

SIMON WINCHESTER

Atlântico

*Grandes batalhas navais, descobrimentos heroicos,
tempestades colossais e um vasto oceano com um
milhão de histórias*

Tradução

Donaldson M. Garschagen



COMPANHIA DAS LETRAS

Copyright © 2010 by Simon Winchester
Todos os direitos mundiais reservados ao proprietário

*Grafia atualizada segundo o Acordo Ortográfico da Língua Portuguesa de 1990,
que entrou em vigor no Brasil em 2009.*

Título original

Atlantic — Great sea battles, heroic discoveries, titanic storms, and a vast ocean of a million stories

Capa

Kiko Farkas e Mateus Valadares/ Máquina Estúdio

Imagens de capa

© AIA/TBAL/Glow Images

Preparação

Cacilda Guerra

Índice remissivo

Luciano Marchiori

Revisão

Valquíria Della Pozza

Renata Del Nero

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)
(Câmara Brasileira do Livro, SP, Brasil)

Winchester, Simon

Atlântico : grandes batalhas navais, descobrimentos heroicos,
tempestades colossais e um vasto oceano com um milhão de his-
tórias / Simon Winchester ; tradução Donaldson M. Garschagen. —
1ª ed. — São Paulo : Companhia das Letras, 2012.

Título original : Atlantic : great sea battles, heroic discoveries,
titanic storms, and a vast ocean of a million
stories

ISBN 978-85-359-2075-8

1. Oceano Atântico - Descrição e viagens 2. Oceano Atlântico -
Folclore 3. Oceano Atlântico - Geografia 4. Oceano Atlântico -
História 5. Oceano e civilização 6. Winchester, Simon - Viagens l.
Título.

12-02416

CDD-551.46

Índice para catálogo sistemático:

1. Oceano Atlântico : História : Oceanografia 551.46

[2012]

Todos os direitos desta edição reservados à

EDITORA SCHWARCZ S.A.

Rua Bandeira Paulista, 702, cj. 32

04532-002 — São Paulo — SP

Telefone (11) 3707-3500

Fax (11) 3707-3501

www.companhiadasletras.com.br

www.blogdacompanhia.com.br

Sumário

Prefácio — A partida de Liverpool	13
Prólogo — Os começos de sua vida	37
1. Mogador, as ilhas da púrpura	55
2. Todos os baixios, todos os abismos	93
3. Ah! Quanta beleza, quanto poder!	134
4. O mar das lágrimas e da compaixão	182
5. Os que descem ao mar em navios, mercadejando nas grandes águas ..	235
6. Mudanças e degradação em todos os mares	280
7. A maré ciclônica tudo leva de roldão	333
Epílogo — A sombra cai, esvai-se o mar	371
Agradecimentos	387
Glossário de termos talvez pouco conhecidos	393
Lista de mapas e ilustrações	399
Bibliografia	401
Créditos das ilustrações	410
Índice remissivo	411

1. Mogador, as ilhas da púrpura

*Primeiro é um bebê,
Choramingando e regurgitando nos braços da ama.*

SEDUÇÕES

A nota de dirrã mais usada no reino de Marrocos tem em seu reverso não um camelo, um minarete ou um tuaregue de manto azul no deserto, mas a concha de um enorme caracol. A concha desse molusco marinho que vive nas praias — um carnívoro que com a língua abre buracos nas conchas de outros animais e suga seu delicioso conteúdo — é marrom avermelhada, fina e espinhosa, com uma ponta longa e uma abertura em formato de orelha. É, em todos os aspectos, muito bonita, o tipo da concha que quem tem a sorte de achá-la não joga fora.

No entanto, não foi a elegância curvilínea dessa concha que, há muitos anos, persuadiu os diretores do Banco Central do Marrocos, em Rabat, a pôr sua imagem no reverso da nota de duzentos dirrãs. O motivo da escolha da imagem, adequada a uma cédula, teve tudo a ver com dinheiro e lucro. Isso

A concha do Murex brandaris na cédula de duzentos dirrãs marroquinos destaca a importância desse molusco para a economia do norte da África há 3 mil anos. Mercadores fenícios coletavam esse molusco na costa atlântica e de sua glândula hipobranquial extraíam um corante conhecido como púrpura de Tiro, vendido a peso de ouro nos portos mediterrâneos.

porque foi esse curioso gastrópode marinho que constituiu o esteio da prosperidade do lugar, muito antes que o Marrocos se tornasse um Estado.

Os berberes do deserto não eram marinheiros, nem estavam especialmente interessados em coletar esses caracóis e fazer bom uso deles. Em vez disso, coube a navegantes vindos de muito longe, que percorreram milhares de quilômetros desde a costa do Levante, no leste do Mediterrâneo, perceber as possibilidades de utilização desses gastrópodes para acumular uma fortuna. O grande problema viria a ser coletá-los.

Isso porque o mar em que abundavam esses moluscos de tão bela concha era bem diferente das águas plácidas do Mediterrâneo. Devido a complexas razões biológicas e à magia evolucionária, em geral esses gastrópodes eram encontrados obstinadamente agarrados a rochas e recifes no ambiente desconhecido e aterrador do oceano Atlântico, bastante fora do mundo marítimo conhecido, num lugar onde a perícia náutica tradicional, desenvolvida no

Mediterrâneo, provavelmente não seria de muito valor. Para coletar esses moluscos, marujos ousados e temerários seriam obrigados a rilhar os dentes e aventurar-se nas águas profundas da maior massa oceânica que na época se podia imaginar.

Mas eles assim fizeram, no século VII a.C. Fizeram-no indo corajosamente além das Colunas de Hércules, a porta de saída de seu próprio mar, o confortável Mediterrâneo, e adentrando a imensidão cinzenta do desconhecido sem limites. Os marinheiros que realizaram esse feito notável, e com tamanho destemor, eram fenícios. Usavam veleiros que tinham sido construídos para resistir apenas às ondas de seu conhecido mar, pequeno e fechado, mas que agora teriam de fazer frente às águas muito mais assustadoras de um imenso mar aberto. Devia haver, realmente, alguma coisa de notável nessa marujada; no entanto, devia haver alguma coisa ainda mais notável nesses caracóis do norte da África para que valessem tantos riscos.

E, com efeito, havia. Antes, entretanto, convém deixar de lado os caracóis e examinar a jornada humana, longa e necessariamente complexa, que levava os fenícios ao Marrocos.

ORIGENS

A relação do homem primitivo com o oceano teve início numa época extraordinariamente distante. O que o impeliu a ir tão longe e tão depressa — curiosidade, talvez, ou uma necessidade de espaço vital — ainda é um enigma. Mas o fato é que, apenas 30 mil anos depois que os registros fósseis mostram o homem nos campos da Etiópia e do Quênia — caçando elefantes e hipopótamos, gazelas e hienas, construindo abrigos e capturando o fogo criado por raios —, ele começou a descer a África em direção ao sul, empreendendo um vagaroso avanço para a orla do continente, rumando para as costas meridionais e para um conjunto de fenômenos topográficos de cuja existência ele não fazia ideia.

O clima se tornava mais frio à proporção que sua jornada prosseguia: o mundo estava entrando num importante período de glaciação, e até a região equatorial da África gozou, durante um breve período (antes que o continente se tornasse realmente muito frio), de um clima mais uniforme e moderado, com mais campos e menos selvas. Por isso, seguir para o sul pelo vale do Rift

(Grande Fossa Africana) talvez tenha sido a menos complicada das explorações do homem primitivo, pois as cadeias de montanhas de ambos os lados lhe proporcionavam uma espécie de proteção, o interior de campos ondulantes era mais benigno que as selvas de antes, os rios menos ferozes e mais fáceis de atravessar. E assim, no devido tempo, depois de longos séculos de uma contínua migração para o sul, o homem chegou aos penhascos terminais e, enfim, encontrou o mar.

Esse homem deve ter ficado atônito ao alcançar o que, sem dúvida, parecia ser o limite de seu mundo, ao tomar consciência repentina de um abismo entre o que ele conhecia e aquilo de que nada sabia. Ao mesmo tempo, e da segurança de seu alto rochedo relvado, viu lá embaixo uma massa d'água espumante e aparentemente sem fim que se sacudia, bramia e estrondeava num ataque incessante contra os rochedos que demarcavam a margem de seu habitat. É muito provável que tenha ficado profundamente abalado, espavorido pela visão de algo tão imenso e totalmente diverso de tudo quanto já vira antes.

Entretanto, ele não voltou aos gritos para a segurança da savana. Todos os indícios recém-descobertos levam a crer que ele e seus companheiros ficaram onde estavam e se abrigaram na praia. Primeiro, numa ampla caverna cuja localização, bem acima do nível da maré alta, a protegia das ondas. Depois — jamais saberemos se com timidez, ousadia ou apreensão — desceu enfim da caverna e se abrigou na praia propriamente dita. Mais adiante, mesmo se mantendo bem distante do trovejar dos vagalhões, ajoelhou-se, como faz uma criança ainda hoje, para investigar os mistérios mágicos das poças deixadas pela maré.

Entre as penedias continentais de um lado e a violência das águas que estrugiam de outro, logo se deixou cativar pelo mundo inteiramente novo dessas poças. Examinava a água, de cristalina limpidez, só quebrada por folhas verdes e movimentos fugazes e furtivos. Mergulhou o dedo na água, tirou-o, levou-o à boca — o gosto era muito diferente de tudo que ele já provara antes, não azedo e repulsivo como o da água dos piores poços do deserto, mas nem doce e agradável, provavelmente ruim para beber.

Entretanto, aquela água sustentava algumas espécies de vida. Examinada mais detidamente, a poça era um furor de vida — caranguejos, peixinhos, moluscos com conchas, algas, anêmonas-do-mar. E assim, mediante o mesmo

processo de tentativa e erro com que formara seus hábitos alimentares e de coleta em terra, durante os milênios anteriores, ele por fim descobriu nas poças alimento abundante para si e sua família. Além do mais, era um alimento sabroso e nutritivo, de um tipo que ele podia caçar sem ter de correr, comer sem cozinhar, coletar sem arriscar a vida. E mais: de modo inexplicável, era um alimento magicamente renovado duas vezes por dia, sempre que o pequeno mundo aquático diante dele voltava a se encher.

Era inevitável que a fascinação do homem por esse estranho e novo universo aquático fizesse com que ele se instalasse à beira-mar. Ele havia chegado, finalmente, a Pinnacle Point.

BEIRA-MAR

No Cabo Ocidental, a província mais meridional da África do Sul, as águas do oceano Índico misturam-se com as vagas gélidas do Atlântico Sul. É uma costa extremamente perigosa, pontilhada de sinais de naufrágios. Petroleiros grandes demais para utilizar o canal de Suez passam pelo cabo das Agulhas, navegando perto da costa, rumo aos campos petrolíferos ou deles retornando. Ao que parece, as colisões entre eles ocorrem com lamentável frequência, provocando o derrame de grandes quantidades de sua carga nada atraente e a morte de dezenas de pinguins africanos.

Já naveguei nessas águas e sei os riscos que elas apresentam. Quase todos os barcos preferem manter-se perto da costa para evitar o mar alto, sempre grosso, e são poucos os portos capazes de oferecer refúgio no caso de más condições meteorológicas. A combinação de rotas congestionadas (todas elas também cheias de barcos de pesca locais), águas frias e revoltas e uma costa intimidante e hostil, rodeada de penhascos, não é nada convidativa, mesmo para marujos experientes, quanto mais para novatos como eu era.

Ainda conservo meu velho *South Africa pilot*, o livro de instruções de navegação, de capa azul, que usei no iate. A simpática baía Vlees, que ele indica como um marco terrestre, fica entre dois promontórios rochosos: Vlees Point no sul e, catorze quilômetros ao norte, Pinnacle Point. Quando o *Pilot* foi escrito, seus autores, hidrógrafos, destacaram a presença, perto de Pinnacle Point, de “um conjunto de bangalôs brancos de veraneio”. Não terão incluído essa nota por

motivos estéticos, e sim porque as casinhas constituíam marcos visíveis para os navios que avançavam pela costa.

Nos trinta anos que transcorreram desde a elaboração do *Pilot*, esse grupo de casas de veraneio transformou-se num luxuoso centro turístico — o Pinnacle Point Beach and Golf Resort —, dedicado ao hedonismo praiano. A publicidade do parque afirma que o ar marinho, o clima mediterrâneo, a água branca e a peculiar formação vegetal da região, o *fynbos*, que dá à pedregosa paisagem litorânea uma inesperada beleza, combinam-se para transformar o local em “um novo Jardim do Éden”.

Mal sabem eles o quanto esse slogan é apropriado. Pinnacle Point pode estar prestes a ganhar fama entre golfistas profissionais e ricos aposentados, mas já há muito tempo o local é conhecido por arqueólogos que se dedicam a pesquisar a história do homem primitivo. Por uma razão simples: tudo indica que Pinnacle Point é o lugar onde o homem primitivo pela primeira vez se instalou à beira-mar. Especificamente, há uma caverna, que os arqueólogos chamam de PP13B, situada algumas dezenas de metros acima da linha das ondas (mas não de todo fora do alcance da voz no campo de golfe), na qual foram encontrados indícios de que os primeiros homens que ali se abrigaram comiam mariscos, afiavam lâminas e decoravam seus corpos e seu ambiente com desenhos feitos com ocre. E, ademais, faziam essas coisas quase exatamente há 164 mil anos.

Um pesquisador americano, Curtis Marean, professor da Escola de Evolução Humana e Mudança Social, da Universidade Estadual do Arizona, foi um dos primeiros a se dar conta da importância da caverna, em 1999. Há muito ele suspeitava, pelo que sabia sobre o clima gélido e inóspito da África durante a última grande glaciação, que a população humana então existente devia ter migrado para a costa sul, para onde as correntes oceânicas traziam águas mais quentes da área próxima a Madagascar e onde havia disponibilidade de alimentos na terra e no mar. Marean concluiu que esses homens provavelmente se abrigavam em cavernas — e por isso investigou a costa em busca de cavernas que ficassem próximas o bastante do nível do mar na época,* de modo a permitir-lhes chegar à praia, mas também elevadas o suficiente para não ser inunda-

* O nível do mar era mais baixo do que hoje, porque a glaciação havia aprisionado grande parte das águas oceânicas nos polos.

Esta grande gruta na costa sul-africana pode ter sido um dos primeiros lugares em que o homem se instalou à beira-mar. Pesquisadores encontraram indícios de que ali, pela primeira vez, os seres humanos se alimentaram de frutos do mar: fragmentos de conchas de ostras, mexilhões e lapas.

das por tempestades ou marés altas. Por fim, encontrou a PP13B e pediu a um criador de avestruzes da área que construísse para ele uma complicada escadaria de madeira, para que seus alunos não caíssem e morressem ao subir para a entrada da caverna, e deu início à sua meticulosa pesquisa. O estudo de Marean, publicado na revista *Nature* oito anos depois, registrou secamente uma descoberta deveras extraordinária.

Havia cinzas, mostrando que os habitantes acendiam fogueiras para se aquecer. Além disso, o grupo de Marean encontrou 64 pedaços de rocha, talhados em forma de lâminas, e 57 blocos de ocre vermelho, dos quais doze mostravam sinais de terem sido usados para riscar linhas vermelhas em alguma coisa — paredes, rostos ou corpos. E havia conchas de quinze espécies de invertebrados marinhos, todas encontradas, certamente, em poças de maré — cracas-das-pedras, mexilhões, lesmas-do-mar, quítions, lapas, uma litorina gigante e uma única craca-de-baleia, que Marean acredita ter vindo presa ao couro de uma baleia que a maré trouxe para a praia.

A maneira pela qual a comunidade decidiu alimentar-se de mariscos permanece aberta a conjecturas. Provavelmente as pessoas viam aves marinhas

apanhando as várias conchas, quebrando-as nos ressaltos de pedra e fartando-se com a carne de seu interior. Sem fazer caso da afirmação,* até hoje sem atribuição fidedigna, segundo a qual “o primeiro homem que comeu uma ostra era um valente”, os cavernícolas acorreram em massa à praia e logo devoraram quantos moluscos podiam encontrar — e repetiram essa experiência gastronômica, que só pode ter sido bem acolhida, em todas as ocasiões em que as marés lhes ofereciam essa oportunidade.

A experiência teve um efeito marcante sobre essa pequena colônia e sobre a humanidade em geral, o que torna ainda mais notável que os financiadores do resort tenham escolhido “Jardim do Éden” como slogan do empreendimento. O efeito teve repercussões muito maiores do que seria de esperar de uma simples mudança de dieta, de búfalos para crustáceos, de leões para lapas. A abundância sem fim de alimento nutritivo fez com que os migrantes pudessem agora fazer o que nunca antes lhes ocorrera: *podiam deixar de ser nômades*.

Podiam, por fim, começar a pensar nas regras do sedentarismo, que incluíam a consequente prática da agricultura e da pecuária e, com o passar do tempo, a civilização.

De mais a mais, os corantes ocre indicam que, pela primeira vez, esses cavernícolas começaram a utilizar símbolos — talvez sinais de advertência ou saudação, de informação ou sugestão, de prazer ou de dor, formas simples de comunicação que teriam as mais duradouras consequências. Um caixara primitivo podia descer até uma poça de maré rica em caranguejos, esperando ou prevendo que outros caixaras o seguissem. No entanto, podia resolver criar um sinal, usar seu recém-descoberto bastão de colorir para marcar essa poça com um indelével sinal ocre, assegurando com isso que, a partir de então, todos os seus companheiros seriam capazes de identificar a poça em qualquer ocasião subsequente, estivesse lá seu descobridor ou não. Assim surgiu a comunicação — e dessa produção simbólica de mensagens por fim nasceria a linguagem —, uma das muitas espécies de sofisticação mental que distinguem o homem moderno.

* Atribuída ora a Jonathan Swift, ora a H. G. Wells, ou então a G. K. Chesterton.

PARTIDAS

Em seus primórdios, o Atlântico era um oceano muito unilateral, com muitos povos espalhados por suas costas orientais, mas, durante muitos milhares de anos, ninguém — humano ou humanoide — do lado ocidental. Além disso, suas costas povoadas foram colonizadas de início por recém-chegados das áreas centrais dos continentes, que tinham pouca experiência das coisas do mar ou pouco pendor para elas. Não surpreende que tenha transcorrido muito tempo para que esses homens se aventurassem mar adentro. Foi preciso que se passassem milhares de anos para que as ilhas do Atlântico fossem exploradas; e levou um tempo enorme para que alguém cruzasse o oceano. Ele permaneceria como uma barreira de água, aterrorizante e intransponível, durante dezenas de milhares de anos.

A pesquisa atual, que permite esse tipo de certeza, é muitíssimo diferente das escavações e sondagens arqueológicas que se realizavam antes do período vitoriano. O sequenciamento do genoma humano, no ano 2000, possibilitou dizer qual grupo, na antiguidade, migrou para este ou aquele lugar (e quando), simplesmente examinando em minúcias o DNA dos habitantes atuais do local. É claro que os arqueólogos ainda procuram cacos de cerâmica e peças de arte decorativa, mas para mapear rapidamente os caminhos da difusão da humanidade não existe meio melhor do que a análise computadorizada de dados genéticos.

No lado leste do Atlântico já se formavam comunidades, enquanto, na parte oeste, retardatários nativos ainda abriam caminho, nervosamente, pelas florestas. Os primeiros povos neolíticos do Levante já haviam criado a primeira cidade de seu mundo, Jericó. A essa altura, todos os povos do mundo eram *Homo sapiens* (nenhuma outra espécie humana havia conseguido ultrapassar o fim do período paleolítico), e seus progressos, observados da perspectiva de hoje, parecem ter ocorrido num ritmo rapidíssimo. Por ocasião da primeira fundação de Jericó — e isso quando a margem ocidental do Atlântico ainda era basicamente despovoada —, seus habitantes estavam ocupados em talhar pedras e plantar painço, sorgo e trigo einkorn. Apenas alguns milhares de anos mais tarde, quando os primitivos ojibwes, crees e esquimós, vestidos de peles e trêmulos de frio, criavam a duras penas os primeiros núcleos humanos na América do Norte, homens no Crescente Fértil e mais além, em lugares remotos como a Irlanda, já fabricavam objetos de cerâmica, criavam cães, porcos e car-

neiros, faziam enxós e foices de pedra, construíam túmulos e henges (monumentos megalíticos), usavam o sal para conservar alimentos e estavam na iminência de fundir metais.

E mais: esses homens do leste tinham também construído seus primeiros barcos. Dez mil anos antes, habitantes de lugares onde hoje ficam a Holanda e a França tinham escavado troncos de árvores caídas, com ferramentas ou com fogo, produzindo pirogas que usavam para navegar em rios e pântanos ou para cruzar alguns estuários menos temíveis. Na verdade, essas embarcações não passavam de canoas, a um tempo instáveis e desajeitadas, sem quilha, velas, leme ou o tipo de borda livre necessária para até mesmo uma modesta incursão pelo mar. Seria no Crescente, outra vez, que se daria o primeiro avanço importante: 2 mil anos depois, surgiu no Kuwait um verdadeiro barco a vela, feito de canáceas ou juncos e revestido de betume, capaz de transpor ao menos as águas traiçoeiras e imprevisíveis do mar Vermelho e, talvez, ir ainda mais longe.

Em Omã também havia um barco desse tipo, e em 2005 um impulsivo sultão omani patrocinou uma guarnição de meia dúzia de homens para conduzir uma réplica de um desses barcos de Mascate à costa indiana de Guzerate. A travessia seria de 580 quilômetros, mas o betume deve ter vazado, pois os juncos do casco ficaram saturados de água a cinco quilômetros da costa da Arábia. A pequena embarcação logo afundou e os tripulantes tiveram que ser resgatados por um navio da Real Marinha de Omã.

NAVEGAÇÕES

Os fenícios foram os primeiros a construir verdadeiros navios e a afrontar as águas encapeladas do Atlântico.

Na verdade, antes deles, os minoicos mantinham um ativo comércio e defendiam suas rotas comerciais no Mediterrâneo com uma força naval rápida e de selvagem eficiência. Seus navios, elegantes e resistentes, construídos com afiadas ferramentas de bronze, eram feitos de troncos de ciprestes serrados ao meio e parcialmente superpostos, revestidos de panos de linho pintado de branco e impermeabilizados. Os remos suplementavam a vela, presa a um mas-

tro de carvalho. Mas os minoicos só navegavam de dia e apenas entre as ilhas que ficavam a poucos dias de distância de Creta. Nunca um deles se aventurou além das Colunas de Hércules, pelas vagas ensurdecadoras do *Mare Tenebrosus*, o Mar Tenebroso.

Os cretenses, como a maioria dos povos marítimos rivais, aceitavam sem objeção as lendas referentes ao Atlântico, as histórias e as sagas que conspiravam para manter longe até mesmo os mais temerários. As águas além das Colunas de Hércules, além do mundo conhecido, além daquilo que os gregos chamavam de *oikuménē*, o ecúmeno ou a terra habitada, eram demasiado fantásticas e apavorantes para que alguém sequer pensasse em enfrentá-las. Talvez houvesse naquele mar algumas maravilhas sedutoras: os Jardins das Hespérides e, um pouco mais além, a mais esplêndida de todas as terras maravilhosas da filosofia grega — a Atlântida. Afora isso, porém, o oceano era um lugar envolto em terror: “Não acho meio algum de sair dessas vagas cinzentas”, Ulisses poderia ter se queixado, “nenhuma saída desse mar cinzento”. Os ventos eram por demais furiosos, as tormentas se levantavam sem aviso, as ondas tinham uma escala e uma ferocidade jamais vistas no Mediterrâneo.

Ainda assim, esse mar interior do mundo clássico, relativamente plácido, viria a ser um campo de treinamento, uma escola para aqueles marujos que, com o tempo, e como uma parte inevitável do progresso humano, se mostrariam bem mais ousados e ambiciosos que os minoicos. Mais ou menos na mesma época em que o Santorini entrou em erupção e, como muitos acreditam, vibrou o golpe fatal nas ambições de Creta, os levantinos mais empreendedores despertaram. Partindo de sua pequena faixa de costa — uma faixa que, com o tempo, se transformaria em Líbano, Palestina e Israel, e pode ser descrita como uma terra com tendência inata para a ambição —, os grandes navios fenícios içaram velas e rumaram para oeste, comerciando, guerreando, dominando.

Ao chegarem às Colunas de Hércules, em alguma data por volta do século VII a.C., os fenícios, ao contrário de todos os seus predecessores, decidiram não parar. Seus capitães, sem dúvida homens audazes e vigorosos, decidiram ir avanti, arrostar as ondas e as tempestades coléricas, para ver antes de todos os outros o que havia além dali.

Acredita-se que homens provenientes do porto de Tiro tenham sido os primeiros a assim proceder. Usavam barcos largos, em forma de foice, “navios

redondos” ou *galloi*, assim chamados por causa das curvas bojudas de seus cascos, em geral com duas velas presas a mastros robustos, um a meia-nau e outro perto do pico de vante. Eram feitos com tábuas de cedro, de cultivo local e habilmente trabalhadas, fixadas com ensambladuras, com ou sem espiga, e calafetadas com alcatrão. A maioria dos navios oceânicos de Tiro, Biblos e Sídón levava também remadores — sete de cada lado, no caso de barcos mercantes menores, e duas ordens de treze remadores de cada lado nas embarcações de maior porte, o que lhes conferia grande vantagem em termos de aceleração. Ostentavam adornos imponentes e propositadamente intimidadores — enormes olhos pintados na proa, dragões de dentadura arreganhada e tigres terminados em aríetes de metal, em contraste com as figuras femininas de seios exuberantes a que os posteriores marujos ocidentais deram preferência.

Os navios fenícios eram construídos tendo em mente o comércio. O navio da Idade do Bronze que um mergulhador em busca de esponjas descobriu em Uluburun, no sul da Turquia, em 1982 (que, embora não fosse realmente fenício, era sem dúvida típico do período), revelou tanto o magnífico leque de mercadorias disponíveis no Mediterrâneo quanto as amplas rotas por ele navegadas. Ficou evidente que a tripulação dessa malfadada viagem havia levado a embarcação ao Egito, a Chipre, à Grécia continental e, talvez, até a Espanha. Quando o *galloi* de 13,70 metros naufragou, presumivelmente devido ao deslocamento da carga, seus porões continham uma espantosa carga de artigos suntuários, muito mais do que John Masefield poderia jamais ter imaginado.* Havia lingotes de cobre e estanho, vidros azuis e ébano, ovos de avestruz, uma espada italiana, um machado búlgaro, figos, romãs, um escaravelho de ouro com a imagem de Nefertiti, um conjunto de ferramentas de bronze, provavelmente do carpinteiro de bordo, uma tonelada de resina de terebintina, grande número de cântaros e jarros e grandes vasos gregos de armazenamento (*pithoi*), brincos de ouro e prata, inúmeras lâmpadas e um grande carregamento de marfim de hipopótamo.

A possibilidade de que o navio de Uluburun viajasse até a Espanha indica as ambições náuticas dos comerciantes. Os quarenta lingotes de estanho incluídos na carga apontam seus objetivos mercantis. O estanho era um compo-

* A famosa e imaginária quinquerre de Masefield, que no poema “Cargas” seguia para a Palestina, transportava marfim, macacos, pavões, vinho branco doce e sândalo, além de muitas peças de cedro, talvez usadas como calços para firmar cargas.

nente essencial do bronze, e a partir da adoção das moedas metálicas, no século VII a.C., a demanda desse metal crescera muitíssimo. Os levantinos tinham como certo que estanho aluvial era encontrado em vários rios que se precipitavam dos montes no centro-sul da Espanha — sobretudo o Guadalquivir e o Guadalete, mas também o Tinto, o Odiel e o Guadiana —, de modo que os fenícios, por volta dessa época, decidiram agir e desconsiderar as advertências lendárias. Para esses homens, com o conhecimento limitado de que dispunham e as admoestações feitas diariamente por videntes e sacerdotes, uma expedição como essa exigia tanta audácia quanto tentar viajar pelo espaço sideral: os riscos eram enormes, e as recompensas, incertas.

E assim, viajando em comboios com vistas à segurança e ao conforto, esses primeiros marinheiros destemidos passaram entre os dois rochedos horríficos — Gibraltar, ao norte, e Djebel Musa, no sul — e avançaram, fazendo escalas, pela costa ibérica sem incidentes óbvios, e achando as coisas mais fáceis do que tinham imaginado, pois se mantinham sempre à vista de terra e não se aventuravam por mares mais altos, fundando os entrepostos oceânicos que haveriam de ocupar durante os quatro séculos seguintes. O primeiro foi Gades, hoje Cádiz; o segundo, Tartessus, há muito desaparecido, possivelmente mencionado na Bíblia como Társis,* e citado também por Aristófanes pela qualidade das lampreias do lugar. Acredita-se que ficasse um pouco mais ao norte do que Gades, na costa atlântica da Espanha, na altura de Huelva.

Foi a partir desses dois entrepostos que os marinheiros mercantes fenícios começaram a aprimorar suas técnicas náuticas oceânicas. Foi dali que partiram nas longas e perigosas expedições que serviram de modelo para os 2 mil anos de exploração oceânica dessas áreas.

Primeiro, buscavam estanho. Mas, embora esse comércio florescesse, induzindo os marujos a ir até a Bretanha e a Cornualha, e talvez ainda mais longe, o que os levou a lugares muito mais remotos do que poderiam imaginar foi a descoberta dos belos caracóis *Murex brandaris*,** da família dos muricídeos.

A magia do *M. brandaris* havia sido descoberta setecentos anos antes, pelos

* Em Reis I 10:22: “Porque o rei tinha no mar as naus de Társis, com as naus de Hirão; uma vez em três anos tornavam as naus de Társis, e traziam ouro e prata, marfim e bugios, e pavões”.

** *Murex brandaris* (nomenclatura de Lineu) tem diversos outros nomes científicos, entre eles *Haustellum brandaris*, usado pelo autor, e *Bolinis brandaris*. (N. T.)

minoicos, que verificaram que com tempo e trabalho podiam fazer os moluscos secretarem grandes quantidades de um magnífico e indelével corante entre o púrpura e o carmesim — de uma cor tão suntuosa que a aristocracia cretense não tardou a resolver vestir-se com roupas tingidas com ele. O corante era caro e havia leis que vedavam seu uso pelas classes inferiores. O corante do *M. brandaris* logo se tornou — para os minoicos, os fenícios e, principalmente, para os romanos — o mais valorizado símbolo da autoridade imperial. Dizia-se de certas pessoas que tinham “nascido em berço de púrpura”: trajes assim pigmentados só podiam indicar que quem os usava fazia parte da vasta engrenagem do poder romano, ou, segundo o verbete do *Oxford English Dictionary*, dos “imperadores, altos magistrados, senadores e membros da classe equestre da Roma Antiga”.

No século VII a.C., os fenícios já se metiam mar adentro, saindo de seus dois entrepostos espanhóis, em busca dos moluscos que excretavam esses corantes. Encontraram poucos sinais deles em suas buscas no norte, ao longo da costa espanhola. Mas, assim que se dirigiram para o sul, costeando os baixos penedos arenosos da ponta norte da África, e à medida que as águas se aqueciam, localizaram colônias abundantes de *M. brandaris*. Nessas explorações, fundeavam seus navios em enseadas promissoras que iam encontrando — primeiro numa cidade que fundaram e à qual deram o nome de Lixus, perto de Tânger e nos contrafortes do Rif. Ainda se vê ali um mosaico malconservado do deus Oceano, ao que parece feito por gregos.

A seguir os fenícios continuaram avançando para o sul e encontraram bens comercializáveis num estuário perto de onde hoje fica Rabat. Deixando soldados e acampamentos em cidades litorâneas que existem até hoje, como Azemmour, aventuraram-se cada vez mais longe da pátria, em barcos com proas e popas altas e exageradas, decorados com cabeças de cavalos e chamados *hippoi*, chegando por fim às ilhas que viriam a ser chamadas Mogador. Ali os gastrópodes eram encontrados em vastas quantidades. E essas duas ilhas, que protegiam o estuário do Ued Ksob, provavelmente assinalam o ponto extremo a que eles chegaram,* e foi ali que o comércio de *M. brandaris* dos fenícios começou com toda a sua força.

* Com uma ressalva: Heródoto diz que por volta de 600 a.C. e por ordem do faraó egípcio Necho II, um grupo de marinheiros fenícios efetuou uma circum-navegação da África que durou três anos. Necho, líder ambicioso e imaginativo, construiu uma primeira versão do canal de Suez e pode ter ordenado tal expedição, embora haja muitas dúvidas sobre isso.