

ANAIS DO
V SIMPÓSIO NACIONAL DOS PROFESSORES
UNIVERSITÁRIOS DE HISTÓRIA

Organizado pelo PROF. EURÍPEDES SIMÕES DE PAULA

**PORTOS, ROTAS E
COMÉRCIO**

VOLUME I

XXXV
Coleção da *Revista de História*
sob a direção do Professor
E. Simões de Paula.



São Paulo — Brasil
1971

OS ÁRABES, OS MARES E AS GRANDES TRANSFORMAÇÕES HISTÓRICAS (*).

EMÍLIA THEREZA ALVARES RIBEIRO.

Faculdade de Filosofia de Campo Grande e Instituto
de Altos Estudos Históricos e Sociais. GB.

I. — INTRODUÇÃO.

O Estado Árabe nasceu ao lento passo do camêlo, sôbre cálicas areias e precipitou-se sôbre cidades marítimas, dominando portos e rotas e transformando-se no maior veículo de comunicação comercial e cultural entre o mundo Ocidental e o Extremo-Oriente.

A unificação do Estado Muçulmano em tórno de um livro que, sendo obra-prima literária, não deixa de ser o trabalho de um comerciante que legisla para uma república de comerciantes, tem grande importância no seu desenvolvimento e formação de características.

E' lógico que não atribuímos a conquista árabe ao comércio e sim a um complexo de causas, no entanto suas origens caravaneiras, seu respeito à tradição, à cultura e à beleza, dão-lhe feição própria e indelével. Não nos cabe debater êste parágrafo nesta monografia (1).

Tôda a atividade mercantil dos muçulmanos estava não só sancionada pelo Corão, como até protegida por Alá em diversas suras do livro sagrado (2).

Se não havia ainda um direito mercantil, suas sementes lá estavam e foram bem aproveitadas pelos povos que compuseram e expandiram a cultura árabe.

Estas características básicas explicam em parte o interêsse pelos mares e o sucesso nêles alcançado pelos árabes.

(*) . — Comunicação apresentada na 2ª sessão de estudos, Equipe A, no dia 2 de setembro de 1969 (*Nota da Redação*).

(1) . — Vide trabalho nosso "... E o árabe mudou a face do mundo Medieval... Cap. 6'').

(2) . — (Ex: Sura 2, versículo 278).

Hesitamos entre o estudo mais profundo de um pôrto, uma rota, um produto ou a análise interpretativa mais ampla de conclusões mais úteis para a História Geral. Ficamos com a segunda hipótese, considerando que o Simpósio é de grandes especialistas em História, em diferentes setores e não de arabistas.

*

II. — O MEDITERRÂNEO.

O Império Romano, força maior que antecedeu ao desenvolvimento do Estado Árabe, centralizou sua vida no Mediterrâneo.

O Império Muçulmano torna-se de mais difícil análise: crescendo através de uma conquista que dominou inclusive os principais portos do Mediterrâneo, não abandonou os portos orientais, ao contrário, deu-lhes ênfase.

A observação do comércio mediterrâneo, com o velho espírito romano, levou alguns autores a afirmarem que os árabes falharam na utilização do mar, usando de preferência, segundo dizem, as rotas terrestres, baseados na tradição caravaneira.

O estudo que apresentaremos daqui por diante provará que os árabes não ficaram, é verdade, girando em tórno do *mare nostrum* romano, mas também não o abandonaram e souberam aproveitar todos os mares, estabelecendo tráfego em todos os sentidos, utilizando grandes recursos técnicos e científicos que aperfeiçoaram através dos séculos. Os muçulmanos jamais desprezaram as criações de Alá e não desprezariam os mares. No IX século o califa Harun-ar-Rachid já pensara em abrir um canal em Suez para ligar o mar Vermelho ao Mediterrâneo.

Autores há que não negando a atividade marítima dos árabes, acentuam que estes despreocuparam-se com o Mediterrâneo voltando-se para o comércio marítimo Oriental.

A afirmativa é exagerada e pode encontrar comprovantes que a derrubam. O historiador Henri Pirenne, em inúmeros trabalhos, comprova a importância da penetração árabe no Mediterrâneo. O historiador árabe Ibn Khaldun opina que os árabes tinham o absoluto domínio do Mediterrâneo. Com maior precaução, mas ainda com veemência, Louis Halphen valoriza a entrada dos árabes no *mare nostrum*.

Não nos vamos deter nos reflexos da entrada dos árabes no Mediterrâneo, sobre as transformações do mundo Ocidental (3).

Queremos apenas lembrar que a tese de Pirenne, apesar da vasta literatura surgida, com o objetivo de derrubá-la, continua bastante atual, embora demasiadamente apaixonada, em alguns ângulos.

Neste trabalho o objetivo básico será o período de maior desenvolvimento da navegação árabe e suas conseqüências.

Que os árabes usaram largamente os portos do Mediterrâneo, especialmente os do seu limite Ocidental, graças a condições que estudaremos mais à frente, não há dúvida.

Também não é possível negar as suas influências sobre o Ocidente. Há duas causas básicas para as afirmativas em contrário: o hábito de focalizar o Mediterrâneo como o barômetro de atividade marítima e o fato inegável de que, no período de maior desenvolvimento do Estado Árabe o movimento mediterrâneo foi menor do que o da parte Oriental do Império.

Diversos são os motivos:

- 1). — As mercadorias orientais tornavam-se mais vantajosas pelo luxo, riqueza, abundância, provenientes do maior requinte das civilizações orientais e aprimoramento técnico, especialmente da China.
- 2). — A cultura oriental, que o árabe vinha sedentamente bebendo, é motivação constante e mais forte que a do Ocidente Cristão que pouco tinha a oferecer antes do XI século (4).

O próprio Império Bizantino apresentava uma civilização menos requintada que a abássida (vide descrições de embaixadas bizantinas ao mundo muçulmano, falando de seu requinte).

Os cronistas árabes comprovam o interesse maior pelo Oriente, narrando viagens e embaixadas para o Leste, especialmente à China.

No período de Harun-ar-Rachid, quando se intensificam as relações internacionais, o Ocidente apressa-se em registrar a embaixada enviada a Carlos Magno, enquanto as crônicas árabes, não se preocupam com o fato.

(3). — Sobre o assunto temos monografia intitulada "O VIIIº século, o novo homem e a nova História", pode ser consultado, ainda, além das obras citadas o importante trabalho apresentado pelo Prof. Simões de Paula, no II Simpósio da A. P. U. H. "As Origens do Latifúndio".

(4). — O que o árabe tinha a receber do Cristianismo, e recebeu muito, viera principalmente através da Síria — vide monografia nossa "Líbano ponte entre Oriente e Ocidente".

Os chineses em suas crônicas citam Alun (que é Harun-ar-Rachid) e comentam a forte infiltração árabe na China que chega a causar, no século seguinte, preocupação ao Estado.

Esta simples análise, paralela à concepção primitiva da forma do mundo, descrita pelos árabes como sendo um pássaro, cuja cabeça era a China, demonstra a super-valorização desta região para os muçulmanos.

A própria evolução do Estado Árabe demonstra sua orientalização progressiva que se reflete no seu comércio, geografia, etc. A aceitação da religião muçulmana pelo Oriente Próximo e Médio é o primeiro indício (5).

3). — Para alguns autores os muçulmanos teriam evitado o Mediterrâneo por encontrarem aí relações conflituosas.

As fricções não seriam suficientes para o abandono do Mediterrâneo, como não o foram. Se uma rota marítima fôsse desprezada, simplesmente em função de atritos locais, deixariam de frequentar o Golfo Pérsico e o Oceano Índico, onde a pirataria era perigosa e incontrollável; mas os lucros compensavam os riscos e a navegação foi intensa por estas rotas.

O interesse dos árabes em manter a hegemonia mediterrânea fica demonstrado através de suas conquistas. No IX século dominam Creta, Sicília, avançam sobre a Itália Meridional (dominando Bari) Sardenha, Córsega e Baleares que lhes asseguram as viagens entre o Egito e o Magreb.

Na costa da África, estabelecidos desde o VII século constroem os portos de Kairuan e Tunes e os ismaelitas fundam o porto de Mahdyyah, no IX século.

Desde 640 o Egito é árabe. O papiro já não chega à Gália e Bizâncio ressentem-se do fornecimento de cereais.

Apesar da maior importância do Egito até o IX século estar nas rotas terrestres (que não interessam ao presente estudo) não perde sua importância, embora esteja, como os portos da Síria, no ponto mais conflituado do Mediterrâneo.

Depois que o califado do Egito se separa do de Bagdá, a região terá maior projeção comercial e marítima, estabelecendo-se comunicação direta da rota do Mediterrâneo e Mar Vermelho.

O Cairo, não sendo uma cidade marítima, liga-se diretamente ao Mediterrâneo, através do Nilo e a este pelo velho Cairo e Boulaq, seus subúrbios, jamais perdendo seu valor como cidade exportadora e importadora. Sua posição estratégica, embora não tão favo-

(5). — Vide trabalho nosso "... E o árabe mudou a face do mundo", cap.5.

rável quanto a de Bagdá, tornou-a rival da última a partir do IX século com os tulunidas e, novamente em fins do X e XI séculos com os fatimitas.

Dêstes períodos de grande prosperidade, aos quais não está alheio o tráfego marítimo, restam belos monumentos (6).

Na parte ocidental do Mediterrâneo, o Magreb com seus portos (Tunes, Kairuam, Mahdyya), não encontrava grande oposição, graças à cobertura da península Ibérica, onde os árabes se haviam instalado desde o VIII século. O Magreb era grande escoadouro das mercadorias do Saara e de outros pontos da África.

Na Espanha muçulmana o mais importante comércio era marítimo, considerando que por terra o principal vizinho era a Gália que, além de oferecer poucas vantagens comerciais e culturais, na época constituía barreira cristã. Seus mais notáveis portos ficavam protegidos de qualquer ataque cristão ou de piratas instalados na costa européia, graças à posição no extremo Ocidental do Mediterrâneo; Málaga, o principal pôrto marítimo e Sevilha, atingindo o mar, com facilidade, através do Guadalquivir. As maiores rendas do califado espanhol vinham dos impostos de importação e exportação.

Quase tôda a produção da Espanha ia para o norte da África, mas uma parte dirigia-se diretamente para o Egito e até para Bizâncio, de onde tomava outros rumos.

A Síria, conquistada desde a primeira hora (634-636) era um grande trunfo para a navegação árabe.

Em tôdas as épocas históricas a Síria tem sido ponto de atritos e conflitos de caráter político, social, econômico, étnico e religioso (7) justamente pela posição entre Oriente e Ocidente, com portos abertos sôbre o Mediterrâneo.

Os portos da Síria, segundo as próprias informações a respeito de suas cidades, de caráter aduaneiro ou de estatísticas rigorosamente agrícolas e comerciais, mantinham amplo tráfego, sendo grande a variedade de produtos por êles exportados e importados.

O Iraque funcionava como plataforma giratória, como intermediário de maior parte do tráfego marítimo.

Tripoli, banhada pelo Mediterrâneo, possuía casas de cinco e seis andares, semelhantes a palácios.

Gubayl, antiga Biblos, com grandes tôrres debruçadas sôbre o mar, era próspera e linda, instalada num fundo de baía.

(6). — Os fatimitas com características muito específicas, vide trabalho nosso citado cap. 11, 12, 13, e 14.

(7). — Vide monografia nossa "Líbano ponte entre dois mundos".

Tiro, como Sidon, de origem fenícia, prêsa à terra por simples istmo, altamente fortificada, com um belo portão de ferro sôbre o mar, era dotada de imensos palácios e *bazares* movimentados.

Sidon nada ficava a dever a Tiro e Beirute mantinha a tradição marítima dos fenícios.

Para Akka, fundada pelos tulin'das no IX século (São João d'Acre) dirigiam-se os navios de menor porte.

Tôda a costa do Mediterrâneo, ocupada pelos árabes, caracterizava-se pela preocupação defensiva. Na Síria, na África ou na Espanha, as cidades-portos eram cercadas por altas muralhas e tôrres (que têm ainda o sentido ornamental e caracterizam o estilo árabe de construções militares). Os *ribats* (fortificações), de onde observam a chegada de navios, complementam os cuidados militares.

Na Síria as cidades-portos costumam ter baías internas, onde os navios ancoram e descarregam.

Esta situação é bem diferente de uma região onde não há comércio marítimo, basta compararmos com o Ocidente Cristão, onde a economia cada vez mais se fecha na estrutura dominial e as cidades costeiras são paulatinamente abandonadas. O comércio de Marselha que fôra o mais vivo do Ocidente, declina desde que os árabes se firmam no Mediterrâneo. No IX século, a Provença, outrora a região mais rica da Gália, é a mais pobre. No período de Carlos Magno já não há frota.

Frotas de piratas árabes devastam a Provença e a Itália; edificam um arsenal em Palermo, sua principal base no Tirreno.

A costa entre Roma e Barcelona permanece quase deserta até às Cruzadas e a pirataria moura é perigosa neste trecho. Aqui os próprios navios muçulmanos vão pouco pelos atritos locais com os piratas e pelo pequeno interêsse de tráfico; reforçando êste ponto de vista notamos a posição protegida dos portos árabes da Espanha.

Representando o mundo cristão, o Império Bizantino, grande herdeiro do Império Romano, apresenta características e interêsses que, paulatinamente, o distanciam do bloco Ocidental, no entanto era ainda a única fôrça que podia ser confrontada com o Império Muçulmano, formando o terceiro bloco.

Bizâncio conseguiu conservar, como o Islam, moeda de ouro estável para o comércio exterior. Nada de semelhante existe na parte Ocidental do mundo cristão.

O Império Bizantino, apesar de tudo, viu-se prejudicado pela ação dos árabes no Mediterrâneo, primeiramente apoderando-se de portos que eram fundamentais para o seu comércio, como os da Síria, Egito e parte Ocidental da África, depois pela ocupação de posições estratégicas que impediram suas comunicações com o Ociden-

te cristão por mar (antes dos árabes ocuparem estes pontos básicos na Itália e as ilhas, estas regiões pertenciam a Bizâncio e mantinham comércio).

A concorrência árabe na variedade de produtos de exportação, tanto em bruto, quanto manufaturados, provenientes da vasta área de seu Império ou importadas do Oriente, desequilibra a balança comercial, com desvantagem para Bizâncio.

Os problemas internos de Bizâncio (problemas que não podemos desenvolver neste trabalho) dificultam suas relações mediterrâneas. O comércio bizantino não apresenta a organização de crédito tão desenvolvida quanto o muçulmano, nem sua importância.

Só em fins do IX e no X séculos Bizâncio se refaz, havendo coexistência entre os dois impérios, no Mediterrâneo, mas sempre com superioridade do tráfego árabe. O domínio dos árabes mantém-se, até às Cruzadas.

Existe um comércio triangular entre os árabes, bizantinos e o Ocidente cristão cuja importância não deve ser exagerada, pois a força árabe era muito maior.

Se Bizâncio tira relativo proveito deste comércio, pois as rotas da Ásia que tem ponto terminal no mar Negro passam por Bizâncio (que mantém relações com os povos do Danúbio e Ucrânia), os verdadeiros beneficiados são os russos com as rotas terrestres e as cidades italianas quanto ao tráfego marítimo.

Os negócios cristãos deslizam para Veneza e Amalfi que, quanto à realidade econômica e cultural, constituem cidades intermediárias entre árabes e cristãos. No X século Veneza e Amalfi fazem acordos com o Magreb e o Egito.

Ainda no X século Gênova e Pisa passam a concorrer com Veneza, revestidas de espírito um pouco diferente que as aproxima da mentalidade de Reconquista da Espanha.

Embora o espírito de lucro não esteja afastado nestas duas cidades, mescla-se ao ideal cristão ou, pelo menos, Ocidental. Combatem os árabes no Tirreno e, no mesmo século, alcançam a costa da África.

Mas os muçulmanos conseguem mercados em Constantinopla, chegando a construir uma mesquita na capital Bizantina. Isto é aparentemente bom, por causa dos impostos, mas representa a perda de mercados para Constantinopla.

Desde o século XI os cristãos voltam a navegar no Mediterrâneo, numa reviravolta já anunciada quando, em pleno poderio árabe (X século) os judeus vão livremente da Espanha muçulmana ao Oriente.

No XI é a alvorada da navegação Ocidental, com uma navegação de grande envergadura e, no século XII, diminuída a tensão inicial das Cruzadas, os navios cristãos tocam em Kairuan, Tunes e Alexandria.

Finalmente a vida ativa dos portos árabes do Mediterrâneo, a prosperidade das cidades marítimas, seus bazares, taxas aduaneiras cobradas pelo estado, as informações de geógrafos e historiadores, sobre os produtos de importação e exportação, demonstram a grande atividade marítima dos árabes no Mediterrâneo. Como complementação das provas temos as narrativas de viagens, a transmissão das características da arte, da literatura e das ciências por todo o Império Árabe, demonstrando o forte intercâmbio que, na parte Ocidental fazia-se pouco por terra, principalmente no caso da Espanha. As viagens de intelectuais e turistas eram feitas por mar, quando se tratava de grandes distâncias.

Em outro capítulo desenvolveremos a'gumas das provas mais importantes, deixadas pelos estudos históricos e geográficos da costa do Mediterrâneo.

- 4). — Há quem procure valorizar mais as rotas terrestres dos árabes que as marítimas.

Na verdade o comércio caravaneiro jamais foi abandonado, constituindo-se rotas complementares e paralelas às marítimas, como é o caso das rotas da África e da rota de sêda, para a China (que têm importância incalculável, mas fogem ao âmbito da comunicação).

As rotas marítimas são substituídas e abandonadas só quando há conveniência de caráter econômico ou de segurança. Há ocasiões em que se torna mais fácil atravessar por mar do que vencer obstáculos naturais e ataques de tribos do interior da Ásia.

Em outros locais é mais fácil caminhar pelo interior, evitando fricções, do que se arriscar ao mar.

De um modo geral, tal é a intensidade de comunicações que há multiplicidade de rotas e de portos.

Contudo, acentuamos que o desenvolvimento marítimo dos árabes só pode ser compreendido se tivermos a visão geral do seu comércio, completado por terra pelos caravaneiros e através da imensa rede fluvial, enriquecida por canais navegáveis que, genialmente aproveitados, vieram a constituir o elo básico entre o Mediterrâneo e o Índico.

- 5). — Afirmamos que o palco marítimo do mundo conhecido não desapareceu do Mediterrâneo, apenas passou a ter atores de menor porte, enquanto as peças maiores desenrolavam-se do Golfo Pérsico para o Oriente, tendo o Mar Vermelho papel menos marcante. Isto teve grandes conseqüências de caráter político, econômico-social e sobretudo cultural, até que o Mediterrâneo, verdadeiro receptor de então, retomasse o seu grande papel histórico, mas não definitivamente: não tardaria o Atlântico a tomar-lhe o cetro.

*

III. — AS ROTAS ORIENTAIS.

O momento do esplendor árabe é também o das rotas marítimas orientais.

Há quem atribua a descoberta da rota das Índias aos árabes, mas já os sassânidas e os *sarraceni* a conheciam.

Se recorrermos, com sentido de crítica histórica, às “Mil e uma Noites”, encontraremos Simbad-o-Marujo, que não é senão o príncipe indo-cita Sanabara que partindo de Barigaza, pôrto próximo a atual Bombaim, descobriu a monção das Índias, colonizou Zanzibar e Malabar, a costa da Arábia e Pérsia e comerciou com a China do Sul e Alexandria (no I século da era cristã).

As moedas vindas do Mediterrâneo e os metais preciosos da China eram mercadorias utilizadas no tráfego persa no VI século, adiantando o trabalho dos muçulmanos, seus reais herdeiros. Possuíam os persas feitorias em Quilon (na Índia), em Pemba (na África), em Kra (na península de Málaca) e em Cantão (na China do Sul).

No IX século duas rotas têm grande importância para os árabes:

- a). — A primeira chega a Moçambique e Madagascar, passando pela ilha de Pemba, Zanzibar e Dar-es-Salam.
- b). — A segunda vai a Cantão (Kanfu) passando por Mansurat (na embocadura do Indus) Surata, Malabar, ilhas Laquedivas e Maldivas, Ceilão, Martaban, Calabar, atingindo Sumatra (Zarrin ou Eldorado), o país de Kmers (Al-Qāmar), a península da Malásia (Império Zabag) e o Tchampa (Al-Sanf).

As relações de caráter comercial, político e cultural não se arrastam somente pela costa, avançam profundamente através dos rios, encontrando-se com as caravanas. O Indus e o Ganges facilitam esta penetração.

Em relação à Bagdá é perfeitamente válida a frase empregada para Roma, quando do seu apogeu: todos os caminhos levam a Bagdá, que está ligada ao Golfo Pérsico pelo Tigre e à Síria por meio de rios e canais, alcançando por seus portos o Mediterrâneo.

A China do Sul (Maha China) monopolizava o comércio chinês do X século. Os muçulmanos possuíam na região o pôrto de Kanfu, sua colônia era grande e próspera e não ficava só no setor comercial. Muitos árabes estabeleciam-se em outras cidades, freqüentavam a côrte, sendo grande o resultado desta rota marítima no setor aculturação. Com a tática usada pelos muçulmanos em sua penetração (sentindo a preocupação dos chineses quanto à quebra da unidade nacional) passaram a citar o soberano budista nas orações das sextas-feiras. A colônia de Kanfu era semi-autônoma, mas pagava ao Estado direitos de importação que iam a 30%.

Para a China eram exportados especialmente chifres de rinoceronte, marfim, vindos da África; cobre e cânfora indo da Índia.

Os portos do Oriente árabe tinham grande importância econômica e cultural. Seus comerciantes, geralmente persas e sarracenos, possuíam um representante, espécie de cônsul em cada lugar, era o *shâh bundâr* (rei dos mercados). Estes locais funcionavam como dioceses autônomas, possuindo sempre uma mesquita catedral, isto é, uma mesquita com o *nimbar*.

A cidade de Basrah, à margem do Chat-al-Arab, a cem quilômetros do Golfo Pérsico, era o principal centro receptor de mercadorias vindas do Oriente, desde o VIII século, encaminhando-as para Bagdá, através do Tigre e, de lá captando todo o movimento comercial do maior empório do mundo, para lançá-las no Golfo Pérsico. Não sendo um pôrto marítimo tem grande importância sobre o tráfego por mar. E' pela sua própria condição no Iraque e de pôrto com fortes influências externas, zona de constante agitação (8).

A grande concorrente de Basrah era a cidade-pôrto Siraf, no Golfo Pérsico. Surgindo na costa hostil do Mandistan, Siraf, concretizava as reações do homem à natureza menos dadivosa. A região onde nasceu e cresceu, era tão sêca que, para fixar a humidade foram plantadas palmeiras, cujos troncos desapareciam ao fundo das fossas. A água para a manutenção era trazida das montanhas, por meio de aquedutos e mantida por cisternas. Mas todos os esforços foram compensados; no X século Siraf era o pôrto mais importante do Islam e do mundo. Os maiores negócios eram aí tratados. Seus habitantes, capitães de longo curso e armadores, residiam em casas de vários andares, com móveis e utensílios requintados, oriundos de tôdas as

(8). — Vide comunicação nossa no II Simpósio — "Problemas jurídicos para o cultivo das terras do Iraq".

partes do mundo conhecido. Da Índia recebiam madeiras. Da Mesopotâmia e Iran chegavam frutas por mar. Aloés, sândalo, marfim, âmbar, ébano, mercadorias tôdas de grande valor, vinham a Siraf e só daí eram transportadas para Bagdá.

Uma grande multidão, de classes sociais diferentes, movimentava-se pelas ruas em atividades mercantis.

No X século, tremores de terra começaram a abalar a cidade. Tornando-se mais intensos, Siraf e seus habitantes mudaram-se para a ilha fronteira de Kish que recolheu também as glórias do grande pôrto. Seu governo era independente, tendo à frente um *malik*, representado por outro *malik*, em importante colônia que possuía, na costa oriental da Índia, em Coromandel. Em Mábar, o irmão do *malik* de Kish, mantinha o poder com o título de *malik Hind* (rei das Índias), mantendo comunicações permanentes com a metrópole.

Nos séculos XII e XIII os habitantes nadam em luxo e riqueza.

Os capitães de Siraf e Kiraf e Kish deixaram-nos importantes narrativas de viagens, com descrições de regiões e técnicas que deram origem a valiosos tratados de náutica: Ibn Kahlân (no século IX), Ibn Abân e Ibn Shâdan (no século X).

A partir do século XI há divisão entre o califado de Bagdá e do Cairo, repartindo-se a vida marítima entre o mar Vermelho e o Golfo Pérsico.

A república de Aden, no mar Vermelho, tornou-se rival de Kish, havendo lutas entre suas frotas no Índico.

Por intermédio de Aden, o Egito comunicava-se com a Índia e o mar Vermelho.

Aden e Kish, profundamente ricas, vivendo francamente do capital e tendo escravos para o trabalho agrícola e manual, tinham tendências carmáticas. É interessante notar que, apesar das mesmas tendências filosófico-políticas a luta pelo comércio e a posse das rotas marítimas era a nota de ambas e superava qualquer outro interesse.

A navegação do Golfo Pérsico é a de maior expressão e, embora seja negada por alguns autores, no período anterior aos árabes, já tinha importância no período sassânida e não cessou antes do XIII século.

Só o desconhecimento de textos parses e persas poderia levar a conclusões opostas.

No fim do IX século, surgiu a república leiga de Al Ahsa, primeira no gênero no Islam e teve a duração de cento e cinqüenta anos.

Fundada pelo movimento carmático no Golfo Pérsico, Al-Ahsa, era inimiga encarnçada do califado. Sua base econômica era mun-

dial e suas lutas com o Estado Muçulmano freqüentes. Mantinha serviço de espionagem, alfabeto secreto, além de sociedades de iniciados que tinham sete graus para poder participar da vida do Estado. Mas raramente alguém alcançava tal privilégio, pois dificilmente passava-se do segundo grau. Em alguns locais tinham apóio dos ismaelitas e surgiam *mahdis* (guias populares) entre os quais o fundador de Mahdiyya, cuja importância já salientamos.

A estrutura de Al-Ahsa era totalmente diferente das demais cidades árabes e só se desenvolveu graças à condição de pôrto marítimo.

Tendo tôda sua vida baseada no comércio externo, especialmente marítimo, existia absoluto contrôle estatal do ouro, considerado oficial e reservado exclusivamente para transações externas. Internamente circulavam moedas de chumbo, cuja exportação era proibida. A economia particular era controlada pelo Estado e qualquer transação externa dominada pelo banco.

Em Al-Ahsa os impostos religiosos corânicos, são substituídos por estatais e ficam na própria cidade, nada tendo dos fundamentos religiosos e caritativos do livro sagrado. Os homens livres da cidade ocupam-se só da atividade comercial e marítima, cabendo os demais trabalhos a escravos. O número de escravos públicos chegava a 30.000 que eram alugados para plantações particulares. O tratamento desses escravos, vindos em sua maioria de Zanzibar, estava bem longe das prescrições corânicas.

Esta cidade marítima, de economia escravocrata, era difícil de ser descrita pelos cronistas da época, dada a diferença de estrutura interna e a dificuldade de permanência e observação de estranhos. Assim vemos um cronista informando que Al-Ahsa era governada por seis caifas, assistidos por seis vizires, de acôrdo com a terminologia e forma de govêrno a que estava afeito. Na realidade, Al-Ahsa tinha seis governantes, denominados *Sayyd*, procurando a simplicidade da nomenclatura dos primeiros tempos árabes (9). Êste simulacro de volta ao passado é característica habitual dos revolucionários islâmicos e esta cidade, singular em muitos aspectos, não foge à regra.

No mar Vermelho podem ser salientados os portos de Djeddah (em face de sua grande proximidade de Meca, era um pôrto de grande movimento de passageiros e mercadorias) e Al-Qulzum, antiga Clysma, junto ao Suez, num ponto de comunicação entre o Mediterrâneo e o mar Vermelho.

No período das Cruzadas, quando mais difíceis são as comunicações pelo Mediterrâneo, o pôrto de Aidhab em frente a Djeddah

(9). — Vide trabalho nosso citado cap. II.

e o etíope de Zaila, em frente a Aden, completam as ligações entre Ocidente e Oriente muçulmanos (fazendo internamente o que se tornava difícil pela costa).

Os portos do Oriente, em geral naturais, têm o cais em bloco granítico (*mishra'a*) soldado com chumbo.

Nos mares do Oriente, como nos do Ocidente, não havia paz. Há lutas entre as cidades-portos e os corsários atacam para saquear, valendo-se de pretextos vários. Centenas de embarcações surgem repentina e rapidamente iluminadas por fogo que é o sinal do ataque. Como aparecem, desaparecem. Há muitas perdas no Gôlfo Pérsico e a ilha de Sokotra, no Índico, é um grande foco. Na costa da Índia os temíveis barks, surgem como *djinnns*, contam-nos os cronistas da época.

Os navios árabes levam artilheiros e canhões, quer partam para o Oriente ou para o Ocidente.

*

IV. — TÉCNICAS NAÚTICAS E DESENVOLVIMENTO CIENTÍFICO.

Os navegadores do Gôlfo Pérsico trazem-nos muitas informações de caráter científico, graças ao fato de levarem cientistas e equipamento em suas viagens.

Conheciam os segredos do Oceano Índico (mar Verde), possuíam uma rosa dos ventos, com trinta e duas direções e desde o século XII usavam as cartas costeiras (*rahmânag*). Tudo isto é citado pelos cronistas árabes, vindo esclarecer uma dúvida quanto à origem dos portulanos que seriam para alguns autores, inventados pelos genoveses.

Mesmo que os *rahmânag*, antecessores dos portulanos, não fôsem citados pelos cronistas, revelariam sua procedência oriental por não utilizarem latitudes e longitudes do sistema ptolomaico e sim oriental, pelo polo Norte (*Al qâh*), à maneira sino-iraniana. Nas navegações árabes do Índico nota-se a contagem por nós, substituindo graus, que tanta importância tem tido na navegação mundial.

As mais antigas cartas de navegação mediterrâneas são genovesas, do XII século, no entanto sua perfeição, seus detalhes excediam a qualquer conhecimento anterior do Ocidente. A evolução que já demonstravam, evidencia, não só o conhecimento do compasso há algum tempo, como certa continuidade de seu uso.

Se recordamos as descrições da costa africana, deixadas pelos geógrafos Ibn Hauqual, Al Bakri e Ibn Fatima (que descreve inclu-

sive a costa do Senegal) e finalmente do grande Idrisi que, contratado por Rogério II, como geógrafo oficial da côrte da Sicília Normanda (XII século), soube reunir informações de todos os geógrafos árabes e fundi-las numa grande obra, notaremos o grande avanço da geografia árabe.

Podemos concluir que foram os árabes os predecessores da moderna cartografia e das cartas costeiras, principalmente através dos *rahmânag* que não poderiam ter ficado só no Oriente, dada a difusão da cultura árabe por tôdas as partes de seu Império e mesmo às regiões com as quais mantinham qualquer contacto.

A Península Ibérica era um dos pontos altos da navegação árabe e, para lá, naturalmente foram levadas tôdas as técnicas náuticas.

A agulha imantada, invenção chinesa, pouco aproveitada por êles, foi aperfeiçoada pelos árabes e largamente empregada nas suas navegações. São diversos os tipos de bússolas usadas pelos navegadores do Crescente.

A palavra bússola seria para alguns autores de origem italiana (significando caixa), mas parece ser de proveniência árabe, da palavra *muwassala* (agulha).

Relatos de cronistas asseguram-nos o seu uso no século XII, entre os árabes, sendo por êles transmitida ao Ocidente Cristão.

As bússolas medievais eram de diversos tipos e exigiam grandes conhecimentos científicos, como é o caso das bússolas de senos e tangentes, que não poderiam ter sido empregadas sem os grandes conhecimentos de trigonometria que os muçulmanos possuíam.

O historiador Kramers afirma que não há provas de que os árabes tenham usado o compasso marinho antes dos navegadores do Ocidente. Acha êle que apesar dos chineses terem conhecimento do compasso desde o II século, os árabes só vão utilizá-lo no século XIII, aproximadamente à mesma época em que encontramos referências ao seu uso entre os franceses e italianos. Segundo o mesmo autor as palavras aplicadas ao uso do compasso indicam que tenha sido transmitido diretamente do Extremo Oriente à Europa.

A tradição árabe, por sua vez, chega ao exagêro de atribuir sua invenção ao rei David, dando-lhe uma grande antigüidade no Oriente Próximo.

E' difícil dizer que os árabes utilizando, como utilizaram, a navegação marítima e mantendo longo e permanente contacto com a China, que importou em grandes aquisições culturais, deixassem o compasso sem uso até o XIII século (quando uma das características dêste povo era aproveitar tôda a cultura e técnica das regiões conquistadas ou com as quais mantinha relações).

A hipótese de Kramers de que por falta de compasso permanecessem junto à costa não é viável, porque no Oriente arriscavam-se mais longe. Vimos anteriormente as causas que levaram os árabes a procurar pouco as costas européias, havendo contudo períodos de exceção em que comerciaram com os portos cristãos. Foi atravessando o Mediterrâneo que destruíram cidades e portos, embora esta travessia fôsse mais de caráter militar. Também já falamos nas bases estabelecidas na Sicília o que implica em travessia do Mediterrâneo.

O êrro de Kramers está em considerar apenas o comércio quando estuda a navegação.

Quanto à questão dos termos técnicos de origem oriental, a simples terminologia não prova que os árabes não tenham sido os transmissores, considerando que realmente o traziam do Oriente e ao adaptar técnicas e instituições, guardavam muitas vêzes as palavras originais. Tal é o caso do *diwan* que tanta importância tem em tôda a estrutura político-administrativa do Estado.

Nossa conclusão é de que conheciam e, de longa data, o utilizavam nos mares orientais (vide cronistas árabes da época) e o transmitiram aos muçulmanos do Ocidente, e pelo contacto, às cidades italianas.

A astronomia é grande auxiliar da navegação e os árabes foram grandes astrônomos (10). À noite observavam as estrêlas.

Para medir as profundidades marítimas dispunham do fio de prumo e escafandristas mergulhavam quando se fazia necessário reparar os navios, com cêra e sésamo.

O aspecto da areia cuidadosamente recolhida e observada pelos cientistas, aliado à observação de pássaros e peixes ajudava a determinar a posição do navio. As observações são completadas com pássaros de longo vôo, que levam em suas viagens e determinam a distância da terra. Al-balisti (o astrolábio linear) determina cientificamente, a hora e a posição do navio.

Para o Índico existe o Calendário das Monções, deixado pelos persas e aperfeiçoado por Omar Khayyam (século XI), indicando a direção da Monção para cada pôrto e para cada época do ano.

Antes de iniciar-se a monção os navios são carregados, em atmosfera sufocante. Quando o vento insufla as velas fazem-se ao mar.

Na costa da China têm conhecimento dos temíveis tufões (*ruk*). E' d'êste *ruk* (vento em mazdeano), que deriva o pássaro Rok que, tão fantástico parece, revestido da fantasia das "Mil e uma Noites".

(10). — Vide trabalho nosso citado, cap. 9.

As monções nesta costa sopram duas vezes por ano, vindo de Tsuan-Chu, na costa da China, ao nordeste de Sumatra. Paravam alguns meses e os viajantes detinham-se incrementando relações culturais e comerciais.

No Golfo Pérsico havia faróis que iluminavam o caminho das embarcações fluviais e marítimas, interessando ao nosso estudo apenas as últimas.

Os navios para transporte de passageiros (*buzi*), construídos nos portos da Índia, eram rápidos e leves.

O transporte de artistas, cientistas, peregrinos ou simples turistas era freqüente. Para o árabe todo o mundo muçulmano estava aberto e as comunicações enriqueciam cada vez mais os conhecimentos históricos e geográficos, alimentando fértil literatura (que teve profundos reflexos sobre a europa). A única exceção eram as chamadas “repúblicas democráticas”, onde era difícil a penetração de elementos de fora e quase impossível a permanência.

Os estrangeiros eram bem recebidos no Estado Muçulmano, embora necessitassem de passaporte (*amân*).

Os navios comerciais (*djonks*) eram enormes e necessitavam de altas escadas para o acesso. Levavam, em média, mil e quinhentas pessoas e possuíam, em seu interior lojas, *cabarets*, barbeiros, etc.

Os navios árabes, mais leves que os chineses, com facilidade chegam a Yang-Tcheu e, muito provavelmente, segundo descrições de viajantes em torno de uma ilha em frente a China, teriam alcançado o Japão. Neste caso surge certa confusão com a descrição de uma ilha na costa da África, em frente a Madagascar, possuidora de minas auríferas, denominada Waqwaq e outra, com características diferentes, em frente à China que, talvez por confusão dos viajantes, recebeu o mesmo nome.

Dos séculos IX ao XI, especialmente, a China era grande mercado para os produtos exportados pelo Império Árabe. Yang-Tcheu ao norte da China, era importante porto comercial.

Os chineses, em função da maior tonelagem de seus navios, vêm-se prejudicados pela navegação árabe.

Os juncos javanese concorriam com os árabes, chegando inclusive a seus portos. Evidentemente, pelos motivos analisados em relação à Bizâncio que aqui tem mais força, o comércio árabe era indiscutivelmente superior ao javanês.

Neste tráfico que partia do Iraque, passando por Java e Sumatra e alcançava a China, havia grande variedade de sistemas monetários: na Índia moedas de ouro e prata, na China moedas e lingotes de cobre e nos mares do Sul o comércio era na base de trocas.

As regiões dos mares do Sul, por estarem no caminho de tão importantes rotas e possuírem especiarias e matérias preciosas em bruto, como o marfim (Kedah), chifre de rinoceronte (Java), etc., lucraram muito, não só no sentido cultural, como econômico.

*

V. — COMÉRCIO, PRODUTOS E TÉCNICA COMERCIAL.

Imenso era o movimento de importação e exportação árabe. No setor agrícola exportavam: cevada, arroz, trigo, algodão, linho, frutas e vegetais (entre os quais nozes, beringelas, cana de açúcar, maçãs, abricots, limões, limas, laranjas, figos, azeitonas, pepinos e melões) além de plantas ornamentais, flôres, sésamo, etc.

No setor industrial a manufatura árabe só encontrava concorrência na China e em Bizâncio, mas como antes frisamos, compensada pela variedade de produtos.

Os portos árabes exportavam: açúcar, álcool, perfumes, tapetes, produtos têxteis, metais e couros (sendo em todos insuperável) e ainda jóias, instrumentos musicais, móveis e utensílios artísticos e requintados, manjares, lâmpadas, mosaicos, azulejos, papel, produtos químicos, etc.

Tudo que constituísse luxo era fabricado e exportado, como caixas de marfim e ouro e até móveis e bandejas de metais preciosos.

Em bruto exportavam ouro, prata, mármore, pedras preciosas (cuja variedade é lembrada pelos contos orientais: pérolas, rubis, safiras, esmeraldas, diamantes, turquesas, onix, etc.) e chumbo, ferro, amianto, antimônio, nafta, asfalto, etc.

Importavam fundamentalmente: sêda, marfim, ébano, cânfora, especiarias, pele, mel e escravos.

Até mesmo animais eram transacionados pelas nave muçulmanas que compram papagaios e lebres na Índia e lá vendem cavalos em larga escala.

A técnica auxiliava muito ao comércio árabe.

Raramente um comerciante viajava só. O tipo popular de viajante solitário surge na estória das "Mil e uma Noites", mas é raro na vida real. Os grandes empreendimentos marítimos exigiam grandes somas, grandes são os riscos das viagens marítimas e imensos os lucros. O estado participa diretamente, entrando com capital para grandes viagens e, indiretamente, através dos bancos (cujo desenvolvimento tem grande importância no X século) que são arrendados pelo Estado a particulares. Os altos funcionários e grandes pro-

prietários contribuem com suas economias. Os grandes negociantes emitem letras em benefício dos representantes que possuem em diversos locais.

Os funcionários do fisco (*djabad*) empregavam largamente o capital nas viagens e o cambista (*çairafi*) era pessoa de grande projeção social.

Nada há de inteiramente nôvo no sistema de crédito, mas sua técnica foi aperfeiçoada e usada em escala inédita na história mundial.

Utiliza-se o sistema de comandita, cartas de crédito e letras de câmbio atravessam mares e o cheque (*saqq*) sai do mundo árabe çara a Europa, Ásia e África. O desenvolvimento do sistema bancário é uma das chaves mestras para a abertura dos mares aos árabes.

Não havia barreiras religiosas para o comércio. O impôsto só era pago no limite do território muçulmano. Juristas e comerciantes, que se mesclam em interesses e atividades, protestam quanto aos impostos comerciais, enquanto os agrícolas crescem sem oposição das classes dominantes.

As mercadorias colocadas nos *fuduq*, à entrada das cidades, só depois do pagamento dos impostos são cedidas pelos *tadjir* (grandes negociantes) aos varejistas. Os *tadjir* não podem vender a varejo.

Os direitos de aduana são de 10% para os muçulmanos e 20% para os infiéis.

O preço dos produtos importados depende da oferta e procura, só havendo monopólio estatal em períodos de crise.

Da organização do tráfico muçulmano restaram-nos técnicas e um vocabulário vasto. Exemplo: *tafrig*, *tarif*, *almirante*, *alçandega*, *adua*na e *makkasin*, entre muitas outras, cuja importância ainda é atual.

*

VI. — CONSEQUÊNCIAS DO DESENVOLVIMENTO MARÍTIMO DOS ÁRABES.

O desenvolvimento marítimo dos árabes no IX e X séculos era o maior do mundo. Estendiam-se do Atlântico ao Pacífico, por todos os mares, inclusive com influência sôbre os mares internos (cêrca de metade do Cáspio está cercada de terras dominadas pelos árabes, mantendo através dêste comércio contacto com os búlgaros do Volga e apesar da proximidade de Bizânico, comerciavam com os povos do outro lado do mar Negro, pelo Don).

Este desenvolvimento, como podemos deduzir das conclusões até agora tiradas, é o reflexo de seu imenso território e do aproveita-

mento econômico de tudo que nêle existe, desde a matéria bruta até os recursos de canalização e técnicas agrícolas; da existência de uma manufatura de boa qualidade; da posição geográfica, rota obrigatória entre Oriente e Ocidente, num momento em que era sem dúvida, do Oriente e finalmente da conjugação de rotas marítimas, fluviais e terrestres que se encontram e se completam.

O achado de moedas árabes, datando do VII ao XI séculos (Alemanha, Rússia, Finlândia, Suécia, Noroega, Ilhas Britânicas, Volga e Báltico), constitui para alguns a prova de que chegaram a estas regiões.

Nossa afirmativa é de que é pouco provável que os árabes tenham ido ao Báltico ou ao mar do Norte, pelas dificuldades de chegarem a estas regiões, por mar ou por terra e por terem intermediários que podiam completar o seu comércio, sem grandes ônus, o que o tornava mais compensador. Que usaram intermediários para realizar trocas até a parte norte da Europa e o extremo Ocidental está provado. Queremos lembrar que os árabes faziam sempre narrativas de viagens, descrições dos locais onde chegavam e estudos geográficos. Destas regiões não nos ficou nada. Mas se ao historiador não cabe afirmar sem provas, também não é justo deixar de lado a pesquisa de um assunto sobre o qual reste uma dúvida ou uma hipótese plausível.

Este assunto está no mesmo nível da hipótese dos árabes terem atravessado o Atlântico e chegado ao Brasil. Os historiadores árabes defendem esta tese sem comprovantes suficientes.

Sendo uma tese ousada não é, como veremos adiante, impossível pelo espírito intemerato dos árabes, sua ânsia de crescimento, seu grande avanço sobre a África e todos os seus conhecimentos náuticos e geográficos. Onde estaria a descrição desta viagem? Entre documentos inéditos? Resta-nos a dolorosa interrogação: terão estes documentos desaparecido para sempre nas cinzas da Inquisição?

Enquanto não os acharmos ou se não os acharmos nunca, jamais poderemos aceitar a afirmativa dos historiadores árabes.

No Estado Árabe, como era natural num estado teocrático, podíamos claramente distinguir uma geografia oficial, que tem menor importância sobre o desenvolvimento das ciências e grandes transformações do mundo medieval e a geografia dos viajantes que surge espontânea e se vai corporificando até modificar a geografia tradicional.

Na fase da geografia oficial existe a noção corânica de que Deus dividira os mares em duas partes iguais, separados por uma barreira.

Esta divisão representa a separação do Mediterrâneo e Índico, incluindo o Golfo Pérsico e o Mar Vermelho. Enquanto assim era

ensinada a geografia, a navegação avançava ousadamente além do dogma e os geógrafos chegavam a outras conclusões. O califa Al-Mamum procura incentivar traduções do grego que trazem outras noções geográficas (início do IX século). Uma “imagem da terra” é feita com os estudos de Ptolomeu e as observações dos navegantes.

Uma das grandes vantagens dos estudos geográficos árabes está no fato do dogma não negar, nem estabelecer a esfericidade da terra.

As pesquisas dos astrônomos, patrocinadas pelo Estado, muitas vezes visando ângulos comerciais e administrativos, pois davam itinerários que interessavam ao comércio e à administração (no IX e X séculos), trazem um grande subsídios à história da navegação, conhecimento das rotas marítimas e abrem novas perspectivas quanto à geografia econômica (exemplos os livros: “Livro dos países”, “Livro das rotas”, “Livro dos reinos”).

Por êstes livros sabemos que os árabes chegaram diretamente até a parte do Volga ocupada pelos búlgaros.

Os geógrafos preocupam-se com os artigos locais e descrevem as riquezas encontradas dando as direções do tráfico e enriquecendo os conhecimentos de ciências naturais.

O comércio foi o propulsor da navegação e colonização de determinadas regiões, a aculturação fêz o resto (11).

A princípio os geógrafos descreviam mais as regiões que os árabes cobiçavam como conquistadores, como Bizâncio e o Oriente (tal é o caso das aventuras de Sulaiman de Siraf que descrevem a Índia e a China, no século IX...). No X século, cessada a fase da conquista, dá-se maior ênfase às regiões muçulmanas.

O estudo desta época tem imensa importância, sendo as descrições acompanhadas de mapas. Todo o mundo árabe e seus mares são lembrados pelos geógrafos. Surge o *mapa-múndi* circular em que as terras são cercadas pelo Oceano Circundante e, um detalhe importante, para mostrar os reflexos sobre o Ocidente, Meca é o centro do mundo.

Al Masudi, no mesmo século, discorda quanto ao estabelecimento de limites para o Oceano. É incalculável a importância desta afirmativa para as navegações.

A influência destas idéias e dêstes mapas árabes sobre o Ocidente é clara. Em 1321, Marino Sanuto oferecia ao Papa, o trabalho *Opus Terrae Sanctae*, com o formato redondo (colocando Jerusalém como o centro do mundo e com o prolongamento da costa africana para leste à maneira árabe).

(11). — Vide “... E o árabe mudou a face do Mundo ... cap. 8 e 6.

De grande importância foi a idéia de que o hemisfério terrestre conhecido tinha um centro chamado “Cúpula da Terra”, Ben Rusta (início do X século) denomina-a “Cúpula de Arin” que corresponderia à cidade hindu de Ujjayini, em cujo meridiano, supunha-se, estava a cúpula do mundo. Os cristãos aceitaram esta doutrina nos séculos XII e XIII, em várias obras, entre as quais as de Alberto Magno e Gerardo de Cremona.

No *Imago Mundi* do cardeal Pedro de Ailly (século XII), publicado somente no século XV (1420) a doutrina é apresentada e dêle muitas informações foram aproveitadas por Cristóvão Colombo.

Desta forma, diz Kramers, a teoria geográfica islâmica pode reclamar certa participação na descoberta do Novo Mundo.

Mas paralelamente a este fato não podemos esquecer as descrições da costa da África, deixadas pelos muçulmanos, anteriormente citadas, e a grande influência de Al Idrisi na geografia européia. O próprio conhecimento do interior da África, dava-lhes mais coragem e mais apóio pela costa.

Na Península Ibérica, a Reconquista foi trazendo às mãos ocidentais, pouco a pouco, os conhecimentos geográficos e náuticos dos árabes. Toledo, grande centro de conhecimentos científicos, tomada por Afonso VI, soberano culto, passou a ser um grande centro de estudos que têm magna influência sobre os conhecimentos náuticos e geográficos da Cristandade (século XI).

Queremos lembrar que a literatura geográfica árabe não foi abalada pela penetração turca, nem pela invasão mongólica. E’ grande sua contribuição do IX ao XIV séculos.

Não foi por acaso que da Itália, onde a Sicília sofria tão forte impacto da geografia árabe e cujas cidades, de longa data, mantinham relações comerciais e culturais com os muçulmanos, saiu Cristóvão Colombo com idéias que permitiram reformular a História Mundial.

Também não foi à-toa que da Península Ibérica (onde foi imensa a aculturação do VIII ao fim do XV séculos) partiram as grandes navegações do mundo cristão.

Quando em 1415 foi fundada a chamada escola de Sagres, em Portugal, seus estudos eram orientados pelos conhecimentos deixados na península pelos árabes.

Quando Bartolomeu Dias chegou (1486) ao Cabo da Boa Esperança seu trabalho foi o da continuação daquele dos navegadores árabes, com a tẽmpera dos que lutaram, com os mesmos árabes, na Reconquista da Península e na retomada de posição da cultura Ocidental Cristã na História. Fortalecidos psicologicamente pela luta e pelas vitórias, mais longe iriam os navegadores. Do Cabo da Boa

Esperança à rota para as Índias quase tudo estava traçado, percorrido e até desenhado pelos árabes que a seguiam habitualmente de Moçambique em diante. A real descoberta foi entre Moçambique e o Cabo da Boa Esperança.

A descoberta de Vasco da Gama em 1498 é um dos termos históricos a serem revistos; não foi descoberta (a não ser do menor trecho), foi na realidade a tomada pelos cristãos de uma rota conhecida pelos árabes. Louvável sob o ângulo Ocidental, vitória do bloco Ocidental, mas não descoberta.

Segundo fontes árabes e cristãs, o próprio piloto de Vasco da Gama era árabe, chamava-se Ahmed Ibn Magid e era autor de um *Manual de Navegação*.

As fontes árabes, sentindo o orgulho maculado pelo fato, chegam a explicar que Ibn Magid fôra embriagado. Na realidade, à medida que a Península foi sendo retomada e a situação dos cristãos se reafirmando, os árabes iam sendo contratados para serviço dos cristãos e, como hábeis marinheiros, muitos eram empregados em tais serviços, da mesma forma que na fase do predomínio árabe, os cristãos vinham em seus navios prestando serviços, dando êste resultado maravilhoso que foi a aculturação da Península Ibérica.

Não queremos com nossas observações desvalorizar os feitos do mundo Ocidental Cristão do qual fazemos parte, mas apenas, salientar um importante elo da corrente histórica que costuma ser omitido, que vem mais do que nunca reforçar os conceitos de dois grandes historiadores ocidentais, que jamais perderam a visão de conjunto do mundo: Spengler e Toynbee, sôbre a universalidade e transmissibilidade da cultura, aplicado aqui à navegação. E' de magna importância lembrar que o conceito de árabe e muçulmano, correspondem a formas lingüística e cultural, respectivamente, mais do que ao sentido racial ou religioso. Neste bloco muçulmano ou árabe havia muitos cristãos e judeus, plasmados pelo ambiente, que contribuíram para o desenvolvimento do comércio, das navegações e das ciências (12).

O árabe não perdeu os conhecimentos da Antigüidade Oriental e Ocidental (sem os conhecimentos romanos e sassânidas, chineses etc., não poderia ter realizado tal obra), expandiu e ampliou e ao mundo Ocidental que reerguia suas forças, que alçava sua consciência espicaçada pelo avanço de outro bloco cultural, coube recolher e ampliar novamente para êste mundo presente, que já nos parece tão estanque em seus blocos, tendendo à universalidade absoluta de Cristo, através dos mares que têm sido as maiores barreiras e os mais fortes liames às relações internacionais.

(12) . — Vide trabalho ... " E o árabe mudou a face do Mundo..." capítulo I.



INTERVENÇÕES.

Do Prof. *Luiz César Aguiar Bittencourt* (Universidade Federal Fluminense).

Faz diversas perguntas e afirmações à Autora:

1). — Qual a pirataria que assolava no Mediterrâneo. Não seria aglabida ou omíada (Córdoba)?

2). — O período do IX ao X séculos não representa um período de expansão. Já começa a se desenvolver os primórdios não só da “reconquista” ibérica, bem como a ofensiva normanda e dos bizantinos sobre a Sicília, Sul da Itália e Norte da Itália.

3). — Em 1415, diz o trabalho da Autora, foi fundada a Escola de Sagres em Portugal. Ora, esta escola não existiu formalmente, sendo Sagres apenas um centro de reunião dos interessados no comércio marítimo.

4). — A expressão *sarraceni* é apresentada como independente de *árabe*, qual é verdadeiramente o seu significado?

5). — O trabalho da Autora fala na pobreza do Ocidente como uma decorrência do domínio árabe do Mediterrâneo. Entretanto, adiante, ao analisar as influências sobre o Ocidente, diz que as mercadorias orientais, tornavam-se mais vantajosas pelo luxo e riqueza, etc.

Ora, isso só ocorre quando os árabes já não têm mais poder sobre o Mar Mediterrâneo.

6). — A Autora fala em domínio total do Mediterrâneo e em seguida diz que toda a costa do Mediterrâneo caracterizava-se pela preocupação defensiva. Não há aí uma evidente incongruência?

7). — Quais os Institutos do Direito Mercantil que têm suas origens no Corão?

8). — Constantemente aparecem as expressões *Império* e *Estados Árabes* no trabalho da Autora, em épocas em que não havia Muçulmano, o que torna aquela expressão imprópria.



Da Profa. *Maria da Glória Alves Portal* (Faculdade de Filosofia de Baurú).

Diz que infelizmente recebeu apenas o resumo do trabalho da Autora. Gostaria de saber as possíveis relações entre o que a Auto-

ra afirma no item VII do resumo: havia “um imenso movimento no Golfo Pérsico”, nos séculos IX e X, e a ascensão das cidades italianas.

*

Da Profa. *Célia Freire d’Aquino Fonseca* (da Universidade Federal de Pernambuco).

Diz que a Autora:

1). — Fala da menor importância dada pelos árabes ao Ocidente, o que lhe parece aceitável, mas não concorda em relação ao mundo bizantino. Pergunta se não seria porque se eles puderam arrancar as províncias bizantinas do Norte da África e Oriente Próximo, não conseguiram arrancar a maior parte do Leste do Mediterrâneo aos cristãos? E indaga da relação do assunto com o problema do ouro sassânida. Como a Autora situa a tese de Maurice Lombard sobre esse ponto?

2). — A Autora fala da grande pirataria entre Barcelona e Roma, mas afirma que os árabes não forçaram sua presença na área “por falta de motivação econômica”. Segundo o eminente Prof. Fernand Braudel, a existência de pirataria era um sintoma seguro da importância econômica de uma área. Também opina o mesmo historiador que, quando não existia pirataria, também era pequeno o interesse econômico da rota e da área considerada.

Indaga se a falta de penetração naquela área não estaria ligada a uma insuficiência de força árabe ou, em outras palavras, a um risco demasiado para os navios muçulmanos na impossibilidade de penetração efetiva no local, tanto mais que havia uma compensação em outros pontos que dominavam. Da importância dessa área e dessa oposição a Bizâncio, potência cristã que se mantinha como tal, foi a troca de embaixadas e presentes com Carlos Magno, e que revela um aspecto da oposição a Bizâncio e ao poder muçulmano da Espanha, como lembra o historiador Louis Halphen.

3). — Se foi feito o trabalho à base de fontes, como informa a Autora, em que fonte encontrou referências à pretensa Escola de Sagres?

*

Do Prof. *Jaime Pinsky* (Faculdade de Filosofia de Assis. SP).

Pergunta qual a originalidade de tópicos do resumo como: “O comércio é o principal propulsor do tráfego marítimo” e “O grande impulso da técnica comercial árabe muito favoreceu ao comércio

marítimo”? Qual a intenção do trabalho? Apresentar assunto ou enfoques novos? Nada ficou visível no resumo (infelizmente não houve acesso ao original).

*

Do Prof. *Ricardo Mário Gonçalves* (FFCL-USP).

Diz que em primeiro lugar queria fazer suas algumas das palavras do Prof. Pinsky, lamentando não ter sido distribuído o trabalho na íntegra aos presentes, impedindo uma apreciação mais profunda.

Deseja mostrar primeiro que, segundo o resumo e a exposição oral — nada pode dizer sobre o trabalho que não leu — parece que foi exagerado o papel dos árabes, ou melhor, dos povos islamizados no desenvolvimento do comércio marítimo. Em grande parte não fizeram eles senão captar rotas mais antigas, as dos sassânidas, e a das indianas do Decão, por exemplo.

Por outro lado, reforçando o que disse o Prof. Luiz César Bittencourt sobre a decadência da expansão árabe no Ocidente no século X, gostaria de mostrar a situação no Oriente. Aliás, fazendo um parêntesis, diz que nem todos os caminhos levavam a Bagdá, como afirmou a Autora, pois muitos deles levavam a Chang-An, capital da China dos Tang. Talvez os chineses não tivessem desenvolvido nessa época um comércio em escala tão ampla quanto a dos povos islamizados; talvez os mercadores chineses não tivessem percorrido distâncias tão longas quanto os primeiros, mas a verdade é que nunca a China dominou tão grande área na Ásia Central, nem favoreceu tanto o comércio internacional quanto no período Tang, quando surgiu na China uma cultura verdadeiramente cosmopolita, com elementos persas, islâmicos, indianos, etc.

Em último lugar uma observação sobre o problema náutico. Especialistas em história marítima, como o Prof. Poujade, o Prof. Auguste Toussaint, o Prof. Din Ta-san e o Prof. Ellega-Muñido, estudando o problema do juncos chinês, mostraram que o mesmo apresenta características técnicas que o tornam em certos aspectos semelhante à caravela portuguesa — como por exemplo a existência do leme de cadaste, fazendo-o superior ao navio empregado pelos árabes e mais próprio para viagens de longo curso. E realmente, teremos a presença dos juncos chineses na costa da África mais tarde, durante os primeiros anos do século XV.

*

Do Prof. *Dionísio Ângelo Busato* (Uruguaiana. RS).

Indaga por que foi tão fácil aos portugueses conquistar êsse potencial árabe?

*
* * *

RESPOSTAS DA PROFESSORA EMÍLIA THEREZA ÁLVARES RIBEIRO (*).

As respostas são transcritas em seguida:

“Antes de iniciar as respostas, desejamos agradecer o interêse que vem sendo demonstrado pelos nossos trabalhos em oito anos de encontros da APUH. Cada intervenção é um estímulo, mesmo que algumas vêzes possamos discordar em alguns pontos, pois em Ciências Sociais é natural que se tenha idéias próprias e se opte por uma corrente diferente, derivando-se daí o dinamismo e a evolução. Sentimo-nos honradas pela atenção prestada às nossas pesquisas, pois acreditamos que sòmente as novidades e assuntos que tem conteúdo provocam polêmicas entre especialistas e espero receber sempre tal colaboração”.

“Depois de receber as intervenções, posteriormente enviadas à mesa por escrito, e tendo em vista que o Regimento do Simpósio só permite um tempo de resposta limitado, uma dúvida surgiu em nosso espírito: responder uma ou tôdas as intervenções. Agora, ao retomá-las, procuraremos sintetizar o nosso pensamento”.

*

À Professora *Maria da Glória Alves Portal*.

“A sua primeira indagação está incluída em outra resposta que daremos a seguir. O fato das cidades italianas iniciarem sua ascensão nos séculos IX e X não foi por nós negado, muito pelo contrário, foi apontada com precisão em nosso trabalho. O que negamos (vide a comunicação e as fontes citadas) é o predomínio nesses séculos, pois salientamos a importância do comércio e navegação árabes

(*) . — A Autora da intervenção respondeu, oralmente, apenas ao Prof. Luis César Aguiar Bittencourt, não o fazendo aos demais, por ter gasto o seu tempo regimental com uma única resposta. Mandou, posteriormente à direção da APUH tôdas as outras respostas por escrito (*Nota da Redação*) .

nesse mesmo período. Também frisamos que o desenvolvimento das cidades italianas, no período em foco, não abafa o comércio oriental: quanto mais mercados existiram à procura das mercadorias orientais (já que não há produção exportável correspondente, no momento, no Ocidente) mais intenso se faz êsse comércio”.

“No século X as cidades italianas ainda não haviam tomado os portos árabes do Mediterrâneo, estabelecem apenas alguns contactos com êsses portos para obter mercadorias das regiões árabes ou da Índia, China, etc., daí a importância do Golfo Pérsico e do Mar Vermelho e das próprias rotas terrestres e fluviais do mundo árabe”.

*

Ao Prof. *Luiz César de Aguiar Bittencourt*.

“1). — O Prof. Luiz César pergunta se a pirataria seria omíada, de Córdoba, ou aglabida. Em primeiro lugar, nem todos os omíadas da Espanha são de Córdoba e dificilmente dessa cidade sairia pirataria: os piratas não estão oficialmente presos a Estados, são aventureiros. Achamos pouco lógico chamá-los omíadas ou aglabidas (o termo mais certo seria aglabitas), mesmo porque o Prof. Luiz César não fixou a época e a Espanha não foi sempre omíada, como nem sempre o trecho da África ocupado pelos aglabitas foi aglabita”.

“Em resumo, podemos concluir que a pirataria saía de diversos pontos da África que, de acordo com a época, poderiam ser regiões sob o domínio aglabita, fatímida, idrisita ou até abássida, etc. Saía também da Espanha, mesmo depois da queda dos omíadas e do bloco cristão, sempre constituindo o grupo dos desenraizados das diversas estruturas. E' preciso não esquecer os dálmatas, cuja importância é imensa na costa da Itália”.

“2). — Nos referimos também, em nossa comunicação, à expansão comercial e cultural dos muçulmanos nos séculos IX e X. Quanto à expansão cultural não há apóio para as negativas, nem mesmo em livros didáticos, e maximé nas fontes. Gostaríamos que fôssem consultadas a êsse propósito as fontes citadas na comunicação. Ao nosso ver, o Prof. Luiz César confundiu, ao negar, como expressão militar, mas mesmo esta, cessada em terra, tem continuidade no mar nos séculos IX e X. Diante dos comprovantes históricos não há negativa possível, basta quanto a isso consultar a bibliografia citada. Para exemplificar essa nossa afirmação basta dizer que a conquista da Sicília, iniciada no século IX foi terminada

depois da segunda metade do século X. No século X os árabes tomam outras ilhas do Mediterrâneo, ocupam Bari e vencem o exército de Oto II na Calábria...”.

“Na observação sobre a expansão normanda há um engano de dois séculos e meio de História. No século IX os normandos alcançam Paris, mas o efeito de sua expansão só se faz sentir no Mediterrâneo nos meados do século XI (quando se espalham pela Itália, inicialmente como simples mercenários, não alterando desde logo o curso da História, o que fazem somente depois de 1072 a 1092 com a conquista da Sicília”.

“Os bizantinos até a presente data não foram colocados por qualquer historiador, ou fonte histórica, como os conquistadores da Sicília. Sua reação se fez sentir na tomada de Creta e no Adriático, o que não corresponde à maior parte da Itália e muito menos do Mediterrâneo. Essa reação não chegou a quebrar o predomínio árabe no Mediterrâneo, criou apenas uma situação de coexistência, mantendo-se a vantagem dos muçulmanos”.

“Não queremos nos deter na Reconquista da Península Ibérica que possui fontes e bibliografia especializadas. A influência da Reconquista só faz sentir no século XI, quando a força cristã foi ampliada”.

“3). — Esta pergunta será respondida conjuntamente com a que foi feita pela Professora Célia Freire d’Aquino Fonseca, pois o assunto é idêntico”.

“4). — Na sua exposição oral o Prof. Luiz César disse desconhecer os *sarraceni* ou *charracaeni* que citamos na comunicação, declarando conhecer como sarracenos os corsários da África do Norte e árabes nômades do deserto, admirando-se também com a maneira que estava escrita a palavra. Os *sarraceni* (com essa grafia) eram citados já por Marciano de Heracléia e Ptolomeu. Marcelino identifica-os com os *cenitas* do deserto. Portanto, a palavra sarraceno era conhecida e usada no Ocidente antes do advento do Islão e passa a ser empregada pelos cristãos para designar os muçulmanos, especialmente os orientais. Não foi bem feita a escolha da designação para indicar os naturais da África do Norte, pois como já dissemos, essa denominação aplica-se melhor aos muçulmanos orientais (vide as fontes citadas e São João Damasceno)”.

“Os *sarracaeni* por nós citados eram os sarracenos que adotavam o mazdeísmo desde o período sassânida. Como viajavam muito, contribuíram para a divulgação do termo. Daí a citação que fizemos à parte. Podemos inclusive concluir que esse grupo, além das diferenças religiosas, era profundamente amalgamado com os persas e aculturado, mesmo antes da conquista árabe. O conceito de árabe é

bem mais amplo: é o de um bloco cultural que tem uma língua comum e traços de cultura que os aproxima”.

“5). — As observações sobre as causas da decadência do Ocidente chega a uma afirmação que fizemos, porque consideramos que uma só causa não pode modificar uma situação histórica. Uma das grandes causas da decadência do Ocidente foi a entrada dos árabes no Mediterrâneo, mas ela não é a única. Apesar de entrarmos em alguns detalhes — baseados em especialistas — não nos detivemos no assunto já demasiadamente ventilado, considerando que o nosso objetivo é contribuir com as nossas investigações”.

“Quanto à contradição argüida não vemos nenhuma. Se havia pobreza no Ocidente, os mercados orientais interessavam muito mais. A afirmativa do Prof. Luiz César, de que só houve interesse pelas mercadorias do Oriente depois da decadência dos árabes no Mediterrâneo, contraria tôdas as provas históricas relativas aos árabes e outros povos, como por exemplo os persas e os bizantinos. Seria uma reformulação da História, uma vez que as rotas orientais sempre tiveram importância, inclusive com os romanos que tanto valorizaram o Mediterrâneo, de onde vem a importância da Síria até hoje, como ponto de encontros étnicos, econômicos e de freqüentes lutas”.

“A sua posição é de quem coloca a História econômica como uma balança. Não sabemos, dado os argumentos apresentados e mais a situação do mundo árabe com seu vasto território e a relativa paz dos séculos IX e X (pedimos atenção para a palavra *relativa*) como não consegue aceitar o poderio árabe sobre o Ocidente simultaneamente”.

“6). — Novamente notamos uma confusão de terminologia que levou o Prof. Luiz César a mudar o sentido da comunicação. Não usamos, nem por escrito, nem verbalmente, a palavra *total* para falar na dominação árabe do Mediterrâneo e sim *predomínio*, que não é sinônimo de total. Somos contrários ao uso de palavras extremadas em História (vide a resposta anterior sobre a situação de Bizâncio e a resposta à Profa. Maria da Glória Alves Portal). *Incongruência* é uma palavra imponente, mas seu emprêgo aqui vem trazer à luz mais uma descoberta histórica que necessita de comprovantes. O Prof. Luiz César afirma que a cidade ou Estado que mantém hegemonia não defende sua costa. Para os comprovantes árabes só podemos aconselhar a leitura da bibliografia especializada que apresentamos. Queremos lembrar que Bizâncio, mesmo na época do seu maior prestígio, mantinha sua costa rigorosamente protegida e a França no período de regressão do comércio e de tôda a economia não pôde proteger sua costa (para Bizâncio vide Charles Diehl e para o Ocidente Louis Halphen)”.

“7). — Não dissemos que havia Institutos de direito mercantil no Corão. Falamos em sementes de direito que existem nas *suras*. Desejamos informar que o Corão é a base de todo o direito árabe, derivado de deduções corânicas denominadas *qyas*. Como o comércio foi uma das preocupações constantes de Maomé, podem ser encontradas as origens da legislação comercial nas *suras* 2 (citada na comunicação), 3, 17, 30, 31 e 85”.

“8). — O Prof. Luiz César fala de uma época em que não existia mundo muçulmano. O termo histórico “mundo muçulmano” significa bloco político, econômico-social e cultural muçulmano na Idade Média. Depois, com a evolução histórica, o sentido de “bloco muçulmano” foi variando. E’ preciso esclarecer que, na Idade Média, as civilizações dividiam-se em três blocos principais, que se encontravam no Mediterrâneo (infelizmente esta explicação escapa ao tema do Simpósio)”.

“A época que focalizamos é a da plenitude do mundo muçulmano. A época a que se refere o Prof. Luiz César não corresponde à realidade. Segundo todos os historiadores conceituados, o período em que não existiu mundo muçulmano só pode corresponder ao anterior à conquista. Desde então o bloco árabe ou muçulmano, com diferentes *nuanças*, nunca deixou de existir. Basta analisarmos os atuais acontecimentos”.

“Relativamente ao conceito de Estado e Império, podemos dizer que ao consultarmos Demombynes, Halphen e outros, pudemos verificar que esses autores utilizam essa terminologia e as fontes citadas para a compreensão das estruturas. O Estado árabe, apesar de começar a se fragmentar “de fato” desde a formação do Emirato de Córdoba, na realidade conservou “de direito” a unidade até o século X. Sòmente nessa época o nome o califa de Bagdá saiu progressivamente das orações das sextas-feiras e os emires começaram a intitular-se ca’ifas; assim mesmo, persistiu o princípio de unidade através da língua, dos centros religiosos e do próprio sentido de proeminência política, econômica e social de Bagdá, inclusive no século X, havendo, portanto, supremacia de seus califas (vide cartas e embaixadas de Bizâncio nesse período). As viagens de comerciantes que tinham regalias em tôdas as partes do mundo árabe (exceções na comunicação) e as constantes viagens de intelectuais comprovam a comunicabilidade e o *modus vivendi* estabelecido entre os Estados árabes, nascidos da fragmentação político-religiosa (que é relativa em relação ao mundo exterior) enquanto persiste a unidade do bloco. E’ preciso considerar, ainda, as partes que não se separaram de Bgdá, sendo os seus chefes político-religiosos nomeados pelo califa

de Bagdá (mais detalhes na bibliografia e fontes indicadas, inclusive na nossa comunicação ao II Simpósio, realizado em 1962 em Curitiba)”.
*
A Professora *Célia Freire d'Aquino Fonseca*.

“Para o sentido das palavras *Império* e *Estado* pode ser lido o interessante estudo do Prof. Queiroz Lima. Também aconselhamos uma comparação de aplicação do termo Império para Bizâncio em qualquer época...”.

“Temos a satisfação de verificar que a Profa. Célia ao redigir a sua intervenção passou a concordar com a menor importância dada pelos árabes ao Mediterrâneo Ocidental, mas disse que a ‘pirataria era prova de desenvolvimento econômico’ neste trecho, atribuindo o afastamento dos árabes da costa ocidental à insuficiência de força dos mesmos na região, que julgou ligada ao poder de Bizâncio; no entanto, a própria Profa. Célia afirma que houve troca de presenças entre Carlos Magno e os árabes, que seria para rivalizar com Bizâncio”.

“Acreditamos que nestas conclusões há várias contradições. As embaixadas são citadas até por compêndios do ensino secundário. Se nos referimos a elas foi em sentido analítico, para mostrar as reações diferentes dos cronistas da época em relação à China e Ocidente e não para afirmar o óbvio. A Profa. Célia diz que a rivalidade de Carlos Magno e dos árabes do Ocidente era com Bizâncio, no entanto afirma que o Império Bizantino é quem defendia o Ocidente contra o avanço árabe...”.

“Na parte que toca às embaixadas há uma conclusão um pouco apressada de que aquela que foi enviada por Harun-ar-Rachid ao Ocidente foi para rivalizar com Bizâncio e a Espanha omíada, porque os árabes enviavam embaixadas para todos os lados, com objetivos comerciais e de cultura. A prova de que estas rivalidades não tinham êsse sentido tão absoluto é que os árabes enviavam embaixadas a Bizâncio e vice-versa, e pouco mais tarde, no Ocidente, Carlos-o-Calvo, mandou uma para a Espanha muçulmana, o mesmo acontecendo com Oto I”.

“Na realidade, ao serem detidos entre Tours e Poitiers, os muçulmanos estavam esgotados em seu avanço por terra e, neste momento, o mundo ocidental cristão, revitalizado pela aliança do Papa e dos carolíngios, tem alguma reação por terra. Os bizantinos nada

fazem para salvar o Ocidente e os muçulmanos prosseguem na investida por mar, destruindo cidades costeiras, porque ninguém tem frota para combatê-los, nessa época”.

“O poderio de Bizâncio do início do VIII até fins do IX século é pequeno, estabelecendo-se suas comunicações através do Adriático, o que explica a situação *sui-generis* de Veneza”.

“A Profa. Célia acha que a pouca importância dada ao mundo bizantino seria proveniente de ‘não conseguirem arrancar a maior parte de leste do Mediterrâneo aos cristãos’. Há um engano nessa afirmativa: os árabes jamais se desinteressaram do Império Bizantino, como comprovam historiadores, cronistas, viajantes, etc. Havia contudo zonas de maior motivação e menor fricção (vide René Grousset) porque os bizantinos, embora não tão fortes quanto os árabes, só perdem realmente as forças no século XI. E’ preciso que a Profa. Célia não se esqueça que a maior parte da costa leste do Mediterrâneo, a que se refere, já estava realmente ‘arrancada’ (vide a situação na Síria e do Egito, por exemplo)”.

“A Profa. Célia se contradiz ao afirmar que concorda em que havia pouca motivação econômica na região ocidental e dizendo, em seguida, que a pirataria é indício de importância econômica de uma área. Concordamos. Onde não há interesse econômico não há pirataria, como não há preocupação de derrubar o que não está de cima... O trecho entre Roma e Barcelona, no período de Carlos Magno ainda possuía cidades prósperas, que foram sendo saqueadas e abandonadas durante o século IX por piratas que atacavam a cristãos e muçulmanos indiferentemente. Progressivamente a costa vai sendo abandonada, mas só deixa de interessar aos piratas quando não houver mais cidades a saquear, nem navios a tomar. E’ preciso analisar os diversos ângulos da questão, inclusive a evolução. Note-se que os piratas mesmo colocados em pontos de menor movimento, escondem-se estrategicamente e atacam os navios que se dirigem a outros portos, graças à sua mobilidade. Portanto, a existência de piratas nessa área não prova que havia comércio na costa entre Roma e Barcelona no século IX”.

“Quanto à questão do ouro está ela ligada à fase merovíngia do Ocidente, mas não nos cabe dissertar aqui sobre o assunto, uma vez que o Império sassânida foi conquistado pelos árabes no século VII e nosso objetivo foi claramente o estudo do predomínio marítimo dos muçulmanos. Seria ótimo se tivéssemos a capacidade de síntese para fazer a nossa comunicação partir do Império sassânida. Citamos, para quem queira aprofundar o assunto, as obras de A. Cristensen, diversos trabalhos de H. Pirenne, Halphen, Dopsch, bas-

tam elas para se ter uma idéia da importância do ouro oriental na política dos merovíngios e seus reflexos sobre o período carolíngio”.

“Quanto à Escola de Sagres, a Profa. Célia deve ter entendido mal, julgando que a comunicação fôsse sobre o que denomina de ‘pretensa Escola de Sagres’. Quando se diz que um trabalho é feito à base de fontes, não significa que não haja uma só palavra que não tenha saído das fontes, principalmente neste caso em que a Escola de Sagres está bem longe de ser o tema central e foi apenas citada. Se a Profa. Célia desejar consultar fontes diretas sobre Sagres poderá encontrar muitas delas citadas nos trabalhos de Nougier, Beaujouan, Mollat, Godinho, Lefebvre de Noëttes, Beazley, Prestage, etc. Relativamente ao termo Escola ou Academia de Sagres êle é contestado por alguns e aceito por outros. Nós o aceitamos, por mostrar a importância que Sagres teve no ensino, na pesquisa e no avanço científico. A Vila Nova do Infante ou Vila Nova de Sagres, construída no Chak-Rak dos árabes, possuiu o primeiro observatório astronômico de Portugal, provocando a afluência de professores e estudiosos. Além das experiências científicas, havia ensino de rotas náuticas, matemática, geografia, etc. No início, segundo Guy de Beaujouan, o interesse pela expansão cultural da Cristandade e combate aos muçulmanos era maior que os interesses econômicos. Aí a influência árabe é incontestável, com a utilização das tábuas de Arzachel e almanaques de origem árabe. Se o objetivo da Profa. Célia foi apenas a denominação de escola, reafirmamos que a aceitamos, pelos motivos expostos, entretanto, teríamos preferido que se tivesse preocupado com as causas e conseqüências que em nosso trabalho procuramos focalizar. O objetivo básico era ligar os acontecimentos portugueses ao desenvolvimento anterior árabe. Os modernos historiadores dão menos importância a datas e nomes que nos reflexos históricos, porque estes é que constroem a História e se esta não fôr vivência, de nada adiantará ao homem”.

*

Ao Prof. *Jaime Pinsky*.

“Verbalmente o Prof. Pinsky declarou que as frases 9.a e 10.a do resumo (‘o grande impulso técnico-coremercial árabe favoreceu ao comércio marítimo’ e ‘o comércio é o principal propulsor do tráfego marítimo’) eram frases contraditórias. Ao redigir sua intervenção mudou de opinião sobre as duas frases, bem como da afirmação de que nada havia de original na nossa comunicação, cheia de lugares comuns. As frases, se lidas com atenção, são complementares”.

“A originalidade de uma frase histórica não está nas palavras usadas e sim na maneira como são aplicadas quanto ao conteúdo. Todo historiador consciente aproveita os bons estudos anteriores aos seus, aos quais adiciona pesquisas e observações pessoais”.

“Na observação escrita, o Prof. Pinsky declara que nada percebeu do resumo, nem da sua leitura, o que é de lamentar-se. A intenção da comunicação foi divulgar nossas pesquisas, e apenas isso”.

*

Ao Prof. *Ricardo Mário Gonçalves*.

“Deixamos para responder agora ao ressentimento de alguns colegas por receberem apenas o resumo da nossa comunicação. Mas o fizemos dentro do que foi determinado pelas circulares da Secretaria da APUH: os associados que não pudessem apresentar o texto em tempo hábil, podiam fazer um resumo da comunicação e distribuí-lo entre os simposistas. Foi o que aconteceu com o nosso trabalho”.

“Lamentamos que o Prof. Ricardo, assim como o Prof. Pinsky, não tenham nosso entusiasmo pelos árabes. Mas ninguém pode negar que foram eles que receberam uma grande herança da Antiguidade. Deixamos muito claro e visível o sentido de transmissibilidade da cultura e a importância disso para a cultura árabe e seus reflexos”.

“Na sua intervenção oral, o Prof. Ricardo disse textualmente: ‘o X século não é de esplendor árabe, é o início da decadência. Muitos caminhos levam a Chang-An e não a Bagdá’. Incontestavelmente a mais brilhante civilização do século X foi a árabe e Bagdá a cidade de maior esplendor (vide a esse propósito as obras de Demombynes, Hitti ou os volumes especializados das coleções Glotz e H. Berr). Ao redigir sua objeção, o Prof. Ricardo veio ao nosso encontro em muitas partes de que discordara oralmente e dirigiu-se para a Ásia Central, o que não fizera anteriormente. Agora chega a falar em cosmopolitismo da cultura chinesa, concordando conosco e entrando pela aculturação a dentro que, com tanto carinho, focalizamos”.

“Oralmente, também, o Prof. Ricardo focalizou a xenofobia dos Tang, como se a Autora da comunicação o houvesse omitido (vide a comunicação, inclusive com a solução muçulmana, que foi por nós lida em plenário). O Prof. Ricardo, sabe melhor do que nós, que o século X, também no sentido político, foi agitado para a China (fractionamento do poder no início do século X e o poderio dos Song

só se concretizando no último quartel desse mesmo século). Mas os problemas políticos não provocam o colapso do comércio, nem a cultura, embora as duas coisas sejam mais importantes, nessa época, entre os muçulmanos. Para analisar a questão do ângulo chinês é interessante ler o trabalho de Rotours e no que se refere ao ângulo árabe as obras citadas na bibliografia”.

“Desejamos lembrar ainda que, contrariamente à negativa do Prof. Ricardo, as principais rotas passavam por Bagdá no século X, o que não constitui afirmativa de que a maior parte delas não chegasse à capital dos Tang, enquanto estes sobreviveram no poder. No entanto, gostaríamos de saber como se poderia ir da China ao Ocidente no século X, sem passar por território muçulmano. As principais rotas marítimas passavam pelo Golfo Pérsico, seguindo quase todas para Bagdá e depois do século XI, também pelo Mar Vermelho que é ainda domínio muçulmano. A principal rota terrestre do século X seguia por Nishapur, Hamadan, Wasit e Bagdá, podendo ir a Damasco ou Aleppo e saindo pelos portos da Síria; possuía uma variante que desviava em Hamadan, indo a Aleppo, mas não era a principal e ainda assim, passava pelo mundo árabe. Podemos, sem temor, usar a mesma frase que utilizamos para Roma, porque com esta frase o que queremos frisar é a importância das comunicações com Roma e sua situação de ponto central da economia; mas como podemos dizer que não havia rota que não passasse por Roma... Bagdá em sua consciência é no século X o maior empório comercial do mundo, localizada num ponto escolhido especialmente, ponto de intersecção das rotas Oriente-Occidente e vice-versa, servida por vasta rede fluvial, rotas caravaneiras, com ligações para o Golfo Pérsico e Mar Vermelho”.

“Quanto à influência da cultura chinesa sobre a árabe, acentuamos a sua importância tanto no texto da comunicação, como na exposição oral que fizemos... Relativamente ao valor das viagens de mercadores árabe podem ser consultadas útilmente as obras de Pelliot, Ferrand e Reischauer”.

“Quanto aos juncos, desejamos informar que havia barcos desse tipo chineses, árabes e javaneses. Além do mais, o nosso trabalho refere-se ao X e XI séculos e o Prof. Ricardo utiliza-se de exemplos muito mais recentes, de 5 a 6 séculos de diferença. No século XV muita coisa chegou ao Ocidente, não só através dos árabes, como dos vikings, e muitos aperfeiçoamentos foram feitos pelos próprios cristãos”.

*

Ao Prof. *Dionísio Busato*.

“A nossa comunicação em seu conteúdo explica a pergunta formulada, no entanto podemos dizer em poucas palavras que, quando os portugueses tomaram as rotas marítimas árabes, ampliando-as, o fim do poderio árabe já soara; a decadência política e econômica era flagrante. Todo o mundo dessa época se modificara: os portugueses, espanhóis e italianos tinham recebido uma grande herança cultural dos árabes, sendo que os dois primeiros povos mencionados estavam motivados pelo sucesso da Reconquista da Península Ibérica, entre outros fatores do “momento histórico”.