

NAVIGARE NECESSE EST

A especiaria foi a pedra de toque. Desde que os romanos, nas suas expedições e guerras, pela primeira vez provaram e gostaram dos ingredientes acres, perturbadores, excitantes, os ingredientes que inebriam, os ingredientes do Oriente, nunca mais o Ocidente pôde passar sem as especiarias indianas, na cozinha e na dispensa. Monótona, insípida é a alimentação do Norte e assim se prolonga pela Idade Média. Decorrerá ainda muito tempo, até que os frutos do campo, hoje mais usados, como batata, vinho e tomate, tenham na Europa direitos de posse; quase se desconhece o limão para tempero e o uso do açúcar para adoçar; ninguém descobrira ainda os finos tónicos do café e do chá; até entre príncipes e opulentos se ilude a monotonia estúpida das refeições com a deglutição bárbara da quantidade. Mas, ó milagre!, somente um único grão de especiaria indiana, uns poziinhos de pimenta, noz-moscada seca, um pouco de gengibre ou canela adicionados ao mais grosseiro alimento, e já o paladar lisonjeado sente o estímulo do estranho e gostoso ingrediente.

Entre a vulgaridade do tempo maior e menor do amargo e do doce, do picante e do insosso, perpassam de repente magníficos tons culinários, intermédios; em breve, já os bárbaros nervos palatinais da Idade Média começam a sentir a necessidade dos excitantes. Só é considerada iguaria, alimento carregado de pimenta e bem mordente; até na cerveja deitam gengibre; e o vinho é de tal forma macerado com especiarias moídas, que, na garganta, cada golada arde como pólvora. Mas não é unicamente para a cozinha que o Ocidente necessita assim de poderosas quantidades de especiarias; a vaidade feminina exige cada vez mais o tributo dos perfumes da Arábia — o lascivo almíscar, o adocicado óleo de rosas.

Tecelões e tintureiros começam a fabricar para as mulheres sedas chinesas e damascos indianos; os ourives enfiam as pérolas brancas de Ceilão; os diamantes azulados de Narsingar sobem rapidamente de preço. A Igreja católica exige também o uso dos produtos orientais, pois nenhum dos milhões de milhões de grãos de incenso, queimados nos turíbulo em milhares e milhares de igrejas da Europa, cresce em terra europeia; cada um destes milhões e milhões de grãos de incenso tem que ser transportado da Arábia, por mar e terra, através de caminhos inenarravelmente penosos e longínquos. Os farmacêuticos são fregueses constantes dos específicos de tanto renome da Índia — o ópio, a cânfora, a resina gomosa —, eles sabem, por experiência, que nenhuma droga e nenhum bálsamo atua sobre o doente com eficácia, se não ostentar no pote de porcelana, a letras azuis, as mágicas palavras «arábicum» ou «indicum». Pela distância, pela raridade, pelo exótico, ou talvez também pela carestia, tudo o que é oriental conservou em relação à Europa encanto sugestivo, hipnótico, «Arábico», «pérsico» «indo-estânico» — são atributos com significado igual a magnífico, requintado, elegante, precioso, magnificante, digno da corte (tal como no século XVIII a designação: «francês»). Nenhum artigo de comércio é tão desejado como a especiaria; quase se nos afigura que o perfume das flores orientais embriagou, por arte mágica, a alma da Europa. Mas, precisamente porque assim cobijada, a mercadoria indiana é cara e torna-se cada vez mais cara: mal podemos examinar a curva febril, sempre crescente, dos preços, porque todas as tabelas monetárias resultam abstratas; é-nos mais fácil atingir uma visão ótica da louca subida das especiarias, se nos recordarmos que, no princípio do segundo milénio, a mesma pimenta, hoje desperdiçada como areia em qualquer mesa de qualquer hospedaria, era contada grão a grão e tinha, a peso, quase que equivalência com a prata.

Tão absoluto era o seu valor, que muitos Estados e cidades calculavam com pimenta, como se fora nobre metal: com pimenta podiam-se comprar terras e propriedades, instituir dotes, comprar direitos de burguesia; muitos príncipes e cidades estabeleciam os impostos, exigindo peso de pimenta, e, quando na Idade Média queriam designar um homem como muito rico, chamavam-lhe «saco de pimenta». Gengibre, canela, quina e cânfora eram pesados nas balanças, próprias para ouro e medicamentos, e fechavam-se hermeticamente portas e janelas, não fosse um sopro de ar dispersar uma molécula do

precioso pó. Ao nosso olhar, hoje, parece-nos absurda tal avaliação, mas torna-se bem natural, bem compreensível, logo que pensemos nas dificuldades e no risco do transporte. Nesse tempo, como ficava longe, incomensuravelmente distante, o Oriente do Ocidente, e quanto obstáculo, quanto impedimento tinham de remover pelo caminho, navios, caravanas e carros! Que odisseia representa cada simples grão, cada flor isolada, antes de chegar, desde o seu verde arbusto no arquipélago malaio, até ao derradeiro posto, à mesa de vendas do negociante europeu. Talvez nenhuma destas especiarias possa chamar-se uma raridade. Lá em baixo, na outra planície do globo, crescem realmente as hastes da canela de Tidore, os cravos de Amboim, a noz moscada de Banda, os arbustos de pimenta de Malabar, com tanta pujança e em tanta liberdade, como aqui os cardos; um quintal nas ilhas malaias não vale mais do que no Ocidente uma pitada. Mas o comércio passa de mão em mão, e por quantas mãos tem de peregrinar a mercadoria, antes de, através de desertos e mares, chegar às mãos do consumidor! Como sempre, a mão mais prejudicada é a primeira; o escravo malaio que colhe as flores frescas e as transporta às costas para o mercado, no fardo de entrecasca, não recebe outra recompensa além da do próprio suor. O seu senhor, esse é beneficiado; um negociante maometano compra-lhe a carga e transporta-a em minúsculas pirogas, debaixo do sol escaldante, desde as ilhas das Especiarias até Malaca (na proximidade da atual Singapura) — isto, durante oito, dez e mais dias. Aqui, já está instalada a primeira sanguessuga: o dono do porto, o sultão de Malabar, exige tributo pela licença de descarga. Só depois de pago o imposto, é dada a permissão para transportar a odorífera carga para outro junco maior; e a pequena embarcação lá desliza outra vez, lentamente, impelida pelo largo remo ou pela vela quadrada, de um ponto a outro ponto da costa da Índia. Passam-se meses assim, num monótono fender de água; é a espera sem fim, quando não sopra o vento e o céu arde, sem uma única nuvem — e depois, de novo, a fuga precipitada perante a ameaça dos ciclones ou dos corsários. Como é infinitamente difícil, indizivelmente perigosa esta travessia, através de dois, três mares tropicais! Entre cinco navios, quase sempre um se perde pelo caminho, vítima das tempestades ou dos piratas; e o negociante dá graças a Deus, logo que passa com felicidade Camboja, chega finalmente a Ormuz ou Aden, e vê aberta passagem para a Arábia ou o Egito. A nova forma de transporte, agora empregada, não é menos abundan-

te em provações nem menos perigosa. Em longas filas pacientes, esperam nos portos milhares de camelos; a um sinal do dono, curvam obedientemente o joelho; sobre o dorso fiel, são amontoados os fardos atados, com pimenta e flor de noz-moscada, e aqueles vapores sobre quatro patas balouçam lentamente a carga, através do mar de areia. Durante longos meses, as caravanas arábicas vão arrastando a mercadoria da Índia — ressoam nomes dos contos das *Mil e Uma Noites* — passam por Bassorá, Bagdade e Damasco para Beyrouth e Trebizonda ou por Dshidda para o Cairo; são tão velhas estas estradas ao longo do deserto, e muito conhecidas dos negociantes desde o tempo dos faraós. Infelizmente, também as conhecem os beduínos, os piratas do deserto; um ataque ousado destrói numa só arremetida o fruto de meses de penosas lides. O que escapa felizmente às tempestades e aos beduínos é apanhado por outros ladrões. Os emires de Hedscha, os sultões do Egito e da Síria exigem tributo, e largo tributo por cada saco e por cada carga; é avaliada em cem mil ducados anuais, a soma recolhida pela exigência egípcia por causa do direito de passagem no comércio das especiarias. Atinge-se, finalmente, a desembocadura do Nilo, próximo de Alexandria; aí surge ainda um derradeiro usufrutuário e, por sinal, não é o menos voraz — a frota de Veneza. Desde a pérfida destruição de Bizâncio — cidade concorrente —, a pequena república atraiu a si o monopólio do comércio de especiarias orientais; em vez de ser expedida para mais longe, mandam a mercadoria para o Rialto, onde é leiloada por comissários da Alemanha, Inglaterra e Flandres. E só depois, vão em carros de largas rodas, através da neve e do gelo das gargantas alpinas, as mesmas flores que o sol tropical gerou e amadureceu, há dois anos; lá vão elas ao encontro do negociante europeu e do consumidor.

A especiaria indiana passa, pelo menos, por doze mãos ávidas, «antes de chegar à última, à do consumidor», assim escrevia melancolicamente Martin Behaim no célebre «Globo» em 1492. Todavia, posto que doze mãos dividam o ganho, cada uma delas extrai bastante sumo doirado da especiaria da Índia; a despeito de perigos e riscos, o comércio destes produtos é o mais rendoso da Idade Média, pois mínimas quantidades dão já margem a grandes lucros.

Vejamos:

De cinco navios — a expedição de Fernão de Magalhães prova este exemplo — podem perder-se quatro, com a carga, 200 homens de 265 podem não voltar, marinheiros e capitães podem perder a vi-

da — mas o negociante, esse, apesar de tudo, ainda ganhou. Se um só dos cinco navios, um navio pequeno regressar, passados três anos, bem carregado de especiarias, a carga indemnizará largamente de perdas e danos; um único saco de pimenta, no século quinze, vale mais do que uma vida humana; não nos admiremos se, entre a oferta de vidas humanas, sem valor, e a ardente procura da preciosa especiaria, o resultado seja sempre favorável, largamente vantajoso. Os palácios de Veneza e os dos Fugger e Welser¹ devem a existência quase que somente à especiaria indiana. Porém, tão inevitavelmente como a ferrugem aparece no ferro, também surge a inveja, logo que se trate de grandes lucros. O privilégio de alguns é considerado pelos outros forte injustiça; onde uma pequena sociedade auferir lucros desmedidos, forma-se logo a coligação dos prejudicados.

Genoveses, franceses, espanhóis olham de lado a habilidosa Veneza, que soube desviar para o grande canal o rio de ouro e, agastados, furiosos, fixam o Egito e a Síria, onde o Islão ergueu uma vedação invencível entre a Índia e a Europa. Não é permitida a nenhum navio cristão a rota do mar Vermelho; a nenhum negociante cristão, nem sequer a passagem; o comércio Índico tem de passar fatalmente por negociantes turcos e árabes. Assim, não só encarecem escusadamente a mercadoria ao consumidor europeu, não só cerceiam o ganho ao comerciante cristão, mas ainda paira sobre a Europa grave ameaça. Um excedente em nobre metal corre para o Oriente, pois a mercadoria europeia não alcança, de maneira alguma, a equivalência com as preciosidades indianas. Bastava este *deficit*, bem sensível, para que a impaciência do Ocidente se ateasse, cada vez mais apaixonadamente, e mais apaixonadamente tentasse libertar-se de jugo tão pouco dignificante; por fim, todas as energias acordam. As cruzadas não foram somente (assim como romanticamente nos contam) uma tentativa mística com o fim de arrancar aos descrentes o Santo Sepulcro; esta primeira coligação europeia e cristã representava o primeiro esforço lógico com o intento de quebrar a cadeia que vedava o ingresso no mar Vermelho, tornando livre ao cristianismo o comércio oriental. Esta aventura falhou. O Egito não podia ser arrancado aos maometanos; o Islamismo continuava a vedar o caminho para a Índia — era forçoso, inadiável, que fosse encontrado um caminho independente, livre, para essa Índia tão cobiçada.

A coragem audaz que obrigou Colombo a partir para o Oeste, Bartolomeu Dias e Vasco da Gama para o Sul, Cabot para o Norte, em