

---

# ἄρχαί

AS ORIGENS DO PENSAMENTO OCIDENTAL  
THE ORIGINS OF WESTERN THOUGHT

---

ARTIGO

## **Nuances costeiras: um estudo das divergências e semelhanças entre as cidades romanas de Tel Dor e Cesareia Marítima por meio da análise de sua cultura material**

**Coastal Nuances: A Study of the Divergences and Similarities between the Roman Cities of Tel Dor and Caesarea Maritima through the Analysis of their Material Culture**

Gabriela Rodrigues Marques de Oliveira <sup>i</sup>

<https://orcid.org/0000-0002-3239-3094>

[gabriela.rmo@hotmail.com](mailto:gabriela.rmo@hotmail.com)

<sup>i</sup> Universidade de São Paulo – São Paulo – SP – Brasil

OLIVEIRA, G. R. M. (2026). Nuances costeiras: um estudo das divergências e semelhanças entre as cidades romanas de Tel Dor e Cesareia Marítima por meio da análise de sua cultura material. *Archai* 36, e03611.

**Resumo:** Este artigo realiza uma análise comparativa das paisagens portuárias das cidades romanas de Tel Dor e Cesareia Marítima, na costa do Levante, com base em dados arqueológicos, arquitetônicos e numismáticos. A partir de uma abordagem integrada entre arqueologia portuária e arqueologia da paisagem, discute-se como fatores geográficos, tecnológicos e políticos moldaram diferentes expressões da relação entre cidade e mar. Tel Dor, com seus atracadouros naturais em uso desde a Idade do Bronze, evidencia a continuidade de tradições construtivas locais e a adaptação de práticas marítimas sob o domínio romano. Cesareia Marítima, por sua vez, marcada pela monumentalidade do porto de Sebastos, expressa a instrumentalização política e simbólica da arquitetura herodiana. A aplicação dos conceitos de fronteira e middle ground aos portos revela essas áreas como espaços de mediação cultural, onde se articulam dinâmicas locais e imperiais. Ao compreender os portos como parte constitutiva da paisagem, e não apenas como estruturas funcionais, o estudo evidencia a diversidade das respostas regionais ao poder romano e reforça a importância da arqueologia da paisagem para interpretar as interações socioculturais no Mediterrâneo antigo.

**Palavras-chave:** Tel Dor, Cesareia Marítima, arqueologia portuária, Palestina romana, análise comparativa.

**Abstract:** This article presents a comparative analysis of the port landscapes of the Roman cities of Tel Dor and Caesarea Maritima, located on the Levantine coast, based on archaeological, architectural, and numismatic data. Through an integrated approach combining port archaeology and landscape archaeology, it discusses how geographical, technological, and political factors shaped different expressions of the relationship between city and sea. Tel Dor, with its natural anchorages in use since the Bronze Age, demonstrates the continuity of local building traditions and the adaptation of maritime practices under Roman rule. Caesarea Maritima, in turn, marked by the monumentality of Sebastos Harbor, exemplifies the political and symbolic instrumentalization of Herodian architecture. The application of the concepts of boundary and middle ground to port contexts reveals these areas as spaces of cultural mediation, where local and imperial dynamics intersect. By understanding ports as constitutive elements of the landscape, rather than merely functional structures, this study highlights the diversity of regional responses to Roman power and reinforces the importance

of landscape archaeology for interpreting sociocultural interactions in the ancient Mediterranean.

**Keywords:** Tel Dor, Caesarea Maritima, port archaeology, Roman Palestine, comparative analysis.

---

## Introdução

A expansão marítima romana provocou transformações significativas nas dinâmicas urbanas, econômicas e culturais das cidades situadas ao longo do Mediterrâneo. Os portos, enquanto espaços de contato e de circulação de bens, pessoas e ideias, constituíam elementos fundamentais da paisagem costeira e da integração territorial do Império. Entretanto, a variedade de formas, tamanhos e tecnologias observadas nessas estruturas revela que não existiu um modelo portuário uniforme. Cada cidade adaptou-se às condições geográficas locais, às necessidades econômicas e às intenções políticas de seus governantes, resultando em configurações materiais distintas que refletem tanto continuidades quanto inovações no uso do espaço marítimo.

Nesse contexto, a comparação entre Tel Dor e Cesareia Marítima, ambas localizadas na costa do Levante e ativas durante o período romano, oferece uma oportunidade de compreender as múltiplas expressões da paisagem portuária na região. Enquanto Tel Dor apresenta um conjunto de atracadouros naturais utilizados de forma contínua desde a Idade do Bronze, Cesareia Marítima distingue-se pela presença de Sebastos, um porto monumental artificialmente construído por Herodes Magno. A análise das evidências arqueológicas e das fontes escritas permite identificar semelhanças e divergências entre as duas cidades, não apenas em termos de estrutura portuária, mas também quanto à organização urbana, às funções econômicas e ao papel simbólico dos portos em suas respectivas paisagens.

O objetivo deste artigo é examinar como as diferentes soluções portuárias adotadas em Tel Dor e Cesareia Marítima expressam

dinâmicas locais e imperiais no Mediterrâneo romano. Busca-se discutir de que modo fatores geográficos, tecnológicos e políticos influenciaram o desenvolvimento dessas cidades costeiras e como suas culturas materiais refletem processos de continuidade e transformação sob o domínio romano. Para tanto, serão analisadas estruturas e evidências numismáticas de alguma forma relacionadas com as áreas portuárias das cidades durante o período romano, especialmente entre os séculos I AEC e II EC. Tais vestígios serão examinados de forma comparativa (por exemplo, edifícios que desempenhavam funções parecidas nas duas cidades). Por fim, cabe salientar que as informações a respeito dos supracitados vestígios foram obtidas por meio de fontes primárias, como as obras de Flávio Josefo e, principalmente, por meio de relatórios preliminares de escavações, não tendo sido realizada, portanto, prospecção geofísica/geoarqueológica própria.

## **Divergências e semelhanças entre os portos de Tel Dor e Cesareia Marítima**

O mundo romano viu crescer o número de portos pelo Mediterrâneo, assim como da variedade das tecnologias a eles associadas. Isso não significou, entretanto, que todos os portos construídos no período romano foram monumentais. Autores como George W. Houston (1988) defendem que a grande maioria dos atracadouros desse período eram, na verdade, pequenos. Isso porque era mais comum o uso de barcos mercantis pequenos<sup>1</sup> (de 60 toneladas ou menos) - mesmo que a tecnologia da época permitisse a construção de embarcações maiores - principalmente em viagens de curto e médio prazo. Barcos menores não exigiam grandes investimentos em estruturas marítimas, já que podiam atracar em águas rasas e praias (Nakas, 2020).

O uso de barcos grandes (de 500 toneladas ou mais) seria exceção, ocorrendo principalmente em situações que envolvessem viagens muito longas, ou a ida para grandes mercados. Portanto, os portos monumentais, como o de Cesareia Marítima, eram a exceção

---

<sup>1</sup> Os barcos pequenos geralmente carregavam bens diversos em pequena quantidade, que pertenciam a diferentes mercadores. Dessa forma, caso o barco naufragasse, não haveria tanto prejuízo para uma só pessoa (Houston, 1988).

e não a regra no mundo romano. A maioria possuía pouca ou nenhuma estrutura marítima. Ulpiano, escrevendo no século II EC define um porto apenas como “um local protegido, onde bens podem ser carregados e descarregados” (Dig. 50.16.59).<sup>2</sup> Além disso, no período romano, a atracagem em docas era incomum; âncoras de diferentes tipos e tamanhos eram usadas conforme o local, o que muitas vezes tornava desnecessária a construção de estruturas fixas (Nakas, 2020).

Era esse o caso dos atracadouros de Tel Dor, que possuía, ao que tudo indica, três formações naturais que eram utilizadas como atracadouros, mas nos ateremos apenas a duas: a baía norte e a baía sul, em conjunto com a lagoa Tantura (Figura 1). A baía norte começou a ser mais explorada apenas no final da década de 2010, por Assaf Yasur-Landau, Ehud Arkin Shalev e Gil Gambash, em consonância com o Tel Dor Excavation Project. Nela há três enseadas, e em duas (áreas B e C) foram encontrados vestígios romanos, como cerâmicas e estruturas públicas (um teatro e um possível armazém). A enseada mais profunda (B), protegida e utilizada desde a Idade do Bronze, talvez recebesse barcos maiores e até navios de guerra; a mais rasa (C), próxima à cidade romana, favorecia o comércio em barcos menores, com abundância de cerâmica e pedras de lastro.

---

<sup>2</sup> Disponível em: <https://www.thelatinlibrary.com/justinian/digest50.shtml>

Figura 1 – Vista área das baías de Tel Dor



Fonte: Shalev et al., 2019, p. 208.

Legenda: (1) Lagoa de Tantura; (2) a baía sul; (3) a baía do amor, ou baía central; (4) a baía norte com algumas áreas exploradas.

Nessa enseada também se localiza a única estrutura portuária associada à Dor romana: um provável armazém (Shalev et al., 2019), que indica intenso uso comercial. Próxima dali, foi achada a base de uma estátua do governador Gargilius Antiquus (Shalev et al., 2019), reforçando a relevância da baía, embora sua posição original seja incerta.

Antes do período romano, o principal atracadouro de Dor ficava ao sul, formado pela baía sul e pela Lagoa Tantura (na verdade, uma faixa de mar entre pequenas ilhas). Assim, Dor possuía um porto duplo, depois separado por um banco de areia. Utilizado desde a

Idade do Bronze, foi abandonado no período bizantino, possivelmente por sedimentação e aumento do nível do mar. Foram achadas estruturas portuárias das Idades do Bronze e Ferro, mas nenhuma romana. Na Lagoa Tantura, cerca de vinte naufrágios datam do período romano ao otomano (Lazar et al., 2020), e uma inscrição dedicada a Antonino Pio comprova seu uso pelos romanos (Wachsmann; Raveh, 1984). Assim, Dor possuía múltiplos atracadouros, algo comum nas cidades costeiras do Mediterrâneo, como em Cesareia Marítima.

Em Cesareia, havia tanto atracadouros naturais quanto o porto monumental Sebastos.<sup>3</sup> Os naturais localizavam-se ao norte e ao sul de Sebastos. O porto norte, utilizado desde o período helenístico, tinha um cais de 4 m de largura e pelo menos 30 m de comprimento, protegido por recifes e pela costa. Continuou em uso durante o período herodiano e foi incorporado à cidade, sendo reformado com técnicas de blocos fixados por grampos, típicas de Cesareia Marítima. Duas grandes torres (12 m de diâmetro) foram anexadas à muralha de Herodes. Robert L. Hohlfelder et al. (1983) o identificaram como um porto helenístico da tradição *limen kleistos*, ou “porto fechado”.

O atracadouro sul, uma baía desprotegida entre dois promontórios, foi usado de 1200 AEC até o período bizantino. O promontório norte marcava o limite de Sebastos; o sul foi nivelado e transformado em piscina ou tanque de peixes (Raban; Hohlfelder, 1981). Essa baía era usada pelos cidadãos de Cesareia por conta das altas taxas do porto real e sua proximidade a numerosos armazéns (séculos I–VII EC), o que indica uso comercial intenso. Mesmo sendo natural, pedras e escombros eram depositados para aumentar sua proteção (Raban, 1992, p. 120; Hohlfelder et al., 1983).

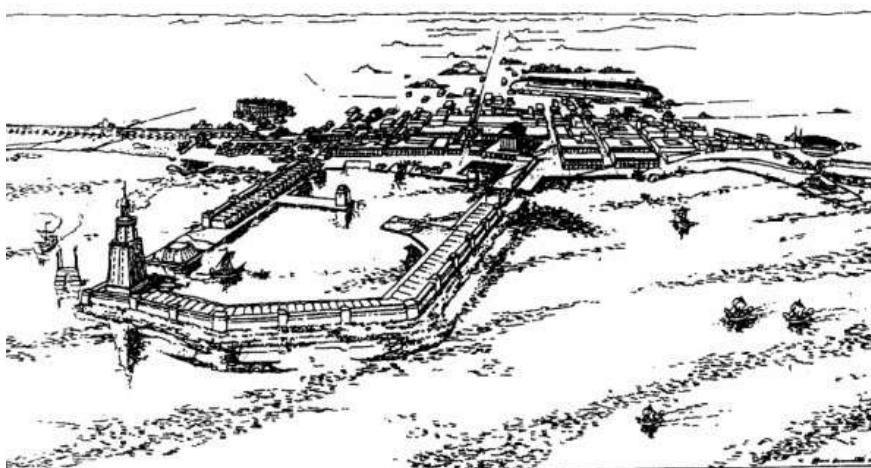
Até aqui vimos o que seria o mais comum no mundo romano: portos simples e naturais, e com pouca, ou nenhuma, estrutura marítima. Agora nos voltamos para a (grande) exceção: Sebastos, principal ponto que diferenciava a paisagem costeira de Tel Dor e Cesareia Marítima. Sebastos era um complexo portuário (Figura 2), constituído por diversas estruturas. Josefo (Ant. 15.333; War. 1.409) revela, porém, que sua construção foi desafiadora, já que não havia

---

<sup>3</sup> “Sebasto em grego (σεβαστός) significa “venerável” e era também um título honorífico usado nas cidades-estados gregas do período helenístico” (Teixeira-Bastos, 2020, p. 23).

nenhuma formação natural que facilitasse a edificação de um porto artificial no local. Pelo contrário, as condições naturais eram desfavoráveis, já que havia uma forte corrente vinda do sul que carregava grande quantidade de aluvião do Delta do Nilo, e uma construção que bloqueasse essa corrente causaria a deposição de areia ao sul do local, o que aceleraria a erosão da estrutura. Também o mar do lado oeste proporcionava muitas tempestades. Além de que, a pedra local geralmente usada em construções, o *kurkar*, não era adequada para ambientes marítimos. A solução de Herodes para resolver tais problemas foi investir em tecnologia, materiais e construtores romanos (Hohlfelder, 2003).

Figura 2 – Reconstrução de Sebastos e Cesareia Marítima no período herodiano, no século I EC



Fonte: Raban, 1992, p. 122-123.

Nota: Reconstrução de S. Gianetti.

Apesar do uso predominante do concreto hidráulico, Sebastos incorporou técnicas locais e orientais. Dois grandes quebra-mares o envolviam: o sul, com cerca de 600 m, e o norte, com 200 m (Hohlfelder et al., 1983). Foram construídos com pedras e concreto assentado debaixo d'água em formas de madeira. Três métodos possivelmente foram utilizados: cofragens verticais cravadas no fundo do mar (como em Cosa e Portus); formas flutuantes de lados duplos que afundavam ao serem preenchidas com concreto; e o uso de barcas estanques, técnica semelhante à do porto de Alexandria (Brandon, 2008).

O quebra-mar principal aparentemente foi formado por duas linhas de *pilae* (blocos individuais retangulares de concreto), sendo que a fileira externa desse *pilae* funcionou como *prokumai* (quebra-mar). Esse sistema pode ter sido tanto influência romana, principalmente de Cosa e Puteoli, quanto conhecimento local derivado dos fenícios, que usavam recifes para proteger seus portos internos (Brandon, 2008). Havia ainda um quebra-mar subsidiário menor atrelado à parte externa do quebra-mar principal, que o protegia de tempestades. Ele era mais estreito e mais baixo que o quebra-mar principal, e não havia nenhuma estrutura que os conectava (Raban, 1985). Além disso, na extremidade do quebra-mar sul havia um provável farol, que não foi mencionado por Josefo – mas que seria um edifício essencial em um porto do tamanho de Sebastos. Porém, ele menciona um muro adornado com torres, localizado acima do quebra-mar principal, e seis colossos que ficariam na entrada do complexo – três localizados no lado leste, acima de uma grande torre, e três no lado oeste, suportados por pedras (Hohlfelder et al., 1983). Os colossos não foram encontrados, mas, se realmente existiram, é possível que Herodes tenha se inspirado nos colossos de Rodes, e que as figuras representassem divindades romanas, ou mesmo membros da família Julio-Claudiana. Se assim fosse, essas estátuas também fariam parte dos esforços do rei para reiterar sua aliança com Roma, além de ser um lembrete da importância do imperador aos marinheiros que saíam e chegavam à Cesareia Marítima (Hohlfelder, 2003).

Sebastos pode ser comparado a um *limen kleistos*, com porto externo (entrada pelo norte, fechada por corrente) e um porto interno artificial, com 40 m de largura e 100 m de comprimento, ligado ao templo de Augusto e Roma (Raban; Hohlfelder, 1981; Raban, 1992). Escavado na rocha, possivelmente teve vida curta, assim como o próprio Sebastos (Hohlfelder et al., 1983).

As diferenças entre os portos de Dor e Cesareia mostram que as tecnologias e usos portuários não seguiram desenvolvimento linear. Devem ser consideradas variáveis como topografia, materiais disponíveis e economia regional (Oleson, 1988). As técnicas inovadoras de Sebastos não significam que os portos naturais fossem arcaicos ou irrelevantes. Os romanos valorizavam dois princípios: continuidade e inovação. “O tradicional conhecimento local do sul do Levante em acessar o mar [...] continuou sendo bem usado no

período romano” (Yasur-Landau et al., 2018, p. 79). Além disso, “o sucesso comercial de uma cidade não dependia de estruturas portuárias elaboradas” (Yasur-Landau et al., 2018, p. 81).

Em Tel Dor há evidências de prosperidade antes e depois do domínio romano, e mesmo em Cesareia, portos antigos e simples continuaram em uso após Sebastos. As técnicas e materiais romanos, contudo, foram fundamentais para o aumento e diversificação dos portos mediterrâneos. O concreto hidráulico, feito de argamassa e *pozzolana* (tipo de pó vulcânico), destacou-se por sua durabilidade e fácil aplicação subaquática. Seu uso em portos, pontes e aquedutos começou provavelmente em Cosa, no final do século II ou início do I AEC (Oleson, 1988).

Sebastos, portanto, era singular na paisagem costeira levantina não apenas por seu tamanho, mas também pelos materiais e tecnologias envolvidos em sua construção. Além do uso do próprio concreto hidráulico, diferentes técnicas de deposição desse concreto no fundo do mar foram utilizadas. Nem sempre essas técnicas eram estritamente romanas. A elas era somado o conhecimento local, produto das ocupações anteriores daquele território.

## **As áreas portuárias e a estruturação urbana das cidades**

O principal ponto que diferenciava Tel Dor e Cesareia Marítima, além da existência de Sebastos, era que a primeira não fazia parte do reino de Herodes e respondia diretamente aos romanos. Quanto às similaridades, destacam-se os atracadouros naturais e seus usos no período romano. Outro ponto em comum era a presença de estruturas de armazenamento associadas aos portos.

Em Tel Dor, a única estrutura marítima efetivamente relacionada ao período romano é um provável armazém, localizado na extremidade sul da baía norte. De planta retangular (37 × 35 m), foi construído na segunda fase romana da cidade, entre os séculos II e IV EC. Embora haja divergências sobre sua funcionalidade, seu porte e proximidade do mar sustentam a hipótese de tratar-se de um espaço de estocagem (Shalev et al., 2019). À época, a baía norte era o

principal ponto de comércio marítimo romano, o que justifica a instalação de um armazém no local.

A existência de armazéns, ou *horrea*, em Cesareia Marítima, por sua vez, é mais do que esperada, dado o tamanho de Sebastos. Próximo do porto interno, e abaixo do templo da plataforma, havia um complexo de duas séries de seis abóbadas paralelas. Inicialmente foram creditadas como sendo herodianas, mas escavações realizadas pela Israel Antiquities Authority (IAA) demonstraram que na verdade foram construídas por volta de 300 EC. Além dessas, existem também as *horrea* (Figura 3) que posteriormente foram transformadas em Mitreu, se tornando um dos primeiros *Mithraea* do Império Romano na região (Teixeira-Bastos, 2023). Elas consistiam em uma série de quatro estruturas abobadadas construídas com blocos de silhar. Possuíam aberturas em arco na parte da frente, e uma segunda abertura na extremidade traseira das paredes laterais, que forneciam acesso entre as abóbadas adjacentes (Patrich, 2011). Essas construções lembram os armazéns de Massada e Samaria, ainda que com telhados planos. Parte da estrutura relaciona-se ao muro herodiano, enquanto outra, composta por pedras menores e sem revestimento, parece ser anterior ao período de Herodes (Patrich, 2011; Raban, 1985; Raban; Hohlfelder, 1981).

Figura 3 – *Horrea* de Cesareia Marítima



Fonte: Acervo próprio.

Na descrição que Josefo faz de Cesareia Marítima, não há referência a estruturas de armazenamento ao longo do porto, mas sim a câmaras abobadadas utilizadas como alojamento para marinheiros (Yasur-Landau et al., 2018). A posterior transformação de uma dessas câmaras em Mitreu sugere certa flexibilidade em seus usos originais, o que torna plausível que outras tenham servido, em algum momento, como abrigo para marinheiros. Caso parte dessas estruturas seja anterior ao período herodiano, é igualmente possível que a função de armazenamento de bens tenha sido uma adaptação posterior, acompanhando as mudanças no uso do espaço portuário ao longo do tempo.

Em Cesareia havia vários armazéns, nem todos próximos ao mar, pois também serviam ao abastecimento local. No mundo romano, existiam diferentes tipos de estruturas de armazenamento: o *porticus*, derivado da *stoa* grega, era mais versátil; já as *horrea* destinavam-se ao comércio, surgindo em Roma e Óstia no final do século II AEC. Compostas por fileiras de cômodos dispostos em corredor ou pátio — este último de influência helenística —, nas províncias orientais como a Judeia-Palestina eram geralmente corredores com cômodos profundos voltados para o mesmo lado (Patrich, 2011).

A existência de armazéns e *horrea* nas cidades indica não apenas sua importância no mundo romano, mas reitera que de fato eram cidades portuárias, e não apenas cidades que possuíam atracadouros.

A dependência da morfologia urbana em relação às instalações portuárias, por exemplo, define a “cidade portuária” e a sua função primordial como cidade com vocação mercantil, dedicada ao comércio marítimo” (Tacla et al., 2011, p. 169).

Ou seja, a organização e constituição do espaço urbano era um reflexo direto da função de uma cidade. Além disso, a trajetória de uma cidade também era um fator determinante para a caracterização de sua relação portuária. Em Tel Dor, por exemplo, vimos que havia um uso de seus atracadouros desde a Idade do Bronze. E em suas sucessivas ocupações, seu caráter portuário sempre foi essencial para a perduração de sua importância, mesmo sob domínio de diferentes povos. No período romano podem ser distinguidas duas fases construtivas na cidade. A fase 2, assim denominada de acordo com a ordem dos estratos, deu certa continuidade à fase helenística, mas, a

partir do século II EC, houve uma intensa atividade construtiva na cidade, e diversas estruturas foram reformadas, ou mesmo demolidas, para dar lugar à outras, no que seria a fase 1 (Tabela 1).

Tabela 1 – Fases construtivas do período romano em Tel Dor

| Fase                    | Cronologia aproximada           | Áreas arqueológicas           | Principais intervenções/estruturas                                                                                                                                                         | Relação com o espaço portuário e cultural                                                                                                                          | Referências                                                                                 |
|-------------------------|---------------------------------|-------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------|
| Fase 2 (romana inicial) | Final do séc. I AEC - séc. I EC | Áreas D e entorno da baía sul | Reutilização de estruturas helenísticas; subdivisão de antigo complexo de templos em oficinas e <i>insulae</i> ; permanência de instalações industriais e domésticas                       | Continuidade do uso dos atracadouros da baía sul e da Lagoa Tantura; reforço do caráter produtivo e comercial do setor meridional                                  | Stern; Sharon, 1995; Gilboa <i>et al.</i> , 2010; Nitschke <i>et al.</i> , 2011             |
| Fase 1 (romana tardia)  | Sécs. II - IV EC                | Áreas F e H, baía norte       | Demolição de residências da elite e construção do complexo de templos monumentais (F–H); construção do armazém retangular de 37×35 m na baía norte; reconfiguração parcial da malha urbana | Deslocamento da ênfase urbana para o setor norte; integração entre o templo monumental e o novo eixo portuário; reforço da relação entre culto marítimo e comércio | Shalev <i>et al.</i> , 2019; Matskevich <i>et al.</i> , 2014; Nitschke <i>et al.</i> , 2011 |

Fonte: elaboração própria.

Segundo Stern (1995), as transformações urbanas em Dor podem estar relacionadas à intensa atividade construtiva sob Adriano, motivada pela Segunda Revolta Judaica, que exigiu presença militar nas cidades aliadas aos romanos, como Dor. Um dos principais exemplos dessa mudança foi a substituição de residências abastadas por um complexo de templos nas áreas F e H, entre as baías sul e norte (Figura 4). As antigas casas, provavelmente pertencentes à elite local, apresentavam mosaicos e frescos típicos das residências romanas, como o mosaico com golfinhos e tridente e um fresco com motivos vegetais e animais (Nitschke *et al.*, 2011).

Figura 4 – Áreas F e H. À direita, muro maciço construído acima das residências da fase 1



Fonte: Acervo próprio.

Outra modificação importante foi a transformação das instalações industriais da área D, próximas à baía sul. No período helenístico, o local integrava um complexo de templos que, no período romano, foi dividido em estruturas menores com funções domésticas e industriais (*insulae*). Reaproveitaram-se apenas fundações e colunas antigas (Stern, 1997; Gilboa et al., 2010; Nitschke et al., 2011; Sharon et al., 2006; 2009; Matskevich et al., 2014). Embora não haja certeza sobre os produtos fabricados, a presença de fornos e instalações de processamento de alimentos indica produção alimentícia e metalúrgica, especialmente de bronze, possivelmente voltada ao consumo local, ainda que a proximidade do mar possa sugerir comércio externo.

Já no caso de Cesareia Marítima, sua organização urbana está diretamente relacionada com as intencionalidades de Herodes em sua construção. O porto de Sebastos era a atração principal da cidade, e também a maior conquista arquitetônica de Herodes. Josefo (War 1.410) chega a dizer que o rei visava conquistar o mar, ao construir o complexo portuário acima dele (Hohlfelder, 2003). Mas, outros elementos da cidade também se destacavam. Primeiramente, ela havia sido planejada de acordo com o sistema ortogonal romano, e

dois dos seus *decumani* principais eram conectados com o porto. E, além dos armazéns já descritos, e do templo de Augusto e Roma – que será melhor abordado posteriormente –, outra estrutura que merece menção é o palácio de Herodes, ou palácio do promontório.

Construído em um promontório elevado junto ao mar, o palácio tinha planta retangular com cômodos ao redor de um pátio peristilo e uma piscina central de água doce feita de *pozzolana* — uma inovação que agradava ao gosto de Herodes por obras arrojadas (Richardson; Fisher, 2018). Posteriormente, recebeu um segundo andar, voltado a funções públicas e administrativas. Após o governo herodiano, o edifício tornou-se residência dos procuradores romanos.

## **Dinâmicas da vida cotidiana: inserção da paisagem portuária na vida social**

A paisagem é imbuída de significados, que são causa e consequência das interações socioculturais. As pessoas reagem ao ambiente conforme o sentido que ele possui para elas, de modo que “a avaliação de um ambiente é mais uma questão de resposta afetiva do que de análise detalhada” (Rapoport, 1990, p. 13). Se considerarmos que toda paisagem tem uma função, o significado é o aspecto mais importante dela.

Os aspectos significativos do ambiente são críticos e centrais, pois o ambiente físico é usado na representação do ser e na identidade de grupo (Rapoport, 1990, p. 15).

Assim, o simbólico determina a constituição da paisagem urbana, já que suas estruturas refletem as intenções e necessidades socioculturais.

Esquemas socioculturais são os determinantes primários da forma, afetando as imagens e esquemas que mediam a relação entre ambientes e pessoas (Rapoport, 1990, p. 28).

Amos Rapoport ainda se pergunta

Quais sentidos a paisagem construída tem para os habitantes e usuários, considerando que os sentidos,

assim como as paisagens que os comunicam, são culturalmente específicos e variáveis? (Rapoport, 1990, p. 21).

E podemos acrescentar: qual a relação das pessoas com as cidades onde habitavam? No caso das cidades portuárias estudadas, qual sua relação com os portos? Algumas moedas cunhadas nelas podem oferecer um vislumbre dessa relação.

Em Cesareia Marítima já demonstramos que outros ancoradouros eram utilizados simultaneamente a Sebastos. Em especial a baía sul, que tinha instalações de armazenamento próximas, era bem utilizada pela população da cidade. Um dos motivos apontados, além da praticidade, era o fato de que o porto real possuía altas taxas de uso, o que acabava limitando sua utilização. Podemos considerar então que ao menos parte da população de Cesareia Marítima via Sebastos com certo distanciamento, e não como um elemento intrínseco a cidade. Uma moeda do reinado de Agripa I também parece indicar que o porto era um elemento quase à parte de Cesareia. Ela continha o título da cidade, que dizia em grego KAICAPEIA 'H ΠΠΟΣ Τῶ CEBACTῶ ΛΙΜΗΝΙ (Kaisareia hē pros tō Sebastō limēni), ou seja, “Cesareia, que é próxima ao porto de Sebastos” (RPC I 4985; Meshorer TJC 6; Hendin 555; BMC 20; AJC 6) (Raban, 1992, p. 69). Já em outra moeda do mesmo rei, cujo anverso traz o busto de Agripa I e o reverso representa a deusa Tyche de Cesareia, vê-se a legenda KAICAPEIA 'ΕΦ' 'ΗΣ ΛΙΜΗΝ CEBACTOΣ (Kaisareia eph' hēs limēn Sebastos), traduzida como “Cesareia, na qual está à disposição o porto de Sebastos/Augusto” (RPC I 4985; Meshorer TJC 6) (Figura 5).

Ora, a menção separada da cidade e do porto sugere que Sebastos era percebido como uma entidade independente. Ademais, várias moedas dos primeiros anos de Cesareia não fazem referência ao porto (Evans, 1995), o que surpreende, dada sua grandiosidade no período herodiano.

Isso muda após a Primeira Revolta Judaica, quando imperadores passam a figurar nas moedas junto a divindades locais. Em uma delas, a deusa Tyche — personificação de Cesareia — aparece apoiada sobre uma proa, aludindo ao porto, e segurando o busto do imperador. Ainda assim, a inscrição “Cesareia pelo porto Sebastos” (Evans, 1995, p. 158) reforça a separação entre cidade e porto.

Figura 5 – Busto de Agripa I (anverso) e Tyche de Cesareia em pé, segurando leme e palma, com a legenda “KAICAPEIA ἘΦ’ ἩΣ ΛΙΜΗΝ CEBAΣΤΟΣ” (Cesareia, na qual está à disposição, o porto de Augusto” (reverso)), Cesareia Marítima, 42-43 EC



Fonte: Meshorer *TJC* 122; *RPC I* 4985; Hendin 555;  
BMC 20; *AJC* 6.x

Outras representações dignas de nota são as moedas que mostram Sebastos como uma divindade. Citamos duas dessas moedas, cunhadas sob o governo de Trajano e Adriano, onde o porto é tratado como “deus porto” (Figura 6).

Figura 6 – Busto de Adriano (anverso) e Tyche-Amazona (reverso), em pé, usando quítion e manto



Fonte: Porto, 2007, p. 97, tomo II, moeda 88.

Nota: Em tipos secundários desse reverso, há representações do deus porto.

Se levarmos em conta que a paisagem tinha significado para as populações que a habitavam, e que tinha grande influência nas interações entre essas pessoas e também nos objetos materiais, podemos pensar que talvez Sebastos não fosse visto como parte

intrínseca de Cesareia Marítima por sua população. O reflexo dessa separação pode ser notado em algumas moedas cunhadas na cidade que, sendo um receptáculo de identidades locais, podem nos mostrar os principais símbolos aos quais as comunidades se conectavam. O suposto distanciamento de Sebastos, nesse sentido, poderia ter sido causado pela delimitação em seu uso, por conta das altas taxas cobradas, ou até mesmo por conta de sua monumentalidade, se levarmos em conta que um dos maiores e mais inovadores portos do Oriente romano no período herodiano, sem precedentes principalmente no Levante. Talvez por conta disso a população local o visse com certa estranheza, talvez não compreendessem ou compactuassem com as intenções de Herodes ao construí-lo. Ou, talvez o fato dele ter sido até mesmo divinizado por certo período também tenha causado esse afastamento. Seja como for, esses fatores podem explicar, em parte, sua rápida deterioração após o fim do reinado herodiano.

Em Tel Dor, a situação era distinta. A cunhagem de moedas iniciou logo após a chegada de Pompeu à Palestina e, até o reinado de Vespasiano, manteve caráter semi-autônomo, sem retratar imperadores. Não houve cunhagens conhecidas sob Domitiano, Nerva, Marco Aurélio, Lúcio Vero e Cômodo. Quanto aos motivos, predominam as representações das divindades Doros e Tyche-Astarte, além de símbolos marítimos como galés e *aphlaston* (ornamento de popa). Diversas moedas trazem inscrições que aludem ao papel marítimo de Dor (Meshorer, 1986).

Um exemplo notável é a moeda batida sob o imperador Trajano (Figura 7), cujo anverso mostra seu busto laureado e o reverso apresenta Doros, acompanhada da inscrição grega ΝΑΥΑΡΧΙΣ (Nauarchis), que significa “*governante do mar*” — título extremamente raro, reservado a poucas cidades portuárias de grande importância econômica, como Trípoli e Sídou (Porto, 2007, II, 108; RPC III 3915; Meshorer 33).

Figura 7 – Moeda retratando o imperador Trajano (anverso) e Doros (reverso)



Fonte: Porto, 2007, p.117, tomo II, moeda 108.

Nota: Batida entre 111-112 EC, Tel Dor.

Nessa moeda fica evidente não só o papel, mas a relevância marítima de Dor no período romano. A inscrição mostra que a cidade não era dissociada de seus atracadouros, ao contrário de Cesareia, onde as moedas tratam cidade e porto como entidades distintas.

A relação entre o tamanho da cidade e o do porto produz cidades de diferentes dimensões, tipos e status, pois a atividade portuária estimula o crescimento urbano (Tacla et al., 2011, p. 162).

Em Cesareia, no entanto, o porto era desproporcional à cidade — sobretudo no início —, e seus tamanhos não se relacionavam. O auge urbano de Cesareia, a partir do século II EC, coincidiu com a desativação de Sebastos. Josefo (War. 1.414) afirma que a cidade fora feita para os habitantes da província, enquanto o porto, para os marinheiros (Raban, 1992). Segundo o mesmo autor, a manutenção do porto era dispendiosa, e a administração local não possuía recursos, já que a receita gerada não cobria os custos. Assim, Cesareia não necessitava de um porto tão grande, que, sem manutenção adequada e devido a falhas tectônicas, entrou rapidamente em decadência (Raban, 1992).

Em Tel Dor, por outro lado, o fato de ser uma cidade portuária desde a Idade do Bronze, tornou seu caráter marítimo, com os atracadouros inclusos, parte, se não o todo, de sua identidade, e de seus habitantes.

Ora, se entendermos a identidade como sendo um “termo sociopsicológico, definido vagamente como um ‘conceito de pertencimento’ e formado por uma série domínios sobrepostos – linguagem, cultura material, e as histórias que as pessoas contam sobre si” (Williamson, 2005, p. 20), também podemos associá-la à paisagem, principalmente se a considerarmos como

(...) um sistema de manipulação de símbolos nas ações humanas e seus subprodutos materiais, [que] ajuda a definir relacionamentos padronizados habituais entre informações variadas. Entretanto, processos de mudança comportamental através do espaço e ao longo do tempo necessariamente resultam em um cenário de constante mudança. Assim, a paisagem é um processo cultural (Anschuetz et al., 2001, p. 161).

Da mesma forma, as identidades urbanas e as relações das pessoas com os portos também se transformavam. Mesmo estruturas funcionais possuíam significados simbólicos mutáveis dentro da paisagem. Além disso, as comunidades valorizavam suas identidades como forma de diferenciação, o que implica uma noção de fronteira simbólica. As moedas refletem essa dimensão identitária e fronteiriça, pois representam símbolos que expressam a pertença e a distinção das comunidades às quais pertenciam.

## **Da fronteira ao middle ground: separações e encontros nos portos**

A noção de fronteira pode ter múltiplos sentidos, por isso mesmo, é necessária uma definição clara da fronteira da qual se fala. A fronteira cultural, especificamente, seria estabelecida não tanto como uma barreira, mas como uma forma de contato e influência. Longe de ser um sinônimo de separação, esse tipo de fronteira traria em seu cerne a necessidade das comunidades em se compreenderem mutuamente. Além disso, o estabelecimento de uma fronteira que diferencia uma comunidade de outra também serve para fortalecer a identidade e sensação de similaridade entre os membros de uma mesma comunidade. Outro ponto é que o caráter simbólico desse tipo de fronteira também interfere na criação de fronteiras físicas propriamente. Podemos dizer então que as fronteiras físicas, quando

promovem não apenas a separação, mas o encontro entre comunidades distintas, podem ser classificadas como *middle grounds*<sup>4</sup>. Para que essa ideia fique mais clara, analisemos primeiramente o caso de Sebastos.

O porto possuía as fronteiras típicas de locais marítimos: separava mar e terra e demarcava o fim ou o início de um território, ao mesmo tempo em que abria o espaço à chegada de outras comunidades (Kormikiari et al., 2011). Contudo, as intenções de Herodes e a monumentalidade da construção criaram fronteiras mais complexas, marcadas por múltiplos contatos culturais. Um de seus objetivos era transformar Sebastos em um empório internacional do Mediterrâneo, ponto de encontro de povos de todo o império. Para isso, era necessário afirmar a identidade de seu reino, destacando-o entre as demais nações, tarefa desafiadora diante da própria natureza híbrida de Herodes e dos conflitos entre judeus e romanos.

Seja como for, para que Sebastos fosse esse grande empório internacional, ele deveria assumir a função de mediador entre encontros culturais e étnicos (Malkin, 1998), tornando-se um *middle ground*. Estruturas como as câmaras abobadadas que abrigavam marinheiros, que provavelmente eram as mesmas estruturas usadas para armazenamento de bens, reforçavam essa função mediadora do porto. Na verdade, esses encontros já ocorriam antes mesmo do término de sua construção, quando técnicas e materiais tanto ocidentais quanto orientais foram utilizados no processo. Nesse sentido podemos ir mais além e dizer até mesmo que Sebastos pode também ser considerado um exemplo de estrutura emaranhada, uma vez que foi o resultado – ou a criação de algo novo –, derivado do encontro de estilos construtivos de diferentes culturas.

O fato de Sebastos ser separado de Cesareia Marítima também definia fronteiras simbólicas: o porto, aberto a estrangeiros,

---

<sup>4</sup> Termo cunhado por Richard White (1992) e popularizado por Irad Malkin. O *middle ground* seria um lugar entre culturas, pessoas, impérios e vilas, e cresceria conforme a necessidade das pessoas de encontrarem meios, que não fossem pelo uso da força, de obter cooperação ou consentimento dos estrangeiros. Esse lugar não seria produzido, mas seria a denominação analítica de um lugar específico. No *middle ground*, interpretações errôneas são essenciais, já que é isso o que gera uma difícil balança de poder, onde a inabilidade de ambos os lados de exercer o controle, de modo a forçar o outro a mudar, se torna a base de alianças incertas de guerra e paz (Stockhammer, 2018).

contrastava com a cidade muralhada — prática comum na Antiguidade, mas aqui relacionada à dualidade das cidades portuárias romanas. Enquanto o porto representava abertura e fluidez (em tempos de paz), a cidade possuía fronteiras fixas, muitas vezes naturais. Além disso, o caráter sagrado da urbe romana justificava sua proteção contra o exterior.

No caso de Tel Dor, a situação era um tanto distinta, principalmente porque a relação da cidade com os atracadouros era diferente da relação de Cesareia Marítima e Sebastos. Apesar disso, as regiões portuárias de Dor não deixavam de ser também locais de *middle ground*, principalmente se considerarmos a relação dos romanos com os povos locais. E, apesar de não possuir um porto monumental, também ocorriam contatos entre culturas diversas nos atracadouros da cidade. Eles eram, nesse caso, fronteiras naturais, apesar de não possuírem apenas um caráter divisório.

Em relação às muralhas, Tel Dor havia sido uma cidade fortificada no período helenístico, mas no período romano, grande parte dessas muralhas foram obliteradas por outras construções. Uma delas, inclusive, foi o templo monumental das áreas F e H. Construído no século II EC sobre antigas residências, o templo, composto por dois complexos, destacava-se na paisagem, sendo visível a quem chegava pelo mar. O da área F, maior, é pouco conhecido; o da área H, um *perípteros sine pórtico* de tipo ocidental, possuía fácil acesso ao porto, mas era separado da cidade por um muro de 2,2 m de espessura. Embora não bloqueasse totalmente a visão, restringia o acesso dos habitantes.

Não se sabe se o muro visava separar o templo ou o porto da cidade, mas é possível supor que a estrutura delimitasse um espaço sagrado. As principais divindades de Dor tinham caráter marítimo e protegiam marinheiros, o que permite imaginar que estrangeiros aportados usassem esses templos. Caso também servissem de abrigo, o muro funcionaria como fronteira física e simbólica — afinal, “as paredes são construídas com o propósito de evitar que as pessoas as atravessem”.<sup>5</sup>

---

<sup>5</sup> Jörg Rüpke, em comunicação a respeito do lançamento da versão em português do seu livro “Religião Urbana”. São Paulo, 08/12/22.

Podemos traçar um paralelo entre o complexo de templos de Tel Dor e o templo de Augusto e Roma, em Cesareia Marítima, que também se localizava em um local naturalmente elevado e era ligado ao porto interno de Sebastos, sendo visto com destaque por aqueles que chegavam pelo porto real. Era uma estrutura no estilo coríntio, com seis colunas, construída com *kurkar* e revestida com estuque e pó de mármore, para que ficasse lisa e brilhante. Ao contrário do templo de Augusto, em Roma, o templo de Herodes ficava isolado e centralizado em seu precinto (*temenos*), mas a parte de trás desse recinto era curva, lembrando a colunata semicircular cortada em uma encosta do templo de Augusto da colônia de *Pisidian*, na Antioquia (Burrell, 2009). Isso demonstrava que Herodes não seguia estritamente os modelos construtivos de Roma, mas também se baseava em construções orientais. Por ter sido construído em consonância a Sebastos e não ao restante da cidade, podemos dizer que o templo praticamente fazia parte do complexo portuário.

Diferia, porém, do templo de Tel Dor por sua acessibilidade: ligado à cidade por uma encruzilhada de três vias e dedicado ao culto imperial, enquanto o de Dor provavelmente honrava divindades locais. Herodes parece ter planejado o acesso para integrar fiéis vindos por mar e por terra, reforçando a ideologia imperial em sua “cidade ideal”.

O papel desses templos na paisagem é reforçado pela dimensão memorial do espaço sagrado:

(...) A materialidade sacralizada tem uma trajetória temporal em ambas as direções, preservando depois as memórias e elevando o status de uma sequência de gestos ou de um lugar ao apontar para tais memórias no início de uma ação religiosa. A ação e o lugar são atualizados pelas lembranças, mesmo que essas sejam falsas: ao ver indicadores de rituais realizados anteriormente por outros nesse lugar, lembro-me de um ritual no qual participei de um lugar diferente. A exploração da memória requer uma colocação estratégica de indicadores para a delimitação do espaço ritual (Rüpke, 2022, p. 121).

Isso porque, esse uso da memória nos remete ao culto imperial, principalmente se levarmos em conta que “tanto através da ação de erguer memoriais, quanto de repetidamente vê-los, as pessoas da

cidade aceitavam a autoridade imperial, recriando a ideologia de que o imperador tinha justificativa para deter todo o poder político” (Revell, 2009, p. 89). Se deparar repetidamente com essas imagens, ao mesmo tempo em que se entendia seus significados, era replicar a legitimar o poder imperial (Revell, 2009).

Essas imagens estavam intrínsecas na paisagem. Sua permanência no espaço era essencial para o cumprimento de seus objetivos, denotando que a religião também era uma prática essencialmente espacial. Esse espaço pode ser considerado um *middle ground*, ou terceiro espaço, o que “assinala o aspecto criativo e potencial contra- hegemônico desse espaço em comparação com o ‘espaço percebido/primeiro espaço’ e o ‘espaço concebido/segundo espaço’” (Rüpke, 2022, p. 125). Ou seja, entre um espaço mutável por conta das interações e diferentes interesses que nele ocorriam, e um espaço com funções pré-estabelecidas.

O espaço religioso não é, portanto, apenas o primeiro espaço de templos, lugares de reunião e percursos de procissão que se reflete e se reforça com os discursos do segundo espaço (...). É também o terceiro espaço experimentado e usado por membros de elites políticas ou literárias ou religiosas para seus propósitos específicos e compartilhados por usuários não elites que se apropriam desses espaços de formas que sinalizam atração, repulsa ou indiferença (Rüpke, 2022, p. 126).

Dessa forma, eram inúmeros os sentidos que uma estrutura religiosa poderia ter na paisagem, e múltiplos os fatores que determinavam esses sentidos. Além disso, as estruturas portuárias funcionaram como fronteiras físicas com efeitos sociais distintos. Em Cesareia, a série de quatro abóbadas, mais tarde convertida em Mitreu, mostra a maleabilidade funcional de uma infraestrutura que passa de logística a espaço cultural — um caso de mediação entre fluxos marítimos e práticas rituais. Além disso, a conversão do edifício em Mitreu também fornece um exemplo do desenvolvimento orgânico religioso da cidade (Teixeira-Bastos, 2023). Já os armazéns junto à baía sul, usados paralelamente a Sebastos, evidenciam circulações diferenciadas (porto ‘real’ versus atracadouro cívico) e ajudam a explicar as legendas monetárias que distinguem cidade e porto.

Em Dor, o provável armazém na enseada rasa da baía norte, associado a lastros e cerâmica costeira, indica pontos de transferência entre embarcações menores e a malha urbana, enquanto o muro de 2,2 m separando os templos F–H do bairro residencial sugere a delimitação de uma fronteira simbólica voltada ao acolhimento de marinheiros e culto marítimo. Assim, ‘fronteira’ e *middle ground* deixam de ser categorias abstratas e passam a ser inferidas da distribuição e do reuso de armazéns, câmaras abobadadas, templos e eixos de acesso, evidenciando que essas paisagens são constituídas por relações complexas de poder, adaptação e resistência, nas quais a própria negociação entre agentes atua como elemento formador do espaço e das práticas materiais (Teixeira-Bastos; Funari, 2019).

## Considerações Finais

A análise das formas e técnicas portuárias de Tel Dor e Cesareia Marítima permitiu compreender não apenas suas diferenças construtivas, mas também as distintas intencionalidades que orientaram suas concepções. Enquanto em Tel Dor prevaleceram soluções adaptadas à topografia natural e à tradição marítima local, em Cesareia Marítima a monumentalidade de Sebastos expressou a intervenção herodiana e a integração da cidade ao discurso político e simbólico de Roma. Essas materialidades, portanto, só podem ser plenamente compreendidas quando observadas sob a ótica da paisagem e da agência urbana que as produziu.

Ao considerar a relação entre porto e cidade, percebe-se que as morfologias urbanas e as funções econômicas de cada sítio refletiam modos distintos de inserção no sistema mediterrâneo. Em Cesareia, o porto monumental se impunha como marco visual e símbolo de poder, mas nem sempre se articulava às práticas cotidianas da população. Já em Tel Dor, a continuidade do uso de seus atracadouros naturais reforçou uma integração mais orgânica entre o espaço portuário e a vida urbana, mantendo um equilíbrio entre funcionalidade e identidade local.

Essa diferença também se expressa nos espaços vividos e representados. As moedas, os cultos e as iconografias portuárias revelam percepções divergentes: em Cesareia, o porto aparece como entidade autônoma, quase separada da cidade; em Dor, pelo

contrário, o mar e seus atracadouros são representados como parte constitutiva da comunidade. Tais contrastes evidenciam como práticas e símbolos moldaram maneiras distintas de experienciar e significar o ambiente costeiro. A circulação dessas emissões constitui um elemento adicional para sua interpretação, uma vez que sua difusão — seja predominantemente local ou em circuitos regionais mais amplos — condicionava o alcance dessas imagens e, consequentemente, o público ao qual essas identidades urbanas eram dirigidas.

Por fim, a abordagem das fronteiras e do *middle ground* permite sintetizar esses elementos materiais e simbólicos em uma leitura mais ampla da paisagem portuária. Os portos, entendidos como espaços de mediação entre o local e o imperial, revelam a coexistência de múltiplas escalas de interação — técnica, política e identitária. Assim, as experiências portuárias de Tel Dor e Cesareia Marítima exemplificam a diversidade das respostas regionais às dinâmicas do poder romano e reafirmam o potencial da arqueologia da paisagem para interpretar as articulações entre materialidade, território e cultura no Mediterrâneo antigo.

Nesse sentido, cabe destacar que as interpretações aqui propostas se apoiam, em grande medida, em relatórios preliminares de escavações conduzidas por diferentes equipes, o que evidencia tanto o potencial quanto as limitações do conjunto de dados atualmente disponível. Futuras investigações, especialmente por meio de prospecções geoarqueológicas e subaquáticas mais sistemáticas, poderão testar, refinar ou ampliar as hipóteses levantadas neste estudo, contribuindo para uma compreensão mais precisa das dinâmicas portuárias e de sua inserção na paisagem costeira antiga.

## Disponibilidade de dados

Não aplicável.

## Bibliografia

ANSCHUETZ, K. F.; WILSHUSEN, R. H.; SCHEICK, C. L. (2001). An Archaeology of Landscape: Perspectives and Directions. *Journal of Archaeological Research* 9, n. 2, p. 157–211.

BRANDON, C. J. (2008). Roman Structures in the Sea: Sebastos, the Herodian Harbor of Caesarea. In: HOHLFELDER, R. (ed.). *The Maritime World of Ancient Rome*. Ann Arbor, University of Michigan Press, p. 245-254.

BURRELL, B. (2009). Herod's Caesarea on Sebastos: Urban structures and influences. In: JACOBSON, D.; KOKKINOS, N. (eds.). *Herod and Augustus*. Leiden/Boston, Brill, p. 215-234.

EVANS, J. D. (1995). Ancient Coins from the Drew Institute Excavations of Caesarea Marítima, 1971–1984. *The Biblical Archaeologist* 58, n. 3, p. 156-166.

GILBOA, A.; SHARON, I.; SHALEV, Y. (2010). Tel Dor – 2007, 2008: Preliminary Report. *Hadashot Arkheologiyot: Excavations and Surveys in Israel* 122.

HOHLFELDER, R. L.; RABAN, A.; HOLUM, K. G. (1983). Herod's Harbor at Caesarea Maritima. *The Biblical Archaeologist* 46, n. 3, p. 133-143.

HOHLFELDER, R. L. (2003). Images of Homage, Images of Power: King Herod and his Harbor, Sebastos. *Antichthon* 37, p. 45-68.

HOUSTON, G. W. (1988). Ports in Perspective: Some Comparative Materials on Roman Merchant Ships and Ports. *American Journal of Archaeology* 92, n. 4, p. 553-564.

KORMIKIARI, M. C. N.; RAMAZZINA, A. A.; MORALES, F. A.; DE ARGOS, J. E.; PALMA, A. (2011). O estudo das fronteiras no mundo antigo: o caso grego. In: ALDROVANDI, C. E. V.; KORMIKIARI, M. C. N.; HIRATA, E. F. V. (orgs.). *Estudos sobre o espaço na antiguidade*. São Paulo, Editora Universidade de São Paulo, p. 125-155.

LAZAR, M.; YASUR-LANDAU, A.; GILBOA, A.; SHARON, I. (2020). The Door to Dor: Tracing Unseen Anthropogenic Impact in an Ancient Port. *Geoarchaeology* 35, p. 1-10.

MALKIN, I. (1998). The Middle Ground: Philoktetes in Italy. *Kernos* 11, p. 131-141.

MATSKEVICH, S.; GILBOA, A.; SHARON, I. (2014). Tel Dor – 2011: Preliminary Report. *Hadashot Arkheologiyot: Excavations and Surveys in Israel* 126.

MESHORER, Y. (1986). The Coins of the Mint of Dora. *Israel Numismatic Journal*, n. 9, p. 59-72.

NAKAS, I. D. (2020). *Ships and Harbours of the Hellenistic and Roman Mediterranean: A New Approach. Maritime Archaeology Graduate Symposium – Short Report Series*, p. 1-25.

NITSCHKE, J.; MARTIN, S. B.; SHALEV, Y. (2011). Between Carmel and the Sea: Tel Dor – The Late Periods. *Near Eastern Archaeology* 74, n. 3, p. 132-154.

OLESON, J. P. (1988). The Technology of Roman Harbours. *The International Journal of Nautical Archaeology and Underwater Exploration* 17, n. 2, p. 147-157.

PATRICH, J. (2011). *Studies in the Archaeology and History of Caesarea Maritima, Caput Judaeae, Metropolis Palaestinae*. Leiden/Boston, Brill.

PORTO, V. C. (2007). *Imagens Monetárias na Judéia/Palestina sob Dominação Romana*. Tese (Doutorado). Universidade de São Paulo, São Paulo.

RABAN, A. (1992). Sebastos: The Royal Harbor at Caesarea Maritima – A Short-Lived Giant. *The International Journal of Nautical Archaeology* 21, n. 2, p. 111-124.

RABAN, A. (1985). Caesarea Maritima 1983–1984. *The International Journal of Nautical Archaeology* 14, n. 2, p. 229-251.

RABAN, A.; HOHLFELDER, R. L. (1981). The Ancient Harbors of Caesarea Maritima. *Archaeology* 34, n. 2, p. 56-60.

RAPOPORT, A. (1990). *The Meaning of the Built Environment: A Nonverbal Communication Approach*. Tucson, University of Arizona Press.

REVELL, L. (2009). *Roman Imperialism and Local Identities*. Cambridge, Cambridge University Press.

RICHARDSON, P.; FISHER, A. M. (2018). *Herod: King of the Jews and Friend of the Romans*. New York, Routledge.

RÜPKE, J. (2022). *Religião Urbana: Uma Abordagem Histórica*. Curitiba, Appris Cultura.

SHALEV, E. A.; GAMBASH, G.; YASUR-LANDAU, A. (2019). Disheveled Tenacity: The North Bay of Roman and Byzantine Dor. *Journal of Maritime Archaeology* 14, p. 205-237.

SHARON, I.; GILBOA, A.; STEWART, A.; BLOCH-SMITH, E. (2009). Tel Dor – 2000, 2002, 2003: Preliminary Report. *Hadashot Arkheologiyot: Excavations and Surveys in Israel* 121.

SHARON, I.; GILBOA, A.; KARASIK, A. (2006). Tel Dor – 2004: Preliminary Report. *Hadashot Arkheologiyot: Excavations and Surveys in Israel* 118.

SHARON, I.; GILBOA, A.; SHALEV, Y. (2009). Tel Dor – 2005: Preliminary Report. *Hadashot Arkheologiyot: Excavations and Surveys in Israel* 121.

SHARON, I.; GILBOA, A.; SHALEV, Y. (2009). Tel Dor – 2006: Preliminary Report. *Hadashot Arkheologiyot: Excavations and Surveys in Israel* 121.

STERN, E.; SHARON, I. (1995). Tel Dor, 1993: Preliminary Report. *Israel Exploration Journal* 45, n. 1, p. 26-36.

STERN, E.; SHARON, I. (1997). Tel Dor, 1994–1995: Preliminary Stratigraphic Report. *Israel Exploration Journal* 47, n. 1/2, p. 29-56.

STOCKHAMMER, P. W.; ATHANASSOV, B. (2018). The Westhallstattkreis as Spaces of Contact. *Tempo* 24, n. 3, p. 621-633.

TACLA, A. B.; FLORENZANO, M. B. B.; PONTIN, P. B. V.; ABRAMO, M. C. C. (2011). A natureza da cidade portuária e a relação portos–portas em contextos helênicos. In: ALDROVANDI, C. E. V.; KORMIKIARI, M. C. N.; HIRATA, E. F. V. (orgs.). *Estudos sobre o espaço na Antiguidade*. São Paulo, Editora Universidade de São Paulo, p. 157-194.

TEIXEIRA-BASTOS, M. (2024). Espaços do Sagrado em Cesareia Marítima no Período Romano-Bizantino. In: PORTO, V. C.; VASQUES, M. S.; TEIXEIRA-BASTOS, M. (Org.). *Arqueologia clássica no Brasil: reflexões sobre o Mediterrâneo Antigo*. São Paulo, MAE-LARP/USP, p. 333-366.

TEIXEIRA-BASTOS, M. (2020). Conexões Orientais no Mediterrâneo Antigo: Mármore, Emaranhamento e Religião em

Caesarea Maritima (Israel) e Aphrodisiás (Turquia) no Período Romano. *NOTANDUM* 23, n. 54, p. 19-39.

TEIXEIRA-BASTOS, M.; FUNARI, P. P. A. (2019). A presença de Roma no Oriente: Iudaea Capta e as tradições culturais da Palaestina Romana. *HVMANITAS* 73, p. 81-104.

THACKERAY, H. St. J.; MARCUS, R.; WIKGREN, A. P.; FELDMAN, L. H. (1957). *Josephus: Jewish Antiquities*. Cambridge, MA, Harvard University Press.

THACKERAY, H. St. J. (1956). *Josephus: The Jewish War*. Cambridge, MA, Harvard University Press.

WACHSMANN, S.; RAVEH, K. (1984). A Concise Nautical History of Dor/Tantura. *The International Journal of Nautical Archaeology and Underwater Exploration* 13, n. 3, p. 223-241.

WILLIAMSON, G. (2005). Aspects of Identity. In: HOWGEGO, C.; HEUCHERT, V.; BURNETT, A. (eds.). *Coinage and Identity in the Roman Provinces*. Oxford, Oxford University Press, p. 19-28.

YASUR-LANDAU, A.; SHALEV, E. A.; ZAJAC, P. R.; GAMBASH, G. (2018). Rethinking the Anchorages and Harbours of the Southern Levant, 2000 BC - 600 AD. In: CARNAP-BORNHEIM, C. von.; DAIM, F.; ETTEL, P.; WARNKE, U. (eds.). *Harbours as Objects of Interdisciplinary Research: Archaeology + History + Geosciences (Conference)*. Kiel, Verlag des Römisch-Germanischen Zentralmuseums, p. 73-90.

---

Editora: Semíramis Silva

Submetido em 11/11/2025 e aprovado para publicação em 31/03/2026



Este é um artigo de acesso livre distribuído nos termos da licença Creative Commons Attribution, que permite uso irrestrito, distribuição e reprodução em qualquer meio, desde que o trabalho original seja citado de modo apropriado.

---

Gostaria de enviar um artigo para a Revista *Archai*? Acesse <http://www.scielo.br/archai> e conheça nossas *Diretrizes para Autores*.

---