

ICONOGRAFIA DE EMBARCAÇÕES ISLÂMICAS NO ACTUAL TERRITÓRIO PORTUGUÊS

Mário Varela Gomes*

O estudo das embarcações do Período Islâmico, no Ocidente Peninsular, que muito importa sobretudo à compreensão da economia de então, dada a forte interacção das populações com longa linha de costa e desenvolvida rede fluvial, assenta em três vertentes principais; na informação arqueológica, através dos testemunhos artefactuais e iconográficos, nas fontes literárias e na linguística.

Dado que as embarcações de então eram sobretudo construídas com materiais perecíveis (madeira, têxteis, couro) a sua conservação, por vezes ao longo de mais de um milénio, é muito difícil, pelo que, entre nós, elas são, por ora, inexistentes. Quanto à informação literária, esta respeita principalmente aspectos gerais, referenciados ao al-Andalus ou ao Mediterrâneo e para além de nomes de diversos tipos de embarcações e de algumas das funções que lhes eram atribuídas, pouco mais se sabe.

A informação linguística cruza com aquela última e encontra-se viva, nomeadamente na raiz das denominações de barcos, em algum outro vocabulário náutico, no que respeita ao nome de peças de navios ou às artes da pesca, a que alguns daqueles se encontravam ligados.

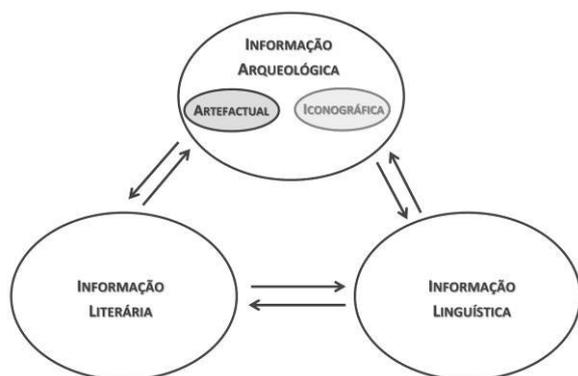


Figura 1. Barcos antigos e os seus testemunhos empíricos.

Pequeno conjunto de grafitos identificados no Sul de Portugal, contextualizados e, por isso, dispendo de atribuições cronológicas aceitáveis, figuram, embora esquematicamente e de modo muito incompleto, embarcações, oferecendo-nos, mesmo assim, contributos não despididos para a compreensão de tão importantes formas de circulação em meio aquático, com longa tradição. Recordemos que os mais antigos exemplares conhecidos de barcos remontam aos inícios da presença do Homem Moderno, embora não se possa colocar liminarmente de parte o uso de jangadas pelos seus antecessores, tanto o *Homo sapiens neanderthalensis* como até o *Homo Erectus*, primeiro colonizador da Europa.

Presentemente são apenas três os locais, em Portugal, onde se identificaram representações de embarcações islâmicas. Trata-se, como dissemos, de grafitos, incisos de diferentes modos e sobre suportes também diversos, mostrando tais estruturas igualmente formas algo distintas, conforme descreveremos.

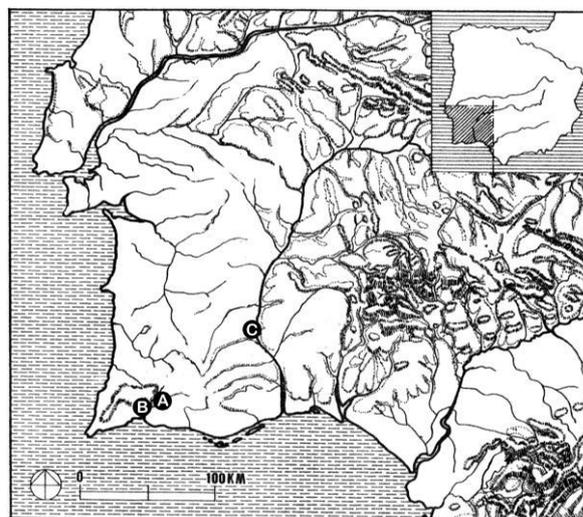


Figura 2. Localização dos arqueossítios de proveniência dos grafitos com barcos islâmicos, do Sul de Portugal. A. Silves; B. Castelo Belinho (Portimão); C. Mértola.

SILVES

Na cidade de Silves foi escavada, em 2004, necrópole cristã situada junto à sua Sé, contendo inumações em câmaras definidas por lajes e/ou blocos pétreos, atribuível a longo período, situado entre os séculos XIII e XV.

Sepultura de adulto (nº 156), do sexo masculino e inumado em *decubitus* dorsal, com os braços dobrados sobre o ventre, mostrava orientação canónica, nascente-poente, não contendo qualquer objecto. Um dos blocos que delimitava a área central do lado norte daquela, continha, na face voltada para o solo, ou exterior, representação gravada de embarcação.

Aquele elemento construtivo foi talhado em arenito com cor vermelha, também conhecido como “grés de Silves”, correspondendo a rocha triásica muito comum na zona de Silves. Ela serviu como matéria-prima a quase todas as edificações antigas da cidade mencionada, nomeadamente a grandes obras, como a Sé e outros templos, à ponte medieval que atravessa o rio Arade, ou às muralhas do Castelo e da Medina, emprestando-lhes característica cor vermelha.



Figura 3. Sepultura nº 156, da necrópole da Sé de Silves. O bloco contendo grafito encontra-se marcado com círculo (foto A. I. Vieira, 2004).

O bloco mencionado, bem talhado, mede 0,264 m de comprimento, 0,248 m de largura e 0,082 m de espessura máxima. Trata-se, muito presumivelmente, de parte de elemento que teria maiores dimensões e, segundo pensamos, possuía as medidas típicas de pedra de edificação islâmica, em que a sua espessura correspondia a “mão” e o seu comprimento primitivo a um cúbito ou braça (*dirā*) com aproximadamente 0,600 m.

Refira-se, a propósito, que muitas das sepulturas da necrópole medieval da Sé de Silves, reutilizaram material construtivo retirado das ruínas de edifícios domésticos islâmicos que se encontravam próximos (Casimiro, Chanoa e Vieira, 2008, p. 246; Gomes, Casimiro e Vieira, 2014, p. 185).

A superfície onde foi gravada a imagem de navio é naturalmente plana e, tal como as restantes, mostra patina que sugere ter sido cortada e regularizada muito antes de receber aquela intervenção. Em algumas zonas reconhecem-se os negativos deixados pela acção do ponteiro na sua regularização.

A figura, representando embarcação, ocupa, aproximadamente, o centro da metade superior de uma das superfícies mais longas do bloco que, conforme dissemos, seria maior, pois aquela encontra-se truncada na parte superior.

A imagem referida foi construída através da gravação de traços filiformes, alguns deles, como os que enformam o seu contorno ou a sua vela, foram alargados e aprofundados através da abrasão. Este trabalho foi executado usando fina ponta metálica, possivelmente de ferro, que esboçou a imagem e depois alargou e aprofundou as partes que indicámos, alcançando 0,003 m de profundidade e resultando na figuração, facilmente identificável, de embarcação com vela e remos. Esta mede, no casco, 0,184 m de comprimento, 0,016 m de altura. O remo mais comprido mede 0,054 m e o sector que se conserva do mastro alcança 0,052 m de altura.

A embarcação mostra casco com perfil sub-trapezoidal, disposto paralelamente a dois dos bordos do suporte, com a proa dirigida para o lado direito do observador e mais alta que a popa. Trata-se, pois, de vista de estibordo.

A proa é encurvada, com a parte superior bem assinalada e convexa, ou de *beque*, sendo encimada por o que sugere representar volume esférico, elemento modernamente conhecido como cabeleira do capelo da

roda de proa (Branco, 1981, pp. 22, 25).

A popa, onde estaria o leme, é recta e mostra capelo encimado por pequeno elemento oval.

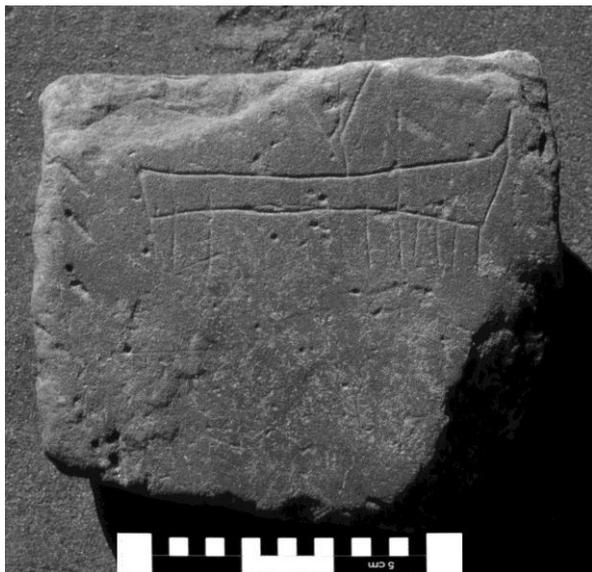


Figura 4. Bloco contendo grafito de embarcação, da necrópole da Sé de Silves (foto M. V. Gomes, RI/2008-3).

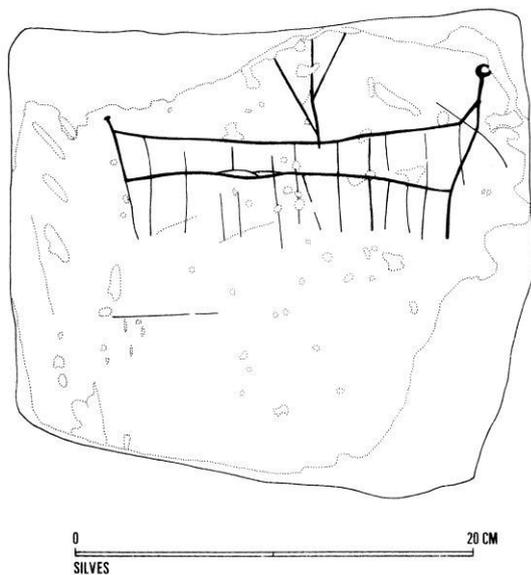


Figura 5. Decalque do grafito de embarcação, da necrópole da Sé de Silves (lev. M. V. Gomes, 2008).

A linha que define a parte inferior da embarcação mostra acentuada concavidade, embora ela possa querer representar a linha da água e a sua ondulação ou uma quilha côncava, o que seria raro dado que todas as outras representações de navios islâmicos medievais têm a quilha recta ou mais ou menos convexa. Também podemos encontrar apenas perante uma tradução da realidade, embora executada por alguém menos hábil ou pouco conhecedor da arquitectura náutica.

Observa-se a parte inferior de um mastro, erguido sensivelmente a meio do navio e duas linhas que lhe são oblíquas devem representar vela, triangular e desfraldada, amarrada à sua base.

Dez longas e finas linhas incisais, aproximadamente dispostas na vertical e quase equidistantes entre si, começam na amurada, atravessam o casco e terminam bem abaixo da linha de água, representando os remos. Nestes não se distingue o punho, não estão figuradas as pás nem, tão pouco, os alcatrazes e os toletes onde assentariam.

Sobre a proa e em outras zonas surgem, ainda, pequenas linhas incisais, sem que permitam qualquer interpretação, correspondendo à iconografia parasita, que quase sempre acompanha os grafitos através da história.

Podemos concluir que o grafito de Silves quis representar, de modo sintético, navio de dimensões modestas, com casco comprido mas baixo, proa alta, em *beque*, e vela triangular, movido a energia eólica mas também à força de duas dezenas de remadores. A forma triangular da vela indica corresponder ao tipo denominado latino, que se crê ter origem no Oriente, e largamente usada durante a Idade Média, nos barcos do Mediterrâneo. O casco não mostra as múltiplas linhas paralelas horizontais que tanto caracterizam as representações de barcos, construídos com tábuas sobrepostas ou trincadas, da Europa Atlântica e, em particular, do Norte.

O contexto arqueológico deste bloco com grafito de navio proporciona datação compreendida entre o Período Islâmico, a partir do século VIII, quando ele pode ter sido cortado (*post quem*) e a sua reutilização nos séculos XIV ou XV (*ante quem*). Somente os paralelos iconográficos podem ajudar a estreitar a diacronia mencionada, embora, conforme veremos, as representações de barcos sejam escassas para o lapso de tempo assinalado.

CASTELO BELINHO



Figura 6. Castelo Belinho. Vista de sudeste, do local onde se encontrava o bloco de taipa com grafito (foto M. V. Gomes, 2004).

As ruínas de estrutura de taipa do século XII, popularmente conhecidas por Castelo Belinho (Morgado do Reguengo, Portimão), correspondem a antiga residência senhorial, com arquitectura inspirada em modelo militar, integrada em latifúndio aristocrático (*almunia*) que, após a reconquista cristã, deu origem a reguengo, ou seja, a extensa propriedade real (Gomes e Gomes, 2013).

A escavação de tais testemunhos, ocorrida em 2004 e 2005, sob a direcção do signatário e de Rosa Varela Gomes, conduziu à descoberta de bloco de taipa contendo restos de grafito, onde se reconhece parte de representação de embarcação. Aquele mede 0,775 m de comprimento, 0,315 m de largura e 0,185 m de espessura média, sendo procedente da demolição do edificado, acontecida ainda quando este não se encontrava concluído e, por certo, devido aos profundos conflitos políticos e religiosos havidos em meados da centúria acima indicada (Gomes, 2006; Gomes e Gomes, 2007; 2013).

O grafito terá sido executado com ponta aguçada, muito possivelmente metálica, sobre a superfície exterior da parede nascente da edificação, junto à sua entrada principal, a atendermos ao local onde foi recuperado, quando a taipa ainda não se encontrava totalmente seca.

A imagem que se conserva foi construída com traços filiformes pouco profundos e mostra sector do casco, longo e baixo, assim como o que parece corresponder à popa da embarcação, mas também algumas linhas que representariam um mastro central e a vela triangular. O casco apresenta linha central e restos de uma outra a ele paralela no lado inferior. Ele encontra-se reticulado,

através de linhas oblíquas que, dadas as suas dimensões, não podemos interpretar como remos. Alguns traços, na popa, podem querer figurar o leme.

O grafito existente mede 0,500 m de comprimento e 0,257 m de altura. Dada a presença do mastro podemos perceber que se conserva apenas metade da imagem original, devendo esta ter medido cerca de 1 m de comprimento.

Junto ao canto inferior direito, do mesmo suporte e não longe dos restos da representação de embarcação que descrevemos, encontra-se outro grafito, muito truncado, não permitindo a sua interpretação.

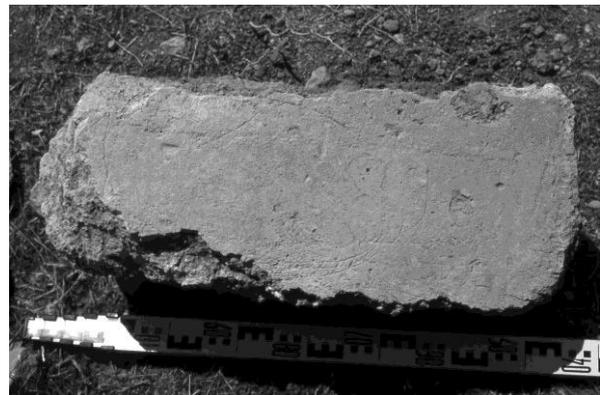


Figura 7. Bloco com grafito, correspondendo a restos de embarcação, do Castelo Belinho (Portimão) (foto M. V. Gomes, 2005).

Apesar da imagem que temos vindo a mencionar ter chegado até nós claramente amputada, conservando-se o que será a quarta parte do casco, visto de bom-bordo, incluindo a popa, porção do mastro e da vela, este testemunho é mais um dos raros pertencentes a embarcação islâmica, com cronologia segura em meados do século XII.

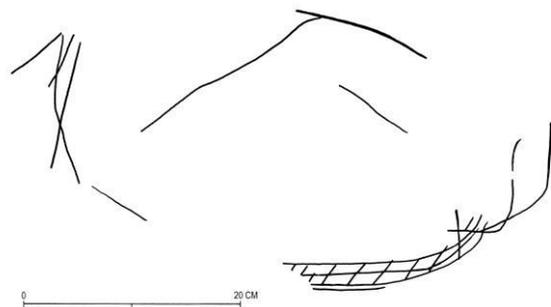


Figura 8. Decalque de grafito, com restos de embarcação, do Castelo Belinho (Portimão) (lev. M. V. Gomes, 2005).

MÉRTOLA

A escavação da zona do arrabalde ribeirinho de Mértola (Hospedaria Beira Rio), efectuada em 2010, conduziu à identificação de ruínas de diversas casas e, no pátio de uma delas (Casa III), edificada em meados do século XII, de grande laje de xisto, com cor cinzenta. A face então colocada contra o solo continha as representações de, pelo menos, três embarcações, assim como outros grafitos. A laje, que hoje guarda o Museu de Mértola, mede 1,400 m de comprimento, 0,760 m de largura e 0,050 m de espessura média (Gómez Martínez e Lopes, 2011; 2014).

Duas daquelas embarcações, mais completas, mostram cascos de forma sub-trapezoidal, representados até à linha de flutuação, proas altas e popas mal definidas, mas possivelmente redondas e providas de capelos altos.

Observa-se mastro, ao centro de ambas, e enorme vela triangular, ao que parece suportada pela antena em posição horizontal, assim como algumas linhas que parecem representar aspectos do cordame. Pelo menos foram figurados em uma nove e na outra onze remos, que atravessam obliquamente os cascos, e, também, os lemes ou remos-leme à popa.

A técnica de gravação utilizada é muito semelhante à que mostra o grafito de Silves, usando-se primeiramente incisões lineares finas e pouco profundas, sendo aprofundadas em algumas zonas a que se quis dar maior visibilidade.

Dada a reutilização do suporte dos grafitos acima descritos, na pavimentação de pátio de casa, datada em meados do século XII, aqueles foram atribuídos ao século XI ou à primeira metade da centúria seguinte (Gómez Martínez e Lopes, 2011; 2014; Amato, 2012, p. 34).

OUTRAS IMAGENS DE BARCOS

Os grafitos representando navios islâmicos do Sul de Portugal não constituem caso isolado no al-Andalus, sendo no Sharq que encontramos alguns paralelos.

A muralha de Albayzin, no arrabalde de Granada, edificada em 1338-1359 mostra grafito figurando embarcação longa, com casco de forma sub-trapezoidal, possuindo linha ao centro, conforme acontece no grafito do Castelo Belinho. Apresenta catorze remos, oblíquos em relação ao casco, alguns dos quais com as pás figuradas

(Barrera Maturana, 2002, pp. 303, 304, 320, fig. 29).



Figura 9. Foto de aspecto de laje, com grafito representando embarcação, de Mértola (seg. Gómez Martínez e Lopes, 2011, p. 57).

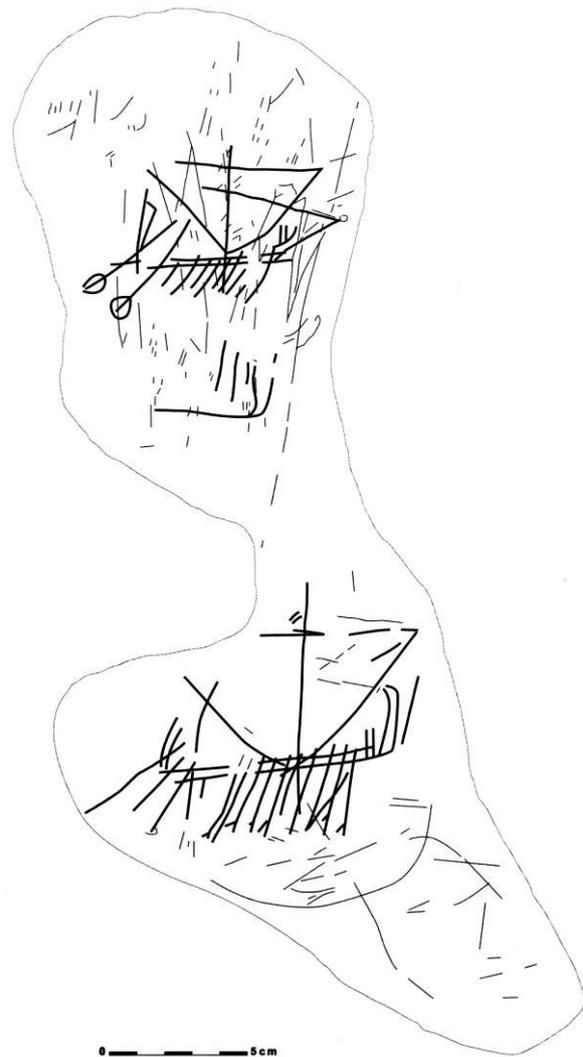


Figura 10. Grafitos, figurando embarcações, do Arrabalde Ribeirinho (Mértola) (seg. Amato, 2012, p. 39, fig. 29).

Conhecem-se grafitos com imagens de navios no paramento exterior de parede do lado norte do Castelo de Dénia, primeiramente datados entre a segunda metade do século XIII e a primeira metade do século XIV, embora mais recentemente fossem atribuídos aos finais do século XIV, dado terem sido executados sobre rebocos ainda frescos, resultantes da campanha de reformas daquele dispositivo defensivo, de taipa, cuja origem é atribuída à segunda metade do século XII e, portanto, da responsabilidade da administração almóada.

Ali se identificam numerosas embarcações, entre as quais galés, com grandes velas triangulares desfraldadas e longas séries de remos. Outras embarcações mais simples, mostram diferentes tipologias, tal como barcos de pesca e barcaças, usadas no transporte de pessoas

e/ou de mercadorias (Bazzana, Lamblin, Montmessin, 1984; Gisbert Santonja, 2009).

De Dénia, importante cidade portuária, procede fragmento de grande taça, datada nos finais do século X, ou nos inícios da centúria seguinte, de origem tunisina, decorada nas cores verde e manganês, no interior do fundo, com imagem de embarcação (Berti, Pastor Quijada e Rosselló Bordoy, 1993, pp. 38, 39, fig. 10). A cidade de Dénia e as Baleares, constituíram nos inícios do século XI, reino de taifa sob a liderança de Mujāhid al-Amiri que atacou, com a sua poderosa frota, diferentes cidades do Mediterrâneo, nomeadamente na Sardenha (1015) e nas costas da Península Itálica (Rosselló Bordoy, 1992, p. 328; Lirola Delgado, 1995, p. 34), sendo depois conquistada por Jaume I de Aragão.

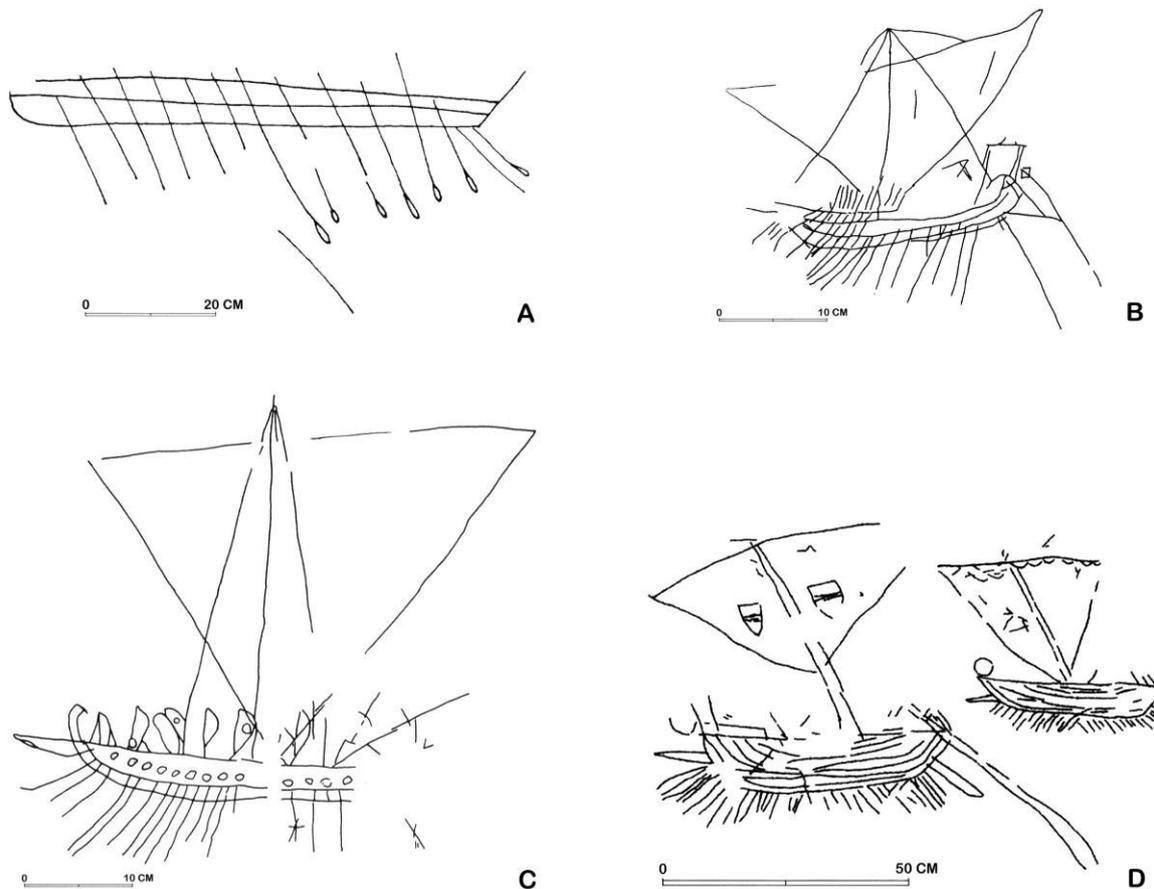


Figura 11. Grafitos representando embarcações. A, Albayzin (Granada) (seg. Barrera Maturana, 2002, p. 320, fig. 29); B e C, Castell de Dénia (Alicante) (seg. Bazzana *et alii*, 1984, figs 47, 48); D, Torre Redonda de Coaner (el Bajes, Lérida) (seg. Bolós e Sánchez, 2003, p. 77, fig. 2-6).

Duas imagens de embarcações, interpretadas como galés, foram gravadas na parede interior de torre circular de Coaner (el Bages, Lérida), atribuídas ao século XIII.

Aquelas possuem mastros centrais, velas latinas, remos e, uma delas, proa redonda com capelo da roda de proa provido de cabeleira circular, tal como detectámos no barco de Silves (Bolós e Sánchez, 2003, pp. 771, 776, est. 2)

Importa, ainda, comparar as imagens de navios dos grafitos encontrados em Portugal com decorações vasculares produzidas em diferentes pontos do Mediterrâneo, na Ifriqiya e no al-Andalus, durante o lapso diacrónico que temos vindo a mencionar.

De facto, embarcação afim, também graficamente simplificada, provida de vela latina, proa e popa redondas, muito altas, pode ser vista em taça de cerâmica esmaltada na cor azul sobre branco, produzida na Tunísia durante os finais do século XI ou nos inícios da centúria seguinte, que foi integrada na decoração da parede exterior da igreja de San Michele degli Scalzi, em Pisa, do século XII ou inícios do XIII (Berti e Tongiorgi, 1981, pp. 207-211, est. CXXVII, taça 292; Berti, Rosselló Bordoy e Tongiorgi, 1986).

Também duas grandes taças carenadas, esmaltadas, ditas de tipo pisano, mas produzidas em Maiorca (Madina Mayūrqa), ainda durante o século X, ou nos inícios do século XI, contêm, cada uma, representações de navios islâmicos; um deles maior e mais complexo, que os exemplares agora publicados, mas a que se associa um outro de menores dimensões.

Aqueles últimos, considerados como embarcações auxiliares, mostram apenas uma vela latina, cascos longos e altas proas e popas, talvez possuindo pouca quilha, um deles com dezasseis remadores, características que encontramos nas imagens de Silves, Castelo Belinho e Mértola, embora com algumas diferenças (Berti e Tongiorgi, 1981, pp. 191, 192, taças 19 e 59; Rosselló Bordoy, 1992, pp. 238, 239; Berti, Pastor Quijada e Rosselló Bordoy, 1993, pp. 24, 27, 36).

Algo mais tardia é a figuração de embarcação, como vela latina e quatro remadores, que apresenta prato, hoje no British Museum, pintado nas cores azul e dourado, produzido em Valência (Hughes, 1995, pp. 361, 362, fig. 30.1).

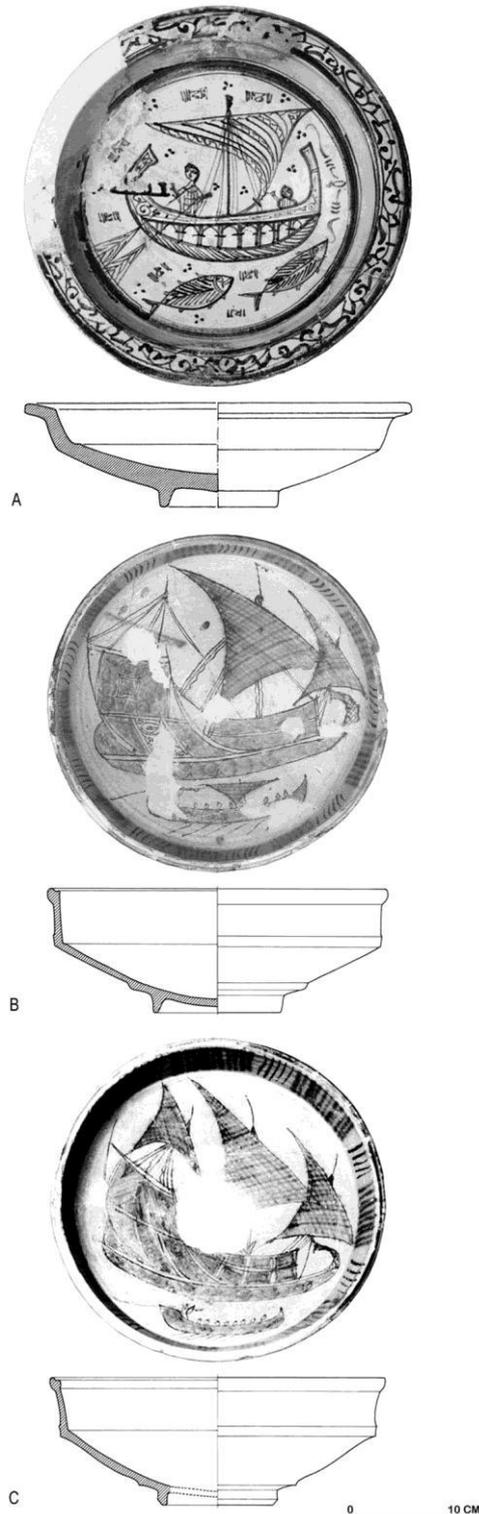


Figura 12. A, taça de San Michele degli Scalzi (Pisa) (séc. XI); B, taça de San Piero a Grado (Pisa) (séc. XI). Museo Nazionale di San Matteo (Pisa) ($\varnothing = 0,34$ m); C, taça de San Piero a Grado (Pisa) (séc. XI). Museo Nazionale di San Matteo (Pisa) ($\varnothing = 0,33$ m) (seg. Berti e Tongiorgi, 1981, pp. 191, 192, ests C, CI, CXXVII).

Iluminura do manuscrito *Skylitzes Matritensis*, elaborado na Sicília e atribuído ao século XII, contém imagem de barco com proa e popa altas, vela triangular e remadores, que ainda podemos considerar afim das embarcações que temos vindo a tratar (Tāzi, 1995, p. 153).



Figura 13. Embarcação com vela triangular e remadores do *Joannes Skylitzes Matritensis* (ca 1081) (seg. Tāzi, 1995, p. 153).

QUE BARCOS SÃO ESTES?

Os grafitos correspondendo a representações de barcos, encontrados no Sul de Portugal, dadas as cronologias dos contextos que integravam, como os paralelos indicados, devem auferir de datação em torno a meados do século XII e, portanto, terão sido construídos e utilizados ainda durante os tempos de administração islâmica daquele território, onde se usaram vários tipos de embarcações.

Segundo P. Chalmeta (1992) existem, pelo menos, para o al-Andalus, referências literárias islâmicas antigas a seis principais tipos distintos de embarcações. Estas destinavam-se, principalmente, à pesca, ao comércio e à guerra ou serviam mais do que uma de tais actividades. Algumas respondiam a funções bem específicas como as que transportavam cavalos de guerra (*tarrida*) (Christides, 1987, p. 89).

A tipologia patente nos casos apresentados permite atribuí-los às pequenas galés, porque navegavam, com propulsão eólica, à vela, ou à força de remos, então conhecidas como *qārib* / *qawārib*, podendo variar as suas dimensões e o número de remadores. Estas embarcações eram bem menores do que outros navios islâmicos, como os grandes barcos destinados ao comércio a longa dis-

tância ou na guerra (Delgado, 1991, p. 339). A proporção entre os dois tipos de embarcações pode ser observada nas pinturas vasculares acima descritas.

Qārib / *qawārib* é antigo termo árabe e hebraico, talvez originário em *carabus*, nome dado no Egipto, Síria e Mesopotâmia a embarcações, com semelhanças em *karabós* no grego, de onde parece ter derivado a palavra caravela, usada em Portugal para barcos de pesca providos de vela latina, a partir do século XII e depois, em meados do século XV para embarcações maiores e onde o termo foi melhor divulgado (Barata, 1987, pp. 166, 167; Barker, 2001, pp. 214, 215). Na "*Crónica do Califa Abdarrahmān III*", de Ibn Hayyān (1981, p. 243), da primeira metade do século X (321 H.) refere-se, pela primeira vez para o al-Andalus, o termo *qārib*, que tem vindo a ser traduzido por barca. No mesmo texto surgem, ainda, cinco outros tipos de embarcações: *harrāqa*, *markab*, *markab sīnī*, *jarbiya* e *qīta* (Berti, Pastor Quijada e Rosselló Bordoy, 1993, p. 34).

A palavra *qārib* é ainda hoje usada no Mar Vermelho para embarcações pequenas que navegam junto à costa (Moore, 1920, p. 76), sendo ainda utilizada entre os pescadores do Golfo Pérsico, conforme pudemos constatar directamente. Não existem testemunhos que nos permitam aceitar as denominações latinas, *saetta* ou *sagitta*, para as embarcações que temos vindo a referir, conforme foi recentemente proposto, em substituição da palavra árabe *qārib* (Amato, 2012, p. 36). Talvez o termo latino que melhor traduza a palavra árabe seja, de facto, barca, patente no *Liber Maiolichinus de Gestis Pisanorum Illustribus* (1117-1125) (Berti, Pastor Quijada e Rosselló Bordoy, 1993, p. 36).

Dadas as suas dimensões e peso, assim como a pouca quilha, aqueles barcos eram fáceis de manobrar, sendo capazes de navegar em águas pouco profundas, junto de terra e nos rios. A vela triangular ou latina permitia-lhes navegar à bolina, ou seja contra o vento. Eram usados com diversos propósitos, auxiliando os grandes barcos no embarque e desembarque de mercadorias ou militares, no tráfico comercial, na passagem e transporte de pessoas entre margens ou diferentes locais e portos, como também na pesca (Delgado, 1991, pp. 329-342). Existem referências, para o Golfo Pérsico, de onde podem ter passado ao Mediterrâneo, de que os *qawārib* eram, ainda, usados como barcos salva-vidas, sendo, para isso, transportados nos grandes navios (Hourani, 1995, pp. 89, 99).

Naquela região foram construídos com madeira de coqueiro e sobretudo de teca, com as tábuas dispostas lado a lado e topo a topo, sendo as velas de tipo latino, de pano de palma ou de algodão. Os conveses eram abertos e podiam transportar, ou ter como tripulação, quinze a quarenta homens (Hourani, 1995, pp. 89, 99, 100).

A vela latina pode ter tido génese remota no Antigo Egipto, embora para L. Casson (1994, pp. 97, 98, 117, 118, 152, 153, fig. 90) ela tivesse sido divulgada no Mediterrâneo a partir do século II, em pequenas embarcações, conforme lápide sepulcral encontrada no porto de Pireu, hoje no Museu Arqueológico Nacional de Atenas, com tal cronologia. Todavia, V. Christides (1987, p. 88) colocou a hipótese daquela constituir invenção chinesa, transmitida ao mundo árabe e ao Mediterrâneo através do Islão.

Tais atribuições foram contestadas por diversos autores, que indicam a sua difusão apenas com as embarcações bizantinas, de grande calado, em data não anterior ao século V, ou seja já durante a Antiguidade Tardia reconhecendo-se em mosaico de Kelenderis, no Sul da Turquia, datado de *ca* de 500, que mostra grande embarcação, em grafito de Corinto, dos séculos V ou VI e em pintura parietal ("Casa dos Barcos") de outro navio, do século VII, do mosteiro de Kellia (Alexandria, Egipto) (Pomey, 2006, figs 1-3; Whitewright, 2009, pp. 98, 99). Já na Alta Idade Média ela surge representada em iluminuras bizantinas, dos finais do século IX (880 A.D.), nomeadamente em manuscrito grego que ilustra as homilias de São Gregório de Nazianso, datado de *ca* de 880 (Bibli. Nac. de França 510, ff. 3, 367), ou em grafito sobre ânfora vinária procedente de estrato do século IX do Porto de Teodósio, em Yenikapi (Turquia) (Günsenin e Rieth, 2012). Alguns autores acreditam que, com origem no Índico, a vela latina se terá difundido através das costas daquele oceano, alcançando Moçambique e para o Mediterrâneo, graças à expansão islâmica, estendendo-se depois, chegando a Marrocos e à Península Ibérica (Hourani, 1995, pp. 100-104). No entanto, para I. C. Campbell (1995, pp. 4, 10, 18), a vela latina teria origem polinucleada em três regiões distintas, no Índico Ocidental, no Pacífico (Ásia do Sudeste) e no Mediterrâneo, onde os árabes terão tido dela conhecimento através dos Coptas.

As embarcações representadas nos grafitos, armadas com cerca de dez remadores por banda, teriam

quinze ou mais metros de comprimento.

Restos de naufrágio ocorrido em Agay (Saint-Raphaël, Var), no Sul de França, identificados em 1969, correspondiam a grande navio islâmico, do século X, medindo cerca de vinte e cinco metros de comprimento e sete metros de largura, a que se associava embarcação auxiliar, com oito a dez metros de comprimento e cinco a seis metros de largura, provavelmente *qārib*. Esta associação, possivelmente de carácter funcional, é a que surge nas grandes taças maiorquinas acima referidas, conforme já foi assinalada (Brentchaloff e Sénac, 1991; Berti, Pastor Quijada e Rosselló Bordoy, 1993, p. 10). Os séculos X e XI parecem corresponder a período de grande desenvolvimento da navegação no Mediterrâneo, devido tanto a Bizantinos como aos Árabes e povos por eles islamizados.

Peças osteológicas de peixes, pertencentes a diferentes espécies, procedentes de contextos islâmicos de Silves (Antunes, 1991; 1996; 1997), Albufeira (Gomes, 2012, pp. 53, 54; Antunes *et alii*, 2012, pp. 70, 71, 73, 74) e Mértola (Rosello Izquierdo, 1993), entre outros aglomerados urbanos, indicam activa pesca em mar alto, nomeadamente do atum (*Thunnus thynnus* L., *Germo alalunga* Gm) e da albacora (*Neothunnus albacora*, L.) de que o mar do Algarve era rico e cuja captura se encontra atestada para Silves (Gomes, 2002, p. 75), necessitando de embarcação como o *qārib*.

PORQUÊ IMAGENS DE BARCOS?

Grafitos representando embarcações, de diferentes tipos e sobre diversos suportes, são conhecidos no Mediterrâneo, desde a Proto-História até à actualidade, existindo imagens de barcos em variados contextos, desde os de carácter religioso aos ligados ao poder político, conforme acontece, por exemplo, com a heráldica, de que o brasão de armas do Município de Lisboa, a partir de meados do século XIII, constitui excelente exemplo.

A. R. Radcliffe-Brown (1952, p. 129) registou o facto de, nas sociedades etnográficas, quando um artefacto desempenha grande importância económica passa a possuir categoria ontológica que o destaca, podendo integrar os sistemas simbólicos decorrentes das actividades sócio-religiosas. Nesta perspectiva, as embarcações, capazes de sulcarem as águas movimentadas dos rios e sobretudo dos mares, proporcionando riqueza e bem-estar, facilmente integram tal quadro, como importantes

referências. Mas as águas, com profundidades e extensões desconhecidas, ou adimensionais, não deixam de protagonizar a luta do Cosmos, ou seja, do mundo organizado e humano, contra o Caos da natureza desconhecida e ctoniana. E todas as populações marítimas sabem que não é impunemente que se usa o mar como meio de circulação e dele se extraem significativos recursos. Por isso, elas são intrinsecamente supersticiosas, constituindo as embarcações o grande meio e arma desse combate tão desigual, mas essencial na procura dos meios de sobrevivência. O trabalho no mar é de índole colectiva, o que ainda mais contribuiu, ao longo dos séculos, para a criação de solidariedades e de simbologias onde as imagens de barcos preponderam.

No Mediterrâneo Antigo, a simbologia ligada às imagens de embarcações prende-se com conceitos como o de passagem entre dois mundos, designadamente entre a Terra e o Além, ou de viagem, factor civilizador dados os bens materiais e os conhecimentos que permitia alcançar.

Em muitas mitologias das civilizações mediterrânicas, o próprio Sol, astro indissociável da existência da vida terrestre, seria transportado numa barca na sua viagem e combate quotidianos contra as trevas do mundo ctoniano.

Foi navegando nas "*correntes do Oceano*", "*além dos portões do Sol e das Terras dos sonhos*", ou seja, nos mares do Ocidente, que Ulisses, após a Guerra de Tróia procurou as almas dos seus companheiros de guerra (*Od.* XXIV, 10-20) (Lourenço, 2003, p. 379).

Recordemos que tanto o berço como o caixão não deixam de ser barcos, chegando estes a ser a imagem estruturante e unificadora da própria Igreja Católica. Aliás, ao grande espaço de reunião dos crentes nos templos chama-se nave, sinónimo de embarcação, navegando aqueles no mar da vida, orientados pelo timoneiro que é Cristo. Este conduzia o seu navio, como o deus egípcio Ra guiava a grande barca solar, ambos símbolos da continuidade e da reprodução da cultura. Mas é, também, nos barcos dos mortos, que em muitas sociedades aqueles regressam ao grande útero materno que é o Oceano (Neumann, 1963, pp. 257, 258; Chevalier e Gheerbrant, 1997, pp. 80, 81, 115, 116, 468, 469). Em muitas igrejas da Europa existem relevos, em paredes e capitéis, ou pinturas de navios, alguns representarão a Arca de Noé, a morada segura e protegida por Deus (Arduini e Grassi, 2002, pp. 53-63). São navetas que

guardam o incenso, nos altares, dos séculos XV ao XVII, surgindo, no século XVII, imagens da Barca dos Justos e da Barca dos Pecadores, onde o mastro é a cruz, tal como do Menino Jesus Salvador do Mundo, transformado em Divino Piloto da Nave da Igreja.

No mundo islâmico as imagens de navios não deixariam de constituir símbolos da navegação e de representar a ideia de força e segurança, mas talvez também de destino, podendo algumas delas terem constituído ex-votos, em agradecimento pelo sucesso de viagens. Afinal, as embarcações, construções próprias para circular em superfície das águas, estão na interface de dois mundos, de certo modo adimensionais, o superior da abóbada celeste e o inferior das profundezas oceânicas, onde só elas permitem que os homens vivam, não sem terem de enfrentar numerosos perigos.

CONCLUSÕES

Tanto Mértola como Silves foram importantes portos fluviais, um no rio Guadiana e outro no rio Arade, onde se desenvolveu, desde os inícios do I milénio a.C. o contacto entre as zonas costeiras e as do *hinterland* do Sudoeste Ibérico, ricas em sal e minérios, com comerciantes vindos do Mediterrâneo Oriental, que ali transaccionaram aqueles recursos com os seus produtos manufacturados (vinho, azeite, têxteis, cerâmicas, jóias, ...).

Aquele tráfico, com períodos de diferente intensidade, teve continuidade até à Idade Média, onde foi incrementado durante o período de administração islâmica do *Gharb al-Andalus* (séculos VIII-XIII).

Também a pesca teve então significativo incremento, em moldes bem diferentes de que tinham sido as explorações romanas e tardo-romanas, acompanhando surto de crescimento económico que haveria de beneficiar os contactos entre diferentes zonas do al-Andalus, mas também deste com o *Maghreb* e o Mediterrâneo Central e Oriental, onde reside a génese do Islão e, portanto, constitui a sua maior referência religiosa e cultural (Meca). É neste contexto de ligações marítimas que se haveria de desenvolver a construção naval e as técnicas de navegação, algumas residindo na memória colectiva e outras veiculadas pela tradição oral, mas enformando forte acção social relacionada com a transmissão de conhecimentos muito diversificados que se reflectiram no processo histórico (Farr, 2006, pp. 91, 92).

Os grafitos de Mértola procedem de arrabalde inte-

grado, no século XII, em contexto portuário, possivelmente ligado à construção naval, à pesca e ao comércio. Estas mesmas actividades encontram-se denunciadas em Silves, graças tanto a testemunhos literários como arqueológicos, sabendo-se da excelência do seu porto, dos estaleiros navais que ali existiram, e da actividade piscatória e comercial que a cidade desenvolvia desde, pelo menos, o século IX (Gomes, 1988, p. 26; 2011, pp. 347-349).

BIBLIOGRAFIA

- AMATO, A. (2012) – Análises e comparações para a identificação dos grafitos náuticos de Mértola, *Arrabalde Ribeirinho. Museu de Mértola*, pp. 33-39, Campo Arqueológico de Mértola, Mértola.
- ANTUNES, M. T. (1991) – Restos de animais no Castelo de Silves (séculos VIII-X). Contribuição para o conhecimento da alimentação em contexto islâmico, *Estudos Orientais*, vol. 2, pp. 41-74.
- ANTUNES, M. T. (1996) – Alimentação de origem animal em regime islâmico – Alcaria Longa e Casa II da Alcáçova de Mértola, *Arqueologia Medieval*, vol. 4, pp. 267-276.
- ANTUNES, M. T. (1997) – Arqueozootologia medieval em Silves, *Setúbal Arqueológica*, vols 11, 12, pp. 269-277.
- ANTUNES, M. T.; BALBINO, A.C.; CRESPO, E.; LEGOINHA, P.; MEIN, P.; MOURER-CHAUVIRÉ, C. (2012) – Arqueozootologia: Materiais de meados do século XIII, *Silo Islâmico de Albufeira (Rua Henrique Calado)*, pp. 69-83, Instituto de Arqueologia e Paleociência da Universidade Nova de Lisboa, Lisboa.
- ARDUINI, D.; GRASSI, C. (2002) – *Graffiti di Nave Medievali nelle Chiese di Pisa e du Lucca*, Felici Editore, Pisa.
- BARATA, J. da G. L. P. (1987) – A caravela. Breve estudo geral, *Stvdia*, vol. 46, pp. 157-192.
- BARKER, R. (2001) – Sources for Lusitanian shipbuilding, *International Symposium on Archaeology of Medieval and Modern Ship of Iberian-Atlantic Tradition*, pp. 213-228, Trabalhos de Arqueologia 18, Instituto Português de Arqueologia, Lisboa.
- BARRERA MATURANA, J. I. (2002) – Graffiti en la muralla de Albayzín, *Arqueología y Territorio Medieval*, vol. 9, pp. 289-328.
- BAZZANA, A.; LAMBLIN, M.-P.; MONTMESSIN, Y. (1984) – *Los Graffiti Medievales del Castell de Denia. Catálogo*, Ayuntamiento de Denia, Denia.
- BERTI, G.; PASTOR QUIJADA, J.; ROSELLÓ BORDOY, G. (1993) – *Naves Andalusíes en Cerámicas Mallorquinas*, Trabajos del Museo de Mallorca, nº 51, Palma de Mallorca.
- BERTI, G.; ROSELLÓ BORDOY, G.; TONGIORGI, E. (1986) – Alcuni bacini ceramici di Pisa e la corrispondente produzione di Maiorca nel secolo XI, *Archeologia Medievale*, vol. XIII, pp. 97-115.
- BERTI, G.; TONGIORGI, L. (1981) – *I Bacini Ceramici Medievali delle Chiese di Pisa*, Museo Nazionale di San Mateo, Pisa.
- BOLÓS, J.; SÁNCHEZ, I. (2003) – Els grafits medievals de la torre de Coaner (el Bages), *I Congrés Internacional de Gravats Rupestres i Murals*, pp. 765-776, Institut d'Estudis Ilerdencs, Lérida.
- BRANCO, M. de C. (1981) – *Embarcações e Artes de Pesca*, Lisnave. Estaleiros Navais de Lisboa. S.A.R.L., Lisboa.
- BRENTCHALOFF, D.; SÉNAC, P. (1991) – Note sur l'épave sarrasine de la rade d'Agay (Saint-Raphaël, Var), *Archéologie Islamique*, vol. 2, pp. 71-79.
- CAMPBELL, I. C. (1995) – The Lateen sail in World History, *Journal of World History*, vol. 6 (1), pp. 1-23.
- CASIMIRO, T. M.; CHANOCA, C.; VIEIRA, A. I. (2008) – Silves Polis 2004-2006: duas necrópoles medievais cristãs, *Xelb*, vol. 8, pp. 243-253.
- CASSON, L. (1994) – *Ships and Seafaring in Ancient Times*, British Museum Press, London.
- CHALMETA, P. (1992) – *Fiqh e arqueologia andalusi, Coloquio Hispano-Italiano de Arqueología Medieval*, pp. 291-295, Patronato de la Alhambra y el Generalife, Granada.
- CHEVALIER, J.; GHEERBRANT, A. (1997) – *Dicionário dos Símbolos*, Círculo dos Leitores, Lisboa.
- CHRISTIDES, V. (1987) – Some remarks on the Mediterranean and the Red Sea ships in Ancient and Medieval times, *Tropis II. Proceedings of the Second International Symposium on Ship Construction in Antiquity*, pp. 87-99, Hellenic Institute for the Preservation of Nautical Tradition, Delphi.
- DELGADO, J. (1991) – *El Poder Naval de al-Andalus en la Época del Califado Omeya (siglo IV Hégira/X era Cristiana)*, unpublished PhD thesis, Universidad de Granada, Granada.
- FARR, H. (2006) – Seafaring as social action, *Journal of Maritime Archaeology*, vol. 1, pp. 85-99.
- GISBERT SANTONJA, J. A. (2009) – Murallas de la villa de Dénia, *Graffiti. Arte Espontáneo en Alicante*, pp. 169-181, Museo Arqueológico y Fundación MARQ, Alicante.
- GOMES, M.V. (2006) – Ibn Qasī – Memória, do pensamento e acção, do mestre sufi da Arrifana, *Al-Rihana*, vol. 2, pp. 17-44.
- GOMES, M.V. (2012) – *Silo Islâmico de Albufeira (Rua Henrique Calado)*, Instituto de Arqueologia e Paleociências da Universidade Nova de Lisboa, Lisboa.
- GOMES, M. V.; CASIMIRO, T. M.; VIEIRA, A.I. (2014) – A Medieval boat graffito from Silves, Algarve, Portugal, *The International Journal of Nautical Archaeology*, vol. 43(1), pp. 184-188.
- GOMES, M. V.; GOMES, R. V. (2013) – Castelo Belinho – Uma residência fortificada almoada, *Fortificações e Território na Península Ibérica e no Magreb (Séculos VI a XVI)*, vol. I, pp. 141-152, Edições Colibri / Campo Arqueológico de Mértola, Lisboa.
- GOMES, R. V. (1988) – Cerâmicas Muçulmanas do Castelo de Silves, *Xelb*, vol. 1, 294 pp.
- GOMES, R. V. (2002) – *Silves (Xelb) uma Cidade do Gharb Al-Andalus: Território e Cultura*, Trabalhos de Arqueologia, 23, Instituto Português de Arqueologia, Lisboa.
- GOMES, R. V. (2011) – *Silves (Xelb) uma Cidade do Gharb Al-Andalus: A zona da Arrochela – Espaços e Quotidianos*, Trabalhos de Arqueologia, 53, Instituto de Gestão do Património Arquitectónico e Arqueológico, Lisboa.
- GOMES, R. V.; GOMES, M. V. (eds) (2007) – *Ribāt da Arrifana. Cultura Material e Espiritualidade*, Câmara Municipal de Aljezur, Aljezur.

GÓMEZ MARTÍNEZ, S.; LOPES, V. (2011) – Laje com representações de barcos, *Os Signos do Quotidiano. Gestos, Marcas e Símbolos no Al-Ándalus*, p. 57, Campo Arqueológico de Mértola, Mértola.

GÓMEZ MARTÍNEZ, S.; LOPES, V. (2014) – Laje com representações de barcos, *Museu de Mértola. Catálogo Geral*, p. 190, Campo Arqueológico de Mértola, Mértola.

GÜNSENIN, N.; RIETH, É. (2012) – Un graffito de bateau à voile latine sur une amphore (IX^e s. ap. J.-C.) du *Portus Theodosiacus* (Yenikapi), *Anatolia Antiqua*, tome 20, pp. 157-164.

HOURLANI, G. F. (1995) – *Arab Seafaring in the Indian Ocean in Ancient and Early Medieval Times*, Princeton University Press, Princeton.

HUGHES, M. J. (1995) – Application of scientific analytical methods to Spanish medieval ceramics, *Spanish Medieval Ceramics in Spain and the British Isles*, pp. 359-366, British Archaeological Reports, IS 610, Tempvs Reparatum, Oxford.

IBN HAYYĀN (1981) – *Crónica del Califa Abdarrahmān III an-Nāsir entre los años 912 y 942 (Al-Muqtabis V)*, Anubar Ediciones, Zaragoza.

LIROLA DELGADO, J. (1995) – Conquistas por mar, *Al-Andalus y el Mediterráneo*, pp. 27-36, El Legado Andalusi – Lunwerg Editores S.A., Madrid.

LOURENÇO, F. (2003) – *Homero. Odisseia*, Livros Cotovia, Lisboa.

MOORE, A. (1920) – Craft of the Red Sea and Gulf of Aden, *The Mariner's Mirror*, vol. 6 (3), pp. 73-76.

NEUMANN, E. (1963) – *The Great Mother. An analysis of the Archetype*, Bollingen Series XLVIII, Pantheon Books, New York.

POMEY, P. (2006) – The Kelenderis ship: A Lateen sail, *The International Journal of Nautical Archaeology*, vol. 35(2), pp. 326-335.

RADCLIFFE-BROWN, A. R. (1952) – *Structure and Function in Primitive Society*, The Free Press, Glencoe, Illinois.

ROSSELLÓ BORDOY, G. (1992) – Bowl, *Al-Andalus. The Art of Islamic Spain*, pp. 238, 239, The Metropolitan Museum of Art, New York.

ROSELLO IZQUIERDO, E. (1993) – Análisis de los peces recuperados en Mértola, *Arqueologia Medieval*, vol. 2, pp. 277-283.

TĀZĪ, A. al-H. (1995) – Acuerdos e relaciones diplomáticas, *Al-Andalus y el Mediterráneo*, pp. 149-157, El Legado Andalusi – Lunwerg Editores S.A., Madrid.

WHITEWRIGHT, J. (2009) – The Mediterranean Lateen sail in Late Antiquity, *The International Journal of Nautical Archaeology*, vol. 38(1), pp. 97-104.

* Departamento de História, Instituto de Arqueologia e Paleociências, da Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, da Universidade Nova de Lisboa. Membro da Academia Portuguesa da História e da Academia Nacional de Belas-Artes (Av. de Berna, 26C, 1069-061 Lisboa; mv.gomes@fch.unl.pt).