

Notas de leitura

Cheryl A. WARD

Sacred and Secular: Ancient Egyptian Ships and Boats

Philadelphia: University of Pennsylvania; Boston: Archaeological Institute of America (Monographs New Series; 5), 2000, 162 p. ISBN 0-7872-7182-9

É bem sabido que o Egípto faraónico nunca revelou ao longo da sua história uma grande propensão para as viagens marítimas de longo curso e os Egípcios não podem ser considerados, como os Cretenses, Fenícios ou Gregos, um povo de navegadores. Ainda assim a construção naval no país do Nilo atingiu bastante relevo a nível técnico e revelou uma notável capacidade para a produção de grandes navios de madeira. Esta obra permite apreender as condições dessa actividade pois, como o Autor assinala logo na Introdução, estudando a forma como um povo concebe e constrói os seus navios ficamos com uma ideia das suas capacidades tecnológicas. E mais: «we also see economics, culture, and politics reflected within the features of the hulls, those small cradles of wood, cord, and, later, metal that carried dreams and ambitions as well as building materials, staple products like grain, and luxuries from faraway lands» (p. 1). Na Introdução são ainda evocados os antigos navios egípcios, desde os simples esquifes de papiro que cruzavam continuamente o Nilo, de vida efémera mas facilmente substituíveis, às grandes barcas de madeira capazes de transportar pedras com o peso de várias toneladas. A par dos barcos de vários tipos que navegavam no rio são também evocados os navios dos deuses tal como surgem amiúde nas representações murais de templos e túmulos e nos modelos de madeira encontrados nos túmulos ou descritos nos textos ((pp. 2-3). Um bem conhecido exemplo é a sagrada barca Userhat (Wsr-ḥ3t) de Amon-Ré, muito utilizada nos rituais tebanos de culto ao «rei dos deuses». Para melhor se apreender o contexto em que foram produzidos os navios egípcios apresenta o Autor em breve síntese a paisagem, a cultura e economia do antigo Egípto, desde a Pré-história, com os períodos de Badari e de Nagada, seguindo-se a unificação das Duas Terras, o Egípto dinástico, os recursos, as formas de trabalho e o poder faraónico como estimulador das actividades produtivas. São depois mencionadas as cenas de construção naval e as evidências textuais que

hoje permitem evocar o tema, podendo a tecnologia náutica e suas relações com as actividades sociais ficar bem patentes com os dados fornecidos pela arqueologia, os quais levam a uma óbvia conclusão: os vestígios que hoje temos de barcos egípcios remontam essencialmente às épocas de prosperidade do Império Antigo, Império Médio e Império Novo.

O cap. II (pp. 15-24) apresenta os recursos naturais que os Egípcios usaram ao longo de séculos na construção naval, começando pela madeira obtida em primeiro lugar das árvores do país do Nilo. Uma das mais abundantes era a acácia (*Acacia nilotica* ou *Acacia arabica*) que os Egípcios designavam por *senedjet*, e um outro tipo de acácia, a *Acacia tortilis*, em egípcio *kesebet*. A tamareira (*Phoenix dactylifera*), ou *beneret*, era mais apreciada pelas suas tâmaras do que pela fraca qualidade da madeira, imprópria para grandes trabalhos de carpintaria. Melhor era a palmeira *dum* (*Hyphaene thebaica*), ou *mamá*, uma árvore de fruto como a tamareira, mas que podia ser utilizada para o fabrico de traves e pequenas embarcações. Juntem-se o zimbro (*Juniperus phoenicea*), ou *uan*, para pequenos componentes, a persea (*Mimusops laurifolia*), ou *chauab*, mais célebre pela sua utilização no fabrico de estatuetas funerárias (*chauabtis*), a jujubeira (*Zizyphus spina-Christi*), ou *nebés*, o sicómoro (*Ficus sycomorus*), ou *nubet*, o tamariz (*Tamarix*), ou *iser*, do qual existiam várias espécies que serviam, entre outros fins, para pranchas e portas, e o salgueiro (*Salix subserrata*). Outra matéria-prima amiúde usada na construção de embarcações foi o papiro (*Cyperus papyrus*), que podia atingir três metros ou mais, embora a sua fama universal decorra do facto de ele ser por excelência um suporte de escrita. Quanto à alfarrobeira (*Ceratonia siliqua* L), cujo uso na construção naval tinha um carácter complementar, para acessórios não estruturais, constando nos textos egípcios com o nome de *nedjem*, diz-nos o Autor que a espécie podia ser obtida no próprio Egipto, se bem que seja mais comum na Ásia Menor, em especial na Síria.

Mas a melhor madeira para construção naval vinha de fora, de regiões vizinhas do Egipto e que durante certas épocas lhe estiveram submetidas: do Líbano vinha o cedro (*Cedrus libani*), cuja forma egípcia seria *ach* ou *meru*, e da Núbia a madeira de ébano (*Dalbergia melanoxylon*), que os Egípcios conheciam por *hebeni* (de onde veio a forma que hoje usamos). Úteis eram também o freixo (*Fraxinus ornus*), o buxo (*Buxus longifolia*), o cipreste (*Cupressus sempervirens*), o ulmeiro (*Ulmus procera*), o abeto (*Abies cilicia* ou *Abies alba*), o choupo branco (*Carpinus betulus*), o junípero (*Juniperus excelsa*), o carvalho (*Quercus cerris* e *Quercus ciccifera*), o pinheiro (*Pinus halepensis*) e o teixo (*Taxus baccata*).

O cap. III (pp. 25-38) trata de "Tools and Woodworking", apresentando os vários tipos de ferramentas e materiais usados na construção naval, desde os instrumentos de pedra aos de metal, incluindo machados, serras, enxós, cinzéis, furadores, entre outros. O trabalho da cordoaria merece apropriado tratamento, não apenas porque a corda era um elemento fundamental para equipamento de mastros e vergas e adaptação das velas mas também porque as pranchas de madeira usadas para o fabrico dos cascos eram unidas entre si por cordas apertadas (não eram usados pregos de metal). A quantidade de corda utilizada na grande barca de Khufu (IV dinastia) é impressionante: cinco mil metros, o equivalente a cerca de dez mil cúbitos (medida real da época).

«Early dynastic hulls at Abydos» é o tema do cap. IV (pp. 39-43), evocando as descobertas feitas nos últimos anos na necrópole real de Abido, onde foram sepultados os Hórus da I dinastia (Época Arcaica ou Tinita). Em 1991 uma equipa da Universidade da Pensilvânia-Yale, dirigida por David O'Connor, descobriu os cascos de doze navios de madeira enterrados junto dos túmulos reais (University of Pennsylvania-Yale Expedition to Abydos). Os navios, «the most ancient planked hulls in the world», foram enterrados seguindo um eixo leste-oeste, apoiados na rocha e revestidos por blocos de adobe, sobre os quais se formou uma colina de entulho e areia. O comprimento dos poços varia entre 19 e 29 metros, daqui se deduzindo o tamanho variado das embarcações, cujas pranchas tinham uma espessura média de 10 cm. Junto dos barcos enterrados foram achados vasos de terracota que fazem lembrar os recipientes do período de Nagada II decorados com representações de navios com remos (calcula-se que um desses navios com 24 remos podia atingir 25 metros de comprimento).

Os dois capítulos seguintes apresentam os dois grandes barcos de madeira de cedro descobertos em poços naviformes junto da Grande Pirâmide de Khufu. Ambas as embarcações estavam desmontadas e separadas em muitos fragmentos, tendo a primeira a ser achada (em 1954, por Kamal el-Mallakh) sido reconstruída. Está agora exposta, com os seus 43 metros de comprimento, num pequeno museu construído para o efeito a sul da Grande Pirâmide. Em todo o caso, mantém-se hoje a controvérsia acerca das funções do navio: «some see it as a solar boat with strong religious connotations while others view it as a funerary pilgrimage vessel». Conviria ainda acrescentar outra hipótese: ser o barco de recreio do monarca ou o barco das suas deslocações oficiais. Em «Khufu I: a royal ship» (pp. 45-60) recorda-se o trabalho da equipa que procedeu à reconstrução do navio, sendo de destacar a acção de Mustafa, construtor naval. Assim fica o leitor industriado para uma melhor compreensão da estrutura da embarcação, e assim se podem apreender as várias fases da construção da barca real. Quanto à finalidade da barca de Khufu, o Autor sugere que ela tenha sido feita expressamente para o funeral do rei. Segue-se «Khufu II: the unexcavated sister ship» (pp. 61-68), sendo dadas as medidas dos componentes do navio o qual não terá o mesmo destino do seu congénere, pois foi decidido manter o segundo exemplar no seu lugar onde repousa há milénios.

Os capítulos seguintes debruçam-se sobre casos específicos relacionados com os vestígios arqueológicos proporcionados pelos desenhos de navios em paredes rochosas e pelos barcos feitos de tijolo (de que é exemplo o que foi feito junto do complexo solar erigido por Niuserré em Abusir), e ainda pelos restos de barcos encontrados em Dahchur, Licht e Matareia. A este propósito se encadeiam o cap. VII «Immortal structures: rock-cut and brick boats of the Old Kingdom» (pp. 69-82), o cap. VIII «The Dashur boats» (pp. 83-102), o cap. IX «A planked model boat from Lisht» (pp. 103-106), o cap. X «Working boats: the Lisht timbers» (pp. 107-128), o cap. XI «The Late Period boat at Mataria, Cairo: breaking with tradition» (pp. 129-135), terminando com o cap. XII «Building boats and ships in ancient Egypt» (pp. 137-143).

Seguem-se dois apêndices, um com um mapa do Egipto (p. 145), e outro com uma sucinta cronologia, que integra as últimas quatro dinastias (da XXVII à XXX) num chamado «Período Persa», o que não é historicamente correcto, pois ofusca a fase de independência e de algum dinamismo que se revelou sobretudo na XXX dinastia dos últimos faraós indígenas (p. 146). Um útil glossário

ocupa as pp. 147-148, com dados relacionados essencialmente com as partes constituintes do navio e termos técnicos de construção naval. Termina com a Bibliografia (pp. 149-157) e o índice remissivo (pp. 159-162), fechando um bem ilustrado volume com várias reconstituições e esquemas.

Como vem sendo habitual na bibliografia egiptológica anglo-americana dos últimos anos, os nomes dos reis do antigo Egipto apresentam-se aqui com as suas formas egípcias de Khufu, Khafré, Senuseret, entre outras. É no entanto estranho que o nome de Ka-em-ankh se apresente decomposto nas suas partes constituintes sem qualquer razão e não apareça como outras formas onomásticas de construção semelhante mencionadas na obra (Kaemsenu, por exemplo). A mesma anomalia se detecta na opção pela forma do nome real Ni-user-re decomposto em contraste com os outros nomes reais.

Trata-se de um útil e completo volume não apenas para os que se interessam pelo estudo da construção naval e da navegação no antigo Egipto mas para todos os que se dedicam à investigação nas áreas mais alargadas da marinharia de todos os tempos e à arqueologia naval.

Luís Manuel de Araújo

Liliane AUBERT

Les Statuettes Funéraires de la Deuxième Cachette à Deir el-Bahari

Paris: Editions Cybèle, 1998, 128 p. ISBN 2-951-2092-0-7

Sabia-se, desde há muito, que a colecção de antiguidades egípcias do Museu do Louvre tinha milhares de estatuetas funerárias, também conhecidas por chauabtis (12% da totalidade do acervo egípcio do museu parisiense) que Jean-Luc Bovot prometeu publicar no Congresso de Egiptologia em Cambridge, e que os estudiosos desta temática chauabtológica aguardam com muito interesse. Sabia-se também que em França, nomeadamente em Paris, existiam várias colecções privadas de antiguidades egípcias nas quais são presença obrigatória as estatuetas funerárias: entre elas pontifica a colecção Michel Philippe. É precisamente um grupo de chauabtis de faiança azul deste acervo privado que ilustra a capa do volume que aqui apreciamos, elaborado a partir da colecção de chauabtis do Museu do Louvre e da colecção Michel Philippe.

Uma das mais conhecidas e prestigiadas chauabtólogas, Liliane Aubert, que com J.-F. Aubert publicou o utilíssimo manual sobre *Chaouabtis, Ouchebtis* (1974) a merecer já uma reedição actualizada, é a autora deste bem paginado e sobriamente ilustrado livro dedicado às estatuetas funerárias que foram encontradas no «segundo esconderijo» de Deir el-Bahari. Algumas dessas estatuetas funerárias encontram-se em Portugal, em colecções públicas e privadas, nomeadamente na Sociedade de Geografia de Lisboa e no Museu Nacional de Arqueologia (veja-se o catálogo *Antiguidades Egípcias*, 1993, dedicado a este acervo).

Pelo «Avant-propos» (pp. 7-8), assinado por Jacques-F. Aubert, ficamos a saber de que forma começou o projecto de publicação das estatuetas de Deir

el-Bahari, a partir do gosto pelo colecionismo e estudo de tão peculiares objectos. Com «La nécropole des prêtres d'Amon à Deir el-Bahari» (pp. 9-11), do mesmo investigador, são evocadas as circunstâncias em que se deu a descoberta do «segundo esconderijo», assim chamado para se distinguir do «primeiro esconderijo» ou «esconderijo real» de Deir el-Bahari («cachette royale»), aberto em 1871 por Abd el-Rassul, perto do grande templo funerário de Hatchepsut, numa zona conhecida por Bab el-Gassus. O «segundo esconderijo» consistia num poço cavado a mais de dez metros de profundidade que dava acesso a uma grande galeria cheia de sarcófagos e com centenas de estatuetas funerárias, além de vários objectos. O material encontrado datava quase todo da XXI dinastia (1070 a 945 a. C.) e, ao contrário do espólio do «primeiro esconderijo» onde se exibiam os nomes de famosos reis do Império Novo, este pertencia a sacerdotes, sacerdotisas e a diversos funcionários do clero de Amon em Tebas.

Coube a Jean Yoyotte redigir um esclarecedor texto sobre «La vie sociale à Thèbes à la Troisième Période Intermédiaire d'après l'ononastique et la titulature des défunts de la Deuxième Cachette» (pp. 13-27), para nos apercebermos do contexto em que foram produzidas as estatuetas funerárias da época, classificadas pelo autor como «escravos mágicos», e executadas em faiança ou em terracota pintada de verde ou azul. A sua morfologia vai de um naturalismo idealizante a um severo esquematismo, deixando antever as diferenças de estatuto social dos proprietários dos chauabtis.

Os aspectos técnicos de elaboração das estatuetas são sumariamente apresentados por Jeanne Bulté em «Les céramiques de la Deuxième Cachette: pâtes siliceuses auto-glacées, pâtes argileuses peintes» (p. 29-37), permitindo distinguir os três métodos utilizados pelos artesãos egípcios para dar à peça um revestimento brilhante: a auto-esmaltagem, a esmaltagem por cimentação e a esmaltagem por aplicação. Mais barata era a produção das estatuetas de terracota que depois podiam ser pintadas.

Segue-se o catálogo que abre com um texto introdutório (pp. 41-45), a lista de objectos catalogados (pp. 46-47) e depois as fotos das estatuetas funerárias do Museu do Louvre e da colecção Michel Philippe aqui utilizadas como exemplos para as formações encontradas no «segundo esconderijo». Em todos os casos há reproduções de estatuetas funerárias a preto e branco e por vezes a cores, permitindo neste caso apreciar a bela tonalidade cromática conhecida pela designação de «azul de Deir el-Bahari». Há ainda uma lista dos chauabtis do «segundo esconderijo» que não constam no presente volume (Udjat, Mehunedjem, Khonsumés, Djedmutiuesankh e anepígrafos). Os fac-similes das inscrições (que incluem o capítulo 6 do «Livro dos Mortos») ocupam as pp. 108-112.

Os anexos incluem a bibliografia, primeiro pelo nome dos autores e em seguida por cidades onde existem chauabtis da XXI dinastia (pp. 113-118), o índice dos nomes próprios (p. 119), o índice dos títulos (pp. 120-123), os quais são também indicados em transliteração (p. 123), a lista de estatuetas do «segundo esconderijo» do Museu do Louvre com números de inventário, reforçados por outra lista chamada «Émile Guimet» (pp. 124-128), assim se fechando uma obra deveras útil para se compreender melhor a XXI dinastia porque, em suma, os chauabtis são verdadeiros indicadores económicos e sociais.

Luís Manuel de Araújo

