

A Rota da Seda na Perspectiva de Ibn Battuta: viagens, conexões e culturas no mundo medieval

The Silk Road from Ibn Battuta's Perspective: Travels, Networks, and Cultures in the Medieval World

La Ruta de la Seda en la Perspectiva de Ibn Battuta: viajes, redes y culturas en el mundo medieval

Rodrigo Corrêa Teixeira – rteixeira@pucminas.br
Professor da Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais
Orcid : <https://orcid.org/0000-0002-9107-0498>

Luiz Eduardo Panisset Travassos – luizepanisset@gmail.com
Professor da Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais
Bolsista de Produtividade em Pesquisa do CNPq
Orcid : <https://orcid.org/0000-0001-6264-2429>

Joelton Carneiro de Lima – joeltonlima2@yahoo.com.br
Professor da Secretaria do Estado de Educação de Minas Gerais
Orcid : <https://orcid.org/0000-0003-3340-9470>

Resumo

Este artigo analisa a Rota da Seda sob a perspectiva de Ibn Battuta, destacando o papel das rotas terrestres e marítimas na integração afro-eurasiática. Analisa-se como pontos de passagem, corredores e centros de redistribuição articularam rotas terrestres e marítimas, conectando África, Oriente Médio e Ásia. A abordagem combina análise documental do texto de Ibn Battuta, triangulação com bibliografia especializada e cotejo com fontes históricas e cartográficas, com checagens cronológicas e contextuais para evitar anacronismos. Os resultados destacam a consolidação islâmica das conexões entre Mediterrâneo e Índico, a intermediação italiana (Veneza e Gênova) e, por fim, a abertura de corredores atlânticos sob liderança portuguesa, que reconfiguraram preços, intermediações e hierarquias dos centros de redistribuição. Conclui-se que a leitura crítica do viajante, tensionada por evidências de longa duração, ilumina mediações, permanências e inflexões que moldaram a transição de um sistema afro-eurasiático de trocas para um quadro mais amplo de integração marítima.

Palavras-chave: Rota da Seda, Ibn Battuta, comércio afro-eurasiático, mundo islâmico medieval, expedições portuguesas.

Abstract

This article analyzes the Silk Road from Ibn Battuta's perspective, highlighting the role of land and maritime routes in Afro-Eurasian integration. It investigates how waypoints, corridors, and redistribution centers articulated overland and maritime routes that linked Africa, the Middle East, and Asia. The method combines documentary analysis of Ibn Battuta's travelogue, triangulation with specialist literature, and cross-checking with historical and cartographic sources, with chronological and contextual controls to avoid anachronisms. Findings underscore the Islamic consolidation of connections between the Mediterranean and the Indian Ocean, the Italian mediation (Venice and Genoa), and, ultimately, the opening of Atlantic corridors led by Portugal, which reconfigured prices, intermediation, and the hierarchy of redistribution centers. A critical reading of the traveler's testimony, set against *longue durée* evidence, sheds light on mediations, continuities, and shifts that shaped the transition from an Afro-Eurasian exchange system to a broader framework of maritime integration.

Keywords: Silk Road; Ibn Battuta; Afro-Eurasian trade; medieval Islamic world; Portuguese expeditions.

Resumen

Este artículo analiza la Ruta de la Seda desde la perspectiva de Ibn Battuta, destacando el papel de las rutas terrestres y marítimas en la integración afro-urasiática. Se examina cómo puntos de paso, corredores y centros de redistribución articularon rutas terrestres y marítimas que conectaron África, Oriente Medio y Asia. El enfoque combina análisis documental del texto de Ibn Battuta, triangulación con bibliografía especializada y cotejo con fuentes históricas y cartográficas, con controles cronológicos y contextuales para evitar anacronismos. Los resultados ponen de relieve la consolidación islámica de las conexiones entre el Mediterráneo y el Índico, la intermediación italiana (Venecia y Génova) y, finalmente, la apertura de corredores atlánticos liderada por Portugal, que reconfiguró precios, intermediaciones y la jerarquía de los centros de redistribución. Se concluye que la lectura crítica del viajero, contrastada con evidencias de larga duración, ilumina mediaciones, continuidades y quiebres que moldearon la transición de un sistema afroeurasiático de intercambios hacia un marco más amplio de integración marítima.

Palabras clave: Ruta de la Seda; Ibn Battuta; comercio afro-urasiático; mundo islámico medieval; expediciones portuguesas.

Recebido em: 22/08/2025

Aceito em: 28/09/2025

Publicado em: 09/11/2025

Introdução

A história das rotas comerciais que interligaram diferentes regiões do mundo é também a história da formação das civilizações, do intercâmbio de produtos e da difusão de ideias, técnicas e culturas. Entre essas rotas, a chamada Rota da Seda ocupa lugar de destaque, não apenas pelo valor econômico que assumiu, mas também pelo impacto social, político e cultural que exerceu ao longo dos séculos. Longe de se limitar a uma única estrada, o termo refere-se a um vasto e complexo emaranhado de caminhos terrestres e marítimos que conectavam o Extremo Oriente ao Mediterrâneo, possibilitando um fluxo contínuo de mercadorias, saberes e crenças. Assim, compreender sua gênese, expansão, controle e posterior declínio é fundamental para entender o papel do comércio na construção das interações entre Oriente e Ocidente.

A abertura dessas “rotas da seda” foi, ao mesmo tempo, uma iniciativa político, comercial e cultural que transformou profundamente a dinâmica das sociedades envolvidas. A seda, produto de alto prestígio no mundo antigo, deu nome à rede de caminhos, mas não foi o único bem transportado: especiarias, pedras preciosas, metais, cerâmicas, cavalos e até pessoas escravizadas cruzavam as extensas distâncias entre desertos, cordilheiras e mares. Mais do que mercadorias, levavam-se também crenças religiosas, técnicas de navegação, estilos artísticos e práticas científicas, que se disseminavam em contato com múltiplos povos.

Ao longo da Antiguidade e da Idade Média, o controle desses eixos comerciais variou de acordo com os impérios que se consolidavam ou se fragmentavam. Dinastias chinesas, reinos persas, impérios islâmicos e, mais tarde, os mongóis, em momentos distintos, exerceram influência sobre os territórios atravessados pelas caravanas. O domínio árabe-muçulmano, a partir do século VII, em especial, foi decisivo para a consolidação de um monopólio das rotas de especiarias, ampliando a rede de contatos comerciais no Mediterrâneo, no Oceano Índico e até na costa oriental da África. Tal hegemonia não apenas garantiu riquezas materiais, mas também fomentou o florescimento cultural, científico e artístico que caracterizou o chamado “mundo islâmico medieval”.

Ibn Khaldun destacou que o comércio era a base da prosperidade dos povos, mas só poderia florescer sob a proteção de rotas estáveis e instituições sólidas. Nesse sentido, o monopólio árabe-muçulmano garantiu tanto a segurança quanto a continuidade das transações, já que o Islã fornecia coesão cultural e legitimidade política às redes mercantis. Essa percepção reforça o papel central da religião na manutenção dos fluxos comerciais afro-eurasiáticos (Ibn Khaldun, 1958-1960, v. 2, p. 412; Makki, 1981, p. 38).

Além do eixo asiático, o Islã também estruturou conexões profundas no continente africano, articulando rotas comerciais transaarianas que integravam o Sahel, o Magrebe e o Egito às redes árabes de circulação. O contato entre o Islã e as religiões africanas, especialmente nas zonas de comércio transaariano, evidencia como a Rota da Seda africana consolidava redes de peregrinação, escravidão e difusão cultural (Murray; Sanneh, 2012, p. 65).

Enquanto o Oriente florescia em dinamismo econômico e intelectual, a Europa Ocidental, após a queda do Império Romano, mergulhava em longos períodos de instabilidade política e retração comercial. Foi apenas com as Cruzadas, entre os séculos XI e XIII, que os europeus retomaram de forma mais direta o contato com os produtos orientais, sobretudo especiarias e tecidos de luxo. Contudo, permaneciam dependentes dos mercadores muçulmanos e das cidades-estado italianas, como Veneza e Gênova, que monopolizavam a redistribuição desses bens. Esse cenário de dependência comercial gerou tensões e estimulou a busca por novas rotas marítimas que permitissem superar os intermediários — desejo que se intensificou entre os séculos XIV e XV.

É nesse contexto que emergem as expedições portuguesas, inaugurando uma nova era de exploração marítima e deslocando o eixo dos grandes circuitos de comércio. Movidos por interesses econômicos, rivalidades religiosas e avanços técnicos na navegação, os portugueses lançaram-se ao Atlântico e, pouco a pouco, contornaram o continente africano. A superação de barreiras como o temido Cabo Bojador e, posteriormente, a passagem do Cabo da Boa Esperança abriram caminho para o contato direto com a Índia e o Oriente. Essa transição assinala não apenas o declínio progressivo da Rota da Seda terrestre e marítima tradicional, mas também a emergência de um novo sistema mundial de trocas, que redefiniria a economia global e inauguraria a era das navegações europeias.

Como lembra Ibn Khaldun, “os árabes não eram inicialmente afeitos ao mar, mas, ao consolidar o poder, montaram arsenais e realizaram campanhas navais, chegando mesmo à Sicília” (Ibn Khaldun, 1958-1960, p. 123).

Objetiva-se analisar a Rota da Seda com base no relato de Ibn Battuta, identificando pontos de passagem, corredores e mediações que estruturaram a circulação de mercadorias, pessoas e ideias entre os séculos XIV e XVI; para tanto, parte-se da identificação dos trechos e dos centros de redistribuição mencionados no relato, procede-se à comparação crítica das evidências do viajante com a bibliografia especializada e demais fontes históricas e, à luz desse confronto, discutem-se as continuidades e inflexões nas conexões afro-asiáticas decorrentes das transformações político-econômicas do período.

Adotou-se abordagem histórico-geográfica, ancorada na análise documental do relato de Ibn Battuta, com leitura crítica de passagens relativas a itinerários, toponímia e práticas mercantis. Procede-se à triangulação entre a fonte e a bibliografia especializada, bem como demais fontes históricas, com checagem cronológica e contextual para evitar anacronismos. Além disso, aplicou-se análise de conteúdo para classificar mercadorias, atores e mediações culturais, preservando-se a distinção entre a fonte primária e a síntese secundária.

A conceituação e os primórdios da Rota da Seda

Para orientar a leitura, esta seção apresenta os conceitos e origens que sustentam a análise dos corredores e pontos de passagem examinados na pesquisa. Entende-se por “Rota da Seda” não uma via única e delimitada, mas um sistema articulado de trajetos — terrestres e marítimos — que conectou Ásia, Oriente Médio e litoral mediterrâneo. No domínio continental, caravanas cruzavam a Ásia Central, encadeando oásis e entrepostos; no domínio marítimo, embarcações singravam o Mar da China, o Oceano Índico, o Golfo Pérsico e o Mar Vermelho. É sobre essa malha de circulação, e sobre seus centros de redistribuição, que se concentram as análises desenvolvidas nas seções seguintes.

Provavelmente, o termo foi empregado pela primeira vez pelo geógrafo alemão Ferdinand von Richthofen (1833-1905), em 1877, para designar os caminhos comerciais que conectavam a China central aos vales dos rios Sir Darya

e Amu Darya, em regiões conhecidas como Sogdiana e Transoxiana. Assim, passou-se a identificar como Rotas da Seda os trajetos que ligavam, via Ásia Central, a cidade chinesa de Chang'an (atual Xi'an) ao Mediterrâneo, especificamente até Antioquia. Tradicionalmente, considera-se que sua abertura remonta ao general chinês Zhang Qian, no século II a.C.

A consolidação da Rota da Seda foi um empreendimento político e comercial da dinastia Han (206 a.C.–220 d.C.), embora a circulação de caravanas mercantis já existisse muito antes dos impérios Han e Romano. Os fluxos estabelecidos ao longo dessa rede integraram-se às complexas relações políticas, econômicas e culturais entre sociedades do chamado Extremo Oriente e do Oriente Médio, abrangendo também parte do mundo mediterrâneo. Já no século IX, os mercadores Radhanitas “falavam árabe, persa, grego, latim, franco, andalusino e eslavo (...) levando peles, espadas, especiarias e almíscar entre Mediterrâneo, Índia e China” (Ibn Khurradādhbih; Ibn Fadlan, 2011, p. 54).

A China tentou controlar a rota mais ocidental possível, construindo uma rede de pontos de apoio em ambos os lados do deserto de Takla-Makan. Contudo, o domínio do vale de Fergana, além da passagem de Tian Shan em direção à Ásia Central, só pôde ser exercido de forma esporádica. Esse limite ficou simbolizado pela derrota na Batalha do rio Talas, em 751, quando o exército chinês enfrentou as tropas do Império Islâmico, reforçadas por contingentes tibetanos. Somente o Império Mongol de Gêngis Khan, no século XIII, foi capaz de controlar integralmente toda a estrada.

O aumento gradual do tráfego — seda, papel, porcelana, jade de leste a oeste; objetos de metal ou vidro, tecidos de linho ou lã, metais preciosos de oeste a leste — possibilitou que cidades intermediárias prosperassem de forma extraordinária, como ocorreu em Samarcanda. A criação de pontos protegidos, os *caravançarais*, assegurou a durabilidade dos eixos comerciais (MACEDO, 2011).

O nome “Rotas da Seda” surgiu em referência ao papel central da seda, mercadoria de prestígio cujo comércio era inicialmente monopolizado pelos chineses. No entanto, esses caminhos não se restringiam à circulação desse tecido: ao longo deles transitavam também metais preciosos, marfim, óleos, peles, cerâmicas, vidro, porcelanas produzidas na China, artefatos metálicos, especiarias e até pessoas escravizadas — produtos que se tornaram conhecidos

por viajantes, missionários e conquistadores. Conforme destaca Macedo (2011), em alguns períodos a rota também foi chamada de “estrada de jade”, já no terceiro milênio a.C., logo após a domesticação do cavalo e do camelo. Alguns estudiosos empregam ainda as expressões “Rotas da Seda”, “Caminhos da Rota da Seda” ou “Rotas da Seda e das Especiarias”.

O papel da China nas dinâmicas da Rota da Seda não se limitou à circulação de mercadorias de luxo, mas incluiu também um notável fluxo de invenções tecnológicas. Como observou Joseph Needham, a bússola, a pólvora e o papel não foram apenas produtos internos do desenvolvimento chinês, mas circularam amplamente pelas rotas euroasiáticas, moldando e impulsionando o comércio árabe-muçulmano (Needham, 1959, p. 243).

A partir do século XV, o advento das rotas marítimas intercontinentais reduziu a centralidade relativa das conexões terrestres associadas à Rota da Seda e reordenou a hierarquia de seus centros de redistribuição. Ainda assim, o sistema não se extinguiu: persistiu como malha de circulação multiescalar, com intensidades variáveis conforme conjunturas políticas, tecnológicas e comerciais. Com essa moldura conceitual, as seções seguintes examinam a organização dos corredores e a atuação dos principais centros de redistribuição no período em foco.

Rota da Seda: o monopólio árabe e o domínio do Islã

Examina-se de que modo a hegemonia islâmica, a partir do século VII, consolidou corredores e estabilizou pontos de conexão das trocas. No início desse período, Maomé iniciou a pregação do Islã na Península Arábica; após sua morte, em 632 d.C., formou-se uma comunidade muçulmana organizada que, sob os califados, promoveu rápida expansão pelo Oriente Médio. A unificação política e religiosa favoreceu a segurança das rotas, a padronização de práticas comerciais e o funcionamento de portos no Mar Vermelho e no Golfo Pérsico, bem como de entrepostos na Ásia Central, que atuaram como centros de redistribuição ao integrar corredores terrestres e marítimos da malha afro-eurasiática.

Em 641, os muçulmanos conquistaram o porto egípcio de Alexandria, e o general árabe Amr ibn al-As submeteu o Egito. Dois anos mais tarde, às margens

orientais do Nilo, fundou o núcleo de Fustat (Fostate), que se tornaria a primeira capital do Egito sob domínio muçulmano, marcando o início da perda de importância da cidade de Alexandria (Lima, 2019).

Em 710, os domínios territoriais do Islã estendiam-se da Península Ibérica (Al-Andalus) até a cordilheira de Pamir, na Ásia Central. Muitos dos povos conquistados converteram-se ao Islã e, a partir dessa unidade religiosa, consolidou-se uma hegemonia marcada por grande diversidade e esplendor cultural. Essa vasta área foi governada por sucessivas dinastias: os Omíadas, os Abássidas, os Fatímidas e a dinastia “escrava” dos Mamelucos.

Mesmo antes da ascensão do Islã, os árabes já eram comerciantes ativos. Sua participação no comércio do Mar Vermelho havia se expandido significativamente com o declínio do poderio romano, no século IV, e a Rota das Especiarias no Golfo Pérsico passou igualmente ao seu controle. Antes disso, estava sob domínio dos Sassânidas (224–651), herdeiros do império parto no Irã. Os navios sassânidas navegavam regularmente até o Sri Lanka e já realizavam comércio em portos da Rota das Especiarias situados tão a leste quanto o sul da China.

As duas grandes cidades do Império Mameluco, Cairo e Damasco, parecem ser —por exemplo— os principais receptores de produtos alimentícios vindos da bacia oriental do Mediterrâneo: ambas importam xaropes, frutas secas e, especialmente, azeite da Palestina e do Líbano, além dos melhores damascos da Anatólia. No Oceano Índico, as Maldivas exportam mojama de atum para o Iêmen, China e Índia, enquanto importam cordeiros do subcontinente indiano e da Somália. Os tecidos do delta do Nilo abastecem tanto a capital do país quanto o Iraque e a Síria, e os tecidos do Khorasan são levados para a Índia, enquanto os tapetes de lã do nordeste da Turquia são exportados para praticamente toda a imensa região percorrida pelo viajante. O Egito Mameluco também é o principal destino de produtos industriais, pois o ferro de Beirute e as madeiras da costa sudoeste da Ásia Menor são descarregados nos portos de Damietta e Alexandria. (Battuta, 1993, p.91).¹

¹ Las dos grandes ciudades del imperio mameluco, El Cairo y Damasco, parecen ser —por ejemplo— las principales receptoras de géneros alimenticios procedentes de la cuenca oriental mediterránea: ambas importan arropes, frutas secas y, sobre todo, aceite de Palestina y Líbano, así como los mejores albaricoques de Anatolia. En el Índico son las Maldivas las que exportan mojama de atún al Yemen, China e India, demandando a su vez corderos del subcontinente y Somália. Las telas del delta del Nilo abastecen tanto a la capital del país como a Iraq y Siria, y las del Jurāsān se llevan a la India, mientras que las alfombras de lana del nordeste de Turquia se exportan prácticamente a toda la inmensa zona recorrida por el viajero. El Egipto mameluco es también el principal destinatario de productos industriales, pues el hierro de Beirut y las maderas de la costa suroccidental de Asia Menor se descargan en los puertos de Damietta y Alejandría. (Battuta, 1993, p. 91)

Os árabes acrescentaram então suas habilidades marítimas a essas atividades, e os muçulmanos passaram a dominar o comércio da Rota das Especiarias ao longo da Ásia e, mais ao sul, na costa oriental da África.

O comércio era, em grande parte, direcionado para a própria fonte de fornecimento, reduzindo assim os custos com intermediários. Onde viajavam e comerciavam, os muçulmanos também difundiam sua fé, consolidando desse modo o domínio sobre a rede mercantil do Oriente.

O monopólio comercial trouxe riqueza e prosperidade ao Oriente Médio. Nesse contexto, floresceram a literatura e o ensino, fundamentados nas tradições intelectuais e científicas árabes, nas heranças culturais dos sassânidas e no legado da Europa clássica, alimentados pelas informações trazidas pelos mercadores da Rota das Especiarias. O novo conhecimento sobre especiarias reflete-se nas obras do médico iraniano Ibn Sina (980–1037). Seu *Cânone da Medicina*, que dominaria o ensino médico europeu até o século XVII, inclui detalhes sobre a preparação de drogas a partir de especiarias e ervas.

A preocupação com os preços e seu detalhamento minucioso é constante em toda a obra, seja na China, Egito, Síria, Índia, Turquestão ou Anatólia. Esse cuidado também foi compartilhado por outros viajantes da época. A maior atenção —como era de se esperar— foi dada às mercadorias de consumo imediato: provisões, produtos agrícolas, cujos preços, pesos e medidas eram meticulosamente registrados junto com descrições, elogios ou críticas. (Battuta, 1993, p.39).²

As habilidades dos artesãos muçulmanos foram enriquecidas pelas técnicas adquiridas em contato com outros povos, introduzidas também no Irã por tecelões chineses que contribuíram para o crescimento da indústria da seda na região. A produção de cerâmica expandiu-se após os muçulmanos adotarem diversas técnicas utilizadas pelos chineses da dinastia Tang e reproduzirem seu estilo decorativo, mesmo muito tempo depois do fim dessa dinastia.

Esse quadro de especialização e circulação de técnicas, apoiado em portos e entrepostos que funcionavam como centros de redistribuição, será reorientado,

² La preocupación por los precios y su minuciosa relación es continua en toda la obra, ya se trate de China, Egipto, Siria, India, Turkestán o Anatolia. En ello viene a sumarse a otros viajeros que se tomaban idéntico cuidado. La atención mayor —ni que decir tiene— la dirigida a las mercancías de consumo inmediato: vituallas, productos de la tierra junto a cuya descripción, encomio o crítica van detallados sus precios, equivalencias de pesos, medidas, etc (Battuta, 1993, p.39).

como será demonstrado nas seções seguintes, pela intermediação de Veneza e Gênova, bem como pela expansão ibérica, processos que reconfiguraram rotas e hierarquias de conexão.

Os intermediários Europeus

Enquanto o comércio e a cultura muçulmanos floresciam no Oriente Médio, entre os séculos VII e XII, a situação na Europa Cristã era bastante distinta. O Império Romano havia se desmoronado gradualmente desde o início do século IV e, em 610, já perdera todo o seu poder na Europa Ocidental. O que restava de sua estrutura política era o Império Bizantino, agora centrado em Constantinopla (atual Istambul, na Turquia).

Constantinopla preservava muitas das antigas tradições romanas e, curiosamente, o gosto pelo luxo havia aumentado. Ao redor da cidade surgiam novas rotas comerciais e, apesar da diminuição do território, a economia bizantina experimentou um crescimento notável.

Em contrapartida, a Europa Ocidental mergulhava em desordem, e o fluxo de bens provenientes do Oriente reduzia-se ao mínimo. O comércio em larga escala só renasceria com as Cruzadas (1095–1291), projetadas com o objetivo de capturar a cidade sagrada de Jerusalém dos muçulmanos. Os cruzados, então, tiveram acesso às riquezas que fluíam para o mundo islâmico vindas do Oriente — especiarias, sedas, porcelanas e pedras preciosas — e desenvolveram gosto por alimentos, odores e perfumes exóticos.

A barreira muçulmana ao comércio direto entre o Ocidente e o Oriente era quase intransponível, mas os portos italianos de Veneza e Gênova souberam explorar a situação. Os mercadores dessas cidades-estado firmaram acordos comerciais com os muçulmanos e consolidaram-se como principais fornecedores para os cruzados. Assim, quando os produtos orientais chegavam aos portos do Mediterrâneo, eram vendidos pelos comerciantes muçulmanos a genoveses e venezianos, que depois os revendiam na Europa a preços exorbitantes. Quanto mais os produtos penetravam no continente europeu, mais negociações eram necessárias, e cada transação elevava o valor final. Como exemplo, um quintal de pimenta custava, no porto índico de Calicute, apenas três ducados, mas os

venezianos conseguiram revendê-lo na Europa por oitenta (Godinho, 1981–1983; Doré, 2009).

Esses comerciantes —diz o viajante referindo-se aos de Jansá—, ao residirem em terras de infiéis, quando um muçulmano chega, ficam extremamente felizes e dizem ‘Veio das terras do Islã’. Eles lhe dão a esmola legal, tornando-o rico, como se fosse um deles. Mas também deixa registrado a capacidade de organização interna das comunidades islâmicas concedida pelo Império Mongol: ‘Em todas as cidades e vilarejos da China, não pode faltar um xeique muçulmano que compreenda os assuntos referentes ao Islã e um juiz que resolva as disputas’ (Battuta, 1993, p.75).³

As duas cidades italianas prosperaram e enriqueceram de forma extraordinária a partir de seus vínculos comerciais com os muçulmanos. Entretanto, surgiu entre elas — e também com Constantinopla — uma amarga rivalidade. Em 1204, os venezianos foram designados para liderar a Quarta Cruzada contra Alexandria, mas, em vez disso, voltaram-se contra Constantinopla. Veneza apoderou-se das áreas mais lucrativas do Império Bizantino, que se somaram ao já próspero comércio de pimenta mantido com Alexandria.

Mais tarde, a rivalidade entre Veneza e Gênova culminou na Guerra de Chioggia (1378–1381), da qual Veneza saiu vitoriosa. A partir de então, a cidade passou a reinar de modo supremo: os navios abarrotavam seus portos, e os mercadores negociavam o preço das especiarias, dos perfumes e dos produtos artesanais vindos do Oriente. Seu arsenal era o mais impressionante do Mediterrâneo, e os palácios e praças que margeavam os canais estavam entre os mais esplêndidos da Europa.

Ainda assim, os custos e riscos da intermediação estimularam a busca por vias diretas de abastecimento, antecipando a abertura de rotas atlânticas sob liderança ibérica, que reconfiguraram a escala do sistema e a hierarquia dos centros de redistribuição.

³ Estos comerciantes —dice el viajero refiriéndose a los de Jansá—, al residir en tierras de infieles, cuando les llega un musulmán se regocijan enormemente y dicen ‘Ha venido de tierras del Islam’. Le entregan la limosna legal, con lo que se vuelve rico, como si fuera uno de ellos. Mas también deja constancia de la capacidad de organización interna propia que a las comunidades islámicas concede el imperio mongol: ‘En todas las ciudades y pueblos de China no puede faltar un jeque musulmán que entienda en cuanto se refiere al Islam y un juez que dirima las diferencias’ (Battuta, 1993, p.75).

As viagens de Ibn Battuta

O itinerário do viajante constitui a base empírica para identificar pontos de passagem, corredores e mediações no século XIV. Em 1325, um muçulmano de vinte e um anos, chamado Ibn Battuta, deixou sua casa em Tânger, no Marrocos, para realizar a peregrinação sagrada a Meca. Esse foi o início de uma das mais importantes viagens de exploração realizadas durante a Idade Média.

Ao que parece, a caminho de Meca, Ibn Battuta desenvolveu um gosto pelas viagens, pois, em vez de regressar a casa, seguiu para o norte, em direção a Bagdá.

Nos 23 anos seguintes, percorreu cidades tão distantes entre si quanto Constantinopla, Quíloa (na costa oriental da África, atual Tanzânia), Calicute (na costa do Malabar, Índia) e Cantão (China). Mais tarde, após um breve retorno ao Marrocos, visitou a Espanha e chegou até Tombuctu, na África Ocidental. Por fim, estabeleceu-se próximo a Fez e, por ordem do sultão do Marrocos, redigiu o relato de suas viagens. Morreu em 1369.

Ibn Battuta viajava lentamente, sem qualquer plano prévio, permanecendo, muitas vezes, durante vários anos no mesmo lugar. Como resultado, seu relato oferece uma vívida evocação do mundo medieval e das redes comerciais que percorreu. Ele descreve inúmeros portos e cidades situados nas Rotas das Especiarias: Cairo, como esplendoroso; Zaila, na Somália, como extremamente suja; Calicute, como ponto de convergência de mercadores da China, Sumatra, Sri Lanka, Maldivas, Iêmen e Fars (Irã); e Zaitun (atual Quanzhou, na China), cuja baía o tornava o maior porto do mundo (Bissio, 2012). O próprio viajante observou que “em Quanzhou, reputada como a ‘Oliveira’ pelos muçulmanos, o algodão valia mais que a seda” (Battuta, 1993, p. 91). Os dias de um império islâmico unificado haviam ficado para trás e, nos tempos de Ibn Battuta, grande parte da Ásia encontrava-se sob o domínio dos mongóis. Terrível tribo guerreira das estepes do Nordeste, os mongóis haviam varrido o continente, conquistando a maior parte da China e do Irã, e esmagando com brutalidade imensa qualquer resistência que encontrassem. Ibn Battuta descreve o estado de choque em que encontrou Bagdá — outrora a grandiosa capital da dinastia Abássida (750–1258) — em ruínas, destruída em 1258 pelo ataque mongol.

Paradoxalmente, porém, o domínio mongol passou a representar a existência de paz em grande parte da Ásia e uma relativa segurança nas viagens. Ibn Battuta observava que, na China, sob o governo da dinastia Yuan (mongol, 1264–1368), “um homem pode fazer, sozinho, uma viagem de nove meses, levando consigo grandes somas de dinheiro, sem qualquer receio”.

Os relatos de Ibn Battuta sobre a China são particularmente valiosos, pois revelam a integração das redes indianas, árabes e chinesas sob o domínio da dinastia Yuan. De acordo com a *Encyclopedia of Medieval Islamic Civilization*, esses testemunhos constituem fontes fundamentais para compreender a dimensão das conexões marítimas e terrestres entre o Oriente e o Islã, sobretudo no século XIV (Meri, 2006, v. 1, p. 364).

Mas, embora o poder muçulmano estivesse fragmentado, a religião em si prosperava, particularmente ao longo da Rota das Especiarias. Ibn Battuta encontrou comunidades muçulmanas praticantes tão a leste quanto Sumatra e em grande parte da Índia. O viajante estabeleceu diálogos com governantes muçulmanos de várias regiões e procurou caracterizar suas personalidades e práticas administrativas.

A preocupação com os preços e seu detalhamento minucioso é constante em toda a obra, seja na China, Egito, Síria, Índia, Turquestão ou Anatólia. Esse cuidado também foi compartilhado por outros viajantes da época. A maior atenção —como era de se esperar— foi dada às mercadorias de consumo imediato: provisões, produtos agrícolas, cujos preços, pesos e medidas eram meticulosamente registrados junto com descrições, elogios ou críticas. O uso comercial dessas obras geográficas e relatos de viagem não deve ser subestimado, pois o autor menciona tecidos finos do Líbano, melões de qualidade de Juwūrizm, passas de Málaga, seda e porcelana chinesa, cavalos do Turquestão, escravas indianas, além de valores do quilo de carne, frutas ou qualquer outro produto (Battuta. 1993, p.74).⁴

⁴ La preocupación por los precios y su minuciosa relación es continua en toda la obra, ya se trate de China, Egipto, Siria, India, Turkestán o Anatólia. En ello viene a sumarse a otros viajeros que se tomaban idéntico cuidado. La atención mayor —ni que decir tiene— la dirigida a las mercancías de consumo inmediato: vituallas, productos de la tierra junto a cuya descripción, encomio o crítica van detallados sus precios, equivalencias de pesos, medidas, etc. La utilización comercial de estas obras geográficas y relaciones de viaje tampoco debe desdeñarse y así vemos ocupar la atención del autor paños y tejidos finos del Líbano, melones de calidad de Juwūrizm, pasas de Málaga, seda y porcelana china, caballos del Turkestán, esclavas hindúes, importes del kilo de carne o fruta o cualquier otro producto (Battuta, 1993, p.74).

Ibn Battuta visitou as terras de todos os governantes muçulmanos de sua época — sendo o único viajante medieval conhecido a ter realizado tal feito —, além de muitos países considerados “infieis”, como Bizâncio, Sri Lanka e China. Partiu apenas um ano após a morte de Marco Polo, o mercador veneziano cuja viagem à China se tornou célebre. Segundo cálculos, as viagens de Ibn Battuta percorreram cerca de 120.700 quilômetros — três vezes a distância percorrida por Marco Polo.

Uma nova rota para o Oriente: as expedições portuguesas

Conforme revelam os escritos de Ibn Battuta, no século XIV o comércio da Rota das Especiarias ainda era dominado pelos muçulmanos. Esse controle continuaria durante a maior parte do século XV, intensificando-se com a queda de Constantinopla em mãos dos turcos-otomanos, em 1453.

Na Europa, crescia a procura por produtos orientais considerados exóticos, mas os europeus dependiam dos mercadores muçulmanos para obtê-los — um comércio monopolizado por Veneza e Gênova.

À medida que novos centros comerciais surgiam na Europa, aumentava também o ressentimento em relação ao estrangulamento dos mercados provocado pelos muçulmanos e pelas duas cidades italianas. Esse descontentamento refletia, sobretudo, as perdas financeiras decorrentes dessas transações. Para superar os intermediários, tornava-se indispensável encontrar uma rota alternativa para o Oriente.

Foram os portugueses os primeiros a assumir esse desafio. Com sua longa linha de costa atlântica, já eram navegadores experientes e, no início do século XV, beneficiaram do desenvolvimento de um novo tipo de navio: a caravela. Leve, com velas amplas e capacidade para transportar grande quantidade de água e provisões, essa embarcação revolucionou a navegação oceânica.

A exploração marítima foi incentivada ativamente pelo infante D. Henrique (1394–1460), quarto filho do rei D. João I de Portugal, conhecido como “o Navegador”. Movido, em parte, pelo zelo cristão em derrotar os muçulmanos, D. Henrique iniciou, a partir de 1418, o envio de expedições que partiam de Portugal rumo à costa ocidental da África.

Inicialmente, os navegadores não conseguiram ultrapassar o Cabo Bojador, próximo às Ilhas Canárias. Acreditava-se que, além desse ponto, estendia-se o temido “Mar Verde da Escuridão”, habitado por monstros marinhos prontos para devorar embarcações. No entanto, em 1434, o capitão Gil Eanes conseguiu convencer sua tripulação a atravessar o cabo. A partir de então, as expedições portuguesas avançaram cada vez mais para o sul, comerciando com as populações locais e trazendo novas informações sobre a linha de costa africana.

Por volta de 1443, o infante D. Henrique estabeleceu-se em Sagres, no extremo sudoeste da Europa. Ali reuniu pilotos e geógrafos, que sistematizaram as informações recolhidas nas expedições africanas. Com base nesses dados, os cartógrafos puderam aprimorar os mapas, o que encorajou ainda mais as explorações.

Quando o infante D. Henrique faleceu, em 1460, os navios portugueses ainda não haviam contornado o extremo sul da África. Contudo, estavam lançados os fundamentos que, pouco depois, permitiriam aos intrépidos marinheiros portugueses alcançar a Índia e acessar diretamente as riquezas do Oriente.

Esse enquadramento cronológico permite relacionar o testemunho de Ibn Battuta às reconfigurações dos séculos XV e XVI analisadas adiante, quando a abertura de rotas atlânticas reordenou corredores e centros de redistribuição.

A passagem final

Em 1481, subiu ao trono D. João II, que deu continuidade à obra do seu tio-avô, o infante D. Henrique. Em agosto de 1487, partiu de Lisboa uma expedição sob o comando de Bartolomeu Dias. Essa expedição realizaria, finalmente, os desígnios dos portugueses. Em fevereiro de 1488, durante uma terrível tempestade que durou quase duas semanas, Bartolomeu Dias e sua tripulação foram lançados pelos ventos em torno do Cabo das Tormentas (mais tarde chamado “Cabo da Boa Esperança”), no extremo sul da África.

Bartolomeu Dias navegou um pouco para o norte, ao longo da costa oriental africana, e depois regressou a Portugal. A descoberta de uma nova rota para o Oriente foi confirmada pelos relatos sobre as redes comerciais

muçulmanas que chegavam ao rei D. João II. Essas informações eram enviadas por um espião português, Pêro da Covilhã, que, disfarçado de comerciante árabe, havia navegado até o porto de Sofala, na foz do rio Zambeze, apenas a dois mil quilômetros ao norte do Cabo.

D. João II morreu em 1495, e seu sucessor, D. Manuel I, demorou algum tempo a obter apoio para novas expedições, em parte devido à afirmação de Cristóvão Colombo de que havia descoberto, em 1492, uma rota ocidental para a Índia (na realidade, tratava-se da América). No entanto, em julho de 1497, partiu de Lisboa uma expedição de 170 homens e quatro navios, com a finalidade de estabelecer relações comerciais entre Portugal e a Índia. Essa expedição foi chefiada por Vasco da Gama.

Fazendo uma longa volta pelo Atlântico para evitar as fortes correntes do Golfo da Guiné, os navios de Vasco da Gama contornaram o Cabo em 22 de novembro e subiram pela costa oriental da África, ultrapassando rapidamente o ponto alcançado por Bartolomeu Dias quase dez anos antes. Em março, a expedição entrou em águas costeiras controladas por comerciantes muçulmanos e constatou que muitos dos portos eram habitados por muçulmanos. Por serem cristãos, os portugueses encontraram alguma hostilidade, mas, em Melinde, ao norte de Mombaça, o governante local ofereceu-lhes os serviços de um piloto árabe experiente para guiá-los através do Oceano Índico.

Finalmente, em 21 de maio de 1498, Vasco da Gama e seus navios ancoraram no porto de Calicute. Os indianos foram inicialmente receptivos, mas o samorim de Calicute não se impressionou com as bugigangas que os portugueses pretendiam trocar pelas riquezas do subcontinente. A tarefa de Vasco da Gama foi ainda mais dificultada pelos mercadores muçulmanos, empenhados em proteger seu monopólio do comércio de especiarias.

Quando os portugueses partiram, em 29 de agosto, transportavam um valioso carregamento de especiarias e pedras preciosas. Vasco da Gama levava também uma carta do samorim para o rei D. Manuel I, na qual se lia: “No meu reino, há abundância de canela, cravo-da-índia, gengibre, pimenta e pedras preciosas. Pretendo do vosso país ouro, prata, coral e panos de lã”. Mais do que o lucro imediato, consolidou-se uma rota marítima direta para o Oriente, acompanhada de informações estratégicas sobre volumes, produtos e

sazonalidades do comércio oriental. A abertura desse corredor alterou estruturas de preço, reduziu a dependência de intermediações mediterrâneas e reposicionou a geografia das conexões afro-eurasiáticas e dos centros de redistribuição, como se examina nas subseções seguintes.

Os impérios comerciais europeus

Uma porta aberta

Os portugueses descobriram o novo caminho para o Oriente em um momento oportuno. No início do século XVI, enquanto muitas nações comerciavam ativamente ao longo das Rotas das Especiarias, não havia nenhuma potência naval capaz de bloquear-lhes o caminho. A porta para a expansão portuguesa estava bem aberta.

Os egípcios, sob o domínio mameluco, estavam mais preocupados em defender seus territórios da expansão dos turcos-otomanos. Estes, por sua vez, após conquistarem o Egito em 1517, voltaram-se para a Europa Oriental. No Irã, a dinastia Safávida (1500–1629) restaurava as fortunas daquele país, mas era um poder essencialmente terrestre, assim como os reinos e sultanatos da Índia.

Se os portugueses tivessem chegado setenta anos antes, a situação poderia ter sido muito diferente, pois, nessa época, a China expandia seu poder naval. Em 1368, a dinastia Yuan havia sido derrubada pelos nativos Ming, que controlariam a China por quase trezentos anos. A dinastia Ming atingiu seu auge durante o reinado do terceiro imperador, Yongle (1403–1424), que planejou um vasto programa de expedições de exploração e comércio no exterior: 27 mil homens e uma frota de 317 navios foram colocados sob o comando do almirante Zheng He (c. 1371–c. 1435).

Entre 1405 e 1433, Zheng He, de origem muçulmana, realizou sete grandes viagens. Visitou a Tailândia, a Malásia, Java, Singapura, a Índia, o Golfo Pérsico e a costa oriental da África. Parte de sua frota pode ter dobrado o Cabo da Boa Esperança — sessenta anos antes de Bartolomeu Dias. Contudo, essas expedições foram abruptamente interrompidas em 1434. A China voltara a ser atacada pelos mongóis, no norte, e seus navios eram frequentemente assediados por piratas japoneses. Por esse motivo, o governo chinês optou por uma política defensiva,

rompendo os contatos com o Ocidente e deixando de incentivar o comércio externo.

Os trabalhos de Menzies (2009; 2010) têm sido amplamente criticados pela historiografia convencional quanto a aspectos metodológicos, seja na utilização de fontes documentais pouco conhecidas ou interpretadas de modo questionável, seja por apresentar conclusões consideradas absurdas. Entre elas, a ideia de que Colombo não teria sido pioneiro em 1492, mas precedido pelos chineses cerca de setenta anos antes; ou ainda que as realizações de Bartolomeu Dias, Vasco da Gama e Fernão de Magalhães não passariam de réplicas tardias das expedições dos almirantes Ming. Nessa perspectiva, James Cook teria explorado a Austrália e a Nova Zelândia 350 anos depois de os chineses já as terem cartografado, e a primeira exploração da Antártica teria ocorrido 400 anos antes da ocidental. Além disso, John Harrison não seria mais o primeiro a resolver o problema da longitude.

Também era improvável que os portugueses encontrassem grandes resistências no arquipélago indonésio. No século XI, essa região havia vivido uma era de ouro cultural sob a influência do Império Majapahit, uma dinastia hindu-budista com capital em Java Oriental e fortes laços comerciais e políticos em grande parte do arquipélago. No entanto, a unidade política desintegrou-se no século XIV e, com a chegada dos comerciantes muçulmanos, iniciou-se uma gradual conversão ao Islã. Em 1511, quando os navios portugueses navegaram pela primeira vez na região, encontraram uma série de reinos bem estruturados, mas independentes, governados por sultões muçulmanos. Não surpreende que a riqueza desses sultanatos estivesse sustentada no comércio de especiarias.

Um Império Português no Oriente

Vasco da Gama regressou a Portugal em 1499 trazendo as novidades de sua descoberta, e os portugueses foram rápidos em corresponder a essa oportunidade. Um número crescente de navios passou a ser enviado, contornando a África em direção à Índia. Em 1505, o rei D. Manuel I enviou para a Índia uma força permanente, chefiada por D. Francisco de Almeida, nomeado primeiro vice-rei (ou representante do rei) português no Oriente. Almeida

estabeleceu seu quartel-general em Cochim, na costa do Malabar, sudoeste da Índia (cf. Disney, 1981; Pearson, 1990; Subrahmanyam, 1995).

O Sri Lanka foi ocupado em seguida, em novembro desse mesmo ano, dando aos portugueses acesso às valiosas árvores de canela e a uma posição estratégica na Rota das Especiarias. Em 1509, uma frota conjunta egípcia e indiana foi derrotada pelos portugueses ao largo da costa norte da Índia. Esses sucessos consolidaram Portugal como competidor de peso no comércio do Oceano Índico, posição que seria mantida e expandida por mais de um século.

Ainda assim, os portugueses nunca chegaram a quebrar completamente o domínio muçulmano sobre as Rotas das Especiarias. Mesmo no auge de seu poder, a quantidade de cravo-da-índia enviada anualmente por via marítima até a Europa, contornando a África, era de cerca de 80 toneladas, enquanto aproximadamente 1.300 toneladas chegavam à Europa pelas rotas tradicionais, através do Oriente Médio, transportadas por comerciantes asiáticos. Apesar disso, os portugueses prosseguiram uma política de conquista e manutenção de portos estratégicos, impondo portagens e direitos alfandegários a quaisquer navios que os utilizassem. Essa estratégia lhes conferia uma posição vital no comércio das especiarias.

Grande parte dessa consolidação deveu-se às ações de Afonso de Albuquerque (1452–1515). Em 1507, sob seu comando, forças portuguesas tomaram Ormuz, na entrada do Golfo Pérsico, assegurando a Portugal o controle de um dos principais pontos de acesso ao comércio do Oriente Médio.

Em 1510, já como vice-rei da Índia, Afonso de Albuquerque capturou o rico porto de Goa, na costa ocidental indiana. A chamada “Goa Dourada” logo substituiu Calicute como principal centro de comércio português no subcontinente. Indo ainda mais para o Oriente, conquistou Malaca em 1511. Esse porto, situado no estreito homônimo, era um dos maiores centros de distribuição das especiarias da Indonésia. Como escreveu Tomé Pires, boticário português que viveu em Malaca entre 1512 e 1515: “*Quem for senhor de Malaca, tem nas suas mãos o pescoço de Veneza*”. De fato, um dos efeitos da expansão portuguesa foi a perda, por parte de Veneza, de seu monopólio comercial com o Oriente. Outras cidades europeias, que passaram a negociar diretamente com os portugueses, competiam em igualdade de condições, e o poderio veneziano entrou em declínio.

A partir de sua base em Malaca, os portugueses rapidamente alcançaram as Molucas, a China e o Japão. Em 1513, estabeleceram acordos comerciais em algumas das ilhas Molucas e, em 1515, chegaram à China. Os chineses, porém, não os receberam com a mesma receptividade de outros povos; apenas em 1557 lhes foi permitido estabelecer um entreposto comercial em Macau, próximo a Cantão (Guangzhou).

Dali, os portugueses puderam navegar até Nagasaki, no Japão. Pela primeira vez, os europeus participavam ativamente do comércio ao longo de toda a extensão das Rotas das Especiarias.

A chegada dos Holandeses

O império comercial português constituía-se em uma rede de diferentes portos ligados ao longo de grandes distâncias por rotas marítimas. Por estar tão disperso, os portugueses enfrentavam dificuldades em prover os mantimentos e recursos financeiros necessários para sua manutenção.

No final do século XVI, essa vulnerabilidade tornou-se cada vez mais evidente para os demais povos europeus. Dois em especial — holandeses e ingleses — estavam decididos a inserir-se no comércio direto com a Índia e o Sudeste Asiático, então conhecidos como Índias Orientais (CIPOLLA, 1989).

Em 1595, um grupo de mercadores de Amsterdã reuniu capital suficiente para financiar a primeira expedição holandesa às Índias Orientais. O êxito dessa viagem estimulou novas iniciativas, patrocinadas por grupos rivais de mercadores. A intensa competição levou, em 1602, à criação da Companhia Unida das Índias Orientais (Verenigde Oost-Indische Compagnie — VOC), que recebeu amplos poderes e se tornaria a força propulsora do império colonial holandês (cf. BOXER).

Em 1603, uma expedição da VOC firmou um tratado com o samorim de Calicute, garantindo aos holandeses um ponto de apoio na costa indiana. Mais significativo, porém, foi o avanço para as Molucas, onde estabeleceram alianças com os governantes de Ternate e das Ilhas Banda. Crucial foi a conquista da ilha de Amboíno, em 1605, tomada aos portugueses.

A partir dessa base, os holandeses empreenderam a conquista do controle do comércio de especiarias. Com maior número de soldados, frota superior e armamento mais avançado, conseguiram expulsar os portugueses das Molucas. Em 1619, estabeleceram seu quartel-general em Batávia (atual Jacarta), em Java, e organizaram o bloqueio de Malaca, entregue pelos portugueses em 1641. Pouco depois, em 1656, expulsaram-nos também do Sri Lanka. Assim, os holandeses tornaram-se os mais influentes comerciantes de especiarias da Europa.

Inicialmente, os habitantes das Molucas receberam os holandeses como libertadores do domínio português. Entretanto, a busca incessante por lucros — que frequentemente ultrapassavam 1.000% — logo impactou negativamente os ilhéus. Os holandeses proibiram o comércio com outros povos e restringiram o cultivo de determinadas especiarias a ilhas específicas. Para controlar a produção e manter os preços elevados na Europa, especiarias eram deliberadamente queimadas ou lançadas ao mar, enquanto árvores de noz-moscada e de cravo-da-índia eram arrancadas e destruídas. Só em 1625, foram cortadas 65 mil árvores de cravo-da-índia nas Molucas.

Privados de sua principal fonte de renda — o cultivo e o livre comércio de especiarias —, os povos locais mergulharam na pobreza, e os outrora esplêndidos sultanatos que deram nome ao arquipélago (o termo “Molucas” deriva de uma palavra árabe que significa “região de muitos reis”) entraram em declínio.

Considerações Finais

A análise dos primórdios e da trajetória da Rota da Seda evidencia como o comércio atuou como uma força estruturante nas relações entre sociedades distantes, estabelecendo conexões que iam muito além da simples circulação de mercadorias. Mais do que seda, especiarias ou metais preciosos, o que transitava por essas rotas eram saberes, técnicas, crenças e expressões culturais que transformaram profundamente o mundo antigo e medieval. Assim, a Rota da Seda se inscreve na história como um espaço privilegiado de contato e interação, mas também de disputas e de dominação. As conexões afro-eurasiáticas eram múltiplas, como também evidencia Ibn Fadlan ao registrar a rota dos Rus no Cáspio e no Don (Ibn Fadlan, 2011, p. 133).

O monopólio árabe-muçulmano, a partir do século VII, representou uma nova configuração do sistema de trocas, na medida em que os povos islâmicos não apenas controlaram os principais eixos comerciais, mas também souberam transformá-los em vetores de um florescimento cultural e científico sem precedentes. Ao reunir heranças greco-romanas, persas, indianas e chinesas, o mundo islâmico medieval consolidou-se como um centro irradiador de saberes, que mais tarde seriam absorvidos e reinterpretados pela Europa. A obra de viajantes como Ibn Battuta ilustra a vivacidade desse universo interconectado.

Na Europa Ocidental, a retomada do contato com o Oriente, especialmente após as Cruzadas, evidenciou o contraste entre o dinamismo do mundo islâmico e a relativa estagnação feudal. Ainda assim, o gosto por especiarias, tecidos finos e artefatos orientais fortaleceu os laços de dependência e estimulou a formação de novos centros comerciais, sobretudo nas cidades italianas. Essa intermediação, entretanto, gerava tensões econômicas e políticas cada vez mais acentuadas, que pavimentaram o caminho para uma transformação mais profunda: a busca por rotas alternativas.

A resposta a essa necessidade surgiu com as expedições portuguesas, que souberam aliar conhecimento náutico, incentivos políticos e rivalidade religiosa para abrir novos caminhos em direção ao Oriente. O contorno do continente africano e a chegada ao Oceano Índico significaram não apenas a ruptura do monopólio árabe e italiano, mas também o início de uma nova era, marcada pela expansão europeia e pela globalização dos circuitos comerciais. Nesse sentido, a transição do sistema terrestre da Rota da Seda para o sistema marítimo moderno representou uma mudança de escala, que passou a integrar de modo mais direto diferentes continentes.

Assim, pode-se concluir que a Rota da Seda não foi apenas uma rota comercial, mas um fenômeno civilizacional. Sua história revela os mecanismos pelos quais a humanidade construiu interdependências, travou disputas e compartilhou conhecimentos. Ao declinar com a ascensão das rotas marítimas no século XV, deixou como legado uma tradição de conectividade entre povos e culturas, que pode ser vista como precursora dos processos de integração global que ainda hoje marcam a sociedade contemporânea.

Para Ibn Khaldun, a prosperidade econômica não poderia ser dissociada da religião e da política. O comércio florescia quando a fé oferecia coesão social e a autoridade política assegurava estabilidade, criando as condições necessárias para o desenvolvimento das trocas afro-eurasiáticas. Essa leitura histórica ajuda a compreender a centralidade do Islã na expansão da Rota da Seda e sua capacidade de moldar sistemas econômicos e culturais de longa duração.

REFERÊNCIAS

- BATTUTA, Ibn. **A través del Islam**. Madri: Alianza Editorial, 1993.
- BATTUTA, Ibn. **The Travels of Ibn Battuta: A Guided Arabic Reader**. Edited by David J. Waincott. Atlanta: Lockwood Press, 2012.
- BISSIO, Beatriz. **O mundo falava árabe: a civilização árabe-islâmica clássica através da obra de Ibn Khaldun e Ibn Battuta**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2012.
- BOXER, Charles. **The Dutch Seaborne Empire, 1600–1800**. London: Hutchinson, 1965. [citada indiretamente]
- CIPOLLA, Carlo M. **Canhões e velas na primeira fase da expansão europeia (1400–1700)**. Lisboa: Gradiva, 1989.
- COQUERY-VIDROVITCH, C. (Org.). **A descoberta de África**. 2. ed. Lisboa: Edições 70, 2004.
- COQUERY-VIDROVITCH, C.; MONIOT, H. **África Negra: de 1800 a nuestros días**. Barcelona: Editorial Labor, 1976.
- DISNEY, Anthony R. **A decadência do império da pimenta: comércio português na Índia no início do séc. XVII**. Lisboa: Edições 70, 1981.
- DORÉ, Andréa A. Antes de existir o Brasil: os portugueses na Índia entre estratégias da Coroa e táticas individuais. **História**, São Paulo, v. 28, n. 1, p. 169-189, 2009. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/S0101-90742009000100007>.
- DUNN, Ross E. **The Adventures of Ibn Battuta: A Muslim Traveler of the Fourteenth Century**. Revised ed. Berkeley: University of California Press, 2005.
- GODINHO, Vitorino Magalhães. **Os Descobrimentos e a Economia Mundial**. 4 vols. 2. ed. Lisboa: Editorial Presença, 1981-1983 [1963].
- HOBSON, John. **Los orígenes orientales de la civilización de Occidente**. Barcelona: Crítica, 2006.

HOURANI, Albert. **Uma história dos povos árabes**. 2. ed. São Paulo: Companhia das Letras, 2001.

HRBEK, I. As fontes escritas a partir do século XV. In: KI-ZERBO, Joseph (Ed.). **Metodologia e pré-história da África**. 2. ed. Brasília: UNESCO; São Paulo: Cortez, 2010. p. 105-137. (Coleção História Geral da África, v. I).

IBN FADLAN. **Ibn Fadlan and the Land of Darkness: Arab Travellers in the Far North**. Trad. Paul Lunde; Caroline Stone. London: Penguin Classics, 2011.

IBN KHALDUN. **Os Prolegômenos, ou Filosofia Social**. 3 v. São Paulo: Safady, 1958-1960.

IBN KHALDUN. **The Muqaddimah: an introduction to history**. Trad. Franz Rosenthal. 3 v. Princeton: Princeton University Press, 1958-1960.

ILIFFE, John. **Os africanos: história de um continente**. Lisboa: Terramar, 1995.

KI-ZERBO, Joseph. **História da África negra**. 3. ed. Mem Martins: Publicações Europa-América, 1999.

KI-ZERBO, Joseph. Introdução Geral. In: KI-ZERBO, Joseph (Ed.). **História Geral da África, I: metodologia e pré-história da África**. Brasília: UNESCO; São Paulo: Cortez, 2010. p. XXVII-XXVI.

LIMA, Joelton Carneiro de. **O Islã em África: historicidade e geopolítica**. Belo Horizonte: Letramento, 2019.

LY-TALL, Madina. O declínio do Império do Mali. In: NIANE, D. T. (Ed.). **África do séc. XII ao século XVI**. 2. ed. Brasília: UNESCO; São Paulo: Cortez, 2010. p. 193-209. (Coleção História Geral da África, v. IV).

MACEDO, José Rivair. Os caminhos da Rota da Seda e os relatos de viajantes medievais. In: MACEDO, José Rivair (Org.). **Os viajantes medievais da Rota da Seda (séculos V-XV)**. Porto Alegre: UFRGS, 2011. p. 9-28.

MAKKI, Mahdi. **Ibn Khaldun and Islamic Ideology**. Beirut: Dar al-Fikr, 1981.

M'BOKOLO, Elikia. **África negra: história e civilizações. Tomo I (até o século XVIII)**. Salvador: EDUFBA; São Paulo: Casa das Áfricas, 2009.

M'BOW, M. Amandou Mahtar. Prefácio. In: KI-ZERBO, Joseph (Ed.). **História Geral da África, I: metodologia e pré-história da África**. Brasília: UNESCO; São Paulo: Cortez, 2010. p. XXVII-XXVI.

MENZIES, Gavin. **1421: o ano em que a China descobriu o mundo**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2009.

MENZIES, Gavin. **1434**: o ano em que uma magnífica frota chinesa velejou para a Itália e deu início ao Renascimento. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2010.

MERI, Josef (Ed.). **Medieval Islamic Civilization: an encyclopedia**. 2 v. New York: Routledge, 2006.

MIGNOLO, Walter D. **Histórias locais/projetos globais**: colonialidade, saberes subalternos e pensamento liminar. Belo Horizonte: UFMG, 2003.

MIGNOLO, Walter D. Os esplendores e as misérias da “ciência”: colonialidade, geopolítica do conhecimento e pluriversalidade epistêmica. In: SANTOS, Boaventura de Sousa (Org.). **Conhecimento prudente para uma vida decente**: “um discurso sobre as ciências” revisitado. São Paulo: Cortez, 2004. p. 667-709.

MURRAY, Jocelyn; SANNEH, Lamin. **Companion to African Religions**. Oxford: Wiley-Blackwell, 2012.

NEEDHAM, Joseph. **Science and Civilisation in China**. v. 3. Cambridge: Cambridge University Press, 1959.

OLIVA, Anderson Ribeiro. A invenção dos iorubas na África Ocidental: reflexões e apontamentos acerca do papel da história e da tradição oral na construção da identidade étnica. **Estudos Afro-Asiáticos**, Rio de Janeiro, ano 27, n. 12/13, p. 141-179, jan.-dez. 2005.

OLIVA, Anderson Ribeiro. **Reflexos da África: ideias e representações sobre africanos no imaginário ocidental, estudos de caso no Brasil e em Portugal**. Goiânia: PUC Goiás, 2010.

OLIVER, Roland; FAGE, John D. **Breve história de África**. Lisboa: Sá da Costa, 1980.

PEARSON, Michael Naylor. **Os portugueses na Índia**. Lisboa: Teorema, 1990.

SAID, Edward W. **O orientalismo reconsiderado: reflexões sobre o exílio e outros ensaios**. São Paulo: Companhia das Letras, 2001. p. 61-78.

SAID, Edward W. **Cultura e imperialismo**. São Paulo: Companhia das Letras, 1995.

SAID, Edward W. **Orientalismo: o Oriente como invenção do Ocidente**. São Paulo: Companhia das Letras, 2007.

SENKO, Elaine Cristina. **Ibn Khaldun**: vida e trajetória de um historiador islâmico medieval. São Paulo: Ixtlan, 2011.

SENKO, Elaine Cristina. **Reflexões sobre a escrita e o sentido da História na Muqaddimah de Ibn Khaldun**. São Paulo: Ixtlan, 2012.

SUBRAHMANYAM, Sanjay. **O império asiático português**. Lisboa: Difel, 1995.

TRAVASSOS, Luiz Eduardo Panisset. Ibn Battuta e os subterrâneos sagrados do Islã. In: CONGRESSO BRASILEIRO DE ESPELEOLOGIA, 32., 2013, Barreiras. **Anais...** Campinas: SBE, 2013. p. 207-213.

Disponível em: http://www.cavernas.org.br/anais32cbe/32cbe_207-213.pdf. Acesso em: 14 abr. 2025.