

RESENHA BIBLIOGRÁFICA (*).

HOURANI (Georg Fadlo). — *Arab Seafaring in the Indian Ocean in ancient and early Medieval Times*. New Jersey, 1951, 122 páginas.

A navegação árabe no Oceano Índico na Antigüidade e Alta Idade-Média: trabalho árduo por reclamar longa e paciente pesquisa arquivística e erudita reflexão, dada a quase total inexistência de monografias preliminares, e o avultado obstáculo da leitura dos manuscritos árabes. Nem sempre é possível fazer um trabalho válido, útil, sobre a expansão comercial muçulmana no Oceano Índico. Tema difícil, que chega a constituir um verdadeiro matagal quase inteiramente por desbravar, do ponto de vista social e econômico.

Teria o sr. Hourani, no seu livro que se estende por 122 páginas, alcançado o seu objetivo? Afigura-se-nos que não. Um trabalho sobre navegação árabe, que inclui capítulos sobre rotas marítimas, pertence, sem dúvida, à história econômica — mais particularmente à história do comércio marítimo mouro à distância. Foi, precisamente, o que não vimos. Os itinerários da navegação muçulmana, quer no Mediterrâneo levantino, quer no Índico, aparecem. Não o negamos. Mas são apenas desenhados, simplesmente mostrados. Nunca sentidos ou interpretados dentro do quadro da conjuntura econômica do Índico ou do Mediterrâneo Oriental.

Estranhamos que o autor negligenciasse este aspecto da presença muçulmana em ambas as margens do Índico. É a nossa surpresa torna-se maior quando sabemos que este historiador acha-se integrado na cultura muçulmana. Basta ver o seu nome. O domínio da língua árabe, que certamente possui, permitir-lhe-ia usufruir da convivência de preciosos manuscritos árabes e outras fontes documentais, particularmente relatos de viagens e descrições de países.

Começando por estudar a geografia e a pré-história árabes, passa para as rotas marítimas na época dos califas. Esforçando-se por mostrar ao leitor a navegação muçulmana no Mediterrâneo levantino e no Índico, acaba por perder-se num estudo verdadeiramente tecnológico de navios em que mastros, velas, cascos e cansativos nomes de tipos de barcos e materiais de construções tomam perfunctoriamente, o lugar dos problemas mais essenciais à monografia: abastecimento dos navios, tonelagens, guarnição, recrutamento, mecanismo das viagens, financiamento, organização da carga, organismos de controle, preços, moedas, mercados e mercadores.

(*) — Solicitamos dos Srs. Autores e Editôres a remessa de suas publicações para a competente resenha bibliográfica (E. Simões de Paula).

Muitos pormenores que o sr. Hourani recolheu, parecem-nos secundários e — por que não dizê-lo — desnecessários. E' certo que em história nada é indiferente desde que recorde situações que, em dado momento, preocuparam a atenção de certos grupos sociais e influíram, de algum modo, na vida do homem. Todavia, fatos secundários. Não os mais expressivos.

Não deixamos de reconhecer que o trabalho do sr. Hourani constitui uma valiosa contribuição para o estudo da expansão do comércio marítimo árabe no Índico. E' claro que o autor manuseou precioso acervo documental. Certo. Mas será isso suficiente? Afigura-se-nos que não. Os fatos são relatados com o maior escrúpulo. Mas só fatos políticos e de engenharia naval. Os de maior expressão para a história social e econômica ficaram na gruta do esquecimento. E é precisamente isso que mais nos surpreende.

Os fatos expostos no livro dão ao autor excepcional valor. Não discutimos este ponto. Quem quer que se meta a estudar a navegação árabe no Índico medieval, merece os nossos respeitos. Isto não nos impede de dizer que inúmeros fatos, que desempenharam papel saliente na expansão oceânica muçulmana na Idade Média, escaparam à pesquisa e reflexão do sr. Hourani. O raciocínio poderia ter sido enriquecido com o próprio texto da obra que é ilustrada com diversas fotografias e desenhos que constituem, sem dúvida, valioso apóio para o espírito na evocação da vida marítima muçulmana em ambas as margens do Índico e no Mediterrâneo oriental.

Sabe-se que muito antes do advento de Mafamede, os persas e os árabes, dispondo de privilegiada posição no Oceano Índico, tomaram parte ativa no comércio entre o Oriente e o Ocidente, estabelecendo entrepostos mercantis em Socotorá, Sofala e Ceilão. A primeira dinastia moslemita dos Omaiadas, dominando das terras altas da Síria, em Damasco, o Mediterrâneo levantino, orientou a sua expansão mais para oeste que para a Índia e China. Mas, quando os califas abássidas fixaram a sua capital em Bagdá, no Eufrates, em 750, as novas oportunidades atraíram os comerciantes do novo califado para os portos de Baçorá e Serafe no Gôlfo Pérsico e, conseqüentemente, para as margens do Índico e para os ricos mercados da China. Basta ver um dos mais populares livros do Oriente árabe — a *Cadeia de Crônicas* — que descreve, com minúcias, a ida de Soleimão de Sirafe, em 851, de Bagdá à China e como alguns navios tocaram em Madagascar que era, já a êsse tempo, excelente base comercial da rota marítima muçulmana do oriente africano (1).

Outro fato de avultada importância para o estudo da expansão muçulmana no Índico, esquecido pelo sr. Hourani, prende-se às rotas marítimas de comércio que punham as zonas de tensão econômica da África Índica em comunicação com o Mediterrâneo oriental e com o Malabar. Haja visto que navios pequenos da Arábia e da Pérsia desciam o Mar Vermelho e o Gôlfo Pérsico demandando o rico pôrto de Sofala por ouro, marfim e escravos. Aliada a esta importante rota índica, os espertos mercadores árabes mantinham ativo tráfico entre a costa do Malabar e os entrepostos do oriente africano ligando, particularmente, os mercados de Cambaia à dourada Sofala. Ouro, marfim e escravos da África Índica, eram

(1). — Strange (G.). — *Baghdad During the Abbasid Caliphate*, págs. 75, 89 e seg. Oxford, 1924; Renaud (M.). — *Relation des Voyages*, pág. 30 da Introdução, Paris, 1845.

adquiridos em Sofala, pelos negociantes árabes, com os panos e contas de Cambaia. Rota marítima extraordinariamente rica, que ainda prosseguia nos primeiros anos do século XVI quando os portugueses organizaram a rota atlântica das especiarias asiáticas.

Os negociantes árabes comandaram o oriente africano e a costa do Malabar na Idade Média. As ilhas de Angoche, Mombaça, Quiloa e Ceilão, permitiram-lhes dominar, economicamente, toda a África Indica e os mercados da Ásia meridional. O porto de Sofala, com todo o seu *hinterland*, tornou-se, desde o século IX, um campo de exploração muçulmana. As feiras de Sena, Tete e Manica, e outros mais mercados do interior de Sofala, eram alcançados pelos sagazes negociantes árabes que se serviam das excelentes vias de penetração do Zambeze. Os agentes de D. Manuel, quando nos primeiros anos do século XVI penetraram pelas terras do enigmático Monomotapa, encontraram, ali, um vigoroso tráfico muçulmano. Nas bôcas do Zambeze e em Sofala, feitorias comerciais atestavam a atividade dos resgates árabes no Índico africano. São unânimes os cronistas portugueses em afirmar a presença de mercadores árabes nos campos de ouro do Monomotapa (2).

Até à organização da rota do Cabo, pelos capitães de D. Manuel, o Índico constituiu, verdadeiramente, um mar muçulmano. As ativas rotas de comércio, que ligavam as suas margens, estiveram, durante toda a Baixa Idade Média, sob a sua hegemonia. Uma das tarefas dos portugueses, quando ali chegaram, foi a de chamar a si o frutífero comércio do Malabar e do oriente africano. O Índico, desde então, passou a ter novos clientes.

Sabe-se que Quiloa, desde a Alta Idade Média, possuía as chaves da entrada da dourada Sofala e conseguira firmar uma efetiva soberania sobre os demais estabelecimentos árabes do oriente africano. Desde a sua fundação, no século IX (3), por ricos foragidos persas, a cidade tomara a chefia de árabes e mestiços, uma vez que os persas ditavam a moda entre os povos muçulmanos e a Pérsia era, como se sabe, um aristocrata do Islão. No século XIV, Ibne Batuta achou o sultão de Quiloa, Abu Muzafaz Hassane, dominando as triboz bantus e os árabes de Sofala. O mesmo escritor ouvira falar, também, do ouro de Manica que, como sabemos, entrava nas rotas indias muçulmanas através do pórtico escancarado de Sofala. Isto significa que o xeque de Quiloa sempre esteve em convivência com os mercadores árabes de ambas as costas do Índico. Sem a amizade do governo de Quiloa, não teria sido possível aos astutos negociantes muçulmanos manter, no oriente africano, estabelecimentos comerciais nem participar da exploração das minas de ouro do interior de Sofala. A importância política de Quiloa, para os resgates da África indica, foi completamente esquecida pelo sr. Hourani. A política naval nas águas do oriente africano era comandada pelo governo de Quiloa, o mais poderoso sócio dos negociantes árabes que traficavam no Índico. Um xeque hostil em Qui-

(2). — Barros, *Décadas I*, Lisboa, 1945; Castanheda, *Descoberta e Conquista da Índia*, L. I., Coimbra, 1924; Fr. João dos Santos, *Etiópia Oriental*, Lisboa, 1891; Cristovão da Gama, *História do Preste João*, Lisboa, 1855; Pe. Francisco Álvares, *Verdadeira Informação das terras do Preste João das Índias*, Lisboa, 1943; Góis, *Crônica de D. Manuel*, P. I e II Coimbra, 1926.

(3). — Labouret (H.). — *L'échange et le commerce dans les Archipels du Pacifique et en Afrique tropicale*, pág. 91 e seg. (Hist. du commerce, dirigida por Lacour-Gayet, T. II, Paris, 1953).

loa teria tornado impossível aos mercadores muçulmanos participar da exploração comercial das ricas terras do Monomotapa. Gos-tariamos que este fato, que se nos afigura importante, fôsse, pelo sr. Hourani, pôsto em realce. Infelizmente, nem sequer foi lembrado.

Os diversos governos muçulmanos do oriente africano, e uns poucos indús seus aliados, eram sócios dos mercadores árabes no tráfico que ligava ambas as margens do Índico e do Mediterrâneo-levantino. Basta seguirmos o curso desse tráfico para vermos essa convivência comercial. A grande via econômica que ia do Guzerate e Malabar, a Adem, Judá, Suez, Cairo e Alexandria, vivia dos produtos ricos da África índica (ouro, escravos e marfim) e das cobriçadas especiarias asiáticas. Estes preciosos carregamentos encontravam, assim, o seu caminho para os entrepostos do Mediterrâneo italiano — particularmente dirigidos para o Rialto, a famosa Bôlsa-veneziana.

O sr. Hourani esqueceu-se dêste pormenor que julgamos elementar, mas de avultado interêsse para a história econômica e social da navegação árabe no Índico e no Mediterrâneo oriental. Sabe-se que os mercadores muçulmanos em Calecute, em 1500, quando Cabral ali chegou, eram de tal forma numerosos que Duarte Barbosa calculou que perfaziam um quinto dos comerciantes do Malabar (4). Os príncipes interessados neste comércio eram, pois, o rajá de Calecute e os xeques de Adem e Quiloa que, politicamente, comandavam os itinerários das rotas marítimas e os centros de resgates. Estes potentados eram sócios dos armadores-negociantes árabes, comercialmente senhores do Índico. As ligações que Quiloa, Mombaça e Moçambique tinham com o Islão exterior eram ligações de comércio com os produtores muçulmanos do Guzerate e Malabar. Eis um fato que nos parece merecer registro.

As estreitas balisas desta resenha não nos permitem entrar em longas considerações. Todavia, julgamos indispensável salientar aqui, que o sr. Hourani devia ter mostrado os mecanismos da transferência de comando muçulmano no Índico, para as mãos dos portugueses. As rotas marítimas de comércio, que ligavam o oriente africano à costa do Malabar, entraram, com a organização portuguesa da rota atlântica das especiarias asiáticas, num novo processo histórico de avultada importância para a boa compreensão da expansão do capitalismo europeu no século XVI.

A penetração comercial manuelina, no sertão de Sofala, em busca do ouro do enigmático Monomotapa, e a captura atlântica das especiarias indianas, provocaram grande agitação entre os sultões que tudo fizeram para expulsar o intruso europeu. Tôdas as artimanhas foram em vão. O Índico, até então muçulmano, tornou-se português. Novas técnicas de navegação, novos tipos de navios, e um novo homem — senhor de uma nova cultura — dominaram o rico oceano. Importante fenômeno de aculturação que merecia, pelo menos, ser lembrado.

O Índico medieval aguarda, de alguém, o que o Mediterrâneo recebeu de Braudel. Tarefa de reconstrução difícil, mas de avultado valor histórico.

MANUEL NUNES DIAS

(4). — Sydney Welch. — *South Africa under King Manuel*, pág. 157, Lourenço-Marques, 1950.