

ARTIGO

Recebido em 30 de março de 2022
Aprovado em 03 de novembro de 2022

História Antiga e História Econômica: estudos acerca da relação economia e sociedade no Egito Faraônico

Ancient History and Economic History:
Studies on Economy and Society in Egypt Dynastic Period

DOI: <https://doi.org/10.24206/lh.v8i2.51081>

Érica Cristhyane Morais da Silva

Professora de História Antiga e Medieval do Departamento de História do Centro de Ciências Humanas e Naturais da Universidade Federal do Espírito Santo (UFES). Professora do Programa de Pós-Graduação em História da UFES. Pesquisadora do Laboratório de Estudos sobre o Império Romano (LEIR-ES e G.LEIR-UNESP/Franca). Coordenadora do *Repertorium*, Laboratório de Estudos Medievais.

E-mail: erica.c.silva@ufes.br

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-0099-5848>

RESUMO

A história do Egito Antigo transcendeu seu tempo e espaço e se tornou um conhecimento popularizado na contemporaneidade. Isso não significa, entretanto, que o Egito deixou de ser um enigma para nós. Ainda há muito o que se compreender sobre a história do Egito Antigo e o tema da economia egípcia tem se tornado um importante lugar de debates efervescentes e profícuos no decorrer das últimas décadas. De fato, na História do Egito Antigo, o estudo de elementos que recaem sob a esfera da economia – como, por exemplos, os estudos sobre transporte e comunicação, agricultura, sistema monetário e mercado, trabalho, manufatura – oferece importantes e elucidativas informações acerca das particularidades não somente da economia mas da sociedade egípcia antiga como um todo uma vez que não há como conceber as sociedades do mundo antigo como uma realidade que possa ser concebida apenas pela dimensão do ‘econômico’ distinta do ‘social’ e dos âmbitos da ‘política’ e do ‘cultural’. Não obstante, a economia do Egito antigo ainda permanece uma área de estudo difícil. De acordo com uma historiografia especializada, isso se deve, em primeiro lugar, à existência de algumas divergências entre os estudiosos sobre o recurso ou não às teorias econômicas modernas para se explicar a economia egípcia antiga e, em segundo lugar, em razão da ausência de evidências ou ainda pela dificuldade de interpretação das documentações que, caracteristicamente, segundo alguns autores, são permeadas pelas ausências de determinados dados ou apresentam imprecisões (BLEIBERG, 2007). Dada essas circunstâncias, optamos por abordar a temática da “Economia e sociedade no Egito Faraônico” em termos de uma reflexão teórico-metodológica, num primeiro momento, e histórica, num segundo momento, de modo que possamos compreender a construção e escrita de uma ‘economia’ considerada ‘egípcia’ na ‘sociedade’ do contexto do Egito ‘Faraônico’.

Palavras-chave: História Econômica. Mundo Antigo. Egito antigo. Egito faraônico.

ABSTRACT

The history of Ancient Egypt transcended its time and space and became a popularized knowledge in contemporary times. This does not mean, however, that Egypt is no longer an enigma to us. There is still much to be understood about the history of Ancient Egypt and the subject of the Egyptian economy has become an important place of effervescent and fruitful debates over the last few decades. In fact, in the History of Ancient Egypt, the study of elements that fall into the sphere of the economy – such as, for example, studies on transport and communication, agriculture, monetary system and market, work, manufacturing – offers important and elucidating information about the particularities not only of the economy but of ancient Egyptian society as a whole since there is no way to conceive of the societies of the ancient world as a reality that can be conceived only by the dimension of the 'economic' distinct from the 'social' and the scopes of 'political' and 'cultural'. Nevertheless, the economics of ancient Egypt still remains a difficult field. According to a specialized historiography, this is due, firstly, to the existence of some divergences among scholars about whether or not to use modern economic theories to explain the ancient Egyptian economy and, secondly, due to the absence of evidence or the difficulty of interpreting the documentation which, according to some authors, is characteristically permeated by the absence of

certain data or present inaccuracies (BLEIBERG, 2007). Given these circumstances, we chose to approach the theme of “Economy and society in Pharaonic Egypt” in terms of a theoretical-methodological reflection, in a first moment, and historical, in a second moment, so that we can understand the construction and writing of an 'economic ' considered 'Egyptian' in 'society' of 'Pharaonic' Egypt context.

Keywords: Economic History. Ancient. World. Ancient Egypt. Dynastic Period.

A escrita de uma história econômica do mundo antigo

No decorrer das últimas décadas, em razão da contribuição de documentações arqueológicas, os historiadores têm aumentado o interesse em questões do âmbito da economia antiga (MATTINGLEY; SALMON, 2001, p. 3). Não obstante, a história da economia antiga é um campo de estudos relativamente novo, mas uma área de debates muito efervescente. A obra *The public economy of Athens*¹ de August Böckh, um antiquário, estudioso dos clássicos, publicada em 1817, que trata da estrutura financeira da sociedade ateniense, estabelece o marco de estudos sobre economia antiga, mas as questões econômicas somente se tornam temas de um interesse maior entre os historiadores muito posteriormente (MORRIS, 1999, ix). Qualquer reflexão acerca do âmbito da economia no Mundo Antigo deve começar por uma consideração acerca do modelo de explicação histórica proposto por Moses I. Finley como propõem especialistas de economia antiga.

Moses Finley ilustra tendências importantes no campo da produção historiográfica sobre o Mundo Antigo em meados do século XX e será a obra *A economia antiga* desse autor que exercerá uma influência significativa, sobretudo, nos estudos sobre economia grega e romana antigas entre os historiadores (MORRIS, 1999, p. ix; MATTINGLEY; SALMON, 2001, p. 3). Contudo, mesmo ocupando ainda um lugar de significativa importância na historiografia contemporânea, a história da economia antiga apresentada por Finley tem sido repensada e revista uma vez que a nossa concepção atual de ‘economia’ e, por conseguinte, a nossa noção de ‘economia antiga’ apresenta uma multiplicidade de novos sentidos, conteúdos e perspectivas.

Nessa nova tendência dos estudos sobre a economia antiga, a obra de Finley tem recebido bastante atenção e tem sido o centro das controvérsias (SALLER, 2007, p. 223; MORRIS, 1999, p. ix-xxxii; SCHEIDEL; VON REDEN, 2002, p. 1-8). Finley não explicita sua filiação teórica tampouco se considera um marxista, mas sua obra tem sido considerada por uma grande maioria de seus estudiosos como uma obra de contornos marxistas e na qual adota uma perspectiva ‘substantivista’ de Karl Polanyi que rejeita uma suposição ‘formalista’ da existência de uma esfera econômica separada das relações sociais (SCHEIDEL; VON REDEN, 2002, p. 2). Em outras palavras, para Finley, a atividade econômica antiga tinha suas próprias regras e, em seu livro *A economia antiga*, argumentou que o ‘status’ e a ideologia

¹ No original, em alemão: ‘Die Staatshaushaltung der Athener’.

cívica eram os elementos que regiam as tomadas de decisões econômicas e não as leis de suprimento e demanda (SCHEIDEL; VON REDEN, 2002). Mas, segundo Ian Morris e J. G. Manning (MORRIS, 1999, p. ix-xxxvi; MORRIS; MANNING, 2005, p. 143-144) a perspectiva de Finley era mais Weberiana que Polanyiana embora tenha feito uso da tipologia ‘reciprocidade’ e ‘redistribuição’ de Polanyi, o centro de sua análise repousa sobre a ideia de ‘status’ em oposição à ideia de ‘classe’.

Dentre as críticas feitas ao modelo de Moses Finley, podemos citar a apresentação de uma economia subestimada vista como simples, em pequena escala, autossuficiente com um comércio limitado com outros *oikos*. Contudo, como sugere Morris (1999, p. xxvii), nós devemos julgar um modelo por sua utilidade, pela forma como oferece sentido à um conjunto de evidências e quando esse modelo atinge um estágio onde o número de evidências não mais se acomoda dentro dele, a partir desse ponto, é preciso repensar. Logo, de uma maneira ou de outra, Moses Finley apresentou um modelo geral coeso e atraente de ‘economia antiga’, mas evitando a terminologia e a conceptualização proveniente da área de conhecimento da economia de sua época optando mais por uma história com contornos sociológicos (SCHEIDEL; VON REDEN, 2012, p. 1-2; MORRIS, 1999, p. ix-xxxvi). Desse modo, a obra de Finley suscita novas reflexões sobre como abordar a ‘economia antiga’ apesar das críticas e controvérsias.

Na contemporaneidade, o “lugar da ‘teoria’ no estudo e pesquisa em História Antiga ainda permanece uma questão controversa” (MORLEY, 2004, p. 1; Warburton, 1998, p. 143) uma vez que temos, de um lado, defensores de uma tese de que não é possível se escrever uma História Antiga mediante a utilização de conceitos e teorias modernas argumentando que isto implicaria na produção de um conhecimento inadequado e anacrônico e, de outro, opositores que consideram que a História não é possível ser escrita sem a fundamentação de um arcabouço teórico moderno mediante o qual se pode evidenciar identidades e diferenças numa relação entre passado e presente. Como destacamos anteriormente, Moses I. Finley defendeu que não se pode usar um contexto moderno para se compreender e estudar o passado. Entretanto, de acordo com Pedro Paulo Funari (1989) e Norberto Guarinello (2003), não há como escrever história sem um arcabouço conceitual moderno. Funari ainda argumenta que o que se deve evitar é, de fato, o anacronismo.

As novas abordagens, metodologias e temáticas relacionadas à História Cultural e Política também estimularam novas reflexões no campo do econômico. A documentação proveniente das escavações arqueológicas significou, por exemplo, uma reconsideração da ‘economia antiga’ proposta por Finley mediante os exemplos grego e romano. As evidências arqueológicas demonstraram, ao contrário das conclusões de Finley, que a economia antiga era muito mais ampla e apresentava um comércio de longa distância. As novas perspectivas emergidas do conjunto de debates no qual a História Cultural e Política se inscreve também estimularam a reconciliação dos estudos da economia antiga com os modelos e as abordagens provenientes da economia contemporânea beneficiando, dessa forma, os estudiosos dedicados a história da economia na Antiguidade que recorrem, com mais frequência, ao repertório conceitual da economia moderna. A história e historiografia sobre a ‘economia antiga’ disponíveis são, nesse sentido, um manancial de dados, modelos e evidências de como fazer (ou não fazer) que constitui nossa ‘cultura histórica’ (CARDOSO, 1981, p. 82). E, de fato, nós devemos formular as categorias necessárias com base nas evidências e modelos disponíveis à compreensão da vida econômica antiga e, em particular, para o

objeto de nossa reflexão no presente texto: a compreensão do contexto do convencionalmente chamado de Egito faraônico, circunscrito, grosso modo, no arco temporal de c. 3000 – 332 a.C..²

A economia antiga: um conceito em debate

A tese de Finley é influente e fornece uma contribuição importante. A ‘economia antiga’ proposta por Finley nos ensina, particularmente, como um modelo singular de economia antiga agrega características gerais das várias sociedades mediterrâneas greco-romanas entre os anos de 1000 a.C. até 500 d.C. (MORRIS, 1999, p. xix). Todavia, esse modelo exclui o Oriente-Próximo e marca um contraste significativo entre mundo clássico e o mundo do Oriente-Próximo fazendo emergir também um debate sobre o que torna, por exemplo, o Egito e os egípcios como parte de um mesmo mundo ‘antigo’ no qual vivem gregos e romanos. Assim, a nova compreensão da ‘economia antiga’, ou talvez seria melhor dizer, das economias antigas, no plural, se relaciona, portanto, com às inovações metodológicas e teóricas provenientes do campo da ‘economia’ contemporânea bem como com as novas abordagens e temáticas propostas pela História Cultural e Política as quais estimulam também o recurso à utilização de novos documentos antes desconsiderados ou pouco explorados na escrita da história da economia antiga. A unidade das economias antigas – que agregam gregos, romanos, persas, egípcios, mesopotâmios sob a categoria de Mundo Antigo – começa a ser analisada a partir de elementos como o ambiente natural, a tecnologia e a performance e a ecologia como um fator que estrutura a vida econômica (MORRIS; MANNING, 2005, p. 137-141). Desse modo, dentro desse contexto de novos desafios na escrita da história das ‘economias antigas’, que nos parece pertinente e bastante atual a reflexão acerca do tema sobre a economia e sociedade do Egito Faraônico.

A economia antiga e a sociedade egípcia

Os principais modelos de explicação da economia do Mundo Antigo são provenientes da Sociologia. Os fundadores da Sociologia se dedicaram, frequentemente, ao Mundo Antigo para ilustrar seus argumentos sobre a relação entre economia e sociedade: Marx, Engels e Weber se dedicaram a essa tarefa (MORRIS; MANNING, 2005, p. 153). E como vimos anteriormente mediante o modelo proposto por Moses I. Finley, Karl Polanyi e Marx Weber teve uma influência importante para o estudo da ‘economia

² Historicamente, a periodização é intrinsecamente e inevitavelmente anacrônica e esse fato deve ser destacado *a priori*. Os egípcios antigos não pensaram suas vidas em termos de fases e divisões como os historiadores, estudiosos e especialistas o fazem ao produzir suas interpretações históricas conforme já nos alerta Harriet Flower (2010). Todavia, poder-se-iam dizer que a periodização é como a “espinha dorsal” da História (HORNUNG, 2006, p. 1). De fato, a “Periodização é de vital importância para a História e toda geração tem que (re)considerar o passado em termos de sua própria perspectiva” (FLOWER, 2010, p. 4-6; SHAW, 2000, p. 1). A cronologia da história do Egito Antigo ainda tem sido, geralmente, fundamentada no sistema de dinastias cuja configuração cronológica foi herdada de Maneto, sacerdote egípcio do século III a.C., e preservada em sua obra intitulada ‘História Egípcia’. Assim, desde Maneto, o chamado período faraônico (c. 3000 a 332 a.C.) tem sido dividido em períodos denominados de “dinastias” as quais se constituem de uma sequência de monarcas, os faraós, geralmente, unidos por fatores como a forma de governo ou o lugar principal de residência desses monarcas (Shaw, 2000, p. 1). E embora o método de datação pelo radioisótopo carbono-14 tenha ajudado na definição de algumas datas dinásticas, as datas anteriores à 664 a.C. não podem ser consideradas exatas pela ausência de meios disponíveis que permitam estabelecer alguma precisão (LLOYD, 2010, p. xxxii; MANNING, p. 327-355).

antiga' mediante os exemplos das sociedades grega e romana. Contudo, o modelo de Marx Weber teve pouca influência na historiografia sobre o Oriente-Próximo, como julga Morris e Manning (2005, p. 143). E atualmente, os debates de como compreender e analisar a economia egípcia parece ser o tópico que tem ocupado com frequência a pauta dos estudiosos e especialistas em História do Egito Antigo. O estudo da economia egípcia no período faraônico tem sido compreendido mediante, grosso modo, duas teorias econômicas modernas: uma abordagem substantiva na esteira dos trabalhos de Karl Polanyi e uma abordagem racionalista ou formalista fundamentada em concepções modernas como 'economias de mercado' como, por exemplo, a proposta pelo modelo keynesiano (BLEIBERG, 2007; MORRIS, 1983, p. 795-829; WARBURTON, 1998, p. 143-170). Embora esses modelos teóricos recebam críticas muito tem-se avançado nos debates acerca da compreensão da economia egípcia.

Esse debate, no nível teórico-metodológico, nos parece muito importante e significou a produção de um conhecimento múltiplo e rico da economia egípcia antiga. Uma variedade de evidências destacam vários aspectos estruturais da economia egípcia antiga como presença de uma economia de mercado, flutuação de preços, mudanças em demandas e suprimentos dos principais produtos importados, participação de reis e faraós nas expedições comerciais, uma possível presença de um comércio privado não apenas de controle estatal, presença também de propriedade privada embora essa questão ainda seja controversa na historiografia (SILVER, 1983, p. 795-829; WARBURTON, 1998, p. 143-170; BLEIBERG, 2007). Assim, nos é possível conhecer e identificar uma série de temáticas que configuram, compõem e particularizam o que nós, na contemporaneidade, podemos classificar como "economia e sociedade no Egito faraônico".

Economia egípcia na sociedade faraônica

Em *Two ancient Egyptian Ship's Logs*, publicado em 1961, Jacobus Johannes Janssen (1961, p. 96) afirmou que a história econômica do Egito antigo estava ainda em sua infância. Desde a publicação de Janssen muito se avançou nos estudos sobre os aspectos relacionados à dimensão econômica, inclusive, na relação dessa esfera com o âmbito da sociedade. As particularidades da economia egípcia na sociedade faraônica podem ser destacadas a partir de alguns aspectos determinados. Em termos de conteúdo, podemos apontar as particularidades mediante a historiografia disponível e a compreensão das evidências apresentadas pela documentação primária. A economia egípcia na sociedade faraônica é abordada e compreendida, grosso modo, a partir de seis grandes temas: 1) ciência e tecnologia, 2) organizações militares, 3) transporte e comunicação, 4) comércio e a troca de gêneros, 5) assentamentos, demografia e distribuição, 6) economia estatal e economia doméstica.

Na impossibilidade de expor todos esses aspectos, cada um deles em detalhe, no espaço desse artigo, optamos por tratar esses seis grandes temas a partir da ótica dos transportes no Egito Faraônico e sua relação com a religião, as organizações militares, a atividade pesqueira, a produção têxtil, a agricultura e o comércio mediante a abordagem das tecnologias utilizadas, dos produtos em troca, a logística envolvida e as rotas de comercialização. "O Nilo era a mais rica fonte que abastecia o Egito antigo e consistia na sua veia arterial em termos de vias de comunicação" (SILVERMAN, 2003, p. 16). De fato, o rio Nilo é um

importante elemento da sociedade e economia egípcia como já sugeriu a mais conhecida afirmação de que o “Egito é uma dádiva do rio Nilo” de Heródoto, presente no Livro II, capítulo 5. Mesmo que esse Egito, na concepção de Heródoto, se refira apenas à região do Delta (GRIFFITHS, 1966, p. 57-61), podemos conceber que o Egito antigo como um todo é completamente dependente das águas do rio Nilo.

O Delta não pode ser considerado como uma área isolada do resto do Egito pois a comunicação seria facilitada, por toda a extensão do rio, assim, podemos conceber que todo o Egito não teria se desenvolvido sem o Nilo. Nesse sentido, o Nilo era o principal caminho de transporte e comunicação que conectava várias cidades e regiões e os egípcios construíram embarcações de todo tipo para o transporte de pessoas, de carga, para atividades de pesca e caça, para o lazer. Cheryl A. Ward (2004, p. 13) argumenta que “os antigos egípcios dependiam tão completamente do Nilo para se locomover por todo o território” que, inclusive, a linguagem para designar a viagem ao norte ou ao sul pelo rio Nilo era representada por embarcações: o símbolo de um barco com seu equipamento no convés, navegando nas correntes do Nilo, simboliza o norte e um barco com um mastro erguido com a vela içada para recorrer ao constante vento do norte, representa o sul, como podemos observar na representação a seguir:

Símbolos linguísticos



Os ventos do norte favorecem a navegação rio acima e estes eram predominantes no vale do rio Nilo fazendo com que o tráfego rio abaixo necessitasse de remos. Este fato se encontra representado também na escrita hieroglífica que nas expressões '*viajar para o norte*' (passar rio abaixo) e '*viajar para o sul*' (ir de barco rio acima) era utilizado o sinal de barco apropriado, mesmo quando se descrevia uma viagem por terra. (FONTE: BAINES; MÁLEK, 1996, p. 68).

Em *Transport in Ancient Egypt*, Robert B. Partridge (1996, p. 1) destaca que um “bom sistema de comunicações é essencial para qualquer sociedade, comunidade ou civilização, florescer”. E, de fato, segundo esse autor, o Egito não se desenvolveria sem o aparato de meios de transporte desenvolvidos uma vez que o Egito antigo se compõe de comunidades espalhadas ao longo do Rio Nilo e foi justamente a singularidade da geografia e topografia dessa região associada ao uso de vários meios de transporte desenvolvidos que permitiu o contato entre essas comunidades e seus vizinhos. Os egípcios desenvolveram meios de transporte tanto para utilização em rios e mares quanto em terra. O transporte marítimo se constituía de diferentes tipos de embarcações, construídos com diferentes materiais (papiro, madeira) para variadas finalidades.

O barco funerário de Khufu – devido uma historiografia grega antiga, Khufu é mais conhecido como Quéops, faraó da Dinastia IV, no Reino Antigo – é feito em madeira de cedro, provavelmente importada da região da Síria-Palestina (VINSON, 1994, p. 21; PARTRIDGE, 2010, p. 370). Essa descoberta, feita em 1954, mediante escavações no sítio arqueológico localizado em Gizé, no complexo das Grandes Pirâmides bem como outras evidências sobre embarcações que podem ser encontradas nas pinturas e relevos parietais de túmulos de nobres e da realeza faraônica e várias maquetes de embarcações encontradas também nesses túmulos nos fornece informações valiosas. Essas documentações nos oferecem importantes e significativas informações sobre as embarcações em si e suas finalidades, o comércio envolvendo a confecção dessas embarcações em termos de obtenção de matéria prima, seja em técnicas de fabricação de barcos e os marceneiros ou trabalhadores que constroem essas embarcações.

O barco de Khufu, as maquetes de embarcações, as evidências provenientes dos relevos e pinturas parietais que mostram representações de embarcações nos permitem compreender alguns daqueles aspectos. Primeiro, evidencia a comercialização entre o Egito e a região da Síria-Palestina no que se refere à importação de matéria-prima, a madeira, já na época do Reino Antigo. Segundo, o barco de Khufu apresenta evidências de que essa embarcação tenha sido utilizada para navegação pelo faraó. Algumas marcas na madeira e nas cordas indicam que o barco tenha estado em água. Embora isso tenha sido possível, e há embarcações para o transporte de carga e pessoas, o barco de Khufu, em particular, parece ter sido empregado de uma maneira mais cerimonial e relacionado ao âmbito do religioso. No sistema de crenças e rituais egípcios, tanto a documentação escrita como a cultura material reportam que, para alcançar a vida pós-morte, os egípcios antigos acreditavam que o morto ainda teria que atravessar uma extensão de águas, uma espécie de hidrovia, e para enfrentar esse caminho de águas que os barcos eram necessários e, por essa razão mesmo, que se explica a presença seja de embarcações em tamanho real – como o barco de Khufu – seja os modelos em miniatura de embarcações encontradas nos túmulos (JONES, 1995, p. 12-25). Terceiro, todo esse aparato e existência dos diversos tipos de embarcações significam a existência de um mercado de fabricação de embarcações específicas, com tecnologia e especialização do trabalho artesanal e construção de transportes marítimos.

As embarcações que eram utilizadas de fato para navegação serviam para várias finalidades. As embarcações poderiam ser de carga, transporte de pessoas, para atividade pesqueira e caça. As embarcações de carga podiam suportar pesos e tamanhos de cargas variadas. Uma reconstrução moderna, em forma de desenho, com base nos relevos do Templo da rainha Hatshepsut, em Deir el-Bahri, de uma embarcação de carga mostra, claramente, o transporte de dois enormes obeliscos (JENKINS, 1980, p. 131; PARTRIDGE, 2010, p. 380). As cargas poderiam também ser de alimentos e produtos comerciais provenientes de um comércio local e na região do Nilo bem como de uma expedição comercial em nível internacional e em navegação em mares – como é possível verificar pela famosa pintura parietal proveniente do Templo da rainha Hatshepsut que promoveu uma expedição comercial às terras do Ponto (JANSSEN, 1961, p. 98-105).

As expedições comerciais como a da rainha Hatshepsut implica também toda uma logística pela quantidade de pessoas envolvidas na expedição. Assim, produtos perecíveis, por exemplo, peixes,³ para alimentação da tripulação eram também armazenadas como indicativo das representações da expedição presente nas paredes do Templo da rainha. As embarcações também eram utilizadas para o transporte de pessoas. Os barcos serviam para transportar pessoas para outras cidades em épocas de inundações, funcionando também, por vezes, como balsas, atravessando as pessoas de um lado do rio Nilo para o outro, transportando, inclusive, alimentos e produtos para a comercialização local (SILVERMAN, 2003, p. 17).

A pesca e a caça são outras duas atividades as quais o transporte marítimo é importante e essencial e que são imbricados com as relações sociais entre os egípcios bem como criadora de relações de poder e hierarquias. As embarcações podiam ser fabricadas a partir de duas matérias-primas principais, o papiro e a madeira, e como o papiro não é, particularmente, um material de longa duração é muito provável que poucos ou quase nenhum barco de papiro tenha sido construído em grandes medidas se restringindo, portanto, essencialmente, a jangadas feitas de feixes de papiros amarrados (PARTRIDGE, 2010, p. 372-374).

O uso da madeira como matéria-prima, na construção de barcos, não foi uma substituição ao uso do papiro uma vez que os barcos de papiro continuaram a existir e serem fabricados, mas seu uso talvez tenha sido restringido à pescadores e para caça de animais de pequeno porte na medida em que eram mais fáceis de serem fabricados (e eram também menos dispendiosos) e a matéria-prima, o papiro, era de fácil acesso uma vez que eram extraídos à margem do rio Nilo (PARTRIDGE, 2010). As jangadas podiam suportar, facilmente, o peso de duas pessoas e as representações dos relevos e pinturas parietais evidenciam esse fato. As madeiras utilizadas e que eram nativas do Egito eram a acácia, o sicômoro e a persea, mas todas essas produziam uma pouca quantidade de madeira o que fazia dessa mercadoria um produto raro e valioso (PARTRIDGE, 2010, p. 374-380). Embora as jangadas fossem usadas tanto pela elite quanto pela população em geral, o uso desse tipo de embarcação era diferenciado. As representações nas paredes dos túmulos egípcios mostram a diferenciação e o sinal do status do indivíduo que a utiliza.

A utilização das embarcações para o trabalho (atividade pesqueira de subsistência), por exemplo, será mais simples, rústicas em design, com cascos mais sólidos que suportam mais de duas pessoas. A utilização pela elite, geralmente, é representada como uma cena lúdica desportiva sem implicações de um trabalho forçado que necessite de uma embarcação reforçada. A caça estava relacionada à vários tipos de animais, hipopótamos, raposas, aves dos pântanos, codornas. Outro importante aspecto relacionado à atividade pesqueira e caça são as cenas de lutas representadas em várias pinturas parietais provenientes de Saquara, no Reino Antigo. A historiografia ora argumenta que seja um 'jogo', um desporto, entre os pescadores, ora argumenta em favor de uma ideia de conflitos implicando, inclusive, em roubo de pescado e pesca. As cenas são demasiado violentas para representarem um entretenimento o que nos leva a crer que o argumento de conflitos, ou disputa por espaços de pesca possa ser mais plausível. Assim, poderíamos conceber que a atividade pesqueira consistia também em uma atividade que demandava um certo perigo. Além de concorrência e competição entre os pescadores, estes ainda tinham que enfrentar os perigos de ataques de crocodilos como algumas representações também mostram, jacarés a espreita nas cenas de

³ Conferir imagem presente na obra *Seagoing Ships and Seamanship in the Bronze Age Levant*, de S. Wachsmann (2009, p. 19), que indica uma representação variada de peixes que pode inclusive, ser evidências dos lugares pelos quais a expedição tenha passado se inferirmos sobre os tipos de peixes.

pesca. No nível da elite, a ausência de violência em cenas talvez se explique porque a proveniência do suprimento seja as ofertas e os presentes recebidos de reinados estrangeiros. A violência no nível da elite se restringiria, provavelmente, às cenas de batalhas e conflitos militares.

Os transportes terrestres, por sua vez, eram variados. E, pelo menos, antes da introdução da carroça, o transporte terrestre era um dos meios mais utilizados pela maioria da população que raramente teria feito viagens de longas distâncias (PARTRIDGE, 2010, p. 381). Provavelmente, a grande maioria da população egípcia viveu, trabalhou e morreu perto dos locais de nascimento (PARTRIDGE, 2010). A estrutura para o transporte terrestre se constitui de uma rede de rotas e caminhos nos quais trafegavam-se pedestres, asnos e cavalos, coches, palanquins, fazia-se transporte de embarcações, cargas. Desse modo, esse conjunto de meios de transportes está intimamente relacionado com o comércio, uma logística particular, ferramentas, tecnologia e uma estrutura de rotas que possibilitava, inclusive, o transporte de barcos em terra. Começamos por explicitar o comércio e as questões econômicas envolvidas nas construções e utilização desses meios de transportes. As embarcações, por exemplo, implicam na manufatura e colheita de papiros ou na importação de madeira da Palestina/Síria. A madeira importada era transportada mediante grandes embarcações capazes de suportar uma carga significativamente pesada como podemos depreender de uma construção moderna de uma embarcação com base em relevos do templo de Hatshepsut, em Deir el-Bahri, que transporta dois grandes obeliscos.

A construção de embarcações de madeira implicava em utilização de pessoal especializado portadores de técnicas náuticas e utilização de ferramentas para o trabalho com a madeira e o exercício do ofício. A carpintaria era um serviço significativamente especializado. Cenas provenientes do Túmulo de Khnumhotep III, em Benin Hasan. Dinastia XII, Reino Médio; do Túmulo de Rekhmire, Dinastia XVIII, Reino Novo mostram cortadores de madeira escolhendo a árvore, um carpinteiro aplicando uma espécie de verniz e um carpinteiro trabalhando com um tipo de serrote. Além disso, a madeira era matéria-prima de uma série de produtos para comercialização: produção de ferramentas para a fabricação têxtil; produção de mobiliário e transportes – baús, cadeiras, camas, carroças, coches, palanquins, embarcações e maquetes que eram utilizados para rituais funerários e enterrados juntos com o morto; fabricação de ferramentas para a produção agrícola como, por exemplo, o sacho.

A colheita de papiros servia também tanto para a fabricação de embarcações quanto para a fabricação de vários outros produtos para a comercialização os quais eram transportados via barcos, asnos ou em cargas para serem carregados em sacolas presa nas costas. O comércio do papiro era intenso e, embora, a sua utilização na construção de embarcações e para o registro escrito, funcionando como papel (registros administrativos, tratados médicos) sejam os produtos mais conhecidos feitos desse material, havia uma outra variedade de produtos que eram comercializados e utilizados que movimentava a economia egípcia. O papiro poderia ser utilizado para fabricação de baús, cestos, sandálias, como comida, como oferendas e decoração e, como uma funcionalidade menos conhecida e menos explorada pela investigação histórica, como uma espécie de chiclete e, assim sendo, funcionando como uma espécie de remédio tendo efeitos de profilaxia na dentição, como argumenta D. M. Dixon (1972) e evidencia o Papiro de Ebers, um tratado de medicina.

O comércio têxtil é outra grande parte da economia egípcia que eram também exportados como o papiro. Economicamente, a produção têxtil também se destinava a fabricação de peças de vestuário. Aqui alguns exemplos: uma pintura em relevo proveniente do Túmulo de Ptahhotep e Akhetotep em Saquara,

Reino Antigo, mostrando um caçador usando um manto amarrado ao ombro; tangas em couro provenientes do Reino Novo encontrados em uma caixa pertencente à um nobre chamado Maiherperi; vestido com manga e decote em ‘V’ proveniente do Reino Antigo, em Asiut, atualmente encontra-se no Museu do Louvre sob o código ‘Louvre E 12026’. As evidências de uma produção têxtil também são provenientes de cena de Tecelagem da Dinastia XII do Faraó Amenemhat I, Reino Médio em pintura em parede proveniente do Túmulo de Meketre ou a partir de uma evidência singular: uma Múmia usando um vestido sem manga com decote em ‘V’. Atualmente destruído em razão das primeiras investigações sobre a múmia o que impediu um maior conhecimento acerca da matéria-prima do tecido. Outra possibilidade de produção têxtil é a fabricação de redes de pesca.

A metalurgia, como a carpintaria, era outro setor da economia egípcia faraônica extraordinário. O suprimento de metais era de alguma forma abundantes na própria região do Egito antigo. E a fabricação de joias de uma beleza ímpar.

Os transportes marítimos e terrestres eram também aspectos importantes para as organizações e campanhas militares. Robert G. Morkot (2003:xlvi) afirmou que “nós sabemos mais sobre os aspectos econômicos da guerra do que propriamente as estratégias e as táticas” de guerra egípcias e isso se deve largamente em razão da natureza da documentação primária, de seu ‘decorum’. As fontes documentais para conhecermos sobre o exército, os armamentos e tecnologias militares do período faraônico são variadas, inscrições, pinturas. Robert B. Partridge (2002, p. 306) argumenta que o exército era parte fundamental do Egito antigo e sua existência foi essencial para a longevidade desta sociedade. No decorrer dos reinados dos faraós até finais da Dinastia XVIII, as atividades militares se restringiam a pouco mais do que a função de policiamento (PARTRIDGE, 2002, p. 240). Foi provavelmente no reinado de Tutmés IV (1400 – 1390 a.C.) que, pela primeira vez, um exército sob o comando do monarca deixaria o Egito em uma campanha agressiva de combate. O Reino Novo é o momento em que surge uma necessidade de existência de um exército permanente pronto e habilitado a sair em campanha a qualquer momento (PARTRIDGE, 2002, p. 88).

O exército egípcio tem uma hierarquia e estrutura clara e definida com uma cadeia de comando reconhecida. Ciro Flamarion Cardoso (2012, p. 26) resumiu a organização militar egípcia do século XIII a.C. no qual todos os elementos estariam presentes:

[...] infantaria, carros de guerra, tropas estacionadas em guarnições de fortalezas ou postos avançados, tropas de elite (a guarda pessoal do rei), contingentes embarcados (marinheiros combatentes), tropas estrangeiras (mercenários; grupos étnicos fixados por ordem do rei após sua derrota militar pelo egípcios, em aldeias especiais e encarregados de diversas funções militares; no topo da hierarquia o próprio faraó seguidos por generalíssimos ou comandante-em-chefe (muitas vezes os filhos dos monarcas), o general comandante das tropas do norte e o das tropas do sul do Egito havendo ainda generais de posição inferior, portadores de estandartes além dos comandantes das diversas unidades mencionadas de tropas.

O Tratado de Kadesh tem sido considerado, geralmente, como um dos mais antigos documentos cujo conteúdo se refere à um tratado de paz e acordo de ‘extradição’ (retornos de refugiados) firmado entre o Egito e o império Hitita, especificamente, entre o faraó Ramessede II e o rei Hattusili III, após a Batalha de

Kadesh em 1280 a.C. (BELL, 2008, p. 80-81).⁴ Dentre as ricas implicações que as evidências presentes nesse documento pode nos fornecer, gostaria de salientar uma: a questão dos retornos dos refugiados que implica, necessariamente, num aspecto sócio-econômico importante. No Egito Faraônico, o exército poderia se compor mediante o uso de mercenários. Esses acordos significam também, do ponto de vista sócio-econômico, o desfalque de membros no exército para a sociedade que se vê obrigada (em razão do tratado) de devolver refugiados. Dois outros tratados precedem esse Tratado de Kadesh o que nos leva a concluir que tratados de cooperação e paz parecem ter sido algo recorrente no Mundo Antigo o que torna, por esse lado, um frequente influxo também de botins de guerra e contínuo suplemento de mercenários nos exércitos egípcios, como também, nos dá conta o relevo parietal da chamada “Batalha contra os Povos do Mar” uma batalha durante o reino de Ramsés III. O exército, a organização militar e as campanhas de guerras, por sua vez, muito se beneficiou bem como também contribuiu para o desenvolvimento de ferramentas, armas e transportes.

O armamento e a tecnologia militar se constituíam de carros de batalha; uso de machados com lâminas e lanças; uso de arcos e flechas, escudos. Assim, o exército se compunha de arqueiros devidamente equipados de arcos e flechas, de infantaria armadas ainda com lanças, machados de guerra, foices-espadas, clavas. Não esquecendo que o exército também absorvia mercenários em seus quadros de infantaria, contudo, estes “quando em suas casas não carregavam consigo suas armas que permaneciam trancadas em depósitos, acessíveis apenas para treinamento ou combate” (CARDOSO, 2012, p. 26).

O túmulo do administrador do faraó Amenhotep, Dinastia XVIII, no período do Reino Novo, Ken-Amun contém representações dos produtos de vários ateliês que estavam sob seu controle e isso inclui armamentos (SPALINGER, 2005, p. 134). Algumas cenas de guerras, em relevo que narra a batalha contra ‘Os Povos do Mar’, também mostram a estrutura da guerra nas águas com embarcações e armamentos (NELSON, 1930, PLATES 37-39, 40A, 40B). Em terra, as instituições militares ainda recorriam a escadas em ataques à fortalezas. As cenas de cerco a fortificações com recurso à andaimes e técnicas de rompimento de barreiras evidenciam que ambas essas técnicas ainda são utilizadas tanto no Reino Médio como no Reino Novo como podemos observar da cena proveniente do Túmulo de Antef, Tebas, Egito, em c. 2100 (HAMBLIN, 2007, p. 447), e o ataque de Ramsés II à Dapur, cidade do norte da Síria (SPALINGER, 2005, p. 224; MORKOT, 2010, p. 73), durante o Reino Novo. Este também é uma cena de cerco à uma fortificação com recurso à escaladas mediante andaimes. Esse ataque é representado em relevos do Ramesseum, Templo em memória do faraó Ramsés II localizado na parte ocidental de Tebas. A vida material da sociedade egípcia antiga está compreendida em três grandes porções marítimas: o Mar Mediterrâneo, o Rio Nilo e o Mar Vermelho.

A estrutura de rotas marítimas e terrestres que conectavam esses três associado ao transporte de embarcações em terra eram, particularmente, o que tornava também toda essa economia possível. A tecnologia de transporte de embarcações em rotas terrestres evidenciados tanto mediante textos, iconografias e arqueologia tornou possível expedições tanto em direção ao Mediterrâneo quanto ao Mar

⁴ Veja também como esse documento tem sido citado devido o caso de Edward Snowden que vazou informações confidenciais da CIA na época em que trabalhou como técnico. Essa relação entre esse caso e a citação ao documento antigo se deve em razão dos acordos de extradição e, por tanto, a problemática de retorno do indivíduo ao país de origem, nesse caso, de Snowden para ser julgado em corte americana. Conferir: <http://www.bbc.co.uk/news/magazine-23029814#TWEET803121> Acesso em 27 de jun de 2013.

Vermelho. O Wadi Hammamat, uma importante rota terrestre que liga a cidade de Koptos à costa do Mar Vermelho, deve ter sido, provavelmente, a rota que os antigos egípcios utilizaram para alcançar e navegar pelo Mar Vermelho. Essa hipótese é possível mediante a compreensão dos métodos de transporte de embarcações em terra. As embarcações poderiam ser carregadas mediante rampas de lançamento; trenós; vagões; carregadas por pessoas; puxadas por animais como são evidenciadas pela iconografia e arqueologia (GILBERT, 2008; MANLEY, 1996; CREASMAN, 2010). Uma outra possibilidade é a desmontagem da embarcação e sua re-construção para uso na água. De uma maneira ou de outra, essas expedições significavam movimentação de uma quantidade significativa de pessoas e especialistas, de suprimento e uma logística de abastecimento e estratégias de engenharia como é possível ver pelas cenas da expedição ao Ponto realizado pela rainha Hatshepsut. As cenas mostram uma população de pessoas, suprimentos e fornece um dado bastante interessante, a representação de peixes que nos permite afirmar duas possibilidades: a pescaria para o suprimento da tripulação e a pescaria como comercialização de produtos alimentícios não nativos provenientes de outras regiões. De uma maneira ou de outra, a logística empregada nas expedições tanto comerciais quanto de guerra quanto no cultivo e na agricultura caracterizam a sociedade do Egito faraônico e lhe impõe singularidade à medida que os egípcios forneceram respostas às problemáticas presentes e impostas pela sua geografia.

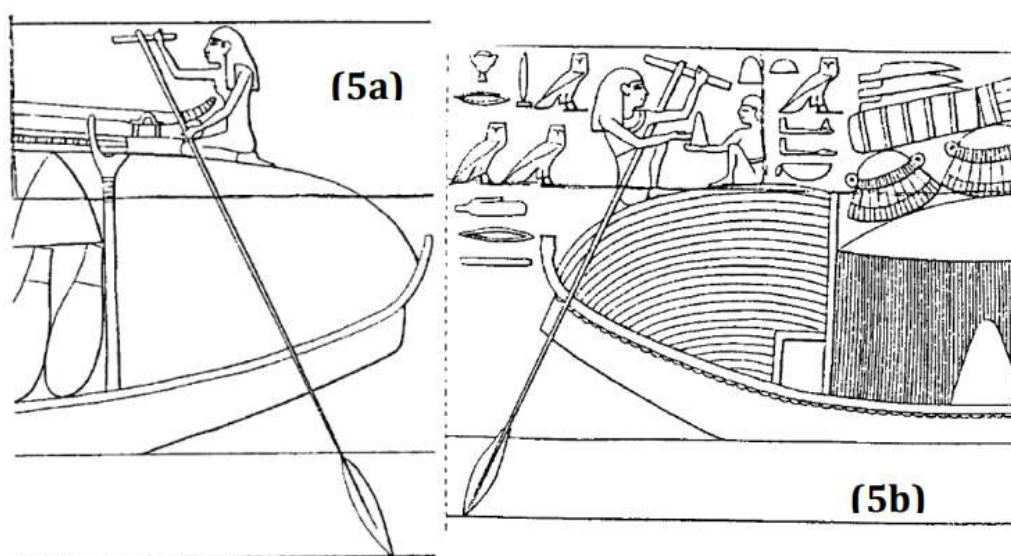
A mulher na economia egípcia faraônica

Para finalizar, gostaríamos de discorrer, de maneira breve, sobre a mulher na economia egípcia faraônica. E embora, eu apresente aqui, *en passant*, o tema da mulher ou, em melhores termos, a História de Gênero no contexto do Egito faraônico, não queremos significar com isso que este seja um tema menor ou que tenha menos importância. Pelo contrário, a História de Gênero tem trazido muitas contribuições à compreensão da história do Egito antigo. Três importantes evidências nos levam à reflexão acerca do status, do papel e da importância da mulher egípcia. As duas primeiras evidências (Figuras 5a e 5b) estão presentes em uma cena em que mostram mulheres timoneiras (?) provenientes de um templo da Dinastia V, Reino Antigo, em Saquara.

A cena mostra duas mulheres segurando a direção do remo de uma embarcação de carga. Na imagem da Figura 5b, em especial, os hieróglifos apresentam a seguinte tradução oferecida por Henry George Fisher (2000, p. 38), “Me entregue o pão com sua mão (mas) não obstrua minha visão com esse gesto enquanto eu estou manobrando o navio no porto”. A julgar por esta inscrição, poderíamos aferir que mulheres também exerciam o ofício de timoneiras no Antigo Egito, pelo menos durante o Reino Antigo (FISHER, 2000: p. 38).

Mulheres Timoneiras

Figura 5 – Cena de mulheres timoneiras (?) provenientes de um templo da Dinastia V, Reino Antigo, em Saquara. A cena mostra duas mulheres segurando a direção do remo de uma embarcação de carga. Na imagem (5b), em especial, os hieróglifos apresentam a seguinte tradução oferecida por Henry George Fisher (2000: p. 38), “Me entregue o pão com sua mão (mas) não obstrua minha visão com esse gesto enquanto eu estou manobrando o navio no porto”. A julgar por esta inscrição, poderíamos aferir que mulheres também exerciam o ofício de timoneiras no Antigo Egito, pelo menos durante o Reino Antigo ou sendo um caso especial ainda assim a cena sugere que seria possível o acesso de mulheres a esse ofício.



Fonte: FISHER, H. G. *Egyptian women of the Old Kingdom*. New York: The Metropolitan Museum of Art, 2000, p. 38.

A questão em debate na historiografia especializada é a de que como podemos interpretar essas mulheres timoneiras, como um caso comum ou como sendo um caso excepcional, especial. O debate ainda está em aberto. Contudo, mesmo que seja o caso de que mulheres timoneiras sejam uma excepcionalidade, o que a cena nos sugere, sem dúvida, é que seria possível o acesso de mulheres a esse ofício e que dada a inscrição uma situação aceita com certa tranquilidade como pertencente à uma cena comum das atividades das mulheres no Egito do contexto faraônico. A terceira evidência, rica em detalhes, diz respeito à uma transação comercial e pode ser encontrada no Papiro Cairo 65739 de Deir el-Medina (Figura 82). Segundo Ciro Flamarion Cardoso (1987, p. 83-84), trata-se de um documento também relacionado à um processo legal no qual uma mulher chamada de Iri-Nefert havia comprado uma escrava mediante o pagamento com mercadorias diversas. Na transação comercial um mercador chamado Raia oferece à Iri-Nefert uma escrava proveniente da Palestina ou da Síria e Iri-Nefert compra a escrava por um preço calculado em prata mas pago em bens os quais, parte, ela já os possuía e, outra parte, ela teria que adquirir comprando de outras pessoas (PRITCHARD, 1969: p. 216). Algum tempo depois dessa transação, um soldado chamado Nekhy acusou legalmente Iri-Nefert em razão de uma suspeita de que parte do pagamento na compra da

escrava se constituía de bens (ou mercadorias) que pertenciam a outra mulher chamada de Bak-Mut (CARDOSO, 1987, p. 83-84; PRITCHARD, 1969, p. 216-17).

Este caso seria, então, examinado em corte e o papiro nos fornece vários dados que contribuem para a compreensão do lugar da mulher na sociedade egípcia. Mas, além disso, fornece evidências valiosas que estimula o estudo de vários aspectos da sociedade egípcia e da história de gênero nesse contexto. Primeiro, fornece evidências sobre o comércio de escravos e indícios sobre as proporções e valores de pratas no sistema de trocas (GARDINER, 1935, p. 140; BLEIBERG, 1997), segundo, informa sobre os procedimentos de um processo legal e o sistema jurídico egípcio antigo e a participação da mulher e sua diferenciação sexual no referente à aplicação de penas (FERREIRA, 2004, p. 71-72) e, por fim, revela a participação da mulher em transações comerciais e seu papel no âmbito doméstico na fabricação de bens que serviriam como pagamentos no sistema de trocas tanto no nível local e, por vezes, fora do controle estatal, como vimos ser possível mediante essa evidência do Papiro Cairo 65739 de Deir el-Medina contrariando uma historiografia tradicional que sugere que não haveria comércio fora do controle do estado faraônico egípcio mediante suas instituições incluindo os Templos, quanto no nível público e estatal como podemos evidenciar com o exemplo da expedição à região do Ponto ordenado pela rainha Hatshepsut e a comercialização e construção dos templos egípcios que demandavam e centralizavam um importante esforço comercial e de mão de obra.

As mulheres parecem ter atuado em diversos âmbitos da sociedade egípcia. Até muito recentemente, o foco dos estudos sobre as mulheres no Egito antigo centrava atenção no estudo das mulheres da elite tendo a rainha Cleópatra como ponto de partida. Atualmente, como podemos observar, pelas evidências aqui apresentadas que é possível uma compreensão do papel da mulher em várias esferas da sociedade e considerando todos os estamentos sociais. Não obstante, muito ainda há que se estudar e compreender uma vez que devemos também refletir sobre até que ponto essas evidências representam a excepcionalidade ou o comum na sociedade egípcia. Até que ponto, poderíamos compreender o papel da mulher no âmbito do econômico e do social.

Considerações finais

As evidências disponíveis na atualidade para inferirmos sobre a economia estatal e privada no contexto do Egito antigo ainda deixam lacunas e muitas questões em aberto como argumentou E. Bleiberg. Muito já se avançou. E hoje nos é possível conhecer muito da história do Egito antigo do período dos faraós em razão de uma historiografia crítica e do vasto material documental disponível. Os desafios atuais da escrita dessa história repousam ainda na maneira como podemos compreender e explorar esse vasto manancial de documentações tanto escritas quanto uma cultura material riquíssima. Outro importante debate se trava, como podemos observar, sobre o recurso ou não a metodologias e teorias modernas para a compreensão da realidade do mundo antigo. A escrita da história não se faz sem documentos, mas também não pode ser concebida sem métodos e técnicas que contribuem para o desvelamento da maneira como os antigos viveram, se organizaram em sociedade, se relacionaram uns com os outros e morreram. Assim, o debate sobre o uso ou não de métodos e técnicas confirma a riqueza das contribuições para a escrita dessa história bem como para a ampliação das formas de abordagens das documentações disponíveis cunhando

temas, objetos de investigação histórica e apontando novos direcionamentos de pesquisa. A História Econômica, desse modo, em associação com os debates provenientes da História Cultural e Política, nos oferece uma rica e importante perspectiva, lugar privilegiado e fecundo de análises históricas. A história dos transportes e sua relação com a economia e sociedade no Egito faraônico é um importante resultado de todo esse contexto. Sem dúvida, um aspecto relevante fruto do contexto histórico atual que contribui significativamente na compreensão da sociedade egípcia e suas modalidades de relações de poder e de gênero.

Referências bibliográficas

Documentação Primária Impressa

- NELSON, H. H. (Dir.). **Medinet Habu**. Volume I – Plates 1-54: Earlier Historical Records of Ramses III by the Epigraphic Survey. Chicago/Illinois: The University of Chicago Press, 1930.
- PAPIRO CAIRO 65.739. In: CARDOSO, C.F. **Trabalho compulsório na Antiguidade**: Ensaio introdutório e coletânea de fontes primárias. Rio de Janeiro: Edições Graal, 1984, pp. 83-84.
- PAPIRO CAIRO 65739. In: PRITCHARD, J. B. **Ancient Near Eastern relating to the Old Testament**. Princeton/New Jersey: Princeton University Press, 1969, pp. 216-17.
- PAPIRO DE EBERS, **Tratado de Medicina da época de Amenhotep I, Dinastia XVIII, Reino Novo**. Fonte: UNIVERSITÄT LEIPZIG. Disponível em http://papyri-leipzig.dl.uni-leipzig.de/receive/UBLPapyri_schrift_00035080. Acesso em 18 de Jun de 2013.

Obras de Apoio

- BAINES, J. & MÁLEK, J. O Mundo Egípcio: Deuses, Templos e Faraós, Volume I. Lisboa: Edições del Prado, 1996.
- BELL, C. **On the Law of Peace: peace agreements and the Lex Pacificatoria**. Oxford: Oxford University Press, 2008.
- BLEIBERG, E. State and Private Enterprise. In: WILKINSON, T. **The Egyptian World**. London/New York: Routledge, 2009, pp. 175-184.
- BUNSON, M. **Encyclopedia of Ancient Egypt**. New York: Facts on File, Inc., 2002.
- CARDOSO, C. F. Guerra, Economia e Sociedade no Egito do Reino Novo (séculos XVI-XI a.C.). In: FUNARI, P.P.A.; CARVALHO, M. M. de; CARLAN, C. U. & SILVA, E.C.M. **História Militar do Mundo Antigo**: Guerras e Identidades. Volume 1. São Paulo: Annablume, 2012, pp. 15-37.
- CARDOSO, C. F. **O Egito antigo**. São Paulo: Brasiliense, 1982.
- CLINE, E. H. **The world in Ancient Times**: The ancient Egyptian world. Oxford: Oxford University Press, 2005.
- CREASMAN, P. P. Overland Boat Transportation during the Pharaonic Period: Archaeology and Iconography. **Journal of Ancient Egyptian Interconnections**, Vol. 2, Issue 3, 2010, pp. 14-30.
- DIXON, D. M. Masticatories in ancient Egypt. **Journal of Human Evolution**, vol 1, Issue 5, 1972, pp. 433-442.
- EYRE, C. The Economy: Pharaonic. In: LLOYD, A. B. **A Companion to Ancient Egypt**. Oxford: Wiley-Blackwell, 2010, pp. 291-308.
- FERREIRA, A. **The legal rights of the women of ancient Egypt**. 2004. Disponível em <http://uir.unisa.ac.za/handle/10500/1003>. Acesso em 26 de Jul de 2013.
- FINLEY, M. I. **Ancient economy**. Updated edition with a new foreword by Ian Morris. Berkeley: University of California Press, 1999.

- FISHER, H. G. **Egyptian women of the Old Kingdom**. New York: The Metropolitan Museum of Art, 2000.
- GARDINER, A.H. A lawsuit arising from the purchase of two slaves. **The Journal of Egyptian Archaeology**, vol. 21, n. 2, 1935, pp. 140-146.
- GILBERT, G. P. **Ancient Egyptian Sea Power and the origin of Maritime Force**. Canberra: Sea Power Centre, 2008.
- GUARINELLO, N. Uma morfologia da história: as formas da história antiga. **Politeia**, v. 3, n. 1, 2003, p. 41-61.
- GRIFFITHS, J. G. Hecataeus and Herodotus on “A Gift of the River”. **Journal of Near Eastern Studies**, vol. 25, n. 1, 1966, pp. 57-61.
- HAMBLIN, W. J. **Warfare in the Ancient Near East**. To 1600 BC: Holy Warriors at the Dawn of History. London/New York: Routledge, 2007.
- JAMES, T. G. H. **Pharaoh’s People: Scenes from Life in Imperial Egypt**. London: Tauris Parke Paperbacks, 2007.
- JANSSEN, J. J. **Two Ancient Egyptian Ship’s Logs: Papyrus Leiden i 350 verso Papyrus Turin 2008+2016**. Leiden: Brill, 1961.
- JENKINS, N. **The boat beneath the pyramid: king Cheop’s Royal Ship**. New York: Holt, Rinehart and Winston, 1980.
- JONES, D. **Boats**. Austin: University of Texas Press, 1995.
- LICHTHEIM, M. **Ancient Egyptian Literature, Volume II – The New Kingdom**. Berkeley: University of California Press, 2006.
- LLOYD, A. B. **A Companion to Ancient Egypt**. Oxford: Wiley-Blackwell, 2010.
- MANNING, J. G.; MORRIS, I. **The Ancient Economy**. Stanford: Stanford University Press, 2005.
- MANLEY, B. **The Penguin Historical Atlas of Ancient Egypt**. Hamondsworth: Penguin, 1996.
- MORKOT, R. G. **The A to Z Ancient Egyptian Warfare**. Maryland: Scarecrow Press, 2010.
- MORRIS, I.; MANNING, J. G. The economy sociology of the ancient mediterranean world. In: SMELSER, N. J.; SWEDBERG R. **The handbook of economy sociology**. Princeton University Press, 2005, p. 131-159.
- NICHOLSON, P. T. SHAW, I. **Ancient Egyptian Materials and Technology**. Cambridge: Cambridge University Press, 2000.
- PARTRIDGE, R. B. Transport in Ancient Egypt. In: LLOYD, A. B. **A Companion to Ancient Egypt**. Oxford: Wiley-Blackwell, 2010.
- SHAW, I.; JAMESON, R. **A Dictionary of Archaeology**. Oxford: Blackwell, 1999.
- SPALINGER, A. J. **War in ancient Egypt**. Oxford: Blackwell Publishing, 2005.
- WARBURTON, D. Economic thinking in Egyptology. **Studien zur Altägyptischen Kultur**, Bd. 26, 1998, pp. 143-170.
- TYLOR, J. J.; GRIFFITH, B. A. **The Tomb of Paheri at El Kab**. London: The Egypt Exploration Fund., 1894.

WACHSMANN, S. **Seagoing Ships and Seamanship in the Bronze Age Levant**. College Station/Texas: Texas A&M University Press, 2009.

WARD, C. A. Boatbuilding in Ancient Egypt. In: HOCKER, F. M.; WARD, C. A. **The philosophy of shipbuilding**: conceptual approaches to the study of wooden ships. Texas A&M University Press, 2004, pp. 13-24.

VOGELSANG-EASTWOOD, G. Textiles. In: NICHOLSON, P. T. SHAW, I. **Ancient Egyptian Materials and Technology**. Cambridge: Cambridge University Press, 2000.