

3. *Mare nostrum* nunca d'antes navegado

“Há sempre um Vasco da Gama num marujo português”

(Amália Rodrigues, “Fado Marujo”)

A época de ouro dos portugueses, desde os primórdios da expansão ultramarina até à queda do império, faz do imaginário do mar, com os seus monstros, tempestades, naufrágios e tesouros, uma realidade vivida – e contada – por muitos. O medo dá lugar ao exagero. O heroísmo patriótico é realçado. À medida que os “mareantes” instruídos na escola de Sagres iam sulcando o Atlântico, desfaziam-se as fantasias do Mar Tenebroso. Os Descobrimentos, ao tornarem-se um empreendimento nacional, verdadeira “epopeia coletiva” (Saraiva, 1993: 138), não só transfiguraram a configuração do mundo, mas também contribuíram para uma evolução sócio-cultural.

A época dos Descobrimentos dividiu-se em dois grandes momentos: o primeiro (de D. João I a D. Manuel I) foi ascendente e heroico, o segundo marcou o declínio da epopeia e culminou com a morte de D. Sebastião. O horizonte da casa lusitana era sem limites e, contrariamente ao resto da Europa, Portugal tinha as suas fronteiras já bem definidas, o que, sem dúvida, contribuiu para a ideia deste povo estar predestinado a grandes feitos. Com a opulência surgiu também a cobiça e a violência. A queda do império era inevitável. Este capítulo expõe muito brevemente alguns feitos portugueses pertinentes para o presente estudo. O objetivo não é glorificar, mas explicar a importância desta época na construção do imaginário português.

A navegação lusa tem por antepassado o povo fenício que, no século X a.C., já viajava por todo o Mediterrâneo. Os fenícios chegaram à Península Ibérica para obter ouro, prata, cobre e estanho. Ao estabelecer relações comerciais duradouras criaram-se feitorias que se

tornaram povoações, origem de algumas cidades marítimas portuguesas como Porto, Lisboa ou Alcácer do Sal. Estes excelentes marinheiros e mercantes transmitiram-nos o princípio dos mapas astronómicos, permitindo navegar de noite orientados a norte pela estrela polar. A arte grega introduziu, no século VII a.C., a ideia de uma construção naval com diferentes objetivos: o navio mercante e o navio de combate. A batalha de Salamina (480 a.C.) entre gregos e persas, considerada geralmente como a primeira batalha naval do Mediterrâneo, demonstra já um bom conhecimento náutico. Posteriormente foram introduzidos os conhecimentos sobre os ventos, permitindo desenhar uma rota.

No início da Idade Média, quando a navegação se limitava a seguir as costas, os vikings destacaram-se pela bravura em enfrentar os mares nórdicos e avançar para além do horizonte. As primeiras cartas náuticas indicando as rotas entre os portos foram transmitidas pelos nórdicos e mais tarde desenvolvidas na Escola de Sagres. Com a bússola, a rosa-dos-ventos e o astrolábio desenharam-se mapas mais corretos em termos de cálculo das distâncias. Foi contudo o leme que produziu a metamorfose essencial da navegação ao permitir, com um sistema de fixação, a manobra da embarcação.

Só a partir do século XII é que a Europa se lança num movimento expansionista devido às Cruzadas e ao crescimento demográfico que gerou um aumento da produção e do consumo. Tal fenómeno implicou um aumento da circulação de materiais, facilitando desta forma as construções náuticas. Em Portugal existem provas anteriores aos Descobrimentos que demonstram uma contínua convivência com o mar através da pesca, dos mercadores moçárabes que atracavam em Lisboa e da pirataria na costa (os normandos atacaram esta zona nos séculos X e XI e os piratas sarracenos nos séculos XI e XII).

Neste mesmo século, os portugueses travaram os dois primeiros confrontos navais da história nacional: a batalha naval para conquistar Lisboa (1147) comandada por D. Fuas Roupinho e a batalha naval do Cabo Espichel (1180) na qual D. Fuas derrota os muçulmanos. A conquista de Lisboa aos mouros foi feita com o auxílio de uma esquadra de cruzados que seguia para a Terra Santa. Desde então, as frotas portuguesas e muçulmanas saqueavam as aldeias do litoral. A frota portuguesa chegou mesmo aos arredores de Sevilha subindo o rio Guadalquivir e destruindo todas as embarcações muçulmanas que cruzava. Em 1180, os mouros lançam um ataque à costa lusitana com o objetivo de capturar D. Fuas. Este, ao ter conhecimento do ataque, reúne os seus homens e os das aldeias próximas e conseguem atacar o inimigo com sucesso. Apesar da vitória, D. Fuas organiza uma frota de nove galés para dar caça ao sarraceno. Travando uma batalha no cabo Espichel, o nobre derrota uma vez mais o inimigo. Como recompensa, D. Fuas recebeu o título de Almirante tornando-se assim no primeiro almirante português. Esta batalha naval é particularmente importante na mudança da mentalidade portuguesa face ao infiel: vencedor na terra e no mar, o povo luso lança-se, a partir desta época, contra a costa norte-africana. Uma força naval permanente é constituída para defender o território a partir de 1312. José António Rodrigues Pereira, capitão-de-mar-e-guerra e professor de História Naval descreve as batalhas marítimas da Idade Média (2009: 51) travadas com as galés (as barcas eram utilizadas nas viagens de descobrimento). A guarnição das embarcações seria constituída “por 5 oficiais, 10 marinheiros, 40 soldados e 150 remadores”. Estes eram, geralmente, pescadores e marinheiros “da vintena do conto”

(cada povoação era obrigada a fornecer ao rei um em cada vinte homens). Devido à dureza do trabalho, os remadores foram posteriormente substituídos pelos escravos e pelos condenados.

Com a conquista do Algarve e a destruição dos seus portos de abrigo, a pirataria árabe diminuiu resultando não só no aumento dos negócios, mas também no repovoamento do litoral. A atividade mercantil amplifica-se a partir do século XII: uma série de documentos atestam a presença de mercadores e de pescadores portugueses no Mar do Norte e em Constantinopla. No século seguinte, um acordo datado de 1274 entre o rei Afonso III e a Ordem de Santiago comprova a importância da pesca na zona de Setúbal.

No século XIV, a convivência com o mar e as tradições a ele ligadas estavam já bem consolidadas. O seguro marítimo foi instituído em 1323. As zonas portuárias fervilhavam de atividades comerciais marítimas e os pescadores transportavam vinho, sal e azeite para portos estrangeiros. A pesca dos séculos XIII e XIV incluía peixe miúdo bem como peixe de maior gabarito como atum, bacalhau e baleia, o que levava os caçadores para bem longe da costa. Por outras palavras, o conhecimento náutico dos pescadores era já bastante desenvolvido nesta altura pois tinham de saber construir embarcações adequadas à caça da baleia, atividade particularmente difícil e arriscada. Sabe-se que, em 1340, o rei D. Afonso IV concedeu a um mercador lisboeta o direito de caçar baleias desde o Minho até à foz do Guadiana por cinco mil libras anuais, um valor importante para a altura que releva a importância da caça (Saraiva: 1993: 140). Os portugueses obtiveram ainda, em 1353, a autorização do rei Eduardo III de Inglaterra para pescar nas costas inglesas.

Porém, o interesse dos reis pelas atividades marítimas não se deve à pesca mas à guerra contra o Islão. Três elementos principais traçaram o destino luso: primeiro, o espírito da guerra santa contra os mouros; em seguida, os negócios; e finalmente, a vantagem de Portugal se encontrar entre o 42º e o 35º de latitude, onde os ventos de oeste enviam os barcos de volta para casa e os ventos alísios, que sopram de nordeste para sudoeste, levam os navios para o Novo Mundo. O papel da Escola de Sagres, construída por volta de 1417, foi central. Aí, foi inventado o astrolábio, permitindo calcular a latitude no mar, e as tabelas de navegação que possibilitam corrigir a altura do sol. Em 1420 o Infante D. Henrique foi nomeado dirigente da Ordem de Cristo que tinha por missão o dever da guerra contra os infiéis. É por esta razão que os navios do Infante, ao princípio da guerra de corso, arvoravam a Cruz de Cristo nas velas. Guerra de corso, pois a atividade marítima quatrocentista era intensa por causa da guerra contra o Islão e devido à contínua ação naval contra os corsários franceses e espanhóis que flagelavam o litoral.

O Infante é uma das personagens chave na emergência do fenómeno dos Descobrimentos. Várias teorias defendem que foi a busca do Preste João da Etiópia que o convenceu a ir além dos mouros por via marítima. Outras teorias propõem, não sem razão, que o estímulo veio do interesse mercantil e do conhecimento da existência de grandes quantidades de ouro na Guiné. Outras, ainda, sublinham a importância do espírito de cruzada.

A conquista de Ceuta, em 1415, é o acontecimento que inicia a época dos Descobrimentos. A primeira fase desta era, dita “henriquina” (até 1460), é marcada pela descoberta e exploração de quatro mil quilómetros de costa africana (até à Serra Leoa). O primeiro marco das navegações atlânticas é a descoberta da ilha de Porto Santo por Gonçães Zarco e Tristão Vaz Teixeira (c. 1419). No ano seguinte, os mesmos descobridores

chegam à Madeira. Mas esta fase é sobretudo notável pela passagem do Cabo Bojador por Gil Eanes em 1434. Ultrapassar este obstáculo, com as suas correntes, ventos e penhascos, permitiu desenvolver o conhecimento da geografia física, humana e económica do litoral africano. Todavia a passagem do cabo tardou a ser concretizada. Para o superar, D. Henrique ordenou quinze tentativas: viagens infrutíferas realizadas durante doze anos. Até à passagem do Cabo Bojador utilizavam-se barcas, em seguida, depois de se compreenderem os ventos, a caravela tornou-se a embarcação principal. A razão é a seguinte: a caravela pode navegar à bolina, ou seja, o velame pode ser modificado de maneira a avançar contra o vento. Com o aparecimento da caravela e da nau, Portugal passou a ser o centro da construção naval europeia.

A exploração do Atlântico pelos portugueses é um tanto nebulosa devido ao alto secretismo mantido pelos monarcas. Sabe-se que houve viagens para ocidente, porém ou os navios nunca voltaram, ou os resultados foram mantidos secretos. Se no início as viagens tinham um objetivo descobridor, rapidamente se transformaram em campanhas expansionistas com objetivos comerciais. Notemos que a expansão tinha efeitos positivos para todas as classes sociais: os pobres tinham a possibilidade de emigrar, os clérigos viam a conquista como uma forma de servir Deus, os nobres serviam o rei e recebiam recompensas, e o rei adquiria prestígio a nível internacional. Os pescadores fizeram-se mareantes, ou seja, tornaram-se tripulantes de navios mercantes. O negócio do vinho, do sal e do azeite rendia. A partir de 1441, foram os escravos e o ouro que se tornaram no maior incentivo mercantil. Sabemos que, de 1469 a 1474, o aventureiro e mercador Fernão Gomes arrendou à Coroa o comércio com a Guiné. Durante estes cinco anos, o mareante explorou intensivamente oitocentos quilómetros da costa africana. Quando acabou o contrato, o mercador foi nobilitado e recebeu como brasão de armas um escudo com cabeças de negros enfeitados de brincos de ouro nas orelhas e nos narizes. Começou, nessa época, a construção da feitoria de São Jorge da Mina, entreposto de ouro e de escravos de ignóbil reputação no golfo da Guiné.

Se o mar foi para os portugueses a via para a concretização dos sonhos de uma vida rica, foi também uma funesta rota de morte e de destruição para os africanos. Para um país com pouca mão-de-obra, os africanos tornaram-se numa das mercadorias mais rentáveis. O grandioso mar português foi testemunha do sofrimento infligido a outros povos, quer em África quer na América do Sul. O imaginário marítimo nessas zonas geográficas sofreu, por conseguinte, uma transformação radical. Por exemplo, até ao século XV, o oceano era representado na mitologia ioruba por *Olókum* e na mitologia bantu pelas deusas marítimas *Dandalunda* e *Kianda*, forças criadoras da vida. Porém, com a chegada dos exploradores, o mar passou a representar morte e sangue¹. Este aspeto é ainda pouco analisado na História de Portugal.

Durante o reinado de D. João II, o *Príncipe Perfeito*, as navegações foram claramente orientadas pelo objetivo de superar o Cabo da Boa Esperança. A viagem de Diogo Cão de 1482

¹ Cármen Lúcia Tindó Ribeiro Secco (1997) "Imagens da expansão portuguesa no espelho das letras e mares africanos" in Almir Aquino Corrêa, *Navegantes dos Mares às Letras: Ideário da Navegação na Literatura Portuguesa*. Londrina: Ed. UEL, p. 123, citado por Tatiana Sena (2009) "O velho, o mar e a saudade: literatura, identidade e grandes navegações na memória cultural portuguesa", *Anais do XXII Congresso Internacional da ABRAPLIP*, [http://www.abraplip.org/anais_abraplip/documentos/comunicacoes_orais/tatiana_sena.pdf].

a 1483 tornou-se histórica pela utilização dos primeiros padrões para registar a presença portuguesa nas terras descobertas. Diogo Cão revelou uma imensidão insuspeitada (mil e quinhentos quilómetros) do continente africano no hemisfério sul. Com ele, descobre-se a existência do rei do Congo, com quem se podia negociar, e o rio Zaire.

O reinado de D. Manuel I, *o Venturoso*, marcou a segunda etapa, dita “manuelina”, o auge de fase ascendente dos Descobrimentos. Esta etapa é considerada como a época de ouro pois o reino português obteve o monopólio do Oriente devido à descoberta da rota marítima para a Índia por Vasco da Gama (1497-1499). Em 1500, Pedro Álvares Cabral chega ao Brasil após uma travessia dramática que ficou histórica, não só pela descoberta deste novo território, mas também porque a armada atingiu, pela primeira vez, quatro continentes numa travessia de seis meses: Europa, América, África e Ásia. Portugal estabelece-se assim como uma potência económica, pois possui o ouro e os escravos de África – que são deportados para o Brasil para cultivar cana-de-açúcar e algodão – bem como as especiarias e sedas do Oriente. Não devemos esquecer, contudo, os feitos de exploração anteriores.

Podemos dizer que desbravar os mares foi, antes de tudo, desbravar os ventos. A descoberta da costa africana, ocidental e oriental, demorou mais de cem anos. A preparação da viagem de Vasco da Gama foi longa e precedida de inúmeras travessias de reconhecimento dos ventos e das correntes que permitiram verificar que as caravelas tinham de se afastar bastante da costa africana para poderem dobrar o Cabo da Boa Esperança. É de salientar que antes de enviar Vasco da Gama, D. João II dedicou anos à exploração de rotas marítimas propícias a tal travessia porque para além do Equador existe um outro regime de ventos. As viagens de Bartolomeu Dias permitiram este conhecimento primordial e foi desta informação que resultou a descoberta da rota marítima para a Índia. Com a “volta do sargaço” no Atlântico Norte e com “a volta do Brasil” no Atlântico Sul, os navegadores tinham quase a certeza de regressar e sabiam que, de Portugal, podiam chegar a todos os oceanos. As Descobertas não foram aventuras ao acaso, muito pelo contrário, demonstram uma tenacidade e racionalidade espantosas. Apesar do medo do mar tenebroso estar presente e ser relatado em tantas obras, não eram estas lendas que entravavam os navegantes, mas sim a falta de conhecimentos de tecnologia naval.



Uma das raras cartas náuticas portuguesas do século XV
Nicolay de Caverio, *Planisfério Náutico*
Génova, anterior a 1506

A passagem dos cabos foi um verdadeiro problema, quer do ponto de vista técnico quer psicológico. Os cabos constituíam problemas reais e eram marcados por uma profunda carga imaginária. A maior dificuldade que os cabos apresentavam não era a passagem em si própria mas o regresso devido às correntes contrárias. Naturalmente, ao vencer cada cabo, o imaginário do desconhecido avançava para a etapa geográfica seguinte. A dobragem do Cabo Bojador constitui um primeiro “momento arquetipo de convivência direta e real com uma das maiores fontes de terror da Idade Média” (Lopes, 1993: 89). O perigo real deste cabo reside no facto de ser um recife que se estende até longe da costa e onde as águas são pouco profundas. Existem certas zonas a vinte e cinco quilómetros de distância da costa com apenas dois metros de profundidade. Os navegadores, ao quererem ter sempre terra à vista, aproximavam-se demasiado embatendo no recife. É de notar, no entanto, que do ponto de vista técnico a dobragem não se averigua difícil pois basta que o navio se afaste da costa. A verdadeira dificuldade residia na resistência mental por causa da incerteza do regresso. Gil Eanes destaca-se não só pelo feito da dobragem, mas também por ter conseguido vencer o medo da queda no abismo do mar que a sua tripulação sentia. Com a passagem do Cabo Bojador, o medo viajou mais para sul, para o Cabo da Boa Esperança que se tornou no recetáculo dos medos anteriores. Aqui o medo tem todo o direito de existir pois ainda hoje é considerado um cabo difícil que constitui um verdadeiro desafio à mestria das técnicas náuticas. Notemos que devido às cruéis manifestações naturais nesta zona geográfica o imaginário tormentoso do desconhecido, mais uma vez, se consolidou através da angústia do vivido. Observa-se, por isso, uma revivência ainda mais intensa do sentimento místico-religioso, o que é natural quando o Homem sofre uma rutura física e psicológica face aos elementos indomáveis. Nesta situação os elementos naturais adquirem uma força simbólica pesada. A morte trágica de Bartolomeu Dias, um dos melhores comandantes da época, comprova a dificuldade da passagem. A mudança do nome de Cabo das Tormentas para Cabo da Boa Esperança é um verdadeiro marco que ilustra a passagem do imaginário medieval para o imaginário renascentista e prometeico.

As grandes riquezas do além-mar começaram a afluir à metrópole nesta fase e grande parte delas foi dedicada à arte. O intercâmbio cultural e económico com os outros países europeus intensificou-se, permitindo um rápido desenvolvimento tecnológico e artístico. O século XV assistiu ao nascimento de uma escola de pintura portuguesa em que se destacam as iluminuras de António de Holanda. A importação de arte flamenga é igualmente notável. Pintura, mas também literatura são profundamente influenciadas pelo sucesso das Descobertas. O primeiro livro foi impresso no país em Chaves no ano de 1489.

A partir de 1500, a Coroa portuguesa ganha outra importância. D. Manuel, Rei de Portugal e dos Algarves, acrescenta ao seu título, nada mais, nada menos do que “Senhor da Conquista, da Navegação e Comércio da Etiópia, Arábia, Pérsia e Índia”. Os paços reais mudam-se de Alcáçova para a beira-rio lisboeta e o palácio real principal começa a ser conhecido pelo Paço da Casa da Índia, de onde, segundo consta, saía um aroma de canela e pimenta. São construídos edifícios monumentais num estilo que combina elementos clássicos e góticos, como os Jerónimos, a Torre de Belém, as Capelas Imperfeitas do Mosteiro da Batalha, bem como imensas pequenas janelas e pórticos graciosos. Em suma, a produção

cultural era elevadíssima. O movimento literário e artístico dos séculos XV e XVI conheceu um nível de produtividade que não mais voltou a ser registado.

O reinado de D. João III marcou o início do declínio económico com o défice do comércio oriental e o abandono das praças no norte de África. Na realidade, os navios portugueses conseguiam impor a supremacia naval, todavia os fortes terrestres eram difíceis de manter. O império desmoronava-se à medida que os custos em material e em vidas aumentavam. O monopólio oriental foi uma desilusão pois as guerras em terra e em mar eram incessantes. O número de baixas era elevadíssimo devido aos massacres de guarnições e aos incêndios de feitorias. A guerra contra os mouros acabou também por desgastar o povo, os emigrantes civis eram vendidos como escravos, os oficiais eram mortos. A morte, inútil, de D. Sebastião em 1578 na batalha de Alcácer-Quibir, um falhanço militar total, concluiu numa nota ingloriosa o que outrora fora um êxito na história da humanidade.

O lado sombrio destes momentos bem-aventurados esconde factos bem menos gloriosos. Por exemplo, a emigração para o ultramar não era nem livre, nem espontânea. Era uma aventura mas acabava mais vezes na morte do que na riqueza. Depois da conquista de Ceuta todos os navios levavam degredados para explorar a costa africana. A primeira lei instituindo esta prática data de 1434 (Ferro, 1996: 179). Angola foi a primeira colónia penitenciária, povoada por delinquentes e por judeus (*Ibid.*: 178). Mais tarde, o Marquês de Pombal enviaria também para lá os jesuítas.

A expansão para a China no século XVI, oficialmente um insucesso mas oficiosamente um êxito em termos económicos, foi agressiva e violenta. Durante esse século, desenvolveu-se no Pacífico um tipo de “epopeia espontânea” (Saraiva, 1993: 165) em que reinava a pirataria. Os marujos fugiam e tornavam-se aventureiros sem escrúpulos em nome do rei. Conquistavam e pilhavam ilhas. Formavam pequenas colónias de mercadores. Houve até um português, Sebastião Gonçalves Tibau, que liderou uma república pirata (Pelúcia, 2010).

Um dos fatores que alimentou as lendas da Índia e a literatura épica foi o secretismo das cartas náuticas. Navegar era ter acesso a riquezas e por isso os mapas permaneciam bem guardados. Imperava a lei do silêncio. A transmissão das informações geográficas e meteorológicas era feita em segredo. A Escola de Sagres era famosa pelo extremo secretismo dos conhecimentos marítimos. Os reis de Portugal monopolizavam o acesso ao conhecimento cartográfico, condenando à morte as pessoas que divulgassem informações sobre as descobertas. Para garantir o segredo, todos os diários de bordo eram confiscados à chegada das caravelas a Lisboa. As viagens não eram documentadas devidamente, ou se o foram terão sido tão bem guardadas que até hoje não há conhecimento da existência de tais documentos. Alguns dizem que o terramoto de Lisboa destruiu a maioria dos registos. O facto de que já nos tempos do Infante D. Henrique se regressava pelo mar alto, ao largo da costa da África, revela ao historiador atento que o mito do mar tenebroso já só vivia nas mentalidades populares. Os “caravelistas” e “doutores” da Escola de Sagres – e certamente o rei e os seus analistas – sabiam bem que o mar, de demoníaco, nada tinha. Mas o segredo provoca murmúrios de incerteza que dão origem a rumores e lendas de imensa riqueza em terras exóticas.

A realidade foi bem diferente. O desenvolvimento tecnológico tardou. Muitos dos marinheiros e capitães que partiram em busca de um sonho, de um paraíso, de mulheres e de terras luxuriantes só encontraram violência, miséria, infortúnio, doença e arrependimento. Portugal pagou o preço forte: lágrimas e sangue. “Compra-se a glória com a desgraça”.