

<table border="1"> <tr><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td></td><td></td><td></td></tr> </table>										Por um Estudo dos Portos Romanos	Jan / 2010
labeca		1 de 14									

RICKMAN, G. E.

1985. 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: 105-114.

[tradução livre: José R. Pellini; revisão Adriene B. Tacla; Cibele E. V. Aldrovandi; Labeca]

Eu não sou arqueólogo, muito menos um arqueólogo subaquático, ao contrário de muitos aqui em Haifa. Eu sou um historiador da antiguidade. Mas eu acredito na importância da evidência arqueológica e da sua integração com outras fontes para se ter um entendimento completo da antiguidade. Meu trabalho sobre celeiros romanos e armazéns, e sobre os suprimentos de grãos em Roma, naturalmente, conduziu meu interesse ao estudo das áreas portuárias, do transporte e do comércio de produtos por mar. Por essa razão, há cerca de uns dois anos atrás, eu comecei a pensar a respeito da possibilidade de escrever um livro sobre os portos romanos e a refletir a respeito de como ele deveria ou poderia ser feito. Porém, eu posso afirmar que ainda continuo tendo mais perguntas do que respostas.

A necessidade de uma nova síntese sobre os portos na antiguidade tem sido óbvia por algum tempo. Esta ideia tem sido colocada por historiadores, como Sir Moses Finley, e por mergulhadores como Nicholas Flemming e outros. O trabalho pioneiro de Lehmann-Hartleben, intitulado *Die Antiken Hafenanlagen des Mittelmeeres*, publicado em 1923, embora continue sendo importante, está desatualizado.

As novas técnicas subaquáticas e métodos mais refinados de arqueologia em terra muito contribuem ao nosso conhecimento. De fato, a quantidade de material é assustadora: blocos de pedra tombados em baixo d'água aqui, restos de concreto de desembarcadouros ali, revestimentos de madeira, "galpões de construção de navios" e planos inclinados, rampas e passadiços, amarradouros e anéis de amarração, canais anti-assoreamento, bases de faróis e depósitos, rapidamente nos trazem e tendem a obscurecer nosso olhar. É fácil sucumbir à tendência de nos concentrarmos nos substanciais restos dos portos, sua possível localização e na história do desenvolvimento das técnicas de construção. Isto foi,, essencialmente, o que Lehmann-Hartleben fez e o uso da palavra *Stadtbaues*

<table border="1"> <tr><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td></td><td></td><td></td></tr> </table>										Por um Estudo dos Portos Romanos	Jan / 2010
labeca		2 de 14									

no subtítulo de seu trabalho revela esta conexão. Ele viu seu trabalho sobre o porto como um ensaio sobre a história do planejamento das cidades. Claramente, uma abordagem deste tipo pode ser um exercício recompensador.

Contudo, ainda que isso seja verdade e no fim do dia todos os amarradouros precisem ser contados e classificados, parece-me que um estudo conduzido agora não deveria ser sobre ancoradouros romanos, mas sobre os portos romanos. Este ponto deve ficar mais claro se utilizarmos uma definição retirada de um livro sobre construção moderna de portos: “Um *ancoradouro* é uma área de água parcialmente fechada e, assim, protegida das tempestades, que fornece acomodação segura e adequada para embarcações a procura de refúgio, suprimentos, reabastecimento, reparos, ou transferência de cargas (...). Um *porto* é um ancoradouro protegido, no qual facilidades terminais marítimas são fornecidas, consistindo de desembarcadouros ou cais nos quais os navios atracam enquanto carregam ou descarregam suas cargas, galpões de trânsito e outras áreas de estocagem, em que os navios podem descarregar a carga que chega, e armazéns onde produtos podem ser estocados por longos períodos de tempo enquanto esperam sua distribuição ou venda. Assim, o terminal deve ser servido por estradas de ferro, estradas de rodagem, ou vias navegáveis de conexão para o interior e, neste sentido, a área de influência do porto alcança uma distância considerável além do ancoradouro. A área de tributação de um porto consiste naquela área adjacente, para a qual os custos do frete de transporte são menores do que aqueles dos portos concorrentes. Um ancoradouro é apenas uma parte muito importante de um amplo sistema de trabalhos e serviços que um porto abarca.”

Se abordarmos a questão sob este prisma, a ênfase muda para um estudo mais social e econômico. As estruturas efetivas de ancoradouros continuam sendo importantes, mas as questões mudam. Por quê estavam os portos onde estavam? Como eles estavam conectados aos sistemas de estradas, ou a outros sistemas de comunicação, como os rios, canais e lagoas? Qual foi sua relação para com as áreas que produziam certas matérias-primas? Ou quais eram os centros de manufatura? Ou quais eram os centros de habitação e consumo? Quais os fatores que determinavam se um porto foi um sucesso ou não – fatores naturais ou necessidades humanas? Similarmente, o que o levou ao declínio – mudanças geográficas ou alguma alteração histórica nos negócios empreendidos?

Aqueles que leram os trabalhos da geógrafa Catherina Delano Smith, especialmente seu livro *Western Mediterranean Europe (Europa Mediterrânica*

<table border="1"> <tr><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td></td><td></td><td></td></tr> </table>										Por um Estudo dos Portos Romanos	Jan / 2010
labeca		3 de 14									

Ocidental, Londres, 1979), com uma seção sobre portos assoreados, reconhecerão algumas destas últimas questões. Em uma passagem contestadora ela escreveu:

Em última análise um porto é algo construído pelo homem e sua sobrevivência depende de fatores humanos. As mudanças físicas advindas do acúmulo de sedimento de aluvião ou de erosão poderiam ser medidas em termos de custo e de esforço (...). Para um melhor entendimento do declínio e abandono de muitas cidades portuárias ao redor da costa da Europa mediterrânea, o foco de estudo poderia ser direcionado para o comércio, a administração urbana e a organização política e econômica nacional.

Essas me parecem palavras sábias.

Por sua vez, elas levantam questões grandes e controversas ao historiador da antiguidade, a saber: quem pagava pelos trabalhos de construção de portos e por quê? Será que podemos demonstrar convincentemente, como acreditava o pesquisador francês Rougé, que, especialmente sob o Império Romano, estes trabalhos foram encorajados pela administração central para fins comerciais? Essa visão, ou suposição, foi fortemente questionada por Moses Finley em seu livro *Economia Antiga*. Como podemos resolver a questão?

A primeira decisão que tomei foi restringir minha área de estudo ao Mediterrâneo. Eu sei que isso exclui vários portos romanos de outros lugares, tal como os do Mar Vermelho, sobre os quais Lionel Casson tem feito comentários esclarecedores recentemente, assim como as novas descobertas da arqueologia subaquática na Britânia e no Norte da Europa. Mas o Mediterrâneo, *mare nostrum*, é um caso especial, com suas marés mínimas ou quase inexistentes e condições que têm provado ser especialmente conducentes à preservação dos antigos portos. Mesmo assim, o Mediterrâneo em si me pareceu grande demais para ser coberto em um só estudo. Flemming tem estimado que mesmo Lehmann-Hartleben mencionou apenas 184 dos mais de 240 principais portos do Mediterrâneo oriental e 84 dos 179 principais portos do Mediterrâneo ocidental. Para manter algum controle, eu decidi começar a trabalhar somente com os portos do Mediterrâneo ocidental. Com certeza, devo estar atento para o que posso aprender de outros lugares, da mesma forma que, enquanto me concentro nos portos romanos, deveria olhar para trás, para os primeiros portos, especialmente aqueles dos gregos e fenícios.

São dois os motivos para iniciar os estudos com os portos do Mediterrâneo ocidental. Primeiro, eles formam uma área geográfica definida e, eu espero,

<table border="1"> <tr><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td></td><td></td><td></td></tr> </table>										Por um Estudo dos Portos Romanos	Jan / 2010
labeca		4 de 14									

manejável, com menos portos do que o Mediterrâneo oriental. Segundo, porque é possível trabalhar dentro de um limite cronológico bem definido. A dominação romana dessa área marítima ocidental começou um tanto abruptamente no séc. III a.C., tendo sido precedida, de forma significativa, somente por poucos povos – fenícios, gregos e etruscos. Além disso, este domínio cessou, aproximadamente, no tempo de Stilicho em fins do séc. IV a.C. Por outro lado, no oriente, a penetração romana foi bem mais difusa e gradual, durante o séc. II a.C., e tinha sido precedida por milênios de atividade marítima de grande escala realizada por diversos povos, sendo que alguns, cujos ancoradouros talhados na rocha, tema de estudo específico de Honor Frost, são muito difíceis de datar. A atividade naval romana nesta área também não parou de forma conveniente, como ocorreu no Ocidente, mas continuou durante o período Bizantino. Parece-me que se a abordagem do tema em sua íntegra e das questões a serem levantadas fosse acertada sobre o mediterrâneo ocidental, poder-se-ia voltar com maior confiança para as áreas central e oriental do mesmo, talvez, inclusive, indo na direção do Mar Negro e do Mar Vermelho.

O posicionamento e a disposição dos portos do Mediterrâneo ocidental eram parcialmente ditados por certos fatores geográficos, acima de tudo as correntes marítimas, os ventos e as costas.

As correntes marítimas do Mediterrâneo ocidental são criadas principalmente pela evaporação. Os ventos secos do deserto evaporam quantidades extraordinárias de água conforme sopram pelo mar, carregando cerca de 1000 milhas cúbicas de água por ano ou, em média, 80.000 toneladas por segundo. Essa perda, tanto quanto se sabe, não pode ser compensada pelos rios ou pelo Mar Negro. Ao invés disso, essa água é constantemente repostada por um afluxo proveniente do Atlântico pelo Estreito de Gibraltar. Isto levanta, no Mediterrâneo ocidental, uma corrente que flui numa velocidade de 1 a 2 nós em sentido anti-horário. Ela flui na direção Leste ao longo da costa Norte da África, ramificando-se ao longo da costa norte da Sicília, subindo, então, em direção norte-oeste na costa italiana e retornando, em círculo, em direção ao Estreito de Gibraltar. Nesse fluxo geral, há algumas correntes secundárias que se movem no mesmo sentido anti-horário: uma na direção norte vinda de Argel e outra na direção oeste vinda do Tibre. Em geral, estas correntes não impediam a navegação e somente tornavam-na perigosa nos estreitos como aquele de Messina, onde as águas dos mares Tirreno e Jônico tentam mudar de lugar a cada 12 horas, criando uma notória turbulência. No que se refere aos portos, o perigo não estava tanto nas correntes em si, quanto no aluvião que elas

<table border="1"> <tr><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td></td><td></td><td></td></tr> </table>										Por um Estudo dos Portos Romanos	Jan / 2010
labeca		5 de 14									

carregavam. Assim como Alexandria se beneficiava por estar situada a oeste do Delta do Nilo e longe dos aluviões transportados pelo rio, os portos de Ostia sofriam, notoriamente, por estar a norte da foz do Tibre. Hoje, eles estão a cerca de 5 km em direção ao interior do continente. Claramente, grande quantidade de sedimentos era arrastada na direção norte da costa itálica, de modo que mesmo em Cosa canais especiais eram abertos na rocha para permitir que o porto ficasse livre dos depósitos de aluvião, de tempos em tempos.

Os ventos eram, com certeza, muito mais importantes do que as correntes marítimas para a navegação na antiguidade, não menos porque os navios eram predominantemente bem aparelhados. O Mediterrâneo oriental era dominado, no verão, a estação da navegação, por ventos vindos do norte. No mediterrâneo ocidental havia um movimento mais variado dos ventos. Os ventos norte e noroeste (o tramontana e o mistral) eram muito importantes e podiam ser bravios, fazendo da costa norte-africana um verdadeiro cemitério de navios. O mistral no Sul da França permanece o mais notório destes ventos do norte. Mas um vento quente, o siroco, poderia soprar repentinamente do deserto no sul. E, à medida que a Península Ibérica aquecia, uma área de baixa pressão podia desenvolver-se puxando para o interior ventos do leste, que poderiam persistir por meses.

A direção dos ventos prevalecentes e as regiões de onde as tempestades mais perigosas podiam ser esperadas, naturalmente, afetavam a orientação da entrada de qualquer porto. Tempestades no Mediterrâneo eram, e ainda são, mais formidáveis do que muitas pessoas do Norte da Europa pensam. Quando os ventos alcançam uma velocidade acima de 40 nós, as ondas alcançam 5 a 7 metros de altura e podem causar grandes estragos em portos que não sejam apropriadamente construídos ou posicionados. Sabe-se, por exemplo, que quase todos os portos antigos mais conhecidos do Mar Tirreno eram protegidos dos ventos do oeste e do norte. Alguns eram portos naturais com um promontório que fornecia essa proteção como, por exemplo, em *Luni*, *Talamone*, *Porto Ercole*, *Cosa*, *Misenum Puteoli* e *Portus Iulius*. Mas outros eram portos artificiais, tais como *Terracinae* e *Antium*, deliberadamente construídos com suas entradas voltadas para longe dessas áreas perigosas. E, embora a entrada do porto em *Centuncellae*, *Civitavecchia*, estivesse direcionada para sudoeste, ela era especialmente protegida por um longo quebra-mar. Por conseguinte, estou ainda um tanto perplexo com o porto de Cláudio em Óstia. Em seu formato final, aparentemente, ele tinha apenas uma entrada, orientada para norte. No entanto, eu me pergunto se, originalmente, não havia outra entrada ao sul, mais protegida. Se esta existiu, ela deveria ter sido posicionada ao longo do promontório

<table border="1"> <tr><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td></td><td></td><td></td></tr> </table>										Por um Estudo dos Portos Romanos	Jan / 2010
labeca		6 de 14									

(largamente composto de areia), ao final do qual havia um quebra-mar bastante estranho. Seu fechamento poderia ter sido imposto pela deposição de aluvião carregada pela corrente, vinda da foz do Tibre e pelo desenvolvimento da bacia de Trajano. Sabe-se que, mesmo no litoral do Norte da África, a entrada dos portos em Cartago era pelo sul, devido aos perigos dos ventos norte e noroeste predominantes.

As costas do Mediterrâneo, nós sabemos, diferem profundamente uma da outra por sua adequação aos portos e as diferenças têm aumentado desde a Idade do Bronze (c. 3000 a.C.). Erosão por mar, acúmulo de depósitos sedimentares vindos dos rios, juntamente com os ventos, tenderam a estreitar o contorno das costas e a eliminar ancoradouros naturais, mas o processo tem sido mais rápido nas costas rasas e inclinadas do que nas costas profundamente talhadas. O litoral norte do Mediterrâneo é uma costa íngreme e recortada, e, portanto, mudou muito pouco nos últimos 5000 anos. Com suas baías, promontórios e inúmeras ilhas, ela dispõe de muitos pequenos refúgios naturais e locais de desembarque. Somente no delta do Ródano ocorreu um significativo avanço da costa, o que não é surpreendente já que o rio deposita cerca de 18 milhões de metros cúbicos de aluvião todo os anos. A costa sul do Mediterrâneo, em contraste, foi menos preservada e mudou mais. Ela tem poucas ilhas ao longo da costa e quase nenhum ancoradouro natural em centenas de milhas. A costa leste da moderna Tunísia, em particular, tem águas muito rasas e traiçoeiras quanto mais se vai ao sul.

A questão da mudança geral no nível do mar no Mediterrâneo pode, eu penso, ser ignorada devido ao estudo peremptório de Flemming sobre o tema. Sua conclusão foi que, desde o início da Idade do Bronze, o nível do mar tem mudado por não mais do que, aproximadamente, 0,5 m. Explicações para a imersão ou elevação de certas áreas costeiras, precisam ser procuradas nas alterações locais. O mais claro exemplo disto no Mediterrâneo ocidental são as mudanças tectônicas locais que afetaram as proximidades de Nápoles. Aqui, a atividade vulcânica resultou na submersão de várias instalações do *Portus Iulius*, ao mesmo tempo que elevou outros portos na mesma área, próxima de Puteoli. Menos dramática, mas talvez mais importante, ao menos no Mediterrâneo ocidental, tem sido a lenta mudança de forma das áreas de lagoa. Uma das revelações para mim, quando comecei este trabalho, foi a maneira como certos portos romanos importantes no mediterrâneo ocidental não estavam instalados em refúgios espetaculares na costa. Ao contrário, eles estavam posicionados atrás da costa, em lagoas, canais ou, claro, rios.

<table border="1"> <tr><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td></td><td></td><td></td></tr> </table>										Por um Estudo dos Portos Romanos	Jan / 2010
labeca		7 de 14									

É neste ponto que os vários fatores *humanos*, que desempenharam um papel no posicionamento dos portos, devem ser enfocados. Um trabalho recente de Lionel Casson, entre outros, tende a enfatizar o aumento da capacidade de tonelage das embarcações no período romano. Um tamanho (capacidade) comum para um navio mercantil de alto-mar poderia ser de 300-400 toneladas. Alguns cargueiros, particularmente os da rota de grãos de Alexandria para a Itália, poderiam ter transportado cerca de 1000 toneladas cada. Consequentemente, tem havido uma tendência entre os pesquisadores modernos, incluindo Rougé, em enfatizar a necessidade de portos grandiosos durante o período romano, para acomodar tais embarcações. Tal é bem-vindo porque nos distancia da antiga e ingênua suposição de que, na antiguidade, qualquer navio poderia ser puxado para a praia quando preciso e que portos verdadeiros dificilmente eram necessários. Mas isto é uma simplificação em si. Esta ideia ignora o ponto – bem colocado por Tchernia e Pomey no melhor estudo feito sobre a capacidade de carga dos navios mercantes romanos que eu já li – que o tamanho dos navios, dentro de um certo limite técnico, foi ditado por interesses econômicos. O carregamento de um volume grande de carga, tal como grãos, na longa jornada de mais de 1000 milhas do Egito para a Itália, encorajava o aumento do tamanho das embarcações nessa rota. Muitos outros navios de tonelage muito menor, 70 toneladas ou menos, seriam necessários para outros tipos de carga em viagens mais curtas, pois isto é que fazia sentido economicamente. Com efeito, mesmo para os grãos egípcios – que chegavam a Puteoli no séc. I d.C. – uma frota de navios menores seria necessária para navegar até a foz do Tibre. Este trecho da viagem não exigia o transporte de grande quantidade, mas a distribuição do risco e flexibilidade.

O que isto significa é que, na antiguidade e mesmo para todo o período até o séc. XIX, um “bom” ancoradouro no Mediterrâneo não era, necessariamente, grande ou profundo. Mesmo grandes embarcações de carga do período romano (para ao menos 240 ton.) com uma vau de, digamos, de 10 m e um comprimento de 30 m, precisariam de uma profundidade de não mais do que 3 metros. Barcos menores e mais leves precisariam de uma profundidade menor e não precisavam considerar as variações das marés. Como diz Flemming: “um ancoradouro útil precisava somente de 2 metros de profundidade”. Manuais de navegantes da Idade Média mostram que muitos ancoradouros rasos eram vistos como bons portos e Delano Smith observou que a navegação na lagoa em Cagliari, na Sardenha, somente cessou no séc. XIX, quando a profundidade baixou para 1 metro.

	Por um Estudo dos Portos Romanos	Jan / 2010
labeca		8 de 14

Isto se torna relevante se olharmos, por exemplo, a costa da Toscana na antiguidade. A linha costeira moderna é singularmente mal provida de pontos de ancoragem adequados para todas as condições meteorológicas, os quais seriam muito necessários, já que a costa é varrida por fortes ventos. Mas, nos tempos antigos, havia toda uma série de lagoas nessa costa oeste e o mar penetrava terra adentro em intervalos regulares. Por exemplo, abaixo da cidade etrusca de Russellae, agora a cerca de 25 km do mar, havia uma ampla lagoa, a *Lacus Aprilius*, que cobria toda a área entre os rios Bruna e Ombrose. Lagoas como esta, com canais navegáveis em mar aberto, coloca as cidades em contato bem mais próximo com o mar do que poderíamos imaginar. E esta era apenas uma das muitas lagoas da região. A colônia romana em Cosa, cujo porto tem sido intensivamente estudado por Anna McCann, possuía uma lagoa interna – que ela acredita tenha sido transformada no mais antigo e conhecido pesqueiro no mundo romano. Infelizmente, algumas das saídas dessas lagoas começaram a ser assoreadas já durante o período romano. No tempo de Estrabão, algumas dessas lagoas já eram referidas como pântanos e isto levaria a um intenso despovoamento de partes dessa região costeira. Somente onde havia significativa necessidade econômica ou interesse estatal, esforços eram feitos para manter o porto em uso. Um exemplo talvez seja Luna, perto da foz do rio Magra, precisamente porque este foi o escoadouro para as minas vizinhas em Carrara, cujo mármore interessava aos imperadores.

Lagoas e rios, certamente, levantam toda a questão sobre a penetração dos portos no interior. Para citar mais uma vez o mesmo livro moderno sobre a construção de portos: “A disponibilidade das comunicações como o interior tem um papel importante na localização dos portos. A menos que a área tributária seja servida com boas estradas de rodagem, estradas de ferro e vias navegáveis levando às cidades do interior, ou que o terreno e as condições sejam favoráveis para o desenvolvimento ou ampliação dessas artérias de comunicação, um porto não florescerá”. Na tentativa de penetrar neste aspecto do estudo dos portos, eu encontrei ajuda na série de *Geographical Handbooks* (manuais geográficos), produzidos pela Divisão de Inteligência Naval do Almirantado Britânico, durante a Segunda Guerra Mundial. Eles são particularmente interessantes porque os países europeus com que lidamos estavam, naquela época, sendo considerados para invasão ou, ao menos, um ataque por mar. Eles estavam, então, sendo vistos do mar, mais do que da terra, o que é o inverso da posição usual. De modo curioso, isto faz deles um registro parecido com os relatos dos vários viajantes do século XIX no Mediterrâneo Oriental, homens como o capitão Spratt ou o

<table border="1"> <tr><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td></td><td></td><td></td></tr> </table>										Por um Estudo dos Portos Romanos	Jan / 2010
labeca		10 de 14									

foi a posição de Narbonne comandando uma das grandes rotas pelo sudoeste da Gália – subindo o Aude, por Garonne e para todo o distrito de Bordeaux na costa Atlântica. Mesmo assim, o esforço foi grande e havia sinais, por volta de meados do século II d.C., de que isso não era mais justificável. Estabelece-se uma retração das instalações portuárias. O assoreamento pode bem ter sido um problema mas, mais importante, era a mudança da ênfase política e econômica para o leste.

Arles se tornou o porto dominante no Sul da Gália durante o final do Império. Ele era situado mais para o interior do que Narbonne e, embora no rio Ródano, seus laços com o mar eram precários. Eles foram aprimorados por um sistema de canais, os famosos Fossae Marianae, escavados por soldados de Mário, no final do século II d.C., ao longo de lagoas do delta do Ródano embora, mesmo isso, não fosse sempre confiável. Porém, a facilidade de sua comunicação com o mar era menos importante do que as suas rotas abertas para o interior. E elas eram esplêndidas – não só os vales do Ródano e Saône, mas o Loire, o Seine, o Meuse, o Moselle e a, militarmente vital, região do Reno. Aqui, custo e esforço permaneceram justificáveis até o fim.

No sul da Espanha, também foi um porto fluvial – *Hispalis* (Seville), que veio a dominar o comércio com a Bética, cuja importância foi recentemente revelada, de um ângulo não usual, por Anthony Parker em seu trabalho sobre naufrágios no Mediterrâneo ocidental. *Hispalis* ficava a cerca de 54 milhas para o interior, subindo o rio Bétis, mas podia ser facilmente alcançada por navios de alto-mar. Ele ficava no centro da área mais fértil da Bética – rica em produtos naturais, azeite, vinho e minérios, e tinha laços com as altas planícies do rio Guadiana e o Tagus. Essas vantagens, aparentemente, permitiram que ele, no século II d.C., eclipsasse o óbvio porto natural na costa – Gades (Cádiz), o qual, no tempo de Estrabão, era uma das maiores cidades do Império. Nesse caso, eu fortemente suspeito que os mercadores de Gades simplesmente transferiram as atividades mais para o interior, quando a *pax romana* criou as condições ideais para a mudança.

Até aqui, em se falando das linhas de penetração para o interior, a ênfase tem sido sobre as lagoas e rios. Contudo, as estradas eram quase igualmente vitais para um porto antigo e, certamente, muito mais importantes do que eu estava preparado para reconhecer no passado. O transporte terrestre e sobre água eram profundamente inter-relacionados. Os mapas de estradas padrão (um tanto vazios) da Espanha romana, ou da Gália, ou da Itália, nos dão uma falsa

<table border="1"> <tr><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td></td><td></td><td></td></tr> </table>										Por um Estudo dos Portos Romanos	Jan / 2010
labeca		11 de 14									

impressão de que havia muitas estradas, caminhos e trilhas, mesmo trilhas de burro, perto de muitos centros de habitação. Mesmo numa área bem estudada como o Lácio, nossa ignorância ainda é surpreendente. Mocchegiani e Castagnoli, numa cuidadosa investigação do Tibre entre Óstia e Roma, mostraram que havia instalações portuárias, cais e rampas de desembarque, em quase todas as etapas entre a cidade e o mar. Roma e Óstia não eram simplesmente uma cidade, com seus desembarcadouros fluviais e um porto secundário. A relação era contínua e complicada. As instalações para desembarque entre as duas eram em geral precisamente de onde os produtos poderiam ser levados melhor e mais diretamente por estrada para Roma, como em *Vicus Alexandri*.

Com certeza Roma era excepcional. Mas podemos ver numa outra área do Mediterrâneo ocidental como as estradas desempenhavam um papel majoritário servindo aos portos, como na África. Os manuais da Inteligência Naval Inglesa da época da guerra sobre a Argélia e a Tunísia são particularmente úteis aqui – não menos porque o historiador da antiguidade Sherwin–White contribuiu para os mesmos. As duas áreas eram bem distintas. Os portos na Argélia Romana não eram, por natureza, tão abundantes. Além disso, eles eram desligados das rotas principais pelas montanhas imediatamente ao sul; rotas que corriam lateralmente de leste para oeste, pelas áreas mais produtivas do interior. O estado construiu a maior estrada, que ia de Cartago direto para Cirta e Sitifis, por motivos militares. Mas as próprias municipalidades locais produziram uma rede de comunicações, que frequentemente se estendiam por centenas de milhas ao redor de tais centros. Os primeiros portos significativos a leste de Cesaréia (Cherchel), na Mauritânia, foram *Rusicade* (Philippeville) e *Hippo Regius* (Bone), porque destes portos boas estradas conduziam diretamente a Cirta, pelo interior. Em contraste, as estradas para *Sitifis* de *Saldae* e *Igilgili* eram mais remotas e difíceis, e, por conseguinte, esses portos nunca se desenvolveram com a mesma extensão.

O porto de *Thabraca*, perto da fronteira tunisiana, era um caso especial, uma vez que era o ponto de exportação de mármore rosa e amarelo da Numídia extraído das pedreiras em *Simitthu* (Chemtou), no vale de Bagradas. Eles eram utilizados em muitas construções da Roma imperial e os imperadores estavam dispostos a fazer esforços especiais para assegurá-los.

Na própria Tunísia, a situação era diferente e mais fácil. A área foi pacificada cedo e era repleta de assentamentos que rapidamente desenvolveram o sistema de estradas. No interior, mais próximo de Cartago, as estradas seguiam os vales dos rios e, nas altas estepes para o interior ao sul, elas ainda seguiam o relevo natural da zona rural. Porém, nas estepes baixas na direção da costa leste, as

<table border="1"> <tr><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td></td><td></td><td></td></tr> </table>										Por um Estudo dos Portos Romanos	Jan / 2010
labeca		12 de 14									

estradas seguiam diretamente para o mar. Lá, a despeito da água rasa e, às vezes, traiçoeira, se desenvolveu toda uma série de portos – *Clupea*, *Curubis*, *Hadrumetum*, *Leptis Minor*, *Thapsus* – escoadouros para a grande quantidade de produtos agrícolas trazidos pelo sistema de estradas.

A influência dos fatores humanos na posição e no desenvolvimento dos portos é, portanto, óbvia. Contudo, o enigma permanece. Ainda acho difícil mostrar que somente mercadorias manufaturadas, em oposição a produtos agrícolas ou matérias-primas especiais, tenham sempre estimulado o desenvolvimento das instalações portuárias. É verdade que Degrassi estudou em Ístria, no norte do Mar Adriático, uma série muito elementar de portos feitos pelo homem. Alguns pertenceram a vilas privadas, mas outros pareciam ser quase desembarcadouros industriais para as pequenas manufaturas que existiam nas redondezas. Em sua forma mais simples, eles eram um só quebra-mar, posicionado contra o vento e se estendendo até as águas profundas. Porém, apesar de simples, uma busca por instalações portuárias, conduzida por Hohlfelder em meados dos anos 70, ao longo da costa da Bética no sul da Espanha, na qual sabemos hoje que o *garum* era feito e da qual temos uma lista de pretensos “portos”, não produziu nenhum resultado. Mesmo em Belo, um centro de manufatura do *garum*, somente uma série de tanques de processamento de *garum* foi descoberta e nada mais. Teriam esses locais simplesmente quebra-mares de madeira? Ou eram os navios carregados por estivadores?

Ainda mais problemática para um historiador é a questão de como eram administrados os portos e como era o trabalho no dia-a-dia. Pensei que, como no caso dos celeiros e grãos, haveria inscrições, papiros, e documentos legais que talvez iluminassem este assunto. Admito que ainda tenho que analisar os legisladores sistematicamente, mas já suspeito que a seleção será escassa. Talvez comparações medievais possam ajudar, embora o que eu tenha lido até o momento sobre estados como Gênova, Pisa e Florença não tenha de fato auxiliado. Inscrições relevantes também parecem ser quase inexistentes. Pode haver um certo número relativo à organização dos embarcadores e marinheiros no Tibre e em locais como Arles, ou mesmo Hispalis. Mas é um fato deprimente que Lassère em seu recente (e grande) livro sobre a África Romana e seus habitantes, que enfatiza a importância de seu comércio, não tenha relatado nada sobre capitânicas e administração portuária. George Houston em palestra na Academia Americana de Roma, sobre os oficiais administrativos dos portos na Itália, enfatizou a ausência de evidências fora de Óstia e Puteoli. No entanto, preciso de uma forma para tentar responder à importante questão se o governo

<table border="1"> <tr><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td></td><td></td><td></td></tr> </table>										Por um Estudo dos Portos Romanos	Jan / 2010
labeca		13 de 14									

central romano encorajava diretamente a construção de portos e a eficiência em sua administração, e, em caso afirmativo, se isto se devia ao comércio.

No momento, me encontro dividido entre duas direções. Por um lado, acho difícil ver as intervenções do governo central, ou do imperador, como motivadas por qualquer outra coisa que não o próprio, ou limitado, interesse. *Ventotene* (Pandateria), onde no mínimo 60.000 m³ de rocha sólida tinha que ser escavada para criar um ancoradouro, serviu como uma ilha-prisão para várias damas imperiais no exílio; Antium, um dos resorts favoritos de Nero e Trajano, tinha uma *villa* imperial em *Centumcellae*. De qualquer maneira, a construção de portos a norte e sul de Roma, de Civitavecchia à Baía de Nápoles, poderia estar relacionada ao suprimento da capital – algo que era verdade, provavelmente, mesmo em *Astura*, que era um ancoradouro grande demais para a *villa* que lá existia. Um ancoradouro em *Tarraco* na Espanha foi construído por razões políticas. Uma renovação em grande escala do porto em *Leptis Magna*, na África, foi realizada por este ser o local de origem de um Imperador (Sétimo Severo).

Por outro lado, quaisquer que sejam as razões, estes portos representaram injeções de capital, o que pode ter beneficiado o comércio de várias tipos. Quanto mais trabalho, mais impressionado fico com a multiplicidade de portos, grandes ou pequenos, mesmo no Império ocidental. Houston concluiu que, na Itália, eram as municipalidades que deveriam ter a responsabilidade sobre os portos e isto pode ser o mesmo para outras áreas. Se o sistema de estradas da África foi aberto por uma combinação da autoridade central com o zelo das municipalidades locais, talvez uma mistura similar possa ser detectada para os portos. A intervenção estatal, por suas próprias razões, em certos locais permitia que outras municipalidades bem posicionadas produzissem uma rede para seu próprio lucro e conveniência. Mas, dado o custo dos trabalhos nos portos, como poderiam municipalidades individuais financiá-los? Das taxas portuárias? Ou empréstimos? Ou doação dos magnatas locais⁵¹? Não tenho certeza com relação às respostas.

Contudo, também ainda não compreendo como os portos de fato funcionavam. Havia uma regra para a passagem dos navios dentro e fora de um ancoradouro, um tipo de direção, um lado certo ou errado da estrada? Ou se havia duas aberturas, uma seria para a saída e a outra para a entrada dos navios? Ou tudo dependia do vento? Dado que os navios cargueiros eram guiados por um leme duplo, como eles poderiam ser pilotados e manobrados em um espaço tão reduzido? O planejamento dos portos antigos levaria em conta os círculos de manobras e pontos de içamento como fazem os portos modernos? É útil

<table border="1"> <tr><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td></td><td></td><td></td></tr> </table>										Por um Estudo dos Portos Romanos	Jan / 2010
labeca		14 de 14									

saber quão próximos eram dispostos os navios num ancoradouro? Nós temos, com certeza, uma boa quantidade de evidências dos galpões de construção de navios de guerra – incluindo agora os galpões de construção de navios púnicos em Cartago. Afinal, os navios de guerra tinham de ser retirados d'água, já que eles não podiam ser protegidos de apodrecimento ou cupins, tendo seus cascos revestidos com chumbo como os navios mercantes. Mas o que falar sobre os navios mercantes? Assumindo que eles estivessem ancorados obliquamente com a proa, como os carros de hoje, estacionados diagonalmente, quão próximos eles poderiam ficar? Devemos nos preocupar com as diferenças nas distâncias entre os pontos de atracação dos diferentes ancoradouros – 14 a 16 m de distância no porto de Trajano em *Portus*, 3 m em *Leptis Magna*, 18,5 m em *Terracina*? Ou devemos nos preocupar mais em tentar descobrir o *tempo de permanência* para o carregamento e o descarregamento de um navio cargueiro na antiguidade? E nos preocuparmos com o que acontecia aos carregadores e outros trabalhadores das docas fora da época de navegação?

Algumas das evidências para responder a questões como estas podem ser encontradas em fontes iconográficas – em mosaicos, pinturas parietais ou relevos. Suspeito que muito mais pode ser encontrado nos trabalhos dos autores clássicos, não só em Estrabão e nos manuais de navegação, mas em poesia e prosa de todos os tipos. Se lermos essa rica literatura com muita atenção e, com as questões certas em mente, poderemos alcançar um quadro apropriado, no qual poderemos inserir o crescente volume de achados arqueológicos. Os portos romanos terão, então, o seu digno lugar nas mudanças da história do governo e da sociedade romanos. Mas a tarefa é grande e demanda uma cooperação imaginativa entre historiadores e arqueólogos.