



OS PORTUGUESES, PIONEIROS NOS MARES

Eurípides Cardoso de Menezes

Quem tivesse diante dos olhos dois mapas do mundo, um do século XIII, outro do século XVII, se admiraria, por certo, de que do primeiro constasse Portugal como um país minúsculo, apertado entre as Espanhas e o mar; e do outro o mesmo Portugal, integrado pelo seu primitivo território, mas já presente também numa extensão vastíssima de terras, na América, na África, na Ásia, na Oceania e pelos mares em fora, em dois terços do planetal

Como se poderá explicar que aquele país, ainda tão pouco povoado, lançando-se à grande aventura, viesse a se tornar o autor da maior epopéia náutica de todos os tempos?

Contemplando os dois mapas, tão diferentes, o do Portugal Reino e o do Portugal Império, vemos naturalmente a pergunta: como sucedeu isto? Que razões te-

riam contribuído para tão espantoso milagre?

O milagre se explica, porém, e de modo bem racional, pela soma e concomitância de vários fatores. Antes de tudo, o geográfico; e por vezes de modo preponderante o econômico: como também o político, o psicossocial e o religioso.

Deveras fascinante o exame de cada uma das causas do êxito espetacular dos Portugueses; impossível, porém, num só discurso considerá-las todas.

Para melhormente entender-se, porém, a vocação marítima da gente lusa é mister começar pelo estudo da geografia da Península Ibérica.

É formada essa península em seu conjunto por uma meseta que declina da Espanha para Portugal, como que a voltar as costas para o Mediterrâneo, — o mar da antiguidade e da idade média, em busca

de novos horizontes no rumo do Oceano Atlântico. Esse o oceano que ensejou o descobrimento do mundo e a união dos continentes; que faz nascer uma nova fase na História, a qual passará daí por diante a ser vista através do mar.

Pode-se dizer outrossim que também as regiões ibéricas voltaram as costas para a própria Europa, da qual estiveram praticamente isoladas, durante toda a idade média, pelos Pireneus. De um lado, a Ibéria; do outro, a Eurásia.

Os povos que se originaram dos ibéricos — hoje os primos-irmãos espanhóis e portugueses — viveram, a bem dizer, afastados das ligas medievais de comércio. Estas preferiram os passos dos Alpes para atingir Veneza e Genova, as grandes metrópoles do comércio, que mandavam para todo o mundo da época as especiarias da Ásia; que foram as potências mundiais até que Constantinopla, o seu ponto estratégico de passagem, viesse a cair em poder dos turcos otomanos.

O Mediterrâneo, que sustentava a Europa, passava agora a ameaçá-la. E Portugal, que sempre vivera à margem do Atlântico, voltado para o Atlântico, devotado ao Atlântico, é que viria a socorrer o Mediterrâneo; Portugal que já sabia navegar pelos oceanos, procuraria, com as suas caravelas, invenção sua, outro caminho para chegar às Índias.

DOIS MARES, DOIS MUNDOS

Eram então o Mediterrâneo e o Atlântico, como assinala Jaime

Cortezão, dois mundos bem diferentes.

Mar interior, disposto o Mediterrâneo, em toda a sua extensão, num mesmo clima, semeado de ilhas e penínsulas que constituíam outras tantas escalas de reparos, sempre com terra à vista, podendo-se almoçar num porto e jantar num outro, era facilmente navegável; e a bússola, a carta de marear e os aperfeiçoamentos feitos na construção naval durante os séculos XIII e XIV asseguravam ali as viagens comerciais.

Bem diferentes, porém, as condições físicas e as circunstâncias em que se encontraram os primeiros nautas portugueses que se atreveram a navegar ao largo do Atlântico. Este oceano, imenso e bravíssimo, não era praticamente navegável por meio de galés e embarcações de remo, de bordo baixo. E não só por esta razão esses barcos não estavam em condições de aguentar as investidas do mar; o excessivo número de braços que exigiam tornavam as viagens ainda mais dispendiosas. Os tipos de navios à vela então usados eram toscos e pesados para viagens de longo curso, dificultadas por ventos contrários.

Ventos e correntes, calmarias e nevoeiros, a influência do magnetismo sobre a agulha de marear, e a variabilidade de todos esses elementos durante o ano multiplicavam, em certas regiões, os obstáculos à navegação.

Descobrir, pois, a direção, a força e as oscilações dos ventos e correntes, circunscrever as zonas das tempestades, descortinar o ponto

de mais fácil travessia na região das calmas, sondar os mares, traçar as conhecenças dos litorais, estudar a variação da agulha, saber reconhecer pelas plantas e as aves a proximidade duma terra, — eis a vasta tarefa a realizar para escrever depois o livro das derrotas através do Atlântico em demanda das terras novas que se iam descobrindo.

E depois de estudados os agentes físicos da superfície, fixadas as rotas, conhecidos os meios de determinar a posição geográfica, — ainda havia que medir o planeta, fixar as terras descobertas com a maior exatidão possível nas cartas náuticas.

Eis em conjunto os graves problemas com que o Infante D. Henrique deparou ao começar, em nome da Nação, a sua temerosa empresa.

VOCACÃO MARÍTIMA DE PORTUGAL

Aliás, para o gigantesco cometimento a que se propunha o Príncipe, — di-lo bem Jaime Cortezão — a posição geográfica de Veneza e Genova, e em geral a das cidades marítimas do Mediterrâneo não era a mais propícia. O ideal para uma nação descobridora seria o seu posicionamento à beira do Atlântico. E nenhuma como Portugal tão excelentemente situada, ali, onde terminava a Europa, começava a África e se vislumbrava a América.

Com os seus centros de pesca era então "o cais da Europa" excelente escola de navegação à vela.

De considerar-se outrossim o facto de toda a história da expansão

geográfica se prender estreitamente aos progressos técnicos da construção naval e da arte de navegar. E assim como o Oceano Índico e o mar Mediterrâneo tiveram seus tipos de embarcação e uma arte adequada às condições físicas da navegação em suas águas e sob aqueles céus, da mesma sorte o Atlântico só pôde ser desvendado em todas as direcções depois que se criaram os instrumentos próprios para a sua navegação.

Outro traço característico da história portuguesa nos séculos XIII e XIV foi a sua precoce participação no comércio internacional marítimo. Desde os fins do século XII freqüentavam as barcas, as naus e as caravelas portuguesas os portos da Flandres e do Mediterrâneo; e em breve alargaram as suas visitas à França, à Inglaterra, à Irlanda e ao norte da África. E para atestar a grande atividade e a organização de seu comércio marítimo, assinale-se o facto de em Portugal se haverem formado durante os séculos XIII e XIV os rudimentos da legislação de seguros marítimos, adotados e desenvolvidos depois pelas demais nações.

Finalmente, registre-se ainda que um empreendimento do porte do que se exigia para o descobrimento do caminho marítimo para as Índias não poderia ser levado a efeito por particulares, como chegaram a tentar os genoveses: reclamava lenta preparação, direcção técnica, continuidade no esforço e largas possibilidades financeiras, que só num Estado se poderiam deparar.

Ao terminar o século XIV, Portugal, que acabara de sair vitorioso das suas lutas com Castela, havia já de há muito terminado a sua definição territorial; constituía politicamente uma monarquia popular que se apoiava numa burguesia de educação cosmopolita e tendências expansionistas; centralizara a sua vida marítima e política num dos melhores portos da Europa, — o de Lisboa; estuava de energia e confiança em si próprio, estando pois em condições de liderar a empresa a que se entregaria.

De resto, não conhecera Portugal, como as demais nações europeias, o feudalismo. Nascera unido. E unido se manteria numa ou noutra capital em que se instalasse o seu governo: em Guimarães ou em Lisboa, — Guimarães o coração, Lisboa o cérebro da Pátria Portuguesa, que em Sagres projetara os seus tentáculos para o mundo.

Aliás, ao se iniciar o século XIII, quando a França, a Itália e a Alemanha não passavam de aglomerados de feudos, já era Portugal uma nação constituída, um reino unido — o de Portugal e Algarve.

Também não conhecera a Espanha, sua vizinha, o feudalismo; sofreu, porém, a desvantagem do cantonalismo geopolítico. Era fictícia a sua união em 1492, portanto em pleno século XV, quando logrou expulsar os árabes e lançar-se aos mares, mas duzentos anos depois dos portugueses.

Cristóvão Colombo teve a glória da redescoberta da América por se haver apropriado dos documentos pertencentes ao seu finado sogro

Bartolomeu Perestrelo para os entregar à Espanha.

Fernão de Magalhães, português, deve a glória da descoberta do estreito que lhe perpetua o nome aos ensinamentos recebidos de pioneiros de Sagres, seus patrícios.

Francis Drake descobriu a outra passagem, mais ao sul do estreito de Magalhães, que une o Atlântico ao Pacífico, à custa do piloto português Nuno Silva, seqüestrado na ilha da Madeira.

Todas as passagens, autênticos vasos geográficos comunicantes, que unem os oceanos, — as quais em nosso século Mahan destacaria em sua célebre teoria do poder marítimo, — foram desvendadas pelos pioneiros portugueses. Aliás tão bem conheciam essas passagens, diz a Mestra Therezinha de Castro, que bem podem ser considerados como os pioneiros da oceanopolítica.

Tordesilhas, "tratado do mar oceano", feito para partilhar os mares e não as terras, que deu aos portugueses as chaves do que eles haviam descoberto, prova à sociedade a experiência náutica dos lusos e o acerto de sua política do sigilo.

Por que não aceitaram os portugueses as cem léguas da bula *Inter Caetera* do Papa Alexandre VI? Porque, por essa bula, Portugal, que já tinha pleno conhecimento da existência do Novo Continente, não teria nele um palmo de terra, nem deteria sob sua jurisdição o tão almejado Atlântico Sul. Exigindo dos espanhóis mais duzentas e setenta léguas, e conseguindo-as em 1494 com o Tratado de Torde-

silhas, tornou-se, seis anos antes da viagem de Cabral, proprietário legal de 2.800.000 km² do litoral brasileiro.

Com a geopolítica de Tordesilhas ganharam os portugueses as terras da América, — onde o continente mais se aproxima da África; e da África, onde o continente faz enorme curva buscando o oceano Atlântico. Tornaram-se destarte detentores exclusivos de toda a parte meridional do Atlântico, e, portanto, donos da passagem do Cabo da Boa Esperança, que só em 1498 seria contornado por Vasco da Gama; e ser-lhes-ia também atribuída a glória da ligação Atlântico-Pacífico se a perfídia de Fernão de Magalhães não a entregasse em 1527 aos espanhóis.

Todavia, observa Damião Peres, as forças latentes da capacidade de um povo não se tornarão de potenciais em atuantes se as não impulsionar a iniciativa de um escol, que, pelos meios de ação ao seu dispor, pelas características pessoais próprias, pelas oportunidades de sua intervenção as galvanize, coordene e encaminhe em acertada direção.

O INFANTE

No caso dos Descobrimentos Portugueses, o primeiro de tais dirigentes foi o Infante Dom Henrique, ao qual foi dado pela posteridade o epíteto de "O Navegador", não porque largamente tivesse navegado, pois apenas consistiram em modestas viagens a Marrocos os seus maiores percursos marítimos; mas por se reconhecer que à

sua decisiva ação se deveram o início e os primeiros êxitos da expansão ultramarina de Portugal.

Dom Henrique foi deveras o grande impulsionador das navegações.

Não foi, realmente, um geógrafo, mas tudo mostra que a sua inteligência se abria à curiosidade geográfica; não foi um cartógrafo, mas soube compreender e utilizar os merecimentos dos que o eram; não foi um missionário, mas promoveu o proselitismo cristão; não foi um cruzado mas combateu contra os muçulmanos na conquista de Ceuta e na tentativa da de Tanger; não foi um descobridor, mas estimulou as navegações do descobrimento; não foi um mercador, mas impulsionou a exploração mercantil do ultramar português; não foi um economista, mas soube criar o intercâmbio de produções, tão característico da expansão ultramarina de Portugal. Foi, portanto — diz Therezinha de Castro — um geopolítico antes que a geopolítica surgisse como ciência.

Crente sincero e profundo; excelente soldado; inteligência capaz de apreciar o saber alheio; homem prático mas não mesquinho, — possuía o Infante, em admirável equilíbrio, dotes pessoais excepcionais, que, completando-se, constituíam sua poderosa e dominadora personalidade; e porque teve também capacidade de organizador metódico e persistente, sabendo ordenar os problemas e escolher os colaboradores — cartógrafos, cosmógrafos e uma admirável plêiade de homens do mar —

tornou-se-lhe possível devotar-se à expansão ultramarina, ao que veio a constituir a maior grandeza de Portugal e o legítimo fundamento de sua glória.

A GRANDE EPOPÉIA

Foi efetivamente o Infante o dímamo propulsor da epopéia que teve em Camões o seu genial cantor e em Nuno Gonçalves o seu inspirado pintor; epopéia que começou em 1415 com a tomada de Ceuta, de que foi D. Pedro de Menezes o primeiro governador; Ceuta, chave do Mediterrâneo e do Atlântico e porta de entrada para a África, América e Ásia; e a conseqüente instalação do Grêmio de Sagres, donde se desvendaria o mundo como do Cabo Kennedy o Universo agora; epopéia que prosseguiu em 1418 com a ocupação e o povoamento da Ilha de Porto Santo sob o comando de João Gonçalves dos Arcos e Tristão Vaz Teixeira; e em 1419-20 com a chegada dos portugueses à Madeira e aos Açores; com a expedição às Canárias em 1424; com Gil Eanes dobrando em 1434 o Cabo Bojador; com a chegada de Afonso Bandaia ao Rio do Ouro; de Nuno Tristão ao Cabo Branco em 1441; de Diniz Gomes e Diogo Gomes em 1445 a Cabo Verde; e a gente do Infante ocupando a Costa da Mina, as ilhas de Ano Bom, Príncipe e S. Tomé!...

Morre em 1460 o Infante, mas a sua obra ciclópica continua: o equador é transposto em 1471 por Estêvão Gomes, que identifica o Cruzeiro do Sul; em 1472 chega ao Canadá João Côrte Real; dez

anos depois atinge Diogo Cão o Rio Congo; em 1485 Cristovão Colombo acompanha Mestre Vesinho até a Guiné; em 1487 dobra Bartolomeu Dias o Cabo da Boa Esperança; em 1495 o navegador terceirense João Fernandes, a quem por ser proprietário rural chamaram de Lavrador, aborda a Groenlândia, que durante muito tempo foi denominada Terra do Lavrador, topônimo transferido depois para a península canadense que desde então o ficou ostentando.

Enquanto Pedro da Covilhã realiza por terra a viagem preparatória de Vasco da Gama, Colombo, com os mapas de Perestrelo e valendo-se da experiência de Sagres, atinge a América Central supondo ter chegado às Índias. A ele, aliás, Camões nem se refere, proclamando como feito muito mais notável a chegada de Vasco da Gama à verdadeira Índia em 1498.

Nesse mesmo ano de 1498, por ordem de Dom Manoel, se realiza a nova localização do futuro Brasil por Duarte Pacheco Pereira, que chegou até a região subantártica; em 1500, os maiores cosmógrafos e pilotos de Portugal, inclusive Duarte Pacheco Pereira, Mestre João e Bartolomeu Dias, assessoram o diplomata Pedro Alvares Cabral, que vem tomar posse oficial desta terra, a Província de Sta. Cruz, — ocorrendo no mesmo ano, na Índia, o primeiro choque armado entre portugueses e maometanos; em 1501, as naus portuguesas atingem novamente, com Vespúcio, a região antártica na altura das Malvinas e Georgias; em 1503 ou-

mem frente a frente com a magnitude do mar oceano, inaugurando-se na História do gênero humano uma nova dimensão.

O mar ensejara o descobrimento de novas terras, na América, na Ásia, na África e na Oceania, do século XVI ao XIX, passando-se da vela ao vapor, da propulsão mecânica à construção metálica.

E o planeta continua a se encolher graças ao novo pioneirismo lusíada, a navegação aérea, que surgiu quando se começava a intensificar a exploração da Antártica, onde também tinham sido os portugueses os primeiros a chegar.

E enquanto se processa a conquista do espaço em torno da terra e pelo universo em fora, prosseguirão as explorações da superfície líquida, tendo já o *Tritão*, o maior submarino estadunidense, impulsionado por energia atômica, quase que a seguir a rota de Fernão de Magalhães, confirmando a importância global dos espaços marítimos, nos quais foram pioneiros os portugueses.

Sejamos dignos dos nossos gloriosos antepassados!

Fontes consultadas

- Therezinha de Castro — *História da Civilização Brasileira*. Rio, 1982; *Atlas-texto de Geopolítica do Brasil*. Rio, 1982.
- Jaime Cortezão — *História dos descobrimentos*. Lisboa, 1959; *A expansão dos portugueses no período henriquino*. Lisboa, 1965; *Os descobrimentos pré-colombianos dos portugueses*. Lisboa, 1966; *A política do século nos descobrimentos*. Lisboa, 1960; *A expedição de Pedro Alvares Cabral e o descobrimento do Brasil*. Lisboa, 1967.
- Damião Peres — *História dos descobrimentos portugueses*. Barcelos, 1949.
- Tito Livio e Manoel Ferreira — *A maçonaria na independência brasileira*. S. Paulo, 1962.
- Gilberto Freyre — *O mundo que o português criou*. Rio, 1940, de Visconde Santarém — *Prioridade dos descobrimentos portugueses*. Lisboa, 1958.
- Fontoura da Costa — *A ciência náutica dos portugueses na época dos descobrimentos*. Lisboa, 1958.
- Costa Brochado — *Descobrimento do Atlântico*. Lisboa, 1958.
- Quirino da Fonseca — *Os navios do Infante Dom Henrique*. Lisboa, 1958.
- A. Pereira da Conceição — *Portugal e Irlanda*. Lisboa, 1970.
- Gilberto Renault — *As caravelas de Cristo*. Lisboa, 1956.



Eurípides Cardoso de Menezes, magistrado aposentado, parlamentar por mais de vinte anos, antigo professor universitário, membro da Academia Brasileira de Educação, representante do Brasil em diversos congressos internacionais, autor de vários livros, entre os quais "A Antártica e os desafios do futuro".