

38

Revista Portuguesa de História

Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra
Instituto de História Económica e Social
Coimbra 08

Revista Portuguesa de História
t. XXXVIII (2006)
pp. 485-488

Christophe Picard, *La mer et les musulmans d'Occident au Moyen Age. VIII-XIII Siècle*, Collection Islamique, Presses Universitaires de France, 1997, 253 páginas, 6 Figuras.

JORGE FREIRE
Divisão de Museus Municipais/Câmara Municipal de Cascais

Como introdução desta notável obra de investigação histórica, publicada pela «Presses Universitaires» inserida na Colecção Islâmica, Cristophe Picard inicia a abordagem à problemática das actividades marítimas do al-Andalus com a seguinte expressão que nos permitimos destacar: “*Para compreender a política dos Omíadas, dos Emires das Taifas no século XI, dos Almorávidas e, depois, dos Almóadas no século XII e XIII, é necessário ter em conta a tradição marítima das populações da Península e do Maghreb, sobre a qual os soberanos se apoiaram, mas cujos interesses e objectivos são substituídos ao longo do tempo transpondo largamente as perspectivas dinástica* (p 2). Esta afirmação tem, quanto a nós, uma importância acrescida se quisermos reconhecer o valor das actividades marítimas como elemento fundamental da dinâmica civilizacional, e como responsáveis pela continuidade da condição marítima de Portugal.

O autor analisa uma temática de grande riqueza mas ainda pouco tratada por historiadores e arqueólogos peninsulares, particularmente no nosso país, onde os estudos sobre a influência marítima, para o período muçulmano, são praticamente inexistentes. A nossa visão precária sobre as actividades marítimas resulta, também, da raridade das fontes conservadas, da ignorância da língua

árabe e pelo desconhecimento quase total das jazidas subaquáticas, aliás de muito difícil localização.

O volume, embora simples, tem uma agradável apresentação. Peca, no entanto, pelo número reduzido de figuras. A informação apresentada é de conteúdo denso, fruto de uma prolongada investigação, por isso teria sido, quanto a nós, favorecida se publicada num formato de síntese monográfica. Porém, este trabalho merece todo o nosso aplauso e justifica esta recensão, ainda que se trate de uma obra publicada em 1997, tanto mais que a sua divulgação em português é limitada.

O índice é bastante desenvolvido (p. V - VII), o que facilita a utilização do volume que conta com uma breve introdução (p. 1 -3) e dez capítulos divididos em duas partes: *As etapas Históricas: Capítulo I - Os Omíadas no Andalus* (p. 7-29), *Capítulos II - Os Emires das Taifas no Andalus* (p. 31-41), *Capítulo III - O Maghreb Ocidental do Século VIII ao X* (p. 43 - 55), *Capítulo IV - O Período Almorávida* (p. 57-73), *Capítulo V - A actividade marítima sob os Almóadas* (p. 75-96); *A Marinha, marinheiros e mercadores: Capítulo VI - As condições de navegação* (p. 99-119), *Capítulo VII - Os marinheiros e o equipamento* (p. 121-135), *Capítulo VIII - Os espaços portuários e a defesa do litoral* (p. 137-153), *Capítulo IX - A implicação do poder na vida marítima* (p. 155-169), *Capítulo X - O Comércio Marítimo* (p. 171 - 189). A obra termina com uma conclusão geral (p. 191 -192), antecedendo as notas de rodapé (p. 193- 212). Do desenvolvimento da investigação testemunha a *Bibliografia*, dividida em fontes (p. 213-220) e em estudos (p. 221- 237).

Com esta apreciação crítica, queremos destacar alguns apontamentos da obra de Picard que nos parecem reveladores da importância do Atlântico ora português na geoestratégia muçulmana. Desta forma, não nos envolveremos em comentários que deixaremos para os nossos colegas medievalistas sobre eventos políticos, militares e culturais que marcaram o período de domínio islâmico, limitando-nos a destacar os aspectos directamente relacionados com a navegação e as actividades marítimas.

Concentrando matérias muito diversificadas e complexas, organizadas em duas partes e divididas em cinco capítulos cada, Christophe Picard, desenvolve o tema da pirataria sarracena como ponto de partida para a análise da presença da actividade marítima islâmica no Ocidente. Ao examinar as políticas regionais e os seus resultados, a evolução das estruturas portuárias, a organização e o desenvolvimento das técnicas navais, o autor, permitiu-nos a descoberta da importância da navegação entre o Mediterrâneo e o Atlântico, das linhas estratégicas, do ponto de vista militar e comercial, e mostrou as consequências desta evolução na perda dos principais portos do al-Andalus após o afundamento do domínio almóada em 1260. Esta análise é, portanto, densa, e para sua rápida apreensão contribui

a subdivisão dos dez capítulos, facilitando a leitura reflectiva, outro aspecto positivo para o qual não queremos deixar de chamar a atenção.

Nos primeiros capítulos, o autor dedica a sua atenção à cronologia dos acontecimentos políticos, na Península Ibérica e nos países do Maghreb, observando-os a partir do esquema clássico de ascensão, apogeu e crise. Chamou-nos particularmente a atenção o passo em que diz que *uma das grandes originalidades da Hispânia Árabe é incontestavelmente a de ter criado no seu seio comunidades de marinheiros que, ao dedicarem-se à pilhagem, semearam o terror em todo o Mediterrâneo* (p. 9). Porém, com os ataques dos Vikings, a partir de meados do século IX, assistimos às primeiras medidas do poder de Córdova no sentido de criar uma rede marítima de defesa, o que marca uma alteração significativa: *Em 966, vinte e oito navios Vikings atacaram Lisboa sem sucesso e, segundo parece, houve uma série de lutas navais mortíferas. Uma frota vindo de Almeria, reforçada em Sevilha, vence os Vikings no rio Arade quando estes se preparavam para atacar Silves. Em 971, uma nova vaga obriga o envio da frota de Almeria para o Atlântico, após as pilhagens de Santiago de Compostela, os Vikings foram derrotados no Douro e retiraram sem chegar ao al-Andalus* (p. 21).

A parte da obra que mais nos deteve, foi a segunda, dedicada à navegação marítima nos seus múltiplos aspectos. Logo no início, Christophe Picard afirma que os navios utilizados no Atlântico foram os mesmos do Mediterrâneo, apesar das condições de navegação serem desiguais (p. 101), o que permite supor, entre outros aspectos, um aumento da tonelagem destes.

Particularmente interessante é o que o autor escreveu sobre os pontos de abrigo ao longo do litoral atlântico português, referindo: *De Algeciras a Sintra, no Norte de Lisboa, uma segunda sequência oferece-nos uma lista de vinte cinco pontos de abrigo, numa distância aproximada de 800 quilómetros* (p. 105). No que diz respeito às escalas, partindo da leitura de al-Bakrî, estabelece a distância de 100 km entre duas escalas, o que era normal na época.

Falando sobre os diversos tipos de navios, o autor exalta as dificuldades sentidas na caracterização destes por maifesta falta de fontes, principalmente quanto ao vocabulário técnico, apesar de reconhecer que os recentes trabalhos realizados em meio subaquático, no Mediterrâneo ocidental, irão facultar novos dados. Ao contrário de autores, como Jorge Lirola Delgado (*El poder naval de al-Andalus en la Época del Califado Omeya*), Picard demora algum tempo a analisar a tecnologia naval. Diz-nos, por exemplo, que os navios eram preferencialmente construídos a partir do esqueleto, método herdado do Baixo-Império Romano, e amplamente utilizado no período bizantino (Vasco Mantas, *Tecnologia Naval Romana*), e aborda a problemática dos tipos de navios, as expressões genéricas *markab*, *marâkib* ou *safîna*, *sufun* designando navio,

e *qârib* e *qawârib* designando embarcação (p. 113). Para além dos termos genéricos, o autor, apresenta-nos um conjunto de nomes específicos, aquilo a que chamou *uma especialização eventual entre os navios de guerra e os navios de comércio* (p. 113-116).

No capítulo VIII, o autor desenvolve a questão dos portos e da defesa do litoral. Uma vez mais, a dificuldade na definição da nomenclatura empregue pelas fontes é evidente. Tal como na Antiguidade, os Árabes tiveram preferência pelos portos naturais no Atlântico. No Mediterrâneo quando a construção de portos artificiais era a única solução, estes optaram por reutilizar as infra-estruturas herdadas do mundo antigo, tal como sucedeu em Mahdia, na Tunísia (p. 138-146). Sobre a defesa do litoral o autor centra-se na caracterização e construção de atalaias, ribats, zâwiyas e *husûn* e diz-nos que o estabelecimento deste rede de defesa segue *a tradição do Limes ou mesmo bizantina, uma defesa ao longo da costa com a melhor cobertura possível* (p. 146-154).

No último capítulo, Cristophe Picard, chama a atenção para o comércio. Este é o campo de investigação que mais tem sido abordado, principalmente porque, para além dos resultados da historiografia islâmica, os trabalhos realizados em arqueologia terrestre peninsular têm fornecido importantes elementos sobre o tipo de produtos e de objectos comercializados. Não obstante, os elementos que a arqueologia subaquática poderá, futuramente, fornecer, irão enriquecer este conhecimento, sobretudo na discussão de rotas e tipos de carga, citando al-Idrisi: *Safi era, no passado, o último porto onde chegavam os navios. Hoje, há mais quatro pontos... Os navios aí fazem o seu carregamento, quando o Oceano está calmo* (p. 176).

Devemos terminar a nossa rápida apreciação da obra de Cristophe Picard, dizendo que a leitura desta nos parece imprescindível, a par de outras como a de Jorge Lirola Delgado, para todos os que se interessam pelo domínio islâmico em território peninsular e, de uma maneira geral, para todos aqueles que se interessam pela história marítima. Uma história que é feita de continuidades, e a partir da qual devemos entender a *Civilização Islâmica* como transmissora de técnicas, herdadas ou adaptadas, tal como se pode depreender da brilhante conclusão do autor: *Mas, a época cristã inscreveu-se, num determinado ponto de vista, em continuidade com o período anterior, na medida em que os Portugueses souberam tirar partido da experiência dos navegadores muçulmanos ocidentais (...) e da rede de pontos de navegação que estes marinheiros tinham regularmente frequentado durante quatro séculos ao longo da costa atlântica e africana* (p. 192).