

# NO TEMPO DAS ESPECIARIAS

## INTRODUÇÃO

Quando os portugueses chegaram na Índia, em 1498, o comércio de especiarias indianas já era tradição local há quase quatro séculos. Por toda essa época, a distribuição era controlada unicamente pelos nativos do continente. A cada ano, mercadores vindos da Índia seguiam em pequenas embarcações rumo ao Cairo e Alexandria, enquanto, por terra, caravanas transportavam os preciosos produtos até Beirute. Nesses postos, mercadores genoveses adquiriam a mercadoria, transportando-a até Gênova, de onde atravessadores encarregavam-se de fazer a revenda em feiras comerciais, como a de Flandres, ou de comercializar com outros mercadores, que espalhavam as cobiçadas especiarias por toda a Europa.

Drogas e especiarias compreendem um conjunto de produtos, na maioria vegetais, mas também um pequeno número de origem animal, ou mistos, que servem como condimento, mezinhas, excitantes, relaxantes, perfumes e unguentos coloridos, servindo para três funções básicas: tintura, tempero e medicamento. Dentre todas, para os europeus, a mais importante das especiarias era a pimenta, devido ao sabor pronunciado e o odor característico, importante para disfarçar o sabor dos alimentos, especialmente a carne.

Chegado o outono na Europa, era praxe sacrificar grande parte dos rebanhos de gado, pois sabia-se que, até a próxima primavera, não haveria alimento disponível para os animais. Mesmo quando salgadas ou defumadas, as carnes de peixe e bovina apodreciam com facilidade, o que não impedia que fossem exportadas para o interior do continente e consumidas, especialmente durante o rigoroso inverno da maioria dos países. Assim, aqueles que não moravam na costa e não dispunham de peixe fresco durante todo o ano, eram obrigados a temperar a carne com condimentos fortes, picantes e odoríferos, disfarçando o mau cheiro e o sabor dela. Afinal, a carência de víveres não permitia recusar nenhum alimento disponível.

Outras especiarias eram também utilizadas, mas com finalidades diversas. O cravo, também muito apreciado, tinha uso exclusivo na feitura de doces; o gengibre, mais versátil, era empregado nos pastéis de peixe fresco, na salada e em meio a legumes regados com azeite, vinagre e sal, aromatizando, também, as conservas; enquanto o açafrão também servia para melhorar o sabor da carne. Contudo, desde a Antiguidade a especiaria mais indicada para tornar comestível a carne salgada, e, com freqüência, pútrida, era mesmo a pimenta forte.

Durante os tempos áureos do império romano, as especiarias circulavam livremente pela Europa. Não obstante, com o continente posteriormente segmentado em feudos, elas tornaram-se artigo de luxo, acessíveis apenas a

algumas localidades. Com as cruzadas, as cidades de Gênova, Florença e Veneza beneficiaram-se das respectivas posições estratégicas, obtendo as especiarias através da rota que partia do Oriente, revendendo os produtos em pequenas quantidades e a preços altíssimos, o que restringia seu consumo a senhores feudais e à alta burguesia. Servindo de mero entreposto comercial, logo os portugueses tiveram a idéia de obter lucros exorbitantes como esse comércio, indo buscar a mercadoria direto na fonte. Assim surgiu a Carreira da Índia e o que chamamos de império da pimenta.

Na primeira parte deste livro, convidamos o leitor a conhecer os bastidores dos “descobrimientos” portugueses quatrocentistas, por meio da descrição e da análise dos antecedentes históricos que permitiriam aos lusos iniciarem o ciclo das especiarias. Por que Portugal – e não outro país europeu da época – foi o pioneiro e a grande potência na era das explorações? Para responder a tal pergunta, conheceremos os fatores que impulsionaram Portugal rumo a oceanos nunca antes navegados, bem como veremos os muitos obstáculos – superstições, medos, naufrágios – que precisaram ser contornados para que esta precoce vocação marítima se fizesse cumprir.

Na segunda parte, iremos visualizar, com detalhes, como e por que a Carreira da Índia nasceu, dando início ao ciclo das especiarias e criando condições para a ascensão da primazia da pimenta. Mas veremos também como uma série de fatores agrupados, envolvendo a esfera econômica, social e cultural, conduziu a milionária Carreira da Índia ao seu declínio. É justamente o momento em que surge a Carreira do Brasil – assunto da terceira parte do livro –, que levou a um reajuste gradual do eixo econômico e social do império lusitano em favor da primazia do açúcar.

Como todo estudante brasileiro apreende, após ser “descoberto” em 1500, o Brasil permaneceu abandonado até 1530, exatamente por conta do interesse maior despertado pelas riquezas do Oriente. O que poucos sabem é que a historiografia brasileira que moldou os mestres e livros didáticos esteve sempre restrita a um recorte espaço/temporal estreito. Nunca permitiu enxergar a real função desempenhada pelo Brasil em um contexto mais amplo: a inserção da Terra de Santa Cruz no período da história de Portugal em que o comércio de especiarias foi o sustentáculo econômico e social do Império ultramarino.

Simultaneamente, a historiografia portuguesa, inspirada na louvação dos próprios méritos nacionais, também deixou de lado a problematização integrada de cada elemento do sistema, focando sua atenção neste ou naquele aspecto ou, quando muito, estudando apenas o peso da Índia no período áureo da economia lusitana. Tanto a historiografia portuguesa como a brasileira concorda ao datar a inserção da importância econômica do Brasil pela altura do final da primeira metade de quinhentos, fornecendo hipóteses fracamente comprovadas e deixando em aberto as razões que teriam levado Portugal a trocar o Índico pelo Atlântico.

Diante deste panorama, tentaremos aqui realizar uma narrativa e uma análise mais ampla, englobando o contexto econômico, social, cultural e técnico, uma vez que entendemos serem apenas faces de uma mesma realidade e, portanto, indissociáveis para a compreensão do passado. Sustentado sobre estes pilares, o objetivo é investigar as razões da mudança do eixo econômico e social da Índia para o Brasil, determinando com rigor e precisão o momento desta transição.

Mas este livro tem a sua própria história, que merece ser brevemente relatada. No início de 1996, ainda na graduação, tivemos a atenção despertada pela ausência de uma obra abrangendo a quantificação do movimento de embarcações na chamada Carreira da Índia, a rota anual entre Lisboa e Goa. Notamos que a vasta produção existente não abordava a questão e, tampouco, o respectivo número de naufrágios na rota. Buscando preencher esta brecha, iniciamos um estudo, intitulado Naufrágios e Obstáculos enfrentados pelas armadas da Índia portuguesa, orientado pela Prof.a. Dra. Mary Del Priore, circunscrevendo o recorte temporal entre 1497 e 1653.

A investigação desenrolou-se no decorrer de cerca de dois anos, período no qual contamos com o financiamento da Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (Fapesp), através de uma bolsa de Iniciação Científica. Na ocasião, buscando apenas quantificar os naufrágios na Carreira da Índia, terminamos indo um pouco além. Em 1997, esgotadas as fontes impressas e disponíveis no Brasil, embarcamos com destino a Lisboa, onde permanecemos um mês investigando os documentos disponíveis na Biblioteca Nacional de Lisboa, Arquivo Nacional da Torre do Tombo e Biblioteca Central da Marinha portuguesa.

Ao retornarmos ao Brasil, prosseguimos a pesquisa, concluindo os estudos no final de 1997, quando os esforços despendidos permitiram a elaboração de um estudo de 400 páginas, premiado com Menção Honrosa pela pró-reitoria de pesquisa da USP, depois de selecionado entre mil novecentos sessenta e três trabalhos desenvolvidos em toda a Universidade, e, no ano seguinte, apresentado, a convite dos organizadores, na 50.ª Reunião Anual da Sociedade Brasileira para o Progresso da Ciência (SBPC).

Apesar de mera monografia de Iniciação Científica, a investigação foi considerada à época, pela Prof.a. Dra. Laura de Mello e Souza, como possuindo uma qualidade que “muitas dissertações de mestrado não apresentam”, e, por isto mesmo, um “ponto de referência obrigatório para os que estudam o cotidiano da aventura marítima portuguesa”. Foi através deste estudo que vislumbramos indicações seguras de que fatores sociais e econômicos, como o cotidiano e o número de navios naufragados, teriam sido responsáveis pela queda do Império português no Oriente. Todavia, a conclusão suscitava adentrar outras questões. Restava examinar em que medida a ascensão da rota do Brasil teria contribuído para a viragem do eixo econômico e social lusitano do Índico para o Atlântico, a partir do declínio da Carreira da Índia, pela altura da metade do século XVII. Adentrar a problemática implicava estudar a influência do declínio da rota da pimenta na criação da Carreira do Brasil, até então apenas uma rota irregular.

Procurando responder algumas indagações centrais e outras de menor envergadura, estruturamos então uma tese de doutorado defendida em 2002, no departamento de história da Universidade de São Paulo, sob a orientação da Profa. Dra. Mary Del Priore, depois de cinco anos de pesquisa em arquivos portugueses e brasileiros, financiada pela Fapesp.

Vale dizer que a linguagem acadêmica, com suas características e especificidades, foi devidamente adequada e adaptada para tornar este livro mais palatável ao grande público, trabalho levado a cabo após quase dois anos de trabalho apoiado pela Fundação Uniban (Universidade Bandeirante de São Paulo), instituição a qual este autor está vinculado como professor titular do programa de mestrado em Educação e do curso de Administração de Empresas.

Manuseando documentos manuscritos da época, coletados durante seis meses em Portugal, chegamos à conclusão que o eixo central deveria abranger a hipótese de que o índice superior de naufrágios observados na Carreira da Índia, em oposição a um número menor de perdas na rota do Brasil, assim como o próprio cotidiano e as facilidades ou dificuldades de penetração territorial, teriam sido responsáveis, para além de outros fatores já abordados pela historiografia, pelo declínio da Carreira da Índia em benefício do incremento da rota do Brasil.

Assim, pretendendo dar conta do que caracterizou o apogeu e declínio da época das especiarias, percebemos que a viragem do centro econômico e social lusitano do Índico para o Atlântico constituiu um reajuste forçado nos esforços centrais do Estado, em torno da substituição de um produto principal por outro.

A grande novidade deste trabalho reside na datação mais tardia do despertar do interesse pelo Brasil, ao invés do início do século XVI, meados do XVII.

Sustentamos a opinião de que os prejuízos causados pelos naufrágios fizeram sentir-se entre os investidores estrangeiros que, pressionados, transferiram seu capital, gradualmente, para a rota do Brasil, onde os riscos eram menores e o retorno do investimento mais rápido. O potencial humano, da mesma forma, teria sido afugentado pelo elevado índice de desastres na Carreira da Índia, ao mesmo tempo em que os voluntários migraram para a rota do Brasil, atraídos por um índice de perdas menor e melhores condições de vida a bordo. Tudo isso além das facilidades de fixação na Terra de Santa Cruz e a possibilidade de ascensão social no novo mundo, algo que estava fora de questão na Índia.

O procedimento metodológico que permitiu atingir este resultado, como fizemos anteriormente no estudo que deu origem aos Naufrágios e Obstáculos, constitui uma união interdisciplinar de pressupostos históricos, filosóficos e lógico-dedutivos. Pretendemos reconstituir o passado a partir de retratos chapados, semelhantes aos fornecidos por uma câmera fotográfica, aqui devidamente unidos para possibilitar um panorama tridimensional da realidade.

Dentro deste contexto, como lembrou Duhem, sabendo que as novas teorias são sempre incorporações das antigas que, agindo dentro de um realismo convergente, terminam rompendo com o antigo a partir dele próprio, valorizamos

as fontes primárias manuscritas, sem desprezar o conhecimento acumulado pela ultrapassada historiografia luso-brasileira. A exemplo de Fernand Braudel, enxergamos no contexto geográfico implicações que influenciaram o desenvolvimento da sociedade portuguesa e brasileira. Indo além, temos por pressuposto que as sociedades buscam solucionar os problemas que vão se impondo, ao passo que, o caminho encontrado para superar os obstáculos, determinam o rumo do desenvolvimento social, econômico e cultural.

Esta concepção conduziu a adotarmos como estratégia de trabalho a identificação dos prós e contras das características da economia e sociedade portuguesa, buscando identificar os obstáculos impostos ao crescimento civilizacional. Entendendo que as soluções encontradas trazem em si novos problemas a serem contornados, caracterizando um efeito em cascata e movimentos circulares.

Assim, temos por base que a história é composta pela solução de problemas gerados pelos meios e recursos disponíveis em determinado espaço físico, em confluência com fatores externos circunscritos ao tempo. A relação tempo versus espaço levanta obstáculos à sobrevivência humana, que forçam a sociedade ameaçada a superá-los ou perecer.

Para encerrar, resta agradeceremos o generoso financiamento da Fapesp e da Fundação Uniban e o apoio de amigos e parentes ao longo de todos estes anos. Agradecemos também a confiança dos editores e a atenção do leitor. Desejando que todos obtenham o mesmo prazer com a obra que tivemos ao estruturá-la nestes sete anos de trabalho.

Fábio Pestana