

<table border="1"> <tr><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td></td><td></td><td></td></tr> </table>										Portos de Comércio nas Sociedades Arcaicas	Jan / 2010
labeca		1 de 13									

POLANYI, K.

1963. Ports of Trade in Early Societies. *The Journal of Economic History* XXIII, 1, march: 30-45.

[tradução: Maria B. B. Florenzano; revisão Labeca]¹

Pretende-se, com este estudo, confirmar a existência generalizada de uma instituição que – na falta de um nome melhor –, denominamos ‘porto de comércio’.

Em época anterior aos tempos modernos, assim parece, foi necessária a criação de um organismo que desse conta dos requisitos de segurança do comércio marítimo que ocorria sob a responsabilidade de Estados ainda incipientes. A emergência generalizada de mercados formadores de preços deve ser vista como um desenvolvimento posterior, caracterizado por grupos competitivos de compradores e vendedores, cujas atividades são geradas por preços de mercado. No porto de comércio, a administração governamental se sobrepõe ao procedimento econômico da competição. O comércio entre comunidades primitivas, seja ele comércio expedicionário, comércio de presentes (dons), encontros cerimoniais na praia ou outro tipo de comércio relacionado às chefias, necessitava enfrentar o problema da segurança envolvida na questão de carregar bens por uma distância não policiada. No deserto, nas montanhas e em alto mar, o roubo e a pirataria eram formas aceitas de existência; na terra, captura e sequestro eram riscos para todo estrangeiro; sítios costeiros eram ameaçados pelo mar e pelo interior. O porto de comércio era, com frequência, um artifício de neutralidade, derivado do comércio silencioso do *empóron* mediterrânico pré-histórico de muros baixos, aberto para o mar e da cidade costeira neutra. A síndrome arcaica compreendia o comércio levado a cabo, com preços estabelecidos e por meio de outros recursos administrativos. Habitantes nativos proviam instrumentos para a mediação e a conta, e a competição era evitada como meio de transação. Quando presente, a competição ficava no pano de fundo ou restringia-se à periferia.

Os portos de comércio são evidenciados no litoral do norte da Síria desde o segundo milênio a.C., em algumas cidades-estado gregas da Ásia Menor e do Mar Negro, no primeiro milênio; nos reinos negros de Whydah e, mais tarde, Dahomey na costa norte da Guiné e na Angola, na costa sul da Guiné; na região

¹ As notas não foram traduzidas.

<table border="1"> <tr><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td></td><td></td><td></td></tr> </table>										Portos de Comércio nas Sociedades Arcaicas	Jan / 2010
labeca		2 de 13									

Asteca–Maia do golfo do México; no Oceano Índico, na costa do Malabar, em Madras, Calcutá, Rangoon, Colombo, Batávia e também na China.

Encontramos, portanto, os portos de comércio como instituição universal de comércio marítimo que precede o estabelecimento de mercados internacionais. Como regra, eram estabelecidos em sítios costeiros ou ribeirinhos, nos quais as passagens de água e grandes lagoas facilitavam o transporte por terra. Uma instituição relacionada, no entanto, pode também ser encontrada bem no interior, nas fronteiras entre duas regiões ecológicas diversas como, por exemplo, a planície e a montanha, mas particularmente na borda do deserto, esse *alter ego* do mar. As cidades-caravana como Palmira e Petra, Karakorum, Isphan e Kandahar podem ser consideradas ‘quase’ portos de comércio.

O esboço mais resumido a respeito das origens e do desenvolvimento dos portos de comércio nos confronta com um número de formas tão variadas quanto as formas das instituições de mercado, às quais os portos de comércio podem assemelhar-se, do ponto de vista histórico, em sua alternativa funcional. Com efeito, os mercados são tão diferentes quanto um mercado na selva africana e a bolsa de valores de Nova Iorque ou quanto o mercado internacional de capitais, fretes e seguros e o mercado escravo na América do Sul um século atrás. Entretanto, todos eles são mercados autênticos. Nos dois casos – instituições do tipo de mercado e portos de comércio –, a História e a Antropologia apresentam uma enorme ramificação de tipos.

Entre os sítios ribeirinhos dedicados ao comércio na antiguidade, deve-se também mencionar o *kar* Babilônico. Era este um mercado essencialmente competitivo ou era um porto de comércio administrado? Os dois modelos, o de mercado administrado e o de sistema de mercado formador de preço são mutuamente incompatíveis, ainda que alguns de seus elementos possam aparecer misturados. Do conhecimento da natureza do *kar* babilônico pode depender o conhecimento sobre o aparecimento das antigas civilizações na antiguidade.

O apelo à ação administrativa no campo econômico deve aparecer para muitos como o abandono da racionalidade já que, como nos ensinou Max Weber, o comportamento de mercado deveria ser visto como paradigma da racionalidade. O grande assiriólogo Paul Koschaker demonstra, em seu último estudo a esse respeito, uma certa resignação (1942). Para ele, uma economia de mercado era uma rede de contratos e transações. O tecido desta rede era feito de atos racionais que poderiam ser resolvidos logicamente. Por outro lado, os atos administrativos não possuíam qualquer garantia de igualdade nas trocas, já que

<table border="1"> <tr><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td></td><td></td><td></td></tr> </table>										Portos de Comércio nas Sociedades Arcaicas	Jan / 2010
labeca		3 de 13									

esses atos provinham do poder e não do contrato livre. Romanista por tradição, Koschaker construiu quase sozinho o conhecimento que hoje possuímos a respeito da lei de transações na Babilônia. Em 1942, ele publicou um artigo a respeito da economia administrada (*staatliche Verwaltungswirtschaft*) de Larsa, que tratava basicamente das entradas do palácio no concernente ao pescado. Com relutância, ele admitiu sua inabilidade em encontrar uma interpretação consistente da evidência textual na qual as transações entre o palácio e o *tamkarum* eram estabelecidas. Koschaker inferiu, com justeza, que o assim chamado *tamakrum* (tradicionalmente interpretado como um mercador privado) era, na verdade, um oficial comercial governamental, um banqueiro do Estado.

Parecia, portanto, que a situação não tinha qualquer racionalidade. Ao menos, parcialmente, era o resultado de decisões administrativas e não de trocas livres sobre as quais as relações de mercado deveriam fundamentar-se. O preço do peixe em Larsa – assim como o preço da lã de Sippar –, era definido provavelmente pelo estado, como o próprio Koschaker escreveu. Entretanto, ele afirmou que “deve-se aceitar que na Antiga Babilônia existia um sistema de mercado amplamente desenvolvido com até mesmo flutuações de preço”. Isto ficava evidente, ele afirmava, pelos inúmeros termos empregados para descrever os preços como atestados nas séries *ana ittisu* 2 III 10f. Na verdade, a solução do paradoxo estava a alcance de suas mãos. Os muitos adjetivos relacionados aos preços em *ana ittisu* que o incomodavam não eram provas conclusivas a respeito da existência de um sistema amplamente desenvolvido de trocas de mercado e, sim, eram parte de uma economia predominantemente administrada como aquela característica do início do New Deal ou da economia soviética.

Neste texto, começando com a antiguidade e continuando em direção aos tempos modernos, trataremos das seguintes instâncias de portos de comércio: cidades costeiras do norte da Síria; o *empóron* grego em seus dois principais significados, i.e., o *empóron* pré-histórico descoberto por Lehman-Hartelben (na sua versão escandinava, chamado *wik*) e o porto comercial da cidade grega clássica que, como sobrevivente da pré-história, era uma formação característica dos portos marítimos gregos. Retirados de épocas mais modernas, encontramos as cidades – lago asteca-maia do México, a costa da Guiné na África Ocidental, a costa do Malabar na Índia, todas em período anterior à conquista européia. A essa lista deve-se acrescentar o *kar* da Babilônia, cujo caráter de porto de comércio é, como já disse, controverso.

<table border="1"> <tr><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td></td><td></td><td></td></tr> </table>										Portos de Comércio nas Sociedades Arcaicas	Jan / 2010
labeca		4 de 13									

II

Al Mina e Ugarit, na costa norte da Síria, podem ter sido os mais antigos portos de comércio do Mediterrâneo. Al Mina estava situada em torno de 40 milhas ao norte de Ugarit, em uma área pantanosa, não longe do pequeno reinado de Alalakh (Atchana). Al Mina ficava na desembocadura do Orontes e era, com toda probabilidade, um principado independente. Ambas as cidades costeiras serviam como fontes de importações para os impérios no interior. Babilônios a leste e Hititas ao norte devem ter se esforçado por manter a neutralidade de Al Mina. O Egito ao sul, deve ter se sentido de modo similar com relação a Ugarit. Eles mantiveram relações amistosas com os pequenos principados de cuja neutralidade dependia o acesso pacífico aos portos. As escavações de Ugarit feitas pela expedição francesa de Cl. Schaeffer e as de Al Mina realizadas pelo grupo britânico chefiado por Sir Leonard Wooley produziram evidências de armazéns próximos à praia. A História aponta em direção a uma existência bastante independente destes portos de comércio. Quase um milênio mais tarde, seus vizinhos ao sul, as cidades portuárias fenícias de Sidon e Tiro substituíram Ugarit e Al Mina como portos de comércio.

Lehman-Hartleben viu no comércio silencioso descrito por Heródoto a origem do *empóron* pré-histórico, do qual ele havia descoberto os vestígios arqueológicos nas costas do Mediterrâneo. Os cartagineses, de acordo com Heródoto, encetaram um escambo de surdos-mudos com os nativos da costa da África, trocando seus bens por ouro. A cautela levou as partes a realizar a troca em um lugar próximo da praia, deixando ali quantidades de bens e de ouro, respectivamente. Isto era repetido até que a outra parte estivesse satisfeita com as quantidades oferecidas, cada lado retirando-se com a aquisição feita, sem nunca ter encontrado seus parceiros de troca face a face. Lehmann-Hartleben encontrou vestígios de locais semi-fechados à beira do mar, com traços de altares separados do interior somente por muros baixos de pedras. Estes muros baixos, por si só, não representavam uma defesa contra ataque, indicavam simplesmente uma área protegida pela eficácia do altar, na qual imperava a 'paz' do *empóron*.

Neste sentido introduzido por Lehmann-Hartleben, entende-se pelo termo *empóron* um ponto de encontro entre comerciantes, localizado nas aforas das portas de uma cidade ou mesmo em um litoral inabitado.

A partir do *empóron* pré-histórico, o *empóron* na Grécia clássica ganhou mais um sentido: o termo era usado para designar a parte ou o setor de uma

<table border="1"> <tr><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td></td><td></td><td></td></tr> </table>										Portos de Comércio nas Sociedades Arcaicas	Jan / 2010
labeca		5 de 13									

cidade costeira devotado ao comércio externo. Separada do resto da cidade, esta parte continha um porto, cais, armazéns, hospedarias para marinheiros, edifícios administrativos. O *empóron* clássico, como regra, tinha o seu próprio mercado de comida (o uso do termo *empóron* para designar grandes centros de comércio data de época posterior).

Monumentos, muito parecidos aos *empória* de Lehmann-Hartleben com seus muros baixos de pedra em semicírculo, abertos para o lado do rio, lago ou mar foram encontrados recentemente na Europa do Norte e foram denominados de *wik*. Três foram registrados: Durstede, no delta Waal do Reno, Haithabu no rio Scley em Schleswig leste e Birka no lago Malar, perto de Estocolmo. Estas localidades podem ser atribuídas com bastante credibilidade a comerciantes/navegantes de origem provavelmente escandinava que levantaram esses muros para proteger as reuniões que mantinham com as caravanas de outros comerciantes estrangeiros que carregavam ou transportavam seus artigos da Europa central ou do leste, talvez de partes tão distantes quanto a Rússia do sul ou o Próximo Oriente, inclusive o Irã.

Ainda que nenhum destes *empória* tenham se transformado posteriormente em cidades, alguns historiadores econômicos alemães dos anos 1930 acreditavam que a terminação frequente de muitos nomes de cidades em alemão e em inglês em 'wik' ou 'wich' era de origem Viking. Esta ideia foi rejeitada por uma série de razões. Em primeiro lugar, a maior parte dos historiadores alemães aceita a ideia de Pirenne de que foram os comerciantes de longa distância que, estabelecendo-se nas imediações das cidades e burgos do noroeste da França, começaram o movimento de renascimento das cidades, que só então espalhou-se à Alemanha, ali chegando pelo leste e nunca pelo norte. Em segundo lugar, o final 'wik' é uma derivação óbvia do termo latino 'vicus', muito comum, usado para designar um assentamento urbano sem muros. Em terceiro lugar, se a terminação 'wik' tiver uma derivação nórdica, nessa língua ela indica uma baía ou uma enseada que em escandinavo é 'wick'. O fato de que algumas áreas muradas, semicirculares no litoral ou próximas de hidrovias foram encontradas no norte europeu, serve para provar que o *empóron* de Lehmann-Hartleben, comum no Mediterrâneo não era exclusivo desta região.

O teorema do porto de Pirenne deve ser mencionado nesse contexto por conta do significado corrente de porto como ancoradouro. É sabido que o renascimento das cidades européias nos séculos XI e XII foi atribuído por este autor ao desenvolvimento do assim chamado 'portus' ('lugar pelo qual as mercadorias passavam') ao redor das cidades do noroeste da França e do sul de

<table border="1"> <tr><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td></td><td></td><td></td></tr> </table>										Portos de Comércio nas Sociedades Arcaicas	Jan / 2010
labeca		6 de 13									

Flandres. Mas, esse desenvolvimento consistiu da instalação dos comerciantes nos subúrbios fora das muralhas. A palavra 'portus', derivada ela mesma do latim 'portare', denotava lugares de transferência ou transporte em que artigos eram armazenados e guardados e que ofereciam aos comerciantes uma chance de estabelecimento. Tais locais eram, na maioria, localizados próximos de hidrovias e ligados às cidades, em cujas aforas os comerciantes encontravam um abrigo durante o inverno. A estes assentamentos de comerciantes, Pirenne atribuiu o crescimento da cidade, seja uma cidade,, seja um burgo.

Estes povoados cheios de gente tinham pouca coisa, se é que tinham alguma, em comum com os *empória*, que eram tipicamente localidades vazias. Os comerciantes do 'portus' de Pirenne tornaram-se residentes do 'portus' e os nossos *empória* são habitados por nativos e não pelos estrangeiros. A lei medieval aceitava o comerciante como residente não porque ele tivesse nascido em um determinado local ou porque ali comerciava, mas porque ele ali morria, 'ubi mercatores moriantur'.

III

Na época pré-colonial, os portos de comércio e não os mercados, eram os pontos da economia mundial que proliferavam.

O texto de Anne M. Chapman a respeito da Mesoamérica no período que antecede a conquista é, até onde sabemos, o único registro de uma grande região geográfica em que pequenos portos de comércio existiam em profusão. Entre dois impérios comerciantes vizinhos, o Asteca e o Maia, existia uma grande quantidade de hidrovias em cujas margens habitavam comunidades tribais, nas quais dúzias de aldeias desenvolveram-se em portos de comércio. Os comerciantes ali se reuniam para fazer negócios.

Assim, os portos de comércio da Mesoamérica tinham um papel vital no comércio Asteca-Maia. A rede fechada de hidrovias – rios, lagos e lagoas do golfo do México –, eram sítios de muitas tribos que falavam o náhuatl ou o chontal e serviam como ponto de encontro dos comerciantes de alto status, os 'pochteca' (mexica) ou os 'ppopolom' (maia). Chacalango, na Laguna de Términos, se destacava. A área era politicamente neutralizada pelos interesses comuns dos poderes do noroeste e do nordeste. A vantagem do local estava na quantidade de hidrovias, algumas que corriam paralelas à costa, enquanto das montanhas ocidentais desciam os rios em direção ao litoral, ligando localidades fechadas no

<table border="1"> <tr><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td></td><td></td><td></td></tr> </table>										Portos de Comércio nas Sociedades Arcaicas	Jan / 2010
labeca	7 de 13										

interior, como Acalán, por meio de barcos e pirogas, às lagoas das terras baixas. O porto de comércio era equipado com armazéns e reservas e possuía uma população habilidosa no transporte e manipulação de artigos. Os comerciantes de longa distância, de ambos os lados, não pertenciam ao local, mas eram líderes de caravanas de leste e de oeste que chegavam do norte. Afora as maiores facilidades de transporte, havia também plantações de cacau, que serviam no comércio de longa distância como dinheiro corrente e que todos os estrangeiros avidamente desejavam. Há evidências de uma política neutralizadora do Império Mexica que objetivava afastar qualquer senhorio de Chicalango, presumivelmente para não afastar os montanheses que talvez temessem ser sequestrados pelos militares nesse local. O litoral era pespontado por aldeias tribais cujos nomes aparecem nos mapas espanhóis da época. Estes pequenos portos de comércio não possuíam mercados como regra e serviam meramente como locais de armazenamento e pontos de encontro do comércio de longa distância. Com a conquista espanhola, os centros organizados de comércio de longa distância foram destruídos e os portos de comércio desapareceram.

Na costa da Guiné, na África ocidental, mais de um século depois, iria aparecer um porto de comércio que teria fama mundial: Whydah. Era um porto aberto, politicamente neutro, que mantinha um comércio passivo com todas as potências europeias, por meio de métodos administrativos. Em 1727, o Dahomey conquistou Whydah e incorporou o seu território, submetendo o comércio à sua própria administração.

Passando para a Ásia pré-colonial, encontramos muitos portos de comércio bastante desenvolvidos na costa do Malabar, na Índia, e em outras partes do Oceano Índico. A maioria consiste de pequenos Estados independentes. Contando apenas as cidades costeiras que se distribuem do sul de Sandabur (antiga Goa portuguesa) até Calicute e Quilon (Kawlam), mais de doze portos de comércio floresceram do século XIV em diante. As cidades do Malabar diferem em três aspectos dos portos de comércio até aqui mencionados. Aqui, não havia o envolvimento de um lucro comercial para o Estado; em outras palavras, a cidade, ela mesma, não praticava o comércio. Seus interesses eram puramente fiscais, restritos aos impostos alfandegários, taxas portuárias e outros itens de entradas. Em segundo lugar, a administração do comércio não obedecia a um padrão comum, já que compreendia atitudes competitivas e a aceitação de preços estatutários. Em terceiro lugar, a motivação para as transações era em parte coletiva, como nas guildas e, em parte, individual; nos dois casos, a moral do comerciante, hindu ou muçulmano, refletia o embasamento religioso de seu

<table border="1"> <tr><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td></td><td></td><td></td></tr> </table>										Portos de Comércio nas Sociedades Arcaicas	Jan / 2010
labeca	8 de 13										

status.

Os portos de comércio até aqui tratados, diferiam em seu caráter político-econômico. Eles podem ser diferenciados de acordo com o seu funcionamento como órgãos de um pequeno Estado politicamente independente (Ugarit, Al-Mina, Sidon, Tiro, Whydah em sua primeira fase) ou como uma possessão de um Império interiorano (como Whydah depois de 1727). A neutralidade do porto de comércio podia ser preservada tanto pelo acordo com os Impérios interioranos (Ugarit e Al-Mina) como pelo consenso de poderes comerciais marítimos (Whydah), ou pelo apoio de seu próprio poder naval (Tiro). Finalmente há, em contraste com o fato de a maioria dos portos de comércio visarem a troca marítima, o caso mais raro no qual apenas o comércio terrestre estava envolvido (Chicalango).

Um porto de comércio *sui generis* foi, parece, o *kar* babilônico. Como mencionado antes, trata-se de um tipo de porto ribeirinho, cuja organização econômica é ainda obscura. Não há vestígios arqueológicos que tenham sobrevivido, mas os documentos de negócios testemunham amplamente a existência dos mesmos em profusão. Neste momento em que há dúvidas a respeito da própria existência de um sistema de mercado na antiga Mesopotâmia, o *kar* despertou inesperadamente um interesse específico para o assiriólogo. A partir desta discussão, também os historiadores da antiguidade tornaram-se mais conscientes de que a historiografia econômica da Grécia foi toda construída sobre o pressuposto de que as instituições do comércio grego derivaram do antigo Oriente. Se a nossa interpretação for verdadeira e a economia babilônica não estiver fundada em um sistema de mercado, a seguinte questão se coloca: “Como, quando e onde tiveram origem o comércio de mercado, a flutuação de preços, o cômputo de ganhos e perdas, os métodos comerciais dos negócios, as classes comerciais e toda a parafernália da economia organizada para o mercado?” A história do comércio de mercado pode, então, ser deslocada (da Babilônia) para uma época mil anos mais recente e vários graus de longitude em direção a oeste, na Jônia e na Grécia do primeiro milênio a.C.

IV

A suposição tradicional – que alcançou um status de axioma desde o descobrimento do código de Hamurabi em 1902 –, era a de que a cultura e a sociedade babilônica tinham um caráter totalmente comercial. O conceito subjacente era o de uma vida econômica direcionada para a obtenção de lucro.

<table border="1"> <tr><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td></td><td></td><td></td></tr> </table>										Portos de Comércio nas Sociedades Arcaicas	Jan / 2010
labeca		9 de 13									

O ganho seria aqui obtido nas diferenças de preços e a economia seria, toda ela, orientada pela flutuação de preços.

Dúvidas em primeiro lugar levantadas por Paul Koschaker em 1942, foram consideradas apenas em fins dos anos 1950. Estas focalizavam o *tamkarum*, figura central do comércio; a origem e a natureza dos preços registrados em milhares de tablets de argila; a diferença dos dinheiros e os usos do dinheiro; e, finalmente, o sentido preciso dos termos acadêmicos que em vários contextos foram traduzidos por 'mercado' e 'local do mercado'.

Em uma obra coletiva, *Trade and Market in the Early Empires*, de 1957, A. Leo Oppenheim do Instituto Oriental da Universidade de Chicago e eu mesmo discutimos, em ensaios separados, a ausência de locais de mercado nas cidades do antigo Oriente Próximo. Oppenheim estabeleceu o pano de fundo para esta abordagem:

A reação contra os padrões de pensamento que vieram do século XIX nos campos da História das Religiões, da Linguística, da Sociologia, etc., ensinaram-nos a respeitar as civilizações estrangeiras e aguçaram as nossas faculdades para a observação de nós mesmos com respeito a essas áreas do conhecimento. Mas, o mesmo não é verdade com relação à Economia. Aqui, as discussões epistemológicas, tradicionais ou não, criaram uma atmosfera em que não há compreensão de qualquer padrão econômico, além daquele que surgiu a partir do desenvolvimento econômico espetacular da Europa Ocidental desde o século XVIII. A atitude que resulta por parte dos historiadores da economia, sejam eles materialistas históricos, sejam liberais tradicionais, é caracterizada por um tratamento inadequado das economias das, assim chamadas, populações primitivas e por uma completa inobservância dos pontos principais da economia das antigas grandes civilizações.

Uma nova abordagem desta problemática foi possível graças ao projeto interdisciplinar da Universidade de Colúmbia e foi testada em várias áreas com um sucesso considerável.

A vantagem básica desta abordagem é que ela proporciona um novo conjunto de conceitos que podem ser empregados para a descrição de amplos setores do variado e complexo arsenal de evidências que o assiriólogo retira dos textos econômicos (Oppenheim 1957: 28-29).

Usarei esta abordagem para elucidar o problema do mercado e do *kar* na Babilônia. As cidades babilônicas, como Oppenheim explica:

<table border="1"> <tr><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td></td><td></td><td></td></tr> </table>										Portos de Comércio nas Sociedades Arcaicas	Jan / 2010
labeca		10 de 13									

Consistiam de uma cidade propriamente dita (*uru*), o subúrbio (*uru.bar.ra*) e o porto (*kar*). *A ausência do local de mercado* (itálicos meus, K.P.) é exatamente tão reveladora da estrutura econômica interna da cidade quanto a presença de um distrito extra-muros, chamado de porto (*kar*) destinado às relações entre cidades. (1957: 30-31)

Eu repertoriei alguns argumentos que, à primeira vista, sustentam a visão de que a Babilônia não possuía um sistema de mercado e que, aparentemente, lá eles praticavam formas de comércio sem riscos, no quadro de um sistema redistributivo encetado por meio de métodos administrativos. Invoquei, entre outras, uma passagem de Heródoto que foi praticamente ignorada pelos historiadores econômicos da antiguidade. O historiador grego, que havia visitado a Babilônia em alguma época entre 470 - 460 a.C., estava escrevendo depois das Guerras Médicas (490 - 480 a.C.). Heródoto tinha a intenção de enfatizar o encontro de mundos hostis, leste e oeste, cujo confronto haveria de ser o foco de seus nove livros. A discutível inovação do mercado de alimentos era o assunto ateniense do dia. Ele fez Ciro, Rei dos Reis, escolher exatamente este tema, quando encontrou uma embaixada espartana em Sardis, que estava trazendo um protesto contra a interferência persa nos assuntos dos helenos na Jônia. Ciro disse a eles: “Nunca tive medo de homens que têm no centro de sua cidade um local para reunir-se e enganar-se uns aos outros com juramentos”. De acordo com Heródoto, a intenção de Ciro com estas palavras foi de “insultar todos os helenos pois eles têm suas ágoras onde se reúnem para comprar e vender; os persas ignoram completamente o uso de ágoras e não tem lugar algum com essa finalidade” [I, 153].

Como sabemos, Heródoto associava o destino dos impérios em termos da *hybris* de seus governantes. Os persas estavam favorecendo uma propaganda de guerra chauvinista e os sucessores de Ciro pagaram no campo de batalha por terem subestimado o moral da pólis.

No que diz respeito às praças de mercado, chamei já a atenção para a quase total ausência de provas arqueológicas da existência de locais abertos nas cidades muradas da Palestina, além da disposição sem mercados da cidade de Babilônia, o que é atestado pelos achados na biblioteca de Assurbanipal. Em um estudo específico a respeito das traduções dos tabletes ‘capadócijs’ que me foram disponibilizados, eu desenvolvi um esboço conjectural das funções administrativas do *tamkarum*; do comércio sem mercado; da falta de riscos nas formas de comércio exterior administrado e outros requisitos de comércio

<table border="1"> <tr><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td></td><td></td><td></td></tr> </table>										Portos de Comércio nas Sociedades Arcaicas	Jan / 2010
labeca		11 de 13									

regulado por tratados, todos elementos que parecem ser compatíveis com o postulado de métodos de não-mercado e com algumas evidências seguras.

Já em 1925, na primeira análise dos tabletes ‘capadócios’, B. Landsberger percebeu o fato peculiar de que apenas os ganhos e não as perdas eram anotados. Também em uma *ana ittisu* ele chamava de *tamkarum* um tesoureiro público. Mais tarde, Koschaker também acreditou que o *tamkarum* fosse em Larsa, não um comerciante privado mas um oficial comercial, um banqueiro estatal. Além disso, ele se perguntava, se os preços do peixe em Larsa não eram fixados pelo estado em lugar de serem preços de mercado.

Eventualmente, F.W. Leemans chegou muito mais perto desta posição. Em seu *Old Babylonian Merchant* (1950), ele ainda mantinha a visão do *tamkarum* como um homem de negócios privados. Mas em seu *Foreign Trade in the Old Babylonian Period* (1960), ele professava que : “se a palavra ‘mercado’ for usada, é preciso reconhecer que não há evidência de que o mercado, no nosso sentido do termo, existisse nas antigas cidades do sul da Mesopotâmia ou que houvesse lá ‘praças de mercado’. De fato, não há sequer uma palavra para isto”.

Temos assim, inclusive, uma pista de que o próprio Leemans estava a caminho de revisar suas visões anteriores a respeito das ‘atividades do *tamkarum*’. Enquanto isso, R. F. G. Sweet, em sua tese de doutoramento, *Moneys and Money Uses in Old Babylonian Period*, orientada por A. L. Oppenheim, fez um levantamento em todos os tabletes disponíveis – aproximadamente dois mil e quinhentos. Os resultados comprovam a minha hipótese a respeito do dinheiro com fins especiais: trigo para pagamentos, prata como padrão e outras produções como instrumentos de troca. Gardin e Garelli, em um estudo recente a respeito dos tabletes ‘capadócios’, descreveram o *tamkarum* como um assessor dos comerciantes em suas negociações, retirando os seus ganhos não de ganhos na transação do momento, mas de taxas de comissão. Assim, a tendência dos estudos especializados é a de concordar com minhas visões críticas a respeito da interpretação tradicional da existência de mercado na economia da Babilônia.

Devemos, neste ponto, retomar o *kar*.

V

Uma controvérsia importante foi levantada com relação à natureza do *kar*. Leemans, prosseguiu sua declaração a respeito da ausência de uma palavra acadêmica para designar o mercado, da seguinte forma inesperada:

“Por outro lado, há evidências de que os negócios eram normalmente

<table border="1"> <tr><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td></td><td></td><td></td></tr> </table>										Portos de Comércio nas Sociedades Arcaicas	Jan / 2010
labeca		12 de 13									

encetados no cais, o que concorda com o fato de que as hidrovias eram os principais meios de transporte. O cais, o *karum*, parece ter servido à mesma função de um mercado na baixa Mesopotâmia [meus itálicos, K.P.]. Assim, o preço do cais (*kima karum ibassu*, etc.) é o que chamamos e, assim, traduzimos como o preço de mercado”. Leemans, fazendo referência a Koschaker (ZA, 1942: 159) acrescentou que este seria um preço de mercado, mesmo sendo fixado pelo governo. F.M. Heichelheim, um classicista, concordou com Leemans a respeito da natureza do *kar* como mercado, uma visão já renunciada por Leemans em termos praticamente idênticos em sua resenha de 1958, de *Trade and Market in the Early Empires*.

A ausência, agora admitida, de praças de mercado e do hábito de mercado e da própria ausência de uma palavra acádica para mercado deve suscitar muitas questões para a assiriologia. O novo papel sugerido por Leemans para o *kar* oferece, à primeira vista, uma chave no caso do mercado perdido. Mas, afora o fato de não existir evidências que sustentem esta visão, há também objeções importantes a esta interpretação do *kar*. No caso de mercados antigos, concebidos tanto antropológica quanto historicamente, percebemos que sua função vital era a distribuição de comida fresca para o consumo geral. Entre outras coisas, isto pressupõe que o mercado funcione em dias pré-estabelecidos, a disponibilidade de dinheiro em pequenas denominações (como conchas *cauri*, pó de ouro ou frações de óbolos), o papel da mulher na preparação regular de comida para a venda, as transações populares de troca com dinheiro ou por meio de escambo, costumes cerimoniais, jurídicos e rituais, deuses e altares para preservar a paz do mercado e para delimitar as suas fronteiras, funcionários de mercado e definição de regras para resolver as disputas. Tais questões pertencem às regras culturais cotidianas mais embrenhadas, itens que deixam as suas marcas na religião, na lei, na literatura e na fala comum. Não passam despercebidas. Entretanto, Leemans não cita qualquer evidência deste tipo. As evidências, tal como elas se apresentam, apontam para o transporte de alimentos no atacado entre cidades, sob supervisão de oficiais do governo que são responsáveis pelas finanças.

O *kar*, como órgão de comércio exterior tem, indubitavelmente, muito em comum com autênticos portos de comércio da costa do Malabar e do Arquipélago das Maldivas, estudados por Ibn Batutah. O litoral do Malabar tinha, no século XIV, uma dúzia de estados litorâneos, nos quais o comércio era administrado pelo Sultão e seus oficiais. Em pelo menos um caso, o do Sultão de Fakhanar, uma frota de trinta barcos de guerra assegurava que nenhum comerciante estrangeiro passasse na cidade sem parar no porto e sem se submeter aos

<table border="1"> <tr><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td></td><td></td><td></td></tr> </table>										Portos de Comércio nas Sociedades Arcaicas	Jan / 2010
labeca		13 de 13									

procedimentos pervasivos de alfândega, o *bandar*. Os oficiais alfandegários tinham poder de apropriação de uma parte indeterminada do carregamento em troca de pagamentos que eles mesmos definiam, que poderiam ser inferiores ao valor dos bens tomados. Os bens eram, então, revendidos pela tesouraria que tirava vantagem do que se apurava, além do que havia sido pago. Por outro lado, gastos consideráveis provocados pela hospitalidade suntuosa do porto de comércio eram sustentados pelo *bandar*. O termo tinha tanto o significado de cais, porto, quanto o de tesouraria, taxas alfandegárias e de armazéns. Os dois significados, entretanto, estavam fundidos. A autenticidade da lei de *bandar* foi atestada por Ibn Batutah, que permaneceu por um ano e meio nas Maldivas, a ilha principal de Malan, na qual ele era um oficial. Uma tropa de mercenários de mil homens, escreveu ele, estava a serviço da rainha. Eles se apresentavam diariamente em seu palácio e, uma vez por mês, discretamente apareciam para receber o pagamento que, então, lhes era feito em arroz retirado do *bandar*. A etimologia da palavra – em persa: cais ou porto; em sânscrito: tesouraria, armazém, casa de ferramentas, depósitos –, conclusivamente, sustenta a visão de que o *bandar* possuía uma função administrativa no quadro do porto de comércio.

A importância da controvérsia a respeito do *kar* para os estudos classicistas sobre a Grécia é enorme. Durante muito tempo, foi aceito como lei não escrita que a vida de negócios dos helenos tinha herdado práticas que vinham do Antigo Oriente por intermédio dos Lídios e dos Fenícios, práticas essas atribuídas ao ímpeto crematístico de Tiro e, desde a descoberta do código de Hamurabi, de toda a Babilônia. No que diz respeito à Grécia, G.E.M. de Ste. Croix, discordou fortemente de minha data bastante tardia para o aparecimento do comércio de mercado grego. Entretanto, ele parece favorável a algumas inovações conceituais da nova abordagem. A desestabilização de alguns preconceitos ocidentais a respeito da cultura do Antigo Oriente deve derrubar, no Ocidente, a concepção de que suas raízes históricas encontram-se em uma civilização grega com comércio de mercado. Em segundo lugar, em um nível mais especializado, devem derrubar também as respostas imediatas dadas a partir do desenvolvimento do mercado greco-romano a partir de uma civilização cuneiforme mercantil milenar. É por isso que as reações interligadas de assiriólogos e classicistas à controvérsia do *kar* ocorrem naturalmente. Em uma resenha em conjunto com R.F.G. Sweet do livro de Leeman, *Foreign Trade in the Old Babylonian Period* (1960), expressei a opinião que as perspectivas abertas pela controvérsia a respeito do *kar* são de grande interesse e merecem pesquisa posterior.