidades da vida no mar e no seu entorno parecem justificar seu entendimento como uma entidade separada. “O que alguns podem perceber como um mar indiferenciado é, na verdade, um ambiente intimamente familiar com lugares conhecidos que engloba uma miríade de histórias, experiências, conhecimentos e relações de importância para aqueles que o atravessam ou vivem nele ou perto dele”. (Berg, 2007: 388).

O mais importante pré-requisito para a vida no mar é, sem dúvida, a capacidade de navegá-lo. A navegação é um fenômeno global porém as condições climáticas, as marés, os ventos, enfim, as particularidades de cada mar são extremamente variáveis e exigem um conhecimento profundo e particular fazendo

com que a navegação em cada lugar seja diferente. Além disso, existem também vários tipos de navegação. A navegação de cabotagem, quando as embarcações vão de um porto a outro não muito distante e nunca se afastam muito da costa exige conhecimentos e técnicas muito diferentes da navegação de longas distâncias. Neste caso, os marinheiros passam muitos dias em seguida no mar o que pressupõe, entre outras habilidades, que eles consigam se localizar durante a noite usando as estrelas como referência. Isso acontecia especialmente no caso de viagens longas sem contato visual com a terra durante as quais a orientação através das estrelas era mais precisa até do que a orientação pelo sol durante o dia. Além disso, não é surpreendente já que desde a *Odisséia*¹³ há relatos sobre viagens noturnas (Berg, 2007: 399). Ina Berg constata em seu estudo sobre as paisagens marítimas do Egeu na Idade do Bronze que os padrões de contato através do mar se expandem ou contraem em diferentes épocas mas que tais variações devem ser entendidas como produto de mudanças sociais e não técnicas e ambientais. Isto porque com base em novos conhecimentos acerca das condições paleoambientais e reavaliações de tecnologias antigas assim como das habilidades dos navegantes, várias das noções estabelecidas acerca da navegação na Idade do Bronze foram abandonadas e reformuladas. A concepção atual recria um panorama no qual os navegadores dominavam as técnicas e conhecimentos necessários para fazer viagens tanto de curtas quanto de longas distâncias, durante o dia e durante a noite, que eles podiam navegar em mar aberto sem contato visual com a costa, conheciam os ventos e tinham a habilidade de usar as velas em ângulos variáveis o que lhes permitia viajar em qualquer época do ano.

Foi graças a essa mobilidade que a conectividade (que pode estar ligada tanto ao movimento de pessoas quanto de objetos) pôde se estabelecer como uma das principais características do Mediterrâneo, uma das teses centrais defendidas por Horden e Purcell em seu *The Corrupting Sea*. No artigo *The Mediterranean and Ancient History* (publicado no livro *Rethinking the Mediterranean* de 2005), W. V. Harris, entre várias outras críticas a esta obra, defende a ideia de que mais

¹³ “Sem fazer pausa vogamos seis noites e dias seguidos” (Odisséia, X, 80).

importante do que afirmar que a conectividade sempre esteve presente em maior ou menor grau no mundo Mediterrâneo, como fazem os supracitados autores, é estabelecer em que grau ela ocorre e sofre variações de uma era para outra, “essa é a essência de uma narrativa histórica sobre conexões mediterrâneas” (2005: 24). Ele afirma que essas conexões começam a se fortalecer no segundo milênio a. C. mas que é a partir dos séculos IX e VIII a. C. que elas realmente se intensificam principalmente em decorrência dos movimentos expansionistas e colonizadores fenícios e gregos. “Quando a rede de conexões se fortalece, na era da colonização, isso obviamente afeta profundamente o ambiente do Mediterrâneo ocidental, não só por causa das vinhas e oliveiras mas através da intensificação da extração mineral, da urbanização, da engenharia hidráulica, e de outros modos também” (2005: 25).

Alain Bresson em seu artigo *Ecology and Beyond (Rethinking the Mediterranean)*, faz uma distinção entre diversos níveis em que a conectividade acontece. O primeiro nível é mais básico, trata-se das conexões entre vizinhos, entre cidades próximas, uma conectividade predominantemente baseada na navegação de cabotagem. É uma conectividade local relacionada à compartimentalização geográfica já comentada na antiguidade (Bresson fala sobre passagens de Políbio e Estrabão onde eles comentam a divisão do Mediterrâneo em duas bacias a leste e oeste do estreito da Sicília) que criou algumas subzonas com identidade própria tais como: o Mar Tirreno entre a Itália, Sicília, Sardenha e Córsega, o Adriático, o Mar Egeu e o Mar Negro sendo as principais. Em seguida viria um nível mais regional de conectividade que ele exemplifica com o caso da obsidiana. Foi encontrada obsidiana proveniente da Sardenha e outros locais da Itália em locais como o norte da África, Espanha, sul da França e na Córsega no final do período neolítico. Bresson discute a questão da permanência de algumas subzonas, como por exemplo na região do Levante e Chipre onde um alto grau de conectividade pode ser atestado desde muito cedo e não é interrompido, enquanto a região do Mar Negro tem um início bem mais tardio com a instalação das cidades gregas em sua costa nos séculos VII e VI a. C. Ele caracteriza esta região como ‘um lago grego’, desde o arcaico até tempos romanos, onde a alta conectividade acontecia através do comércio de ânforas de vinho e óleo de oliva entre as costas

sul, norte e oeste. Já na subzona do Mar Tirreno a conectividade foi estabelecida pelo amplo comércio dos etruscos com a Sardenha e Cartago.

Para Bresson, a conectividade direta entre partes distantes do Mediterrâneo só começa a acontecer de fato (ou só pode ser atestada) a partir do segundo milênio antes de Cristo atingindo um desenvolvimento muito rápido durante o primeiro milênio até a unificação final de Roma. Os micênicos são o primeiro povo a estabelecer contatos simultaneamente com a Ásia Menor, Chipre, o Levante e o Egito de um lado e com a Itália e Sicília de outro. Bresson ressalta, no entanto, que esses contatos não significavam que as duas bacias do Mediterrâneo estivessem conectadas, mas sim que os micênicos aproveitando sua posição estratégica se beneficiavam das trocas comerciais com ambos os lados.

É apenas quando os fenícios e os gregos se tornam os intermediários dos contatos no Mediterrâneo que a conectividade se intensifica, se amplia e assume um ritmo muito mais rápido. Já no início do primeiro milênio, os fenícios fundam assentamentos no sul da Espanha e Portugal assim como Cartago e outros em sua proximidade no norte da África. A expansão grega tem início nos séculos X e IX a. C., inicialmente seguindo a mesma rota dos micênicos mas expandindo para leste. O ápice desse período expansionista ocorre no final do arcaico, início do clássico quando os gregos estão estabelecidos em quase todas as costas do Mediterrâneo. Para Bresson esta é a situação ideal para que se estabeleça a alta conectividade: através da mediação dos gregos e fenícios qualquer ponto do Mediterrâneo passa a estar conectado a qualquer outro. A navegação de longa distância encabeçada pelos fenícios do oeste e principalmente pelos gregos leva a conectividade no Mediterrâneo no primeiro milênio antes de Cristo a níveis impensáveis em relação ao milênio anterior.

Figura 4: Mapa da expansão grega no Mediterrâneo entre os séculos VIII a. C. e VI a. C. Fonte: Cerchiai, 2002: 9.

Para Horden e Purcell, a conectividade é a principal característica diferenciadora da paisagem mediterrânea e ela é resultante da combinação de alguns fatores que determinam a produção primária: contenção de riscos relacionados à imprevisibilidade climática que geram uma lógica distinta de produção, fragmentação topográfica extrema que ocasiona as microrregiões e um regime diferenciado de comunicações intimamente relacionado à geografia da região, costas entrecortadas, inúmeras ilhas e lagoas e rios navegáveis. Essas são as condições ideais para que a conectividade atinja seus níveis máximos. Essas condições não são exclusividade do Mediterrâneo, o que os autores consideram único é a intensidade e complexidade com que elas ocorrem ali.

Bresson afirma que a conectividade forçada (no sentido de que é a única maneira possível de lidar com as situações de risco inerentes à vida no Mediterrâneo) é a chave para entender a integração progressiva na região.

No entanto ele vai além e afirma que a conectividade também permitiu um acúmulo de lucros sem precedentes em outros períodos ou outras regiões. Isso ocorreu porque através das relações de contato, troca e comércio era possível ultrapassar os problemas ambientais inerentes à região. O que faltava em um lugar era trazido de outro, o que sobrava aqui era vendido ali e assim por diante. A intensidade das conexões acaba por gerar um acúmulo de lucro proveniente dessas trocas, o que por sua vez contribui para uma intensificação ainda maior nas conexões criando uma espécie de ciclo. Além disso, o acúmulo de lucros permite que se façam viagens mais longas e mais distantes o que estimula o transporte marítimo o que também alimenta a conectividade. É esse processo de retroalimentação que faz com que a conectividade aumente tão rapidamente ao longo do primeiro milênio antes de Cristo. Bresson ressalta que a conectividade não acontece apenas entre cidades ou nações trocando mercadorias. Também há conectividade entre a hinterlândia e a costa no escoamento e distribuição dos produtos.

A noção de conectividade e, mais ainda, a noção de variações na intensidade da conectividade criando declives, ladeiras (*slopes*) de conectividade em alguns pontos pode ser uma metáfora interessante que também aparece como alternativa ao modelo polarizador centro/periferia. É possível através dessa noção de variações na intensidade da conectividade visualizar os locais de pico para entender como as cidades se relacionam, e mais ainda como se estabelecem as dominâncias regionais. Isso significa que nos locais onde a conectividade é mais intensa vai haver mais trocas e em maior volume, ou seja, os locais de pico são centrais, são locais que estabelecem muitas conexões com muitos outros. Entender a posição regional das cidades desse modo parece fazer bastante sentido. Afirmar que uma cidade como Siracusa, por exemplo, seria marginal apenas por sua localização geográfica afastada da Grécia continental não ajuda em nada a entender o papel exercido por ela e sua importância na Sicília. No entanto se nós pensarmos em termos das conexões que ela estabeleceu tanto comerciais quanto de domínio político do território torna-se possível

compreender como ela se tornou a potência que foi na antiguidade. Classificar uma dessas cidades como periferia, “sugere um grau improvavelmente alto de identidade e homogeneidade para com o centro em relação ao qual esses locais foram considerados periféricos” (Purcell, 2003:22). Por outro lado um mapa regional em que as conexões entre as cidades aparecessem possibilitando a visualização dos locais de pico poderia indicar que cidades que se tornam potências e influenciam e dominam uma grande área ao seu redor estão em áreas de grande conectividade.

A arqueologia e as fontes históricas nos mostram que várias dessas cidades se estabelecem como poderes regionais como Tarento, Siracusa, enquanto outras tem um papel importante em rotas comerciais como Cumas e Naxos. O processo de estabelecimento dessas cidades como centrais acontece através das conexões que se estabelecem regionalmente e que vão acabar determinando em função de diversos fatores quais serão as cidades predominantes. A maneira específica através das quais essas cidades se relacionam e como essas relações moldam o papel que cada uma delas vai representar na região será aprofundado no capítulo IV.

Capítulo III – Portos da Magna Grécia e Sicília

IIIa – Alterações na topografia da região estudada

O entendimento da topografia regional e especialmente de como ela se altera com o passar do tempo é de fundamental importância para a arqueologia de modo geral, pois é o que permite que possamos avaliar o ambiente no qual os povos do passado viviam e quais as condições que eles tinham que enfrentar. Já em 1830, o geólogo escocês Charles Lyell afirmava que o único modo de entender o passado era pressupor que os processos de modificação da terra que ocorrem atualmente são os mesmos que aconteciam então (Marriner, 2007: 142). Os processos de modificação da topografia de uma região são resultantes da combinação de diversos fatores e o quanto ela se altera está sujeito à quantidade de fatores agindo e à intensidade com a qual eles agem. Alguns dos fatores mais determinantes na modificação da topografia geral são: a movimentação das placas tectônicas, os abalos sísmicos em geral e a atividade vulcânica. No caso específico da arqueologia dos portos, as alterações na topografia das regiões costeiras está sujeita ainda à variação no nível do mar, que pode tanto subir como abaixar, e às modificações na linha da costa, que também pode tanto progredir quanto regredir. Isto faz com que a modificação na paisagem litorânea seja bastante significativa em alguns locais, o que traz implicações de grande impacto para a arqueologia dos portos antigos. Isto porque, em primeiro lugar, para que seja possível a localização dos portos, é preciso saber se a linha da costa progrediu ou regrediu para que se possa saber onde procurar as evidências arqueológicas relacionadas aos portos e se estamos atrás de evidências soterradas ou submersas. Portanto, além da caracterização da paisagem como ela se apresentava na época estudada, o entendimento das mudanças na topografia da costa, vai não só facilitar ou até mesmo possibilitar a própria localização dos antigos portos como também permitir a identificação de estruturas ou outros sinais de intervenção humana relacionados aos

portos antigos que possam ser encontrados aparentemente fora de contexto, soterrados em meio á cidades como muitas vezes acontece.

Figura 5: Naxos. Vista aérea da *neoria* mostrando sua distância em relação à atual linha da costa.
Fonte: Lentini, 2009:40.

A arqueologia dos portos está, portanto, intimamente ligada ao ambiente físico, tanto que a localização de um porto dependia na antiguidade e depende nos dias de hoje, independentemente dos avanços tecnológicos, de características da topografia local. Em função dessas características únicas, é um dos ramos mais interdisciplinares dentro da arqueologia, que já é uma ciência especialmente interdisciplinar. Na determinação das alterações topográficas, por exemplo, a interlocução com a geologia é imprescindível para ambas.

Na metade do século XIX d. C., a arqueologia marítima ou litorânea, acompanhando uma tendência que se apresentava na arqueologia e nas ciências

naturais de modo geral, passa a se preocupar mais com medições precisas e registro detalhado dos dados. Não por coincidência, é justamente neste momento que pela primeira vez vários estudos começam a apontar paralelos entre o assoreamento de portos e a progressão da linha da costa. A tecnologia foi determinante também, já que somente depois da invenção dos aparatos que permitiam longos mergulhos foi possível analisar e documentar as estruturas subaquáticas. A junção de expedições subaquáticas com a análise de fotografias aéreas permitiu que o arqueólogo francês Antoine Poidebard realizasse seu fundamental e pioneiro estudo sobre os portos fenícios (Marriner, 2007:141). Seu trabalho metódico de documentação e registro baseado em reconhecimento aéreo, cartografia e fotografia subaquática não só estabeleceu novos parâmetros para a arqueologia marítima como foi fundamental para a pesquisa posterior por registrar dados provenientes de regiões que acabaram sendo destruídas depois.

No século XX d. C., várias descobertas reveladoras provenientes de vestígios arqueológicos submersos encontrados na costa leste do Mediterrâneo levaram a debates entre geólogos defendendo posições muito distintas em relação às alterações do nível do mar. O geólogo grego Negrís era defensor da ideia de que a submersão observada por ele em Alexandria, por exemplo, não estava relacionada a fenômenos locais mas sim de um aumento geral do nível do mar em toda a extensão da bacia do Mediterrâneo. Por outro lado, com base nas mesmas informações e observações, o geólogo francês Cayeux defendia postulados fixistas e afirmava que o nível do Mediterrâneo de modo geral não havia variado significativamente desde a antiguidade.

Na década de 1970, os estudos de Flemming e Blackman trazem nova vida à arqueologia dos portos, dando ênfase à variação do nível do mar para aumentar e aprofundar o entendimento dos assentamentos submersos. (Marriner, 2007: 142). Schmiedt em 1972 usa tanques de pesca romanos para reconstruir com precisão as mudanças no nível do mar Tirreno ocorridas nos últimos 2000 anos. Somando as informações conseguidas através das marcações nos tanques mais os dados provenientes de fotos aéreas e da geomorfologia da região ele propôs a

reconstrução paleogeografica de vários sítios de portos antigos na costa italiana. Tais correntes de pesquisa geocêntrica, com foco na reconstituição do paleoambiente lançaram as bases para a geoarqueologia de portos antigos que se pratica nos dias de hoje, casos como os programas de pesquisa desenvolvidos no início dos anos 1990, em Marselha e em Cesárea em Israel. Neste último, os pesquisadores fizeram estudos micropaleontológicos e geoquímicos na investigação do porto romano. Já no porto greco-romano de Marselha foram investigados grandes setores da estratigrafia da bacia portuária buscando determinar a variação relativa do nível do mar, o aumento da linha da costa e o rápido aluvionamento assim como os impactos causados pelo homem desde a antiguidade.

Nick Marriner e Christophe Morhange no artigo *Geoscience of ancient Mediterranean harbours*, afirmam que a estratigrafia dos portos do Mediterrâneo do leste e do oeste apresentam impressionante similaridade no que concerne três aspectos importantes da geoarqueologia portuária: acúmulos de areia da praia de energia média na base de cada unidade (porto), aluvionamento de baixa energia e espessamento dos grãos de areia limitando as sequências portuárias. O depósito de grãos mais espessos, comum em deltas de rios, exige maior energia hidráulica, ou seja, um fluxo de água mais intenso. O acúmulo de sedimentos leva ao assoreamento do porto e ao aumento da linha da costa. Essas modificações no tamanho dos grãos podem ser observadas na estratigrafia. Os padrões estratigráficos típicos dos portos da costa do Mediterrâneo demonstram, segundo os autores, uma mudança de ambientes costeiros naturais para ambientes artificiais culminando em um parcial ou total abandono da bacia portuária.

No artigo *Sea-level change along the Italian coast for the past 10.000 yr*, o objetivo dos autores é determinar quais são os principais fatores da mudança no nível do mar nesta região, usando indicadores para medir o quanto o nível subiu, desceu ou se manteve estável em diferentes pontos da costa italiana nos últimos 10.000 anos. Para que seja possível medir tais alterações é necessário que haja um parâmetro de comparação, o nível médio do mar, que é a altitude média da superfície do mar em relação a uma superfície terrestre de referência. Suas

variações são o resultado combinado da eustasia, isostasia hidro-glacial e do movimento vertical tectônico. Para medir esta última, os autores se baseiam na observação e medição de diferentes pontos da costa com base em alguns marcadores tais como fósseis da fauna marinha incrustados em recifes, areia fossilizada, rochas e material arqueológico submerso, usados como indicadores da linha do nível do mar no passado. Com base na análise dos dados provenientes desses marcadores eles foram capazes de criar modelos preditivos que podem ser calibrados e ajustados através da comparação com a realidade observada.

Neste estudo específico, os autores afirmam que a mudança relativa no nível do mar nesta região exibe uma variabilidade tanto espacial quanto temporal considerável ao longo do Holoceno. Para avaliar o quanto dessa mudança é resultado da variação tectônica eles vão usar como comparação as marcas da linha do mar do período MIS 5.5 – Marine Isotope Stages ou Marine oxygen-isotope stages ou ainda oxygen isotope stages (Estádios Isotópicos Marinhos) que são períodos alternados entre frio e calor no paleoclima da terra determinados através dos dados provenientes da análise dos isótopos de oxigênio de amostras de corais. Com base nessa alternância foi estabelecida uma escala de tempo MIS que é atualmente bastante utilizada em arqueologia assim como em outros campos para datações no período Quaternário que engloba os 2.6 milhões de anos mais recentes. O que os autores do artigo fizeram foi comparar a variação no nível do mar em 30 locais da costa italiana com base na linha do MIS 5e (130.115 anos a.p.). Dado que esta linha pode ser claramente demarcada, graças aos marcadores citados no parágrafo anterior, a comparação com a linha atual pode ser útil para estabelecer elevações tectônicas significantes já que em locais tectonicamente estáveis e afastados de placas de gelo o normal é que a linha do MIS 5e seja uns poucos metros acima da atual. Ao longo da costa norte e central da Costa Tirrênic (sul da Toscana, norte e sul da Campânia e Sardenha) a variação em relação ao ponto mais alto do MIS 5e em alguns pontos corresponde ao esperado (poucos metros acima do nível do mar atual) mas em outros atinge até 10 metros.

Figura 6: Estruturas escavadas na área do Bourse, em Marselha, nos anos 60, que foram identificadas como pertencentes a portos gregos e romanos. É possível ver o quanto a linha da costa atual progrediu em relação à antiga graças à imagem dos barcos no porto moderno ao fundo. Fonte: Marriner, 2007: 153.

Figura 7: Escavações da *neoria* em Naxos, no meio da cidade. Fonte: Blackman, 2004: 54.

Usando os modelos calibrados foi possível prever a mudança relativa no nível do mar devida aos outros fatores, eustasia e isostasia, para toda a região do Mediterrâneo, assim como as taxas de movimento vertical tectônico para toda a zona costeira italiana. Na maioria dos sítios os valores encontrados estão de acordo com o esperado mas em outros como no leste da Sicília e no sul da Calábria, as taxas excedem o padrão. A linha MIS 5.5 subiu 175 metros na Sicília e 162 metros na Calábria, enquanto no centro e no norte da costa do Adriático ela desceu entre 100 e 120 metros. O mapa a seguir representa as alterações no nível do mar MIS 5.5 em relação ao atual. Os nomes dos sítios foram modificados em relação ao mapa original onde constavam cidades romanas.

Concluindo, a topografia do sul da Itália sofreu profundas transformações em vários aspectos desde a antiguidade. Tanto na Costa Tirrênica quanto na Adriática o nível do mar subiu em relação à massa de terra, submergindo, por exemplo, as Ilhas Enótridas na costa oeste de Eléia. Em outros pontos da península o aumento da população levou ao desflorestamento dos montes e à consequente erosão das encostas e sedimentação dos vales. O aluvionamento crescente nos cursos baixos dos rios acabou por criar terrenos pantanosos nas planícies costeiras, que somente foram drenados e liberados da malária em meados do século XX. O efeito foi marcante sobretudo nos estuários dos grandes rios. Os depósitos de aluvião ampliaram a linha costeira ao longo do Golfo Jônico e do Golfo de Poseidônia soterrando os portos antigos que hoje em dia estão localizados a uma grande distância da costa. Outra consequência do desflorestamento são as inundações rápidas que acabaram por modificar os cursos dos rios. Algumas mudanças ambientais foram causadas mais diretamente por ação humana deliberada, assim como lagos drenados pelos romanos para criar terra arável ou conter a malária. Em épocas mais recentes, sistemas de irrigação tiraram grande parte da água de muitos rios que eram, de acordo com as fontes, navegáveis na antiguidade e que acabaram sendo reduzidos a pequenos riachos. As montanhas da Lucânia eram cheias de vegetação na antiguidade apesar da existência de clareiras usadas como pasto e de inúmeras estradas usadas para interligar os pastos de verão aos de inverno. As colônias gregas na região, diferentemente dos assentamentos indígenas, ficavam localizadas nas planícies costeiras fazendo com que a comunicação entre elas fosse muito mais fácil pelo mar em função das montanhas ao redor. Apesar disso existiam estradas ligando as cidades que acompanhavam a estreita planície costeira assim como passagens através dos istmos.

Na Sicília, de acordo com o Barrington Atlas, as mudanças na linha da costa não foram tão dramáticas quanto em alguns locais da Magna Grécia, por outro lado menos pesquisas geomorfológicas foram realizadas na região com exceção de um *survey* na parte sudeste da costa. Os resultados de tal pesquisa demonstraram que a elevação do nível do mar afetou a topografia costeira de alguns lugares inclusive de Siracusa. Em Himera foi detectado um avanço na linha costeira atual em relação

à antiga de mais ou menos 200 metros e uma elevação de 60 cm no nível do mar. Algumas modificações menores tais como o assoreamento de portos em Agrigento, Camarina, Heloro e Selinunte não chegam a afetar a topografia em grande escala.

O mapa a seguir foi extraído do artigo de Antonioli e Lambeck e mostra o aumento, diminuição ou estabilidade do nível do mar nos dias atuais em relação ao nível MIS 5.5. Nos locais onde as linhas coloridas estão pontilhadas, as informações não são tão precisas. As cidades apresentadas no mapa original foram substituídas pelas cidades contempladas neste estudo.

Figura 8: Cidades da Magna Grécia e Sicília e as elevações no nível do mar por região, relativas à linha do mar MIS 5.5. Fonte: mapa modificado a partir de Lambeck, 2004: 1576.

IIIb – Repertório das Cidades Portuárias

A opção por um repertório de portos e não propriamente um catálogo foi feita em função dos motivos já explicados anteriormente relacionados principalmente à necessidade da existência da comprovação arqueológica da localização dos portos estudados. Além disso, na preparação deste repertório, pareceu-me fazer mais sentido, tendo em vista o objetivo desse estudo, não separar as estruturas portuárias das outras edificações importantes da cidade justamente porque isso iria contra o objetivo principal dessa dissertação que é situar o porto em relação à malha urbana.

A primeira parte do repertório foi, então, composta por descrições de cada cidade ordenadas por itens: fundação, resumo histórico, localização e extensão do território, descrição topográfica, eixos viários, acrópole, ágora, necrópole, santuários e templos, muros e portas, área residencial, localização do(s) porto(s) e inserção do porto na malha urbana. Evidentemente o nível de detalhamento das descrições varia conforme a quantidade de informação disponível que é bastante desigual entre as cidades. A segunda parte do repertório é composta por plantas e outras imagens relevantes para a melhor visualização da cidade e seu porto.

A ordem em que as cidades aparecem no repertório obedece à cronologia de suas fundações, da mais antiga para a mais recente, separadas por região, primeiro as da Magna Grécia e depois as da Sicília. Os motivos e objetivos dessa separação em regiões serão discutidos no capítulo final.

Magna Grécia

Cumas

Figura 9: Imagem de satélite do território de Cumas, tendo em frente as ilhas de Prócida e Ischia.
Fonte: Goggle Earth.

Fundação: De acordo com Estrabão a fundação foi conduzida por dois grupos de colonizadores, um proveniente de Cumas na Eubéia e liderado por Hipócles e o outro vindo de Cálcis e liderado por Megastenes. A arqueologia aponta datas entre 730 e 725, e se aceita que Cumas foi a primeira fundação grega na região. Era uma cidade fundamentalmente marítima desde os primórdios com uma tradição de portos ao longo de seu território.

Resumo Histórico: Cumas ocupava uma posição geograficamente muito favorável, sendo um ponto de passagem obrigatório para barcos que transitavam pelo Mar Tirreno. Em função disso, Cumas assume desde sua fundação, um papel de liderança no desenvolvimento das relações comerciais e culturais entre o mundo grego e as regiões do Lácio e da Etrúria assim como com populações indígenas da

região da Campânia. A prosperidade da cidade fez, de acordo com historiadores, com que em 524 a. C. ela sofresse uma invasão dos povos vizinhos que se uniram em uma coalizão. A invasão não passou dos portões da cidade e a defesa foi liderada por Aristodamos que se torna então uma figura proeminente. Vinte anos depois, tendo mais uma vez impedido os etruscos de invadirem a cidade, Aristodamos se autoproclama tirano de Cumas e governa também por vinte anos até ser deposto e assassinado. Em 474 a. C. ocorre mais um ataque dos etruscos e dessa vez a batalha acontece no mar com a decisiva participação da frota naval de Siracusa. Ao longo do século V a. C., Cumas perde sua hegemonia para outras cidades, principalmente Siracusa, que passa a exercer um maior controle regional.

Localização e Extensão do Território: Ocupava uma área de 600 hectares no Golfo de Nápoles, região da Campânia, costa oeste.

Descrição Topográfica: Cumas ocupava um platô alto e isolado localizado no limite norte dos Campos Flegrei, em um local ocupado ininterruptamente desde o século IX a. C. até a Idade Média. A hinterlândia era fértil e a extração de minerais era economicamente importante mas a cidade tinha uma vocação fortemente marítima. O fato do local ter sido ocupado continuamente por tantos séculos por vezes atrapalhou a exata determinação de cada fase em função da grande quantidade de evidências de diferentes períodos, o que fez com que algumas estruturas importantes ainda não tenham sido localizadas com precisão e comprovação arqueológica. Cumas ficava de frente para as Ilhas Prócida e Ischia e tinha como fronteira sul o sítio de Partenope localizado no Cabo Miseno. O assentamento foi fundado em uma planície costeira de onde se erguia uma elevação de rocha calcária (Monte Cumas) onde foi estabelecida a acrópole. Há indicações de ocupação deste ponto específico datando dos séculos IX e VIII a. C. Atualmente a acrópole dá frente para uma praia mas na antiguidade ficava em frente ao mar. Havia também uma extensão de terra estreita indo para o sul que dava para uma pequena baía atualmente assoreada e que era provavelmente um dos portos locais. Um outro provável porto ficava ao norte no Lago di Licola que na antiguidade tinha ligação com o mar. Este lago também marcava a fronteira norte do

território de Cumas e ainda servia como um ponto de separação entre as zonas de influência grega e etrusca. A área total ocupada era de 600 ha (6 km²), portanto Cumas não era uma cidade grande. A área residencial ficava localizada entre a acrópole e o Monte Grillo a leste e era cercada por muralhas pelo menos a partir do século VI a. C. As muralhas nesse período cercavam uma área de 110 ha. A necrópole ficava bem ao norte, fora do traçado das muralhas, ocupando 3 km da lateral da estrada que acompanhava o lago Licola.

Eixos Viários: Havia uma estrada que fazia a ligação entre a 'Caverna de Sibila' e a acrópole e que portanto também ligava o porto à acrópole. Uma outra ligava o terraço onde ficava o Templo de Apolo ao terraço mais alto da acrópole onde ficava o Templo de Júpiter. A outra estrada conhecida margeava o Lago Licola e tinha a necrópole em seu outro lado. A 'estrada local' estava ligada às muralhas que circundavam a acrópole, acompanhando sua encosta sul.

Acrópole: Ficava muito bem posicionada, sobressaindo-se tanto em relação à planície costeira quanto ao interior e exercia tanto um papel defensivo quanto de centro religioso, sendo que os santuários ficavam localizados na parte mais alta do terreno. Era formada por dois terraços elevados e uma ponta mais baixa do lado sul circulando a baía onde ficava um dos portos. O terraço mais ao norte era o local do assentamento indígena que foi dizimado na época da fundação. Ao longo da segunda metade do século VI a. C. o terreno foi nivelado e ampliado para a construção do Templo de Apolo que foi construído com dimensões monumentais. O sistema defensivo da acrópole era interligado à Caverna de Sibila, um impressionante túnel escavado na pedra ao longo do terraço em frente à entrada do porto. A caverna é uma estrutura imensa e imponente que, se acredita atualmente, servisse de acesso às estruturas defensivas no alto da acrópole. As datações mais antigas são da passagem do século IV a. C. para o III a. C., mas a caverna passou por muitas modificações posteriores, especialmente em período romano.

Ágora: Não foi identificada, porém algumas estruturas monumentais datando do século V a. C. localizadas na encosta leste da acrópole serviram como base para suposições de que ali pudesse ter sido o local da ágora. Não há comprovação.

Necrópoles: Os cemitérios são extremamente importantes para a arqueologia de Cumas e foi possível através deles definir os limites do território a partir do século VIII a. C.. Desde então eles ocupavam uma extensa área, com tumbas individuais sendo que as mais antigas foram localizadas a uma distância de até 3 km da cidade. Algumas das ricas tumbas dos séculos VIII a. C. e VII a. C. pertencentes à elite eram parecidas às tumbas aristocráticas de Erétria atestando a continuidade da ligação com os colonizadores por um longo período após a fundação. Ficava localizado ao norte, acompanhando a estrada ao lado do Lago Licola, do lado de fora das muralhas.

Santuários e Templos: Eram três os santuários em Cumas: o santuário de Apolo, o de Júpiter e um terceiro possivelmente dedicado à Hera, os três localizados na acrópole. O templo de Apolo datava da segunda metade do século VI a. C. e era dedicado à divindade que guiou os colonizadores na época da fundação. O templo de Júpiter (sua atribuição não é totalmente certa) data do final do século VI a. C. O templo de Hera ficava localizado na prolongação sul da acrópole, próximo à baía do porto. Foram encontradas terracotas arquitetônicas, cerâmicas e estatuetas femininas com inscrições que permitiram que se fizesse a identificação da divindade. Hera dividia com Apolo o papel de divindades mais cultuadas em Cumas por seu papel de protetora dos navegantes assim como da independência e defesa da cidade. Este templo está localizado imediatamente fora das muralhas na plataforma em frente à entrada do porto garantindo as duas atribuições de Hera, vigiar o sistema defensivo na entrada da cidade assim como proteger os navegantes.

Muros e Portas: A acrópole e a área residencial eram cercadas, pelo menos a partir do século VI, por uma muralha que circunscrevia uma área total de 110 ha. Uma outra imponente muralha foi localizada ao norte do território, na fronteira com a cidade etrusca de Cápua, onde havia uma zona de pântano. Era construída com blocos de pedra calcária e provavelmente fazia parte do fosso construído por Aristodamos que cercava todo o território de Cumas e era destinado à drenagem do pântano assim como fazia parte do esquema defensivo. O trecho de muralha ao norte foi o único vestígio remanescente do fosso, data da metade do século VI a. C. e é composto por duas linhas paralelas construídas em blocos de rocha calcária.

Pelos lados norte e sul o platô era acessível pela hinterlândia e nesse trecho a muralha era mais estreita e provida de portas fortificadas. O sistema de fortificação era ligado à 'Caverna de Sibila', um extenso e impressionante túnel escavado na rocha calcária que acompanhava a plataforma onde ficava a entrada do porto.

Área Residencial: Evidências datando do período arcaico foram encontradas aos pés da acrópole dentro da área circundada pelas muralhas.

Localização do(s) Porto(s): Não é possível afirmar categoricamente onde ficava exatamente o porto de Cumas em função de nenhuma evidência de estrutura portuária ter sido encontrada até hoje. No entanto a topografia local, a localização do templo de Hera e o porto romano podem servir como indicativos de que o porto ficava provavelmente na baía em frente à extensão sul da acrópole. A falta de evidências arqueológicas nesse local também pode estar relacionada ao fato de que a baía foi totalmente encoberta por aluvionamento e os únicos vestígios descobertos até agora pertenciam ao porto romano. Cerchiai afirma que havia outro porto localizado provavelmente ao norte, no Lago Licola. Ele afirma que este porto já estava em uso na época da chegada dos gregos e deve ter sido o local de acesso ao mar na antiguidade oferecendo um local seguro para as embarcações.

Inserção do porto na malha urbana: Aceitando a localização mais provável do porto na baía ao sul da acrópole¹⁴, podemos concluir que ele estava completamente incluído na malha urbana de Cumas. Ocupava uma posição extremamente privilegiada, ao lado da acrópole e ligado a ela por uma via de acesso. Além disso estava muito próximo da 'Caverna de Sibila', estrutura monumental e muito importante para o sistema defensivo da cidade e ainda tinha, localizado em sua entrada o templo de Hera, divindade dedicada à proteção das atividades marítimas, o que significa que este templo estava ligado ao porto tanto física quanto simbolicamente.

Bibliografia sobre Cumas: Cerchiai (2002) e Poupet e Harfouche (2005).

¹⁴ Corresponde ao número 6 da legenda da figura 18 na página 111.

Tarento

Figura 10: Imagem de satélite mostrando o local do antigo istmo, atual ilha. Fonte: Google Earth.

Fundação: Tarento, de acordo com Antioco e Éforo, foi fundada por um grupo de espartanos conduzidos pelo oikista Falanto em 706 a. C. Segundo seus relatos, a fundação foi conduzida por um grupo de *Parteni* expulsos de Esparta depois da Guerra Messênica. Como o exército espartano estava em guerra por dez anos contra a vizinha Messena, suas mulheres começaram a ficar preocupadas com a falta de homens que comprometeria o próprio futuro da cidade. Foi decidido então que os guerreiros mais jovens seriam mandados de volta para Esparta com a missão de engravidarem as mulheres virgens e garantir a continuidade da população. No entanto, quando a guerra acaba e os soldados espartanos retornam, não reconhecem os direitos de cidadãos aos *parteni* (filhos das virgens) já que eles eram fruto de uniões ilegítimas. Isso gera revoltas por parte dos *parteni* que culminam com sua expulsão de Esparta. Falanto, que liderava o grupo, se dirige a Delfos e consulta o oráculo de Apolo. A profecia do oráculo dizia que dois assentamentos estáveis deveriam ser fundados ao mesmo tempo garantindo a segurança de uma cidade que estaria cercada por uma população indígena hostil, (o oráculo indica que eles se instalem em Saturo e na fértil região de Tarento e “se

tornem o flagelo dos iapígios”). Em função disso, os colonizadores fundaram Tarento e um outro assentamento no Monte Satyrion (Saturo), ambos em locais previamente ocupados.

Resumo Histórico: É provavelmente a posição privilegiada na parte mais interna e protegida do golfo, o Mare Piccolo, um dos principais pelos quais dentre os assentamentos que foram instalados na região (Saturo, l' Amastuola e Monte Sant'Elia) é Tarento que acaba por assumir um papel central e dominante. Na segunda metade do século V a. C., quando Metaponto e Crotona começam a perder importância, Tarento começa uma expansão em direção ao território de Siris o que cria um conflito com a recém-criada Turio. A resolução desse conflito é a criação de um assentamento comum e a fundação de Heracléia sob o controle de Tarento. A importância de Tarento foi imensa no Ocidente, além do comércio também no aspecto cultural em função do contato intenso com o Mediterrâneo oriental que teve como consequência um desenvolvimento notável de seu artesanato, pois eles incorporavam as novidades e as transmitiam para as outras cidades com quem comerciavam. Além disso, artistas renomados como o escultor Lísipo e o famoso Arquitas de Tarento, filósofo, matemático e amigo de Platão que manteve um importante cargo de magistrado por sete anos, ajudaram a transformar a cidade num dos mais importantes centros culturais do Mediterrâneo além de uma das mais influentes dentre as apoikias do ocidente durante o século IV a. C. A arqueologia atestou contatos com o mundo Egeu datando de diversas fases do período Micênico até o final do século XVII a. C.

Localização e Extensão do Território: Localizado na parte mais interna do Golfo de Tarento, o território ocupava uma área total que vai de 350 km² no século VII a. C. até 1000 km² por volta da metade do século IV a. C. A área ocupada pela cidade varia de 16 hectares no arcaico até aproximadamente 530 hectares no século V a. C.

Descrição Topográfica: O local do assentamento era extremamente estratégico em uma península estreita quase triangular entre o Mar Grande e uma lagoa chamada Mar Piccolo onde foi instalado um porto desde a época da fundação da

cidade. A posição geográfica de Tarento fazia com que ela fosse ponto de passagem obrigatório em todas as rotas que conectavam a Grécia Balcânica à Magna Grécia e ao Adriático. Tarento foi um dos locais que mais sofreu transformações em sua topografia desde a antiguidade até os dias atuais. O local onde está localizada a cidade antiga, por exemplo, na antiguidade era uma península conectada ao continente através de um istmo. Um fosso foi construído em época medieval separando a área e séculos depois foi ampliado. Essas intervenções humanas somadas às alterações naturais no nível do mar e no contorno da costa acabaram por transformar o local em uma ilha sem nenhuma ligação com o continente como é atualmente. O Monte Satyrion ou Saturo, localizado a 12 km a leste de Tarento, era um assentamento adjacente fundado de acordo com a profecia do oráculo. Tinha uma acrópole localizada em um monte baixo entre a baía e o porto, onde foram identificadas evidências epigráficas de um santuário que foi atribuído ao culto de Atena. Um segundo santuário datando da metade do IV a. C. ficava localizado no vale abaixo da acrópole e era associado à uma fonte. Foi atribuído a divindades femininas, estátuas e oferendas votivas foram encontradas no local. As evidências mais antigas foram encontradas no istmo e acredita-se que no início apenas essa parte era ocupada, mas no século V a. C. a cidade foi ampliada e reestruturada, passando a abranger uma área bem maior.¹⁵

Eixos Viários: O traçado moderno das ruas segue em linhas gerais o mesmo traçado do antigo e a Via Duomo segue o traçado da platéia que atravessava toda a extensão da península no eixo leste-oeste. Trechos de stenopoi de diferentes períodos foram encontrados saindo da artéria principal (ver planta na página 112, figura 19).

Acrópole: Durante o período arcaico, em função de sua posição naturalmente protegida pelo mar e dominante em relação ao resto do assentamento, a península se tornou a acrópole. Ficava em um platô baixo medindo 16 hectares cercado por despenhadeiros que foi rodeado por um circuito de muralhas por volta do século VI a. C.

¹⁵ “A antiga cidade próxima ao istmo foi destruída mas a entrada do porto, onde é a acrópole, mantém o aspecto de uma grande e famosa cidade. Há um elegantíssimo ginásio e uma ampla ágora na qual se encontra a colossal estátua de Zeus...Entre a ágora e a entrada do porto fica a acrópole...”.(Estrabão, VI, 3,3).

Ágora: Apesar de sua localização ainda não ter sido arqueologicamente determinada o mais provável é que ficasse próxima ao istmo, em um espaço estreito entre o sopé da acrópole e o cemitério arcaico e que ali tivesse sido estabelecida desde a fundação. Poucas evidências de edifícios públicos foram encontradas em Tarento e perto da ágora alguns achados foram interpretados como um *buleutério* ou teatro. Estrabão relata que a ágora era monumental sendo o lugar onde ficava exposta a colossal estátua de Zeus, feita por Lísipos, menor em tamanho apenas que o Colosso de Rodes (nota de rodapé 15 na página 75).

Necrópole: No lado leste, as necrópoles ficavam localizadas na fronteira do assentamento arcaico e se espalhavam pelas colinas que rodeavam a planície. Nas partes onde há mais sepultamentos, até quatro gerações de um mesmo grupo familiar puderam ser identificadas. Foram encontrados agrupamentos de tumbas espalhados pelo território ao longo da estrada principal.

Santuários e Templos: O principal local de culto ficava na acrópole e continha esplêndidas oferendas votivas tais como a colossal estátua de Heracles em bronze trabalho do escultor Lisipos. Na entrada da acrópole, logo ao sul da Via Duomo, ficava um templo dórico datando do início do século VI a. C. que seria o mais antigo templo construído em pedra da Magna Grécia, provavelmente dedicado a uma divindade feminina. Do outro lado da Via Duomo (platéia) uma outra área sagrada dedicada a Afrodite foi identificada graças a três altares restantes. Dois santuários datando do período arcaico ficavam do lado de fora da acrópole no platô ao lado do Mare Piccolo (Porto Grande). Por toda a costa do Mare Piccolo foram encontrados inúmeros depósitos de terracota votiva, especialmente na área conhecida como 'Fondo Giovinazzi' que parece ter sido largamente utilizada para a realização de cultos funerários e de fundação. Santuários rurais delimitavam a *khóra*. Outro santuário importante localizado na ágora era dedicado a Gaia, uma divindade ctônica que possuía características semelhantes às de Perséfone, e ficava fora da cidade em um promontório na parte interna do Mare Piccolo. Gaia representava a terra e era uma divindade muito cultuada também em Esparta.

Muros e Portas: No período arcaico os muros cercavam apenas a acrópole, que na época era uma península. No século V a. C. as muralhas são ampliadas para cercar uma grande expansão da zona urbana em direção ao quarteirão imediatamente fora da acrópole. Esse novo circuito tinha 11 km de comprimento e cercava uma área de 5,3 km² englobando toda a nova área urbana ampliada, os cemitérios arcaicos e ligando o Mare Piccolo e o Mare Grande. As muralhas eram compostas por uma longa linha de paredes duplas construídas em rocha calcária, com mais de 4 metros de largura acrescidas de torres e margeadas por um fosso. Novos cemitérios e outros espaços públicos foram construídos dentro do espaço cercado pela muralha seguindo um plano ortogonal.

Área Residencial: Na época da expansão da cidade, as casas passaram a ser construídas sobre os cemitérios antigos e a necrópole que passa a ser usada no século V a. C. ficava do lado de dentro das muralhas. Greco (1981) discute esse fenômeno da expansão da área residencial sobre as necrópoles como sendo um caso raro no mundo grego pois não seguia o planejamento identificado em várias outras apoikias que previa já desde a fundação uma área livre para onde a cidade pudesse se expandir. Ele supõe que o desenvolvimento e expansão atingidos por Tarento a partir do século V a. C. não haviam sido previstos na época da instalação do assentamento.

Localização do(s) Porto(s): O porto principal, o Porto Grande, ficava no Mare Piccolo e o acesso a ele era feito através de uma passagem navegável natural localizada a oeste do istmo. Este porto era famoso na antiguidade e foi o principal responsável pela riqueza de Tarento, já que além do comércio a pesca também era importante, “Tarento ficou conhecida na tradição textual por ser uma potência comercial e exportadora da púrpura pescada em seus mares, e por servir de ponto de parada obrigatório para inúmeras embarcações comerciais. (Tacla e alli: 2011). Em sua descrição do Mare Piccolo, Estrabão afirma que este tinha apenas uma abertura que dava para o mar aberto onde ficava a ponte, atual ‘ponte de pedra’. “Apesar de todo o golfo de Tarento ser, de modo geral, desprovido de portos, na cidade há um porto muito grande e bonito (Mare Piccolo) que é fechado por uma

ponte grande e tem uma circunferência de 100 estádios. Na parte do porto que fica no canto mais interno (a parte imediatamente a leste da cidade), o porto, junto com o mar aberto, forma um istmo e portanto a cidade fica situada em uma península, e o pescoço de terra é baixo mas ainda assim um pouco elevado na parte em que fica a acrópole. A muralha antiga tem um circuito grande, mas no momento a maior parte da cidade – a parte próxima ao istmo - foi esquecida, mas a parte que fica próxima à entrada do porto onde fica a acrópole ainda perdura fazendo uma cidade de tamanho notável.” O canal navegável era por onde as embarcações eram transportadas do Mare Grande para o Mare Piccolo e vice versa. A conformação do terreno era ideal para proteção dos navios assim como para defesa do território. As estruturas portuárias construídas em pedra calcária foram interpretadas como sendo dois diques que ficavam localizadas no Mare Piccolo, (ver localização exata na planta da página 112, figura 19).

Inserção do porto na malha urbana: No caso de Tarento, não é possível ignorar a determinação topográfica na escolha do local do assentamento. A conformação do Mare Piccolo era única e invejável, garantindo ao mesmo tempo a proteção das embarcações e a defesa da cidade e desempenhando um papel importantíssimo no impressionante desenvolvimento de Tarento. Além disso, podemos confirmar a importância do porto pela posição ocupada por ele na malha urbana. A principal indicação da posição valorizada do porto era sua proximidade a uma extensa área destinada a cultos e santuários. Também a colocação de muros de maneira estratégica permitindo ao mesmo tempo a proteção do Porto Grande no Mare Piccolo onde foram construídos os dois moles assim como a ligação deste com o Mare Grande.

Bibliografia sobre Tarento: Greco (2008 e 1981), Cerchiai (2002)

Eléia/Vélia

Figura 11: Imagem de satélite mostrando o local do antigo território de Eléia. Fonte: Google Earth.

Fundação: A cidade de Eléia foi fundada entre 540 e 535 a. C. por foces. Primeiro eles abandonam sua cidade de origem, Focéia na Ásia Menor, fugindo de uma invasão persa. Além de todos os habitantes, inclusive mulheres e crianças, eles carregam tudo o que conseguem deixando uma cidade fantasma para os persas. Os foces tentam inicialmente se estabelecer em Alália na Córsega, por onde ficam por cinco anos até que após uma guerra com os cartagineses aliados aos etruscos, os foces, mesmo vitoriosos, se veem obrigados a partir. Novamente deixam a cidade levando tudo e todos e seguem em direção ao território de Régio já que mantinham um bom relacionamento com os habitantes do local. Consta que eles ficam sabendo da existência do território de Eléia por um cidadão de Poseidônia e vão então para a região dos enótrios onde ocupam o território cedido pelos indígenas locais. No local foram identificados sinais de ocupação datando do segundo milênio a. C., mas tal ocupação não se manteve no primeiro milênio. O nome da cidade vem da palavra grega para fonte.

Resumo Histórico: Não há evidências arqueológicas que comprovem frequência grega na região do golfo anterior ao período de fundação. As evidências encontradas são de vários assentamentos indígenas datando do século VI a. C. Em

Eléia, apesar de haver agricultura e extração de madeira predominava uma economia mercantil naval, que prosperou especialmente em função da produção de óleo, peixe salgado e seus derivados e à construção de navios. Parmênides foi a figura de maior destaque e influência em Eléia, filósofo de grande importância que governou a cidade. Ao longo do século V a. C. Eléia entra na órbita de influência política e cultural de Atenas o que é bem documentado arqueologicamente através dos cultos, das moedas e também pelas fontes textuais que falam da viagem de Parmênides e Zenão a Atenas. Além disso, a cidade também era considerada um local indicado para curas, sendo inclusive local de um importante culto à Asclépio. No século IV a. C. as fontes mencionam contatos com os indígenas da Lucânia além de Poseidônia. Eléia era membro da Liga Italiota que consistia em várias cidades da Magna Grécia e outras cidades da Itália Meridional que se uniram contra invasores inimigos. Por causa disso Eléia ajudou Caulônia quando esta foi atacada por Siracusa.

Localização e Extensão do Território: Sul da Itália na costa oeste do Mar Tirreno, região da Lucânia ocidental. O território ocupava uma área total de 90 hectares.

Descrição Topográfica: O território ocupado se assemelhava muito ao da Focéia. A cidade ocupava o topo rochoso do platô e as encostas atrás, o território não era extenso, mas contava com uma área de *khóra* cultivável de mais ou menos 13 km² de extensão. Além disso, nas montanhas que delimitavam o território era feita a extração de madeira. Independentemente disso, grande parte da economia da cidade era baseada no mar e os foces tinham uma longa tradição como marinheiros e comerciantes marítimos o que acabou rendendo à cidade o controle do comércio ao longo da costa Tirrênic. A costa sofreu profundas modificações neste local. O platô onde se localizava a cidade na antiguidade era muito mais proeminente do que nos dias de hoje em função da linha da costa ter avançado nos dois lados da acrópole. O promontório, que na antiguidade se projetava sobre o mar, está atualmente a uma distância de 500 metros em função do avanço da linha da costa. Este avanço resultou no assoreamento das duas baías rasas que ladeavam a acrópole a norte e sul e que na antiguidade serviam como

ancoradouros naturais. O território de Eléia era cortado por três rios: Alento, Palistro e Santa Barbara que desaguavam nessas baías. Havia uma divisão do assentamento era dividido em três grandes zonas, a acrópole e duas pequenas áreas residenciais localizadas na planície costeira, chamada de cidade baixa. Elas eram separadas e protegidas por muralhas construídas na época da fundação e que cercavam uma área muito maior do que a inicialmente ocupada deixando bastante espaço livre para o crescimento do assentamento.

Eixos Viários: A principal via da cidade fazia a ligação entre os bairros norte e sul começando na Porta Marina Sul, atravessava o vale e ia até a encosta leste da acrópole. Sua largura variava entre três e cinco metros. Era pavimentada com pedra calcária e ladeada por valas e elevações preenchidas com areia e terminava em um espaço protegido por uma porta construída em blocos quadrados, datando provavelmente do período arcaico. Posteriormente (por volta do século III a. C.), esta porta foi reconstruída e se tornou uma das mais notáveis construções de Eléia, a Porta Rosa. É formada por um arco construído em arenito sobreposto por um outro arco pequeno possivelmente pensados para unir os dois lados da entrada. No lado sudoeste a escarpa era reforçada por muros. Ruas estreitas saíam da artéria principal e algumas passavam entre os espaços exíguos entre as casas funcionando como canais de escoamento de água, aproveitando o declive natural do terreno. Havia um grande canal recoberto com telhas, construído para coletar água.

Acrópole: A acrópole era um promontório que tinha de seus lados duas baías pequenas e rasas, ao sul e ao norte, onde desembocavam os rios Alento, Palistro e Santa Barbara. Durante o período arcaico era ela destinada à área residencial mas isso muda no período clássico. A partir de 480 a. C. a acrópole passa por profundas modificações passando a ser destinada exclusivamente ao uso público com a construção de um templo monumental provavelmente dedicado à Atena. No canto nordeste ficava o teatro. Outros edifícios públicos foram construídos ao longo do século V a. C. Com a transformação da acrópole em área destinada exclusivamente ao uso público acontece uma nova organização urbanística na região do Vignali próximo ao bairro sul da cidade (ver planta da página 113, figura 20).

Ágora: Há uma hipótese de que a ágora ficasse a oeste do Vignali.

Necrópoles: Toda a faixa em frente da muralha era ocupada por uma grande necrópole. As tumbas variavam muito em tamanho e tipos, indo desde as mais simples, apenas cavadas no chão, até as mais sofisticadas, edifícios funerários pequenos ou grandes o suficiente para abrigar grupos familiares inteiros.

Santuários e Templos: Na acrópole ficavam o Santuário de Poseidon, construído durante o período arcaico e havia uma área sagrada no setor sudoeste dando frente para o mar. Templo datando do período clássico onde foram encontrados objetos de bronze e inscrições em vasos do início do V a. C. indicando que o templo era dedicado a Hera e Atena, ambas ligadas ao mar e à proteção aos navegantes.

Muros e Portas: Desde a fundação a cidade era protegida e dividida por muralhas que acompanhavam os contornos naturais do terreno, do topo da acrópole até o topo do monte Casteluccio, virando para o sul e incorporando uma extensa parte da planície costeira. Todo o perímetro urbano do arcaico, com uma extensão total de 100 hectares, era cercado pelo circuito de muralhas. Elas eram constituídas por uma camada de tijolos secos ao sol sobre uma fundação de rocha calcária poligonal. Inicialmente as muralhas cercavam apenas a zona residencial, uma área de nove hectares, apenas na acrópole e na encosta sul, e depois ela é expandida em seu comprimento até 4 km de extensão e passa a englobar uma área de 64 ha. Nessa expansão do século V a. C. também ocorre uma monumentalização das muralhas que recebem mais uma camada de blocos de pedra sobre a construção anterior e torres distribuídas em intervalos de 40 a 60 metros. O porto também era cercado por muralhas. A área urbana, toda cercada por muralhas era dividida em três grandes áreas: a acrópole e dois bairros da 'cidade baixa', ao norte e ao sul. No bairro norte ficava a Porta Marina Norte que fazia a ligação com o porto fluvial na foz do rio Alento. Os dois bairros da cidade baixa correspondiam às zonas de habitação na planície costeira. O bairro sul abrigava a parte mais importante da cidade e o porto artificial. No século V a. C. as muralhas são aumentadas e acrescidas de torres e novas extensões que acabaram por separar a

acrópole e a cidade baixa. A Porta Marina Sul era ladeada por uma grande torre redonda e ligada a uma rampa que descia em direção à praia.

Área Residencial: A primeira área habitada, que se manteve por todo o arcaico e que era caracterizada pela construção poligonal, ficava na acrópole ocupando o topo e a encosta adjacente ao sul. É possível perceber algum planejamento ortogonal apesar do aspecto urbano irregular. A parte do alto, localizada no terraço da acrópole, foi destruída em 480 a. C. para construção do principal santuário da cidade. Os quarteirões situados nas encostas foram construídos em três terraços e seguiam a orientação da estrada. A arquitetura dessas casas construídas nas encostas tinha que compensar a força da gravidade e portanto as paredes de fora que também serviam como contenção, eram de rocha poligonal. As casas eram pequenas e retangulares compostas por dois cômodos de chão batido e às vezes tinham um poço ou um pátio. Durante o período clássico a zona residencial passa a ser localizada no Vignali, próximo ao quarteirão sul da cidade. Ali foi possível evidenciar um planejamento ortogonal com ruas formando um traçado regular e terrenos de mesmo tamanho dispostos um ao lado do outro.

Localização do(s) Porto(s): As pequenas baías dos lados norte e sul da acrópole, eram os ancoradouros naturais da cidade, porém eram rasas e muito propensas a aluvionamento tanto que acabaram sendo totalmente recobertas. Há indícios (fragmentos cerâmicos localizados a 8 metros de profundidade) de que a baía ao sul da acrópole foi utilizada como porto até que o depósito de sedimentos tornou seu uso inviável. Na área sudeste da Porta Marina sul foi identificada uma bacia artificial construída no século V a. C. que possivelmente passou a ser usada em substituição ao antigo ancoradouro. Ela foi identificada durante trabalhos de expansão de um hotel. Mais ou menos na mesma área, no quarteirão sul, abaixo da Porta Marina, onde na antiguidade ficava a linha da costa, de acordo com Napoli (1973), foi identificada uma construção composta por trechos de muros com datações diferentes. É uma parede alta construída por blocos largos sobreposta a uma outra de construção diferente. Esta parte mais alta do muro data do século V a. C., é uma parede alta, mais de quatro metros foram escavados, com cinquenta metros

de comprimento que foi interpretada como sendo o molhe do porto. Esta construção terminava em uma pequena torre redonda que fica em cima de uma rocha que na antiguidade se erguia sobre o mar. Esta torre também datava do século V a. C. e foi considerada por Napoli como sendo um farol (Napoli, 1973:14). A parte de cima do molhe data do século III a. C. e foi construída depois da inundação ocorrida no século IV a. C. que acabou por soterrar e inutilizar o porto. Na baía localizada ao norte, na foz do Rio Alento, ficava o porto fluvial, ligado ao porto sul pela principal estrada da cidade. Napoli menciona ainda um poço sagrado com 1,70m de diâmetro e 7,50m de profundidade, um *bothrós*, onde foram encontradas oferendas votivas tais como estatuetas de terracota, potes, placas de metal, um recipiente em mármore com inscrições e várias moedas. Considerando que esse *bothrós* ficava próximo à entrada de uma estrada estreita que ligava ao porto e que ficava portanto necessariamente na passagem de quem ia ou vinha de lá, Napoli levanta a hipótese de que talvez essas oferendas estivessem relacionadas às viagens marítimas. Os navegantes poderiam tanto depositar oferendas em sua partida pedindo proteção quanto na volta agradecendo o retorno seguro. Não há confirmação de que essas construções fossem mesmo relacionadas ao porto e alguns estudiosos¹⁶ não concordam com essa hipótese.

Inserção do porto na malha urbana: A importância do porto de Eléia é amplamente atestada pelas fontes textuais assim como o caráter marítimo e comercial da cidade, herança de seus fundadores foces. A escolha de um território semelhante ao da cidade fundadora com dois ótimos ancoradouros naturais formados por baías protegidas atesta já desde a fundação da cidade a importância dada aos portos. Essa importância se reflete na posição física ocupada pelo portos na cidade, tanto o ancoradouro da acrópole quanto a bacia artificial que passou a ser usada depois de seu assoreamento. O ancoradouro localizado na baía ao sul da acrópole estava intimamente relacionado e interligado à acrópole além de ser

¹⁶ G. Tocco Sciarelli em seu artigo *Storia degli scavi e nuove prospettive di ricerca* (História das escavações e novas perspectivas de pesquisa) publicado no livro *Velia: studi e ricerche*, considera a hipótese de Napoli improvável.

protegido pelo circuito de muralhas. A bacia artificial localizada mais próxima da Porta Marina sul e do quarteirão sul também ocupava uma posição de destaque.

Bibliografia sobre Eléia: Tacla e Florenzano (2011), Cicala (2005), Greco, G. (2002, 2001 e 1994)

Sicília

Naxos

Figura 12: Imagem de satélite do território de Naxos. Fonte: Google Earth.

Fundação: A cidade de Naxos foi fundada em 735/734 por colonizadores vindos da cidade de Cálcis na Eubéia liderados pelo Oikista Téokles. Há relatos contraditórios em relação à fundação sendo que um deles afirma que junto com os colonizadores da Eubéia veio um grupo da ilha de Naxos nas Cíclades o que explicaria o nome da colônia. No entanto todos os relatos concordam que Naxos foi a primeira colônia fundada na Sicília. Logo após sua chegada os colonizadores construíram um altar dedicado a Apolo *Archegetes*, divindade guia da expedição, localizado do lado de fora das muralhas. Também desde o início Naxos se estabelece como um local seguro para atracar as embarcações que vinham do leste do Mediterrâneo para o oeste, ou seja, foi a primeira cidade portuária da Sicília. Os contatos com os sículos, povo que habitava o local no momento da chegada dos fundadores, foram violentos.

Resumo Histórico: A costa leste da Sicília era a primeira na rota da navegação micênica, vinda da Grécia continental, que passava pelo estreito de Zancle indo em direção ao Mar Tirreno. Naxos nunca chegou a ser uma cidade muito grande mas

sua importância estava relacionada, sem dúvida, à sua posição e ao porto. Ela era o ponto de partida para os gregos que viajavam para o interior, em direção aos territórios dos povos locais. Os grupos que fundaram Catânia e Leontinos partiram de Naxos. Naxos foi atacada por Gela e por Siracusa no início do século V a. C. Em 476 a. C., Hierão, tirano de Siracusa, expulsou os habitantes de Naxos junto com os de Catânia e transportou-os para Leontinos, de onde eles só voltariam em 460 a. C. Naxos foi aliada de Atenas durante a Guerra do Peloponeso e quando esta é derrotada, Siracusa se vinga de Naxos. Em 403 a. C., Dionísio I toma a cidade, confisca e distribui as terras para os Sículos e escraviza seus habitantes.

Localização e Extensão do Território: Ficava na costa nordeste da Sicília. Na época da fundação ocupava uma área de 10 hectares e passa a atingir 40 hectares na metade do século VII a. C.

Descrição Topográfica: A cidade foi fundada em uma plataforma de rocha vulcânica um pouco acima do nível do mar, uma península costeira pouco elevada chamada de Schizó. Do século VIII a. C. até a metade do século VII a. C. apenas a parte leste era ocupada e incluía a parte central da cidade que tinha os santuários do lado oeste, o ancoradouro do lado leste o quartirão dos cerâmicos ao norte. Do século VII em diante toda a península passa a ser ocupada, até a foz do rio Santa Venera. Na grande baía do lado nordeste, próxima à *neoria* e ao ancoradouro, houve um aumento de 150 metros na linha da costa e uma diminuição de 2 metros no nível do mar.

Eixos Viários: Da fase inicial do assentamento restaram estradas que faziam a ligação entre o centro urbano e a área sagrada a oeste, a leste com o porto e a norte com o cerâmico. Uma característica pouco comum dessa fase era a proximidade da área residencial e do ancoradouro. A partir da metade do VII a. C. a planta urbana passa a ser centrada em estradas de orientação norte/sul que ligavam a zona urbana à hinterlândia e eram cruzadas em ângulos retos por vias menores marcando uma divisão do assentamento em quarteirões. Várias edificações públicas, sagradas e privadas davam frente para essas vias. No início do século V a. C., após a conquista de Naxos por Hierão de Siracusa, a cidade passa por uma reconstrução baseada em uma planta ortogonal bastante regular

composta por três platéiai de orientação leste/oeste, sendo a do meio a principal, cortadas em ângulos retos por stenopoi. Todos os pontos de intersecção eram demarcados com bases de altar quadradas feitas de rocha vulcânica (stelai) o que faz pensar que elas tinham uma função religiosa além de marcar o terreno. Os quarteirões regulares formados pelas intersecções das ruas tinham as mesmas medidas (156/158m x 39m). Dentro de cada quarteirão havia quatro casas separadas por passagens estreitas (ambitus) por onde a água era drenada.

Ágora: A posição da ágora foi atestada arqueologicamente nas escavações de 2006 de Lentini e Blackman e os resultados obtidos confirmam as últimas teorias a respeito. A ágora ficava em uma área livre de construções no cruzamento da platéia C (a mais ao norte) e o stenopoi seis. Ela ficava entre as duas estradas maiores que levavam a Catânia e a Zancle e também próxima a *neoria* o que estaria de acordo com as atividades predominantemente comerciais e marítimas da cidade. A parede sul da *neoria* delimitava o lado norte da ágora (ver planta na página 115, figura 22).

Necrópoles: O cemitério mais antigo, usado do século VIII ao V a. C., ficava na parte norte da cidade e o cemitério do século V a. C. ficava na parte oeste, na outra margem do rio Santa Venera, localizado a sudoeste do santuário.

Santuários e Templos: O mais importante dos santuários urbanos, o *témeno* de Afrodite, ficava localizado na fronteira sudoeste do assentamento na margem esquerda do rio Santa Venera. Foi construído na segunda metade do século VII a. C. e era cercado por muralhas em obra poligonal com duas entradas sendo a principal delas uma porta monumental (*propylaia*) que acabou sendo encoberta no final do século VI a. C. pelas muralhas de fortificação que cercaram essa fronteira. Em função disso a entrada sul que abria para a praia e para o mar acabou se tornando a única entrada do *témeno*. A produção cerâmica era uma importante atividade na vida econômica da cidade e vários fornos foram identificados sendo uns poucos dentro da *ásty* e a maioria em quarteirões periféricos exclusivos para essa função.

Muros e Portas: No final do século VI a. C. sob a ameaça de um ataque de Gela toda a área urbana foi cercada por uma imponente muralha composta por duas

fileiras de rochas vulcânicas em forma poligonal. Elas acompanhavam a linha da costa nas zonas leste e sul da península e acompanhavam o rio Santa Venera no lado oeste. Este trecho da muralha tinha 5m de largura o que faz pensar que sua função pudesse ser também a de servir como barreira contra as frequentes inundações causadas pelo rio.

Área Residencial: O primeiro assentamento colonial se desenvolve em estreita e direta conexão com o porto, Hansen (2004: 219) inclusive afirma em seu inventário que “o caráter excepcional de habitações próximas ao porto revela diferenciação social”. As escavações conduzidas por Lentini e Blackman na campanha de 2003/2006 conseguiram identificar precisamente a zona residencial do período clássico nos quarteirões A10 e C10 (medindo 34,50m) ainda nas cercanias do arsenal, do porto e da ágora.

Quarteirão dos cerâmicos: Naxos tinha uma importante tradição cerâmica, vasos e estatuetas em terracota, conhecidas por sua qualidade, pela variedade de influências e de inspirações. A argila era retirada de morros localizados atrás da cidade, no nordeste da cidade. Alguns fornos mais antigos ficavam dentro da área urbana, perto do témeno de Afrodite e eram ligados às atividades do templo. A grande maioria das oficinas ficava nas zonas periféricas, de acordo com o costume grego, sendo que o maior e mais importante deles ficava na periferia norte da cidade. Este último era formado por três fornos e cômodos destinados ao trabalho com a argila. Este atelier foi usado desde o fim do século VI a. C. e por todo o século V a. C. e lá foram encontrados numerosos fragmentos de cerâmica, de vasos, telhas, estatuetas e antefixos com a cabeça de Silenos, uma forma muito de terracota arquitetônica em Naxos.

Localização do(s) Porto(s): No século VIII a. C., Naxos tinha apenas o porto localizado na baía a nordeste do assentamento, ao lado da ágora e da zona residencial. O arsenal (*neoria*) foi construído bem depois, em duas fases distintas, sendo a primeira no início do século V a. C. e a segunda mais para o fim, com certeza depois de 460 a. C. Tratava-se de uma construção impressionante composta por quatro plataformas de lançamento talhadas na rocha cercadas por

muros construídos em três diferentes técnicas poligonais e cobertos por um telhado. Havia aberturas nos muros que permitiam a circulação das pessoas que estivessem trabalhando nas embarcações e apenas no muro 1 havia uma abertura que ligava ao exterior e mesmo essa era fechada por uma porta. O complexo inteiro media 28m de largura e de comprimento estimou-se um total de 49m baseado no tamanho do trireme, já que a parte norte da *neoria* foi destruída por construções na Via Naxos. As quatro plataformas de lançamento tinham uma inclinação de 12% e mediam 5,42m (a plataforma 1), 5,24m (a plataforma 2) enquanto as plataformas 3 e 4 eram um pouco mais largas medindo 5,64m e 5,74m. Na parte interna das plataformas ficavam rampas de areia que inicialmente mediam 3,65m a 1 e a 2 e 3,50m a 3 e a 4. Estranhamente elas foram reduzidas na época da reconstrução do arsenal e passaram a medir 2,60/2,70m a 1 e a 2 e 2,20/ 2,35m a 3 e a 4. O fato das rampas serem de areia, o que exigia constante manutenção e era extremamente raro, sendo o único caso do ocidente grego, ainda não foi completamente compreendido. O arsenal era monumental (ocupava uma área dez vezes maior que qualquer dos santuários da cidade), estava completamente inserido na malha urbana, do lado de dentro das muralhas e contíguo à agora.

Inserção do porto na malha urbana: Desde a fundação, o ancoradouro ocupava uma posição de destaque em Naxos. Além de sua proximidade com a ágora e com a área residencial, ele também estava interligado aos santuários e ao quarteirão dos cerâmicos por se encontrar próximo das vias mais importantes de ligação da cidade. Com a construção da *neoria* essa posição de destaque é fortemente reforçada, principalmente em função de se tratar de uma estrutura monumental, de longe a maior da cidade. O tamanho e importância da *neoria*, inclusive em comparação com o próprio tamanho de Naxos, só podem ser explicados por sua situação e posição estratégica como ponto de passagem obrigatória de navios provenientes de vários locais. A *neoria* era provavelmente um ponto de parada frequente onde as embarcações podiam ser reparadas, abastecidas e guardadas com segurança.

Bibliografia sobre Naxos: Lentini (2009 e 2004), Hansen (2004), Cerchiai (2002)

Siracusa

Figura 13: Imagem de satélite do território de Siracusa. Fonte: Google Earth.

Fundação: Siracusa foi fundada em 733 a. C. por Corinto em uma expedição liderada pelo oikista Arquias. Segundo Estrabão (VI, 2, 4) um grupo de dórios que tinham ido fundar Mégara acabou se separando e se uniram aos coríntios na fundação de Siracusa. Tucídides (VI, 3, 2) conta que Arquias junto com Misquelos, futuro oikista de Crotona, fizeram uma visita ao oráculo de Delfos para serem orientados em suas expedições. O oráculo lhes disse que deveriam escolher entre riqueza ou saúde, Arquias escolheu riqueza e Misquelos, saúde. Nos anos seguintes à sua própria fundação, Siracusa funda Eloro ainda no fim do século VIII a. C., e também Akrai em 664 a. C., Casmene em 643 a. C. e Camarina em 598 a. C. todas localizadas na Sicília.

Resumo Histórico: Desde a fundação até 485 a. C. quando Gelão, que já era tirano de Gela, assume o poder em Siracusa, a cidade passa por uma sequência de governos oligárquicos e aristocratas. A partir de 480, depois da vitória sobre os cartagineses, Siracusa passa por um período de desenvolvimento notável, estabelecendo seu domínio regional, expandindo seu território para a terra firme e passando por grandes reformulações urbanas. Hierão, irmão de Gelão, assume o

controle da cidade entre 478 e 467 a. C. e mantém o período de prosperidade iniciado por seu irmão. Segue-se uma fase de forte domínio de Siracusa sobre outras cidades da região que culmina com algumas delas, especialmente Agrigento, Leontinos e Segesta, buscando a ajuda de Atenas para se libertarem da forte influência de Siracusa. A guerra termina com uma batalha naval próxima ao Porto Piccolo vencida por Siracusa em 413 a. C. Dionísio se torna tirano de Siracusa em 405 a. C. e governa durante 38 anos durante os quais a cidade continua florescendo até se tornar tal como descrito na antiguidade uma das cidades mais bonitas e ricas de seu tempo. Dionísio II governa em dois períodos: em 356 a. C. e depois em 346 a. C. período em que precisa defender a cidade da ameaça cartaginesa.

Localização e Extensão do Território: Ocupava uma área de mais de 500 km² na costa sudeste da Sicília. A *asty* ocupava uma área de 150 hectares no século V a. C.

População Estimada: Era a maior cidade da Sicília no período clássico, com estimativas variando entre 20.000 até 45.000 habitantes. No final do século V a. C., com as transferências de populações de outras cidades, a população de Siracusa passa a 200.000 habitantes distribuídos por todo o território sendo 50.000 apenas na área urbana.

Descrição Topográfica: A localização geográfica de Siracusa fazia com que suas baías ficassem extremamente protegidas. O assentamento inteiro era composto por quatro núcleos urbanos: Ortígia, Acradina, Tyche e Neapolis. A longa e estreita península de Ortígia ocupava aproximadamente 40 ha e se estabeleceu como um importante e movimentado local de parada de embarcações além de ponto central da cidade desde o período arcaico, as evidências indicam que Ortígia foi o local onde se desenvolveu o assentamento mais antigo. Antigamente havia dois portos na ilha: o porto pequeno ao norte e o grande a sudoeste. O avanço na linha da costa decorrente do acúmulo de detritos trazidos pela corrente para o porto grande assim como o avanço do mar no lado leste da península causaram notáveis modificações na topografia local, inclusive o desaparecimento completo do Porto Piccolo e do istmo, fazendo com que Ortígia se tornasse uma ilha. A área localizada logo após o istmo era formada por um vasto platô para onde a cidade se expandiu

durante a grande urbanização ocorrida nos séculos IV e V a. C. As características topográficas que favoreceram o notável desenvolvimento de Siracusa foram: rios navegáveis que facilitavam a ligação com a hinterlândia, facilidade de defesa do território, o tipo de rocha encontrado na região adequado para construção, abundância de água, porto natural protegido ideal para ancorar e guardar os navios, mar aberto exposto aos ventos e vasta e fértil planície adequada ao desenvolvimento da agricultura, sobretudo depois da fundação das subcolônias interioranas.

Eixos Viários: Uma grande artéria (platéia) de orientação norte-sul construída ainda durante o século VIII a. C. em Ortígia fazia a ligação entre os principais santuários e era ortogonalmente cruzada por stenopoi medindo entre 2,50 e 3 metros delimitando quarteirões com 23, 25 metros de largura até 75 metros de comprimento. Esta plateia funcionava como espinha dorsal de todo o assentamento em torno da qual a malha urbana foi organizada desde a fundação da cidade. Entre o final do século VIII a. C. e o início do século VII a. C. foi criada em Acradina uma platéia de orientação leste-oeste que ligava Ortígia à necrópole de Fusco no extremo oeste da cidade.

Ágora: A ágora arcaica ficava provavelmente a oeste do Atenaion em uma elevação do terreno localizada na junção entre Ortígia e Acradina. O templo de Apolo também ficava próximo marcando a entrada em Ortígia para quem vinha por terra.

Necrópoles: Na área denominada Fusco foi encontrada a maior e mais antiga necrópole de Siracusa, localizada em uma região pantanosa na fronteira leste da cidade.

Santuários e Templos: Os templos datando do período arcaico eram dedicados às principais divindades cultuadas em Siracusa: Apolo, Ártemis, Atenas e Zeus. Em Ortígia ficavam pelos menos três dos mais importantes santuários: ao norte, o templo dórico dedicado a Apolo datando do século VI a. C., o templo jônico na parte central mais alta da ilha, não foi concluído e não se sabe a que divindade era dedicado. O terceiro era o templo dórico datando do final do século V a. C. e provavelmente dedicado à Atena. Em Acradina a grande quantidade de depósitos votivos encontrados indicam a existência de um santuário dedicado à Deméter e

Perséfone. Havia também um santuário dedicado a Apolo localizado próximo ao teatro e um santuário extraurbano que ficava a oeste do rio Anapos e era dedicado a Zeus Olimpos¹⁷. As evidências indicam que era um templo dórico de proporções monumentais.

Muros e Portas: A fronteira norte da cidade era circundada pela *Epipole* um terraço de pedra calcária fortificado por Dionísio entre o final do século V a. C. e o início do século IV a. C. Quando o sistema de fortificação foi finalmente concluído, no final do século IV a. C., ele atingia impressionantes 20 km de comprimento, englobando a necrópole de Fusco e se unindo ao trecho de muralha que cercava Acradina desde o século VII a. C. No ponto mais vulnerável do terraço foi construído um castelo, denominado Eurialo em função de sua localização. Ele era cercado por um complexo sistema de fortificação composto por fossos, muros e galerias, sendo o núcleo central do castelo um edifício trapezoidal cercado por cinco torres. O castelo foi construído em mais de uma etapa sendo a primeira no final do século IV a. C. e a conclusão durante o domínio de Agatócles (317 a 289 a. C.) Foram identificados trechos de muros, uma porta e uma torre localizados entre Ortigia e Acradina (ver planta da página 119, figura 27). Esses elementos eram de fundamental importância para o sistema geral de fortificação de Siracusa pois estavam diretamente relacionados tanto à proteção dos dois portos quanto à segurança do ponto de ligação entre Ortigia e Acradina.

Área Residencial: Em Ortigia, foram encontradas casas do tipo monocelular, quadradas (4,0m x 4,0 m) e retangulares (4,0m x 2,5m) distribuídas de maneira ordenada, construídas em pedra e tijolo cru, datando do final do século VIII a. C. Ficavam na parte oeste, protegidas dos ventos nordeste e em um local de mais fácil defesa, na parte interna da ampla baía do Porto Grande. Com o passar do tempo e o desenvolvimento econômico trazido pelo comércio e pelo artesanato começa a surgir uma sociedade variada com diferentes níveis sociais que se traduz fisicamente em terrenos de tamanhos diferentes e variações nas construções.

¹⁷ Laky, L. A. (2011 – pp. 77 a 92) sobre o santuário de Zeus Olimpos em Siracusa.

Localização do(s) Porto(s): Eram dois portos, o Porto Piccolo localizado ao norte de Ortigia, na área de ligação entre Ortigia e Acradina e o Porto Grande na costa oeste da península. Na época da fundação o polo comercial foi estabelecido na região do Porto Piccolo. No século VII a. C., com a construção de muralhas cercando Ortigia e Acradina, o porto, o arsenal e toda a zona comercial também foram protegidos. No século V a. C. com a cidade ocupando um importante papel militar os dois portos passaram a se diferenciar em termos de função. O Porto Piccolo assumiu a função de porto militar, cercado por muros (inclusive o arsenal) e com duas torres protegendo sua entrada. O Porto Grande passou a ser o porto comercial e neste momento um grande desenvolvimento construtivo ocorreu na porção de terra entre os dois portos, além do início da construção do Castelo Eurialo ao norte, do arsenal e dos quarteiros relacionados ao comércio marítimo. As primeiras estruturas portuárias e comerciais foram construídas em um terreno pantanoso semissubmerso que formava o istmo. Essa era uma área de extrema relevância estratégica em relação à defesa dos portos assim como do ponto de ligação de Ortigia com a terra firme. As estruturas encontradas nessa área datam do arcaico e ficam localizadas onde é a atual Via dei Mille. Elas também tiveram a função de determinar a linha da costa antiga já que foi possível constatar que a parte externa das construções nesse local ficava constantemente dentro do mar na antiguidade. O arsenal mencionado por Tucídides foi localizado onde fica a atual Via Veneto (ver planta da página 119), “Ao mesmo tempo, os trirremes siracusanos, em número de trinta e cinco, saíram a um sinal dado do Porto Grande enquanto os outros quarenta e cinco saíram do Porto Piccolo, onde se encontrava o arsenal” (Tucídides, VII, 12, 22). Ele foi identificado em decorrência das obras realizadas para a reformulação da rede de esgotos. Tratava-se de um *neosoikoi*¹⁸. O arsenal

¹⁸ No mundo helênico, os *neosoikoi* eram construções cobertas com telhado que ficavam em contato com o mar dentro das quais os trirremes eram guardados quando não estavam sendo usados. O chão era em rampa para que os navios deslizassem direto para dentro da água e parte delas ficava dentro do mar para facilitar a retirada das embarcações. A parte da rampa que ficava para fora d'água tinha por volta de 40 metros e era coberta por um telhado em declive formado por telhas suportadas por pilares. Em cada hangar cabiam dois trirremes um ao lado do outro. (The Hellenic Maritime Museum – www.greece.org/poseidon).

do Porto Piccolo era formado por uma longa fileira de muros que ocupava uma área total de 200 metros. Dado que a distância entre os muros era de 6 metros, temos um número aproximado de 30 muros. Eles ficavam divididos em três grupos, cada grupo composto por 10 muros, que diferiam entre si por causa da orientação. É interessante notar que, de acordo com a citação de Tucídides, durante a guerra, tanto o Porto Piccolo quanto o Porto Grande tornam-se portos militares.

Figura 14: Modelo construtivo de um *neosoikoi*. Fonte: The Hellenic Maritime Museum (www.greece.org/poseidon).

Inserção dos portos na malha urbana: Os dois portos de Siracusa, o Porto Piccolo e o Porto Grande, foram estabelecidos desde a época da fundação em Ortígia, local do primeiro assentamento e das principais estruturas urbanas. Além da localização, outro sinal da importância dos portos era o fato deles serem cercados por muralhas também desde o período arcaico. O sistema defensivo da área de ligação entre Ortígia e Acradina, que incluía a proteção dos portos, era sofisticado e incluía muros, portas e torres. Outra característica importante que denota a inserção dos portos na vida da cidade é o fato de que conforme Siracusa se desenvolve

surgem algumas características de diferenciação social que não existiam antes como, por exemplo, em relação às casas (ver item “Área Residencial”). Também os portos, no século V a. C., se diferenciam e se especializam em relação às suas funções, o Porto Piccolo que inicialmente ocupava a função de porto comercial é modificado com a construção do arsenal e passa a ser o porto militar enquanto no Porto Grande acontece o inverso. Interessante também é o fato de que durante as situações de conflito essa diferenciação desaparece e ambos funcionam como portos militares.

Bibliografia sobre Siracusa: Basile (2003), Cerchiai (2002) e Coarelli (1989).

Zancle/Messana

Figura 15: Imagem do território de Zancle com o característico formato de foice da área do porto.
Fonte: Google Earth.

Fundação: A cidade de Zancle foi fundada em 730 por colonizadores da Eubéia. A fundação ocorreu em duas etapas sendo a primeira delas liderada por piratas de Cálcis, aos quais depois se juntaram colonizadores de Cumas e de outras partes da Eubéia liderados pelos oikista Perieres e Krataimenes. A primeira fundação teria como objetivo assegurar os interesses comerciais de Cumas e Cálcis e a segunda seria a verdadeira fundação da pólis.

Resumo Histórico: O nome da cidade vem da palavra grega para foice em função do formato do porto. Um outro indicativo da fundamental importância do porto para o desenvolvimento econômico de Zancle está nas primeiras moedas emitidas que trazem sua imagem retratada. A terra disponível não era suficiente para manter a comunidade o que acabou fazendo com que Zancle se expandisse para oeste e fundasse, no final do século VIII a. C. a colônia de Milai assim como Himera (ambas também localizadas na costa norte da Sicília) na metade do VII a. C. No início do século VII a. C., a cidade consegue tomar o território do lado oposto do estreito e lá estabelecer a cidade de Metauros. Essas duas cidades, Milai e Metauros, estavam em pontos chave do estreito o que colocava Zancle na posição de controlar a navegação entre o Mar Jônico e o Tirreno. Essa posição extremamente estratégica

fez com que a cidade se tornasse um centro próspero e influente durante o período arcaico. No final do século VI a. C. e início do V a. C. no entanto a situação muda. Zancle acaba sendo atacada diversas vezes em decorrência da política expansionista de Gela e depois de Siracusa. Ainda no século V a. C. Zancle entra no domínio do tirano Anaxilas, que vindo de Messena junto com um contingente de habitantes instala-se na cidade que ele passa a chamar de Messânia. Sua intenção era criar ali um império do Estreito. Com a sua morte em 461 a. C. seus filhos são expulsos pela população e estabelece-se um governo democrático. O declínio de Zancle tem início no século V a. C., se acentua no século IV a. C. e culmina com a cidade caindo no controle dos cartagineses em 396 a. C.

Localização e Extensão do Território: Área total entre 200 e 500 km² na costa nordeste da Sicília.

Descrição Topográfica: Ocupava uma vasta área em uma planície entrecortada por riachos e córregos na ponta da qual ficava a península de San Ranieri que formava o ancoradouro natural da cidade. Seu característico formato de foice deu origem ao nome da colônia, o que é um indicativo da importância que este tinha na vida de Zancle. Apesar de existirem evidências de ocupações anteriores o local não era habitado na época da chegada dos colonizadores. A arqueologia da região é escassa em função da sobreposição da cidade moderna e do forte terremoto de 1908 mas há indicações de que o assentamento arcaico até o final do V ocupava apenas uma pequena porção da planície costeira delimitada ao norte pelo rio Portalegna e ao sul pelo rio Zaera. Todas as estruturas identificadas datando desde o século VIII a. C. até o final do período helenístico seguem a mesma orientação. A cidade seguia um traçado regular já desde o fim do século VIII a. C. que consistia em quarteirões alongados de direção N/O – S/L que acompanhavam o declive natural do terreno e eram separados por vias que também serviam para o escoamento da água tanto de chuva quanto de aluvionamento. Essas platéias faziam a ligação entre a planície costeira e a enseada do porto, acompanhando a diretriz norte sul que ligava a parte alta da cidade com os centros da costa jônica da Sicília oriental.

Eixos Viários: A principal via arterial seguia perpendicular à costa e paralela aos rios e tinha em sua lateral quarteirões alongados que acompanhavam o declive natural do terreno o que permitia a drenagem da água na superfície, especialmente água de chuva. As plateiai que formavam os quarteirões seguiam a orientação SO/NE e faziam a ligação entre a enseada do porto e a planície costeira.

Acrópole: Não foram encontradas evidências da existência de uma acrópole.

Ágora: Não há atestação arqueológica da ágora.

Necrópoles: Os locais de enterramento se espalhavam para fora da área de habitação, vários agrupamentos de tumbas datando do clássico foram encontradas a oeste e sudoeste da zona habitada da cidade. Uma necrópole do arcaico ficava um pouco afastada do quarteirão residencial para o sul próxima ao rio San Cosimo. A partir do final do período clássico e por todo o helenístico passa a ser usado um grande cemitério localizado a sudoeste.

Santuários e Templos: Toda a região do estreito em função de sua posição simbólica de limite ou fronteira e de local de passagem estava tomada por mitos e cultos, alguns muito antigos que permaneceram vivos na herança religiosa das colônias eubéicas. Os santuários mais importantes da região eram extraurbanos e na *khóra* de Zancle ficava o santuário de Artemis, divindade protetora das passagens tanto físicas quanto espirituais. Um depósito de oferendas foi encontrado próximo da ponta da península de San Ranieri com materiais datando dos séculos VIII ao VI a. C. mas não se sabe a quem este santuário era destinado.

Muros e Portas: Alguns trechos de muros (ver planta na página 120) datando do período arcaico foram identificados porém por serem esparsos não foi possível refazer o traçado original.

Área Residencial: A área destinada à habitação ficava na parte oeste e sul do porto e avançava 1 km para o interior, sendo delimitada ao sul pelo Rio Camaro e a nordeste pelo porto. Aparentemente houve uma redução do tamanho da área habitacional do clássico em relação ao arcaico e também uma mudança de

localização. Há indícios da existência de planta ortogonal desde o início e os quarteirões obedeciam ao alinhamento NO/SE.

Localização do(s) Porto(s): A única atestação da existência de estruturas construídas é a representação no estâter de prata (ver imagens na página 110). O curso do Rio Portalegni, antes de ser desviado para o sul, terminava na parte interna do porto e era ele que demarcava a fronteira norte do assentamento. Segundo Bacci (2002) havia um adensamento de cerâmicas no local indicado na planta da página 120 o que fez com que ela interpretasse que ali seria um lugar provavelmente ligado às atividades portuárias. As evidências ligadas às estruturas portuárias encontradas são todas posteriores, romanas ou medievais, não foi encontrada nenhuma evidência arqueológica das construções retratadas nas moedas (ver figuras 29 e 30).

Inserção do porto na malha urbana: Apesar da óbvia importância do porto na vida de Zancle atestada pelas moedas e pelo próprio nome da cidade, o que a planta da página 120 nos mostra é que ele não parecia estar tão inserido na malha urbana quanto os portos das outras cidades estudadas aqui. De acordo com Bacci (2002) a grande maioria das evidências datando de período grego foram encontradas mais para o interior afastadas do local identificado por ela como sendo o porto. Talvez a ideia fosse manter a zona urbana mais afastada e portanto mais protegida já que ali foram encontrados os trechos de muralha. Não é possível fazer afirmações categóricas no caso de Zancle em função das lacunas nos dados mas pelo que foi encontrado de evidências de período grego até o momento não parece haver uma grande inserção do porto na malha urbana nesse caso.

Bibliografia sobre Zancle: Bacci (2002) e Cerchiai (2002).

Gela

Figura 16: Imagem de satélite do território de Gela mostrando a foz do Rio Gelas. Fonte: Google Earth.

Fundação: A cidade de Gela foi fundada em 689/688 a. C. por colonizadores de Rodes e Creta e oikista Antifemos e Antimos respectivamente. Houve uma imediata expansão para a hinterlândia que gerou conflitos com a população indígena assim como entre as facções de colonizadores.

Resumo Histórico: Em 505 a. C. Kleandro se estabelece como tirano de Gela com a ajuda de mercenários sículos. Em 498 a. C. Hipócrates assume o poder com a ajuda de Gelão e inicia o grande movimento expansionista de Gela, visando primeiro a conquista de territórios sículos, depois entrando em confronto com outras cidades do sul da Sicília até que se volta contra Siracusa e conquista Camarina. Em 491 a. C., Gelão se autoproclama tirano de Gela. Não se sabe muito sobre esse período, mas ele estabelece uma aliança com Agrigento reforçada por casamento. Então obtém controle de uma recém-democrática Siracusa enfraquecida pela derrota, favorecendo o retorno dos aristocratas que haviam sido expulsos para Casmenai. Gelão se muda para Siracusa e deixa seu irmão em Gela chefiando uma política imperial que destrói Camarina e Mégara Hibléia e transfere grande parte da população da Sicília, muitos para Siracusa. No final do século V a. C., Gela participa

da coalizão que põe fim à tirania dos Deinomênidas e tem início um governo democrático. Em 480 a. C. a cidade participa da vitória de Himera contra os cartagineses, entre 415 e 413 a. C. se alia a Agrigento e Leontinos que entram em guerra ao lado dos cartagineses contra Siracusa mas em 405 a. C. acaba sendo destruída. A cidade só volta à vida na metade do século IV a. C. em função da refundação e total reestruturação da cidade sob o comando de Timoleonte.

Localização e Extensão do Território: Costa sul da Sicília. O território ocupava 200 ha no período clássico.

Descrição Topográfica: Ocupava um platô longo e estreito paralelo à costa que ficava 54 metros acima do nível do mar. A área habitada ocupava 2,5 km de extensão e no interior ficava a vasta e fértil planície circundada por montanhas que demarcavam o território. Era usada para agricultura e não foram encontrados vestígios de construções. Alguns rios cortavam a planície sendo o rio Gelas o mais próximo da cidade.

Eixos Viários O assentamento arcaico se estendia para oeste da acrópole dividido em vários núcleos formando uma malha urbana marcada por ruas distribuídas de maneira regular. As ruas seguiam a orientação do topo do platô que era cruzado de um lado a outro pelo eixo principal de onde saíam em ângulos retos as ruas menores. Todas as construções na acrópole deste período seguem essa orientação. Com a reconstrução muitas estradas pertencentes ao plano anterior são eliminadas enquanto outras são alongadas ou adaptadas.

Acrópole: A acrópole ficava a leste, logo acima da foz do rio Gelas. Durante o período arcaico era onde ficava a maioria dos santuários mas depois da reconstrução se torna o quarteirão dos artesãos.

Ágora: A localização não foi atestada arqueologicamente

Necrópoles: Espalhavam-se pelas colinas oeste do assentamento.

Santuários e Templos: Na acrópole foi construído no século VII a. C. um pequeno templo dedicado a Atena (protetora de Rodes) que é depois incorporado ao

monumental Atenaion de ordem dórica construído no século VI a. C., medindo 34,22m x 17,75. Também foram encontrados restos de um outro templo datando da metade do século VI a. C. assim como de um outro grande templo dórico construído em 480 a. C. a sudeste do Atenaion. Um santuário dedicado a Hera foi construído no século VII a. C. O santuário de Bitalemi, que era dedicado a Deméter ficava em um pequeno monte em frente à acrópole na margem leste do rio Gelas. Dentre os inúmeros depósitos votivos encontrados neste santuário estão alguns dos mais importantes achados entre as cidades gregas do ocidente. Um outro santuário dedicado a Deméter datando do mesmo período ficava na colina sul. Dois santuários foram descobertos ao norte e a noroeste foi encontrado mais um santuário dedicado a Hera. Os santuários rurais tinham a função de proteger a planície extremamente fértil assim como demarcar as fronteiras do território anteriormente dominado por indígenas. Uma grande transformação trazida com a reconstrução conduzida por Timoleonte foi a destruição do Atenaion e a expansão das ruas por cima do local onde ele ficava.

Muros e Portas: Há evidências de muralhas datando do final do século VI a. C. ao norte da acrópole. Na refundação de Timoleonte é construído o impressionante circuito de muralhas no Cabo Soprano. Vários trechos dos muros do século IV a. C. se mantêm sendo que alguns alcançam até 13 metros de altura. Foram construídos com uma camada inferior de blocos de rocha e tijolos na parte de cima.

Área Residencial: Ficava localizada na área central do assentamento durante o período arcaico e o início do período clássico e era delimitada a oeste pela necrópole. Porém ainda durante o período arcaico, a colina norte do platô foi incorporada assim como parte da planície abaixo dela. Depois da reconstrução da cidade e a modificação geral da planta urbana, a zona residencial é expandida. Além dos quarteirões localizados em terraços ao longo da colina norte e também de uma parte do platô superior, a zona residencial se expande para oeste ocupando parte da área sagrada. Outras inovações trazidas pela reconstrução são a criação de um setor manufatureiro e dos banhos públicos.

Localização do(s) Porto(s): Entre a foz do rio Gelas e a costa, foi encontrado um complexo de edificações com base em pedra e construído em tijolos crus datando do período arcaico, entre os séculos VII e VI a. C. Tais estruturas foram relacionadas ao antigo empório ligado ao porto que foi implantado já na época da fundação como demonstra a sequência estratigráfica. Algumas edificações posteriores e muito bem conservadas, datando do século V a. C. e construídas em tijolos crus da mesma forma que as anteriores também podem ser relacionadas ao complexo portuário e estão conectadas à estrada que faz a ligação entre leste e oeste.

Inserção do porto na malha urbana: Gela é uma cidade que nasce fisicamente ao redor do porto, já que as primeiras construções são relacionadas ao porto e às atividades relacionadas a ele. As atividades relacionadas ao porto canal na foz do rio estimula a construção dos edifícios próximos e mesmo depois que a cidade se expande para o lado oeste o porto ainda mantém sua posição de destaque. Isso pode ser percebido pela sua ligação através de ruas que faziam a ligação entre leste e oeste mas principalmente pelo fato de que essa região se mantém mesmo após a grande reconstrução de Timoleonte, o que pode ser atestado pelas construções mais recentes, datando do século V a. C.. Essas edificações foram construídas com a mesma técnica das anteriores e também estavam relacionadas às atividades do porto.

Bibliografia sobre Gela: Cerchiai (2002) e Fiorentini (1985).

Camarina

Figura 17: Imagem aérea do território de Camarina. Fonte: Carratelli, 1989:384.

Fundação: Camarina foi uma colônia secundária fundada em 598 a. C. por Siracusa. De acordo com os relatos de Tucídides havia dois oikistas liderando a fundação da cidade: Daskon de Siracusa e Menelokos, este provavelmente de Corinto. A função inicial da cidade era servir como um posto militar avançado, porém com caráter de apoikia, já que era uma pólis independente. Passou por duas reconstruções (ver item Resumo Histórico) sendo que na segunda, a terra foi redistribuída através de um processo de loteamento definido por um corpo cívico misto composto por antigos cidadãos de Camarina que haviam sido reintegrados após sua transferência para Siracusa.

Resumo Histórico: A primeira destruição de Camarina aconteceu em 553 a. C. por obra de Siracusa em função de uma questão de disputa de fronteiras. A cidade foi reconstruída por Hipócrates, tirano de Gela, em 493/492 a. C. Foi destruída novamente em 484 a. C. desta vez por Gelão que transferiu parte dos habitantes para Siracusa. Houve então nova reconstrução seguida de outro repovoamento em

461 a. C. realizados por Gelão. Durante a Guerra do Peloponeso, Camarina oscilou entre apoiar Atenas em função de seus confrontos constantes com Siracusa e se manter neutra depois da resolução do Congresso de Gela que impedia alianças com Atenas. Em 413 a. C. Camarina acabou apoiando Siracusa. Em 406 a. C. a cidade foi conquistada pelos cartagineses e destruída fazendo com que seus habitantes tivessem que se refugiar em Siracusa.

Localização e Extensão do Território: Localizava-se na costa sudeste da Sicília. A parte urbana (toda fortificada) ocupava entre 150 e 190 hectares no século IV a. C.

Descrição Topográfica: A cidade se estendia sobre uma planície no topo de uma colina que atingia uma altura de 60 metros acima do nível do mar e que ficava posicionada quase perpendicularmente à linha da costa. O assentamento ficava entre os rios Ipari e Oanis (atual Rifriscolaro) que corriam respectivamente ao norte e ao sul da colina. A fronteira nordeste era demarcada pelo lacus camarinensis, zona pantanosa formada pelas águas do próprio Ipari e que terminava nas dunas arenosas ao lado da costa. O antigo porto-canal foi escavado na foz do Rio Ipari entre o mar e o pântano e foi em torno dele que a cidade se desenvolveu inicialmente.

Eixos Viários: Durante o período clássico, Camarina tinha uma planta regular organizada sobre três grandes plateias de orientação norte/oeste, sul/leste cruzadas por estradas ortogonais, formando quarteirões regulares de 135x35m divididos longitudinalmente por estenopo. Todas as casas se localizavam ao longo das ruas e tinham um pátio de distribuição localizado no lado sul e três ou quatro ambientes no lado norte. Havia ruas fazendo a ligação entre a ásty e a hinterlândia. A via mais importante e que se manteve ao longo de todas as refundações era a platéia B que atravessava todo o topo da acrópole, passava pelo santuário, pela ágora e era ligada ao porto no final por uma via transversal. Para uma melhor compreensão do traçado viário de Camarina ver planta na página 123, figura 32.

Ágora: Ocupava uma área de 2 hectares ao lado do ancoradouro e do porto tomando todo o ângulo sudoeste do promontório que gravitava sobre a ampla baía circundante. O espaço ficava entre as plateias A e B, indo do estenopo 6 até o 9.

Esta área se prestava às monumentalizações destinadas a serem vistas por quem chegava do mar. Essa localização da ágora, ao sul da platéia B que era o eixo da colina que coincide com o pico do promontório, se manteve como um ponto central de todo assentamento desde a fundação. Foram identificadas duas *stoás* na ágora. Na *stoá* que ficava localizada no lado oeste parecia haver uma clara definição de uso comercial. Ela era um retângulo estreito e longo medindo 6, 50 metros de largura por 66, 50 metros de comprimento e era ligada diretamente ao porto através do estenopo 6/7. Essa ligação existia desde o século VI a. C.

Necrópoles: Os primeiros cemitérios ficavam nas partes nordeste e leste do assentamento sendo que no vale do Rifriscolaro por volta de 2000 tumbas foram identificadas como sendo da época da primeira leva de colonizadores. O cemitério clássico, posterior à última refundação, ficava no sudeste.

Santuários e Templos: Santuário arcaico de Atenas políade localizado na parte mais alta e central da acrópole.

Muros e Portas: Fortificações datando de 553 a. C. foram construídas com pequenas pedras misturadas em massa de pedra calcária. Mediam 7 km de extensão com espessura de 2,5 metros e circundavam uma área de 1,5 km. A muralha foi restaurada entre os séculos V e VI a. C. e tinha quatro portas: a porta Hibleia a leste, duas portas ao sul, a do santuário de Deméter e a Porta Torre que levava à necrópole e ao rio Oanis. A porta de Gela ficava localizada no final da estenopo 6/7 e fazia a ligação entre a ágora e o porto na foz do rio Ipari. No final do trajeto dessa muralha, já na costa, foi encontrada uma torre destinada à proteção da entrada do rio e ao porto.

Área Residencial: No período arcaico as casas eram construções separadas com uma área aberta, construídas ao longo da estrada principal que passava pelo topo do monte e fazia a ligação do santuário de Atena com a ágora, esta orientação foi mantida na última refundação. Na hinterlândia foram identificadas fazendas com cemitérios adjacentes que seguiam a mesma orientação encontrada na *ásty*.

Localização do(s) Porto(s): O porto tratava-se de um porto-canal como o existente na foz do rio Gelas. Escavações realizadas por Paolo Orsi entre 1904 e 1907 identificaram restos das estruturas do porto (artificialmente escavado) localizadas na própria foz do Ipari, entre o pântano e o mar. A ligação com o *Lacus Camarinenses* era feita através da baía interna, uma estrutura de contenção foi encontrada próxima ao pântano. Orsi identificou diversas construções interligadas e relacionadas às atividades portuárias: uma torre redonda fazendo a proteção do porto com diâmetro de 11 metros, um pequeno recinto que se abria para a margem direita do rio com uma passagem para escoamento, traços de docas, e uma construção retangular medindo 9 x 6 metros. Ainda na margem direita ele identificou também quatro molhes e anteparos com inclinação de 10 graus e orientação norte/nordeste dispostos como em um pente e uma outra terminação para escoamento na margem esquerda que se abria em duas saídas que era ligada ao muro da acrópole. Numa campanha posterior de escavações realizada nos anos 60 e 70 foi identificada uma outra estrutura localizada a 200 metros da linha da costa. Era uma plataforma ampla construída em grandes blocos com muros datando do final do período arcaico. Toda essa área foi encoberta por areia de aluvionamento sendo nos dias de hoje uma região de dunas. Em 1990 foi realizada outra escavação com o objetivo de investigar especificamente a linha da costa próxima ao antigo porto e estruturas localizadas em mar aberto, no local da atual foz do Rio Ipari. Foi identificada ali a entrada original do porto com um molhe, construído para facilitar a passagem e também evitar o depósito de aluvião. Era uma grande muralha submersa com orientação leste-oeste seguindo perpendicular à costa por 300 metros. Foi construída em blocos de areia calcária em forma de paralelepípedos. Este tipo de estrutura portuária era um molhe externo construído com o objetivo de proteger a entrada do porto das tempestades e dos ventos e era diretamente ligado ao sistema fluvial e às estruturas do porto canal localizadas atrás. O mar de Camarina mostrou-se rico em restos navais de diferentes épocas em função de naufrágios ocorridos em sua costa perigosa. A quantidade de estruturas relacionadas às atividades portuárias fez com que estudiosos da Universidade da Calábria levantassem a

hipótese de ter existido em Camarina um verdadeiro quarteirão que se desenvolveu em função do porto e que ficava dentro do perímetro urbano.

Inserção do porto na malha urbana: Não se sabe muito sobre o papel desempenhado pelo porto de Camarina, temos indicações que ele tinha a função de porto comercial mas não sabemos se era também militar. Ainda em relação à sua importância para a vida da cidade também não temos muitos relatos. No entanto a arqueologia nos mostra que esse porto era muito protegido, não só pela muralha com a torre na foz do rio Ipari como também com os molhes e anteparos construído para proteger a entrada do porto. Nós sabemos que o mar de Camarina era especialmente violento e ainda havia o problema dos ventos o que tornava fundamental a construção de proteções para as embarcações. Podemos supor que a construção de proteções necessárias para o funcionamento do porto serviu de estímulo para que outras estruturas fossem construídas, essas não ligadas diretamente à proteção do porto mas sim às outras atividades (especialmente comerciais) relacionadas a ele.

Bibliografia sobre Camarina: Di Stefano (2004), Cerchiai (2002).

IIIc – Imagens das Cidades

Cumas

Figura 18: Planta de Cumas modificada a partir de R. F. Paget (Poupet e Harfouche, 2005:40). A linha pontilhada representa a linha da costa atual. **Legenda:** 1 – Bacias mais profundas do que o fundo do mar próximo; 2 – Reconstituição do canal; 3 e 4 – Faróis; 5 – Molhe do porto romano ainda visível; 6 – Reconstituição do porto de Agripa (local provável do antigo porto de Cumas); 7 – Reconstituição do porto de pesca; 8 – Suposto canal que fazia a ligação entre o lago Fusaro e o antigo porto de Cumas.

Tarento

Figura 19: Planta do assentamento de Tarento modificada a partir de Cerchiai, 2002: 144.

Eléia/Vélia

Figura 20: Planta do assentamento de Eléia modificada a partir de Greco, 2002: 26/27.

Figura 21: Reconstituição da linha da costa em Eléia como era no século VI a. C. A linha pontilhada demarca até onde era terra na antiguidade e a linha pontilhada em azul representa a linha da costa atual. Fonte: Greco, 2002:14

Naxos

Figura 22: Planta do assentamento de Naxos modificada a partir de Lentini, 2009: última página.

Figura 23: Estruturas escavadas da *neoria* com reconstituição gráfica do telhado. Lentini, 2009: 60.

Figura 24: Maquete da neoria. Lentini, 2009: 83.

Figura 25: Maquete da *neoria* mostrando a posição do trirreme na rampa de lançamento. Lentini, 2009: 84.

Siracusa

Figura 26: Planta do assentamento. De Siracusa modificada a partir de Bollati, 1999: 46/47.

Figura 27: Planta da parte norte de Ortigia, local da ligação com Acradina. As estruturas portuárias reveladas nas escavações mais recentes estão marcadas pelos números: **1** - *Neosoikoi* (o arsenal descrito por Tucídides), **2** - Torre de Dionísio, **3** - Muro do período clássico, **4** - Dique de período arcaico, **5** - Muro de período clássico e **6** - Porta de Dionísio. Planta modificada a partir de Basile, 2003: 296. Fonte: planta modificada a partir de Basile, 2003: 316.

Zancle

Figura 28: Planta modificada a partir de Bacci, 2002, mostrando o local do porto e as estruturas de período grego.

Figura 29: Moeda de Zancle com o nome, o golfinho e o porto com seu formato característico e as estruturas portuárias. Fonte: Carratelli, 1989:95.

Figura 30: Outra moeda de Zancle mostrando o formato do porto porém sem as estruturas. Fonte: Kraay, 1966: prancha 16, p 49.

Gela

Figura 31: Planta do assentamento de Gela. Modificada a partir de Panvini, 1996: 4.

Camarina

Figura 32: Planta do assentamento de Camarina modificada a partir de Carratelli, 1996: 303.

Capítulo IV – Os portos nas cidades gregas do ocidente

As cidades estudadas aqui estão divididas em duas regiões: Cumas, Tarento e Eléia na Magna Grécia e Naxos, Siracusa, Zancle, Gela e Camarina na Sicília. De modo geral entende-se por Magna Grécia a área correspondente à região sul da Itália, no entanto, locais como a Campânia e a Apúlia muitas vezes não são considerados como parte da Magna Grécia. De acordo com Coarelli, o nome data do período da colonização e era provavelmente usado pelos próprios colonizadores. A maioria dos autores gregos antigos chama de Magna Grécia a costa jônica, mas depois o nome passa a abranger toda a Itália meridional colonizada pelos gregos, às vezes incluindo até a região da Campânia onde ficavam cidades gregas importantes como Cumas, Pitecusa e Neapolis. A ocupação dessa região tem início na pré-história, quando os locais habitados eram geralmente grutas próximas ao mar ou aos rios. Já no período neolítico, com a introdução da agricultura, começam a se desenvolver assentamentos maiores e melhor organizados, inclusive cercado por fossos para defesa, onde foi encontrada cerâmica pintada de excelente qualidade. O desenvolvimento de fato surpreendente, no entanto, se dá ao longo da Idade do Bronze, especialmente no que diz respeito aos contatos com o mundo grego continental e com as ilhas do Egeu. A arqueologia mostra que a frequência micênica na região pode ser atestada em toda a costa adriática, em Puglia e nas proximidades de Tarento. No final da Idade do Bronze e na idade do Ferro tem início o fenômeno do estabelecimento de vários assentamentos de diversos grupos indígenas itálicos: os ausônios estavam espalhados por todo o sul da Itália, desde a Campânia até o Golfo de Tarento; os enótridas dominavam a região da Lucânia e parte do Bruzio, mas há controvérsias sobre se essa era uma denominação específica para um povo ou geral, englobando todos os indígenas que habitavam a região sul da Itália na época da chegada dos colonizadores. De acordo com Greco, pode ser que na passagem da Idade do Bronze para a do Ferro tivesse acontecido uma mudança étnica e cultural que fez com que os Enótridas fossem substituídos pelos Lucanos que acabaram por ocupar toda a região que levou seu nome por um longo período de tempo. As escavações de necrópoles comprovaram ainda a

presença de vários povos de origem etrusca na Campânia até a Lucânia e nela e na Calábria foram identificados ainda outros grupos étnicos tais como itálicos e sículos entre outros. Majoritariamente, esses eram os povos indígenas que habitavam a região na época da chegada dos gregos e com quem eles necessariamente estabeleceram relações, fossem elas amigáveis ou não. : “No longo processo de contato entre os dois mundos (que não é justo entender como dois blocos monolíticos, porque se o mundo indígena se apresenta variado, o mesmo se pode dizer da cultura grega para a qual apenas a interpretação moderna confere o caráter de unidade)...” (Greco: 2008, XIX). Os diversos tipos de contatos com os indígenas é um dos fatores que compõe a paisagem na qual as cidades aqui estudadas nasceram e se desenvolveram.

Outro fator está relacionado à origem dos colonizadores, quais são as cidades mães de nossas apoikias. Os calcidenses fundam Cumas e depois, na Sicília, fundam Naxos e posteriormente assumem o controle do estreito de Messina com a fundação de Zancle e Régio. Na segunda metade do século VIII a. C. começa uma onda de colonização aquéia: Síbaris, Crotona. Caulônia e Metaponto e no fim do VIII a. C. ocorre ainda a fundação de Tarento, única colônia espartana. Siracusa é fundada por Corinto e funda Camarina. Segundo Cerchiai, em relação aos movimentos colonizadores, pode-se afirmar que o grupo de cidadãos que se encarregava de fundar uma colônia se tornava estrangeiro, enquanto pertencente à outra comunidade, sobre a qual a cidade mãe, a cidade de origem não exercia qualquer influência, pelo menos não no sentido como nós entendemos os movimentos colonialistas dos séculos XVI e XVII d. C. Sem dúvida existiam contatos entre as apoikias e as cidades mães e em alguns casos a relação era estreita, porém eram contatos do tipo que se estabelece entre cidades independentes. Além disso, era possível e até frequente, que a rede de conectividade de uma apoikia não envolvesse sua cidade mãe.

Devemos ainda considerar as interações estabelecidas entre essas cidades do Ocidente Grego com a Grécia Continental, especialmente com Atenas. Um caso interessante acontece depois da aproximação de Atenas e da fundação de Turio, na

região de Tarento, quando ocorre pela primeira vez um ataque lucano a uma cidade grega na região que tem como consequência uma série de disputas entre Tarento e Turio pelo controle da planície fértil de Siris. Essa questão só se resolve com a fundação de Heracléia, no entanto a história dessa região passa a ser marcada pela ameaça vinda do interior, dos lucanos. No entanto, como ressalta Greco (2008: xx), não era simplesmente um confronto entre gregos e bárbaros, pois a “plebe rural” se uniu aos indígenas contra a aristocracia da cidade. Como consequência tem origem a Liga Italiota como uma aliança das aristocracias, comandada por Tarento.

Na composição de uma paisagem, o ambiente desempenha um papel preponderante e não é diferente no caso da Magna Grécia e Sicília. Ficou bastante claro ao longo desse estudo que uma das características ambientais que determina a alta conectividade nessa região é a grande quantidade de ancoradouros naturais que tornou possível a navegação desde a Idade do Bronze em um processo que culminou na conectividade geral e intensa ocorrida ao longo do primeiro milênio. “Graças ao mar a conectividade na zona do Mediterrâneo acelerou muito o ritmo da história. No primeiro milênio antes de Cristo, com a unificação do Mediterrâneo, a concentração de riqueza e o movimento de ideias alcançou níveis até então completamente desconhecidos em qualquer outro lugar do planeta. Mas o mercado específico que emergiu naquele momento era na verdade fortemente dependente do “milieu” ecológico: esse “milieu” deu ao mercado sua melhor oportunidade mas também delimitou os limites de seu desenvolvimento”. (Bresson, 2005: 114). “Sabe-se que as colônias são o campo das experimentações urbanas, dos planejamentos realizados pelas circunstâncias históricas favorecidos pela ausência de elementos preexistentes, condicionantes e graças aquele ato constitutivo unificador que é a fundação” (Greco, 1981: 143).

Na Sicília, os encontros e trocas com as populações indígenas que se desenvolvem ao longo dos séculos VIII e VII a. C. são fundamentais para o desenvolvimento da economia das apoikias siciliotas. No entanto, afirma Coarelli, durante os séculos VI e V a. C. as relações se modificam e novas características como a escravização dos indígenas acabam por esgotar as relações de

interdependência típicas do arcaico. Para Coarelli são essas novas formas de relações as responsáveis por uma das mais impressionantes características da Sicília e única no mundo grego: as destruições radicais de cidades e transferências em massa das populações. Essa modificação radical no tipo de contato é explicada por Coarelli como sendo resultado da expansão grega para o interior o que gera conflitos com a população indígena que habitava esses locais. Os assentamentos gregos ficavam inicialmente espalhados pelo litoral deixando o interior para as populações indígenas. No entanto, a situação muda e a partir do século V a. C. começam pressões militares fortes e constantes por parte de Gela e de Siracusa para o interior tendo em vista a conquista de territórios indígenas.

O nível de conectividade dentro da Sicília, sem nem entrar nos contatos externos, parece realmente incomparável. Ainda de acordo com Coarelli, a Sicília ocupa um papel central no Mediterrâneo desde a pré-história já então demonstrando de maneira incipiente qual seria seu papel nos séculos seguintes, caracterizado principalmente por ser o ponto de ligação entre o Oriente e o Ocidente Grego, uma zona de encontro e de trocas e ainda uma ponte entre o Egeu e o norte da África. Gregos, fenícios e sículos dominam a paisagem siciliana mas ela abarca ainda vários outros contatos, tanto com gregos de outras localidades quanto com estrangeiros. As alianças, trocas, guerras e confrontos entre os diversos componentes étnicos e culturais da Sicília são antes de tudo, internas, locais, lidando com situações e problemáticas regionais que nascem e se resolvem nesse âmbito. Não eram questões internacionais, aponta Coarelli, vistas do ponto de vista dos protagonistas dessas cenas. Porém, do ponto de vista de quem estava de fora: “aos olhos dos espectadores gregos do século V a. C. a Sicília aparecia como uma terra de cidades enormes, mas habitadas por uma multidão de raças diversas”. Coarelli afirma ainda que o que fez com que o desenvolvimento da ilha entre os séculos VII e IV a. C. fosse tão notável, tornando-a uma das terras mais ricas do Mediterrâneo, visitada por intelectuais e poetas, estava relacionado justamente a essa “complexa integração entre diversos grupos étnicos que faz com que a Sicília seja diferente de todos os locais por onde estiveram os gregos”. (Coarelli, 1984:6).

É neste contexto geral de conectividade no Mediterrâneo, inaugurado na Idade do Bronze, que os portos que estudamos desempenham suas funções no conjunto das cidades gregas do Ocidente. A arqueologia indica que na grande maioria dessas apoikias localizadas no litoral, a presença de baías protegidas que servissem como ancoradouros naturais era uma característica constante, podendo inclusive ser considerada como um determinante na escolha do local de instalação desses assentamentos. Essa constatação não corrobora o modelo tradicional de colonização helênica, segundo o qual as apoikias tinham um caráter fundamentalmente agrário que tinha como objetivo solucionar as questões relativas ao excesso demográfico e à escassez de área agricultável suficiente para alimentar toda a população nas cidades mãe. O modelo tradicional nos faz pensar em comunidades fechadas e voltadas para si mesmas tendo como ideal a autossuficiência defendida por Platão. No entanto, a situação das cidades estudadas aqui nos mostra um panorama no qual a escolha de locais que tivessem baías protegidas e que fossem adequados a uma atividade portuária constante demonstra uma necessidade de contato e de troca permanentes. Não vamos aqui adentrar pelas discussões acerca dos motivos que impulsionaram os movimentos expansionistas gregos, mas salientar, como afirma Cerchiai (2002: 17), que há praticamente tantos motivos que levam à fundação de uma cidade quanto há cidades fundadas e a análise da história de cada uma delas é o melhor testemunho disso.¹⁹ Além disso, a arqueologia também indica, especialmente através dos recentes estudos voltados para a *khóra*, que, além do uso da terra para a agricultura, outros usos do terreno também eram explorados tais como a extração de madeiras, a mineração e o pastoreio. Além disso, devemos ter em mente que essas cidades nascem em sua maioria ao longo de rotas comerciais já frequentadas pelos helênicos. Não apenas o comércio já era uma atividade completamente incorporada ao modo de vida grego, como foi o que motivou o início dos contatos na região estudada. É razoável supor, então, que essa atividade comercial não só se mantivesse como até se fortalecesse com a presença contínua dos gregos no

¹⁹ “A pesquisa atual tende a se distanciar das grandes generalizações e se concentrar no exame mais próximo de casos individuais e frequentemente muito diferentes entre si”. (Cerchiai, 2002: 14).

ocidente a partir da fundação das apoikias. A utilização de ancoradouros e portos como portas de entrada para o mar seria, então, parte integrante da vida dessas cidades inseridas nesse panorama mediterrâneo em que o mar tinha uma importância fundamental, pois funcionava como o meio através do qual se estabeleciam os contatos e as conexões (traço intrínseco ao “ser grego”), tanto entre as cidades gregas como entre os gregos e outros povos.

Retomando o que foi dito no primeiro capítulo desta dissertação, o objetivo desta pesquisa é entender como se estabelecia a relação da cidade com seu porto, passando por como ele se situava fisicamente em relação à malha urbana tendo em vista a questão básica que é investigar o que o porto pode nos mostrar acerca da sociedade que o construiu. Estamos partindo do pressuposto de que o ambiente construído pode nos dar informações acerca de quem o construiu, quem o frequentava, se determinada estrutura servia a outros propósitos além daqueles mais obviamente relacionados a ele, se poderia ser interpretado como símbolo de status, enfim diversas características sociais relacionadas às construções em si e não tão óbvias à primeira vista.

Uma primeira análise dos portos estudados aqui nos indica que de modo geral pode ser identificada uma forte determinação da topografia regional na decisão da localização exata do porto. Não só isso, como também as características ambientais e climáticas influenciam muito o tipo, o tamanho e a função da estrutura portuária a ser construída. Portanto não só a posição do porto é fortemente determinada pela topografia local, priorizando locais onde naturalmente existissem baías que fossem protegidas contra as ondas e os ventos, como também a construção de estruturas e a determinação do tipo de estrutura estão fortemente ligadas às condições ambientais. Nas cidades estudadas aqui foram encontrados basicamente dois tipos de estrutura propriamente portuárias: molhes ou diques para proteger as embarcações ancoradas ou tornar mais segura a entrada de uma baía usada como ancoradouro e bacias escavadas artificialmente para aprofundar o porto e combater o aluvionamento. Os molhes e diques estão relacionados às condições do mar local e são necessários em situações em que haja muitas ondas

ou muito vento. Já as bacias artificiais estão quase sempre presentes em portos localizados na foz de rios onde o problema do depósito de aluvião é mais grave.

Partindo do pressuposto de que os territórios dos assentamentos eram escolhidos, entre outras características, por ter ancoradouros bons e protegidos, é natural que se fizesse o possível para manter esses ancoradouros funcionando inclusive porque mudar o local do porto nem sempre era uma opção viável. No entanto, independente do quão preponderante fosse a determinação ambiental, nós ainda podemos interpretar a situação do porto em relação às outras estruturas urbanas reconhecidamente valorizadas no mundo grego, tais como ágora, muralhas, santuários e edifícios públicos em geral. Partindo da posição ocupada pelo porto na malha urbana de cada cidade, podemos inferir, por exemplo, que a proximidade do porto com essas outras estruturas, se não demonstra necessariamente que também o porto ocupasse uma posição de destaque, pelo menos não dá a entender que houvesse um desejo de mantê-lo afastado. No caso das necrópoles, ao contrário, até uma observação superficial das plantas das cidades deixa clara a intenção de mantê-las isoladas da área urbana. Por outro lado, ao analisar as plantas e as descrições das cidades selecionadas fica claro que os portos estavam inseridos na malha urbana, muitas vezes do lado de dentro das muralhas, próximos aos edifícios públicos e aos locais por onde as pessoas circulavam em sua vida cotidiana, ou seja, eles participavam da vida dessas cidades e de seus habitantes.

No entanto, apesar das vantagens proporcionadas pelo porto, fundar uma cidade no litoral, necessariamente aberta para o mar justamente por causa dos portos, gera questões de segurança. Como resolver o problema de defesa da costa já que os portos devem ser mantidos abertos? Sconfienza em seu artigo de 2003 sobre arquitetura militar na Magna Grécia fala sobre como algumas cidades lidaram com essa questão. Ele afirma que Eléia, por exemplo, manteve seu porto permanentemente aberto a partir do século V a. C. e resolveu o problema da defesa da costa através da Porta Marina Sul que fazia a ligação do porto com a área urbana (ver item “Muros e Portas” na página 82 e a planta da cidade na página

113). O sistema de segurança da área do porto era formado pela torre e pela parte final do *diateikhísma* que descia em direção ao vale o que permitia que o local fosse protegido, porém pudesse permanecer aberto. Considerando que Eléia era uma cidade totalmente cercada por muralhas desde sua fundação, o fato de que o porto era mantido aberto pode servir como um indicativo de sua importância para a cidade. De fato, Eléia, cidade fundada pelos foceus, é uma das apoikias classificadas como “comercial”, como será explicado mais adiante, na página 135. Já em Tarento, ainda segundo Sconfienza, havia a necessidade de proteger especialmente a costa do Mar Grande pois uma parte considerável da cidade dava para esse lado e ficava portanto muito exposta. Uma extensa muralha contínua foi construída ali garantindo a proteção de todo aquele lado da acrópole assim como da entrada da passagem de terra baixa do antigo istmo usada para o transporte das embarcações. Em Naxos, Siracusa e Camarina as muralhas cercavam a costa, inclusive a área dos portos²⁰. A construção de muralhas ao redor do porto é um forte indicativo não só da posição destacada ocupada por ele na malha urbana como também da importância da manutenção das atividades desenvolvidas no porto e no seu entorno para a vida da cidade.

Retomando, nas cidades que compõem nosso repertório as instalações e estruturas portuárias encontradas são basicamente molhes e diques, cuja função é facilitar e tornar mais seguros a ancoragem e o embarque e desembarque de pessoas e cargas. Em algumas cidades como Eléia e Camarina, o fundo da bacia portuária foi escavado para conter o depósito de aluvião. Em Siracusa e Naxos foram encontrados arsenais. Também a importância do porto na vida da cidade varia de cidade para cidade. No caso de Tarento, tanto o papel de dominância e liderança regionais assim como a riqueza da cidade parecem estar diretamente ligadas ao porto, como afirma Greco, “Tarento floresce como um centro comercial importante baseado em seu famoso porto e também como centro de atividades artesanais” (1981: 144). Como se sabe, boa parte da cerâmica denominada italiota

²⁰ Ver o item ‘Muros e portas’ e as plantas nas páginas 88 e 115 para Naxos, 94 e 119 para Siracusa e 108 e 123 para Camarina.

era produzida em oficinas tarentinas; assim como a cidade abrigava oficinas de tintura de tecidos (púrpura), de terracota e de jóias como foi comprovado por vestígios arqueológicos datados entre os séculos VI a. C. ao IV a. C. Também essas atividades artesanais eram relacionadas ao porto já que eram influenciadas pelo artesanato vindo de fora que adentrava a cidade justamente pelo porto. Estrabão assim descreve, posteriormente, o porto de Tarento: “Apesar de todo o Golfo de Tarento ser, de modo geral, desprovido de portos, na cidade há um porto muito grande que tem uma circunferência de 100 estádios (18, 5 km). A parte do porto que fica no canto mais interno (a parte imediatamente a leste da cidade), o porto, junto com o mar aberto, formam um istmo e portanto a cidade fica situada em uma península e o pescoço de terra é baixo mas ainda assim um pouco elevado na parte em que fica a acrópole. A muralha antiga tem um circuito grande, mas depois a maior parte da cidade – a parte próxima ao istmo – é abandonada, ficando apenas a parte próxima à entrada do porto onde fica a acrópole que ainda perdura, fazendo uma cidade de tamanho notável” (VI, 3, 1).

Tarento tinha portanto o único porto do golfo, o que evidentemente trazia uma imensa vantagem. Além disso, a topografia específica do Mare Piccolo era sem paralelos em outros pontos da Magna Grécia e da Sicília, proporcionando proteção contra ventos e marés além de praticamente garantir a defesa de toda a área do porto contra possíveis ataques marítimos. Greco afirma ainda que, de acordo com as fontes históricas, tão rápido e impressionante foi o desenvolvimento de Tarento, que Metaponto (localizada mais ao sul no Golfo tarentino) foi fundada com o objetivo de barrar esse crescimento, o que de qualquer modo não impediu que Tarento se tornasse a maior potência da região, mesmo não tendo um território tão grande. É uma cidade que estabelece muitas conexões, com cidades gregas, não gregas e indígenas, e são contatos tanto de natureza comercial quanto de alianças e disputas. A arqueologia mostrou, através principalmente do material de período arcaico proveniente de escavações nas necrópoles, que as conexões principalmente com as cidades da Magna Grécia e Sicília, ou seja, que a rede regional de contatos de Tarento era ampla e intensa já desde sua fundação (Greco,

2008:284)²¹. Foram encontrados materiais provenientes de todos os centros importantes da região, assim como de outros locais da Grécia e também de fora do mundo grego. Isso faz sentido quando pensamos que a região de Tarento, por causa de sua posição estratégica, faz parte de importantes rotas comerciais desde o período micênico. De acordo com Greco, o tesouro composto de aproximadamente 600 moedas da Magna Grécia e de outras cidades da Grécia, mesmo que sua composição seja um truque de antiquários, “permanece como um importante testemunho da multiplicidade das correntes comerciais que passavam por Tarento” assim como de sua função como o primeiro e maior empório ocidental (2008: 284). Além disso, Tarento desempenhou um papel importantíssimo no Ocidente Grego especialmente no plano cultural justamente por manter os mais variados contatos com povos do Mediterrâneo Oriental, o que influenciou fortemente o grande desenvolvimento de seu artesanato. A cidade servia de porta de entrada para as novidades importantes vindas de cidades estrangeiras e as incorporava às técnicas locais transmitindo-as então aos outros centros da Itália e Sicília. Além disso, figuras importantes e famosas no meio artístico tais como o escultor Lisipo, o músico Aristossemo e o poeta Leônida eram de Tarento. Descrição de Estrabão (VI, 3, 3): “A antiga cidade próxima ao istmo foi destruída, no entanto a embocadura do porto onde é a acrópole mantém o aspecto de uma cidade grande e célebre. Há um ginásio muito elegante e uma ampla ágora onde fica a colossal estátua de bronze de Zeus, a maior depois do Colosso de Rodes. Entre a ágora e a embocadura do porto fica a acrópole que conserva poucos restos da antiga beleza das oferendas. Os cartagineses destruíram a maior parte quando ocuparam a cidade.” Fica bastante claro nesta passagem que, em Tarento, o porto principal, o Mare Piccolo, era onde ficava grande parte das estruturas e edifícios públicos importantes. Toda a região do porto assim como sua entrada e o local onde havia a ligação para o Mare Grande estavam totalmente inseridos na malha urbana. A baía que já era naturalmente protegida por sua conformação natural foi ainda cercada no século VI a. C. por um longo circuito de muralhas que incluía a região do porto e reforçava a

²¹ Ver página 66, item ‘Resumo Histórico’.

ligação, já existente e bastante utilizada, entre os dois mares. A importância das atividades comerciais de Tarento relacionadas ao mar está claramente demonstrada no posicionamento do porto em relação ao resto da cidade. Além disso, recorde-se aqui seu porto, a primeira e mais importante escala para quem viesse da Grécia e dentre os mais seguros do Mediterrâneo. Nas suas imediações havia um numeroso núcleo de pescadores e marinheiros organizados em associações, artesãos, e uma infinidade de comerciantes de lã, de hortaliças, frutas e de floricultores. Esta variedade de formas econômicas e a necessidade dos comerciantes de trocar moeda explicaria, em parte, a abundância de frações na cunhagem de moedas em Tarento desde a primeira metade do V séc. a. C.

Pitecusa e Cumas foram locais escolhidos pelos gregos por sua posição estratégica na rota que levava à região da Etrúria e à Sardenha, ambas ricas em minérios. No entanto apenas Cumas é considerada, de acordo com a tradição histórica, como apoikia, aliás como a primeira apoikia grega no ocidente, em função de sua organização espacial que já apresentava, diferentemente de Pitecusa, todas as características de uma cidade arcaica, “com seu oikista, seu território, suas instituições e sua estrutura urbana que era típica de uma pólis do final do período arcaico”. (Cerchiai, 2002: 22). A fundação de Cumas mexe com a hierarquia regional de poder fazendo com que Pitecusa entre em crise enquanto Cumas amplia sua dominância, inclusive através da implantação de *epineia*, pequenos portos espalhados pela área próxima garantindo seu controle²². Esse uso do porto para demarcar um território e controlá-lo é bastante interessante e não encontramos nas outras cidades. Esse uso diferenciado do porto pode ser interpretado como mais um indicativo da sua fundamental importância para o desenvolvimento da cidade assim como de seu papel preponderante no estabelecimento de Cumas como uma potência regional.

Eléia também é uma cidade que desde sua fundação apresenta uma forte relação com o mar e com o comércio com outros povos, no entanto sua fundação

²² “Cumas acentuou seu controle sobre a área circundante através da criação de pequenos portos (*epineia*)”. Cerchiai, 2003: 22.

tem características únicas. Como demonstra a citação de Heródoto acerca dos focesus, fundadores de Eléia: “Estes focesus foram os primeiros entre os helenos a empreenderem longas viagens marítimas e foram eles que descobriram o Mar Adriático, o Tirreno, a Ibéria e Tartesso” (Heródoto, I, 163,1), os focesus eram muito ligados ao mar e se aventuravam por ele por longas distâncias. As fundações focéias se diferenciam das outras já desde o início porque são consequência do movimento de fuga dos focesus, que abandonam a Focéia quando da invasão persa levando tudo e todos: “Então quando Harpago retira seu exército para fora das muralhas, os focesus lançaram ao mar seus navios de cinquenta remos, embarcaram suas crianças e mulheres e todos os seus bens móveis, além disso, as estátuas dos templos e as outras oferendas, exceto o que era de bronze, pedra e pintura, então eles próprios embarcaram e partiram na direção de Quios; os persas ocuparam a Focéia, deixada desabitada.” (Heródoto, I, 164,3). A fundação das colônias focéias, Alália, Massália e Eléia tem início com o abandono da cidade mãe e do deslocamento não de um destacamento de pessoas lideradas por um *oikista*, mas sim de todos os habitantes da cidade de origem. A tradição de viajantes marítimos e comerciantes dos focesus é levada para suas colônias integralmente o que, no caso de Eléia, aparece no posicionamento do porto na malha urbana e tem como consequência a situação de destaque atingida pela cidade nos períodos arcaico e clássico especialmente no comércio marítimo. A fundamental importância dos portos de Eléia para a cidade fica bastante evidente, paradoxalmente, quando estes deixam de funcionar. Isto porque, já em tempos romanos, os portos da cidade haviam sido totalmente recobertos por aluvionamento e os romanos, ao contrário dos gregos, priorizavam as estradas na distribuição das mercadorias. Esses fatores contribuíram para o declínio da importância da cidade, levando-a a perder seu papel de dominância.

A situação de Naxos era bastante diferente das outras cidades tratadas até aqui. Toda a relevância da cidade era consequência de sua posição geográfica extremamente estratégica. Naxos não chegou a se tornar um centro comercial importante ou um local de referência cultural ou de dominância regional, mas sim, se manteve como um ponto de passagem obrigatório na importante rota que ligava

o Mediterrâneo oriental ao ocidental²³. O local onde se localizava Naxos era o ponto de chegada mais lógico para quem vinha da Grécia Balcânica e passava pelo estreito de Messina em direção ao Mar Tirreno que era uma rota já usada pelos micênicos. A principal característica da cidade era ser um porto seguro, um lugar de parada, reabastecimento e distribuição. O tamanho e função da *neoria*²⁴ estão diretamente relacionados à situação de Naxos como rota e ponto de parada. Temos aqui uma situação única e bastante interessante. Em Cumas, Tarento e Eléia, o porto impulsiona fortemente o desenvolvimento econômico, comercial e urbano dessas cidades através das conexões estabelecidas, tanto no âmbito regional quanto as mais amplas, com cidades da Grécia balcânica e com povos estrangeiros. Em Naxos podemos observar uma situação em que a importância do porto fica restrita ao seu caráter de ponto de passagem e a cidade acaba se mantendo como uma escala, uma importante escala, mas não o suficiente para impulsionar o desenvolvimento da cidade para se tornar mais do que disso. A única exceção seria a cerâmica que parece ter sido diretamente transformada pelas influências externas que adentravam a cidade pelo porto, eventualmente se tornando uma característica que distingue a cidade e cuja importância aparece fisicamente no quarteirão das oficinas cerâmicas. No entanto, em termos de monumentalização e impacto visual, nenhuma construção superava a *neoria*. Era a maior estrutura construída em Naxos, muito maior do que qualquer santuário e do qualquer outro edifício público, ocupando uma posição central na malha urbana, ao lado da ágora. Seu tamanho era discrepante não só em comparação às outras edificações urbanas, mas também em relação ao próprio tamanho da cidade. A meu ver, a explicação mais razoável para o tamanho do arsenal é que ele se destinava a atender as embarcações que passavam pela cidade vindas dos mais diversos locais, tanto gregas quanto não gregas, e que precisavam se abrigar em Naxos. Considerando que a cidade era o primeiro porto seguro em uma longa travessia, deveria ser um ponto praticamente obrigatório de parada dos navegantes nem que fosse apenas para reabastecimento de cargas ou suprimentos. Além disso,

²³ Ver item “Resumo Histórico” nas páginas 85 e 86.

²⁴ Ver item “Localização dos Portos” nas páginas 88 e 89 e imagens nas páginas 114, 115 e 116.

devemos também considerar as situações em que os navios precisassem de reparos ou que as condições climáticas estivessem adversas a ponto de não permitir a navegação, fazendo com que os navios precisassem de abrigo, eventualmente até por vários dias. Considerando essas situações, é de se supor que o arsenal pudesse gerar em alguns momentos, uma grande movimentação de pessoas ao seu redor. No caso de Naxos, parece que assim como a cidade se destacava no panorama regional do período arcaico como uma escala importante, um local seguro para os navegantes, o arsenal e o porto do qual ele fazia parte, se destacavam na malha urbana como um dos pontos centrais em torno do qual girava a vida da cidade.

Siracusa se desenvolveu rapidamente após sua fundação até se tornar o maior e mais importante centro urbano de toda a região, mantendo uma zona de influência que se expandia para muito além dos limites da Sicília. A seguinte descrição de Cícero (século I a. C.) nos dá uma ideia da situação da cidade: “Já ouviste muitas vezes que Siracusa é a maior e a mais bela de todas as cidades gregas. Sua fama não é por nada: ocupa uma posição muito firme e belíssima por qualquer caminho pelo qual se chegue, seja por terra ou por mar e tem dois portos quase fechados e ligados aos edifícios da cidade. Estes portos tem diversas entradas mas que se ligam e confluem para a outra extremidade. No ponto de contato, a parte da cidade chamada ‘ilha’ (Ortígia), separada por um braço de mar, é, no entanto reunida e ligada ao resto por uma estreita ponte. A cidade é assim tão grande por ser considerada como a união de quatro cidades e muito grandes: uma delas é a já lembrada ‘ilha’, que, cercada pelos dois portos, se estende até a abertura que dá acesso a ambos” (*Contra Verres*, II, 4, 117-119). Dentre as características que influenciaram o desenvolvimento da cidade podemos destacar: rios navegáveis que facilitavam a penetração para o interior (conectividade entre litoral e interior), a conformação do terreno, incluindo a altitude que facilitava a defesa do território, a constituição geológica da região com prevalência de terra compacta que fornecia bom material para construções e abundância constante de água graças à Fonte Aretusa. Em relação ao litoral, na costa que dava para o mar aberto predominavam os ventos vindos do leste, o que facilitava e deixava a

ancoragem mais segura, na parte onde ficava o istmo, as estruturas rochosas naturais do local facilitavam a ligação com a terra firme e a bacia de rocha constituía uma defesa natural do solo. Além disso, a planície vasta e fértil do território era muito adaptada para o desenvolvimento da agricultura. Não há dúvida de que os portos de Siracusa estavam intimamente relacionados ao desenvolvimento notável da cidade, tanto em relação à sua função comercial quanto militar. A narração de Tucídides das batalhas travadas entre Siracusa e Atenas nos anos 415 a 413 a. C. ilustra como os portos foram palco de momentos decisivos na disputa: “Quando a frota estava pronta, Gilipo liderou todo o exército durante a noite; seu plano era tomar de assalto pessoalmente os fortes de Plemirio por terra, enquanto trinta e cinco galeras siracusanas navegaram para enfrentar o inimigo saindo do Porto Grande e as quarenta e cinco restantes partiram do porto menor, onde eles tinham o arsenal, para se unirem e efetuarem um ataque simultâneo a Plemirio e com isso distrair os atenienses atacando-os por dois lados ao mesmo tempo. Os atenienses rapidamente tripularam sessenta navios, e com vinte e cinco destes atacaram os trinta e cinco dos siracusanos no Porto Grande, mandando o resto de encontro aos que estavam navegando ao redor do arsenal; e em uma ação que se desenrolou diretamente em frente à entrada do Porto Grande os dois lados mantiveram a mesma tenacidade; um tentando forçar a passagem e o outro tentando impedi-los. Os navios siracusanos lutando na entrada do porto, forçaram sua passagem através das naves atenienses e navegando desordenadamente foram caindo um após o outro transferindo a vitória para os atenienses, que não apenas derrotaram a esquadra em questão como também a que os havia vencido inicialmente no porto, afundando onze dos navios siracusanos e matando a maioria dos homens, com exceção das tripulações de três navios que eles fizeram prisioneiros. Sua própria perda ficou restrita a três navios, e depois que eles arrastaram pela praia os destroços siracusanos e estabeleceram um troféu na pequena ilha em frente ao Plemirio, os atenienses se retiraram para seu próprio acampamento” (VII, 22 e 23). A descrição das batalhas mostra que a topografia dos portos foi usada estrategicamente por ambos os lados, aumentando ainda mais a importância dos

portos na decisão do conflito. É de se imaginar que os portos assim como o arsenal tenham adquirido um significado simbólico depois da vitória sobre os atenienses.

A situação de Zancle é determinada inicialmente por sua localização no estreito de Messina, que por sua natureza e posição geográfica é de fundamental interesse para o estudo do tráfego comercial do Mediterrâneo antigo. A notória importância comercial de Zancle gerou estudos acerca das ânforas de transporte, que foram encontradas em abundância no território, como o estudo de Grazia Spagnolo de 2002, *Le Anfore da Trasporto Arcaiche e Classiche nell'Occidente Greco: Nuove acquisizioni da Recenti Rinvenimenti a Messina*.²⁵ Essa situação é semelhante à de Camarina, local onde as ânforas de transporte (gregas e fenícias) também atestam a importância comercial da cidade. Outra característica interessante de Camarina é a localização e o tamanho da ágora: bastante próxima ao porto e diretamente ligada às atividades comerciais ocorridas em seu entorno, a monumentalização da ágora de Camarina fazia com que ela fosse visível desde grandes distâncias por quem vinha pelo mar, o que pode servir de indicativo de que essa era provavelmente uma maneira frequente de se chegar à cidade e demonstra também a valorização de seu porto. Em Zancle, as ânforas mais antigas identificadas foram relacionadas aos primeiros tempos de vida da cidade, são fragmentos de três ânforas coríntias datadas como sendo do século VII a. C. Fragmentos mais recentes, datando da segunda metade do século VI a. C. e do começo do V a. C., oferecem um padrão do tipo de ânfora que circulava comumente na região e cujo estudo jogou luz sobre a questão da produção colonial. Foram encontradas predominantemente ânforas coríntias, lacônicas e provenientes da Ásia Menor o que confirma a existência de contatos comerciais com esses locais e reforça a ideia da importância de Zancle como centro comercial. Uma situação interessante foi revelada ainda por estes estudos, relacionada a um tipo específico de ânfora, denominadas de ânfora de forma 'coríntia B'. Foram identificados fragmentos deste tipo específico de ânfora mais antigos no Ocidente Grego do que

²⁵ As ânforas de transporte arcaicas e clássicas no Ocidente Grego: novas descobertas dos recentes achados em Messana, publicado em Bacci, 2002.

na Grécia continental o que fez com que os estudiosos criassem a hipótese de que estes centros gregos imitaram essa forma que foi originalmente produzida no Ocidente (Bacci, 2002, vol 3, 34). Essa é uma inversão importante da noção de que as ideias e objetos se originavam nos grandes centros gregos tais como Atenas, Esparta, Corinto e então eram levadas para o mundo colonial, mais periférico. A origem dessas ânforas de forma 'coríntia B' no ocidente foi localizada especialmente em Lócris e Síbaris, mas seus fragmentos foram encontrados em diversos centros da Magna Grécia e da Sicília. De qualquer forma, independente do local exato onde cada ânfora foi produzida, Spagnolo atenta para a distribuição das ânforas de transporte de acordo com seu local de produção. De um total de 72 ânforas encontradas, 24 são provenientes de Locri, 20 são oriundas de várias cidades da Magna Grécia e as 48 restantes vêm de 10 localidades diferentes. Isso demonstra que apesar da posição estratégica de Zancle incentivar os contatos com cidades de outras partes da Grécia e com estrangeiros, os contatos com as cidades próximas, especialmente da Magna Grécia, era mais intenso e frequente. Além disso, a variedade de proveniência das ânforas²⁶ é testemunha da quantidade de contatos estabelecidos por Zancle e atestam sua importância comercial. Já a quantidade de ânforas proveniente de cada local deixa bastante clara a predominância dos contatos com o Ocidente em relação ao Mar Egeu. Para Spagnolo, "a cidade mantém um papel considerável nas trocas e na distribuição dos produtos coloniais entre o Mar Jônico e o Tirreno, participando até diretamente com os produtos da região do estreito, na dinâmica econômica sempre muito articulada do mundo ocidental (Bacci, 2002: 46). Em Zancle, em função da arqueologia ter sido prejudicada por vários fatores gerando uma situação de conhecimento arqueológico bem mais limitado do que nas outras cidades deste estudo, com exceção talvez apenas de Cumas, a importância do porto que já havia sido atestada pelas moedas é reforçada pelo entendimento da centralidade da cidade como centro comercial no ocidente.

²⁶ Foram encontradas ânforas provenientes de: Corinto, Atenas, Lacônia, Lesbos, Quios, Clazomenes, Samos, Cócira, da região da Campânia e da Etrúria.

Em Gela, os dados revelados pela pesquisa arqueológica nas últimas décadas (de 1973 a 1988) indicam que o processo de assentamento da cidade parece ter acontecido simultaneamente pela costa sul através da longa e estreita colina, ao norte dominando a planície e a leste até o limite estabelecido pela foz do Rio Gelas. Isso significa que a ocupação da cidade ocorre de maneira diretamente relacionada à sua posição marítima, fluvial e topográfica (Fiorentini, 1985: 344). Além disso, não só existe um interesse em dominar ao mesmo tempo todo o território destinado à área urbana, como também as escavações realizadas nos anos 1980 revelaram a existência de núcleos de assentamentos suburbanos alinhados em relação ao traçado urbano de Gela, espalhados desde as colinas e por toda a planície ao redor indo até a costa, evidenciando o interesse dos habitantes de Gela, tanto em manter o controle do seu território, como em expandi-lo. Este território acaba se tornando permeado pelas relações e contatos entre os elementos verdadeiramente urbanos e os elementos rurais da *khóra* no interior, do comércio e das atividades ligadas ao mar em direção à foz do rio e à costa.

Mesmo consideradas as diferenças e as particularidades de cada cidade estudada aqui, uma característica que todas elas compartilham é o fato do porto estar presente, em maior ou menor grau, na maioria das relações que elas estabelecem com outras cidades, com outros povos e nas interações entre litoral e interior, tanto as relações de natureza comercial como também as alianças e guerras. Os portos das cidades da Magna Grécia e da Sicília são um fator determinante na formação e intensificação das redes de contato, tão importantes na região. "... a atividade portuária estimula o crescimento urbano, assim como o aumento das relações das cidades com o interior, por isso, parte significativa dos estudos portuários tem se dedicado a compreender as especializações e redes de portos, mas também as relações entre porto-cidade e porto-interior" (Tacla, 2011: 162).

As relações entre essas cidades, tanto na Magna Grécia quanto na Sicília, são tão fortes, constantes e contínuas que Coarelli (1989) opta por dividir seu guia em regiões quando ele se refere aos eventos históricos, porque de fato é

praticamente impossível dissociar a história de cada cidade individualmente da história das cidades circundantes. A maneira pela qual cada uma se desenvolve é através do estabelecimento e intensificação das redes de contato, com cada cidade fazendo parte de uma ou mais redes. Do mesmo modo Cerchiai (2002), fala sobre os eventos históricos das cidades do Ocidente Grego traçando um panorama regional, absolutamente dinâmico e interativo no qual é realmente impossível tratar da história de cada cidade separadamente. Nas cidades estudadas aqui a existência do porto implica em uma abertura maior para o mundo o que intensifica os contatos, aumenta a quantidade e os tipos de relações estabelecidas e assim fortalece as redes. Esse movimento é contínuo e crescente, contatos geram mais contatos, fortalecendo as redes e assim sucessivamente. Essa situação faz com que seja infrutífero e artificial estudar cada uma dessas cidades de maneira individual, retirada de seu contexto regional. Além disso, ao longo do desenvolvimento desta pesquisa, as diferenças percebidas entre a Magna Grécia e a Sicília foram consideradas suficientes para justificar que tratássemos desses dois panoramas regionais separadamente.

As sete cidades estudadas aqui fazem parte de uma paisagem ampla e complexa formada por vários aspectos: social, político, econômico, ambiental. O porto se mostra como parte integrante de todos eles. Ele serve como porta para as rotas comerciais, ele intensifica o contato com o interior assim como com outras cidades e povos e serve de palco para batalhas decisivas. Assim também ele é inserido na malha urbana de cada cidade, completamente integrado à vida das pessoas, e ocupa posições de maior ou menor destaque, mas nunca parece estar excluído. Se quisermos fazer uma comparação com o porto retratado nas fontes textuais, a situação dos portos estudados aqui está muito mais próxima de Homero do que de Platão e Aristóteles. Isto porque, diferentemente da maneira nefasta pela qual o porto é caracterizado por estes pensadores, na *Odisséia* ele aparece sempre como refúgio. Alcançar um porto depois de todas as desventuras marítimas de Ulisses é sempre retratado como um momento de alívio, de conforto e segurança. Quando ele finalmente consegue retornar à Ítaca e encontra Palas Atena disfarçada, é assim que ela conta para Ulisses que aquele lugar que ele não

reconhecia era sua pátria: “Não reconheces o porto de Forco, do velho marinho, na extremidade do qual oliveira frondosa se encontra? Além dela uma gruta se vê de sombreado agradável, que às ninfas é dedicada, também conhecidas por Náíades.” (Odisséia, XIII, 345).

V – Bibliografia

Fontes Literárias

- ARISTÓTELES

Politics. vol. XXI. Londres/Cambridge: W. Heinemann e Harvard University Press, The Loeb Classical Library, 1990. Tradução de H. Rackham.

Nicomachean Ethics. vol. XIX. Londres/Cambridge: W. Heinemann e Harvard University Press, The Loeb Classical Library, 1990. Tradução de H. Rackham.

- CÍCERO

The Verrine Orations, Vol. II: Against Verres. Part 2, books 3 – 5, Harvard university Press, The Loeb Classical Library, 1935. Tradução de L. H. G. Greenwood.

- ESTRABÃO

The Geography. Cambridge/Londres: W. Heinemann e Harvard University Press, The Loeb Classical Library, 1960. Tradução de H. L. Jones.

-HERÓDOTO

The Persian Wars. Books 1-9: 4 vols. Londres/Cambridge: W. Heinemann e Harvard University Press, The Loeb Classical Library, 2006. Tradução de A. D. Godley.

- HOMERO

Odisséia. São Paulo: Editora Hedra, 2011. Tradução de Carlos Alberto Nunes.

-PLATÃO

As Leis: incluindo *Epinomis*. São Paulo: Edipro, 1999. Tradução, notas e introdução de Edson Bini.

Fédon. Brasília, São Paulo: UNB: Imprensa Oficial do Estado, 2000. Tradução e introdução de Maria Tereza Schiapra de Azevedo.

Górgias. Oxford: Clarence Press, 2004. Tradução e notas de Terence Irwin.

- TUCÍDIDES

Books 5-6. Traduzido por C. F. Smith, Loeb Classical Library, Harvard

University Press.

-VITRÚVIO

On Architecture. Books 1-5. Cambridge/Londres: W. Heinemann e Harvard University Press, The Loeb Classical Library, 1983-85. Tradução de F. S. Granger.

-XENOFONTE

Hellenica. Books 1 – 4. Vol. 1, Cambridge/Londres: W. Heinemann e Harvard University Press, The Loeb Classical Library, 1997. Tradução de Carleton L. Browson.

Referências Bibliográficas

- ANSHUETZ, K. F., WILSHUEN, R.H. e SHEICK, C. L. “*An archaeology of landscapes: perspectives and directions*”. *Journal of Archaeological Research*. vol. 9, nº2, 2001, pp 157-211.

- ASHMORE, W. e KNAPP, A. B. (Eds) *Archaeologies of Landscape: Contemporary Perspectives*. Malden: Blackwell Publishers, 1999.

- ASTON, M. *Interpreting the landscape: Landscape, Archaeology and Local History*. London: Routledge, 1997.

- AUSTIN, M. e VIDAL NAQUET, P. *Economia e sociedade na Grécia antiga*. Lisboa: Edições 70, 1972.

- BACCI, G. M. e TIGANO, G. *Da Zancle a Messina, un percorso archaeologico attraverso gli scavi*. Messina: Edizione Sicania, 2002.
- BASILE, B. e MIRABELLA, S. "La costa nord-orientale di Ortigia (Siracusa) : nuovi dati dagli scavi urbani. In: BACCI, G. M. e MARTINELLI, M. C., *Studi classici in onore di Luigi Bernabò Brea*, Palermo: Regione Siciliana, Assessorato Regionale dei Beni Culturali e ambientali e della Pubblica Istruzione, 2003.
- BASS, G. F. *Archaeology underwater*. London: Thames & Hudson, 1966.
- BAUER, A. A. e AGBE-DAVIES, A. S. (Eds) *Social Archaeologies of Trade and Exchange – Exploring Relationships among People, Places, and Things*. Walnut Creek: Left Coast Press, 2010.
- BERG, I. "Aegean Bronze Age seascapes – a case study in maritime movement, contact and interaction" in: ANTONIADOU, S. e PACE, A. (Eds.) *Mediterranean Crossroads*. Atenas: Pierides Foundation, 2007.
- BLACKMAN, D. "Ancient harbours in the Mediterranean". *The International Journal of Nautical Archaeology and Underwater Exploration*. vol. 11, n° 2, 1982, pp 79-212.
- _____. "The ports of the two cities of Naxos". In: LENTINI, M. C. *Le due città di Naxos. Atti del seminario di Studi*. Giardini Naxos, 29-31 Ottobre/2000. Firenze: Giunti Editore S. p. A., 2004, pp 50-58.
- _____. "Sea Transport, part 2: Harbours". In: Oleson, J.P. (ed.) *The Oxford Handbook of Engineering and technology in the Classical World*. Oxford: Oxford University Press, 2008, pp 638-670.
- BOARDMAN, J. *The Greeks Overseas*. Middlesex: Penguin Books Ltd, 1964.
- BOARDMAN, J. *The Oxford History of Classical World*. Oxford: Oxford University Press, 1988.
- BONNIER, A. *Epineia kai Limenes: The Relationship Between Harbours and Cities in Ancient Greek Texts*. Opuscula, Annual of the Swedish Institutes at Athens & Rome. vol. 1, 2008, pp 47–61.
- _____. *Harbours and Hinterlands: Landscape, Site Patterns and Coast-Hinterland Interconnections by the Corinthian Gulf, c 600-300 B.C.* Estocolmo: Universitetsservice US-AB, 2010.
- BRAUDEL, F. *The Mediterranean and the Mediterranean World in the Age of Philip II*. University of California Press, 1996.

- CARRATELLI, G. P. (ed.). *The greek world: art and civilization in Magna Grecia and Sicily*. New York: Rizzoli, 1996.
- _____. *The Western Greeks. Classical civilization in Magna Grecia and Sicily*. New York: Rizzoli, 1996.
- CARTLEDGE, P. (ed) *The Cambridge illustrated history of ancient Greece*. Cambridge: Cambridge University Press, 1998.
- _____. MILLETT, P. e REDEN, S.V. *Kosmos: essays in order, conflict and community in classical Athens*. Cambridge, New York: Cambridge University Press, 2002.
- CASSON, L. "Harbour and river boats of ancient Rome". *The Journal of Roman Studies*. vol. 55, n° ½, 1965, pp 31-39.
- CERCHIAI, L., JANELLI, L. e LONGO, F. *The Greek cities of Magna Grecia and Sicily*. Los Angeles: The Paul Getty Museum, 2002.
- CICALA, L., FIAMMENGHI, A. e VECCHIO, L. *Velia. La documentazione archeologica*. Pozzuoli: Naus Editoria, 2005.
- COARELLI, F e TORELLI, M. *Guide Archeologiche Sicilia*, Editore Laterza, 2ª edizione, 1989.
- CONNOLLY, P. e DODGE, H. *The Ancient City: Life in Classical Athens and Rome*. Oxford: Oxford University Press, 2000.
- CUNLIFFE, B. *Europe Between the Oceans 9000 BC- AD 1000*. New Haven and London: Yale University Press, 2008.
- DE ANGELIS, F. e TSETSHLADZE, G. R. (eds.) *The Archaeology of Greek Colonisation. Essays dedicated to Sir John Boardman*. Oxford University School of Archaeology. Monograph 40. Oxford: Oxford Books, 2004 (1994).
- DELGADO, J. P. *Encyclopaedia of Underwater and Maritime Archaeology*. London: British Museum Press, 1997.
- DIETLER, M. (1999) Consumption, cultural frontiers, and identity: anthropological approaches to Greek colonial encounters. In *Confini e Frontiera nella Grecità d'Occidente. Atti del trentasettesimo Convegno di studi sulla Magna Grecia, Taranto, 3-6 ottobre 1997* (Taranto: Convegno di studi sulla Magna Grecia) 475-501.
- DI STEFANO, G. *Camarina. Guida Archeologica*. Firenze e Milano: Giunti Editore, 2004.
- _____. *Collezioni Subacquee Del Museo Regionale di Camarina*. Camarina: Giunti, 1998.

- DOMMELEN, P.V. e KNAPP, B. (Eds) *Material connections in the ancient Mediterranean - Mobility, Materiality and Identity*. Londres e Nova York: Routledge, 2010.
- ÉTIENNE, R., MÜLLER, C. e PROST, F. *Archéologie Historique de la Grèce Antique*. Paris: Elipses, 2000.
- FAGAN, B. M. *A Brief History of Archaeology: Classical Times to the Twenty-First Century*. Upper Saddle River: Pearson Prentice Hall, 2005.
- FIORENTINI, G. *Gela*. Enciclopedia dell'Arte Antica. Supplemento II, vol III, p 798, 1994.
- FIORENTINI, G. *Gela: La città antica e il suo territorio*. Museo Archaeologico Nazionale. Gela, Sicilia, 1985.
- FINLEY, M. I. *Economy and Society in Ancient Greece*. London: Penguin Publishers, 1982.
- FOXHALL, L. *Olive Cultivation in Ancient Greece: Seeking the Ancient Economy*. Oxford University Press, 2008.
- _____ "Village to City: Staples and Luxuries? Exchange Networks and Urbanization". In: OSBORNE, R. e CUNLIFFE, B. (eds.). *Mediterranean Urbanization 800 – 600 BC*. Proceedings of The British Academy – 126. Oxford: Oxford University Press, 2005.
- FLENSTED-JENSEN, P., NIELSEN, T. H. e RUBINSTEIN, L. (eds.). *Polis & Politics: Studies in Ancient Greek History Presented to Mogens Herman Hansen on his Sixtieth Birthday*. Museum Tusculanum Press, University of Copenhagen, 2000.
- FLORENZANO, M. B. B. et alii. *Projeto temático: "Cidade e território na Grécia Antiga: organização do espaço e sociedade"*. MAE/USP, 2004 (www.mae.usp.br/labeca).
- FROST, H. *"Ancient harbours and anchorages in the eastern Mediterranean"*. Underwater Archaeology. Paris, London: UNESCO, 1972.
- GARLAND, R. *The Piraeus from the fifth to the first century B.C*. London: Gerald Duckworth & Co. Ltd., 1987.
- GRECO, E. *Lo sviluppo urbano di Taranto*. A. I. O. N., vol. 3, 1981, pp139-157.
- _____ (ed.). *La città greca antica: istituzione, società e forme urbane*. Roma: Donzelli, 1999.

- _____. "Porti della Magna Grecia Topografia e Storia". In: PRONTERA, F. *La Magna Grecia e il Mare. Studi di Storia Marittima*. Taranto: Istituto per La storia e l'archeologia della Magna Grecia, 1996, pp 173-187.
- _____. *Magna Grecia*. Guide Archeologiche Laterza. Roma, Bari: Gius. Laterza & Figli, 2008.
- GRECO, G. *Velia. La visita Allá città*. Pozzuoli: Naus Editoria, 2002.
- _____. *Elea – Velia. Le Nuove Ricerche*. Atti del Covegno di Studi. Napoles, 14 de Dezembro de 2001.
- _____. *Velia. Studi e ricerche*. Módena: Franco Cosimo Panini Editore, 1994.
- HALL, J. *Quem eram os gregos*. Revista do Museu de Arqueologia e Etnologia. São Paulo, II: 213-225, 2001.
- HANSEN, M. G. "Emporion. A study of the use and meaning of the term in the archaic and classical periods". In: HANSEN, M. G. e RAAFLAUB, K. *More studies in the ancient Greek polis*. Stuttgart: F. Steiner, 1996.
- HANSEN, M. G. e NIELSEN, T. H. *An inventory of archaic and classical poleis*. Oxford, New York: Oxford University Press, 2004.
- HARRIS, W. V. (ed.) *Rethinking the Mediterranean*. New York: Oxford University Press Inc, 2005.
- HILLIER, B. e HANSON, J. *The social logic of Space*. Cambridge: Cambridge University Press, 1984.
- HODOS, T. *Globalization and Colonization: A View from Iron Age Sicily*. Journal of Mediterranean Archaeology 23.1, 2010, pp. 81-106.
- _____. *Local responses to colonization in the Iron Age Mediterranean*. New York: Routledge, 2006.
- HOLLOWAY, R.R. *The archaeology of ancient Sicily*. London and New York: Routledge, 2000.
- HORDEN, P. e PURCELL, N. *The Corrupting Sea – A Study of Mediterranean History*. Oxford: Blackwell Publishers, 2000.
- INGOLD, T. "The temporality of the landscape". *World Archaeology*, 25: 152-174, 1993.
- KRAAY, C. M. *Archaic and classical Greek coins*. London: Methuen & Co Ltd, 1976.

- LAKY, L. A. *Olímpia e os Olímpieia: A origem e difusão do culto de Zeus Olímpio na Grécia dos séculos VI e V a. C.* Dissertação apresentada ao programa de pós graduação do Museu de Arqueologia e Etnografia da USP. São Paulo, 2011.
- LAWRENCE, D. L. e LOW, S. M. "The built environment and spatial form", in SIEGEL et alii. (ed.). *Annual Review of Anthropology*. vol. 19, Palo Alto: Annual Reviews Inc., 1990, pp. 453-505.
- LEHMANN-HARTLEBEN, K. *Die antiken Hafenanlagen des Mittelmers*. Klio supplement 14, 1923.
- LENTINI, M. C. *Naxos di Sicilia. L'abitato coloniale e l'arsenale navale. Scavi 2003-2006*. Messina: Sicania, 2009.
- LOMAS, K. "The polis in Italy: Ethnicity, Colonization, and Citizenship in the Western Mediterranean". In: BROCK, R e HODKINSON, S. (eds.). *Alternatives for Archaeology*. Oxford: Oxford University Press, 2000.
- LONIS, R. *La cite dans le monde grec: structures, fonctionnement, contradictions*. Paris: Nathan, 2000, 2ª ed.
- MALKIN, I. "Networks and the Emergence of Greek Identity", *Mediterranean Historical Review* 18 (2), 2003, pp.56-74.
- MARRINER, N. e MORHANGE, C. "Geoscience of ancient Mediterranean harbours", *Earth-Science Reviews*, vol. 80, 2007, pp. 137-194.
- _____. "The 'Ancient Harbour Parasequence': Anthropogenic forcing of the stratigraphic highstand record", *Sedimentary Geology*, vol. 186, 2006, pp. 13-17.
- MARTIN, R. *L'Urbanisme dans la Grèce Antique*. Paris: Éditions A. & J. Picard, 1956.
- MELE, A. *Il Commercio Greco Arcaico: Prexis ed Emporie*. Naples: Institut Français de Naples (Cahiers Du Centre Jean Bérard IV), 1979.
- MERTENS, D. *Città e monumenti dei Greci d'Occidente*. Roma: "L'Erma" di Bretschneider, 2006.
- MINÀ, P. *Urbanistica e architettura nella Sicilia greca*. Palermo: Regione Siciliana. Assessorato dei Beni Culturali Ambientali e della Pubblica Istruzione, 2005.
- MUSTI, D. *Magna Grécia. Il quadro storico*. Bari: Editori Laterza, 2005.
- NAPOLI, M. *Guide to the excavations at Velia*. Cava de Tirreni: Editore Di Mauro, 1973.

- OSBORNE, R. e CUNLIFFE, B. (eds.). *Mediterranean Urbanization 800 – 600 BC*. Proceedings of The British Academy – 126. Oxford: Oxford University Press, 2005.
- PEARSON, M. P. e RICHARDS, C. (eds.). *Architecture & Order – Approaches to Social Space*. New York: Routledge, 1997.
- POLANYI, K., ARENSBERG, C. M. e PEARSON, H. W. *Trade and Market in Early Societies: Economies in History and Theory*. Chigaco: Free Press, 1957.
- POLANYI, K. “Ports of Trade in Early Societies”. In: Dalton, G. (ed.) *Primitive, Archaic and Modern Economies: Essays of Karl Polanyi*. New York: Anchor Books, 1968.
- POLANYI, K., ARENSBERG, C. M. e PEARSON, H. W. *Comercio y Mercado en los imperios antiguos*. Barcelona: Labor, 1976.
- POUPET, P. e HARFOUCHE, R. *Kyme – Cumae (Italie) : regards sur les forms du paysage autour d'un port de l'Antiquité*. Méditerranée, n°104, 2005.
- PURCELL, N. “The Boundless Sea of Unlikeness? On Defining the Mediterranean”. In: *Mediterranean Historical Review*. Vol 18 Issue 2 December 2003, pp. 9 - 29.
- QUINN, A. D. F. *Design and Construction of Ports and Maritime Structures*. New York, 1961.
- REDEN, S. V. *The Piraeus – A World Apart*. Greece and Rome, Second Series, vol 42, n° 1, April 1995, pp. 24-37.
- REED, C. M. *Maritime traders in the ancient Greek world*. Cambridge: Cambridge University Press, 2004.
- RENFREW, C. e BAHN, P. *Archaeology, theories, methods and practice*. London: Thames and Hudson, 2000 (3ª ed.).
- RICKMAN, G. E. “Towards a Study of Roman Ports”. In: RABAN, A. (ed.). *Harbour archaeology. Proceedings of the first international workshop on ancient Mediterranean harbours*. Caesarea Maritima, 24-28.6.83. BAR International Series 257. Israel: Haifa University, 1985.
- ROSSIGNOL, J. e WANDSNIDER, L. (eds.). *Space, Time and Archaeological Landscapes*. New York: Plenum Press, 1992.
- SAGAN, C. *The Demon-Haunted World: Science as a Candle in the Dark*. New York: Random House, 1995.
- SABLOFF, J. A. e LAMBERG-KARLOVSKY, C. C. (eds.). *Ancient civilization and trade*. Albuquerque: University of New Mexico Press, 1975.

- SCOFIENZA, R. *Architettura Militare in Magna Grecia fra il IV secolo a.C. e l'Età Ellenistica*. Orizzonti. Rassegna di Archaeologia, IV, 2003, pp. 169 – 183.
- SETTIS, S. (dir.). *I greci: storia, cultura, arte, società*. Torino: Giulio Einaudi, 4 vols., 1996.
- SETTIS, S. e PARRA, M. C. *Magna Graecia. Archeologia di un Sapere*. Milano: Mondadori Electa, 2005.
- SMITH, M. L. *Form and Meaning in the Earliest Cities: A New Approach to Ancient Urban Planning*. Journal of Planning History, Vol 6, N°1, Fevereiro de 2007, pp. 3 – 47.
- SMITH, M. L. (ed.). *The Social Construction of Ancient Cities*. Washington/London: Smithsonian Books, 2003.
- SOJA, E. W. *Post modern geographies: the reassertion of space in critical social theory*. London: Verso, 1994.
- STEFANO, G. *Collezioni Subacquee Del Museo Regionale di Camarina*. Camarina: Giunti, 1998.
- TACLA, A. B.; FLORENZANO, M. B. B. (colab. Maria Cristina C. Abramo; Patrícia Pontin) "A natureza da cidade portuária e a relação porto-portas em contextos helênicos". In: HIRATA, E.; KORMIKIARI, M.C. (eds.) *Estudos sobre o espaço na Antiguidade*. São Paulo: Edusp, 2011.
- TRIGGER, B. G. "Monumental architecture: a thermodynamic explanation of symbolic behavior". In: *World Archaeology. Monuments and the monumental*. vol. 22, n°2, Routledge, 1990.
- TSETSKHLADZE, G. R. (ed.). *Greek Colonisation. An Account of Greek Colonies and Other Settlements Overseas*. Mnemosyne, Supplementa 193, vol. 1, Leiden e Boston: Brill, 2006.
- VALLET, G. *Atti del Convegno di studi sulla Magna Grecia*. Taranto: L'Istituto per La Storia de l'Archeologia della Magna Grecia, 1967.
- _____. *Le monde grec colonial d'Italie du Sud et de Sicile*. Rome: École française de Rome, 1996
- WALLACE-HADRILL, A. e RICH, J. (org.). *City and Country in the Ancient World*. London: Routledge, 1991.
- WARD-PERKINS, J. B. *Cities of ancient Greece and Italy: planning in classical antiquity*. London: Sidgwick & Jackson, 1974.

- WOODHEAD, A. G. *The Greeks in the west*. London: Thames and Hudson, 1962.
- WYCHERLEY, R. E. *How the Greeks built cities*. Nova York/London: W.W. Norton & Company, 1976 (1962).

Internet:

Labeca: www.mae.usp.br/labeca

Perseus Digital Library: www.perseus.tufts.edu

Thesaurus Linguae Graecae: stephanus.tlg.uci.edu

The Hellenic Maritime Museum: www.greece.org/poseidon

Dicionário de Termos Náuticos: www.portogente.com.br

Capa

Foto: Wagner Souza e Silva / Acervo Labeca

Montagem: Isabel Catanio