O DESENHO DO BRASIL
NO TEATRO DO MUNDO

UNICAMP
Universidade Estadual de Campinas

Reitor
Fernando Ferreira Costa

Coordenador Geral da Universidade
Edgar Salvadori De Decca

EDITORA UNICAMP

Conselho Editorial

Presidente
Paulo Franchetti

Alcir Pécora – Christiano Lyra Filho
José A. R. Gontijo – José Roberto Zan
Marcelo Knobel – Marco Antonio Zago
Sedi Hirano – Silvia Hunold Lara

Paulo Miceli

O DESENHO DO BRASIL NO TEATRO DO MUNDO

EDITORA UNICAMP

Grafia atualizada segundo o Acordo Ortográfico da Língua Portuguesa de 1990. Em vigor no Brasil a partir de 2009.

FICHA CATALOGRÁFICA ELABORADA PELO
SISTEMA DE BIBLIOTECAS DA UNICAMP
DIRETORIA DE TRATAMENTO DA INFORMAÇÃO

M581d Miceli, Paulo, 1950-
O desenho do Brasil no teatro do mundo / Paulo Miceli. – Campinas, SP: Editora da Unicamp, 2012.

1. Cartografia – História. 2. Cosmografia. 3. Brasil – História. I. Título.

CDD 912.09
523.1
ISBN 978-85-268-1000-6 912.09

Índices para catálogo sistemático:

1. Cartografia – História 912.09
2. Cosmografia 523.1
3. Brasil – História 912.09

Copyright © by Paulo Miceli
Copyright © 2012 by Editora da Unicamp

Nenhuma parte desta publicação pode ser gravada, armazenada em sistema eletrônico, fotocopiada, reproduzida por meios mecânicos ou outros quaisquer sem autorização prévia do editor.

Editora da Unicamp
Rua Caio Graco Prado, 50 – Campus Unicamp
CEP 13083-892 – Campinas – SP – Brasil
Tel./Fax: (19) 3521-7718/7728
www.editora.unicamp.br – vendas@editora.unicamp.br

E esta é a verdadeira e perfeita geografia, a qual principalmente consiste em demarcar as terras pela correspondência que tem cada uma ao céu, com a devida largura e longura, e desta maneira se pode pôr em uma breve carta e pintura todo o mundo, e qualquer parte, província, reino ou comarca dele com muita certeza.

Dom João de Castro, "Da geografia por modo de diálogo, c. 1538"

E o esplendor dos mapas, caminho abstrato para a imaginação concreta,
Letras e riscos irregulares abrindo para a maravilha.

O que de sonho jaz nas encadernações vetustas,
Nas assinaturas complicadas (ou tão simples e esguias) dos velhos livros.

(Tinta remota e desbotada aqui presente para além da morte),
O que de negado à nossa vida quotidiana vem nas ilustrações,
O que certas gravuras de anúncios sem querer anunciam.

Tudo quanto sugere, ou exprime o que não exprime,
Tudo o que diz o que não diz,
E a alma sonha, diferente e distraída.
Ó enigma visível do tempo, o nada vivo em que estamos!

Fernando Pessoa (Álvaro de Campos), "O esplendor"

A "carta" (chamemos por esse nome, de imediato, a figura construída), com efeito, não é idêntica àquilo que ela representa. Mais frequentemente, ela não manifesta nada além de uma parte ou um elemento escolhido, implicando, por isso, um sistema semiótico complexo. Ela iconiza o espaço; mas a partir de quê? De uma percepção? De uma ideia? De um mito? Autorreflexiva, ela pode dar existência a outros espaços imaginários.

Paul Zumthor, *La mesure du monde*

Olhar uma carta do mundo ou ler sua descrição é viajar sem se mover, improvisando trajetórias inéditas que, em um instante, levam do Ocidente ao Oriente, dos desertos gelados do Norte aos desertos tórridos do Sul.

Christian Jacob, *La description de la terre habitée de Denys d'Alexandrie ou la leçon de géographie*

SUMÁRIO

APRESENTAÇÃO — O MAR DA HISTÓRIA

Os lusíadas 11
"Que o mar unisse, já não separasse"... 13
O mar, disputa e conquista 19

1 MAPA DO MUNDO: MAPA DO CÉU

O Renascimento e a lição dos antigos 33
A astronáutica portuguesa nos séculos XIV-XVI 47
A cartografia e o aconselhamento dos astros 57
Os homens das estrelas 60
Novo mar, novo céu 62

2 BRASIL: DESENHO E REPRESENTAÇÃO

No princípio, a África 67
Experiência ou destino? 75
A vista da terra 83
"Nas costas, como caranguejos..." 90
Mercator e Ortelius — A maturidade do mapa impresso 103
Ortelius e o *Theatrum orbis Terrarum* 115
O Brasil e o Novo Mundo: representações cartográficas 126

3 O RIO E A FLORESTA

Amazonas 151
A Amazônia na cartografia seiscentista 159

4 A ARTE QUE SOBROU DA GUERRA

O perigo que vem do mar 171
Uma ilha, nomes e histórias 202

5 O MAPA DA TERRA ENTREMOSTRADA

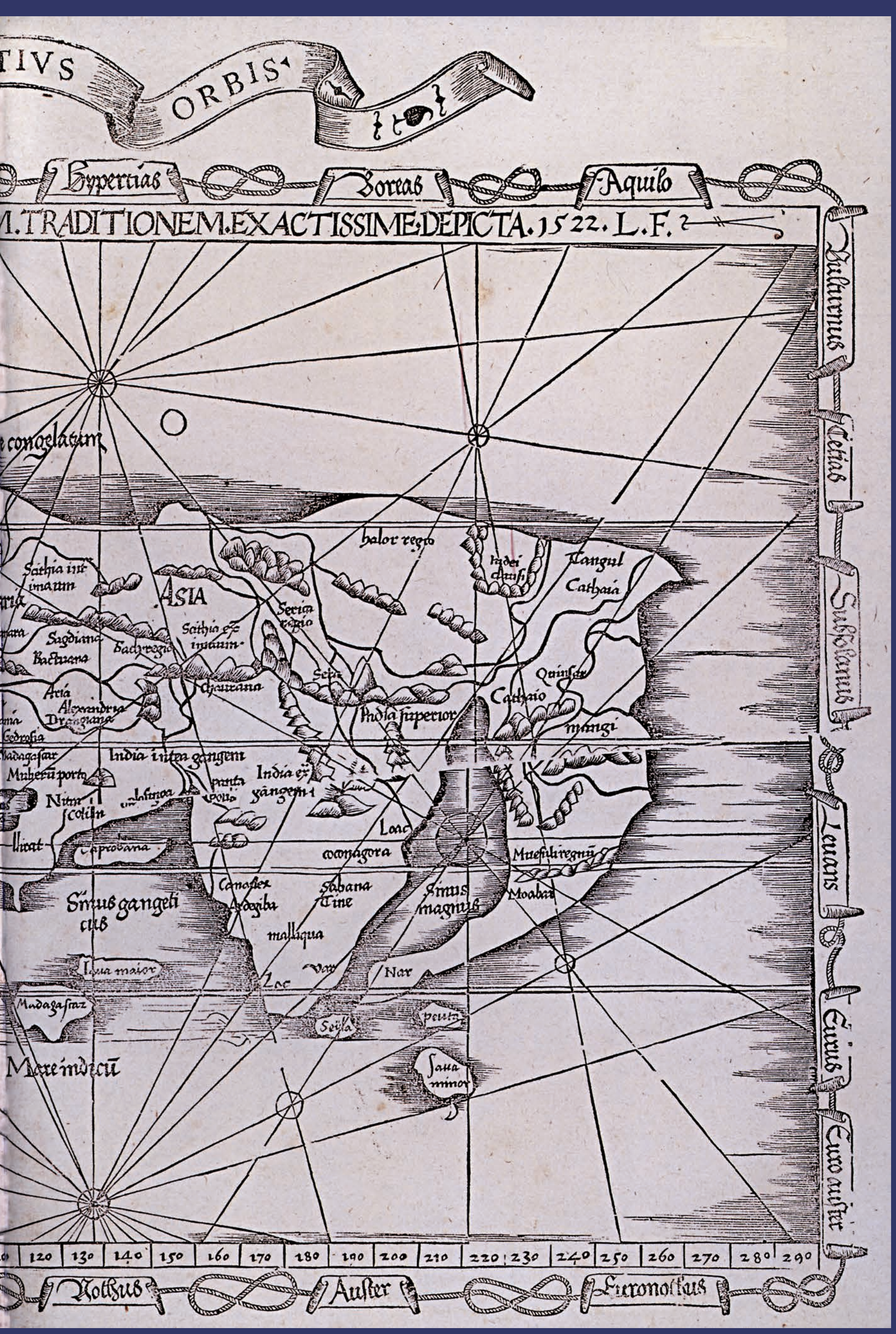
A penetração da terra 209
Viventes do sertão 218
Xaraiés 225

6 CONFINS DO SUL

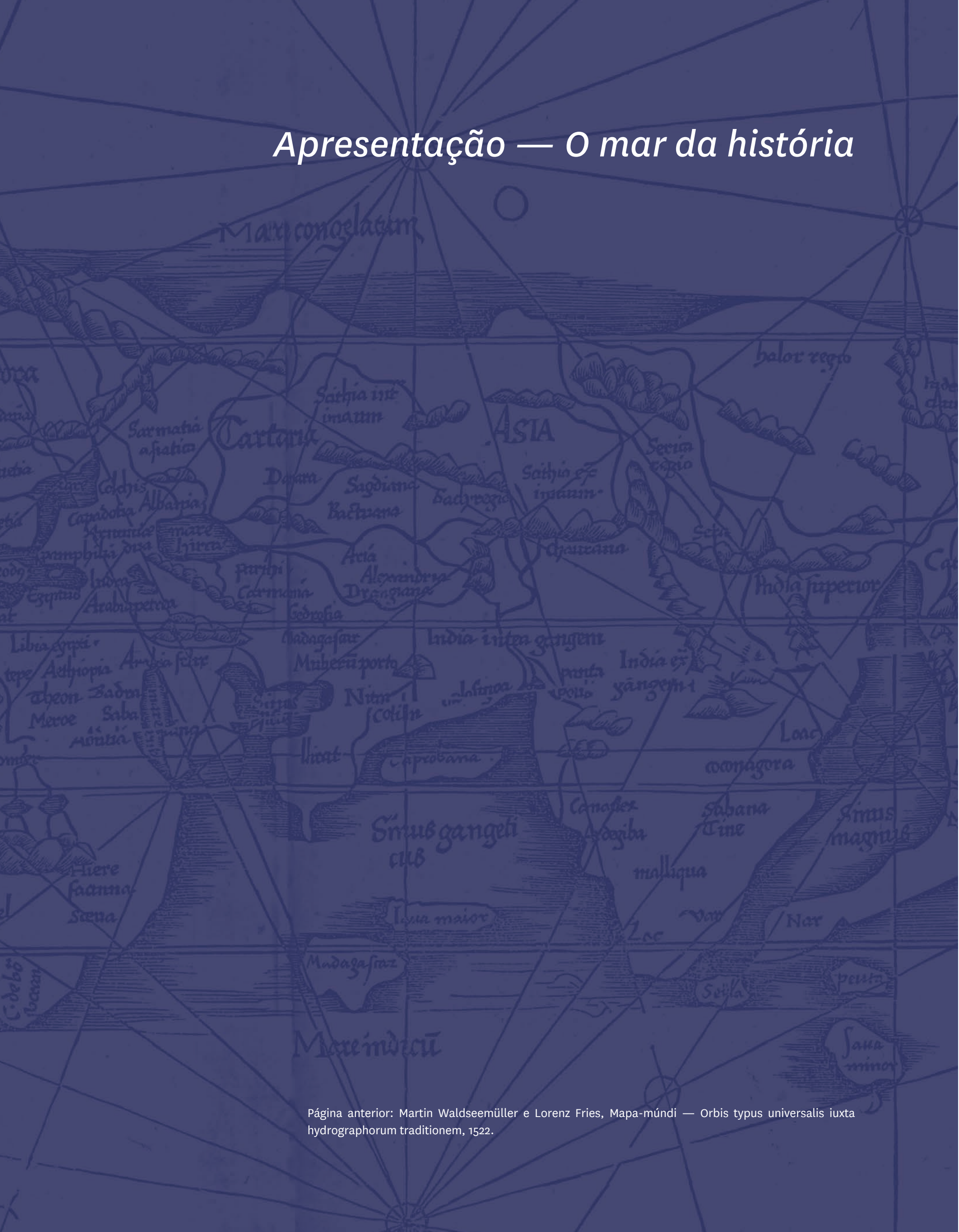
O ponto extremo 231
Caminhos e destinos 239
Na costa, à busca da passagem 247
O rio da Prata e a conquista do interior 251

Bibliografia 259

TABV
Circius
Trachias
Tramontana
ORBIS. TYPVS. VNIVERSALIS. IVXTA. HYDROGRAPHORVM
Favonius
Zephirus
Sirocus
Ponens
Africus
Libo
Austro affricus
Libonotus
Meliorans
Oceanus occidentalis
Circulus arcticus
Tropicus cancri
Equinoctialis
Tropicus capricorni
Mare
Groenland
Suetia
Islandia
Norwegia
Europa
Scotia
Hibernia
Anglia
Saxonia
Germania
Bozmia
Austria
Gallia
Italia
Hispania
Mare mediterra
Gotia
Prussia
Lituania
Russia
Helvetia
Grecia
Sarmatia asiatica
Colchis
Albania
Cappadocia
Armenia
Pamphilia
Mare hirca
Rodo
Egiptus
India
Arabia petrea
Libia egipti
Aethiopia
Arabia felix
Theon
Badm
Saba
Meroe
Libia interior
AFFRICA
Hipodromus
Ethiopia
Hiere
Facinna
Saena
Insule for
Bazaza
Larzita
Batoia
Cambales
Spagnola
Isabella
Capitt. Sicru
America
Carta
Purpu
Carma
Mitria
Cap. bipe
Dedel
C. de bo. Spem
10
20
30
40
50
60
70
80
90
300
310
320
330
340
350
360
10
20
30
40
50
60
70
80
90
100


TIVS ORBIS
Hypertias
Boreas
Aquilo
M. TRADITIONEM. EXACTISSIME. DEPICTA. 1522. L. F.
Vulturnus
Cetias
Subsolanus
Leuans
Eurus
Euroauster
Notus
Auster
Euronotus
congelatum
halor regio
Indei
Tangut
Cathaia
Scythia inferior
ASIA
Seria regio
Sagdiana
Bactriana
Bactra regio
Scythia extra imaum
Aria
Alexandria
Drangiana
Gedrosia
Cheirana
Seres
Cathaio
Quinsay
India superior
Mangi
Madagascar
India inter gangem
Mubera porto
Nitin
Colin
India extra gangem
Loac
Caprobana
Mueslu regnum
Sinus gangeticus
Canosex
Ardagiba
Sabana
Cine
Sinus magnus
Moabar
malliqua
Ilua maior
Loc
Nar
Madagascar
Seila
Mare indicum
Saua minor

Apresentação — O mar da história



Página anterior: Martin Waldseemüller e Lorenz Fries, Mapa-múndi — Orbis typus universalis iuxta hydrographorum traditionem, 1522.

OS LUSÍADAS

Tudo saiu da água e tudo se resolve em água.
Tales de Mileto, 624-546

Portugal, praia da Europa[1]. Para os antigos, no limite do mundo conhecido ficava o fim da Terra, que se acabava à frente do Oceano, aberto para o infinito. Ali, o Sol, cem vezes maior do que em outras partes do Orbe, encerrava cada dia mergulhando nas águas com grande estrondo. Depois, era o desconhecido. Azul e profundo.

Portugal, limite da Europa. Faz quase 600 anos, tocados pelo vento e animados pela vontade cobiçosa do comércio, da guerra, da fé e da aventura, de seus portos saíram os navios que abraçaram e deram a conhecer a Terra inteira, desafiando mares — nunca navegados? —, indo ao encontro dos berços onde dorme o dia e das praias que as vagas lavavam nos confins não sabidos do mundo.

O mar sempre impôs respeito. Medo. Nos sonhos e inquietações daquelas humanidades adormecidas pelo mito, nasciam monstros e seres endemoninhados, que povoavam o universo líquido, para castigar quem se atrevesse a desafiá-lo, abrindo abismos a cada dobra das ondas que o pesadelo animava. O mar, soberano, decidia pela vida ou pela morte, desde o mais interno fundo das profundezas, onde morava Netuno e se tramava o destino tantas vezes trágico dos viajantes.

Era um tempo de maldições e profecias. Os tetos das catedrais, que poucos podiam admirar, exibiam prêmios que somente raros eleitos mereceriam ao final da vida. Enquanto isso, tragados pela miséria cotidiana de curtas e mal valorizadas vidas, para muitos, a peregrinação coletiva ia encerrar-se no embate desigual com as forças da natureza; dotadas de vontades e movidas pelo desejo de vingança de severas divindades — senhoras da fúria dos ventos repugnantes. Até não haver no mar quem navegasse...[2]

As histórias trágico-marítimas pareciam afirmar e reafirmar o significado que, em quase todas as línguas europeias antigas, tinha a palavra "mar" — morrer:

> em latim, *mare*; em irlandês, *muir*, genitivo, *mara*; em cimérico (um dos principais dialetos do celta), *môr*, *myr*; em gótico, *marei*; em armoricano[3], *môr*; em anglo-saxão, *mere*; em alemão antigo, *mari*, *meri*; em francês, *mer*; em escandinavo, *mar*; em eslavo antigo e em russo, *moru*; em polonês, *morze*; em sânscrito, *mira*... *Martyo-dbhava*, um dos nomes sânscritos do oceano, significa a origem ou a fonte da morte, assim como *maru* corresponde a deserto. Fonte da morte, o mar se oferecia em desafio para a solidão dos homens: é o ponto *atrugêtos* de Homero, o *vastum mare* dos latinos e o *vast*, *voest*, deserto propriamente dito, dos escandinavos[4].

O mar, enfim, correspondia a vasta paisagem desértica, que escondia os lugares onde cada um, no encontro com a solidão, seria posto no tribunal divino, para ouvir juízos-sempre-finais.

1 Essa imagem foi criada pelo historiador português Jaime Cortesão (1884-1960).

2 Aqui e em várias passagens desta Apresentação, faz-se referência a conhecidos versos de Camões (*Os lusíadas*) e Fernando Pessoa (*Mensagem*).

3 Armórica ou Aremorica era como se chamava, na Antiguidade, a região da Gália, que incluía a península da Bretanha e o território entre os rios Sena e Loire, até um ponto incerto no interior do continente. Armórica, portanto, não denomina um país, mas uma região geográfica, localizada *à beira-mar*.

4 Paulo Miceli, "Civilizações encontram fonte de vida e morte", *O Estado de S. Paulo*. São Paulo, 31 dez., 1995, p. D-18, Caderno Especial — Oceanos.

Por isso, no mar, caminho da vida nunca certo, o menor mal de todos podia até ser a morte, pois, quando o Oceano armava a tempestade, ameaçando arruinar a máquina do mundo, era no céu de suas crenças que o bicho da terra, tão pequeno, punha suas esperanças.

O azul profundo, com suas cores e luzes, volumes, vozes e movimentos, sempre fascinou artistas, mas é quando vira cenário da história que o mar cobra a entrega por inteiro. Só assim é possível ler nas águas os desenhos e desígnios, em fluxos e refluxos que aproximam e afastam os homens em sua existência efêmera, esquecida no vaivém das vagas de que nenhuma história — nem a do mar nem a de suas personagens — pode dar conta: "fonte de vida, dos medos e da inspiração poética, o mar fecunda a história desde os mais recuados tempos"[5], tornando preciso escutar o eco de vozes, sussurros e gemidos de vidas e mortes passadas em seu interior. Mas, sobretudo, é preciso *dar-se ao mar* porque, antes da morte, dele também veio a vida e a substância que nutre a história: "enquanto os homens exercitaram, diante da visão irresistivelmente sedutora do mar, suas reflexões existenciais, debatendo-se, como Fausto, nas vagas animadas, no seio tumultuoso da criação, povos e civilizações encontraram no mar a condição determinante de seu destino histórico"[6]. Assim aconteceu com Lisboa, sobre cuja origem — na linguagem da lenda — conta-se que,

> um dia, Zeus deu o comando dos ventos a Eolo, habitante da ilha flutuante de Eólia. Daí saiu Ulisses, o navegador, a quem fora entregue o jarro, onde estavam guardados os ventos, que poderiam ser libertados conforme as necessidades. O sopro de Zéfiro, tutelar dos mareantes e esposo de Flora, foi enviado para ajudar os barcos a prosseguirem viagem. Mas, curiosos e gananciosos, os marinheiros abriram o jarro, pensando que ele escondesse grandes riquezas. Libertados os ventos, armou-se a tempestade e todos pereceram — à exceção de Ulisses, que seguiu em frente. Depois de viajar por muitos dias e lugares, Ulisses chegou ao fim da Terra, mas nunca pôde conhecer o tamanho inteiro do mundo. Os antigos contadores de história não sabem quanto tempo Ulisses se demorou naquela praia, mas acredita-se que, ali, tenha fundado uma cidade, chamada Olissipo em sua homenagem. Ulisses morreu no mar, e seu corpo foi coberto por imenso tecido de estrelas, como acontece com os navegadores que tombam na Travessia. O tempo foi passando devagar e a cidade de Ulisses ficou colada, para sempre, àquele rio que saía para o Oceano, crescendo para cima das colinas. O nome da cidade mudou e Olissipo se tornou Lisboa, mas seu destino — desde as origens — prendeu-se às águas do Rio e do Mar, para animar a História e iluminar a Poesia:

Foi filho e companheiro do Tebano
Que tam diversas partes conquistou;
Parece vindo ter ao ninho Hispano
Seguindo as armas, que contínuo usou.
Do Douro, Guadiana o campo ufano,
Já dito Elíseo, tanto o contentou
Que ali quis dar aos já cansados ossos
Eterna sepultura, e nome aos nossos[7].

Este que aqui aportou,
Foi por não ser existindo.
Sem existir nos bastou
Por não ter vindo foi vindo
E nos criou[8].

5 Ibidem.

6 Ibidem.

7 Luís de Camões, *Os lusíadas*, VIII, 3. Texto estabelecido por José Maria Rodrigues, prefaciado por Carolina Michaëlis de Vasconcellos. Lisboa, Imprensa Nacional, 1931.

8 Fernando Pessoa, *Obra poética — Mensagem*. Rio de Janeiro, Nova Aguilar, 1995, primeira parte: Brasão, Ulisses.

"QUE O MAR UNISSE, JÁ NÃO SEPARASSE"...

Pelas guerras da conquista e a dor dos conflitos, nascidos ou ampliados no encontro com o outro, o mar que separava alargou as fronteiras da Terra conhecida e passou a unir povos e continentes. Obedientes ao calendário natural, os navios entregavam-se ao impulso dos ventos, fixando-se os olhos dos viajantes nas imagens ou miragens que mostravam ou pareciam anunciar as outras faces do mundo. Aprisionadas por sinais brilhantes, que a noite refletia no imenso espelho d'água, as visões enganavam-se nos labirintos das vagas, onde tantos heróis sem nome se perderam, para afundar com seus sonhos e ambições, alimentando os peixes com a carne sobre a qual se ergueram as epopeias, sempre deles esquecidas na encenação de suas histórias de bronze.

Lentamente, penosamente, as proas avançavam nos rumos da rosa dos ventos, desdobrando a Europa sobre os caminhos do Mar Oceano.

> Na verdade, existe certa memória fragmentária de viagens bem mais antigas feitas no Atlântico. Os fenícios, sempre lembrados como bons navegadores, teriam visitado os Açores, deixando por lá algumas moedas, encontradas na ilha do Corvo, em 1749. Há referências também sobre uma viagem que Eudoxo teria feito do Mar Vermelho para o estreito de Gibraltar (séc. II a.C.), tendo os escandinavos, no século X, atingido a Groenlândia e as costas do nordeste americano, feito que deixou vestígios em algumas sagas nórdicas. Nenhum desses fatos isolados, entretanto, contribuiu para o conhecimento geográfico do Atlântico, o que só aconteceria à época dos *descobrimentos*[9].

Nesse encontro de novas terras e novos homens, promovido pelas viagens *modernas*, também foram desvendados outros mares e estrelas, revelados na abertura das brumas, forçadas pelo pano das velas e pelo peito de madeira das naus:

> O navio — como os pássaros — devia valer-se dos ventos para enfrentar — como os peixes — a resistência das águas, precisando assumir esta dupla natureza para poder viajar espremido entre o céu e o mar, seu motor e suporte. O casco, por exemplo, deveria ser ovoide porque — como escreveu o padre Fernando Oliveira, em sua *Ars Náutica* — a proa um tanto estreita não divide suficientemente as águas, nem abre caminho sem que o bojo, que vem depois, seja comprimido, porque, sendo comprimido, impede o andamento e velocidade, o que é verificado pela experiência dos marinheiros e pelo exemplo da Natureza, pois a Natureza, tanto nos peixes como nas aves que caminham deslizando, forma as partes anteriores dos seus corpos mais ou menos grossas. As cabeças dos peixes são, em geral, mais grossas que as caudas, e os peitos das aves mais grossos do que a parte de trás[10].

E lá esteve o Poeta, para imortalizar, com sua experiência e palavras prodigiosas, o mar e suas personagens. Numa mão sempre a espada, noutra a pena, guerreiro desterrado, náufrago do mar e da nação — apesar de edificar-lhe a língua, sua pátria.

9 Paulo Miceli, "Civilizações encontram fonte...", p. D-18.

10 Idem, *O ponto onde estamos — Viagens e viajantes na história da expansão e da conquista (Portugal, séculos XV-XVI)*. 4ª ed. Campinas, Editora da Unicamp, 2008, p. 84.

Sobre Camões, pouco se sabe, a exemplo de tantos de seus contemporâneos. Escassas linhas compõem sua biografia, assim resumida por um dos raros amigos pessoais, Diogo do Couto, primeiro guarda-mor da Torre do Tombo: "Este homem teve sempre estrela de poeta, que é serem todos pobres e uma natureza terrível, e em fim pouca ventura"[11]. O nevoeiro que envolve a biografia de Camões só parece dissipado por imagens compostas pela imaginação fantasiosa ou especulativa, que teima em encontrar durante sua sofrida e ignorada existência vestígios de reconhecimento ou fama, o que ele só mereceu depois da morte, em 1579 ou 1580. Nem mesmo os limites de sua existência puderam ser precisados: o nascimento teria acontecido em 1524 ou 1525? Em Lisboa, Alenquer, Coimbra ou Santarém? E até seu túmulo, na Igreja de Santa Ana, acabou perdido após o terremoto de 1º de novembro de 1755, restando dele apenas a urna vazia de seus despojos, construída no Mosteiro dos Jerônimos para celebrar sua memória. Ignora-se, também, onde Camões teve sua sólida formação humanística, exemplificada pelo notável conhecimento de astronomia, baseado no *Tratado da Sphera*, de Johannes Sacrobosco, anotado por Pedro Nunes, mas há certa concordância de que ela teria sido adquirida em Coimbra, onde o tio, Bento de Camões, foi prior de Santa Cruz[12]. Em apoio a essa tese, lembra-se de uma de suas *Canções* (IV), em que aparece declarada sua paixão pela cidade, como alguém que muito se detivera em sua contemplação:

> Vão as serenas águas
> do [rio] Mondego descendo,
> Mansamente, que até o mar não param,
> Por onde minhas mágoas
> Pouco a pouco crescendo,
> Para nunca acabar se começaram[13].

Alguns dados, contudo, parecem seguros. Camões era filho de Simão Vaz, servidor do rei, o que lhe facilitou acesso à vida palaciana, na qual sua cultura e seu talento teriam despertado paixões proibidas em algumas mulheres, como a própria filha de dom Manuel I e irmã de dom João III, dona Maria, além de dona Catarina de Ataíde, dama da rainha. Por conta disso, acabou amargando um desterro de seis meses no Ribatejo, até que, em 1549, começando sua vida de viajante, embarcou para Ceuta, como soldado raso, ali ficando até 1551. Em 1552, já havia perdido o olho direito em batalha com os sarracenos, fato referido na *Canção autobiográfica*:

> Agora, exprimentando a fúria rara
> de Marte, que cos olhos quis que logo
> visse e tocasse o acerbo fruto seu (canção X).

De volta a Lisboa, no Dia de Corpus Christi, envolveu-se na briga de dois cavaleiros mascarados com um tal Gonçalo Borges, servidor do paço, e acabou preso: como se lê na "Carta de perdão", de dom João III, dirigida a "todos os corregedores, ouvidores e juízes e justiças oficiais, e pessoas de meus reinos e senhorios", o rei fazia saber que "Luís Vaz de Camões, filho de Simão Vaz, cavaleiro fidalgo de minha casa [...], me enviou dizer por sua petição, que ele está preso no tronco desta cidade [de Lisboa] por ser culpado de uma devassa que se tirou sobre o ferimento de Gonçalo Borges, que tinha o cargo dos meus arreios".

No episódio, Camões interviera em favor dos mascarados, "conhecendo-os por serem seus amigos. E de propósito, com uma espada, ferira ao dito Gonçalo Borges de uma ferida no pescoço junto do cabelo do toutiço". Nove meses depois, por estar "são e sem aleijão nem deformidade", o agredido perdoou Camões — "mancebo forte e pobre e [que] me vai servir na Índia", concluiu o despacho real.

Depois de prestar serviço como soldado na Índia por três anos (1553 a 1555), como era regra, Luís de Camões foi para o Extremo Oriente, assumindo em Macau as funções de provedor dos bens dos defuntos, devendo zelar pelo patrimônio de quem morresse em viagem. Durante essas viagens, ou já em Goa, Camões teria lido *A história do descobrimento e conquista da Índia*, de Fernão Lopes de Castanheda, editada em 1551 e 1554, além das duas primeiras *Décadas*

11 Camões. Conjunto de pôsteres de exposição organizada por Vasco da Graça Moura. Lisboa, Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses — CNCDP, 2000.

12 Os principais dados aqui inseridos sobre a vida de Camões foram extraídos de um conjunto de pôsteres de exposição organizada por Vasco da Graça Moura, patrocinada pela Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses (Lisboa, CNCDP, 2000).

13 Camões. Conjunto de pôsteres...

da Ásia, de João de Barros, de 1552 e 1553, e foi delas que vieram informações fundamentais para a composição d'*Os lusíadas*.

Pouca coisa se sabe dos 17 anos em que o Poeta viveu fora de Portugal, havendo registro de que, em 1554, integrou armadas portuguesas que saíam de Goa para atacar navios mercantes mouros e que, logo depois, acabou submetido a inquérito pela acusação de haver se apropriado de dinheiro alheio. Em Goa, foi novamente preso, pelo não pagamento de dívidas, sendo solto, em 1552, graças à interferência do vice-rei da Índia, conde do Redondo, a quem dedicara versos humorísticos suplicando por sua liberdade. Foi breve, contudo, o tempo de liberdade, interrompido por nova prisão, sob acusação de haver praticado algumas impropriedades em suas funções, dessa vez por ordem do governador Francisco Barreto, a quem apelou, poeticamente, pedindo ajuda "contra a miséria injusta em que padeço". De novo, solto graças à intervenção do vice-rei, Camões voltou ao mar, rumo a Moçambique, onde ficou cerca de três anos (1567-1569).

E foi em 1570, ao voltar a Portugal, na nau *Santa Clara*, que se deu o encontro com Diogo do Couto, a quem — além da referência de que já estavam quase terminados *Os lusíadas*[14] — devemos breve e expressiva descrição das dificuldades em que vivia atolado Camões, conforme se lê na "Década oitava": "Deixei-o no Reyno pobre e sem remédio. [...] Quando morreu o enterrou a Confraria dos Cortesãos e o depositaram à porta do mosteiro de Santa Ana da banda de fora". Sobre a pobreza de Camões, temos ainda o registro feito pelo frei carmelita José Índio, manuscrito na edição *princeps* do poema, atualmente depositada em Austin, Texas: "Que cousa lastimosa ver um tão grande engenho mal logrado. Eu vi-o morrer num hospital de Lisboa, sem ter um lençol que cobrir-se"[15].

Dentre as tragédias que teriam assinalado a vida de Camões, uma merece destaque, tendo sempre lugar em suas biografias. Trata-se da cruel escolha a que teria sido submetido, ante a necessidade de decidir entre deixar a amada Dinamene sucumbir ao naufrágio ou salvar o manuscrito d'*Os lusíadas*. O acidente encontrou Camões ainda trabalhando no poema, quando, na ida ou na volta de uma viagem a Goa, o navio em que viajava naufragou na foz do rio Mekong, atual Vietnã. Foi aí, apregoa-se, que preferiu salvar sua epopeia à chinesa Dinamene, "a cativa que me cativa", a quem dedicaria lamentoso e conhecido soneto:

Alma minha gentil, que te partiste
Tão cedo desta vida descontente,
Repousa lá no Céu eternamente
E viva eu cá na terra sempre triste.

Se lá no assento etéreo, onde subsiste,
Memória desta vida se consente,
Não te esqueças daquele amor ardente
Que já nos olhos meus tão puro viste.

E se vires que pode merecer-te
Algúa cousa a dor que me ficou
Da mágoa, sem remédio, de perder-te,

Roga a Deus, que teus anos encurtou,
Que tão cedo de cá me leve a ver-te,
Quão cedo de meus olhos te levou.

Em todo caso, para a egoísta felicidade dos pósteros, dessa história ou lenda sobreviveu o poema, como o próprio Camões inscreveu no canto X (128):

Este recebeu plácido e brando,
No seu regaço os Cantos que molhados
Vem do naufrágio triste e miserando.

14 Carolina Michaëllis de Vasconcellos, na edição utilizada neste trabalho, afirma que Camões levou cerca de 25 anos para realizar *Os lusíadas*. *A história do descobrimento e conquista da Índia*, de Fernão Lopes de Castanheda, tinha saído em 1551 e 1554, e as duas *Décadas da Ásia*, de João de Barros, em 1552 e 1553. Essas obras é que forneceram informações a Camões.

15 Ver nota 12.

Figura 1 — Camões — pôster CNCDP.

Enfim, embora preferindo salvar seu verso eterno e tendo de amargar na dura vida a saudade da *alma gentil* que viu partir, crescia em Camões o desespero de sentir que apenas o futuro lhe ouviria o canto dos feitos lusíadas, como tão bem assinalou José Saramago: "Terá Luís de Camões de pôr os dois joelhos em terra para que lhe ouçam os versos?"[16].

Assim, quem sabe arrependido de contar os perigos do mar e descrente de que lhe amassem a arte, se quem não a sabe, não a estima, Camões, que só a poesia tinha — magoado por ver a pátria mergulhada no gosto da cobiça e na rudeza duma austera, apagada e vil tristeza —, abriu seu Monumento para abrigar, generoso, os pequenos que a grande história nunca enxerga. Pequenos como ele próprio foi em vida, apesar do gênio grandioso e de sobreviver por conta das "pobres sopas de sua mãe Ana de Sá e graças à proteção de D. Francisca de Aragão"[17]. Nem mesmo a pequena tença que lhe foi concedida por dom Sebastião, em 1570, como reconhecimento pelos serviços prestados à Coroa e pelo poema dedicado à história de Portugal, livraram-no de suas dificuldades extremas, pois ela correspondia, por exemplo, a um terço do que recebiam os profissionais carpinteiros do Reino. Mas foi naquele mesmo ano que — depois das dificuldades descritas no belíssimo livro de José Saramago — Camões acabou conseguindo apoio para publicar seu poema. Ele veio do conde de Vimioso, dom Manuel de Portugal, à época, um prestigiado poeta, que pagou pela cópia do manuscrito, incumbindo o próprio Poeta de sua revisão. Na portada do manuscrito — conhecido apenas em partes, graças à cópia feita no século XIX — aparece a informação de que o códice fora acompanhado por um retrato de Camões, feito por Fernão Gomes. No retrato, que tem sido considerado a única imagem fidedigna do Poeta, destaca-se o traço que mais o distingue: o olho perdido em Ceuta, mesmo que ele próprio tenha lançado dúvida sobre sua imagem retratada, ao fazer a glosa ao mote "Retrato vós não sois meu":

Mote

Retrato vós não sois meu,
Retrataram-vos mui mal,
Que a serdes meu natural,
'Foreis mofino como eu.

Glosa

Inda que em vós a arte vença
O que o natural tem dado,
Não foste bem retratado,
Que há em vós mais diferença
Que no vivo do pintado:
Se o lugar se considera
Do alto estado que vos deu
A sorte, que eu mais quisera,
Se é que eu sou quem dantes era,
Retrato vós não sois meu.

Vide Figura 1

Para suprir a falta de imagens visuais de Camões, é interessante apresentar aqui a saborosa descrição que dele aparece em raro anedotário quinhentista:

> foi Luís de Camões de meã estatura, grosso & cheo de rosto, & algum tanto carregado da fronte, tinha o nariz comprido levantado no meio, & grosso na ponta; afeava-o notavelmente a falta do olho direito [...]; ainda que não era gracioso na aparência, era na conversação muito fácil, alegre &

16 José Saramago, *Que farei com este livro?*. Lisboa, Caminho, 1980, p. 69.

17 Idem, op. cit., p. 132.

dizidor [...], posto que já sobre a idade deu algum tanto em melancólico. [...] Foi nas feições de corpo alto de estatura, largo de espáduas, de cabelo ruivo, no rosto sardo, e torto nos olhos.

Enfim, mesmo depois da publicação, livro e autor d'*Os lusíadas* permaneceram na sombra. Prova disso é o fato de que dom Sebastião embarcou rumo a seu trágico destino em Alcácer-Quibir ignorando ambos e fazendo-se acompanhar de um poeta hoje esquecido, Diogo Bernardes. Melhor para Camões, que foi poupado de assistir à derrota de Portugal e à perda de sua soberania, quando da unificação das coroas ibéricas em 1580, pouco antes de sua morte. Entretanto, sem que ele tivesse podido saber, *Os lusíadas* estiveram presentes na fatídica batalha, pois um exemplar do poema aparece no inventário do conde de Vila Nova do Portimão, morto em luta, datado de 16 de agosto de 1578, 12 dias após a derrota dos portugueses.

Enquanto tudo isso acontecia, do lado de cá da poesia — na história —, a praia continuou a separar. Não mais o fim da Terra, a praia da Europa passou a significar a mãe sem o filho, a esposa sem o marido, a irmã sem o irmão. As mulheres sem os homens... O choro banhava a areia branca, antes de salgar o mar com as lágrimas de um Portugal que se deixava para trás, onde também ficava o coração, com o caro Tejo e a fresca serra de Sintra. Até não se ver mais, enfim, que mar e céu[18].

Depois, a saudade. Apenas. E quem sabe a esperança.

Sem que ouvissem os navegadores, a cada partida, parecia repetir-se a sábia amargura do Velho do Restelo, para amaldiçoar o primeiro que, nas ondas, vela pôs em seco lenho, desafiando desastres e perigos, pela glória de mandar e pela vã cobiça. Tudo para cumprir-se o mar, e a Terra inteira, de repente, poder surgir redonda do azul profundo.

Sempre adiante, a própria deusa ofereceria a Vasco da Gama a miniatura do cosmos, enquanto ninfas amorosas, feridas pelas flechas de Cupido, em formosos leitos, com vinhos odoríferos e rosas, entregavam-se em recompensa aos marinheiros, lançando das secretas entranhas ardentíssimos suspiros, sem se importarem quando o Sol encerrava o dia, mergulhando nas águas o carro de cristal e deixando a Lua iluminar o largo mundo, enquanto repousasse. Pois tudo vale a pena, se for grande a alma, e pouco importava se, lá adiante, no extremo meridional da África, um gigante castigado e ressentido pela derrota que lhe impuseram os deuses, ferido pela dor maior de um amor impossível, esforçava-se por domar a gente, erguendo ventos e tempestades para cortar o caminho dos mensageiros da mudança. Guardião da passagem, irritado com a ousadia dos que invadiam suas cavernas não desvendadas e seus tetos negros do fim do mundo, perguntava enraivecido: De quem eram as velas onde roçavam? De quem, as quilhas que avançavam sobre o território de Adamastor, o Monstrengo?

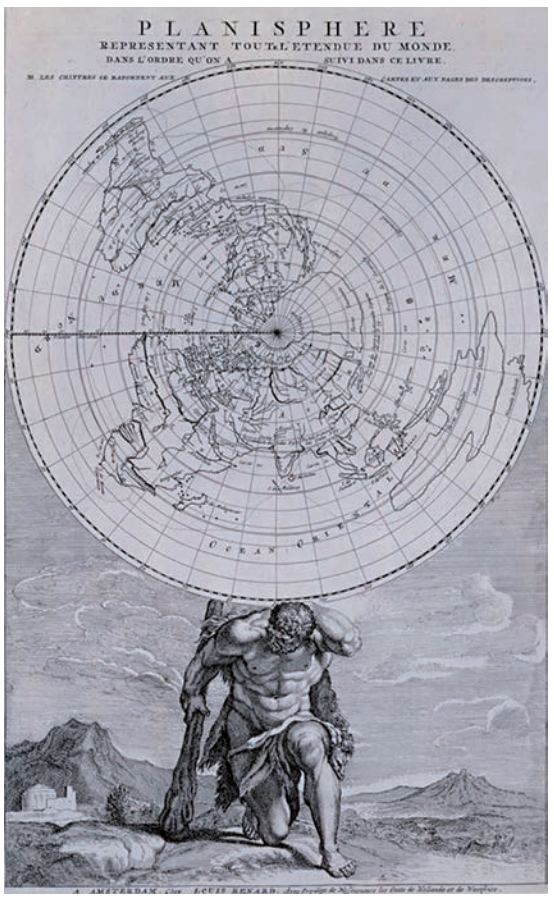


Figura 2 — J. Elwe, Planisphère representant toute l'etendue du monde dans l'ordre qu'on a suivi dans ce livre, Amsterdã, 1715[20].

Ali, muitos ficaram, inclusive o primeiro — o capitão do fim —, mas outros foram passando, até que o mar se fizesse um e os navios vencessem cabos e tormentas. Dobrado o assombro, o limite se fez esperança. E, depois, quando o último trabalho de Hércules uniu o Mediterrâneo e o Atlântico, Atlas — afinal — pôde mostrar alto todo o mundo no seu ombro. O mar ofereceu-se à travessia e, na medida do mundo[19], o que era fim se abriu em horizonte. Oceano. Sempre adiante, envolvendo a Terra inteira na rede da experiência e do conhecimento, para que, afinal medida, se fizesse imagem e representação, desenho e desígnio: *mappa mundi.*

18 Ver nota 2.

19 *La traversée* e *La mesure du monde (Représentation de l'espace au Moyen Âge)* são títulos de livros de Paul Zumthor.

20 O desenho "Planisphère representant toute l'etendue du monde dans l'ordre qu'on a suivi dans ce livre", de J. Elwe, foi publicado em Amsterdã pelo editor e livreiro Louis Renard, detentor do privilégio de edição e venda do *Atlas de navigation et du commerce*, editado em 1715 e reeditado, em 1739 e 1745, pela casa R. & J. Ottens. Renard foi casado com a filha do ourives, relojoeiro, gravador e editor holandês Daniel de La Feuille (1640-1709). O planisfério sustentado por Atlas é derivado da projeção adotada por Jean Dominique (Giovanni Domenico) Cassini (1625-1712), em 1696, com o Polo Norte ao centro. Astrônomo e geodésico, Cassini foi professor de astronomia em Bolonha, assumindo, em 1669, a direção do Observatório de Paris, onde teria provocado a famosa reação de Luís XIV, o Rei Sol, diante do mapa desenhado no chão da instituição, o qual, segundo impressões do monarca absolutista, reduzia o tamanho da França... Na Europa do Renascimento, as monarquias utilizaram o globo como símbolo de poder, especialmente ao tempo das viagens dos descobrimentos, quando a política colonial dos Estados se fundava no projeto de expansão e conquista de todos os espaços da Terra. O rei dom Manuel I e a rainha Vitória, por exemplo, associaram a imagem imperial ao globo encimado pela cruz. No século XVII, os globos holandeses, embora caros, proliferaram. Em 1614, Willem Janszoon Blaeu iniciou a construção do maior globo produzido até então, com 68 centímetros de diâmetro, competindo diretamente com Henricus Hondius. Em meados do século, o duque Frederico de Holstein Gottorp encomendou a Adam Olearius (1599-1671) a construção de um globo com diâmetro de cerca de 3 metros, com o céu representado em seu interior. Maior ainda foi o globo que Luís XIV encomendou ao cosmógrafo italiano Vincenzo Coronelli (1650-1718), no qual se percebe a influência da *Cidade do Sol* (*Civitas Solis poetica, idea republicae philosophicae*), do monge dominicano Tomás Campanella, morto em Paris, em 1639. A cidade idealizada por Campanella era governada por um chefe espiritual e temporal, responsável pela promoção da unidade das nações e pelo progresso da ciência, tendo em seu sítio mais elevado um templo dotado de grande globo celeste e outro de menores dimensões, representando a Terra.

Vide Figuras 2 e 3

Figura 3 — Gerardum Valck, Novus planiglobii terrestris per utrumque polum conspectus, Amsterdã, c. 1720[21].

21 No início do século XVIII, a edição cartográfica holandesa estava concentrada nas mãos de poucos e grandes impressores, como Pieter Schenk, Danckerts, Mortier e Karel Allard. O cosmógrafo Gerardum Valck (Gerard Valk) (c. 1650-1726) associou-se a Pieter Schenk (1645-1715), adquirindo várias chapas de Blaeu, Jansson e Visscher, desenvolvendo seu trabalho de impressor e construtor de globos juntamente com o filho, Leonard (1675-1755). De Gerard Valk estão datados os seguintes trabalhos: *Atlas* (1702), *Globes* (1700-1715), *Caspian sea* (1721), *Harmonia macrocosmica, de Cellarius* (1720) e *Mapas-múndi* (1680).

O MAR, DISPUTA E CONQUISTA

Cenário da história, o mar foi objeto de disputas e rivalidades, ampliando-se os conflitos ao tempo das viagens da expansão e da conquista, que tiveram nos interesses econômicos seu principal motor. Por isso, o direito de cada nação de poder servir-se das rotas oceânicas, de acordo com seus interesses e necessidades, além dos confrontos armados, resultou em interessante batalha jurídica. De um lado, pôs-se o holandês Hugo Grotius (1583-1645), chamado o Pai do Direito das Gentes, que imaginou um Estado formado pelo livre consentimento dos homens, à busca de segurança.

Hugo Grotius ou Huig de Groot (1583-1645) nasceu em Delf, na Holanda, e morreu em um naufrágio, próximo a Rostock, Alemanha. Foi poeta, dramaturgo, historiador, diplomata e teólogo, sendo considerado um dos precursores do direito internacional. Como jurista, considerava que as relações entre os países deviam se fundamentar em critérios de independência e igualdade, mas, se não existissem tribunais competentes para resolver os litígios, Grotius invocava o direito da guerra justa. Suas ideias, fortemente influenciadas por Francisco de Vitória (1492 ou 1483-1546), interessam aqui especialmente por tratarem de questão central para a época que nos ocupa. *De jure praedae*, por exemplo, escrito em 1604 e 1605, responde a consulta da Companhia das Índias sobre o direito — legítimo, para Grotius — de apresamento de um navio português no estreito de Málaca. *De mare liberum*, um desenvolvimento do texto anterior, é de 1609, constituindo um grande manifesto em favor da liberdade de navegação, para trânsito, comércio e pesca: "ius communicationis, ius mercaturae, ius piscandi". Em 1625, publicou *De jure belli ac pacis*, sua obra mais importante.

No livro *De jure belli ac pacis* (1625)[22], dedicado a Luís XIII, "o mais cristão dos reis da França e Navarra", Grotius considerou que, assim como o ar, o mar deveria ser livre para todos os países. Nada, portanto, poderia ser obstáculo à navegação, responsável pela comunicação entre os povos. Propugnando pelo *Mare liberum*, Grotius defendia o direito dos holandeses de praticarem o comércio com as Índias: "se a iniquidade dos inimigos nos obriga a fazer a guerra, a justiça deve nos dar a esperança e a confiança de um resultado feliz. Assim, se é necessário, levanta-te, nação invencível no mar, e combate audaciosamente por tua liberdade e por aquela da espécie humana"[23].

A história do holandês Jan Linschoten, que, em 1583, meteu-se na esquadra que saiu de Portugal, para levar à Índia o novo bispo de Goa, serve de exemplo para ilustrar o contexto de rivalidades sobre os caminhos do mar, que resultaram em casos de clara espionagem. Depois da viagem, Linschoten escreveu um relato detalhado sobre a rota da Índia, largamente utilizado pelos navegadores, abalando fortemente o quase centenário monopólio que os portugueses detinham sobre ela desde a viagem de Vasco da Gama, feita em 1497-1499. As edições da *Histoire de la navigation de Ien Hvgves de Linschot Hollandois...*[24] sucederam-se, acompanhadas de bonitos mapas, como a carta da América, da edição de 1596, gravada por Arnold Florent van Langren (Langeren) (1589-1644), construtor de globos para os reis da Espanha e membro de importante família de cartógrafos residentes em Antuérpia.

22 Hugo Grotius (Huig de Groot), *The law of war and peace in three books* [*De jure belli ac pacis libris tres*, 1625]. Trad. Francis W. Kelsey (1925). Colab. Arthur E. R. Boak, Henry A. Sanders, Jesse S. Reeves, Herbert F. Wright. Lonang Institute, 2003, 2005, edição eletrônica.

23 Paulo Miceli, "Civilizações encontram fonte...", p. D-18.

24 O título completo da relação de Linschoten é *Histoire de la navigation de Ien Hvgves de Linschot Hollandois: aux Indes Orientales — Contenant diverses descriptions des lieux iusques à present descouverts par les Portugais: observations des coustumes & singularitez de là & autres declarations*. 3ª ed., rev. e ampl. Amsterdã, Eyert Cloppenburgh, 1638. A Biblioteca do Museu da Marinha, em Lisboa, possui um belíssimo exemplar dessa edição. No *Tooley's dictionary of mapemakers* (compilado por Ronald Vere Tooley, Tring, Hertfordshire, Map Collector Publications, 1979, p. 120), há referência a outros trabalhos de H. Jan Evertsz Cloppenburg (Johannes Everhardus) de Hamersveldt: além das edições de Linschotten (1619-1644), foi responsável por uma Bíblia com mapas (1609); uma *Regni Bohemia descriptio* (1620), Alemanha, 1630, além do *Pequeno atlas*, de Mercator (1630-1636). Em Leo Bagrow, *History of cartography* (rev. e ampl. R. A. Skelton, Londres, C. A. Watts & Co., 1964, p. 238), acrescenta-se que Cloppenburg foi responsável pelos mapas da Dinamarca e de Bohemia, incluídos nos *Atlas* de Hondius e Blaeu.

Vide Figura 4

Inserida nessa curiosa história de espionagem, a carta é rica em detalhes, que vão da belíssima rosa dos ventos de 32 pontas, posta no litoral brasileiro, às representações da vida cotidiana dos índios (guerra, antropofagia e pesca), os gigantes patagões, das cidades e formações montanhosas, a toponímia e a indicação das nações indígenas, os rios e animais do Novo Mundo, dos navios, peixes, com dois bem ornamentados cartuchos — além da Laguna del Dorado, que estaria no interior do Brasil, sempre a despertar a cobiça dos europeus para a riqueza fácil, que premiaria quem a encontrasse do lado de cá dos limites sem fim da imaginação.

Às ideias de Grotius o inglês John Selden (1584-1654) opôs sua teoria do *Mare clausum* (1635)[25], pretendendo demonstrar que, do mesmo modo que a terra, o mar poderia transformar-se em propriedade privada. Por essa razão, o rei da Grã-Bretanha seria o legítimo senhor dos mares que circundavam o Império. Para sustentar suas opiniões, Selden

> buscou provas nas histórias de Noé e seus filhos, recolhendo sua jurisprudência nos textos hebreus e latinos do livro de *Gênesis*, dos *Salmos*, no *Deuteronômio*, nas profecias de Isaías, Ezequiel e outros, [sem se esquecer de] Netuno, um rei que possuía o domínio privado de todos os mares... Selden ainda considerava que, diante da impossibilidade de traçar limites aparentes sobre os mares, os paralelos e meridianos eram tão boas fronteiras quanto os fossos e muralhas, o que — enfim — justificava a guerra contra os holandeses[26].

Enquanto o debate jurídico seguia seu curso, sem resultados práticos e alimentado pelos interesses das partes envolvidas, no mundo menos idealizado da história, o *direito ao mar* sempre dependeu, diretamente, dos recursos financeiros e das forças humanas e materiais com que cada nação se lançou à conquista e defesa de seus espaços.

Para um dos mais respeitados especialistas na história do Renascimento, as viagens "significaram, no contexto da civilização ocidental, a vitória duradoura do mar"[27]. Graças a essa conquista, em troca da prata, do ouro, do anil, da cochinilha e do açúcar, "a Espanha, Portugal e logo depois a Inglaterra exportaram técnicas, livros, homens. Pois o Renascimento foi também o nascimento de Europas fora da Europa"[28]. Ao estudar o processo de formação do capitalismo, Marx e Engels, por sua vez, escreveram que

> com a descoberta da América e a circunavegação da África abriram-se para a burguesia, em ascensão, novas possibilidades. A Índia e a China, com vastos mercados, a América em processo de colonização, o ativo comércio das colônias, a evolução fantástica dos mecanismos de troca e o aumento das mercadorias, em geral, são os fatores que determinaram o desenvolvimento jamais antes verificado, do comércio, da navegação, da indústria, acarretando consequentemente a aceleração do processo revolucionário no bojo da já combalida sociedade feudal.

Além disso, a "descoberta da América propiciou terreno para que a indústria moderna criasse seu mercado mundial, o qual, naturalmente, provocou um prodigioso desenvolvimento do comércio, da navegação e dos meios de comunicação"[29].

Para Fernand Braudel, além de ser responsável pela formação do mercado mundial capitalista, o largo processo, que ele chamou "proeza do Ocidente"[30], resultou em novo e duradouro desenho das relações entre as várias regiões do planeta, já que "a conquista do mar alto deu à Europa a sua primazia universal, e isto durante séculos. A técnica, desta vez — a navegação do mar alto — criou uma assimetria à escala mundial, um privilégio"[31]. Essa assimetria pode ser ilustrada pela síntese com que Immanuel Wallerstein procurou explicar a supremacia dos portugueses durante o período da expansão europeia: "Vasco da Gama chegou, viu e conquistou muito mais rapidamente do que Júlio César. É sem dúvida extraordinário que, em muito poucos anos, os barcos portugueses dominaram completamente o extenso comércio do oceano Índico". Para o autor, a razão dessa primazia de Portugal pode ser explicada pela "superioridade tecnológica do barco com canhões que havia sido desenvolvido na Europa atlântica nos séculos anteriores, e à qual se havia acrescentado, em 1501, uma inovação tecnológica crucial: a incorporação de aberturas para os canhões nos próprios cascos dos barcos, por contraposição à sua colocação na superestrutura"[32].

25 Além de estudos sobre a história da Inglaterra, John Selden desenvolveu trabalhos dedicados à literatura e arqueologia do Oriente Próximo, a questões do judaísmo e ao Direito Internacional, aí se destacando a obra *Mare clausum*, publicada em 1635. Escrito 16 ou 17 anos antes, o livro teve proibida sua edição por Jaime I, por razões políticas envolvendo relações entre Inglaterra e Holanda, razão de seu aparecimento apenas um quarto de século depois do *Mare liberum*, de Grotius.

26 Paulo Miceli, "Civilizações encontram fonte...", p. D-18.

27 Jean Delumeau, *A civilização do Renascimento*. Vol. 1. Lisboa, Estampa, 1981, p. 83.

28 Ibidem.

29 Karl Marx e Friedrich Engels. *Manifesto do Partido Comunista*. Trad. José Barata Moura. Lisboa, Avante, 1997, p. 45.

30 Fernand Braudel, *Civilização material e capitalismo — Séculos XV-XVIII*. Trad. Maria Antonieta Magalhães Godinho. Lisboa, Cosmos, 1970, p. 332.

31 Ibidem.

32 Immanuel Wallerstein, *El sistema mundial — La agricultura capitalista y los orígenes de la economía-mundo europea, en el siglo XVI*. México, Siglo Veinteuno, pp. 460-1.