

Ex.mo Sr. Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada

Ex-mo Sr Presidente da Academia de Marinha

Ex.mos familiares do Sr. Almirante Sarmiento Rodrigues

Caríssimos confrades

Minhas Senhoras e meus senhores

A atribuição do prémio Almirante Sarmiento Rodrigues, com que a Academia de Marinha acaba de distinguir o meu trabalho, constitui para a mim a mais elevada honra a que podia aspirar enquanto historiador, e, sobretudo, enquanto historiador dedicado à História Marítima e à História da Náutica.

Foi um percurso lateral ao que foi o projecto central da minha vida, alterada pelas vicissitudes do destino, mas que me encaminhou para a licenciatura em História, para o Mestrado e, finalmente, para o Doutoramento em História da Expansão, cuja tese submeti a concurso e que o digníssimo júri entendeu distinguir com o galardão máximo desta Academia.

Trata-se de um trabalho de História da Náutica portuguesa, com o título *Roteiros e rotas portuguesas do Oriente, nos séculos XVI e XVII*, que apresentei na Universidade de Lisboa. Compreenderão certamente a forma como esta distinção me deixa sensibilizado, e a supina honra que entendo ser esta concessão, pela entidade que entendo ser o templo nacional da História Marítima, e, sobretudo, da sua componente da História Náutica.

Entenderão que este trabalho representa um percurso de estudo, no âmbito da História, vivido em grande parte no convívio desta academia, de uma forma geral e de alguns dos seus membros – meus confrades – de forma particular. A todos dirijo os meus agradecimentos, com a noção muito clara de que o valor de qualquer trabalho científico é um produto deste percurso vivido em conjunto na discussão, no debate, na troca de experiências, nas sugestões, etc.. Muito Obrigado a todos.

Mas merecem uma especial referência e agradecimento, aqueles que estiveram mais perto de mim, companheiros de projectos comuns, na Faculdade, na Escola Naval e em muitos outros fóruns da História da Náutica. Refiro-me especialmente ao meu companheiro e camarada Costa Canas e, naturalmente, ao nosso confrade Professor Contente Domingues (que não pode estar presente às terças-feiras), que me acompanha há muitos anos e foi o orientador científico da minha tese de doutoramento.

E é dela que gostaria de vos falar um pouco, uma vez que foi ela que mereceu esta distinção.

Roteiros e rotas portuguesas do Oriente, nos séculos XVI e XVII é um projecto que nasceu há muitos anos atrás, quando ainda frequentava o mestrado em História dos Descobrimentos e apresentei em Medina del Campo uma comunicação sobre a viagem de António de Abreu, a Banda, em 1511-12, e a rota de Malaca às Molucas, pela via do sul.

Dei-me conta nessa altura da riqueza informativa dos roteiros portugueses do Extremo Oriente, com indicações preciosas sobre uma forma de navegação um pouco diferente daquela que conhecíamos no Atlântico e no Índico Ocidental, bem como de um conceito de “descobrimento” que nada tinha a ver com o sentido vulgar da expressão, na linguagem histórica.

Numa primeira análise, a viagem de António de Abreu, desenha uma rota por entre estreitos e caminhos intrincados, com correntes perigosas e com fundos baixos e pouco claros. Fazia-se às apalpadelas, quase sempre com pano reduzido, prumo na mão, vigia permanente na gávea ou mesmo na proa, muito atento às cores da água, à espuma, à natureza do fundo, etc.

Imaginei o que seria a preocupação de um piloto, com a responsabilidade de conduzir um navio em segurança, naquelas paragens, e ficou-me a imagem de um homem que tem na cabeça um emaranhado de fundos, que vai tacteando com o prumo. São sete braças, são 12 braças, é lodo mole, são conchas, é areia branca, é areia preta, etc. Navegava-se de dia, fundeava-se de noite e as viagens faziam-se a um ritmo lentíssimo, normalmente acompanhadas de tratos de comércio, com produtos que, sucessivamente, se vendiam e compravam.

Raramente se encontram referências de latitudes, de derrotas de muitos dias, sempre ao mesmo rumo, ou de outras referências a que nos tinham habituado os documentos sobre o Atlântico.

Depois de Medina del Campo, decidi dar continuidade ao estudo que me fascinara, que culminou com este trabalho de doutoramento, e que continuará – assim o espero – num projecto de pós-doc que está a decorrer. O seu objectivo será, como foi para o Extremo Oriente, a leitura dos roteiros e a interpretação das rotas, tentando sentir o mar no discurso do piloto, e compreendendo-o no processo histórico, humano, político e económico da época em que tudo aconteceu. Afinal de contas, os roteiros e as navegações dos séculos XVI e XVII foram feitos por seres humanos; e a sua compreensão plena passa pela compreensão do que foram esses seres humanos.

Relembro que esta aventura oriental começara no dia 10 de Agosto do ano de 1511 – dia de S. Lourenço – quando Afonso de Albuquerque consolidava a conquista de Malaca e tomava conta da cidade que era a porta de ligação entre o Índico Ocidental e o Extremo Oriente. Abriam-se assim aos portugueses as vias de comunicação do comércio mais oriental, de que ouviam falar desde o princípio do século, e que D. Manuel quis tomar conta, a partir de 1506.

Tratava-se de um espaço novo e desconhecido cujas vias marítimas teriam de ser exploradas. E, logo nesse mesmo ano de 1511, foram enviados emissários a diversos reinos vizinhos, no sentido de estabelecer os contactos necessários para que a cidade agora portuguesa continuasse a desempenhar o papel de charneira entre o Ocidente e o Oriente.

**Slide 2, sem
mais nada**

Pretendia Albuquerque apoderar-se, ou tomar posição, no sistema mercantil complexo e riquíssimo, onde circulavam mercadorias que vinham da China ou do Japão até à Europa, passando pela Índia, pelo Médio Oriente ou por Lisboa e, obrigatoriamente por Malaca, que ligava os dois mundos.

No final do ano de 1511 – como disse – foi enviada uma primeira grande expedição às chamadas Ilhas das Especiarias, ou ao arquipélago de Banda, que constituía um outro centro de comércio entre o Arquipélago Indonésio e as Molucas, onde se adquiria o Cravo, a noz e o macis. Seguiu com pilotos locais, mas acompanhados de especialistas portugueses – um deles jovem mancebo, de muito bom saber, que sabe fazer padrões (Francisco Rodrigues) – com o intuito de se apoderar também do conhecimento náutico indispensável ao domínio do espaço marítimo a leste de Malaca. Assim se tinha procedido no Oceano Índico, apressando o que no Atlântico demorara um século a vencer: navegar com os pilotos locais e aprender os caminhos do mar.

O Extremo Oriente, contudo, viria a ser muito mais rebelde a este controlo político dos caminhos do mar, do que fora o Atlântico ou mesmo o Índico Ocidental, cujos roteiros foram sendo elaborados, recolhidos e guardados na Casa da Índia, podendo ser transcritos e usados por várias gerações de pilotos. No Extremo Oriente esses roteiros foram menos conhecidos e raramente chegaram ao controlo de Goa ou de Lisboa.

No que aos estudos de História diz respeito, é sabido que a Náutica não tem a popularidade de outras temáticas. Mas, mesmo dentro da História da Náutica, os roteiros ficaram sempre num lugar subalterno, talvez devido à aparente secura do discurso escrito e à maior dificuldade da sua compreensão. E aqueles que se aventuraram por estas paragens, de uma forma geral, dedicaram-se à Carreira da Índia e ao espaço Atlântico, deixando de fora esse Extremo Oriente, onde, afinal, os portugueses estiveram e navegaram até ao final do século XX.

Talvez que essa fosse outra das razões porque me atraiu este projecto, procurando trazer ao conhecimento algo até agora quase desconhecido, como o são as rotas marítimas além Malaca e os roteiros elaborados pelos pilotos portugueses para nelas se navegar, nos séculos XVI e XVII.

Ler e transcrever alguns dos roteiros, até agora manuscritos e desconhecidos, interpretá-los sob o ponto de vista náutico, procurando compreender como eram conduzidos os navios ao longo dessas vias marítimas do passado, foi a tarefa que me propus fazer. Dar a conhecer as vias da navegação oriental, assentes num conhecimento que tinha uma origem nos pilotos locais, mas que foi apreendido e adaptado ao saber náutico europeu, podendo ser descrito e compreendido por esses técnicos ocidentais da navegação, com a sua própria linguagem conceptual.

Nesse sentido o trabalho foi elaborado em quatro capítulos fundamentais, seguidos de um apêndice documental vasto, com transcrições de roteiros que permanecia manuscritos.

São esses capítulos:

1. Espaço físico e social das viagens portuguesas no Extremo Oriente;

Slide 2, clic 1

A que se seguem três capítulos, correspondentes a três áreas específicas em que entendi dividir o espaço marítimo oriental:

2. Nos mares do Arquipélago
3. O Mar da China
4. Entre a China e o Japão

Slide 2, clics 2, 3 e 4

E, finalmente, um apêndice documental, de que falarei adiante.

Slide 3

Começando então pelo primeiro capítulo – O espaço físico e social das viagens portuguesas no Extremo Oriente – entendi dividi-lo em subcapítulos. O primeiro deles diz respeito à própria conquista de Malaca, seguindo-se outro onde se explica a dinâmica da cidade cosmopolita, charneira do comércio entre a parte oriental e ocidental do Índico. Pareceu-me essencial esta explicação, porque ela clarifica o papel da China neste mundo oriental; aspecto que me parece fundamental para a compreensão da forma como foram crescendo as rotas, o carácter que tinham e a dificuldade de controlo das mesmas, por parte da coroa.

clic 1 e 2

clic 3, 4 e 5

Finalmente, era necessário que se percebessem as condições climáticas do Índico oriental e do Mar da China. Especialmente a dinâmica das monções e o problema dos tufões, que afectam consideravelmente toda a navegação naquela área. Especialmente a navegação à vela.

clic 6

Não fechei este primeiro capítulo sem explicar a dinâmica global das rotas orientais, condicionadas por todas as questões presentes: as circunstâncias de Malaca e das suas comunidades, as condicionantes físicas e climáticas, o enquadramento político global, com o domínio chinês e o papel dos restantes povos.

Slide 4

Entrando, então, nas zonas geográficas, que já referi, e nas rotas portuguesas dominantes nesses espaços, comecei pela zona do chamado “Arquipélago” – a região sul, com o arquipélago indonésio, Macassar, Timor e Molucas.

Slide 5

O primeiro objectivo português foi alcançar as Molucas, por causa do comércio do cravo, e a viagem de António de Abreu, de 1511, assim o tentou. Por causa das monções, o regime deste comércio tinha uma espécie de entreposto em Banda, onde chegaram os primeiros navios. Mais tarde a rota estendeu-se mesmo até Ternate, mas é curioso referir que nunca encontrei nenhum roteiro que descrevesse o caminho de Banda às Molucas.

Clic 1

[Explicar o caminho das Molucas]

A viagem de ida e volta, entre Malaca e Ternate demorava cerca de ano e meio, saindo os navios por alturas de Novembro ou Dezembro, com a monção de nordeste/noroeste. Tinham de esperar por Junho, para ir de Banda às Molucas, só podendo regressar a Banda em Janeiro e devendo esperar por Maio para seguir daí para Malaca.

Digamos que era uma empresa muito dispendiosa e difícil para a coroa – que queria apenas os navios carregados de cravo para trazer para Lisboa – mas altamente rentável para os comerciantes privados – portugueses e outros – que iam vendendo e comprando ao longo de todo o percurso.

Em 1526, contudo, foi ensaiada uma outra rota – do conhecimento dos pilotos locais há muitas décadas – que permitia fazer a viagem pelo norte de Bornéu até às Molucas, em cerca de dois meses.

Clic 2

[explicar o caminho]

A torna viagem fazia-se, habitualmente, pelo sul em cerca de 8 meses, mas é curioso que também nunca encontrei nenhum roteiro desta derrota¹.

Clic 3 e 4

Ainda neste capítulo foram abordadas outras rotas, usadas mais tarde num comércio que se revelou muito lucrativo e que teve muita importância na relação com a China, consumidora que era de vários

¹ O Códice Castelo Melhor tem um título “roteiro de Maluco a Malaca, sem que tenha sido escrito qualquer texto. Talvez que ele existisse, sem que até hoje tenha sido encontrado.

dos produtos do Arquipélago. Refiro-me às vias directas vindas do norte até Java, para a compra da pimenta, e, mais tarde, a uma rota que vinha de Macau para o sul, passando por Macassar, e seguindo para Timor, para a compra de sândalo.

Clic 5

Foi ainda neste capítulo que foi tratada a questão complexa da travessia do Estreito de Singapura, com o primeiro canal utilizado pelos portugueses, que conduzia à Pedra Branca (topónimo português) antes de seguir para Bornéu ou para o norte; bem como um segundo canal, utilizado depois de 1585, quando Johor fechou o primeiro acesso.

Slide 6

O capítulo 3 aborda o Mar da China, propriamente dito, onde considere todas as rotas que estão entre Malaca e Macau, mesmo tendo em conta que as relações com a China não foram estabelecidas com esse porto, que se tornou um território de administração portuguesa, e assim permaneceu até 1999.

Slide 7

Deve notar-se que não era conhecido nenhum roteiro em língua portuguesa que descrevesse o caminho de Malaca a Macau, anterior ao final do século XVI (*Livro de Marinharia de Gaspar Moreira*). Sabia-se da sua existência, porque Linschoten os tinha traduzido para holandês e francês, nos anos 90, mas nunca tínhamos visto nenhum.

Slide 7 +
1 clic

[Explicação]

Curiosamente, o *Livro de Marinharia de André Pires*, datado de *ci.* de 1552, tem um roteiro de Malaca à China, que não foi publicado

na edição de Luís Albuquerque, que considerou como mais relevante a parte náutica do texto e deixou este roteiro de fora. Trata-se de um roteiro muitíssimo precoce, que nem sequer considera a aproximação a Macau – como acontece posteriormente com todos os outros – mas apenas ao rio da Veniaga (rio das pérolas).

Em complemento a este eixo fundamental, entre Malaca e Macau, foram abordadas varias outras rotas de que existem roteiros, quase todos eles na forma manuscrita no *Códice Castelo Melhor*, agora transcritos. São elas a rota até à Tailândia, a Tonkin a Turão e Champá, partindo de Macau; bem como as rotas de Manila, sejam elas a partir de Malaca, ou de Macau.

Clic 2

Slide 8

Finalmente, no capítulo 4, são abordadas as rotas entre a China e o Japão.

Slide 9

E começamos precisamente por aquelas que correram ao longo da costa chinesa, a norte de Macau, que sabemos terem tido uma importância crucial, na primeira fase do relacionamento entre portugueses e chineses. Sobretudo entre o final da década de 20, do século XVI, e antes de 1557, quando foi acordada a concessão de Macau.

Clic 1

[explicação]

Por último vêm então as rotas do Japão, com as condições em que foram encetadas. Os roteiros apontam para duas variantes, uma delas mais ocidental e outra mais oriental.

Clic 2

Slide 10

Fazendo uma síntese de todos os caminhos dos portugueses no Extremo Oriente, documentados com roteiros que até nós chegaram, temos o que entendi serem os eixos principais.

Clic 1

[explicação]

Clic 2

E outros eixos importantes, que se desenham a partir dos anteriores.

Complementa o trabalho, de apresentação destas rotas, na sua relação com os roteiros que as descrevem e das suas circunstâncias, um Apêndice Documental, onde se transcrevem vários documentos utilizados.

Slide 11**Clic 1**

Destaco, em primeiro lugar, o roteiro de Malaca à China, que consta no *Livro de Marinharia de André Pires*, com a curiosidade de não conduzir a Macau, mas ao rio da Veniaga. Não tinha sido transcrito ou publicado até à data, nem me recorde de ser alguma vez referido.

Clic 2

O *Livro de Marinharia da Real Academia de la História*, datado de *ci.* 1573, de onde retirei um roteiro de Macau até Liampó e outro de Chinchéu para o Japão.

Clic 3

E, finalmente, aquilo que foi a maior fonte documental utilizada no trabalho, que constitui a colecção de roteiros do *Códice Castelo Melhor*. Tem cerca de 141 roteiros diversos e outros textos náuticos, dos quais transcrevi perto de uma centena, que dizem respeito a esta zona do Globo.

Clic 4

Não consta do trabalho apresentado – apesar de ter sido também uma importante fonte manuscrita – a colecção de roteiros da Casa do Cadaval, porque já tinha feito a transcrição dos textos que mais me interessavam, num trabalho anterior.

Slide 12

Antes ainda de encerrar esta apresentação sobre este trabalho, gostaria de partilhar algumas conclusões breves do que foi a leitura e análise de umas centenas de roteiros.

A primeira é a de que vale a pena ler e classificar os roteiros, porque eles são, a meu ver, a expressão mais próxima das preocupações e da maneira de pensar de alguém que tem a responsabilidade de conduzir um navio a bom porto. Nos textos, espelha-se esta preocupação na forma como descreve a rota, lembrando-se dos perigos e dos momentos que ali viveu o piloto, explicando os procedimentos e não se poupando a recomendações sobre a navegação: ao reduzir ou não reduzir o pano, fundear durante a noite, características dos fundos, das conhecenças, sejam elas de terra ou do próprio oceano (como algas, peixes, cor da água, paus a flutuar, espuma, etc.) e, naturalmente, aspectos meteorológicos relevantes.

Percebe-se claramente que, na impossibilidade de saber com exactidão a posição exacta do navio, a navegação é conduzida com um intuito claro de seguir o caminho e saber sempre onde estão os perigos para lhes dar o devido resguardo.

Mas houve uma questão que verdadeiramente me fascinou na leitura das fontes. Refiro-me à linguagem marinheira daqueles tempos. A riqueza metafórica das descrições, a revelar-nos algo sobre a natureza de quem escreveu, transmitindo-nos uma proximidade humana com esses pilotos.

Estes roteiros falam de fundos, sujos, sujões e limpos, claros ou escuros; de águas amassadas e arvoredos esfarrapados; ilhas escalvadas, com montanhas que parecem montes de trigo, selas, duas irmãs, capelos de frade, ou orelhas de lebre; descrevem promontórios altos que vêm beber ao mar.

Mostram-nos uma linguagem própria dessa gente do mar de outros tempos, uma linguagem simples que recorre ao seu próprio quotidiano e à sua vivência para descrever os acidentes geográficos das suas rotas, uma linguagem que talvez não esteja de todo desaparecida das nossas póvoas e comunidade piscatórias, ainda hoje.

Clic 1 Uma linguagem que achei fascinante.

É seguro que vou continuar a ler roteiros com gosto.