

NAVEGAR ERA PRECISO

Há mais de quinhentos anos, os portugueses iniciaram um processo que mudaria a face do mundo: lançaram-se à empreitada marítima. Em busca do que o solo lusitano não poderia fornecer, encontraram a ilha da Madeira, em 1418, e o arquipélago dos Açores, em 1427. Destes postos avançados, partiram para a exploração da costa ocidental da África e, tentando alcançar por mar a terra das especiarias, acharam o Brasil.

Enquanto Portugal colhia os frutos de seu pioneirismo, os outros países europeus, envolvidos em conflitos internos, apenas assistiram ao progresso lusitano, enviando seus espões para acompanhar as caravelas.

O IMPÉRIO ULTRAMARINO LUSITANO

Apesar de sua pequenez – um universo populacional não superior a dois milhões de pessoas –, Portugal foi capaz de estabelecer várias rotas marítimas e, por fim, um grande império colonial. Ao descobrir uma nova localidade, potencialmente lucrativa, tratava de firmar uma carreira regular, ligando-a a Lisboa.

E como surgiu e se desenvolveu o Império Ultramarino Português? Pela submissão de vários povos, ao longo das costas africana, brasileira e asiática, aos interesses de Portugal. Essa submissão foi obtida, em grande medida, pela força das armas e através do controle comercial, garantido pelo sistema de entrepostos – as conhecidas feitorias.

A feitoria reporta uma instituição com noção elástica, indo desde uma pequena choupana de pau-a-pique, coberta de palha, até edificações complexas, com armazéns, alfândegas, estaleiros e um poderoso aparato militar. Em muitos casos, a feitoria contava com um único funcionário, encarregado de defender os interesses lusitanos; em outros, possuía uma estrutura hierárquica e um imenso aparelho burocrático e administrativo. De um modo ou de outro, constituía a célula básica de uma estrutura econômica em escala mundial, um instrumento de interligação, voltado ao suporte comercial marítimo.

Também contribuiu para o sucesso do império a aliança com determinados grupos locais, baseada na perspectiva de trocas que beneficiavam alguns, em detrimento de outros. Os portugueses utilizavam a antiga máxima romana de “dividir para conquistar”, escolhendo habilmente aliados, entre os nativos, e estimulando as rivalidades internas. Costuravam acordos, por meio de agentes infiltrados nas comunidades locais, tendo por base, na maioria das vezes, as feitorias.

Obviamente, ao longo dos séculos XVI e XVII, quando em terreno considerado hostil, muitas feitorias evoluíram, tornando-se fortalezas, que, no entanto, não deixaram de lado as características típicas da função de entreposto. A evolução foi acompanhada de uma mudança de orientação: em vez do simples controle do fluxo do comércio, o Império Ultramarino Lusitano tornou-se territorial, com a colonização de faixas de terra em torno das feitorias e fortalezas, que aos poucos ia se expandindo.

O caráter mercantil foi o principal estimulador da vocação naval portuguesa, complementado pela vontade de submeter infieis e converter gentios. Não podemos esquecer que, quando começaram a cruzar os mares, os portugueses estavam em busca de especiarias e cristãos.

A expansão da fé cristã serviu de pretexto para que se usufruísse das riquezas do Oriente, onde fortalezas e entrepostos comerciais portugueses chegariam a render 24.000% sobre o capital investido. Enquanto armava, anualmente, esquadras destinadas ao Oriente, a Coroa entregava as rotas africanas para a iniciativa privada.

Ao Brasil, os portugueses reservavam ora uma atenção maior — devido à localização privilegiada para o reabastecimento das naus que se dirigiam à Índia —, ora uma posição secundária, por conta de outras prioridades. Isso até que aquela terra se tornasse a principal “vaca leiteira” de Portugal, quando da “falência da Índia”, na metade do século XVII, momento em que a lucratividade com a intermediação da pimenta foi drasticamente reduzida, ao passo que se acumulavam crescentes prejuízos, gerados por desastres navais nas rotas do Oriente.

Por sua vez, as ilhas atlânticas — quase todas colônias rentáveis, em virtude de suas terras férteis e de sua localização estratégica para o fluxo naval —, mantiveram-se, entre os séculos XVI e XVIII, ligadas por rotas marítimas à metrópole portuguesa.

AS ILHAS ATLÂNTICAS COMO TRAMPOLIM

Já no século XV, estas ilhas despertam o interesse da economia portuguesa. O rico solo vulcânico, presente em várias delas, estimulou a experimentação de novas culturas, baseadas em mão-de-obra escrava, trazida da África.

A escravidão era uma constante entre europeus e africanos, desde a mais remota Antiguidade. Na Europa, propriamente dita, a escravidão fora substituída pela servidão — sistema feudal que fixava o camponês na terra, como parte



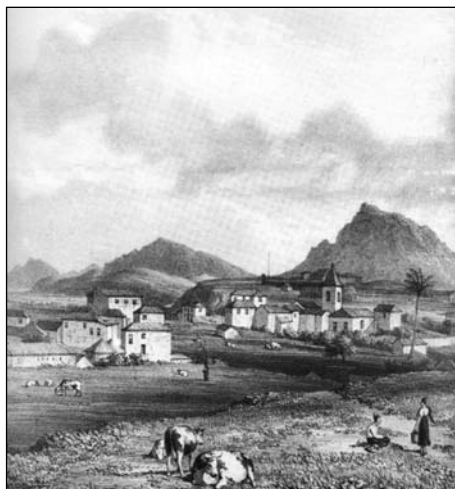
Igreja de São Salvador, na ilha da Madeira, construída durante o reinado de D. Manuel em 1502.

integrante da propriedade de um nobre –, mas estava ainda em uso, praticamente, em todo o continente africano, no início da Idade Moderna. Em suas colônias, os portugueses utilizavam mão-de-obra africana cativa, obtida junto a tribos locais, que tinham por hábito cultural escravizar pessoas para vendê-las a outras tribos e a mercadores muçulmanos e europeus. Assim, aos portugueses, não era necessário capturar negros africanos, bastava comprá-los e transportá-los até suas colônias.

Com a exploração do trabalho escravo, a ilha da Madeira tornou-se notória produtora de trigo, que era quase todo exportado para o continente europeu.

Além de ser ponto de escala para os navios portugueses, essa ilha possuía uma variedade de madeiras tidas como excelentes para construção de embarcações, tornando-se, por isso, a principal fornecedora dos estaleiros da Coroa.

A partir de mudas originárias da Sicília e do norte da África, os portugueses introduziram na ilha da Madeira, também, a cana-de-açúcar, utilizando escravos africanos para tocar as lavouras e os engenhos. Satisfeitos com a experiência, repetiram-na em São Tomé e, posteriormente, em escala mais ampla, no Brasil.



À esquerda, gravura do século XIX, mostrando o potencial pecuário da ilha do Porto Santo.

À direita, engenho de açúcar nas Antilhas Francesas no século XVII, semelhante àqueles instalados nas ilhas atlânticas lusitanas.

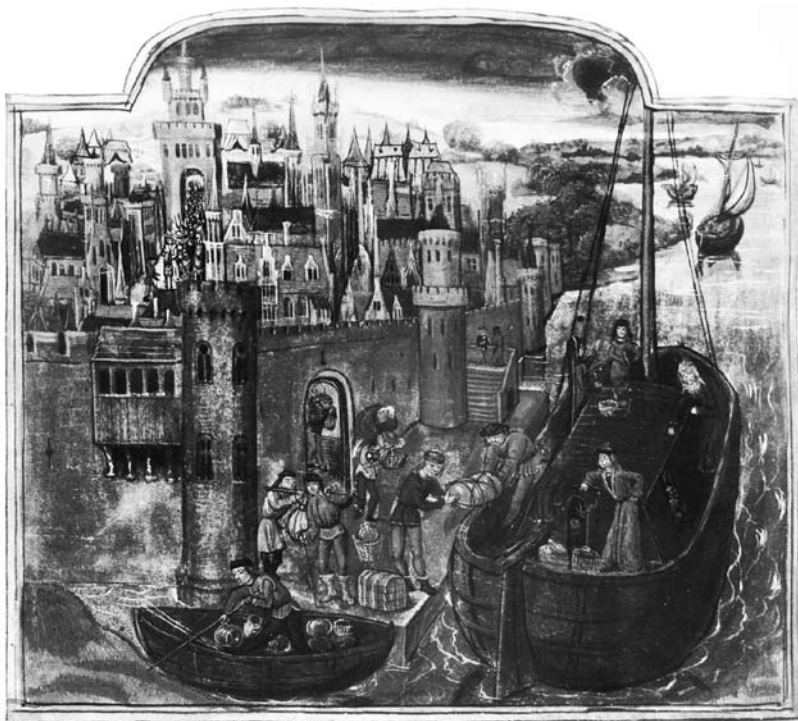
O arquipélago dos Açores não foi receptivo ao açúcar. Em compensação, provou ser ideal para a criação de gado e o cultivo da cevada e do trigo, matéria-prima para o fabrico de pastéis e biscoitos, famosos em todo o reino. Os Açores foram escolhidos para sediar uma armada permanente, cuja função era proteger, contra ataques de piratas, as naus que rumavam para Lisboa, carregadas de riquezas obtidas nos domínios portugueses.

Em Ano Bom e Fernão do Pó – chamadas, hoje, São Tomé e Príncipe –, criou-se um autêntico laboratório humano, com o objetivo de testar novas formas de colonização e multiplicação populacional. Lá, Portugal lançava degredados e homens livres; crianças judias, arrancadas dos pais; e escravos negros, trazidos do continente. Todos eram jogados ao relento e entregues à própria sorte, de posse apenas, de algumas poucas ferramentas e equipamentos, úteis para a produção de açúcar, mas não de gêneros de primeira necessidade que os ajudassem a sobreviver.

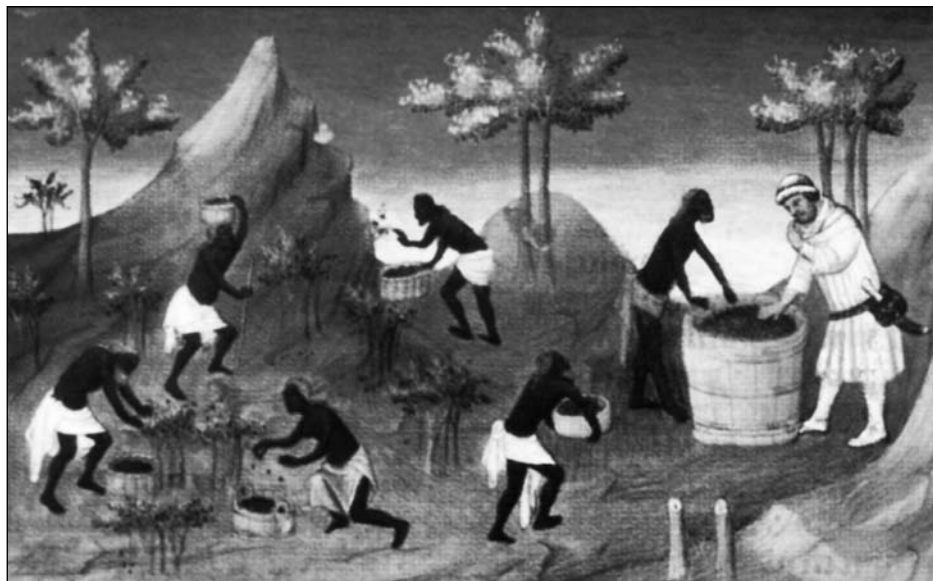
Entretanto, o interesse primordial lusitano não era colonizar as ilhas atlânticas, mas, tão-só, supri-las de pessoas que as tornassem auto-suficientes, do ponto de vista econômico. Sua função principal era a de servir de trampolim para as navegações, que permitiriam a Portugal enriquecer através do comércio de especiarias mais cobiçadas do que o açúcar.

NO TEMPO DAS ESPECIARIAS

Em sua constante busca por riquezas, Portugal investiu também na aquisição de pimenta, especiaria extremamente valorizada na época. De fato, entre todas, a mais importante era a pimenta, usada, sobretudo, como conservante de alimentos.



Iluminura do século xv, retratando o desembarque de mercadorias em uma cidade medieval. A demanda por pimenta sempre foi usual na Europa, mas, depois de aproximadamente 1.000 anos de ostracismo, marcado pela queda do Império Romano, voltou a tornar-se crescente no final da Idade Média.



Iluminura datada de 1410, que retrata a colheita de pimenta na Índia, ilustrando o *Livro das maravilhas*, de Marco Pólo.

Chegado o outono na Europa, por falta de forragem, fazia-se necessário matar grande parte do gado. A carne bovina, mesmo conservada, salgada ou defumada, apodrecia facilmente. As populações costeiras e ribeirinhas podiam optar pelo consumo de peixe fresco. Porém, os habitantes de outras partes do continente não tinham escolha além das carnes fortemente temperadas com condimentos picantes e odoríferos – em especial, a pimenta –, única maneira de torná-las consumíveis. Contra a escassez constante de alimentos, em meio ao mau cheiro e adiantado estado de putrefação, a saída era pimenta farta.

Desde a Antiguidade, a pimenta se prestava a essa função. No entanto, o esfacelamento do Império Romano encarecera o transporte terrestre e impossibilitara o trânsito regular pelo mar Mediterrâneo – de resto, sempre infestado de piratas. As navegações dos séculos XVI e XVII repovoaram o cenário, por todos os lados, com enormes naus, apinhadas de gente e carregadas com caixas de pimenta, verdadeiro gênero de primeira necessidade.

A partir da viagem do navegador Vasco da Gama, em 1499, a especiaria que ficaria conhecida como pimenta-do-reino, pouco a pouco, assumiu a supremacia sobre as outras, nos usos e gostos populares europeus. Foi naquela data que, finalmente, abriu-se uma rota marítima para a Índia, pelo Atlântico, ligando Lisboa, diretamente, à terra que produzia o cobiçado tipo de pimenta, aquela tida como de qualidade mais elevada, eliminando a necessidade de comercializar com atravessadores mouros e italianos. A pimenta-do-reino sobrepujou, inclusive, a malagueta que era importada da África pelos portugueses e vendida, alternativamente, como concorrente direta da pimenta indiana, comercializada pelas cidades italianas. Tornou-se mais uma fonte de renda para Portugal, já em nítida vantagem, com relação a outras nações, na conquista dos mares.

TUDO CONSPIRAVA A FAVOR DE PORTUGAL

A dianteira portuguesa na aventura marítima foi favorecida pela posição geográfica de Portugal. Considerado “a cabeça da Europa”, o país está instalado em uma península que convidava a navegar, tanto pelo Mediterrâneo e mar do Norte como pelo Atlântico. A península era definida por um litoral com excelentes ancoradouros naturais, correntes marítimas e ventos favoráveis à navegação, em qualquer direção, e que variavam conforme a época do ano. Abrigava, também, rios – em grande parte navegáveis – que permitiam um transporte de mercadorias mais rápido e seguro que o terrestre.

O fator geográfico aliou-se à centralização precoce do Estado nas mãos do primeiro monarca absolutista europeu genuíno, D. Afonso Henriques, ocorrida em meio a um cenário que exigia uma coordenação organizada de esforços e um ambiente de paz interna, com uma burguesia mercantil forte, disposta a investir.

Na mesma época em que Portugal contava com um rei poderoso e um potencial econômico e geográfico que poderia ser canalizado em prol de um objetivo grandioso, sem entraves internos a atrapalhar os planos de desbravar os mares e explorar territórios distantes, os outros países europeus estavam entregues a disputas feudais, não tendo ainda uma unidade política ou administrativa relevante. As cidades comerciais italianas de Gênova, Veneza e Florença, entre outras, que poderiam fazer-lhe frente por conta de sua burguesia fortalecida, não estavam à altura de Portugal. Tomadas isoladamente, careciam de auto-suficiência em recursos naturais e humanos, e não possuíam um aparelho burocrático suficientemente desenvolvido.

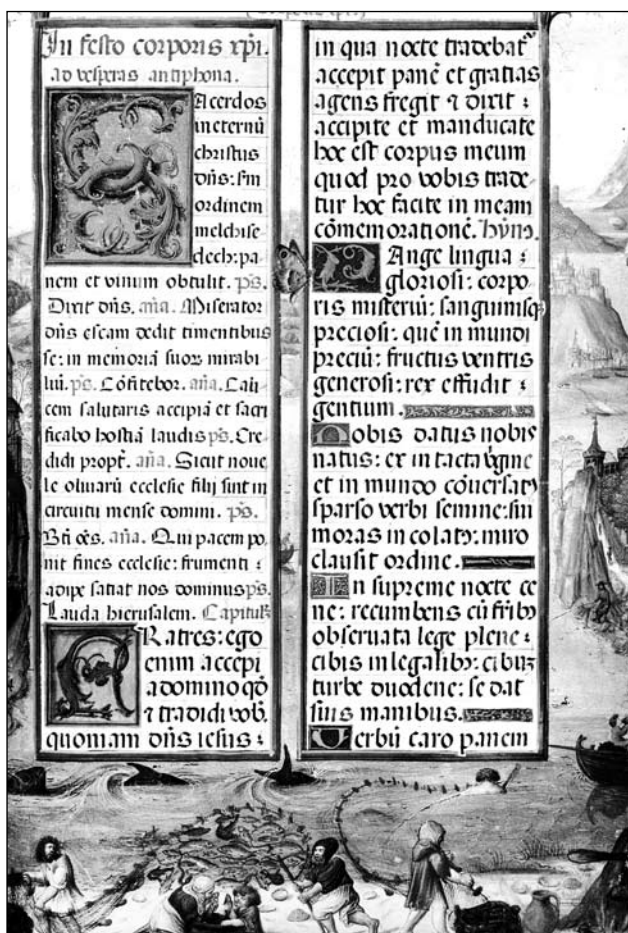
Depois de alguns séculos de dominação muçulmana na península ibérica e após o fim da Guerra de Reconquista, restava, na região, o ideal de cruzada contra os infiéis. Este foi rapidamente canalizado pelos monarcas portugueses, para estimular o desenvolvimento econômico, através da guerra de corso pelo Mediterrâneo.

De fato, os ataques marítimos às embarcações muçulmanas, carregadas com especiarias, que costeavam o norte da África, acabaram rendendo excelentes lucros ao Estado português. Por outro lado, serviram para encaminhar a belicosidade da nobreza e dissipar tentativas de contestação ao rei, substituídas, agora, pelo combate à figura de um inimigo externo por excelência, que, ainda por cima, era também odiado por sua fé. Esse contexto seria, mais tarde, transposto para a conquista de novas terras, em além-mar.

Entre os fatores decisivos para o desenvolvimento da vocação marítima lusitana, não se poderia deixar de listar, ainda, a contribuição da indústria pesqueira. Os portugueses foram buscar, na pesca em águas salgadas, uma fonte de alimentos alternativa, em função da pobreza peculiar das terras do sul do país, voltadas para a produção de azeite e vinho, produtos destinados à exportação.

O norte de Portugal tinha terras férteis e propícias à produção de cereais, mas sua superpopulação inviabilizava uma cultura otimizada. Tal fato é explicitado em uma anedota da época, que dizia: “Quando um homem coloca a vaca a pastar no seu prado, o excremento do animal cai no campo do vizinho”. Diante disso, o mar foi a solução.

Entretanto, embora a indústria da pesca tenha servido de laboratório de ensaio para o desenvolvimento de embarcações e técnicas de navegação mais aprimoradas, o potencial naval lusitano só foi, verdadeiramente, canalizado em prol do comércio de especiarias graças à inserção de mercadores e do próprio Estado português na intermediação de pimenta – até então importada pelas cidades italianas, via Mediterrâneo e atravessadores muçulmanos – para o mar do Norte e Inglaterra.



Breviário da condessa de Bertandos, do século xv. A iluminura ressalta a importância da pesca para a população portuguesa.

Desde o século XIII, Guimarães, primeira capital portuguesa, e, mais tarde, Lisboa constituíam pontos-chave para o transporte de especiarias ao norte da Europa. Serviam também de ligação com a Inglaterra e com importantes feiras comerciais na França, como, por exemplo, Champagne. Isso porque, a partir de Portugal, transportar a pimenta por mar era mais rápido e econômico, pois os navios utilizados pertenciam aos lusitanos.

O gosto pelo comércio da pimenta nasceu aí, mas a idéia de buscar especiarias diretamente na fonte, eliminando tanto os atravessadores italianos como muçulmanos, foi fruto do efeito de relatos míticos sobre o imaginário português.

A despeito da baixa repercussão, em Portugal, das aventuras de Marco Pólo, as *Atas de Tomé* e os relatos orais sobre o Prestes João influíram, decisivamente, na busca de uma rota marítima para a Índia através do mar Tenebroso.