



## Os contatos marítimos de Creta minóica com Egito

Marcos Davi Duarte da Cunha<sup>1</sup>

Submetido em Dezembro/2012

Aceito em Fevereiro/2013

### RESUMO:

Os contatos comerciais entre as realezas palacianas da ilha de Creta e seus palácios sem muros com o Egito foram de grande importância para o estabelecimento das estruturas de poder e domínio das rotas no Egeu e Mediterrâneo pelas embarcações minóicas no período conhecido pela Talassocracia Minóica onde Creta exerceu o controle marítimo com o afastamento da pirataria e administrava com a cobrança de tributos. Para nosso conhecimento é necessárias as evidências arqueológicas aliadas à documentação referente.

Palavras chave: Creta minóica, talassocracia, contatos marítimos, embarcações.

### ABSTRACT:

The worship contacts between the palatial royalty of Crete Island and its no walls palaces with Egypt were of great importance for the establishment of power structures and dominance of routes in Aegian and Mediterraeon by minoan vessels on the known period of Minoic Talassocracy, where Crete executed the sea control with the separation of piracy and administrated the tribute charges. For our knowledge it is necessary archeological evidences allied to the refered documents.

Keywords: Minoan Crete, talassocracy, sea contacts, vessels.

As pesquisas voltadas para o período onde a presença de Creta surge nos contatos marítimos com o Egito da XVIII Dinastia são essencialmente dependentes das escavações arqueológicas em sítios da ilha de Creta, e nos locais onde se pode evidenciar sua presença e contato como as regiões do Levante sob a influência do Egito no período aproximado situado no Minoano Médio para o Recente (séculos XVII e XVI

---

<sup>1</sup> Marcos Davi Duarte da Cunha é mestre pelo PPGH-UERJ bolsista Capes e integrante do NEA-UERJ sob a orientação da Prof<sup>ª</sup> Dr<sup>ª</sup> Maria Regina Candido. Sua pesquisa está direcionada aos contatos de Creta no período da talassocracia no período do Bronze Tardio no Mar Egeu e Mediterrâneo com outros grupos marítimos e com o Egito. Contato: davikg@hotmail.com.



a.C. ou MM III/Neopalaciano). É neste período que se encontram também ao que se denomina “*Talassocracia minóica*”<sup>2</sup>

Podemos assim entender que os contatos com o Egito foram de suma importância para o fortalecimento da realeza palaciana cretense no que é apresentado pelas escavações.

Através da Arqueologia, além de uma matéria de auxílio, entendemo-la como parte principal de nosso trabalho aliando às fontes documentais referentes ao período. Assim, podemos elencar aqui três fatores importantes que devemos considerar a fim de analisar o fortalecimento dos centros de poder na ilha de Creta, ou seja, seus palácios:

Primeiramente podemos citar o papel das regiões das Cíclades e o domínio das rotas egéias, lugar tal onde Creta, alcançando um poder de influência aos grupos marítimos cicládicos e do costado do Peloponeso, possibilitaria maior capacidade e mão-de-obra de marinha com experiência em navegações de cabotagem, interinsular e além-mar que seriam viscerais para a manutenção das rotas como também o domínio das relações e abastecimento de matérias-primas bastante procuradas pelo Egito<sup>3</sup>.

Assim com o domínio da rede do Egeu e do Leste do Mediterrâneo, Creta emerge no domínio e é responsável pelas rotas tributando-as aos outros grupos marítimos (Cíclades, Dodecaneso, Peloponeso etc) e afastando a pirataria como o fez com os grupos cários<sup>4</sup>.

Tal poderio da Creta minóica se fez com a aquisição de mão-de-obra com experiência marítima das ilhas Cíclades, um conglomerado de ilhas divididas em grupos<sup>5</sup> que permeiam principalmente as regiões Norte – Noroeste (Eubéia e Cíclades) e Nordeste – Leste (Dodecaneso e Sarônicas)<sup>6</sup>. Esses contatos com o Egito possibilitaram também o fortalecimento da realeza palaciana cretense e seus palácios na

---

<sup>2</sup> Talassocracia (do grego, *θαλασσα* - mar; *κρατια* - Domínio, soberania) é o regime de governo que preconiza o domínio dos mares seja no âmbito estratégico militar e comercial como soberania principal de seu poder.

<sup>3</sup> HOOD, Sinclair. *Os Minóicos*, Lisboa: Editorial Verbo, 1973.

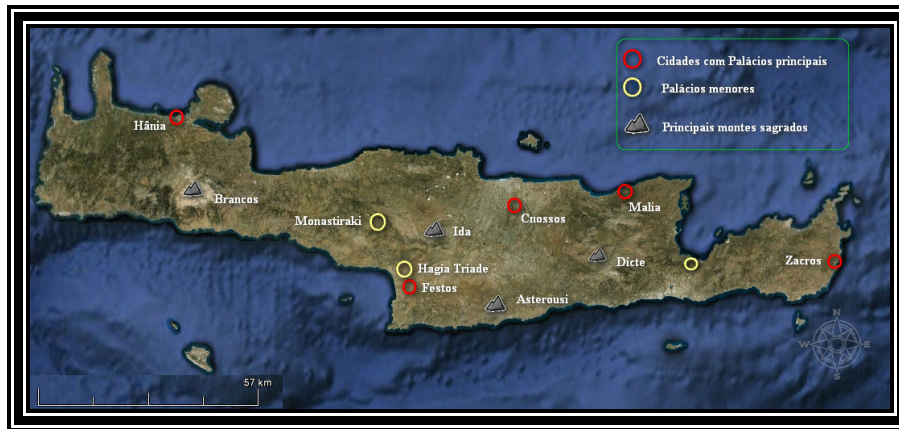
<sup>4</sup> HERÓDOTO, *História Livro II verso CLXXI*

<sup>5</sup> As cerca de 1420 ilhas do Egeu são divididas em sete grupos, a saber: Eubéia (*Εύβοια*), a Nordeste; Espórades Setentrionais e Espórades Meridionais (ou Dodecaneso - *Δωδεκάνησος*); Sarônicas; Cíclades (*Κυκλάδες*) e por fim Creta.

<sup>6</sup> Para efeitos de orientação cartográfica ao Egeu nossa posição em Rosa dos Ventos baseia-se na ilha de Creta para melhores entendimentos deste estudo.



ilha que eram constituídos de funções de centro de poder e centro de culto onde se recebia as tributações de habitantes da ilha ou fora dela.



Mapa 1- A ilha de Creta com seus principais palácios e locais sagrados<sup>7</sup>.

Devemos compreender que o poder da realeza palaciana não estava apenas ligado aos contatos marítimos ou mesmo de uma marinha que fosse de grande abrangência no mar, ou mesmo de uma efetiva intromissão da autoridade política de Creta aos grupos navegantes somente, havia um quesito crucial na figura sagrada do rei. O *Wanax*<sup>8</sup> detinha o poder vindicado por um discurso de uma origem divina. Dominava as práticas de esferas política e comercial como também das esferas religiosas<sup>9</sup>. O *Wanax* mantinha junto com a realeza palaciana o poder das práticas sacerdotais e rituais

<sup>7</sup> Para efeitos de visões geográficas e de nossas edições explicativas, adotamos os mapas de fotos de satélite extraídos do sistema de software Google Earth/Tele Atlas North America, inc. datas de acessos: Julho de 2012. Embora entendamos que sejam fotografias espaciais recentes consideramos que o relevo geográfico pouco tenha se alterado no que não trará prejuízos para o observador.

<sup>8</sup> O *Wanax* na civilização minóica seria um rei com atribuições sagradas e de domínio do culto local. Um dos exemplos mais fortes era o de Míno que dominava o labirinto e a besta híbrida conhecida como “Minotauro”. O termo parece posteriormente na cultura micênica, porém, apenas como um superior aos *basileus* locais que caracterizariam como “vassalos”. Na *Iliada*, Agamenon e Príamo aparecem com o título de *Wanax*, embora figurativo. Desta maneira, o termo *Wanax* para os micênicos encarnaria a pessoa econômica, política, social e às vezes como um sacerdote, porém não se tornando um líder teocrático como o fora para os minóicos ou mesmo com atributos divinos como Míno. Cf. BALCER, Jack Martin e STOCKHAUSEN, John. Matthew. *Myceneanm Society and its Collapse*. Cap. 3 em: [http://custom.cengage.com/static\\_content/OLC/053427000X/etep\\_ch03.pdf](http://custom.cengage.com/static_content/OLC/053427000X/etep_ch03.pdf). Data de acesso: 02 de Novembro de 2011.

<sup>9</sup>MARINATOS, Nanno. *Minoan Kingship and the Solar Goddess – A near eastern Koine*. Illinois: University of Illinois Press, 2010..



religiosos para com os habitantes da ilha<sup>10</sup>. Pode estar ligado à carga de sacralidade na figura do *Wanax* cretense, uma espécie de rei-sacerdote como uma origem de poder divina.<sup>11</sup> Tal representação ganha vulto que é notável também pela ausência de muros nos palácios o que denota das estruturas de poder na ilha estreitamente ligadas entre o político e o sagrado na figura do *Wanax*.

Em relação ao *Wanax* cretense suas ligações com as divindades locais se evidenciam através das narrativas míticas e a representações de exercício de poder em ambas as esferas através da figura do *labrys*<sup>12</sup> que de acordo com N. Marinatos representava o domínio das esferas viventes e mortais dos homens<sup>13</sup> e artefato de diversas oferendas depositadas em cavernas locais próximas do centro principal de poder: O palácio de Knossos.

Um segundo fator está na expansão territorial egípcias com as campanhas da XVIII dinastia<sup>14</sup> no Levante dominando entrepostos importantes da Costa Cananéia como Sídon, releza essa com estreitas ligações com as realezas minóicas evidenciadas por casamentos entre estes grupos como nos demonstra as narrativas míticas em referência à princesa Europa.

Por fim, a rota praticamente exclusiva de Creta ao Egito no período de navegação no Mediterrâneo onde os ventos prevaleciam na direção Sul-Sudeste

---

<sup>10</sup>ENFETERRE, Henri van. *Les Égéens – Aux Origines de La Grèce*. Paris: Armand Colin. 1986. Págs.135 a 140.

<sup>11</sup> MARINATOS, Nanno. *Minoan Kingship and the Solar Goddess – A near eastern Koine*. Illinois: University of Illinois Press, 2010. Págs. 43 a 49.

<sup>12</sup> Inicialmente, Arthur Evans acreditava que o duplo machado era a representação apenas do deus minóico masculino, porém, posteriormente ao notar a grande quantidade de representação feminina nos cultos minóicos e a constante presença nas iconografias e sinetes da figura da mulher nas cenas, A. Evans volta atrás e afirmaria que o *labrys* estava ligado a dualidade entre a divindade feminina (a Grande Deusa) e um consorte ou filho. Cf. EVANS, Arthur J. *The “Tomb of the Double Axes” and associated group, and the Pillar Rooms and ritual Vessels of the “Little Palace” at Knossos*. London: *Archaeologia* n°65, 1914. Págs. 1 a 94.

<sup>13</sup> O machado duplo tem proximidades informativas com o *Ankh* Egípcio símbolo da vida o que pode ser uma das evidências dos contatos no âmbito também cultural entre Creta e Egito. O *Ankh* possui diversas variantes, tais como a do nó de Ísis. Cf. MARINATOS, Nanno. *Minoan Kingship and the Solar Goddess – A near eastern Koine*. Illinois: University of Illinois Press, 2010. Cap. 8.

<sup>14</sup> XVIII Dinastia egípcia (aproximadamente entre 1550 e 1295 a.C.) promoveu grandes conquistas como o domínio das regiões levantinas. Com isso o florescimento de uma malha de comércio tanto em terra como nos mares Vermelho com a Núbia e Mediterrâneo com Creta atingiu grandes proporções. A dinastia tem início com o faraó Ahmés (1550 a 1525 a.C.) encerrando com o faraó Horemheb (1323 a 1295 a.C.).



proporcionando assim uma relação entre as realezas cretense e egípcia uma relação “interpalacial”<sup>15</sup> de contatos comerciais.

Devido a sua posição geográfica, Creta apresentou uma inclinação essencialmente para os ofícios do mar, ou seja, essa imensa malha de rotas marítimas utilizadas pelos cretenses, essa estrutura de rotas de comércio no Mediterrâneo com o Egito proporcionou a Creta o seu domínio pelo Egeu tendo em vista da obrigatoriedade de se passar pela ilha a fim de transpor o Mar da Líbia<sup>16</sup> numa travessia que durava cerca de quatro dias ou três com bons ventos como descreveu Estrabão em sua obra *Geographicae*<sup>17</sup>.

Os navios da Idade do Bronze dependiam, para uma travessia de além-mar, essencialmente das direções base dos ventos em suas temporadas. Assim, o trajeto entre Creta e Egito ocorreria durante o Verão num sentido “anti-horário” com ventos favoráveis para uma linha Norte - Sul (ou seja, saindo de Creta rumo a Egito/Líbia) e depois cumprindo o ciclo de rotas com *abicadas*<sup>18</sup> pelo Levante e retornando a Creta. Um vento favorável seguindo do Egito (vento Sul-Sudeste) para Creta só ocorreria no inverno, época impraticável para uma travessia em alto-mar em face das condições marítimas naturais de mar bravio<sup>19</sup>.

Certamente, a direção dos ventos também influenciou nas formas de relações entre as realezas cretenses e egípcias, se observarmos que estrategicamente o Egito não possuía uma linha direta de acesso contra a ilha (impossibilitando situações com intervenções, por exemplo, como no caso com os reinos do Levante e as cidades costeiras fenícias). Neste caso, Creta apresentava outra vantagem que possibilitaria seus

---

<sup>15</sup> Os estudos sobre a interestatalidade no Mundo Antigo pela pesquisadora Polly Low serão importantes para nosso entendimento sobre os contatos com o Egito por Creta. Embora a pesquisadora lide com a questão por volta do século V a.C. nas *polis* gregas como questões de estado, preferimos a utilização do termo “*interpalacial*” considerando as relações baseadas em seus governantes com representações sagradas e não no próprio reino (estado) em si como instituição. Cf. LOW, Polly. *Interstate Relations in Classical Greece*, New York: Cambridge University Press, 2007. Págs. 36 a 43.

<sup>16</sup> Cf. Watrous, L. Vance. Kommos III: *The Late Bronze Age Pottery*, Princeton: 1992 Ed. Princeton, Pág. 177.

<sup>17</sup> ESTRABÃO. *Geographica*, Leipzig: Ed. A. Meineke 1877. Livro X - Capítulo IV – Verso V.

<sup>18</sup> “*abicada*” é o termo náutico para o encalhe em bico de proa de uma embarcação em portos que não possuem deques para “atracamento”. Os desembarques e amarrações dos navios no Egeu e Mediterrâneo do período das navegações minóicas eram feitos nas praias. LEAL, Abinael Morais. *Dicionário de Termos Náuticos, Marítimos e Portuários*, Rio de Janeiro: Ed. Aduaneiras, 1992.

<sup>19</sup> LAMBROU-PHILLIPSON, Connie. “*Seafaring in the Bronze Age Mediterranean: The Parameters Involved in Maritime Travel*”, em LAFFINEUR, R. Basch, *Thalassa: L’Egee Préhistorique et la Mer*, (Aegaeum, 7) Liège: 1991. Págs 11a19.



centros de poder político permanecer por um longo espaço de tempo: um mar que os separava e uma rota unidirecional<sup>20</sup>.

Geralmente sua frota era composta das embarcações fenícias para uma travessia de alto-mar<sup>21</sup>. Podemos considerar de dificuldades devido aos ventos de temporada de navegação que privilegiava desta forma a ilha de Creta com uma rota direta ao Egito com quem mantinha contatos comerciais.

Havemos de convir também que a dificuldade egípcia de singrar uma travessia marítima em alto-mar não estaria somente na ausência de uma tecnologia aplicada em seus navios para o Mediterrâneo. Isso poderia ser sanado facilmente, já que navios de outros grupos aportavam constantemente em suas cidades e o contato com essas engenharias era latente e os egípcios possuíam técnicas de construção de navios maiores embora estes só fossem para águas menos agitadas<sup>22</sup>.

É possível que a mentalidade do egípcio de temer perecer longe de seu território influenciasse sua opção de adentrar no “Mar Grande” (como os egípcios chamavam o Mar Mediterrâneo) em distâncias tão consideráveis.<sup>23</sup>

Assim sendo, essa rota só seria possível em sentido “anti-horário” no verão cumprindo a rota Creta-Egito por alto-mar devido aos ventos propícios impelirem no sentido Norte-Sul/Sudeste colocando assim Creta como um ponto importante de acesso das rotas de mercadorias do Egeu para o Egito.

Após a travessia por alto-mar o restante da viagem era feita em cabotagem, método que consiste da navegação margeando a costa sem perdê-la de vista de porto a porto<sup>24</sup>. A navegação de cabotagem, embora mais perigosa devido às imperfeições das costas margeadas, seria mais lucrativa tendo em vista a possibilidade de se

---

<sup>20</sup> LAMBROU-PHILLIPSON, Connie. “*Seafaring in the Bronze Age Mediterranean: The Parameters Involved in Maritime Travel*”, em LAFFINEUR, R. Basch, *Thalassa: L’Egee Préhistorique et la Mer*, (Aegaeum, 7) Liège: 1991.

<sup>21</sup> HERMANN, Paul. *A Conquista dos Mundos*. São Paulo: Ed. Melhoramentos, 1962. Pág. 70.

<sup>22</sup> CASSON, Linoel. *Los Antiguos Marinos*. Buenos Aires: Ed. Paidós, 1967; págs. 19 a 41.

<sup>23</sup> MIRIAN Lichtheim, *Ancient Egyptian Literature* University of California Press, Berkeley, 1976, Volume II, pág. 172.

<sup>24</sup> LEAL, Abinael Morais. *Dicionário de Termos Náuticos, Marítimos e Portuários*, Rio de Janeiro: Ed. Aduaneiras, 1992.



comercializar com os portos no meio da viagem e visando também poupar os esforços da tripulação aos remos que nos navios mercantes eram em menor número<sup>25</sup>.

As dificuldades e os riscos requeriam dos *nautés*<sup>26</sup> enorme experiência e habilidades, principalmente ao comandante da embarcação, denominado de “*kübernetes*”<sup>27</sup>. Mesmo em temporadas de navegação, certamente houve inúmeros naufrágios ou mesmo grandes dificuldades nas travessias como relata a narrativa sobre o navio onde Paulo de Tarso embarcou em Sídon rumo à cidade de Roma por volta do ano 60 d.C. que por um descuido de seu capitão, quase foi arrastada a sua embarcação pelos ventos para o Mar da Líbia.<sup>28</sup>

Os principais grupos navegantes que utilizavam essas rotas eram formados por egípcios, fenícios, cipriotas e minóicos<sup>29</sup>. Tais rotas abrangiam toda extensão do Egeu desde Ilium (Tróia), ilhas Cíclades, Peloponeso às Costas da Cilícia (Anatólia) e Levantina, abrangendo o Delta e a Líbia<sup>30</sup> durante o período da XVIII dinastia no Egito ou Idade do Bronze Tardio no Egeu (cerca de 2000 a 1500 a.C.).

Com o fortalecimento e enriquecimento da realeza palaciana egípcia, conseqüentemente a intensidade das navegações contribuiria para o aumento e a necessidade de uma vigilância sobre os mares seria indispensável. Creta também

---

<sup>25</sup> LAMBROU-PHILLIPSON, Connie. “*Seafaring in the Bronze Age Mediterranean: The Parameters Involved in Maritime Travel*”, em LAFFINEUR, R. Basch, *Thalassa: L’Egee Préhistorique et la Mer*, (Aegaeum, 7) Liège: 1991. Pág. 18.

<sup>26</sup> O mesmo que marinheiro.

<sup>27</sup> Comandante ou chefe de proa da embarcação, este geralmente era marinheiro mais antigo e conhecedor dos percalços do mar.

<sup>28</sup> A narrativa de uma viagem a Roma no livro dos Atos dos Apóstolos, nos evidencia das dificuldades de navegação na Antiguidade. Embora sua viagem tenha sido por volta do ano 60 d.C. as situações mais anteriores não diferiam muito na tradição de marear. Através deste relato é possível traçar a rota e perceber que se trata de uma rota de cabotagem com passagem por Creta. O percalço se dá tendo em vista da embarcação apear prumo para o lado Sul da ilha onde o personagem Paulo de Tarso admoesta o capitão dos riscos da travessia por este lado que quase por fim não foi a pique a nau nas proximidades da ilha Clauda após violentas rajadas de vento norte denominado “*Euroaquilão*” (Εύρακύλων), vento de Nordeste que impelia a embarcação para o alto-mar em direção a Líbia. Cf. *Livro dos Atos dos Apóstolos*, capítulo XXVII. Versão consultada: The Greek New Testament – 4th. Revised Edition, Ed. Deutsche Bibelgesellschaft, Stuttgart: 1994. Pág. 511.

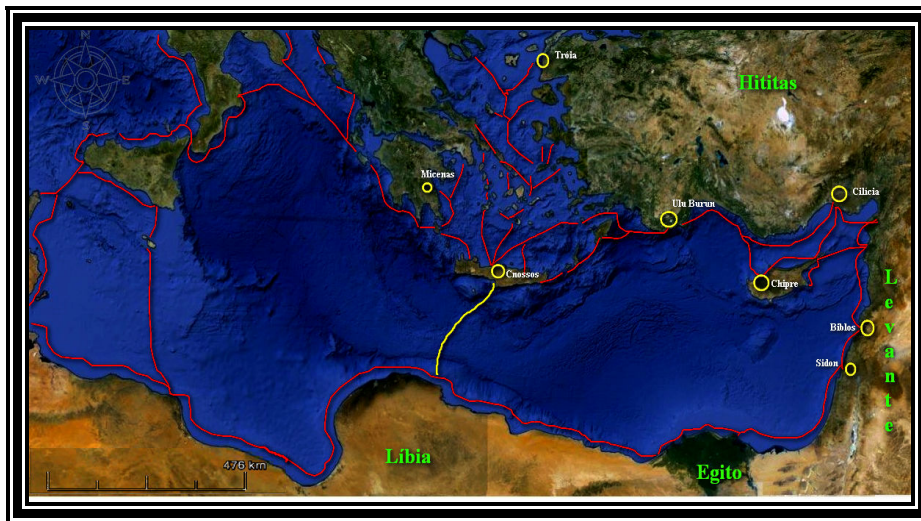
<sup>29</sup> HUTCHINSON, R.W. *La Creta Prehistorica*, México: Fondo de Cultura Económica, 1978. Págs 149 a 156.

<sup>30</sup> Confira também Watrous, L. Vance. Kommos III: *The Late Bronze Age Pottery*, Princeton: 1992 Ed. Princeton, Pág. 178.



afastava o risco de que a pirataria dominasse as rotas marítimas desestruturando o sistema tributário e mantendo a estabilidade comercial com o Egito<sup>31</sup>.

Uma documentação importante onde há descrições das relações interpalacianas são as cartas de Tell El-Amarna<sup>32</sup> (escritas num período posterior ao domínio de mar minóico) uma grande desestruturação do sistema de navegação no Mediterrâneo e no Egeu fomentando soberbamente a pirataria o que possivelmente estagnaria as coletas de tributos de rotas prejudicando assim vários entrepostos que intercambiavam com o Egito inúmeras cargas de diferentes localidades desde a Costa do Peloponeso até a Sicília<sup>33</sup>.



Mapa 2 – Rotas marítimas do Mediterrâneo e Egeu. Nota-se a imensa área no centro ausente de navegação. Isso se dá devido às grandes profundidades nesta região variando de 3 a 5 mil metros o que tornava difícil para os navegadores da Antiguidade transpor com suas tecnologias<sup>34</sup>

<sup>31</sup> CASSON, Linoel. *Los Antiguos Marineros*. Buenos Aires: Ed. Paidós, 1967; pág. 41

<sup>32</sup> As cartas de Tell-Amarna são um composto de tabuinhas de argila registradas em escrita cuneiforme no idioma acádio que era a língua oficial diplomática na época no Levante. Ao todo são 379 tabuinhas que relatam das ações deste entreposto egípcio na região durante as regências dos faraós da XVIII Dinastia Amen-hotep III (1390 a 1352) a Akhenaton (1352 a 1338 a.C.). É vasta relação de assuntos de estado desde material de compra, tributos, reinos “vassalos” como também das invasões por grupos provindos do mar com intenções de saques e posteriormente ocupações das cidades. Estes povos seriam denominados pelos egípcios de “Povos do Mar”. As cartas de Tell El-Amarna nos demonstram que uma organização nas rotas marítimas e seu comércio no mar Egeu e Mediterrâneo se desestruturou possibilitando o aumento da pirataria. Cf. *The Tell El-Amarna Tablets in the British Museum*, Oxford University Press. Londres: 1892.

<sup>33</sup> CASSON, Linoel. *Los Antiguos Marineros*. Buenos Aires: Ed. Paidós, 1967; págs. 38 e 39.

<sup>34</sup> Para efeitos de visões geográficas e de nossas edições explicativas, adotamos os mapas de fotos de satélite extraídos do sistema de software Google Earth/Tele Atlas North America, inc. datas de acessos:





Em tempos anteriores às cartas, considerando suas informações em relação ao Levante, Creta figurava como o censor destas rotas marítimas e as controlava<sup>35</sup>. Em algumas cartas há pedidos de emergência ao Egito das regiões dos portos levantinos importantes em decorrência de ataques piratas, agora freqüentes ou em maior número nos mares e nas rotas com pouca ou nenhuma possibilidade de rechaçar as vagas saqueadoras. A organização e domínio sobre as rotas marítimas por Creta já havia desaparecido. Nas cartas podemos ver solicitações de tropas para a cidade de Byblos<sup>36</sup>. Os teores de algumas cartas demonstram que a emergência nos pedidos de auxílio do Egito aumentou devido às capturas de barcos<sup>37</sup> pelos grupos navegantes piratas e em outras cidades como Beirute, Tiro e Sídon<sup>38</sup>.

A organização e o domínio das rotas marítimas por Creta, afirma Lionel Casson, foram fundamentais para constituição de sua soberania nos mares e propícios ao surgimento de uma realeza palaciana em Creta com suas cidades-palácios enriquecidas pelo grande fluxo de navegação tributária que passaria por suas costas em direção ao Egito<sup>39</sup>. De acordo com as escavações de Arthur Evans os palácios estariam não só como centro de governos, mas, também centros de arrecadação de tributos religiosos e responsáveis pela manutenção dos cultos das cavernas que segundo Heinrich Schliemann, seria dedicado a “*Zeus Labramdeus*”<sup>40</sup>.

### O naufrágio de Uluburun

No verão de 1982, o pescador de esponjas Mehmed Cakir em mergulhos na Costa Turca de Uluburun (Grande Cabo em turco), informou ter encontrado artefatos de metal de certa forma arrumados em forma de “biscoitos”. Tratava-se de lingotes de

---

Julho de 2012. Embora entendamos que sejam fotografias espaciais recentes consideramos que o relevo geográfico pouco tenha se alterado no que não trará prejuízos para o observador.

<sup>35</sup> Ibidem, 1967. Págs. 17 a 28.

<sup>36</sup> *The Tell El-Amarna Tablets*. Toronto: Mercer, 1939, n°85.

<sup>37</sup> Ibidem: n° 113.

<sup>38</sup> Ibidem: n° 101 (cartas oriundas das cidades de Beirute, Tiro e Sidon).

<sup>39</sup> CASSON, Linoel. *Los Antiguos Marinos*. Buenos Aires: Ed. Paidós, 1967. Cap. 2.

<sup>40</sup> MACGUILLIVRAY, Joseph Alexander. *Minotauro, Sir Arthur Evans e a Arqueologia de um Mito*, Rio de Janeiro: Ed. Record, 2002. Pág. 174.



cobre no formato “couro de boi”. Tal descoberta abriu grandes possibilidades à Ciência no que se refere às travessias e linhas marítimas que até então só se conhecia através de narrativas e relatos dos que navegaram, mas, nunca um exemplar com tantas evidências materiais em apenas uma embarcação na qual se pôde compreender das relações com o Egito da parte de Creta e dos entrepostos do costado levantino, cipriota e da Anatólia.

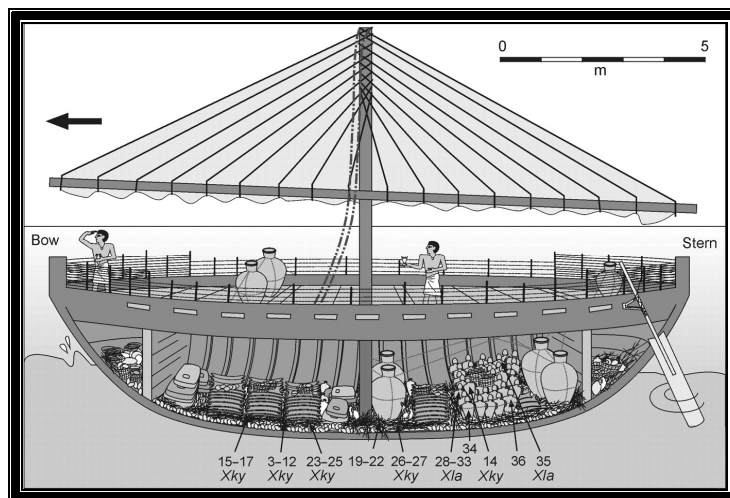


Figura 1 – Desenho baseado na configuração de arrumação das mercadorias que representa o design do navio encontrado na Costa da Turquia. Nota-se o alto-calado, usual para navegações de em águas profundas<sup>41</sup>.

Através da carga composta no navio encontrado pôde-se ao longo dos estudos compreenderem alguns aspectos da navegação no Período do Bronze. Sabemos que a embarcação estava abarrotada com toneladas de artefatos que seriam possivelmente endereçados as realezas palacianas no que se refere à troca entre o Egito e as regiões egéias sob influência de Creta. A lista de artefatos é variada e evidencia também a forma de navegação e o direcional tomado pelas embarcações, encerradas na dependência da temporada de “bons ventos” que permitiam fazer o ciclo de passagem pelos portos angariando mercadorias.

Foram encontrados vários lingotes de cobre, metal essencial para o fabrico de equipamentos militares em bronze. Sua forma peculiar em formato de “couro de boi”

<sup>41</sup> JONES, Michael Rice. *Oxhide Ingots, Copper Production, and the Mediterranean Trade in Copper and Other Metals in the Bronze Age*; Texas A&M University: 2007



aparece em cenas votivas de tumbas egípcias como as de *Rech-mi-rê* (Wesir, 18°Dyn, TT100) e *Ken-Amun* (Haushofmeister, 18°Dyn, TT93).<sup>42</sup> No caso do navio de UluBurun, além dos artefatos tidos como egípcios aos quais recolheu, as cerâmicas sírio-palestinas no bojo da embarcação nos demonstram que este navio percorria o sentido anti-horário como afirmamos anteriormente pois seria sem sentido um navio carregar artefatos dessas localidades todo um percurso se caso este passasse neste porto duas vezes. Tratava-se assim de uma viagem unidirecional sentido Egito-Creta pela Costa Levantina<sup>43</sup>.

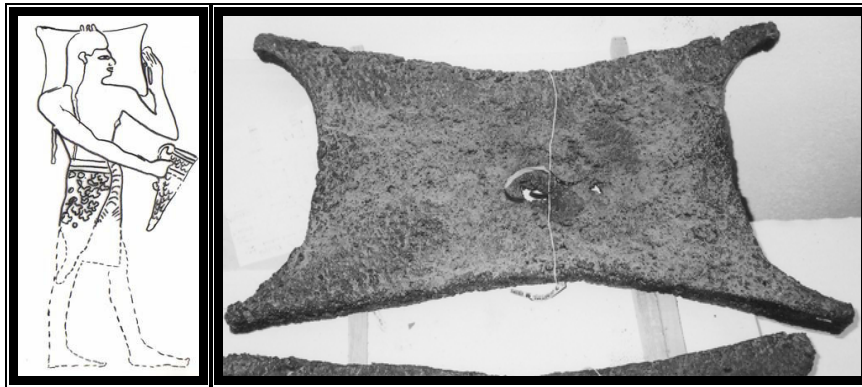


Figura 2 – detalhe da tumba de Kenamun. A figura humana carrega um lingote em forma de “couro de boi”. Ao lado um exemplar em exposição de um lingote<sup>44</sup>

Entendemos que para contemplarmos uma visão mais ampla dos contatos de navegação entre Creta e Egito são essenciais as evidências trazidas pelas escavações arqueológicas para nossa pesquisa.

Os contatos egípcios com os cretenses se faziam por intermédio das relações interpalacianas promovidas pela navegação através do Mediterrâneo e do fortalecimento da marinha cretense ante aos grupos marítimos localizados no Egeu, dirimindo a pirataria e tributando as rotas de modo que se constituísse de uma organização e influência em tais rotas o que era importante para o escoamento de

<sup>42</sup> ADAMS, Klaus (2001). *Rech-mi-rê (Wesir, 18°Dyn, TT100) e Ken-Amun (Haushofmeister, 18°Dyn, TT93)*. / Págyptologie Forum. aegyptologie.com página visitada em 19 de Julho de 2012.

<sup>43</sup> LAMBROU-PHILLIPSON, Connie. “*Seafaring in the Bronze Age Mediterranean: The Parameters Involved in Maritime Travel*”, en LAFFINEUR, R. Basch, *Thalassa: L’Egee Préhistorique et la Mer*, (Aegaeum, 7) Liège: 1991. Pág. 6.

<sup>44</sup> ADAMS, Klaus (2001). *Rech-mi-rê (Wesir, 18°Dyn, TT100) e Ken-Amun (Haushofmeister, 18°Dyn, TT93)*. / Págyptologie Forum. aegyptologie.com página visitada em 19 de Julho de 2012. Também: sara.theellisschool.org/~shipwreck/artifacts.html data de acesso 24 de Outubro de 2012.



matérias-primas com segurança ao Egito e vice e versa. Será através da navegação, que as realezas palacianas cretenses irão se fortalecer e construindo assim uma carga de sacralidade vindicante de seus centros de poder na ilha influenciando suas arquiteturas de palácios onde preconizava a ausência de fortificações.

### **Bibliografia**

ADAMS, Klaus (2001). *Rech-mi-rê (Wesir, 18°Dyn, TT100) e ). Ken-Amun (Haushofmeister, 18°Dyn, TT93).* / PáÄgyptologie Forum  
www.aegyptologie.comgina visitada em 19 de Julho de 2012.

BALCER, Jack Martin e STOCKHAUSEN, John. Matthew. *Myceneanm Society and its Collapse.* Cap. 3  
em:http://custom.cengage.com/static\_content/OLC/053427000X/etep\_ch03.pdf. Data de acesso: 02 de Novembro de 2011.

CASSON, Linoel. *Los Antiguos Marinós.* Buenos Aires: Ed. Paidós, 1967.

ENFETERRE, Henri van. *Les Égéens – Aux Origines de La Grèce.* Paris: Armand Colin. 1986.

ESTRABÃO. *Geographica,* Leipzig: Ed. A. Meineke 1877.

EVANS, Arthur J. The “Tomb of the Double Axes” and associated group, and the Pillar Rooms and ritual Vessels of the “Little Palace” at Knossos. London: Archaeologia n°65, 1914.

HERMANN, Paul. *A Conquista dos Mundos.* São Paulo: Ed. Melhoramentos, 1962.

HOOD, Sinclair. *Os Minóicos,* Lisboa: Editorial Verbo, 1973.

JONES, Michael Rice. “Oxhide Ingots, Copper Production, and the Mediterranean Trade in Copper and Other Metals in the Bronze Age”; Texas A&M University: 2007

LAMBROU-PHILLIPSON, Connie. “Seafaring in the Bronze Age Mediterranean: The Parameters Involved in Maritime Travel”, en LAFFINEUR, R. Basch, *Thalassa: L’Egee Prehistorique et la Mer,* (Aegaeum, 7) Liège: 1991

LAMBROU-PHILLIPSON, Connie. “Seafaring in the Bronze Age Mediterranean: The Parameters Involved in Maritime Travel”, en LAFFINEUR, R. Basch, *Thalassa: L’Egee Prehistorique et la Mer,* (Aegaeum, 7) Liège: 1991.



LEAL, Abinael Morais. *Dicionário de Termos Náuticos, Marítimos e Portuários*, Rio de Janeiro: Ed. Aduaneiras, 1992.

LOW, Polly. *Interstate Relations in Classical Greece*, New York: Cambridge University Press, 2007.

MACGUILLIVRAY, Joseph Alexander. *Minotauro, Sir Arthur Evans e a Arqueologia de um Mito*, Rio de Janeiro: Ed. Record, 2002.

MARINATOS, Nanno. *Minoan Kingship and the Solar Goddess – A near eastern Koine*. Illinois: University of Illinois Press, 2010.

MIRIAN Lichtheim, *Ancient Egyptian Literature* University of California Press, Berkeley, 1976.

The Tell El-Amarna Tablets. Toronto: Mercer, 1939

Watrous, L. Vance. Kommos III: *The Late Bronze Age Pottery*, Princeton: 1992 Ed. Princeton Págs. 36 a 43.

Ut Habere Sapientia Pro Omnes