



Resenha

Marcello José Gomes Loureiro

Domínio da navegação, domínio do Império: considerações sobre o conhecimento náutico no Portugal do Antigo Regime

Marcello Loureiro

Graduado pela Escola Naval, com habilitação em Administração. É doutorando em História Social pela Universidade Federal do Rio de Janeiro, possui o Curso de Especialização em História do Brasil da Universidade Federal Fluminense e é bacharel e licenciado em História pela Universidade do Estado do Rio de Janeiro.

Resenha de PEREIRA, José Manuel Malhão. *Norte dos Pilotos Guia dos Curiosos. Um Livro de Marinharia do Século XVIII. Estudo Crítico*. Lisboa: Mar de Letras, 2008, 220 páginas.

Escrito em 2001, mas publicado em 2008, em Portugal, o estudo crítico *Norte dos Pilotos Guia dos Curiosos* é, originalmente, a dissertação de Mestrado em *História dos Descobrimientos e da Expansão* (Universidade Nova de Lisboa) do Oficial da Marinha Portuguesa José Manuel Malhão Pereira, realizada sob a orientação de Luís Filipe Thomaz, historiador português bastante conhecido no Brasil. O estudo trata de um manuscrito inédito, muito provavelmente da primeira metade do século XVIII, mais precisamente de 1730-1735, que está localizado na Biblioteca da Marinha do Brasil, no Rio de Janeiro.

A autoria desse manuscrito, cujo título completo é *Norte dos Pilotos Guia dos Curiosos, Em Que Se Contem Os Pontos Mais Dificéis Da Navegação*, é de um tal Manuel dos Santos Raposo, de quem pouco se sabe. Além de cartógrafo, segundo a chancelaria de Dom Pedro II, foi examinado como piloto em 1705 por uma banca presidida pelo cosmógrafo-mor Manuel Pimentel, tendo sido considerado apto para as “Carreiras da Índia, Brasil, Angolla, San Thome, Gine, Cabo Verde e ilhas”. Muito interessante, aliás, porque, como conclui José Manuel Pereira, o *Norte dos Pilotos* é deveras tributário da *Arte de Navegar* (1699), de autoria do próprio Manuel Pimentel.

Conforme se afirma na introdução, o manuscrito “corresponde às técnicas náuticas utilizadas na Marinha portuguesa nas primeiras décadas do século XVIII e mostra ainda como se manobravam e aparelhavam os navios da época, dando também muitas noções práticas de tática naval” (p. 19). Em suma, uma significativa compilação do saber náutico que se acumulou e se transformou por cerca de duzentos anos em Portugal.

É pertinente registrar que, desde o século XV, com o início da expansão marítima e da configuração do Império, houve alguma preocupação em se reunir conhecimentos dessa natureza em Portugal. Apenas para citar exemplos, basta lembrar as *Instruções* de Vasco da Gama e Pedro Álvares Cabral, datadas do final do século XV; o *Esmeraldo de Situ Orbis*, de Duarte Pacheco Pereira, provavelmente redigido entre 1505-1508, que traz um conjunto razoável de informações, como os meses mais adequados para o suspender dos navios em direção às Índias, as derrotas a serem seguidas, os pontos ideais de guinada, etc; o *Roteiro da Navegação daqui para a Índia*, de Diogo Afonso (1530); o *Roteiro* de Manuel Monteiro e Gaspar Ferreira Reimão (1600); e, o mais conhecido, o *Tratado Completo da Navegação*, de

Francisco Xavier do Rego, cujo manuscrito primeiro parece ser de 1740.

Tudo indica que o livro de marinharia de Manuel Raposo era destinado muito mais aos pilotos no exercício de fato da navegação do que ao ensino didático dessa matéria. Ademais, tendo em vista que utiliza como exemplo a navegação para a América, nessa época, principal área da monarquia lusa, em razão da riqueza das Minas Gerais, parece também se ter destinado a navios de guerra que comboiavam as frotas do Brasil.

Essa necessidade de sistematizar saberes vinculados ao uso do mar é evidente em um Império que dependia sobremaneira desse domínio para se manter conectado. Rotas marítimas funcionavam como estradas, transportando desde mercadorias e oficiais da Coroa até a fé católica. A importância do mar foi tão logo reconhecida pela Coroa que Dom Manuel I usava o título programático de *Senhor da conquista, navegação e comércio da Etiópia, Arábia, Pérsia e da Índia*. Ainda no seu reinado, como uma tentativa de controlar área marítima e se imiscuir nas malhas do comércio no Oriente, foi implementado o sistema de cartazes ou de salvo-condutos no Oceano Índico (1502), concedidos aos residentes dos estados considerados seus vassallos. Sem esse salvo-conduto – que inicialmente se traduzia por uma bandeira com o escudo da monarquia lusa, mas depois substituído por um documento que explicitava o nome do navio, o porto de armamento e de destino, e a carga transportada – os estrangeiros poderiam ser detidos pelo corso português.

O domínio do mar também era fundamental porque a possibilidade de se ampliar a fazenda real a partir do Império existia graças à capacidade de movimentar artigos por alfândegas dispostas em pontos estratégicos de articulação de redes mercantis. Conforme indicam os estudos de Vitorino Magalhães Godinho, toda a sociedade portuguesa dependia, direta ou indiretamente, das receitas advindas do ultramar.

Além disso, em um Império onde as distâncias frequentemente interferiam nas práticas governativas, a circulação de informações tinha papel ponderável. A bordo das embarcações, partiam de Lisboa decisões

para os diversos cantões do Império, bem como chegavam dos espaços locais cartas, representações, solicitações, etc, que se mostravam fundamentais para subsidiar novas deliberações nos complexos quadros administrativos da Coroa. Assim, pode-se afirmar que governar o Império português era, em larga medida, informar e ser informado, de modo que o trânsito de navios estabelecia relação estreita com a própria governabilidade régia.

Em síntese, do domínio do regime de ventos e correntes, das marés, da correta operação dos instrumentos náuticos, das técnicas de construção naval, enfim, de todo um arcabouço vinculado ao uso do mar, dependia, nada mais nada menos, a possibilidade de tributação sobre artigos, a configuração de redes de poder, a expansão da fé católica e a capacidade de governo da Coroa.

Não foi à toa que a diplomacia portuguesa se empenhou em assegurar o domínio de áreas marítimas. Nesse sentido assinou, com Castela e Aragão, em 1479 e em 1481, os convênios de Alcáçovas e Toledo, definindo, em resumo, que todos os tratos, zonas marítimas e terras, descobertas e por descobrir, situadas abaixo de um paralelo que passava na altura das Canárias estariam sob jurisdição portuguesa. Esses acordos foram complementados em 1494, quando se assinou, em Tordesilhas, a Capitulação da Partição do Mar Oceano, tratado que, a rigor, dividiu águas e não terras e afiançou, em tese, o monopólio da navegação portuguesa no Atlântico sul pelo uso de uma referência longitudinal. A política do *mare clausum* português foi incrementada novamente em 1529, com a assinatura da avença de Saragoça, quando se firmou, tacitamente, um contrameridiano para Tordesilhas, em decorrência da aquisição das Molucas por Dom João III.

Para além de um estudo crítico sobre o manuscrito de Manuel Raposo, José Manuel Pereira revisita uma discussão clássica na historiografia náutica portuguesa: se houve uma decadência nas práticas lusitanas de navegar em fins do século XVII, suplantadas a partir de então por novos métodos inaugurados pelos navegantes do norte da Europa. Debatendo com historiadores (brasileiros e

portugueses) consagrados, como Max Justo Guedes, Luís de Albuquerque, Teixeira da Mota e Fontoura da Costa, o autor conclui que é preciso mitigar tal decadência, na medida em que não apenas “a técnica náutica portuguesa, no seu aspecto teórico, acompanhou de perto a evolução da técnica europeia”, mas também que “há pelo menos um instrumento, a agulha de marear portuguesa, que terá sido muito bem aceito e frequentemente utilizado pelos navegadores europeus...” (p. 189). Assim, discorda fron-

talmente das considerações clássicas de Teixeira da Mota e Fontoura da Costa sobre esse ponto.

A dissertação de mestrado de José Manuel Pereira reavalia, portanto, o significado das práticas náuticas em Portugal, na virada do século XVII para o século XVIII. Permite, ainda, uma reflexão e compreensão mais refinada das práticas atinentes ao domínio do mar no Antigo Regime, faceta da complexidade do Império Português pouco estudada, mas de importância vital na sua dinâmica.

