

	<p>Portos Mediterrânicos na Grécia Antiga: cidades de consumo e cidades produtoras</p>	<p>Mar / 2009</p>
<p>labeca</p>		<p>1 de 2</p>

Responsável: Dra. Adriene Baron Tacla
 Supervisora: Profa. Dra. Maria Beatriz Borba Florenzano
 Pós-doutoramento (Bolsista FAPESP Proc. 2008/09191-5)

A presente proposta de pesquisa em nível de pós-doutoramento pretende abordar a questão dos portos na Antiguidade grega.

A primeira distinção que se faz necessária é a que separa ancoradouro e porto e que fica clara ao lermos a definição apresentada em um livro moderno sobre construção de portos:

“Um ancoradouro é uma área de água parcialmente fechada, e assim protegida das tempestades, de maneira que fornece acomodações seguras e adequadas para embarcações necessitando um lugar para se refugiar, para abastecimento de alimentos e combustível, para reparos ou transferência da carga... um porto é um ancoradouro protegido, onde as ‘facilidades’ de um terminal marinho existem. Essas ‘facilidades’ são píers ou molhes, cais ou desembarcadouros, nos quais os navios são atracados enquanto descarregam e carregam as mercadorias, e armazéns onde os produtos podem ser estocados por períodos mais longos, enquanto aguardam serem distribuídos ou serem embarcados novamente. Deste modo, o terminal necessita ser servido por linhas de trem, auto-estradas ou canais d’água no interior das terras. Neste sentido, a área de influência do porto alcança uma área considerável para além do ancoradouro. A área tributária de um porto é formada pela porção da área adjacente, para a qual os custos do transporte do frete são mais baixos do que em portos competidores. Um ancoradouro é apenas uma parte, muito importante sem dúvida, de um sistema abrangente de serviços e trabalhos, que conforma um porto” (Quinn1961: 71).

Isto é, entendido sob esta perspectiva o foco desloca-se da pesquisa e descrição das construções para questões sociais e econômicas. Como bem aponta Rickman (1985: 105-6), por que os portos foram instalados naqueles locais? Como se relacionavam com os sistemas de estradas ou outros meios de comunicação? Quais eram centros de produção? E quais eram centros populacionais de consumo? Um porto tornava-se bem sucedido em razão das facilidades dos fatores naturais ou em razão do empenho humano colocado nele? De maneira análoga, seu declínio ocorria em razão de mudanças geográficas (como sedimentos carregados pela água) ou por razões históricas das transações humanas?

As estruturas arquitetônicas do ancoradouro continuam essenciais e lembramos que os avanços nas técnicas de escavação das últimas décadas, notadamente no campo da arqueologia subaquática, aumentaram em grande medida o conhecimento nessa área, particularmente no que concerne o desenvolvimento das técnicas de construção. Uma das primeiras obras sobre o tema dos portos, Lehmann-Hartleben (1923), que, apesar de defasada, é até hoje considerada um estudo muito importante, apresenta seu estudo como um tratado sobre a história do planejamento urbano.

	<p>Portos Mediterrânicos na Grécia Antiga: cidades de consumo e cidades produtoras</p>	<p>Mar / 2009</p>
<p>labeca</p>		<p>2 de 2</p>

O Labeca pretende, nessa pesquisa, abordar a relação porto/ancoradouro, estabelecendo quais cidades construíram portos de fato e quais se serviram de ancoradouros, e pretende trabalhar as questões sociais e econômicas elencadas acima em relação aos portos das cidades gregas do Mediterrâneo, do período arcaico até o início da dominação romana. Neste sentido, queremos entender tanto o relacionamento da estrutura portuária com a cidade a ela ligada, no interior das terras, estudo que, de fato, insere-se no tema do desenvolvimento urbano, quanto verificar, a partir das estruturas descobertas arqueologicamente e eventualmente descritas nas fontes textuais, o grau de desenvolvimento do ancoradouro, se a sua caracterização enquanto porto é passível de ser feita e o significado desse dado para a história da cidade a ele ligada.

Centros como Marselha, Vélia/Eléia, Mileto, Rodes, entre outros, farão parte de nossa pesquisa. Podemos nos perguntar quais eram as forças sociais destas cidades-estado que sustentavam as estruturas portuárias.

O Mediterrâneo foi escolhido pois trata-se de um sistema fechado de correntes marítimas, ventos e costas, tornando a comparação entre os portos estabelecidos em suas águas nivelada.