

**Animais Perigosos e Agentes Silenciosos:
Interações entre humanos e tubarões no Atlântico
(Séculos XV a XVIII)**

Pedro Miguel Ramos Costa Lima

Dissertação de Mestrado em História do Império Português

Setembro, 2022

Dissertação apresentada para cumprimento dos requisitos necessários à obtenção do grau de Mestre em História do Império Português, realizada sob a orientação científica da Professora Doutora Cristina Brito e co-orientação da Professora Doutora Nina Vieira.

Agradecimentos

Este era um caminho que eu não pensava seguir.

Das várias paixões que, ao longo dos anos, têm feito de mim uma pessoa cada vez mais feliz, a da História estava arrumada na gaveta correspondente aos “Gostos Eternos”. Uma série de coincidências, fez reposicionar essa arrumação.

No enorme privilégio que tenho de, no decurso da minha vida, me ter cruzado com muitas pessoas fantásticas e inesquecíveis, há algumas que, direta ou indiretamente, são responsáveis pelo trabalho que agora apresento. A essas pessoas eu devo, reconhecidamente, o meu agradecimento...

A quem não irá saber:

Por muito cedo me ter marcado na vontade de querer saber mais sobre Portugal, sobre a Expansão Portuguesa e sobre a arte e o engenho de ir mais longe e mais além... a Fausto Bordalo Dias, à sua trilogia e, muito em especial, ao *Por Este Rio Acima*;

Pela força e intensidade da terra e das gentes, pelo testemunho vivo dos “feitos da famosa Gente”... às Ilhas do Meio do Mundo, São Tomé e Príncipe.

Pelo trabalho, pela dedicação e pela partilha de conhecimento... aos historiadores e investigadores, autores das obras que tenho lido e consultado.

A quem vai saber:

Pela orientação, pelo incentivo e disponibilidade permanentes, pelos conselhos e sugestões, por me ensinar a ver as maravilhas do mar e dos seus animais (especialmente os mais “monstruosos”) e, também, pela muita paciência... à Professora Doutora Cristina Brito;

Pelo interesse, pelas ideias, pelas críticas, pela atenção e detalhe das ajudas e das correções e pela partilha do gosto pelos tubarões... à Professora Doutora Nina Vieira.

A quem sempre soube:

Por, como diz o poeta na sua “outra explicação que não é menos exata”, serem as “estrelas vogando em trenós de prata” lá em cima a velar por mim... ao Óscar, à Fernanda, ao Alfredo, à Alzira, ao António e à Palmira.

A quem sabe:

Pelo imenso orgulho e força constante, que me fazem sempre querer ir mais além... ao Diogo, à Emília, à Ana, ao Vasco e ao Cláudio.

A quem sabe sempre tudo e mesmo ainda antes de eu saber que sei:

Por tornar tudo possível e por tão bem tomar conta da minha vida... à Estela!

Resumo

Animais Perigosos e Agentes Silenciosos:

Interações entre humanos e tubarões no Atlântico (Séculos XV a XVIII)

Pedro Miguel Ramos Costa Lima

Com ligação a todos os oceanos do mundo e localizado entre três continentes que marcam as páginas maiores da expansão portuguesa entre os séculos XV e XVIII, o oceano Atlântico, plataforma de navegação das embarcações portuguesas, potenciou a descoberta e o contacto com animais marinhos até então quase desconhecidos e influenciou a vivência e a coexistência entre os humanos e esses animais. De entre estes, pela sua presença histórica junto de povos locais e Indígenas e pelo acompanhamento, ao longo de mais de três séculos, dos navios que cruzaram esse oceano, os tubarões assumem um papel de notório destaque.

Com um papel muito particular na vida a bordo e, muito em especial, no processo do transporte e do comércio de escravos, o impacto da sua imagem irá influenciar decisões políticas, tomadas de posição social, práticas e costumes que virão a alterar significativamente o rumo da história. Através da sua presença, os tubarões interferiram e influenciaram diferentes contextos ambientais e socioculturais no Atlântico Sul na época moderna e, muito em particular, ajudaram à construção de uma visão e perspectiva sobre os oceanos e seus animais em função das necessidades humanas. São, assim, agentes até agora silenciosos que, resgatados nas fontes da época, contribuem para um entendimento cada vez mais completo da história da expansão portuguesa.

Palavras-chave: Expansão Portuguesa; Atlântico Sul; Escravatura; História Ambiental.

Abstract

Dangerous Animals and Silent Agents:

Interactions between humans and sharks in the Atlantic (15th to 18th centuries)

Pedro Miguel Ramos Costa Lima

Connecting to all the world's oceans and located between three continents that mark the greatest pages of Portuguese expansion between the 15th and 18th centuries, the Atlantic Ocean, navigation platform for Portuguese vessels, enhanced the discovery and contact with marine animals, until then almost unknown, and influenced the experience and coexistence between humans and these animals. Among these, due to their historical presence among local and indigenous peoples and the accompaniment, over more than three centuries, of the ships that crossed that ocean, sharks play a notoriously prominent role.

With a very particular role in life on board and, particularly, in the process of transport and slave trade, the impact of its image will influence political decisions, social position, practices, and customs that will significantly alter the course of the history. Through their presence, sharks interfered and influenced different environmental and sociocultural contexts in the South Atlantic in the modern era and helped to build a vision and perspective on the oceans and their animals in terms of human needs. They are, until now, silent agents that, rescued in the sources of the time, contribute to an increasingly complete understanding of the Portuguese expansion history.

Keywords: Portuguese Expansion; South Atlantic; Slavery; Environmental History.

ÍNDICE

Introdução	1
Parte I	
Capítulo 1. O Mundo Humano: A navegação Atlântica	11
1.1. O Atlântico	
1.2. A Navegação	
A arte de navegar	
Os navios	
Capítulo 2. O Mundo Não Humano: O Tubarão	29
2.1. O conhecimento científico	
2.2. O conhecimento histórico	
2.3. Os diversos nomes do peixe	
Parte II	
Capítulo 3. Interação e coexistência entre humanos e tubarões	51
3.1. O conhecimento	
No Brasil	
Na América do Norte	
Em África	
3.2. A captura	
Pelos povos indígenas	
Pelos marinheiros europeus	
3.3. O consumo	
Pelos povos indígenas	
Pelos marinheiros europeus	
3.4. Os medos e os mitos	
Devorador de tudo	
Culto e divindade	
3.5. As práticas e as tradições	
Touradas a bordo	
Funeral no mar	
Capítulo 4. Influência histórica da ação dos tubarões na vida humana	93
4.1. A mortalidade dos escravos	
4.2. A abolição da escravatura	
4.3. A petição dos tubarões	
Considerações Finais.....	118
Bibliografia	124
Lista de Figuras	133
Lista de Tabelas	134

INTRODUÇÃO

Plataforma de navegação das embarcações portuguesas, o oceano Atlântico localiza-se entre três continentes que marcam as páginas maiores da expansão portuguesa entre os séculos XV e XVIII. Inicialmente nas ilhas Atlânticas e ao longo da parte ocidental da costa de África e, em sequência, ao longo da costa do Brasil, a navegação entre a Europa, a África e a América, potenciou uma vivência de enorme riqueza entre o homem e a natureza, num enquadramento entre humanos e animais que influenciará a história da humanidade e o futuro do conhecimento científico. A exploração desse “mundo desconhecido”, habitat de diversos animais novos e, muitas das vezes, aterradores, palco de mitos e lendas, fará do Atlântico um local de passagem de mais de 15 milhões de seres humanos entre os séculos XV e XVIII.

Até então, existia um conceito generalizado da impossibilidade de se navegar no Atlântico para sul, fosse devido a um imaginável intolerável calor tropical, fosse porque tais paragens tão distantes eram habitadas por terríveis monstros. Contudo, quando em 1434 Gil Eanes navega para além do cabo Bojador, devassando o desconhecido, é superado, de vez, o medo daquele mar tenebroso¹. Ultrapassado o mito e dominado o temor, os marinheiros, apesar de continuarem a recear o mar e o desconhecido, embora nunca desistindo de os enfrentar, souberam que era possível ir e voltar, navegando naquelas águas sem ser assolados por monstros marinhos, ou ser aniquilados por um calor infernal, estando criadas as condições para que, aos olhos europeus, o mundo ganhasse uma nova forma².

Com ligação a todos os oceanos do mundo, as suas correntes marinhas, ventos e clima fizeram do oceano Atlântico uma delicada e apetecível rota comercial, dominada por quem melhor o conhecia e por quem melhor dominava os já avançados sistemas de navegação. O conhecimento das correntes marítimas e dos ventos, o domínio das técnicas de navegação e o conhecimento das formas de construção naval, fizeram dos navegadores portugueses pioneiros no transporte oceânico, ultramarino e transatlântico regular. Tal transporte, impulsionou a descoberta e o contacto com animais marinhos até então quase desconhecidos e influenciou a vivência e a coexistência entre os homens e esses animais.

¹ Costa, João Paulo Oliveira, Henrique, *o Infante*, A Esfera dos Livros, Lisboa, 2017, p. 166 e 167.

² *Idem*, pp. 276 e 277.

Neste contexto, um tipo de animais marinhos assumiu, ao longo de toda epopeia dinâmica expansionista, um destaque muito particular - os tubarões. Alvo de captura e aproveitamento por parte de povos locais e Indígenas, para alimentação e para o fabrico de utensílios, sendo mesmo, em alguns casos, objeto de veneração e adoração, traduzem uma clara relação de proximidade entre as pessoas e tubarões. Acompanhando os navios que, ao longo de mais de três séculos, cruzaram o oceano Atlântico, os tubarões viriam a ter um papel muito particular na vida a bordo e, muito em especial, no processo do transporte e do comércio de escravos.

Na sua particular dualidade de potenciador de vida e de causador de morte, num ténue equilíbrio entre recursos úteis e de monstro devorador de homens, os tubarões contribuíram, talvez como poucos outros animais marinhos, para a construção de mitos e lendas e para a formação de um imaginário coletivo que, em alguns aspetos, perdura até aos nossos dias. Quer como protagonistas diretos, quer como espetadores de primeira fila, os tubarões foram, ao longo de mais de trezentos anos de travessia atlântica, uma presença intensa e permanente no desenrolar da epopeia de expansão marítima no Atlântico.

Os animais aquáticos foram, desde sempre, uma parte inseparável da história da humanidade, sendo considerados, ao nível dos sistemas oceânicos e de água doce, recursos principais, apoiando a subsistência humana e as atividades comerciais. Desempenharam um papel fulcral na construção das sociedades, bem como na estruturação de grandes impérios. A história dos espaços costeiros e oceânicos, nos quais, inevitavelmente, as pessoas estão também envolvidas, é intensamente influenciada por diferentes espécies de animais aquáticos, sobre as quais as fontes históricas fornecem preciosas informações associadas às múltiplas estratégias por elas adotadas para se adaptarem às mudanças dos seus habitats naturais, numa diversidade de contextos, sendo uma presença consistente na história das relações interculturais do mundo moderno Atlântico³.

Esta dissertação procura identificar registos de interações entre diferentes sociedades humanas e um tipo de animal em particular, o tubarão, no oceano Atlântico, ao longo dos séculos XV a XVIII, enquadrando-o no seu contexto espacial, geográfico e temporal, e

³ Vieira, Nina & Brito, Cristina & Roque, Ana Cristina, Aquatic animals, now and then: Appropriation of nature in Portuguese America and early notions of overexploitation and human impact. In Ana Cristina Roque, Cristina Brito & Cecilia Veracini (Eds.). Peoples, Nature and Environments: Learning to live together. Cambridge Scholars Publishing, 2020, p. 68.

destacando a relevância desta relação, entre as pessoas e o animal, para a evolução histórica da navegação transatlântica. Através da leitura de diversas fontes documentais e iconográficas, tornam-se relevantes as percepções europeias, africanas e indígena na relação com o meio natural e as populações animais marinhas, em diferentes contextos ambientais e socioculturais do Atlântico Sul na época moderna. Neste âmbito, as interações e confrontos entre diferentes pessoas e povos, e entre os humanos e o mundo não humano, traduzem o impacto e a imagem de como os tubarões projetaram, interferiram e influenciaram a vivência da época associada à expansão marítima portuguesa. Esse impacto e essa imagem irão mesmo influenciar decisões políticas, tomadas de posição social, práticas e costumes que virão a alterar significativamente o rumo da história.

Os animais do oceano são um elemento essencial para a compreensão das realidades abaixo da água e interações acima da água com humanos e impactos nas sociedades⁴. Em paralelo com outros intervenientes (os espaços físicos e as dinâmicas planetárias, as plantas e microrganismos) podemos considerar os animais como agentes que despertam ou incrementam escolhas e tomadas de decisão, que são fonte e alvo de efeitos e consequências resultantes de um mundo em contacto. A análise das ciências humanas tem mesmo demonstrado de que forma os animais, neste caso do mar, são relevantes protagonistas da história humana⁵.

É também importante destacar o quanto o oceano e o processo de navegação interferiram e potenciaram interações e confrontos. Mais do que meras vias de ligação e espaço de circulação, o oceano proporcionou as viagens marítimas e a colonização de territórios noutros continentes fora da europa. Muito mais do que uma simples e habitual via de transporte, desprovido de dinâmicas próprias e de capacidade de mudança, o oceano é um elemento vivo, que faz parte da narrativa histórica e com uma identidade própria, que resulta das interações de humanos e não-humanos⁶.

⁴ Brito, Cristina, *The Ocean-Object: Views of the Water-World, the Blue Humanities, and the Wet Globalization in Steve Mentz's Ocean*, in: *Anais de História de Além-Mar XXI*, CHAM-Centro de Humanidades FCSH/Universidade Nova de Lisboa - Universidade dos Açores, Lisboa - Ponta Delgada, 2020, p. 399.

⁵ Brito, Cristina & Vieira, Nina & Garcia, Catarina & Carvalho, Patrícia & Lacerda, Teresa & Baço, Joana, *O oceano histórico e ecológico: Narrativas e contextos da época moderna*, *Negócios Estrangeiros* nº 22, Edição Digital, 2022, pp. 24 e 25.

⁶ *Idem*, p. 33.

Provavelmente uma das maiores heranças da expansão marítima que começou no século XV, foi o abrir os horizontes a uma nova visão do mundo. Uma visão de abrangência muito mais do que geográfica; também, e sobretudo, humana, no sentido de revelar, para além das novas terras, encontros entre novos mundos, humanos e não humanos, entre pessoas que não se conheciam, com uma deslumbrante natureza composta por animais e plantas que irão transformar o Mundo, tal como até então se conhecia.

O desenvolvimento de mais eficazes embarcações, o aperfeiçoamento das técnicas de navegação e a melhoria dos instrumentos náuticos potenciaram que, aos olhos dos navegadores, se apresentasse uma nova forma de ver e interpretar o mundo. Dessa visão de novos mundos, de novas realidades, novos povos, terras, animais e plantas, resultam relatos que espelham a forma como, à época, a novidade e a diferença são a notícia que importa destacar. Apesar de algumas vezes influenciados por conceitos pré assumidos, por questões de ordem moral, política ou religiosa, são esses relatos que permitem ter uma mais eficaz imagem de como as pessoas que cruzam o Atlântico observam e entendem o novo mundo que agora descobrem. Com a globalização oceânica resultante dos descobrimentos e da expansão atlântica, a ciência, a cultura e o conhecimento ganham um novo vigor, assente, fundamentalmente, nas novas descobertas e no reconhecimento do desconhecido, numa época em que se passaria a viver um período de aquisição e assimilação de nova informação, natural, geográfica e cultural, que surge a um ritmo cada vez mais acelerado⁷.

Sendo o oceano Atlântico o espaço onde navegam para esse novo mundo, é também nele que se cruzam com um mundo não humano, novo, diferente e, durante muito tempo, até mesmo monstruoso, onde animais de maior ou menor dimensão são parte integrante e importante dessa nova caminhada. De entre estes, há um que, pela sua presença habitual junto das embarcações atlânticas, assumirá um papel de destaque ao longo de quase quatro séculos. Com a evolução das ciências associadas à biologia e à zoologia marinha e à ictiologia, será reconhecido como muito inteligente, possuidor de padrões complexos de movimento, utilização do espaço e organização social. À época, ainda que devido a uma forte influência

⁷ Brito, Cristina, Os mamíferos marinhos nas viagens marítimas pelo atlântico entre os séculos XV e XVIII: a evolução da ciência e do conhecimento, Dissertação de Doutoramento em História, FCSH/ UNL, Lisboa, 2009p. 40.

das raízes científicas medievais e do renascimento, pouco mais é do que uma máquina de comer irracional.

Este período de expansão e descoberta transporta consigo a confirmação de que o oceano escondia novas terras que aguardavam os temerários navegadores e que potenciava uma tentativa de conciliação entre um mundo novo, revelado pelas navegações, e um mundo antigo, imaginado pela sociedade medieval⁸. É neste sentido que, mais do que a análise às interpretações sobre a época da expansão marítima atlântica e, muito em particular, da associada ao período entre os séculos XV e XVIII, se considerou fundamental para esta dissertação, a leitura e identificação dos registos e das crónicas tal como foram redigidos na sua própria época. Vivia-se num mundo em construção em que *“a configuração da terra e do mar estava a ser reaprendida e a Natureza revelava-se prodigiosa”*⁹. A expansão europeia proporcionou e potenciou um notório alargamento dos contactos com a natureza existente fora da Europa, tendo daí naturalmente resultado consequências na forma como se produziu e circulou o conhecimento sobre este novo mundo. A maneira de estudar, descrever e classificar a natureza, e neste particular os animais, sofreu então profundas mudanças que se traduziram em alterações e inovações metodológicas que, muito significativamente, materializaram uma separação dos procedimentos e pensamentos antigos e medievais. Esta foi uma época de aprendizagem intensa e recíproca¹⁰.

Assim, da leitura dos textos de cronistas, dos relatos de viagens e de fontes escritas associadas à África Ocidental e ao Brasil dos séculos XV a XVIII, procurou-se destacar a maneira como, quer por si só e pela sua ação, quer através da interpretação, impacto e imagem que projetavam, os tubarões interferiram e influenciaram a vivência da época associada à expansão portuguesa. Paralelamente, noutras fontes documentais e iconográficas da época em apreço, procurou-se encontrar relatos, esboços, desenhos, descrições, em suma referências de maior ou menor dimensão que pudessem também contribuir para analisar uma possível repercussão da perceção da ação dos tubarões, durante este período, no Atlântico, em decisões sociais, económicas e políticas.

⁸ Costa, João Paulo Oliveira, *Mare Nostrum - Em busca de honra e riqueza*, Círculo de Leitores e Temas e Debates, Lisboa, 2013, pp. 80 e 82.

⁹ Costa, João Paulo Oliveira, *A perceção do Império (1481-1502)*, in: *História da Expansão e do Império Português*, João Paulo Oliveira e Costa (coord.), Esfera dos Livros, Lisboa, 2014, p. 96.

¹⁰ *Idem*, p. 97.

Quando iniciámos as pesquisas e as leituras antecipadamente consideradas como essenciais para o objetivo proposto, as interações entre diferentes sociedades humanas e o mundo não-humano no Atlântico Sul, rapidamente nos apercebemos de que, para além dos cronistas tradicionais associados à descrição da exploração atlântica, descrição das novas terras descobertas e dos primeiros contactos com os povos de África e da América do Sul, outros registos escritos, nomeadamente os associados aos relatos de descrição de viagens, continham importante informação. Nestes, os seus autores apresentam uma nova forma de observar e relatar as vivências e as suas peripécias; descrevem as terras que conheceram diretamente bem como aquelas das quais tiveram conhecimento através dos relatos de outros; fazem o relato dos acontecimentos ao ritmo em que eles aconteceram, muitas das vezes dia a dia. São transmissores de notícias e de factos observados à sua escala de valores, influenciados pela sua origem, pelo seu género de vida, pelo seu meio social, sendo diferentes, mesmo entre si. E como que inconscientemente, à luz dessas descrições, acabam por se assumir como cronistas, mas também como historiadores, geógrafos, naturalistas, cosmógrafos, tal o pormenor e detalhe de muitos desses relatos.

O conhecimento sobre o novo mundo e sobre a natureza destas novas paragens, é aumentado graças à capacidade de compreensão e observação, entre outros, dos naturalistas europeus, através das suas viagens e dos contactos que iam estabelecendo. Mas é dos relatos dos pilotos, marinheiros, viajantes, comerciantes, missionários e outros, que surge uma também muito significativa e destacada contribuição para a escrita de uma nova história natural global. Paralelamente, são também as populações locais em diferentes partes do mundo, visitadas ou colonizadas pelos navegadores europeus, que também afetaram a forma como essas novas evidências e relatos do mundo natural foram percebidos, utilizados e divulgados. Estes relatos, detalhando e pormenorizando curiosidades naturais, descobertas geográficas e um pouco de todo o tipo de excentricidades, foram recontados, escritos, publicados, traduzidos e disseminados um pouco por toda a Europa¹¹.

Foi em todas estas fontes que procurámos recolher informação. Nelas é possível identificar pormenores e detalhes que, muitas das vezes, dão uma imagem muito aproximada do que teria sido a perceção das pessoas em relação a novas realidades, novas terras e novos desafios. Neste particular, e porque o mar é o elo entre terras e povos distantes, da África e

¹¹ Brito, Cristina, *New Science From Old News*, Escola De Mar, Lisboa, 2016, p. 19 e 20.

da América, o contacto com os grandes animais marinhos, tão abundantes nesta imensidão atlântica. De entre eles, o destaque para aquele que, provavelmente, mais se destaca na memória popular e histórica e que tantas vezes aparece retratado como uma importante personagem das viagens através do Atlântico e da vida a bordo nas embarcações que o atravessavam. Tantas vezes associado a um símbolo de violência e de terror, numa imagem de incansável predador, o tubarão apresenta-se, talvez como poucos outros animais, como um destacado interveniente ao longo do período de expansão atlântica.

Como resultado das leituras e visualizações iniciais, quer das obras já anteriormente identificadas, quer daquelas que ao longo das pesquisas foram aumentando o espólio bibliográfico, houve três imagens que, quase inadvertidamente, vieram influenciar a estrutura base e o encadeamento desta dissertação. Pela força do seu conteúdo e expressão, naturalmente associadas aos textos que as acompanhavam, estas três imagens, datadas de três momentos temporais separados dentro do período indicado para estudo, potenciaram a identificação das questões de base para este trabalho.

Vejamos...

No livro *A relation of some yeares travaile begunne anno 1626. Into Afrique and the greater Asia, especially the territories of the Persian monarchie: and some parts of the orientall Indies, and iles adiacent*, de Thomas Herbert, consta o desenho de um tubarão a devorar um homem (figura 1). No texto correspondente refere que “*além disso, eles (nt. os marinheiros) devem ser cautelosos, onde e quando eles forem: muitos até agora foram devorados por peixes vorazes, como estes que justamente chamamos de tubarões, cujo apetite cruel os encoraja a devorar homens vivos*”¹².

¹² Herbert, Thomas, *A relation of some yeares travaile begunne anno 1626. Into Afrique and the greater Asia, especially the territories of the Persian monarchie: and some parts of the orientall Indies, and iles adiacent*, Printed by William Stansby and Iacob Bloome, London, 1634, p. 5.

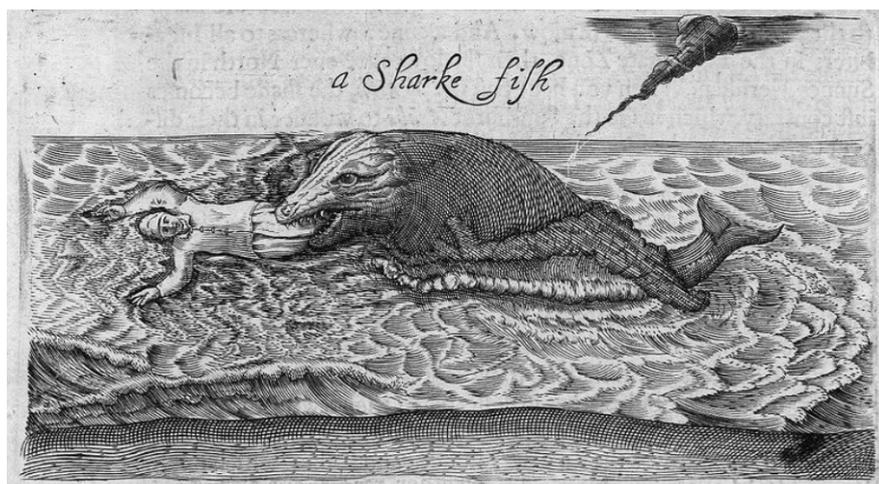


Fig. 1 - Desenho de tubarão, c. 1634, in *Illustrations de Description of the Persian Monarchy*, p. 6.
Disponível em <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b2300763h/f4.item>

No manuscrito ilustrado *Histoire Naturelle des Indies*, também conhecido como o *Manuscrito de Drake*¹³, datado do final do século XVI, consta uma gravura de um tubarão e de um homem (figura 2), com a legenda “este peixe é muito cruel no mar, de modo que quando um marinheiro se atira à água por algum motivo, esse peixe vira-se de costas e arranca uma perna ou um braço e o come”¹⁴.

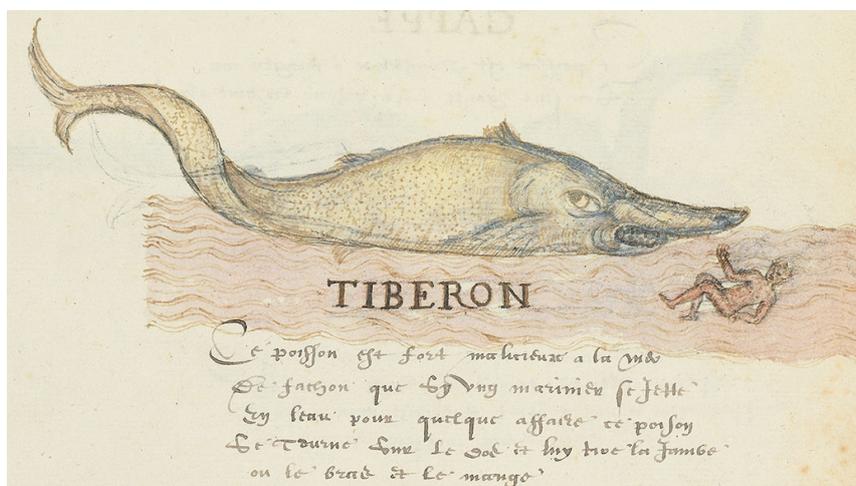


Fig. 2 - Desenho de um tubarão, c. 1586, in *Histoire Naturelle des Indies*, p. 38_r.
Disponível em <https://www.themorgan.org/collection/Histoire-Naturelle-des-Indes/38>

No livro de Edward Barlow, *Barlow's Journal Of his life at sea in King's ships*, no final do século XVII, é apresentado o desenho de um tubarão a morder a perna de um homem (figura 3) onde consta a descrição “a verdadeira imagem de um tubarão: o peixe mais faminto que nada no mar (...)”¹⁵.

¹³ Por alusão ao navegador inglês Francis Drake.

¹⁴ *Histoire Naturelle des Indies*, ca. 1586, Bequest of Clara S. Peck, 1983, p. 38,r.

¹⁵ Barlow, Op. Cit., 1934, p. 82_A



Fig. 3 - Desenho de Edward Barlow, c. 1663, in Barlow's Journal of his life at sea, p. 82_A. Disponível em <https://www.rmg.co.uk/collections/archive/rmgc-object-505786>.

Em cada uma destas três imagens, a curiosa representação do tubarão a morder um ser humano, aparentemente de raça branca (pelo tom da cor de pele e pelos cabelos lisos) e as legendas que acompanham o desenho, parece refletir características de observação por parte dos autores que, pela aparente notícia de algo novo, nos podem levar à elaboração de algumas questões.

Desde logo, o quanto o desenvolvimento do conhecimento científico e das técnicas de construção naval e de navegação contribuíram para a expansão atlântica e para a percepção e para o contacto com novos mundos e animais?

Em seguida, de que forma a expansão atlântica possibilitou, por um lado, a interação entre navegadores europeus e animais marinhos até então pouco conhecidos e, por outro, a descoberta da existência dessas interações por parte de povos indígenas de África e da América do Sul?

E ainda, atendendo à evidente expressão de uma hipotética voracidade por parte dos tubarões, de que forma o comportamento desses animais perante seres humanos, poderá ter interferido com atitudes, comportamentos, tomadas de posição ou decisões importantes para a história da humanidade, muito em particular a associada à expansão atlântica?

Estas três questões serviram de base à estrutura que se pretendeu como suporte de estudo para este trabalho. Desta forma, e para melhor enquadramento de todo este campo de pesquisa, esta dissertação encontra-se estruturada em quatro capítulos, procurando com eles enquadrar, sequencialmente, as duas partes de suporte das pesquisas e das leituras efetuadas.

Numa primeira parte, a que correspondem os dois primeiros capítulos, é feita a apresentação dos agentes destes dois mundos, humano e não humano, na sua localização física e geográfica, e na forma como se conhecem e se posicionam: do mundo humano, o imenso Atlântico, a história e a evolução do seu conhecimento e da sua navegação, numa análise da forma como se tornou o palco mediático de uma das mais marcantes fases da história universal; do mundo não humano, o tubarão, em tudo o que foi a evolução histórica do seu conhecimento e identificação.

Numa segunda parte, a que correspondem os terceiro e quarto capítulos, através da consulta e da leitura dos textos da época - crónicas, descrições de terras, diários de bordo e roteiros, entre outros - identifica-se e apresenta-se a interação e coexistência entre homens e tubarões, destacando a forma como, entre uns e outros, a vida e a morte se cruzam num constante movimento e o quanto a ação dos tubarões poderá ter interferido e influenciado decisões importantes na história da humanidade e, muito em particular, o seu contributo, direto e indireto, para o processo tendente à abolição da escravatura.

“Existe sobre os oceanos uma história ainda por contar. Ou talvez devêssemos antes dizer, existe nos oceanos uma história por contar”¹⁶.

Nesta dissertação, na justiça da ênfase a todos os que contribuíram para uma nova era que guiou o mundo à globalização, navegadores e marinheiros, voluntários e lançados, comerciantes e missionários, leigos e religiosos, no relevo da importância histórica dos povos locais e Indígenas, de África e da América, o destaque de um animal que, através da sua ação natural e biológica, marcou a vida e a existência dos que com ele se cruzaram nas águas atlânticas. Da análise desta interação entre humanos e tubarões, no Atlântico, entre os séculos XV e XVIII, sobrarão um possível pequeno contributo para a história ainda por contar.

¹⁶ Brito, Op. Cit., 2022, p. 21.

PARTE I

Capítulo 1. O Mundo Humano: A navegação atlântica

1.1. O Atlântico

Identificado como o segundo maior oceano em extensão e definido como tendo uma área aproximada de 106 milhões de quilómetros quadrados, o Atlântico é uma gigantesca massa de água que inunda uma vasta baía geológica que ocupa 20% da superfície da terra e 30% da sua superfície marítima¹⁷. Apesar de formado no período Jurássico, há aproximadamente 150 milhões de anos atrás, existirá, numa forma muito próxima da atual, desde há 10 milhões de anos e separa a Europa e a África, a Leste, da América, a Oeste.

É do geógrafo e historiador grego Heródoto¹⁸ a referência mais antiga de que há registo sobre o primeiro nome que lhe foi atribuído, “mar de Atlas” (c. 450 a.C.). Na antiguidade, as grandes massas de água eram referidas pelos territórios com que faziam fronteira e, neste caso, fortemente enraizado pela mitologia grega, o nome originalmente significava as águas mais próximas do monte de Atlas, no norte de África, para além das então chamadas Colunas de Hércules¹⁹ e cujo alcance e limites eram, à época, desconhecidos.

O historiador Plínio²⁰, no ano de 77, ao falar de África e do monte de Atlas, escreve:

“O monte Atlas, que está no meio das areias, ergue-se para os céus e é áspero e desolado do lado que está virado ao mar, que do monte recebeu o nome Atlântico; mas, do lado de África, todo ele é revestido de árvores, umbroso e ledado e banhado por muitas, belas e frescas fontes, onde cresce toda a espécie de frutos sem esforço nem cultura dos homens e com fartura tal que os habitantes podem saciar os seus mais delicados apetites”²¹.

¹⁷ Reis, Bruno Cardoso, A Centralidade do Atlântico: Portugal e o Futuro da Ordem Internacional, IDN Cadernos - Instituto de Defesa Nacional, Lisboa, 2015, P. 13.

¹⁸ Nascido no século V a.C. (485 a.C. / 425 a.C.), viajou pelo mundo então conhecido, dedicou-se à escrita e fica ligado ao título de “pai da História” que lhe foi atribuído pelo filósofo Cícero.

¹⁹ No Estreito de Gibraltar.

²⁰ Plínio, o Velho, (23 / 79) foi escritor, historiador, naturalista, gramático, administrador e oficial romano e autor da *Naturalis História*, um detalhado compêndio sobre diferentes campos da cultura humana, como agricultura, botânica, cosmologia, farmacopeia, geografia, mineralogia, zoologia, entre outros.

²¹ Caldeira, Arlindo Manuel, Viagens de um Piloto Português do Século XVI à Costa de África e a São Tomé, Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimientos Portugueses, Lisboa, 2000, p. 67.

Antes da identificação, descoberta e separação de outros grandes espaços marítimos, o termo Oceano²² era sinónimo das águas que circundavam a Europa ocidental e que a cultura grega considerava como um grande rio que circundava o mundo então conhecido. O espaço Atlântico era assim o Oceano. Historicamente, aos poucos a referência a um grande rio foi desaparecendo e começou a surgir a comparação com o Mediterrâneo, sendo umas vezes referido como o Grande Mar, depois como o Grande Mar Exterior, como Mar Oceano e mais tarde como Mar Oceano Ocidental. Durante a Idade Média, era comum que o que conhecemos como Atlântico fosse chamado pela referência à costa que lhe estivesse mais próxima²³.

Será através do célebre Mapa Mundo de Mercator²⁴ (figura 4), em 1569, que a referência ao nome “Atlântico” irá reaparecer, sendo esta a altura a partir da qual se imporá aos anteriores nomes e que perdurará até aos dias de hoje.

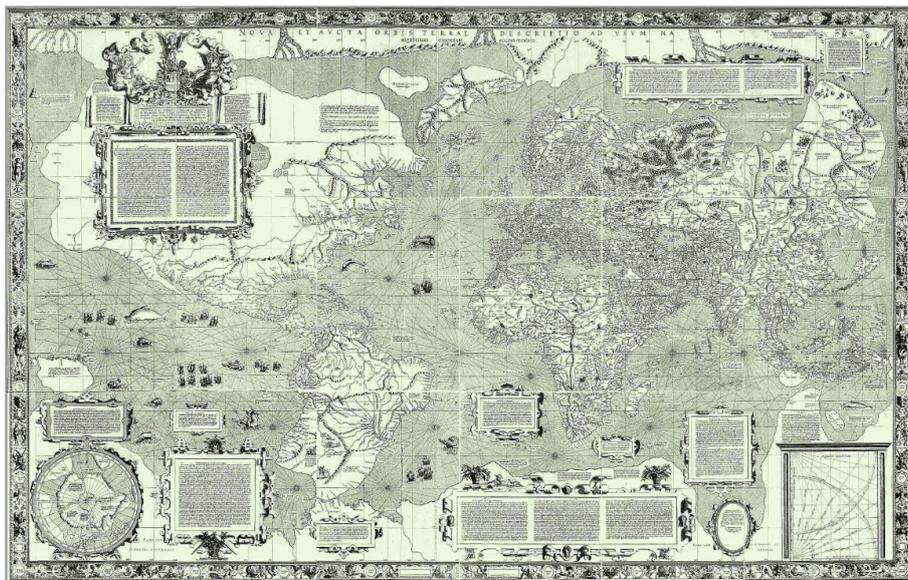


Fig. 4 - Projeção de Mercator: Nova et Avcta Orbis Terrae Descriptio ad Usam Navigatium Emendate (1569)
Disponível em: https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/b/b2/Mercator_1569.png

Previsivelmente devido às grandes massas de neve e gelo que, até há dez mil anos atrás, cobriam as costas noroeste e nordeste, o Atlântico foi o último dos oceanos a ser percorrido e dominado pelo Homem, mas, paradoxalmente, foi o que mais influenciou, ao

²² Na mitologia grega, Oceano é o primeiro filho de Úrano (Céu) e Gaia (Terra) e é o deus das águas correntes, do fluxo e do refluxo e a origem de todas as massas líquidas e fontes de água doce do mundo; É o “grande rio” que circunda o mundo.

²³ Gillis, John R., *The Human Shore: Seacoast in History*, The University of Chicago, Chicago, 2012, p. 51.

²⁴ Gerardo (ou Gerardus) Mercator (1512 / 1594), matemático, geógrafo e cartógrafo flamengo.

longo do tempo, a história da humanidade. O recuo dos glaciares e a subida das águas resultaram em costas excepcionalmente variadas, com as maiores proporções de linha de costa para o interior em comparação com quaisquer outros lugares do mundo²⁵.

Navegado apenas timidamente e junto à costa, o oceano Atlântico foi a última barreira natural à circulação do Homem pelo Mundo. Ao contrário do oceano Pacífico que, apesar da sua grandeza, era há muito percorrido pelo Homem, tendo mesmo a maior parte das suas ilhas habitadas, do oceano Índico que era atravessado por rotas oceânicas intercontinentais desde o princípio da nossa era, e mesmo do Mediterrâneo, que era um espaço de comércio e de abundante navegação, o Atlântico era uma barreira e um espaço virgem, que não servia de meio de ligação entre os continentes que o enquadravam²⁶. O imaginário do Atlântico era, assim, bastante complexo²⁷: era o espaço do desconhecido e mar aberto, por oposição ao Mediterrâneo, o espaço do conhecido e mar fechado. O Atlântico aparentava ser infinitamente mais difícil e complexo que o Mediterrâneo: ventos, correntes, calmas, nevoeiros, tempestades, a influência do magnetismo sobre a agulha de marear, e a variabilidade lenta ou rápida de todos esses elementos ao longo do ano, eram outros tantos obstáculos que se acumulavam para dificultar a navegação.²⁸

À época, em 1453, o cronista Gomes Eanes da Zurara²⁹, na explicação sobre “*por que razão não ousavam os navios passar a além do cabo Bojador*”³⁰, descreve:

*“Como passaremos - diziam eles - os termos que poseram nossos padres, ou que proveito pode trazer ao Infante a perdição de nossas almas juntamente com os corpos, que conhecidamente seremos homicidas de nós mesmos? Por ventura não foram em Espanha outros príncipes nem senhores tão cobiçosos desta sabedoria como o Infante nosso senhor? (...) Mas sendo manifestos do perigo e fora da esperança da honra nem proveito, cessaram de o fazer”*³¹.

²⁵ Gillis, Op. cit., 2012, p. 57.

²⁶ Costa, João Paulo Oliveira (coord.), Rodrigues, José Damião, Oliveira, Pedro Aires, História da Expansão e do Império Português, Esfera dos Livros, Lisboa, 2014, p. 19 e 20.

²⁷ Fonseca, Luís Adão da, O Imaginário dos Navegantes Portugueses dos Séculos 15 e 16, Estudos Avançados Volume 6 - Nº 16, Instituto de Estudos Avançados da Universidade de São Paulo, São Paulo, 1992, p. 42.

²⁸ Cortesão, Jaime, Influência dos Descobrimientos Portugueses na História da Civilização, Obras Completas 5, Imprensa Nacional Casa da Moeda, Lisboa, 1993, p. 45.

²⁹ Gomes Eanes de Zurara (1410 / 1474) foi Cronista-mor do Reino e Guarda-mor da Torre do Tombo.

³⁰ Crónica do Descobrimento e Conquista da Guiné - Capítulo VIII.

³¹ Zurara, Gomes Eanes da, Cronica da Guiné - Volume I, Livraria Civilização, Porto, 1937, p. 66.

E, sobre as vantagens e inconvenientes de tal empreendimento, acrescenta:

“Isto é claro - diziam os mareantes - que depois deste Cabo não há aí gente nem povoação alguma; a terra não é menos areosa que os desertos da Libia, onde não ha agua, nem arvore, nem herva verde; e o mar é tão baixo, que a uma légua de terra não há de fundo mais que uma braça. As correntes são tamanhas, que navio que la passe, jamais nunca poderá tornar”³².

Apesar de, cronologicamente, o registo das navegações dos Viquingues, da Islândia até à América do Norte, remontarem aos séculos X e XI, altura em que navegaram por algumas zonas do Atlântico Norte, foram os Descobrimentos portugueses e o processo expansionista que lhe esteve associado que levaram a que se percebesse que o grande mar Atlântico, que era suposto marcar o fim do mundo, era o caminho marítimo para novos mundos, novos povos e novos recursos. Sendo possível, embora difícil, navegar através dele, quem fosse capaz de o atravessar iria beneficiar de oportunidades únicas³³.

A visão do oceano Atlântico como palco de movimento de pessoas, de ideias, de objetos e de culturas tão diferenciadas, um palco que abrange África, Europa, América do Norte, América do Sul e inúmeras ilhas, é um espaço fundamental para a interpretação da construção do mundo moderno e para a observação da diversidade cultural associada à sua identidade. Não possuindo um centro originário e não sendo concebido como um local em que os Europeus agiram e os outros povos reagiram, mas sim um espaço de constante evolução e mudança, onde ideias, povos e coisas de áreas tão díspares, interagiram, continuamente, com outras ideias, outros povos e outras coisas, o Atlântico potenciou inúmeros, diversos e fascinantes processos de mudança histórica e desenvolvimento das sociedades europeias, africanas e americanas³⁴.

Contudo, até ao seu conhecimento como espaço de movimento e de circulação, o Atlântico era um oceano enigmático, repleto de mistérios e maravilhas. Na passagem da Idade Média para o Renascimento, o Atlântico é um potenciador de representações fantásticas, de seres monstruosos e terríveis e espaço imaginado de inúmeras tempestades e turbulências.

³² Idem.

³³ Reis, Op. cit., 2015, p. 12.

³⁴ Burnard, Trevor, Atlantic History, Oxford Bibliographies, Disponível em: <https://www.oxfordbibliographies.com/page/atlantic-history>

Resultado de uma herança de textos e de representações que provém da Antiguidade, o imaginário medieval vê o oceano Atlântico como um espaço adverso, onde ventos e tempestades, monstros e seres mitológicos, terras desconhecidas e ilhas misteriosas, o transformam num lugar de fatalidade e morte. Existe assim uma visão do oceano Atlântico anterior aos Descobrimentos, que remonta à Antiguidade, e há o Atlântico vivido e sentido pelo homem ocidental na viragem da Idade Média para a era Moderna, fruto de um espírito e de uma sensibilidade que têm algo de novo e de diferente. É assim que as primeiras imagens deste grande mar, no espaço que será desbravado por Portugal e pelos seus marinheiros, baloiçaram entre o desejo e o medo³⁵.

No princípio da Idade Moderna, era muito pouco o conhecimento dos Europeus sobre o oceano Atlântico para lá das águas costeiras. Olhado com admiração e medo, esse temeroso oceano apresentava-se como um espaço de devastadoras tempestades e cataclismos marítimos. Ao homem da Idade Média, para quem o mundo era, muitas das vezes, um sinistro e terrível lugar de vida e o mar um tenebroso espaço, povoado de monstros e de horrores, a realização de viagens para terras de além-mar não podiam deixar de se apresentar como uma tarefa tão inútil como insuperável³⁶. Particularmente o Sul desse imenso oceano, era um espaço totalmente desconhecido, muito temido, duvidando-se mesmo que algum navio que se aventurasse nessa direção pudesse alguma vez regressar. Aos poucos, com o desenrolar do século XV, essas perceções irão alterar-se muito significativamente: a acumulação de cada vez mais conhecimentos sobre o Atlântico, sobre ventos, correntes, padrões climáticos, construção de navios, técnicas náuticas e práticas de navegação, irão potenciar e aprimorar a viagem até qualquer ponto das suas águas, com a garantia de um regresso seguro³⁷. Foi, em todo este processo, que os portugueses assumiram um papel pioneiro.

Os portugueses dos séculos XV e XVI foram protagonistas e realizaram a transformação do que se apresentava impossível em possível, do desconhecido em conhecido, ao serem os primeiros a, de uma forma enquadrada e sistemática, enfrentar e transformar a barreira de silêncio e de medo que era o grande mar oceano, numa via de comunicação global e

³⁵ Lopes, Paulo, O Medo do Mar nos Descobrimentos - Representações do fantástico e dos medos marinhos no final da Idade Média, Tribuna da História, 2009, pp. 23 e 26.

³⁶ Cortesão, Op. Cit., 1993, p. 14

³⁷ Disney, Anthony R., A História de Portugal e do Império Português - O relato abrangente do império ultramarino de Portugal - Volume II, Clube do Autor, Lisboa, 2020, p. 67.

planetária. De uma maneira metódica e progressiva, ultrapassaram e venceram o essencial dos obstáculos que os grandes oceanos impunham à mentalidade europeia medieval³⁸.

O século XV transporta consigo o alcançar do conhecimento de que o Atlântico tem particularidades que permitem ir mais além. Duarte Pacheco Pereira³⁹, em 1505, no seu *Esmeraldo de Situ Orbis*⁴⁰, apesar de em nenhum momento referir o nome “Atlântico”, continuando a chamar-lhe “mar oceano”, descreve já significativas alterações em relação ao conhecimento sobre a grande massa de água que separa os continentes:

“Ora como assim seja que esta terra daleem he tam grande & desta parte daquem temos europa, Africa & Asia, manifesto he que o mar oceano he metido no meo destas duas terras & ficam medio terrano pello qual podemos dizer que o mar oceano nom cerca ha terra como os philosophos disserom mas antes a terra deve cercar o mar pois jaz dentro na sua concavidade & centro pello qual comcrudo que o mar oceano nom he outra cousa senom huma muito grande halaguo metida dentro na concavidade da terra e ha mesma terra e ho mar ambos juntamente fazem huma Redondeza de cujo meo saem muitos braços que entram pella terra que medios terranos som chamados, & que isto creamos por verdade ainda nos fica por dizer em quanta parte della ha terra he mayor que auguo como soamente auguo ocupa ha setima parte della”⁴¹.

A história irá registar que, no século XV, as embarcações portuguesas navegam pelo Atlântico Sul, aportando em terras até então desconhecidas dos europeus e contactando povos até então nunca vistos. Os navegadores portugueses serão os primeiros a reportar notícias sobre novos mundos, a contar as suas descrições de viagens e relatar os contactos iniciais com novas regiões, gentes e civilizações. O Atlântico foi, entre o século XVI e o final do século XVIII, o centro da história portuguesa, um palco privilegiado de viagens marítimas que

³⁸ Barreto, Luís Filipe, *Os Descobrimientos e a Ordem do Saber - Uma análise Sociocultural*, Gradiva, Lisboa, 1987, p. 10.

³⁹ Duarte Pacheco Pereira (1460 / 1533) foi um militar, navegador e cosmógrafo português. A sua obra levanta ainda hoje variadas questões em torno de um possível secretismo de missão, incluindo-se nessa teoria uma hipotética descoberta das terras do Brasil, ainda antes de Pedro Álvares Cabral.

⁴⁰ Escrita em 1505, *Esmeraldo de Situs Orbis* é uma obra, manuscrita, de, segundo o seu autor, cosmografia e marinaria, que contém coordenadas geográficas de latitude e longitude dos locais conhecidos naquela época. Pelo seu conteúdo, tem merecido diversas referências identificativas que vão desde um “roteiro de viagens”, até “uma síntese de todos os conhecimentos de navegação acumulados pelos portugueses nos séculos XIV e XV.

⁴¹ Pereira, Duarte Pacheco, *Esmeraldo de Situ Orbis*, Imprensa Nacional, 1892, Lisboa, p. 7.

traçavam um mundo novo, horizonte de trocas comerciais e culturais⁴². Dotados de capacidades inovadoras e únicas, os navegadores portugueses assumem-se na vanguarda da exploração além-mar.

1.2. A Navegação

A Arte de Navegar

O oceano inspirou, desde sempre, um grande medo aos marinheiros. Por um lado, atendendo ao temor ao desconhecido e aos perigos que lhe seriam inerentes; por outro, porque não conseguiam fixar de forma exata a posição de um navio na superfície do globo e, como tal, salvo no Mediterrâneo, a navegação obrigava a não perder a terra de vista⁴³. Contudo, as capacidades de navegação alcançadas no início do século XV e aperfeiçoadas no século seguinte, irão alterar totalmente a forma de navegar. O navegador espanhol Jhoan de Escalante de Mendoza⁴⁴, em 1575, sobre as capacidades e sobre os feitos dos navegadores portugueses refere que:

“Mas ao navegar com grande destreza e diligência por altura, conta e razão, através de golfos, lagos e mares muito altos, e passar e sofrer trabalhos e fome, rendas e necessidades e outras coisas semelhantes, como é costume passar-se nos golfos e mares largos, os portugueses são pessoas raras e particulares, e ninguém tem vantagem sobre eles, e até me parece que neste particular os superam a todos”⁴⁵.

Os progressos portugueses na arte de navegar vão tornar-se a cada passo mais relevantes, permitindo ir mais longe e mais além do que alguma vez se tinha julgado possível. O matemático português Pedro Nunes, em 1537, descreve desta forma essa transformação:

⁴² Matos, Artur Teodoro de, Rotas Portuguesas do Atlântico, Revista Oceanos - Portugal e o Mar, Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimientos Portugueses, Lisboa, 1992, p. 80.

⁴³ Prestage, Edgar, Os Pioneiros Portugueses, Alma dos livros, Lisboa, 2022, p. 269.

⁴⁴ Jhoan de Escalante de Mendonza (1530 / 1596) dedicou o seu percurso como navegante à carreira das Índias, tendo chegado ao cargo de Capitão Geral da Frota da Nova Espanha

⁴⁵ Mendoza, Jhoan de Escalante, Itinerario de Navegacion de Los Mares y Tierras Occidentales, in A La Mar Madera - Libro Quinto de las Disquisiciones Náuticas - por Cesáreo Fernandez Duro, Imprenta Estereotipia Y Galvanoplastia de Aribau Y C^a, Madrid, 1880, P. 474.

“Nam há duvida que as navegações deste reyno de cem ãnos a esta parte: sam as mayores: mais maravilhosas: de mais altas e mais discretas conjeyturas: que as de nenüa outra gente no mundo. Os portugueses ousaram cometer o grande mar Oceano. Entrarã per elle sem nenhü receo. Descobriram novas ylhas/ novas terras/ novos mares/ novos povos: e o que mays he: novo ceo: e novas estrelas. E perderanlhe tanto o medo: que nem há grande quentura da torrada zona: nem o descompassado frio da extrema parte do sul: com que os antios scriptores nos ameaçavam lhes pode estorvar: que perdendo a estrella do norte: e tornando a cobrar: descobrindo e passando ho temeroso cabo de Boa esperança: ho mar de Ethiopia: de Arabia: poderam chegar a Indía. Passaram o rio Ganges tam nomedo a grãde Trapobana: e as ilhas maisorientais. Tirarã nos muitas ignorâcias: e amostrarãnos ser a terra mor que o mar: e aver hí Antipodas: que ate os Santos duvidaram: e que nam há regiam: que nem per quente nem per fria se deyre de abitar. E que em hum mesmo clima e igual distancia da equinocial: há homés brancos e pretos e de muy diferentes calidades”⁴⁶.

Tal transformação e tais progressos, resultam de uma revolucionária evolução ao nível do conhecimento e do saber, nas principais áreas científicas associadas à navegação. De tal forma que em meados do século XV, os pilotos portugueses sabiam como contornar os ventos, embrenhando-se no mar e sem terra à vista por períodos de tempo bastante mais longos do que era até então costume fazer-se na tradicional náutica mediterrânea. Desta forma, passavam a navegar em condições inteiramente diferentes das que até então tinham sido habituais, permitindo alcançar novas terras e novas gentes⁴⁷.

“Coza manifesto he que estes descobrimentos de costas: ylhas: e terras firmes: nam se fizeram indo a acertar: mas partiam os nossos mareantes muy ensinados y providos de estormentos e regras de astrologia e geometria: que sam as cousas de que os Cosmographos ham dãdar apercebidos: segundo diz Ptolomeu no primeiro livro da sua Geografia. Levavã cartas muy

⁴⁶ Nunes, Pedro, Tratado da Sphera com a Theorica do Sol e da Lua, per Germão Galharde empremidor, Lisboa, 1537, pp. 123 e 124.

⁴⁷ Albuquerque, Luís de, Navegação Astronómica, Comissão para as Comemorações dos Descobrimetos Portugueses, Lisboa, 1988, p. 11.

particularmente rumadas: e nã já as que os antigos usavam: que nam tinham mais figurados que doze ventos: e navegavam sem agulha. E pode ser que seja esta a razam: porque nam se atreviam a navegar se nam com vento prospero: que he a popa: e hiam sempre ao longo da costa: em quanto podiam: como vera quem diligentemente ler em Ptolomeu: as navegações que os antigos faziam pello mar da índia. As nossas cartas sam muito diferêtes dellas: porque repartimos as agulhas que em todo lugar nos representam ho horizonte: em xxxii partes iguaes: e podemos governar hũa parte destas: quanto espaço queremos: sem embargo que no processo do caminho se mudem os orizontes e alturas”⁴⁸.

E como se dá esta evolução?

Até à tomada de Ceuta em 1415, quando os portugueses começaram a ir mais além e a explorar o continente africano, a navegação fazia-se pelo método do rumo e estima⁴⁹, ou seja, utilizando o rumo da agulha de marear e estimando as distâncias percorridas. Neste sentido, para se poder obter a posição do navio, era indispensável recorrer à identificação da costa. O método utilizado era bastante elementar e resumia-se à utilização de apenas três instrumentos⁵⁰: o prumo de mão, que se destinava a determinar a altura de água por debaixo da quilha; a ampulheta, que servia para medir o tempo e sendo a mais usada a de meia hora (também chamada de relógio); a agulha de marear (ou simplesmente agulha), indispensável para manter o navio no rumo certo, que era a versão náutica da bússola descoberta na China, talvez há 2 ou 3 mil anos. Esta arte de navegar, usada pelos marinheiros do Mediterrâneo dos séculos XII a XIV, consistia assim na escolha, na carta, do rumo conveniente para a viagem, na atenção à manobra de modo a manter o navio no rumo escolhido e no cálculo estimado da distância percorrida⁵¹.

Esta terá sido, certamente, também a técnica utilizada pelas primeiras embarcações portuguesas a aventurarem-se no mar para sul. Avançando-se em mares ignorados, sem

⁴⁸ Nunes, Op. Cit., 1537, pp. 124.

⁴⁹ Reis, António L. Estácio, As Navegações Portuguesas no Atlântico e o Descobrimento da América, in Actas do I Simpósio de História Marítima, Ed. Academia de Marinha, Lisboa, 1992, p. 121.

⁵⁰ Idem

⁵¹ Albuquerque, Luís de, Introdução à História dos Descobrimentos Portugueses - 3ª edição, Publicações Europa-América, Lisboa, 1983, p. 192.

cartas nem roteiros que orientassem os pilotos, era necessário percorrer quase palmo a palmo as baías e as embocaduras dos rios, contornar com cuidado os promontórios, observar os ventos e os abrigos e prestar atenção ao quebrar das ondas, para se evitarem os baixos. Se no Atlântico, por acaso, se pudesse navegar como no Mediterrâneo, com o recurso à carta, à leitura dos roteiros e com os olhos postos na bússola, as principais dificuldades estariam ultrapassadas. Contudo, quando os navegadores portugueses começaram a contornar o continente africano e se afastaram para sul do Bojador, constataram que as viagens para o sul se faziam com ventos de feição, enquanto o regresso se tornava difícil, por vezes impossível, devido a ventos contrários. Os ventos, soprando por largos períodos de quadrantes desfavoráveis, dificultavam a torna-viagem. Para tornear esta situação, começou a fazer-se a chamada volta pelo largo, que passava pelos Açores, o que tornava as viagens bem mais longas em caminho percorrido, mas mais curtas em tempo e mais cómodas para as guarnições. Mas esta aparente melhoria (a volta pelo largo, ou volta da Mina ou da Guiné, como também se chamava) impedia que se determinasse a posição do navio pelo reconhecimento da costa, como até então se fazia. Foi esta circunstância que, decisivamente, interveio no desenvolvimento da técnica de navegar, levando à introdução de processos astronómicos na pilotagem⁵².

Por meados do século XV, os pilotos portugueses sabiam contornar os ventos, penetrando o Atlântico. Contudo, as condições em que estas viagens se realizavam, muito diferentes daquelas em que nascera a náutica tradicional, haviam de pôr novos problemas aos navegadores. Enquanto no Mediterrâneo e na orla marítima da Europa ocidental os navios só perdiam a terra de vista por períodos curtos, ao descreverem uma larga curva do Cabo Verde ou da Guiné para a costa portuguesa, as caravelas metiam-se ao mar por tempo que frequentemente excedia duas a três semanas⁵³. Fixar diariamente a posição do navio, tendo apenas em conta o rumo seguido e o cálculo da distância vencida, apresentava-se como um método muito inseguro e de resultados incertos. Tornava-se assim necessário encontrar um meio de eliminar ou, pelo menos, atenuar tais erros e falhas. Por esta razão, importava realizar uma profunda modificação na forma de navegar, passando-se a evidenciar o conhecimento de uma das coordenadas geográficas: a latitude.

⁵² Idem, p. 193.

⁵³ Idem, pp. 195 e 196.

A ciência náutica portuguesa ganhava então consciência de que as navegações não eram simples aventuras, mas sim grandes empresas com carácter científico. Era necessário aproveitar os conhecimentos cosmográficos, cartográficos e náuticos já existentes⁵⁴, nomeadamente com recurso aos métodos e instrumentos usados pelos Árabes, que se tornaram conhecidos na Europa graças aos judeus peninsulares, que eram, à época, intermediários de ambos. Durante o século XV, a adaptação às viagens em alto mar promove a adoção de técnicas de navegação astronómica cada vez mais desenvolvidas: primeiro, pela observação da Estrela Polar; em seguida, pela observação do Sol; e pelo aperfeiçoamento das agulhas de governo e de marcar. A necessidade de realizar cada vez maiores e mais demoradas tiradas sem terra à vista, provocará o apurar das técnicas e o desenvolvimento e adaptação dos instrumentos de observação aos novos desafios⁵⁵: O astrolábio, já anteriormente utilizado, é aperfeiçoado para se adaptar convenientemente ao ambiente instável das embarcações, até se estabilizar por meados do século XVI na sua forma e dimensões; A balestilha, numa fase inicial utilizada para observação das estrelas, no início do século XVII passará a ser utilizada para observar o Sol de revés, método que provou ser bastante rigoroso e fiável; A agulha magnética, não só a de governo como a de marcar, sofreu adaptações e modificações, que a tornaram mais eficiente e fiável, permitindo manter os rumos com mais rigor e observar a sua variação com maior precisão.

Manoel de Pimentel, na sua obra *Arte de Navegar*, identifica desta forma tal dimensão:

*“Dos instrumentos principaes, com que no mar se observa o Sol - Os principaes instrumentos, com que no mar se costuma observar o Sol, são o Ástrolabio, o Anel graduado, a Balestilha, o Quadrante de dous arcos, o Semicirculo graduado, e o Quadrante de hum só arco”*⁵⁶.

Assim, até ao final do século XV, a prática de navegação dos marinheiros portugueses engloba já a determinação da latitude. Numa fase inicial, tal resultado era alcançado pela observação das estrelas, fundamentalmente a Estrela Polar e as das duas constelações a ela

⁵⁴ Costa, Manuel Fernandes, *As Navegações Atlânticas no Século XV*, Biblioteca Breve - Vol. 30, Instituto de Cultura Portuguesa, Lisboa, 1979, p. 40.

⁵⁵ Pereira, José Manuel Malhão, *Métodos e Instrumentos de Navegação*, in *História da Marinha Portuguesa – Navios, Marinheiros e Arte de Navegar 1500-1668*, Francisco Contento Domingues (Coord.), Academia de Marinha, Lisboa, 2012, p. 297.

⁵⁶ Pimentel, Manoel, *Arte de Navegar e roteiro das Viagens, e Costas Maritimas de Guiné, Angola, Brazil, Indias, e ilhas Occidentaes, e Orientaes*, Typografia de António Rodrigues Galhardo, Lisboa, 1819, p. 15.

associadas, a Ursa Menor e a Ursa Maior. Numa fase seguinte a determinação da latitude através do meridiano do Sol passou a ser de uso corrente, dado que se passou a navegar frequentemente no Hemisfério Sul, onde a Estrela Polar se encontrava abaixo do horizonte. Também aqui, e uma vez mais, a capacidade de adaptação dos navegadores portugueses às condições geográficas com que se iam deparando, irá marcar a diferença na forma de navegar.

Os Navios

Para melhor se entender o processo que leva aos grandes movimentos associados aos descobrimentos marítimos, é relevante observar os meios de que se dispunha e, acima de tudo, aqueles que foi necessário aperfeiçoar e inventar. A técnica de construção naval utilizada para a navegação no Mediterrâneo e no Mar do Norte, fundamentalmente assente no princípio da navegação com terra à vista, não reunia as condições e as exigências para uma navegação ao longo do Atlântico, acompanhando as margens da costa africana, mas com regresso por caminho inverso ou por alto mar⁵⁷. Coube assim aos portugueses dos séculos XIV e XV reunir as condições e criar a tecnologia que possibilitasse ir mais além. Perante a necessidade de novos meios, houve o mérito dos homens dos Descobrimientos de não desistir perante as dificuldades e, pelo contrário, num processo perseverante e sistemático, aperfeiçoar e inventar os meios para ultrapassar e vencer essas dificuldades.

O posicionamento geográfico de Portugal, voltado para o mar e com uma localização entre dois mundos distintos, o do Mediterrâneo e o do Atlântico, foi desde sempre um forte impulsionador às capacidades náuticas portuguesas e, muito em particular, à sua construção naval. A interpretação histórica e arqueológica indica que os navios construídos em Portugal nos séculos XV e XVI eram uma combinação dos saberes desenvolvidos no Mediterrâneo, durante os últimos séculos do Império Bizantino e mais tarde na Veneza do Renascimento, com os dos construtores navais do norte da Europa⁵⁸. As referências documentais do final do século XVI dão a entender que os navios que os portugueses utilizavam para navegação

⁵⁷ Silva, José Manuel Azevedo e, Os Navios Que Descobriram o Mundo e a Vida a Bordo, in Revista de História das Ideias Vol. 14 - Descobrimientos, Expansão e Identidade Nacional, Instituto de História e Teoria das Ideias - Faculdade de Letras, Coimbra, 1992, p. 99.

⁵⁸ Castro, Filipe Vieira, Os Navios dos Séculos XVI e XVII: Linhas Gerais de Evolução; Unidades de Medida e Arqueio, in História da Marinha Portuguesa – Navios, Marinheiros e Arte de Navegar 1500-1668, Francisco Contente Domingues (Coord.), Academia de Marinha, Lisboa, 2012, p. 17.

oceânica, terão sido idealizados e concebidos com base em métodos tradicionalmente mediterrânicos, mas reforçados com peças estruturais típicas dos navios nórdicos.

No seu manuscrito *Livro da Fábrica das Naos*, o mais antigo tratado escrito em português sobre construção naval, Fernando Oliveira⁵⁹ refere sobre a construção naval e o quanto a mesma possibilitou o carácter pioneiro da navegação portuguesa:

“Despoys forão fazendo barcos, & navios grandes, com que se atreverão entrar pello mar: porem ainda não tão perfeytos logo no princípio como agora. Poucas vezes se lee que os gregos nem latinos navegassem fora do seu mar mediterraneo, de que somente erão capazes os seus navios: os nossos agora são capazes tambem do oceano todo per todo o mudo, ou mayor parte delle. O qual os nossos marinheyros em nossos dias descobrirão, & os seus nunca conhecerão. Mays louvor se deve nisso aos nossos, q aos gregos, nẽ latinos: por que mays tẽ feyto pella navegação em oytenta anos, do q eles fezerão em dous mil q reynarão”⁶⁰.

Os navios portugueses dos séculos XV e XVI, foram as ferramentas com que a Coroa e o Reino de Portugal controlaram territórios, abriram e dominaram um número importante de rotas, e desbravaram as grandes vias transoceânicas do mundo, ligando a Europa aos oceanos Atlântico, Índico e Pacífico e estes aos círculos polares ártico e antártico⁶¹.

Sobre as embarcações portuguesas, o navegador espanhol Jhoan de Escalante de Mendoza, em 1575, descreve:

“Os portugueses, seus navios muito fortes, grandes e poderosos, embora poucos, para navegar até sua remota Índia Oriental e levar neles muitas pessoas e coisas necessárias, e serem na sua costa poderosos e suficientes contra seus inimigos, com os quais lutam naqueles mares e terras, e daí para cá trazem grandes cargas de especiarias e outras mercadorias preciosas, como vemos que fazem”⁶².

⁵⁹ Fernando Oliveira (1507-15??), padre, erudito, latinista, historiador, perito da náutica e da arquitetura naval, foi uma personalidade de grande versatilidade, tendo escrito várias obras literárias.

⁶⁰ Oliveira, Fernando, *O Livro da Fábrica das Naos*, Academia de Marinha, Lisboa, 1991, p. 62.

⁶¹ Monteiro, Alexandre & Castro, Filipe, *Os nossos navios no fundo do oceano*, in Amândio Barros (Coord.), *Os Descobrimentos e as Origens da Convergência Global*, Casa do Infante/C. M. Porto, Porto, 2015, p. 2.

⁶² Mendoza, *Op. Cit.*, 1880, p. 450.

À época, eram de diversa forma e diferente nomenclatura os navios que navegavam nos mares conhecidos. Fernando Oliveira refere que:

“Hüa mesma especia de navios ou barcos, tem hum nome na Espanha, outro em França, & outro na Itália. Na Espanha se chamaõ naos as que na Italia chamão carracas, & na Alemanha urcas. Em Portugal chamamos barcas, as q em Galliza chamão trincados, sem haver müta deferença na feyção. Poys quanto aos tempos, ha menos de quorenta annos, que nesta terra não sabião os nomes de zabra, nem lancha, & agora acostumãose. E assy como estas uierão de nouo, assy passarão outra, que jaa não lembrão, nem usao dellas. Os barcos de samtarem aleuantão agora mays as cabeças, & mudão os nomes de cervilhas em muletas: isto de quatro dias para caa: poys vede a mudança, que seraa feyta de cento, ou dozëtos ou mays annos a esta parte: & como são jaa esquecidos os nomes, & mudadas as formas dos navios daquele tempo, & mays atras”⁶³.

Para além do nome e das formas, tanto de porto para porto, como de década para década, também mudavam os métodos de construção e os aparelhos dos diferentes navios e embarcações⁶⁴. Contudo, os registos do passado em relação à nomenclatura exata das embarcações, não parecem reunir o rigor necessário à sua descrição. Em Portugal, tudo parece indicar que os navios de alto bordo se designavam geralmente por naus e navios. Ainda assim, parece claro que, tal como nos nossos dias, a palavra “navios” designasse um vasto conjunto de embarcações, grandes e pequenas. Desta forma, como a palavra “nau” se applicava geralmente a navios de grande porte, a designação “navio” seria utilizada para descrever embarcações de médio porte, de forma indiscriminada⁶⁵. Perante tal cenário, e porque para este efeito nos importa apenas o registo da evolução progressiva dos métodos de navegação atlântica, tomemos como referência as três principais embarcações utilizadas à época pelos navegadores portugueses.

Os navios de vela sofreram mais alterações entre 1400 e 1550 do que em todo o período posterior. Embora com diferentes funções, foram diversos os tipos de navios utilizados por Portugal para conhecer, comerciar e combater no mar e a partir do mar, entre

⁶³ Oliveira, Op. Cit., 1991, P. 76.

⁶⁴ Castro, Op. Cit., 2012, p. 19.

⁶⁵ Idem.

os séculos XV e XVI⁶⁶, conforme se pode observar na figura 5. Neste âmbito, merecem destaque especial três embarcações cujas características foram determinantes para conferir maior abrangência ao vasto leque de atividades marítimas, ao mesmo tempo que conduziram a um melhor desempenho operacional dos portugueses no mar e partir do mar: a caravela, o primeiro navio preparado para a guerra no alto mar; a nau, navio de transporte de longa distância; o galeão, uma embarcação bifuncional por excelência⁶⁷, como navio de guerra no alto mar e como navio de transporte de carga⁶⁸.

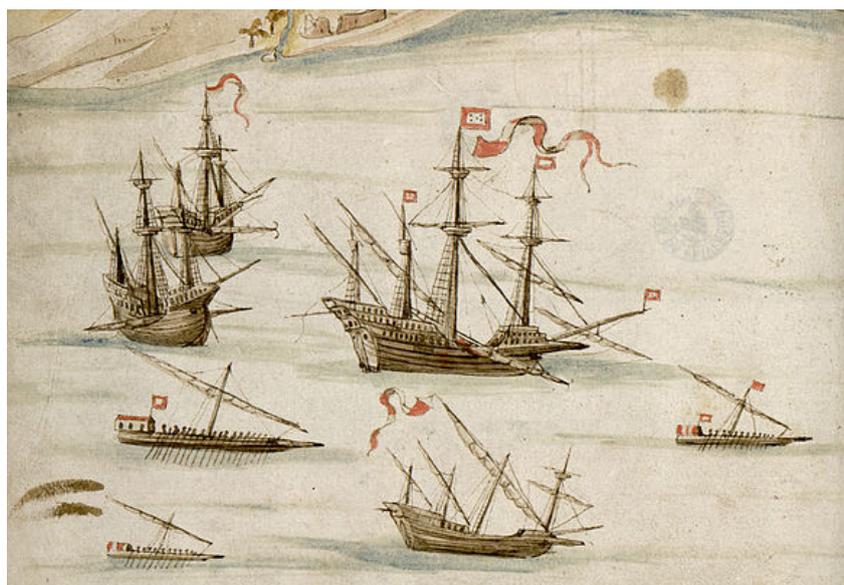


Fig. 5 - Os principais navios portugueses: galeão, no plano central, naus de três mastros, embarcações do tipo da galé e do bergantim, com uma caravela redonda em primeiro plano (in Armada Portuguesa em Saukin – 1541, Roteiro do Mar Vermelho de João de Castro, durante a expedição portuguesa a Suez/ Egípto, em 1540-1541)

Disponível em:

https://wikiimg.tojsiabt.com/wikipedia/commons/thumb/9/9e/Portuguese_Naus,_Galleon,_Square_rigged_caravel,_galleys.jpg/1280px-Portuguese_Naus,_Galleon,_Square_rigged_caravel,_galleys.jpg

A caravela, ou caravela latina, era um navio ligeiro, de reduzido calado e muito manobrável, distinguindo-se pela sua versatilidade náutica que permitia uma maior aproximação da costa. O seu pequeno calado, aliado a uma manobra simples e a uma capacidade de carga adequada, constituíram trunfos fundamentais para a sua utilização intensiva e precursora nas viagens de exploração de costas, ilhas, rios e baixos desconhecidos.

⁶⁶ Ribeiro, António Manuel Fernandes da Silva, Os Navios e as Técnicas Náuticas Atlânticas nos Séculos XV e XVI: Os Pilares da Estratégia 3C, Revista Militar Nº 2515/2516, Lisboa, 2011.

⁶⁷ Domingues, Francisco Contente, História da Marinha Portuguesa - Navios, Marinheiros e Arte de Navegar 1500-1668, Francisco Contente Domingues (Coord.), Academia de Marinha, Lisboa, 2012, p. 11.

⁶⁸ Domingues, Francisco Contente, Os Navios do Mar Oceano, Teoria e empiria na arquitetura naval portuguesa dos séculos XVI e XVII, Centro de História Universidade de Lisboa, Lisboa, 2004, p. 258.

Armava com um a três mastros, todos latinos, dispendo de castelo de popa para abrigo dos que nela navegavam. Um pormenor muito significativo destacava esta embarcação: a vela latina utilizada nas caravelas (e também noutros navios do Mediterrâneo), para além de permitir navegar de forma mais chegada ao vento, tornava prática a manobra de virar de bordo pela proa, que consiste em passar o vento para o bordo oposto pela “frente” do navio. Tal aspeto muito cedo se revelou crucial, nomeadamente em locais mais confinados. Numa outra variante a caravela redonda possuía velas latinas nos três mastros situados mais a ré, diferindo da caravela latina pelo facto de dispor de um castelo de proa, só possível porque no mastro mais chegada à proa armava uma vela redonda⁶⁹.

Em resultado da experiência com as condições de ventos favoráveis descobertos na volta pelo largo no Atlântico Sul e para melhorar a eficácia em circunstâncias de ventos e correntes dominantes, a construção naval evoluiu para um navio que passou a designar-se como nau. Tratava-se de um navio de grande porte, com acastelamentos à proa e à popa, que dispunha, maioritariamente, de velas redondas, com mais resistência à dureza das viagens de longo curso, tendo em vista tirar proveito dos denominados ventos gerais, nas viagens transoceânicas para o Oriente e, posteriormente, no Índico⁷⁰. Com dimensões aumentadas, possuía uma maior capacidade de carga e maior capacidade de fogo. Contudo, e em comparação com as caravelas, o aumento do porte fez diminuir consideravelmente a manobrabilidade e a velocidade.

Provavelmente por muitas vezes navegarem em companhia, a palavra Nau tanto era utilizada para designar as naus, propriamente ditas, como os galeões, navios também de grande porte, mas muito diferentes na sua morfologia. Parecendo, em termos estruturais, uma evolução da caravela redonda, o galeão português terá surgido durante o primeiro quartel do século XVI. Tratava-se de um navio mais robusto e mais bem armado, com menor capacidade de carga do que as naus utilizadas no transporte de mercadorias, mas que se revelou especialmente adequado à escolta destas em frotas, armadas e comboios, designadamente, na carreira da Índia. Enquanto a nau era uma embarcação que, embora armada com peças de grosso calibre para sua defesa contra possíveis adversários, estava especialmente vocacionada para o tráfego comercial, o galeão era um navio de maior

⁶⁹ Ribeiro, Op. Cit., 2011.

⁷⁰ Idem.

navegabilidade, com manobra mais fácil e um alvo mais difícil para a artilharia inimiga. Sendo muitas vezes utilizado como transporte de carga, estava especialmente vocacionado para a guerra naval⁷¹.

Foi assim, com navios cada vez mais robustos e cada vez mais adequados às condições, com simples regras e eficazes instrumentos de navegação, com a experiência acumulada pelos navegantes e o seu registo em roteiros, e ainda com a primeira cartografia náutica de alto mar, que se realizaram, com êxito e sucesso, as expedições de reconhecimento de toda a costa africana, a descoberta e o início do povoamento de quase todas as ilhas do Atlântico Oriental e se navegou até novos continentes e novos mares⁷². A criação da técnica da navegação astronómica, o traçar de mapas com as primeiras representações de várias partes da terra, a capacidade de construir navios adequados à realização das grandes viagens oceânicas e o conhecimento e transferência de plantas e animais desconhecidos ou mal conhecidos dos europeus, são exemplos maiores das realizações dos portugueses dos séculos XV e XVI que alcançaram larga repercussão internacional⁷³.

Os navegadores portugueses foram capazes de encontrar os elementos que mais convinham à resolução dos seus problemas, souberam adaptar esses elementos às condições práticas em que tinham de os aplicar, tentaram e conseguiram resolver por si as poucas questões que não estavam previstas nos textos tradicionais, e empreenderam simplificar, da maneira mais útil, o que receberam por herança dos que os antecederam. Esta é uma importante lição a tirar da ação prática desenvolvida pelos marinheiros dos Descobrimentos. Ao estudarem e se preocuparem com características especiais do imenso mar navegado, em condições sem precedentes, procuraram, de uma forma persistente, resolver os problemas pelos seus próprios meios ou lançando mão de uma indómita vontade de conhecer mais, de ir mais longe e mais além⁷⁴. Tal como refere Francisco Contente Domingues, *“com a consciência de que novos mares, terras e estrelas, e também povos, plantas e animais tinham sido descobertos com base na observação direta, surgiu também a noção de que estava a*

⁷¹ Domingues, Op. Cit., 2004, pp. 245 e 252.

⁷² Pereira, José Malhão, Os Roteiros e a expansão Marítima Portuguesa e Europeia, Academia de Ciências de Lisboa, Lisboa, 2017, pp. 11 e 12.

⁷³ Garcia, José Manuel, Viagens e Encontros no Início da Mundialização, Descobrimentos - Volume 9, Ed. Verso da História, Lisboa, 2015, p. 35.

⁷⁴ Albuquerque, Op. Cit., 1983, p. 290 e 291.

começar um novo mundo, um mundo nunca visto pela humanidade em toda a sua enorme riqueza e diversidade”⁷⁵.

E é também isso, que em seguida se irá mostrar.

⁷⁵ Domingues, Francisco Contente, *Ciência e Tecnologia na Navegação Portuguesa: A Ideia de Experiência no Século XVI*, in *A Expansão Marítima Portuguesa, 1400-1800*, Diogo Ramada Curto (Dir.), Edições 70, Lisboa, 2010, p. 485.

Capítulo 2. O Mundo Não Humano: O Tubarão

2.1. O conhecimento científico

Animais aquáticos principalmente associados à água salgada, os tubarões pertencem à classe taxonômica Chondrichthyes⁷⁶, ou peixes cartilaginosos, e são membros da subclasse Elasmobranchii⁷⁷, onde também se incluem as raias. Os tubarões compreendem mais de 500 espécies, sendo muito frequente a classificação de novas espécies para a ciência⁷⁸.

Como o nome sugere, estes peixes têm um esqueleto interno simples formado de cartilagem resistente e flexível. Nenhum osso está presente no esqueleto, barbatanas ou escamas do tubarão. Fisicamente, caracterizam-se pela sua forma cilíndrica, embora também existam alguns de forma achatados, e são facilmente reconhecidos pelas cinco a sete aberturas branquiais emparelhadas nos lados da cabeça. Possuem barbatanas peitorais, uma grande barbatana caudal e uma ou duas barbatanas dorsais. Predadores muito evoluídos por natureza, têm os sentidos de visão, audição, olfato e paladar muito sofisticados, assim como uma apurada capacidade para sentir a pressão e os campos elétricos. Possuem boca ventral e mandíbulas com um grande número de dentes, que apresentam a particularidade de se formarem continuamente durante toda a vida do tubarão. O ritmo dessa substituição é variável dentro de cada espécie, mas pode acontecer a cada oito dias⁷⁹.

Quando comparado com o tubarão, que na sua forma moderna está presente na Terra já no período Jurássico, entre 200 e 145 milhões de anos atrás, o *Homo sapiens* é uma espécie bem mais recente, atendendo aos 200.000 anos de existência estimados pelos cientistas. Fósseis de tubarão comum de seis guelras, foram datados do *Período Permiano*⁸⁰, há mais de 225 milhões de anos, e no Canadá foi descoberto um fóssil completo de um *Diliodus problematicus*⁸¹ com 409 milhões de anos⁸². Os cientistas e estudiosos acreditam que os

⁷⁶ Nome derivado do grego “chondros”, cartilagem, e “ichthos”.

⁷⁷ Nome derivado do grego “elasma”, placa, e do latim “branchia” (do grego “brankhia”), brânquia - Elasmobrânquios, na escrita que se segue.

⁷⁸ International Union for Conservation of Nature’s Red List of Threatened Species. Disponível em: <https://www.iucnredlist.org/search?taxonomies=100043&searchType=species>

⁷⁹ Ebert, David & Dando, Marc & Fowler, Sarah, *Sharks of the World: A Complete Guide*, Princeton University Press, Princeton, 2021, p. 16.

⁸⁰ Período geológico que vai de aproximadamente 298 a 252 milhões de anos atrás, sendo o último período da era Paleozoica.

⁸¹ Cientificamente pertencente à classe dos Chondrichthyes.

⁸² Crawford, Dean, *Shark*, Reaktion Books Ltd., London, 2008, p. 21.

tubarões modernos provavelmente descendem de alguns dos primeiros vertebrados com mandíbulas, os *acantódios*⁸³ ou tubarões espinhosos, que apareceram há 440 milhões de anos atrás, durante o *Período Siluriano*⁸⁴, havendo disso registos fósseis das suas escamas e espinhos⁸⁵. A maioria destes e de outros peixes ancestrais e dos seus descendentes estão extintos, sendo conhecidos apenas a partir de fósseis. Contudo, todos os peixes de mandíbula modernos, descendem de grupos que evoluíram durante os cerca de 50 milhões de anos do *Período Devoniano*⁸⁶. As datações dos mais antigos fósseis de tubarão conhecidos remontam ao início do *Período Devoniano*, há aproximadamente de 409 milhões de anos atrás, cerca de 200 milhões de anos antes dos dinossauros caminharem sobre a Terra. É assim claro que os tubarões são anteriores aos dinossauros, aos mamutes, mastodontes, dentes-de-sabre e a milhares de outras espécies pré-históricas que se foram extinguindo na natureza⁸⁷.

Ao contrário dos humanos que, apesar de serem uma das espécies mais numerosas da Terra⁸⁸ não são tão diversificados, sendo apenas de uma espécie, os tubarões, por seu lado, assumem-se numa abundante diversidade de espécies. Sendo certo que no nosso imaginário imediato se encontram alguns dos mais mediáticos de todos - os grandes tubarões-brancos, tubarões-tigre, tubarões-touro e tubarões-brancos oceânicos - existem outras espécies de aparências e invulgaridades bem mais improváveis⁸⁹. Quando se trata do tubarão, a mãe natureza foi bastante generosa e diversificada na sua imaginação.

O tubarão é, muito provavelmente, um dos mais fascinantes animais existentes na natureza. Parte da razão é o seu poder. Com a exceção ocasional de humanos e orcas, o tubarão governa entre todas as inúmeras formas de vida do mar. Na nossa imaginação, a outra parte do poder do tubarão deriva da dificuldade em o compreender ou em o definir: pode aparecer de repente, muitas vezes fora da escuridão das águas mais profundas, local em que se pode afastar ou apenas circular; ou pode circular e atacar, ou bater e nadar; ou pode até permanecer para devorar. Mas, o que parecem ser ações de uma enorme imprevisibilidade,

⁸³ *Acanthodii*, na nomenclatura científica.

⁸⁴ Período geológico da era Paleozoica, compreendido entre há 443 e 416 milhões de anos atrás, aproximadamente, e que precede o período Devoniano.

⁸⁵ Fowler, Sarah & Underwood, Charlie, *A Evolução dos Peixes*, in *Sharks of the World: A Complete Guide*, Princeton University Press, Princeton, 2021, p. 18.

⁸⁶ Período geológico da era Paleozoica, compreendido aproximadamente entre há 416 e 359 milhões de anos atrás e que sucede o período Siluriano.

⁸⁷ Fowler, Sarah & Underwood, Charlie, *Op. Cit.*, 2021, p. 19.

⁸⁸ Os números são apenas superados por algumas espécies de insetos e bactérias.

⁸⁹ Crawford, *Op. Cit.*, 2008, p. 21 e 22.

são na verdade uma indicação de nossa própria ignorância sobre este animal. A tradicional resposta a essa ignorância, tem sido o castigo de rotular os tubarões como demónios viciosos das profundezas, sem muita consideração pelas suas características, tamanho ou espécie⁹⁰.

Apesar da natural evolução no aumento do interesse na pesquisa e no estudo dos tubarões, a dimensão do conhecimento sobre o repertório comportamental da maioria das espécies é manifestamente reduzida e incompleta⁹¹. Os tubarões claramente não são máquinas de comer irracionais, como foram rotulados no passado. São inteligentes e com padrões complexos de movimento, utilização do espaço e organização social⁹². Mas, mesmo agora, em pleno século XXI, para além da história, sabemos ainda relativamente pouco sobre o comportamento dos tubarões.

2.2. O conhecimento histórico

Os povos nativos de África e da América merecem especial destaque por terem sido os primeiros a aprender sobre os tubarões. Numa sabedoria ancestral pré-histórica que, fruto da tradição oral de passagem de conhecimento e informação, esses povos nativos sabiam como, quando e onde pescar tubarões, quer para comer, para obter de óleos, ou para aproveitamento dos dentes. Apesar de não se terem perpetuado quaisquer registos escritos dessas práticas, evidências arqueológicas várias - fundamentalmente na América do Norte e na América do Sul - mostram que os povos americanos pré-históricos utilizavam amplamente tubarões como importante recurso alimentar e que os seus dentes eram usados como pontas de seta e ferramentas de corte⁹³. Veremos tais práticas em detalhe, no capítulo 3 desta dissertação.

Os elasmobrânquios, e muito em particular os tubarões, sempre foram vistos como animais perigosos. Desde os tempos antigos, que a iconografia e a literatura os representavam como animais ferozes, devoradores de homens e predadores vorazes⁹⁴. Desde a antiguidade

⁹⁰ Crawford, Op. Cit., 2008, p. 47.

⁹¹ Bres, M., The behaviour of sharks, Reviews in Fish Biology and Fisheries 3 (2) 133–159, 1993, p. 153.

⁹² Idem, Op. Cit., p. 154.

⁹³ Castro, Op. Cit., 2013, p. 5.

⁹⁴ Mazzoldi, Carlotta & Bearzi, Giovanni & Brito, Cristina & Carvalho, Inês & Desiderá, Elena & Endrizzi, Lara & et al., From Sea Monsters to Charismatic Megafauna: Changes in Perception and Use of Large Marine Animals, PLoS ONE 14 (12), 2019, p. 9.

que o mar era um imaginado palco de monstros e histórias fantásticas. Nesse imaginário, ao contrário da terra que permanecia parada, o mar estava em constante movimento, ao ritmo das correntes, levando navios para fora do seu curso, com tempestades que provocavam desaparecimentos e naufrágios. Mesmo a água, fria e escura, era mortal quando bebida em quantidade. No imaginário europeu medieval e renascentista, o mar escondia criaturas estranhas, monstros marinhos de dentes ferozes que lutavam nas ondas, longas serpentes enroladas em navios, sereias torturantemente belas e uma grande variedade de seres quiméricos. Os monstros marinhos estavam associados ao espaço desconhecido e, como tudo o que se relaciona com o imaginário do mar, a noção de monstro marinho, no final da Idade Média, era diretamente herdeira da Antiguidade Clássica e dos primeiros séculos medievais⁹⁵.

Vejamos como...

O início do conhecimento e do estudo sobre os animais, manifestou-se sobretudo através de um pendor utilitário e, fundamentalmente, como reflexo de origens diversas, nomeadamente a influência cultural dos primeiros cristãos, a dos árabes e dos conhecimentos filosófico-naturais da Antiguidade⁹⁶.

Na civilização ocidental, a escrita e a reflexão sobre o conhecimento e o mundo natural, e neste particular dos elasmobrânquios, começa com Aristóteles⁹⁷. Duas das suas obras naturalistas, a *Historia Animalium*⁹⁸ e a *Geração dos Animais*⁹⁹, ambas escritas por volta de 330 a.C., demonstram um interessante conhecimento sobre os peixes elasmobrânquios, fundamentalmente adquirido por observação. Aristóteles usou os nomes dos peixes que lhe foram dados pelos pescadores, sendo que isso e a falta de ilustrações nas suas obras, muitas vezes dificultam a identificação das espécies envolvidas¹⁰⁰. Contudo, Aristóteles foi pioneiro na compreensão e descrição de vários aspetos biológicos: a apontar a principal diferença anatómica entre elasmobrânquios machos e fêmeas; em algumas espécies, a compreender

⁹⁵ Lopes, Op. Cit., 2009, pp. 217 e 218.

⁹⁶ Almaça, Carlos, Os Portugueses do Brasil e a Zoologia Pré-Lineana, in A Universidade e os Descobrimentos - Colóquio promovido pela Universidade de Lisboa, Comissão Nacional para as comemorações dos Descobrimentos Portugueses - Imprensa Nacional Casa da Moeda, Lisboa, 1993, p. 177.

⁹⁷ Filósofo Grego (384 a.C. / 322 a.C.) considerado o fundador das ciências como uma disciplina.

⁹⁸ Escrita por volta de 330 a.C., é uma compilação de observações sobre anatomia, desenvolvimento e comportamento animal.

⁹⁹ Escrita também por volta de 330 a.C., é o primeiro tratado sistemático sobre reprodução animal e embriologia

¹⁰⁰ Castro, José I., Historical Knowledge of Sharks: Ancient Science, Earliest Encounters, and American Science, Fisheries, and Utilization, Marine Fisheries Review nº75(4), 2013, p. 1.

que os embriões são nutridos primeiro pelo armazenamento num saco vitelino e depois por uma placenta formada entre mãe e filho; a escrever sobre o que hoje chamamos de “berçários”, áreas onde as fêmeas dão à luz as suas crias e onde os juvenis encontram comida e segurança durante seus primeiros anos de vida¹⁰¹. Estas e outras características, colocam Aristóteles num patamar destacado no princípio do estudo, neste caso, dos tubarões.

Seguiram-se a Aristóteles alguns escritores romanos de obras de história natural que, como compiladores das informações disponíveis, impediram que o conhecimento grego se perdesse, mas acrescentando poucas observações originais. Destaque para Plínio, o Velho¹⁰², (23-79 d.C.) que expandiu alguns dos comentários de Aristóteles e registou as primeiras interações entre mergulhadores e tubarões.

Durante a Idade Média, desde a queda de Roma, por volta do ano 476, até meados do século XVI, a escrita e o conhecimento sobre animais esteve praticamente circunscrito aos Bestiários¹⁰³, sendo que o estudo e o conhecimento dos elasmobrânquios não tiveram qualquer evolução.

Assim, sem perder o seu carácter essencialmente prático, mas até talvez também por causa disso, no final da Idade Média o estudo dos animais começou a dar sinais de expansão e de autonomia, facto que gradualmente se acentuaria no Renascimento¹⁰⁴. Será já nessa fase, em meados do século XVI, que o conhecimento dos elasmobrânquios avançaria novamente. É nesta época que surgem três homens que irão estabelecer as bases da anatomia comparativa e da ictiologia: Pierre Belon¹⁰⁵, Ippolito Salviani¹⁰⁶ e Guillaume Rondelet¹⁰⁷.

Bellon publicou em 1551 a sua *L’Histoire Naturelle des Estranges Poissons Marins*, onde, entre os peixes que descreve, inclui dois tubarões. As descrições são claras e acompanhadas por ilustrações exatas e suficientes para bem identificar as espécies. Além de

¹⁰¹ Idem, p. 1 e 2.

¹⁰² Plínio, o Velho, (23 / 79) autor da *Naturalis Historia*, um detalhado compêndio sobre diferentes campos, entre eles a zoologia.

¹⁰³ Os Bestiários eram livros medievais sobre “bestas”, retratando criaturas quer reais, quer imaginárias, em que a primeira parte da descrição, quando a criatura realmente existia, era muitas vezes precisa e baseada na observação, mas a segunda parte era geralmente uma alegoria. Os peixes raramente aparecem incluídos nos “bestiários” e, as poucas ilustrações que aparecem, incluem criaturas semelhantes a cavalos ou dragões.

¹⁰⁴ Almaça, Op. Cit., 1993, p. 178.

¹⁰⁵ Pierre Belon (1517 / 1564), francês, estudou medicina em Paris, e ficou conhecido pela sua *L’Histoire de la Nature des Oyseaux* e por *L’Histoire Naturelle des Estranges Poisons Marins*.

¹⁰⁶ Ippolito Salviani (1514 / 1572), professor de medicina italiano.

¹⁰⁷ Guillaume Rondelet (1507 / 1566), francês, estudou medicina em Montpellier.

um tubarão-martelo, Belon incluiu uma xilogravura de um tubarão a que chamou de *Canis carcharias* (figura 6).

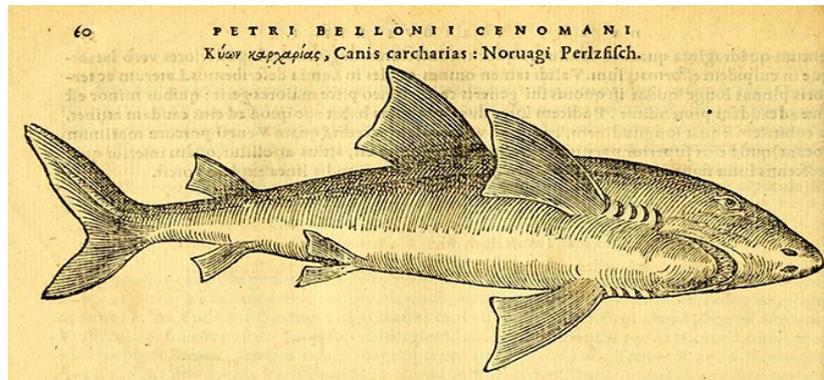


Fig. 6 - *Canis carcharias*, de Pierre Belon (1553) / in *De aquatilibus, Libri duo*
Disponível em: <https://www.biodiversitylibrary.org/item/26702#page/10/mode/1up>

É importante destacar o detalhe da utilização do nome “*Canis*”, género atribuído aos cães: ao afirmar esse nome, Belon não estava a tentar classificar os tubarões como cães. À época, a classificação sistemática baseada em hierarquias ainda não era aplicada e só o seria cerca de 200 anos mais tarde¹⁰⁸. A prática comum naquela época, era a da escolha de nomes descritivos com base em características físicas. A referência aos tubarões como “cães do mar” e *carcharias*, vem do grego *Karcharos* – afiado, irregular - que Belon associava à aparência dos dentes do tubarão¹⁰⁹.

Salviani escreveu em 1554 um grande tratado sobre peixes, o *Aquatilium Animalium Historiae*, onde se inserem várias e detalhadas ilustrações de tubarões (figura 7).

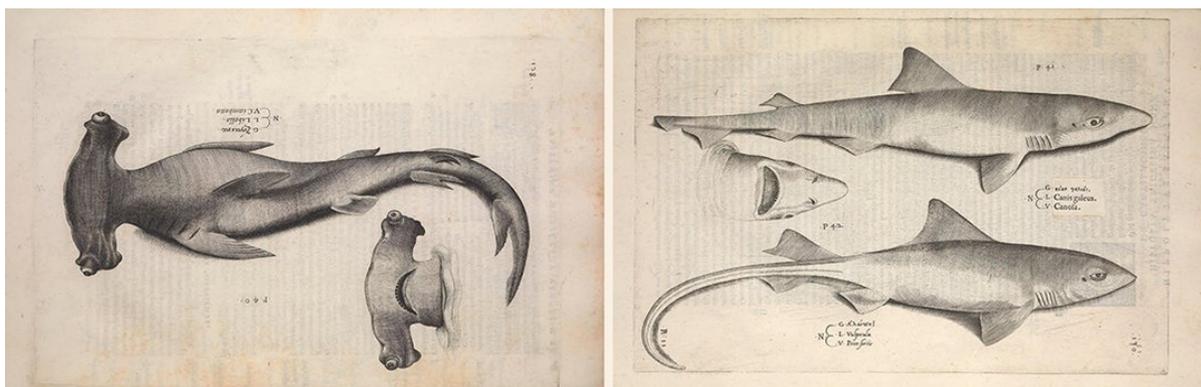


Fig. 7 - Tubarão-martelo e tubarões-gato, de Ippolito Salviani (1554) / In *Aquatilium Animalium Historiae*
Disponível em: <https://www.biodiversitylibrary.org/item/156187#page/38/mode/1up>

¹⁰⁸ Só em 1735, o botânico sueco Carl Linnaeus, no seu livro *Systema Naturae*, apresentará as bases das classificações atuais colocando os organismos numa hierarquia.

¹⁰⁹ Costantino, Grace, Sharks Were Once Called Sea Dogs, And Other Little-Known Facts, Biodiversity Heritage Library, 2014. Disponível em: <https://www.smithsonianmag.com/science-nature/sharks-were-once-called-sea-dogs-and-other-little-known-facts-180952320/>

Rondelet escreveu a obra mais abrangente, a *L'Histoire Entière des Poissons*¹¹⁰, onde se destaca a precisão das descrições e as imagens reconhecíveis de 22 espécies de raias e 13 de tubarões, todas acompanhadas de diversas anotações sobre a sua história natural ou hábitos. Nessa obra, no 13º livro sobre os peixes, o título do primeiro capítulo é “*Os cães do mar em geral, e primeiro do Aiguillat*”¹¹¹. Aqui, e a anteceder a explicação e as gravuras referentes a diversos tubarões, Rondelet refere:

“Falaremos neste livro de peixes compridos e cartilagosos, entre os quais os que se chamam em grego Tantoí, em latim por Gaze Mustelli de Mustella que significa uma Bellete, porque esses peixes são semelhantes em corpo a uma Bellete. De Pline chamam-se Squali, quase Squallidi, feios de ver, são ásperos, são todos cobertos de pele áspera”.¹¹²

Os detalhes sobre a morfologia dos peixes são muito específicos e curiosos. A título de exemplo, e no capítulo dedicado “à boca dos peixes”, refere:

“Os cães do mar, como quase todos os animais cartilagosos, têm a boca para baixo, porque os seus bicos são tão apertados que não podem ser divididos. Destes, alguns têm bocas menores, outros maiores e mais fendidos em direção à sua barriga. Tais peixes, como escreve Aristóteles, não comem a não ser que voltem a barriga, o que a natureza fez não só em benefício de outros peixes (porque todos os peixes que têm a boca em baixo comem outros, que ao fazê-lo salvam a sua vida, enquanto os outros voltam o fundo sobre eles), mas também para que não possam aplacar sua gula, a menos que, se soubessem, cresceriam por comer demais”.¹¹³

A título de exemplo, um detalhe que demonstra bem o alcance do estudo de Rondelet e do seu grau de pormenor sobre as espécies, é o que consta sobre o peixe *De la Lamie*¹¹⁴ (figura 8):

¹¹⁰ No original, escrito em latim, o autor assume o nome de Gulielmi Rondeletii, e a obra tem o nome de *Libri de piscibus marinis - in quibus veræ piscium effigies expressæ sunt*.

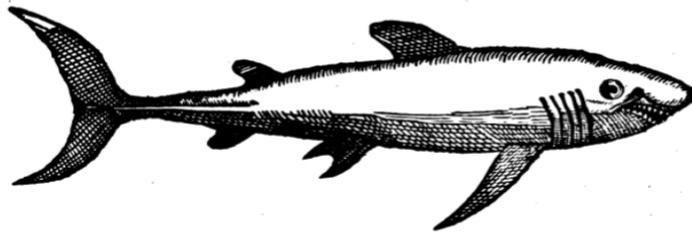
¹¹¹ *Aiguillat* é um nome comum, ou nome vernáculo, dado a muitas espécies de tubarões, em francês muito associado ao género *Squalus*, do tipo do Cação.

¹¹² Rondelet, Guillaume, *L'Histoire Entiere Des Poissons*, 1558, p. 292.

¹¹³ *Idem*, p. 44.

¹¹⁴ Capítulo XI, do 13º Livro dos Peixes, de *L'Histoire Entiere Des Poissons*.

De la Lamie



Chap. XI.

Fig. 8 - De Lamia, de Guillaume Rondelet (1558) / In *L'Histoire Entiere Des Poissons*
Disponível em: https://books.google.pt/books?id=1YQO132iFLUC&pg=RA1-PP1&hl=pt-PT&source=gbs_selected_pages&cad=2#v=onepage&q&f=false

*“Lamía em grego, o mesmo nome foi mantido dos latinos. É assim chamado porque tem a garganta grande. Em Itália, em Languedoc, Provence, em Espanha tem o mesmo nome, em Baiona França É o maior peixe de todos os deste tipo de corpo, do qual falamos neste livro. Às vezes é tão grande que quando colocado numa carroça é dificilmente puxada por dois cavalos. Eu vi um Lamie malvado pesar mil quilos. Ele tem a cabeça com as costas bem largas, que se você olhar para o tamanho do corpo, de espécie não muito grosso, achatado nas laterais, terminando em duas asas, não muito longe dali ele tem duas outras pequenas, uma em cima, a outra abaixo, outros dois próximos ao buraco do excremento, outros dois próximos às brânquias, apenas um nas costas. (...) Este peixe come os outros, é muito ganancioso, devora os homens inteiros, como sabemos por experiência: porque em Nice e em Marselha apanhámos outras vezes Lamies, em cujo estômago encontramos um homem armado inteiro. (...) Eu vi um Lamie em Saintonge com uma garganta tão grande que um homem grande e gordo entrou facilmente, tanto que se com uma mordança você mantiver a sua boca aberta, os cães entram facilmente para comer o que encontram no estômago”.*¹¹⁵

Para além destes três nomes, importa também destacar o de Nicolaus Steno¹¹⁶, por ter sido a primeira pessoa, desde Aristóteles, a fazer observações e descrições da anatomia dos elasmobrânquios. Com os seus trabalhos, Steno foi responsável pelo lançamento de bases

¹¹⁵ Rondelet, Op. Cit., 1558, p. 305 e 306.

¹¹⁶ Nicolaus Steno, de nome original Niels Stensen (1638 / 1686), dinamarquês, estudou medicina em Copenhaga.

científicas futuras nesta área¹¹⁷. Destaque muito significativo para a publicação da sua dissecação de uma cabeça de um tubarão-branco (figura 9), daí resultando um estudo comparativo de dentes de tubarão, teorizando pela primeira vez que os fósseis são restos de animais vivos.



Fig. 9 - *Canis Carchariae Dissectum Caput*, de Nicolaus Steno (1667)
Disponível em: <https://ucmp.berkeley.edu/history/images/stenoshark.jpg>

A este propósito, no início do século XVII a natureza dos fósseis era desconhecida, presumindo-se que seriam partículas que se assemelhavam a plantas ou animais, existindo muita confusão e especulação sobre a sua origem. Curiosamente, os dentes fossilizados de tubarão eram conhecidos como *glossopetrae*, sendo frequentemente chamados de línguas de serpente ou de dragões. Anteriormente já Fabio Colonna¹¹⁸ havia afirmado que os *glossopetrae* eram dentes de tubarão, num estado deteriorado. Mas seria Nicolaus Steno que, ao perceber que o que era verdade para os dentes de tubarão seria também verdade para outros fósseis, alterou completamente o conceito e o entendimento sobre os fósseis e, conseqüentemente, para a futura geologia científica e para a paleontologia.

Em 1735, Carlos Lineu¹¹⁹ publicou a sua primeira versão do *Systema Naturae*, onde classificou os tubarões no grupo *Condrotorygii*, junto com a lampreia e o esturjão, marcando desta forma o início da ictiologia¹²⁰. Seria em 1758, aquando da décima edição do seu

¹¹⁷ Castro, Op. Cit., 2013, p. 3 e 4.

¹¹⁸ Naturalista e botânico italiano (1567 / 1640).

¹¹⁹ Carlos Lineu, de nome original Carl Nilsson Linnaeus e, em latim, Caroli Linnaei (1707 / 1778) foi um botânico, médico e zoólogo sueco, considerado o pai da taxonomia moderna.

¹²⁰ Castro, Op. Cit., 2013, p. 5.

trabalho, que Lineu expandiu o seu sistema de classificação, introduzindo um esquema de nomenclatura que identifica organismos por género e espécie (exemplificado na figura 10), numa tentativa de refletir hierarquias classificadas. Este sistema viria a fornecer a base da nomenclatura biológica moderna, que agrupa os organismos por relacionamento evolucionário indeferido.¹²¹

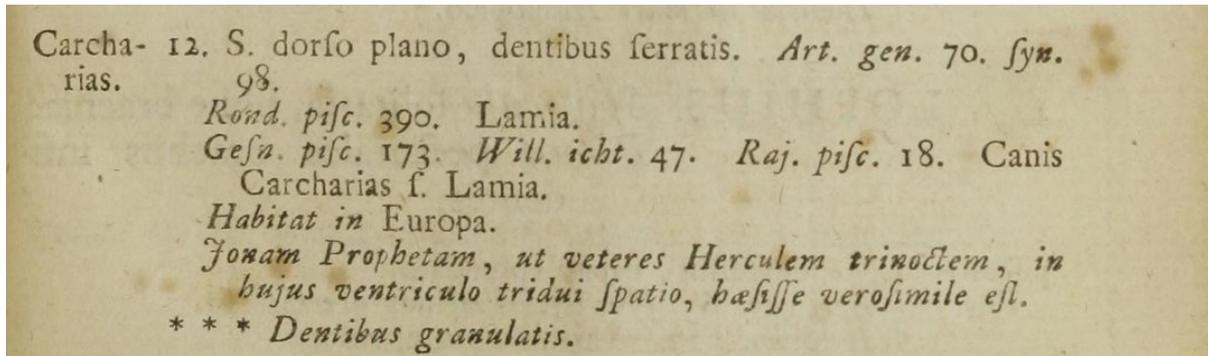


Fig. 10 - *Squalus carcharias*, de Caroli Linnaei (1758) / in *Systema Naturae*
Disponível em: <https://www.biodiversitylibrary.org/item/10277#page/3/mode/1up>

Parece então que, numa primeira fase, em que de uma forma genérica o animal significava parte importante da sobrevivência humana, terá sido sobretudo uma motivação prática que suscitou a observação e classificação dos animais¹²². E, no caso do tubarão, mais do que a prática, este conhecimento irá mesmo influenciar os europeus na escolha e atribuição do nome que o futuro perpetuará...

2.3. Os diversos nomes do peixe

Nos finais do século XIV o mundo que até então se conhecia era aproximadamente um pouco mais de um quarto do mundo atual. No primeiro quartel do século XV, com o início do processo dos descobrimentos, abre-se um capítulo essencial para a caracterização e definição daquilo que será a idade moderna, iniciando-se a expansão dos povos cristãos da Europa, que irá estender-se à África, à Ásia, à Oceânia. No século XVI, fundamentalmente por ação direta

¹²¹ Costantino, Op. Cit., 2014.

¹²² Almaça, Op. Cit., 1993, p.192.

dos Portugueses e dos Espanhóis, obtém-se um conhecimento praticamente global do Mundo¹²³.

Quando os primeiros navegadores e exploradores do oceano Atlântico, no final do século XV e início do século XVI, encontraram pela primeira vez os grandes tubarões, agressivos e vorazes, rapidamente os diferenciaram dos tubarões menores que até então conheciam. Para um europeu, o contacto com tubarões estava circunscrito aos peixes que conheciam nas costas europeias e no mediterrâneo, onde, com menor dimensão, assumiam o nome de *caçã* ou *cazón*, ou outras expressões associadas. Mas, há época, é por demais notória a falta de um nome para grandes tubarões.

Um curioso exemplo da reação dos navegadores perante o contacto com novas espécies que fossem desconhecidas e encontradas pela primeira vez, é descrito pelo Padre Jean Baptiste Labat¹²⁴ aquando da crónica da sua viagem pela costa africana, em 1724:

“No dia 26, eles levaram um peixe monstruoso, não tanto pelo tamanho quanto pela sua aparência. Não havia ninguém em toda a Tripulação, do Capitão ao Marinheiro mais jovem, que alguma vez tivesse visto algo parecido, eles tiveram a modéstia de não lhe dar um nome, fato raro entre os navegadores” ¹²⁵.

Conforme já abordado, até finais do século XV, nos primeiros contactos dos navegadores com tubarões, estes assumiram uma denominação em torno da palavra *canis*: *pesce-canis*, *canis-carcharias*, *cães marinhos*, *cães do mar*, entre outras variações. O termo *cães do mar*, nas suas variantes linguísticas em cada idioma, era o nome mais usual para referir as espécies de tubarão que se conheciam. Tal nomenclatura é resultado da prática comum na época, de escolher nomes descritivos com base em características físicas.

Curiosamente, na coincidência temporal da descoberta de novas espécies marinhas e do encontro com novos povos, com novas terras e novos mundos, será o aproveitamento do

¹²³ Peixoto, José Pinto, Os descobrimentos e o alargamento do conhecimento do mundo físico, in A Universidade e os Descobrimientos – Colóquio promovido pela Universidade de Lisboa, Comissão Nacional para as comemorações dos Descobrimientos Portugueses - Imprensa Nacional Casa da Moeda, Lisboa, 1993, p. 73 e 74.

¹²⁴ Jean Baptiste Labat (1663 / 1738) missionário dominicano, explorador, geógrafo, historiador, etnógrafo e botânico.

¹²⁵ Labat, Jean Batiste, Voyage du chevalier des marchais em Guinée, isles voisines et a Cayenne - Tome Premier, Aux dépens de la Compagnie, Amesterdam, 1731, p. 43 e 44.

conhecimento ancestral de uns, pelos outros, que irá influenciar a nomação futura do tubarão, nas línguas europeias, como veremos de seguida.

Tubarão, Tiburón & Uperú ou Iperú

No caso das línguas dos dois países ibéricos, português e espanhol, as palavras tubarão e tiburón, sendo demasiado similares, potenciam mais do que mera coincidência fonética em relação à sua etimologia. No início do período áureo associado aos Descobrimentos, no decurso do século XVI, os muitos relatos e crónicas sobre a quantidade e diversidade de tubarões, tornaram populares os dois termos. Contudo, parece plausível que *tiburón* tenha tido origem nas crónicas e relatos dos navegadores portugueses e sido a expressão que primeiro apareceu. O linguista espanhol Daniel Jorques Jiménez defende essa hipótese:

“Tiburón (tupí-guaraní) - Introduzido no espanhol geral em 1519, é um termo pan-americano que designa um tipo de peixe seláquio marinho, da subordem dos esquálidos, com corpo fusiforme e fendas branquiais laterais. (...) É um vocábulo de origem incerta sobre o qual a forma Tupí uperú (ou iperú), com aglutinação de um “t” pelo português tubarão, foi formulada como sendo a sua origem provável. Dessa forma, o vocábulo tiburón estaria geneticamente relacionado a termos como ipecacuanha, petúnia, tapioca ou jaguar, palavras que todas chegaram, de uma origem comum tupi-guarani, ao espanhol através do português ou do francês”¹²⁶.

Enquadrada nesta possibilidade, de origem tupi-guarani, Gabriel Soares Sousa¹²⁷, em 1587, na sua obra *Tratado Descritivo do Brasil*, em que descreve de forma precisa e meticulosa a geografia, etnografia, agricultura, a fauna e flora do Brasil, refere:

¹²⁶ Jiménez, Daniel Jorques, El indoamericanismo léxico em la narrativa de Manuel Puig (I): léxicon de flora y fauna, in Estudios de lengua y cultura ameríndias : lenguas, literaturas y médios : actas de las IV Jornadas internacionales de lenguas y cultura ameríndias – Daniel Jorques Jiménez y Julio Calvo Perez (coord.), Universitat de Valencia, Valencia, 1998, p. 259.

¹²⁷ Gabriel Soares de Sousa (1540 / 1591) português, foi um estudioso e historiador sobre o Brasil.

*“Uperu é o peixe a que os Portuguezes chamam tubarão, de que ha muita somma no mar da Bahia ; estes comem gente, se lhe chegam a lanço, e andam sempre á caça do peixe miúdo”*¹²⁸.

Também o francês André Thevet¹²⁹, no seu livro *Singularidades da França Antártica*¹³⁰, aquando do registo da sua visita ao Brasil nos anos de 1555 e 1556, refere:

*“Perto da ilha dos Ratos e, também, em toda a costa americana, vive ainda uma qualidade de peixe. É peixe muito perigoso e temido pelos selvagens, porque é tão voraz quanto um leão ou lobo esfaimado. Tem o nome de uperu. O uperu devora os outros peixes, menos um, que tem o tamanho de uma carpazinha, como se houvesse qualquer simpatia ou oculta atracção entre os dois, o qual peixinho o segue a toda parte, como quem requer defesa e garantia contra os demais”*¹³¹.

Hans Staden¹³², que na sua segunda viagem ao Brasil, em 1549, acabou por ser feito prisioneiro pelos Tupinambás, tendo ficado em cativeiro durante nove meses, ao descrever o armamento que os guerreiros daquela tribo utilizavam, faz uso de uma expressão que parece traduzir uma aproximação fonética da palavra:

*“Elles têm arcos, e as pontas das flechas são de ossos que elles amollam e amarram; também fazem-nas de dentes do peixe que se chama Tiberaun e que apanham no mar”*¹³³.

Parece assim de alguma evidência histórica a possibilidade da aglutinação da palavra *uperú*, também foneticamente referenciada como *iperú*, do dialeto indígena Tupi¹³⁴, com a

¹²⁸ Sousa, Gabriel Soares, *Tratado Descritivo do Brasil em 1587*, Typographia de João Ignacio da Silva, Rio de Janeiro, 1879, p. 257.

¹²⁹ André Thevet (1516 / 1590) frade franciscano francês, foi explorador, cosmógrafo e escritor.

¹³⁰ A França Antártica foi uma colónia francesa estabelecida no século XVI na região da Baía do Rio de Janeiro, futura Baía de Guanabara, e existiu entre 1555 e 1570.

¹³¹ Thevet, André, *Singularidades da França Antártica*, a que outros chama de América, Edições do Senado Federal - Volume 251, Brasília, 2018, p. 398.

¹³² Hans Staden (1525 / 1576) alemão, comerciante, tornou-se artilheiro ao serviço da coroa portuguesa e viajou para o Brasil no ano de 1547. Permaneceu no Brasil entre 1547 e 1555, altura em que permaneceu cativo dos índios Tupinambá por nove meses.

¹³³ Staden, Hans, *Nus, Ferozes e Antropófagos – Verdadeira história de um país de selvagens nus, ferozes e canibais*, situado no Novo Mundo chamado América (1557), Feitoria dos Livros, Lisboa, 2016, p. 139.

¹³⁴ A língua tupi é uma língua arcaica, utilizada pelos povos tupis que, no século XVI, habitavam grande parte do litoral do Brasil.

fonética da língua portuguesa e, com o acrescento da letra t, ter resultado numa expressão que daria origem, numa fase inicial, a *tiburón* e, mais tarde, a *tubarão*. *Tiburón*, sendo um vocábulo popularizado quer em Portugal, quer em Espanha, seria também utilizado, sem qualquer tradução, em registos escritos noutras línguas.

Em italiano, o uso da expressão é em tudo semelhante. Na versão original, em italiano, da obra que em português ficou conhecida como *Viagens de um piloto português do século XVI à costa de África e a São Tomé*, ao descrever os tubarões o autor refere:

“Vi si veggono in questo viaggio infiniti pesci chiamati Tiburoni che sono molto grandi como tonni. Hãno in la bocca due ordeni de deri acutissimi & per esse avidi di cibo sempre come veggono una naue, l’accompagno, & ogni spurcitia che si butta fuori di qlla la inghiottono & p qsto sono molto facili da esser presi.”¹³⁵¹³⁶

Antonio Cavazzi da Montecuccolo¹³⁷, também utiliza um termo semelhante:

“Il Tiburone, ò Tuberone, detto ancora Pesce Cane, armato di cinque fila di denti, oltremodo acuti, odia sieramente l’Huomo, e rare volte le turme de Pescatori vanno esenti dalle insidie di quello” .¹³⁸¹³⁹

No caso da língua espanhola, tomemos como exemplo a descrição de Frei Bartolomeu de Las Casas¹⁴⁰, na sua obra sobre as Índias Ocidentais, escrita entre 1552 e 1561 e referente ao ano de 1520:

“Hay en la mar, y entran tambien en los rios, unos peces de hechura de cazones ó al ménos todo el cuerpo, la cabeza bota, y la boca en el derecho de la barriga,

¹³⁵ NT: “Nesta viagem vemos inúmeros peixes chamados Tiburoni que são muito grandes como o atum. Eles têm na boca duas ordens de dentes muito afiados & por serem ávidos de comida sempre que veem um navio, acompanham-no, & cada detrito que é jogado fora eles engolem & por isso são muito fáceis de ser apanhados”.

¹³⁶ Ramusio, Giovanni Baptista, In Molti Lvoghi Corretta, Et Ampliata, Nella Qvale Si Contengono La Descrittione Dell’Africa, & del paese del Prete Ianni, con varij viaggi ... et la Nauigatione attorno il Mondo ..., Giunti, Venetia, 1554, p. 125.

¹³⁷ Giovanni Antonio Cavazzi da Montecuccolo (1621 / 1678) padre, missionário e monge capuchinho.

¹³⁸ NT: “O Tiburone, ou Tuberone, também conhecido como Peixe Cão, armado com cinco fileiras de dentes, extremamente afiados, odeia o homem seriamente, e raramente os pescadores escapam dos perigos disso”.

¹³⁹ Montecuccolo, Antonio Cavazzi, Istorica Descrizione de tre Regni Congo, Matamba et Angola, Bologna, 1687, p. 53.

¹⁴⁰ Frei Bartolomeu de Las Casas, ou Bartolomé de Las Casas (1484 / 1566) frade dominicano espanhol, cronista, teólogo, jurista e Bispo de Chiapas, no México), foi um grande defensor dos índios. Escreveu várias obras, destacando-se a Historia de las Indias.

*con muchos dientes, que los indios llamaron tiburones, bestia bravísima y carnicera de hombres; el mayor terná de luengo 10 ó 12 palmos, de gordo, por lo más, poco ménos que un hombre*¹⁴¹¹⁴²”.

O Padre José de Acosta¹⁴³, da Companhia de Jesus, na sua descrição sobre tubarões, faz uso da mesma expressão:

“De los tiburones, y de su increíble voracidad, me maravillé con razón cuando vi que de uno que habían tomado en el puerto que he dicho le sacaron del buche un cuchillo grande carnicero, y un anzuelo grande de hierro, y un pedazo grande de la cabeza de una vaca con su cuerno entero, y aun no sé si ambos a dos”¹⁴⁴¹⁴⁵.

Na obra de Antonio Piagafetta¹⁴⁶, em 1519, aquando da viagem de Fernão de Magalhães, por duas vezes são referidos tubarões, utilizando sempre a expressão *tiburoni*:

“During the calm there came large fishes near the ships which they called *Tiburoni* (sharks), which have teeth of a terrible kind, and eat people when they find them in the sea either alive or dead”¹⁴⁷¹⁴⁸.

Na versão desta obra em francês, a expressão aparece igual:

“Pendant les jours sereins et calmes, de gros poissons qu'on appelle *tiburoni* (requins, ou chiens de mer), nageoient près de notre vaisseau. Ces poissons ont

¹⁴¹ NT: “Há no mar, e entram também nos rios, uns peixes em forma de cação ou pelo menos todo o corpo, a cabeça salta, e a boca do lado direito da barriga, com muitos dentes, que os índios chamavam de tubarões, besta muito corajosa e carniceira de homens; o maior tinha 10 ou 12 palmos, gordo, no máximo, um pouco menos que um homem”.

¹⁴² Las Casas, Bartolomeu de, Historia de las Indias - Tomo V, Imprenta de Miguel Ginesta, Madrid, 1876, p. 238.

¹⁴³ José de Acosta (1539 / 1600) espanhol, Padre jesuíta, cosmógrafo e historiador, teve como obra maior “A história Natural y Moral de las Indias”, um tratado com sete livros com detalhadas descrições sobre o “Novo Mundo”.

¹⁴⁴ NT: “Dos tubarões, e da sua incrível voracidade, fiquei admirado, com razão, quando vi que de um que eles haviam apanhado no porto que mencionei, tiraram do seu estomago um grande pedaço de carne e um grande gancho de ferro e um grande pedaço da cabeça de uma vaca com o chifre inteiro, e ainda não sei se ambos”.

¹⁴⁵ Acosta, José de, Historia natural y moral de Las Indias, Impreso en Sevilla: en casa de Iuan de Leon, Sevilla, 1590, pp. 158 e 159.

¹⁴⁶ Antonio Pigafetta, ou Antonio Lombardo (1491 / 1534) italiano, foi um marinheiro, geógrafo e escritor. Acompanhou o navegador Fernão de Magalhães aquando da sua viagem à volta do mundo, tendo descrito, na primeira pessoa, essa epopeia.

¹⁴⁷ NT: “Durante a calma chegaram grandes peixes perto dos navios que eles chamavam de *Tiburoni* (tubarões), que têm uma forma de dentes terrível, e comem as pessoas quando as encontram no mar vivas ou mortas”.

¹⁴⁸ Pigafetta, Antonio, First voyage round the world, by Magellan, Hakluyt Society, London, 1874, p. 41.

*plusieurs rangées de dents terribles; et si malheureusement ils recontrent un homme dans la mer, ils le dévorent sur-le-champ*¹⁴⁹¹⁵⁰.

É importante destacar que, também no caso da língua francesa, pese embora a utilização futura da expressão *requin*, o termo *tiburon* aparece registado, havendo mesmo um pormenor muito relevante em relação ao uso da expressão *tiburon* e também da expressão *maraxo*. Tal acontece com a principal obra de referência de Guillaume Rondelet, o seu livro *Libri Piscibus Marinis*¹⁵¹, escrito em latim, que foi publicado em 1554, e da sua tradução para francês, *L'Histoire Entiere Des Poissons*¹⁵², feita por Laurent Joubert¹⁵³ e publicada em 1558. Na obra em latim, o Livro XVI tem como título *Qui dicantur pisces cetacei & beluae marinse*¹⁵⁴, (nt: Os chamados de peixes-baleia e monstro marinho), o Capítulo XVI tem como título *De Tiburone*¹⁵⁵ e o Capítulo XVII, *De Maraxo*¹⁵⁶. No caso da tradução para francês, o Livro XVI tem como título *Des poissons cetacées é grandes bestes marines spécialement des tortues*¹⁵⁷ (nt: Os peixes cetáceos e grandes animais marinhos, especialmente tartarugas), o Capítulo XVI tem como título *Du Tiburon*¹⁵⁸ e o Capítulo XVII, *Du Maraxe*¹⁵⁹.

“O Tiburon é um peixe das Índias, do gênero dos bezerros do mar, se for verdade o que escreve o autor da história das Índias. Ele tem três metros de comprimento, vestido de couro coberto sem cabelo, ele dorme roncando nas margens. (...) Eles também entram nos rios. Eles são muito leves, vivem de carne, são muito gananciosos. (...)”

O Maraxe é muito mais cruel e maior que o Tiburon, mas não é tão leve. É igualmente coberto de couro, é semelhante ao Tiburon em muitas outras coisas.

O autor da história das Índias afirma ter visto em outras ocasiões a boca desta

¹⁴⁹ NT: “Durante os dias serenos e calmos, grandes peixes a que chamamos tiburoni (tubarões ou cães do mar), nadavam perto de nossa embarcação. Esses peixes têm várias fileiras de dentes terríveis; e se infelizmente encontram um homem no mar, eles o devoram no local”.

¹⁵⁰ Pigafetta, Antonio, Premier voyage autor du monde sur l’escadre de Magellan, Chez H. J. Jansen Imprimeur - Libraire, Paris, 1801, p. 11.

¹⁵¹ Rondeletii, Gulielmi, Libri de piscibus marinis - in quibus veræ piscium effigies expressæ sunt , apud Matthiam Bonhomme, Lugduni, 1554.

¹⁵² Rondelet, Op. Cit., 1558.

¹⁵³ Laurent Joubert (1529 / 1582) médico francês, foi aluno de Guillaume Rondelet.

¹⁵⁴ Rondeletii, Op. Cit., 1554, p. 441.

¹⁵⁵ Idem, p. 489.

¹⁵⁶ Idem, p. 490.

¹⁵⁷ Rondelet, Op. Cit., 1558, p. 336.

¹⁵⁸ Idem, p. 358.

¹⁵⁹ Idem, p. 359.

*besta armada com nove fileiras de covas. Eles o tomam tão forte quanto o Tiburon, mas não comem a carne”.*¹⁶⁰

Parece notório o cuidado do tradutor, ao passar do latim para o francês, de utilizar as expressões utilizadas à época para fazer referência aos tubarões, *Tiburon* e *Maraxe*, expressões claramente utilizadas pelos navegadores portugueses e espanhóis.

Curiosamente, na sua obra em língua francesa, Jean Baptiste Labat descreve o conhecimento que tem sobre os nomes utilizados pelos dois países ibéricos:

*“Les Espagnols & les Portugais appellent Tiburone ou Tuberone, le poisson que nous appellons requin em Amerique, & que l’on connoit dans le Mediterannée, sous le nom de Pesce-cana”.*¹⁶¹¹⁶²

Neste contexto, e seguindo a referência já registada sobre Guillaume Rondelet, é interessante a forma como à época os cronistas referiam as diferenças entre as principais espécies de tubarão, pelo menos as de maior contacto e proximidade, utilizando para tal os nomes a que os navegadores os apelidavam. São os casos das referências a *tubarões*, a *marraxos* e, apesar de aparentar ser só no caso dos navegadores portugueses, a *tintureiras*.

Frei João dos Santos, missionário na Ásia e na África Oriental, nos seus relatos, em 1586, descreve que:

*“Grandes e muitos tubarões ha n'este mar Oceano, mui carniceiros, e em particular os que andam no mar de Moçambique. Os quaes se vão ás praias da ilha a espreitar os cafres, que se vão lavar no mar, onde tem já tomado muitos. (...) A estes tubarões chamam os homens do mar marraxos. Outra casta de tubarões ha mais prejudiciaes e carniceiros, que estes, a que chamam tintureiras. Estes são muito maiores e mais compridos, e tem a pelle mais parda, e muitas ordens de dentes. São mui golosos, assim uns, como os outros. Não ha cousa que se deite ao mar, que elles não engulam, se podem”.*¹⁶³

¹⁶⁰ Idem, pp. 358 e 359.

¹⁶¹ NT: “Os espanhóis e os portugueses chamam Tiburone ou Tuberone, o peixe que chamamos de tubarão na América, e que conhecemos no Mediterrâneo, sob o nome de Peixe-cão”.

¹⁶² Labat, Jean Baptiste, Relation Historique de l’Ethiopie Occidentale - Tome I, Libraire chez Charles Jean Baptiste Delestine, Paris, 1732, p. 192.

¹⁶³ Santos, Frei João dos, Ethiopia Oriental – Volume I, Mello d’Azevedo editor, Lisboa, 1891, P. 326 e 327.

Frei Bartolomeu de Las Casas, na sua obra sobre as Índias Ocidentais, faz clara referência às expressões *Tiburón* e *Marraxo*:

“Hay dos especies de bestias comunmente, y áun tres crudelísimas, que comen los hombres y áun caballos hacen pedazos, la una es tiburones, la segunda marraxos, la tercera cocodrilos, que llaman los que no saben lagartos; los tiburones y lagartos que tienen los dientes admirables, asen del hombre ó del caballo por la pierna ó por el brazo, ó por otra cualquiera parte, y llévanlo al hondo y allí lo matan, y despues de su espacio lo comen; Los marraxos son muy más grandes y tienen grandes bocas, y del primer bocado lo tragan”.¹⁶⁴¹⁶⁵

Nesta separação de significados nos nomes *tiburón* e *marraxo*, é interessante a diferenciação feita por Gonzalo Fernández de Oviedo¹⁶⁶, sendo as características básicas muito em acordo com o que também referia Rondelet:

(Los tiburones) “Há uns de doze pés e mais de comprimento, e na grossura ao meio do corpo tem seis e sete palmos e mais em redor. Eles têm uma boca muito grande em proporção ao corpo, e alguns desses tiburones e até a maioria têm duas ordens de dentes ao redor continuamente, uma próxima da outra; mas cada circuito dessas dentaduras, por si só, é muito grosso e feroz, e esses dentes são sobrepostos em partes do mesmo dente, como uma serra, feita de pontas”.¹⁶⁷ (...)

Marraxo é um animal maior que o tubarão e mais feroz, mas não tão solto ou rápido. Eles querem parecer tubarões, porque também são animais de couro, mas como eu digo são mais velhos; (...) mas eles não são bons para comer, embora alguns marinheiros não deixem de experimentá-los, especialmente se

¹⁶⁴ NT: *“Há duas espécies de animais comumente, e até três muito grosseiras, que comem os homens e até os cavalos despedaçam, uma são os tubarões, a segunda marraxos, a terceira crocodilos, que aqueles que não conhecem chamam de lagartos; Os tubarões e lagartos que têm dentes admiráveis, agarram um homem ou um cavalo pela perna ou pelo braço, ou em qualquer outro lugar, e o levam para as profundezas e lá o matam, e depois de seu espaço o comem; Os marraxos são muito maiores e têm bocas grandes, e eles engolem à primeira mordida”*.

¹⁶⁵ Las Casas, Op. Cit., 1876, p. 182.

¹⁶⁶ Gonzalo Fernández de Oviedo y Valdés (1478 / 1557) foi um historiador e escritor espanhol que participou no período da colonização espanhola da zona das Caraíbas, tendo escrito a *Historia General y Natural de Las Indias, Islas y Tierra Firme del Mar Océano*.

¹⁶⁷ Valdez, Gonzalo Fernandez de Oviedo, *Historia General y Natural de Las Indias, Islas y Tierra Firme del Mar Océano – Primeira Parte*, Imprenta de la Real Academia de la Historia, Madrid, 1851, p. 429.

*faltam suprimentos. (...) Eu vi estes com nove ordens de dentes, as bocas circulando umas em torno das outras, e uns diminuindo dos outros, e as diferenças sendo maiores que os outros; e é uma grande coisa ver esta nova forma de dentes”.*¹⁶⁸

Requin & Requiem

Pelos registos históricos, é possível identificar que a palavra *requin* terá surgido por volta de 1529. Segundo alguns autores, onde se destaca o linguista francês Alain Rey¹⁶⁹, acredita-se que deriva de *requien* ou *requiem*, sendo, contudo, controversa a sua origem. Uma antiga e mais colorida explicação é que *requiem*, da palavra em latim *requies* ou descanso, é a primeira palavra do introito da Missa pelos Mortos: *Requiem aeterna dona eis, Domine...*, sendo que os tubarões seriam chamados de *requiems* porque: *Quand il a saisi un homme... il ne reste plus qu'à faire chanter le Requiem pour le repos de l'âme de cet homme lá* (Quando se apodera de um homem... não há nada a fazer senão cantar o Requiem para o repouso da alma do homem)¹⁷⁰. Explicação mais ou menos acertada, o registo histórico indica que *requiem* acabou por passar do francês para o inglês, tendo-se tornado o nome do grande tubarão-branco e, mais tarde, na língua inglesa, o termo *requiem* ou *requiem shark* foi até expandido para incluir os tubarões carcharhiniformes.¹⁷¹

Shark & Xoc

Tal como referido anteriormente, até meados do século XVI e em alguns casos até ao início do século XVII, os textos e relatos em língua inglesa sobre viagens oceânicas e sobre contactos com novos mundos e novas realidades, quando se referem aos grandes tubarões utilizam expressões em torno da palavra *tiburón*.

A palavra *sharke* ou *shark* aparece quase repentinamente na língua inglesa em 1569. O primeiro uso conhecido da palavra surge num folheto publicado por Thomas Colwell na imprensa inglesa, em 25 de janeiro daquele ano. O folheto foi motivado pela captura, em 16

¹⁶⁸ Idem, p. 431.

¹⁶⁹ Autor do Dictionnaire Historique de la langue française.

¹⁷⁰ Castro, Op. Cit., 2002, p. 250.

¹⁷¹ Idem.

de junho de 1569, por pescadores ingleses que trabalhavam no Estreito de Dover, de um peixe grande e desconhecido. Quando foi transportado do rio Tamisa até ao mercado de Billingsgate, em Londres, atraiu atenção imediata. O peixe foi cortado e eviscerado, e sua carne foi vendida para alimentação. A sua pele foi recheada e montada para exposição numa das tavernas da Fleet Street, a Red Lion. Numa semana, o panfleto anunciando a captura e exibição dos peixes circulou amplamente pela cidade. A descrição e a ilustração que a acompanhava eram precisas o suficiente para identificar uma criatura de mais de cinco metros de comprimento como sendo um tubarão. A legenda constante no folheto anunciava: “*Não há nome próprio para isso, que eu saiba, mas aqueles homens do capitão Haukineses chamam-no de sharke*”¹⁷².

O *Oxford English Dictionary* regista que “a palavra parece ter sido introduzida pelos marinheiros da expedição do Capitão (depois Sir John) Hawkins¹⁷³ que trouxeram para casa um espécime que foi exibido em Londres em 1569. A fonte onde obtiveram a palavra não foi determinada”¹⁷⁴. Independentemente do momento e da forma, o certo é que em meados do século XVII a palavra *shark* substituíu a palavra *tiburón* em praticamente todos os textos de crónicas da época, em língua inglesa.

Para uma possível explicação de como poderá ter surgido a expressão que originou a palavra *shark*, é importante registar que a referida expedição do Capitão John Hawkins foi a última de quatro empreendimentos comerciais ambiciosos organizados por ele e pelo seu irmão William, durante a década de 1560. Transportando mercadorias inglesas para o sul, as expedições obtiveram escravos da costa africana, atravessaram o Atlântico e entraram no Caribe para vender suas cargas aos colonos das ilhas e do continente espanhol. Neste sentido, é pelo menos concebível que em algum momento os homens desta quarta viagem tenham contactado, no outono de 1568, com uma palavra ou expressão associada a grandes tubarões, a tenham transportado consigo e a tenham importado para a Inglaterra como *shark*, ao retornarem em janeiro de 1569¹⁷⁵. Essa palavra seria *Xoc*, de origem Maia.

¹⁷² Idem, p. 251.

¹⁷³ Sir John Hawkins (1532 / 1595) inglês, foi navegador, comandante naval, comerciante, comerciante de escravos.

¹⁷⁴ Jones, Tom, *The Xoc, the Shark, and the Sea Dogs: An Historical Encounter*, Fifth Palenque Round Table Series - Vol. 7, The Pre-Columbian Art Research Institute, San Francisco, 1985, P. 212.

¹⁷⁵ Idem.

Segundo o estudioso John Eric Thompson¹⁷⁶, a palavra *xoc* tem dois significados: num sentido significa “contar” e noutro significa “tubarão” *shark*. Para tal argumentação cita quatro referências onde, direta ou indiretamente, *xoc* é traduzido como *tubarão*:

“De acordo com Thompson num dicionário de Viena, a palavra “xoc” (diz-se que a duplicação de vogais raramente é significativa em Yucatec) é dada como “tubarã”, “cujos dentes os índios removem para atirar flecha”. No dicionário Pio Perez “hkan xoc” está listado como uma espécie de tubarão. Thompson cita outras referências que indicam que xoc significa tubarão ou baleia-piloto, concluindo que o termo xoc se refere a “um grupo mal definido de grandes peixes ou baleias”¹⁷⁷.

Tom Jones explora a origem maia da palavra *shark* reforçando a teoria de Eric Thompson, citando os três exemplos: que no dicionário Alcalá *ah kan xoc* é definido como *tiburón*; que há uma definição semelhante em *Arte Del Idioma Maya*; e que uma entrada negligenciada no dicionário de Viena que define *flechas que têm dentes de tiburón como pontas de flecha* como *xoc yeehalas* (pontas de seta *xoc*), todos reforçando a interpretação de *xoc* como tubarão.

Como explicação sobre a forma como os marinheiros ingleses adquiriram a palavra *xoc*, especula-se que os homens do Capitão Hawkins podem ter adquirido tal expressão de um piloto espanhol que capturaram e que guiou os navios de Hawkins durante quatro dias em San Juan de Ulua:

“(...) o piloto, Bartolomeu Gonzales, não tinha sido forçado a (ficar no porto de) Campeche pela tempestade. Era sua casa. Ele era um residente do porto de Yucatán. Ele era, além disso, um homem cujo negócio implicava conhecer a sua costa - os nomes e localizações de seus recifes, ilhas, portos, estuários de rios, correntes e marés e, claro, os nomes e comportamentos de suas formas de vida mais proeminentes. Entre estes últimos, o mais proeminente certamente teria

¹⁷⁶ John Eric Thompson (1898 / 1975) inglês, arqueólogo, historiador, epigrafista, destacado especialista no estudo da cultura Maia.

¹⁷⁷ Castro, Op. Cit., 2002, p. 252 e 253.

sido um conhecido pelo povo Yucatec de Campeche ao norte, e pelo Chontal ao sul, como xoc” ¹⁷⁸.

Apesar da consistência de evidências apontadas, será apenas uma das teorias possíveis a defesa da tese de que os termos *tubarão*, *tiburón*, e *shark* terão uma origem geográfica muito próxima, sendo associados a línguas faladas por indígenas da América, do Sul, no caso das duas primeiras, e do Norte, no caso da segunda, povos pioneiros no contacto, captura, consumo e utilização de recursos em torno desses fantásticos animais. Como veremos de seguida...

¹⁷⁸ Jones, Op. Cit., 1985, P. 218.

PARTE II

Capítulo 3. Interação e coexistência entre humanos e tubarões

Na transição da Idade Média para a Idade Moderna, o imaginário do mar assenta as suas origens, em grande parte, na interpretação e visão do mundo clássico, em que a água ocupa um papel central e incontornável como fonte de recursos diversos para a subsistência humana¹⁷⁹. Até ao século XV, o homem europeu percorria os rios e navegava pelos mares interiores, especialmente pelo Mediterrâneo, mas no que dizia respeito às grandes águas que se perdiam de vista no horizonte, como era o caso do oceano Atlântico, esse era visto como um reino tenebroso e misterioso, palco de uma viagem que não garantia regresso.

Os pescadores e os navegadores europeus da Idade Média estavam habituados e familiarizados com as espécies que pescavam principalmente nos rios e perto da costa, não se aventurando no oceano aberto para pescar. Sendo os pequenos tubarões abundantes ao longo das costas europeias, e sendo que os poucos grandes tubarões europeus não se distribuem em rios ou águas rasas, de um modo geral, até à navegação atlântica e à chegada às terras do Novo Mundo, os europeus tiveram pouco contacto com grandes elasmobrânquios. No final do século XV e início do XVI, os primeiros exploradores encontraram pela primeira vez os grandes e vorazes tubarões e, perante a distinção entre os grandes tubarões e os mais pequenos cações com os quais estavam familiarizados, na dificuldade de lhes atribuir um nome, aproveitaram, como já vimos, os nomes que lhes eram dados pelos povos indígenas¹⁸⁰.

As primeiras evidências conhecidas sobre povos que já conheciam e contactavam os grandes tubarões apontam para os pescadores nativos da América, que aprenderam como, quando e onde os apanhar para alimentação ou para aproveitamento de óleos. As evidências arqueológicas mostram que os índios americanos utilizavam amplamente os tubarões. Extensos restos arqueológicos de tubarões indicam que estes eram um importante recurso alimentar das populações ameríndias e que os seus dentes eram utilizados, nomeadamente como ferramentas de corte¹⁸¹. Os dentes de tubarão são abundantes nos locais arqueológicos no litoral brasileiro. A ausência de evidências materiais consistentes e de metodologias de análise que suportem conclusões mais elaboradas, tem limitado as afirmações sobre a

¹⁷⁹ Lopes, Op. Cit., 2009, p. 24.

¹⁸⁰ Castro, Op. Cit., 2013, p. 5 e 6.

¹⁸¹ Idem, p. 6

interação entre os nativos e os tubarões, incluindo a captura e aproveitamento diferenciado deste recurso¹⁸². Mas, perante as lacunas de informação para os contextos arqueológicos, da ausência de registos escritos sobre estas práticas e, fundamentalmente, em resultado da tradicional oralidade na passagem de informação por parte desses povos ancestrais, o uso dos relatos dos cronistas dos séculos XVI e XVII são uma preciosa e rica fonte de informações.

São esses relatos disponíveis nos textos de cronistas, de navegadores, de religiosos e de viajantes, sobre a interação entre os grupos nativos e os tubarões, que evidenciam a sua importância enquanto fontes de dados úteis para as conclusões sobre este tema.

3.1. O conhecimento

No Brasil

Independentemente de alguma dúvida sobre quem terá sido o primeiro viajante europeu a chegar à costa do Brasil (e onde e quando) o primeiro desembarque de europeus no Brasil para o qual existem provas irrefutáveis, foi protagonizado por uma armada portuguesa comandada por Pedro Álvares Cabral, a caminho da Índia, em 1500¹⁸³. A principal fonte testemunhal desta viagem é um relato escrito em forma de diário por Pero Vaz de Caminha, escrivão de um dos navios da expedição de Cabral. Nesse diário, na entrada correspondente ao dia 26 de abril de 1500, Pero Vaz de Caminha escreve:

“E então o capitão passou o rio com todos nós outros e fomos pela praia, de longo, indo os batéis assim a carão de terra. É fomos até uma lagoa grande d'água doce, que está junto com a praia, porque toda aquela ribeira do mar é apaulada por cima e sai água por muitos lugares. E, depois de passarmos o rio, foram uns sete ou oito deles andar entre os marinheiros, que se recolhiam aos batéis. E levaram dali um tubarão que Bertolameu Diis matou e levava-lho e lançou-o na praia”¹⁸⁴.

¹⁸² Gilson, Simon Pierre & Lessa, Andrea, Interacciones humanos-tiburones en libros de crónicas de los siglos XVI y XVII: Una rica fuente de información para los estudios de zooarqueología brasileños, *Archaeofauna - International Journal of Archaeozoology* - nº 28, Madrid, 2019, p. 157.

¹⁸³ Disney, Op. Cit., 2020, p. 287.

¹⁸⁴ Caminha, Pero Vaz de, Carta de Pêro Vaz de Caminha, 1 de maio de 1500, Torre do Tombo, Gavetas, Gav. 15, mç. 8, nº 2, f. 7v, Transcrição paleográfica e Transcrição contemporânea.

Este será, muito provavelmente, o primeiro registo escrito sobre a existência de tubarões na costa brasileira.

Será também Pero Vaz de Caminha, nesta sua carta de 1500, o primeiro a fazer a descrição dos indígenas brasileiros, num relato que mostra uma notável capacidade de observação, tendo em conta a brevidade do contacto. Os ameríndios que Caminha descreve eram Tupiniquins, um dos povos semissedentários que em 1500 dominavam grande parte do Brasil costeiro e ribeirinho, na zona a sul do Maranhão, sendo vários os Tupis espalhados ao longo da costa brasileira. Todos estes povos falavam variações do Tupi-guarani¹⁸⁵, pormenor já destacado em anterior capítulo, aquando da explicação sobre *os nomes do peixe*.

Sobre estes povos e sobre o seu conhecimento e contacto com tubarões, foram vários os cronistas que, nas décadas seguintes, registaram as suas observações.

Gabriel Soares Sousa, em 1587, no seu *Tratado Descritivo do Brasil*, que resulta do contato direto que teve com os Tupinambá, descreve de forma precisa a cultura deste e de outros grupos indígenas referindo, em relação aos tubarões, “*aos quaes matam com anzóes de cadêa com grandes arpoeiras, (...) cujos dentes aproveitam os indios, que os engastam nas pontas das flexas; e os que os tem são muito estimados d'elles*”¹⁸⁶. Ainda sobre os Tupinambá e sobre o uso dos dentes de tubarão, acrescenta:

“(...) *levam uma espada de páo marchetada com casca de ovos de passaros de côres diversas, e na empunhadura urnas pennas grandes de passaros, e certas campainhas de pennas amarellas, a qual espada lançam, atada ao pescoço, por detraz; e levam na mão esquerda seu arco e flexas, com dentes de tubarão*”¹⁸⁷.

Sobre os Goitacás ou Guaytacazes, como os apelida, também refere o uso dos dentes para as pontas das flechas após a captura de um tubarão “(…) *não para o comerem, para o que se não punham em tamanho perigo, senão para lhes tirar os dentes, para os engastarem nas pontas das flexas*”¹⁸⁸.

¹⁸⁵ Disney, Op. Cit., 2020, p. 291 e 292.

¹⁸⁶ Sousa, Op. Cit., 1879, p. 257.

¹⁸⁷ Idem, p. 286.

¹⁸⁸ Idem, p. 68.

Pero de Magalhães Gandavo¹⁸⁹, na sua *História da Província de Santa Cruz, a que vulgarmente chamamos Brasil*, escrita em meados do século XVI e publicada pela primeira vez em 1576, faz referência à abundância de tubarões naquelas águas:

*“A Capitania dos Ilhéus está a trinta léguas da Bahia de Todos os Santos em quatorze graus e dous terços (...) Sete léguas da mesma povoação pela terra dentro está uma lagoa doce que tem três léguas de comprido e três de largo e tem dez, quinze braças de fundo e daí pera cima (...) Tem muita infinidade de peixes grandes e pequenos (...) Também há muitos tubarões nesta lagoa (...) e acham-se nela outros monstros marinhos de diversas maneiras”*¹⁹⁰.

Fernão Cardim¹⁹¹, na sua obra *Tratados da Terra e Gente do Brasil*, para além de também referir o uso dos dentes de tubarão como pontas de setas para a construção de flechas, regista a existência de várias espécies:

*“Tubarões. — Ha muitos generos de tubarões nesta costa: achão-se nella seis, ou sete espécies delles; he peixe muito cruel e feroz, e matão a muitas pessoas, principalmente aos que nadão. Os rios estão cheios delles, são tão cruéis que já aconteceu correr hum após de hum índio que ia numa jangada, e pô-lo em tanto aperto que saltando o moço em terra o tubarão saltou juntamente com elle, e cuidando que o apanhava ficou em seco aonde o matarão. (...) e dos dentes usão os índios em suas frechas por serem muito agudos, cruéis, e peçonhentos, e raramente sarão das feridas, ou com dificuldade”*¹⁹².

A propósito da referência de Fernão Cardim sobre a existência de várias espécies de tubarão, apesar de a maioria dos cronistas não fazer distinção entre as espécies (exceção feita, como já vimos, em relação ao tamanho e à utilização do nome *caçã*, quando fazem referência a tubarões de menor porte) são bastante curiosas as referências de três cronistas em relação a uma espécie de elasmobrânquios que parece ser o tubarão-martelo. Vejamos...

¹⁸⁹ Pero de Magalhães Gandavo (1540 / 1580) historiador e cronista português, esteve no Brasil entre 1558 e 1572.

¹⁹⁰ Gandavo, Pero de Magalhães, *Tratado da Terra do Brasil e História da Província de Santa Cruz, a que vulgarmente chamamos Brasil*, Edições do Senado Federal - Volume 100, Brasília, 2008, p. 40.

¹⁹¹ Fernão Cardim (1549 / 1625) português, padre jesuíta, embarcou para o Brasil em 1583.

¹⁹² Cardim, Fernão, *Tratados da terra e gente do Brasil*, Editores J. Leite & Cia, Rio de Janeiro, 1925, p. 85.

André Thevet¹⁹³, no seu livro *Singularidades da França Antártica*¹⁹⁴, no registo dos peixes que em 1555 e 1556 (data da escrita do livro) existiam no rio Guanabara, Estado do Rio de Janeiro, faz referência a um peixe muito especial:

*“Capítulo 26 – Peixes deste grande rio acima mencionado
(...) Agora, sem mais delongas, vou descrever principalmente alguns peixes monstruosos, representados no retrato, como podem observar, como um cão do mar (nt: chien de mer), quanto à pele, áspera e irregular, como uma lima. Este peixe tem seis cortes ou fendas em cada lado da garganta, dispostos à maneira de uma lampreia, a cabeça como pode ser vista por esta figura: os olhos quase à distância de um pé e meio. Este peixe, por outro lado, é bastante raro, embora a carne não seja muito boa para comer, aproximando-se em sabor ao do cação.”¹⁹⁵*

Acompanha esta descrição um desenho do referido peixe (figura 11), em que está apenas a seguinte legenda: *“Panapana espécie de peixe”*.

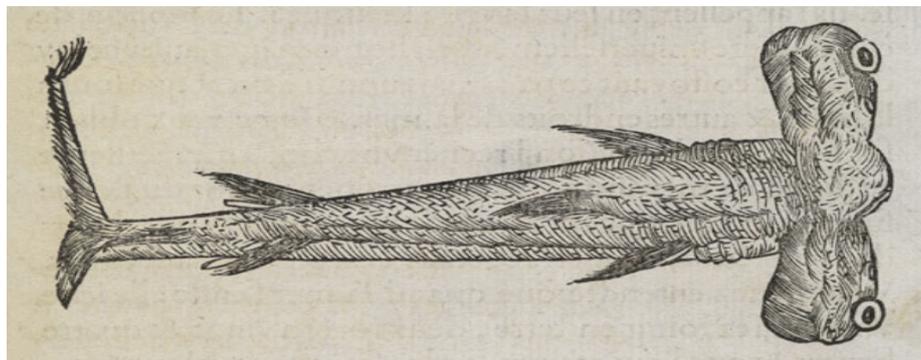


Fig. 11 - Desenho de André Thevet, in *Les Singularitez de la France Antarctique autrement nommée Amerique*, p. 50. Disponível em <https://bdlb.bn.gov.br/acervo/handle/20.500.12156.3/27426>

Já Gabriel Soares de Sousa, no seu *Tratado Descritivo do Brasil* em 1587, no capítulo *“Em que se trata dos peixes de couro que há na Bahia”*, faz também referência ao mesmo peixe:

¹⁹³ André Thevet (1516 / 1590) frade franciscano francês, foi explorador, cosmógrafo e escritor.

¹⁹⁴ A França Antártica foi uma colônia francesa estabelecida no século XVI na região da Baía do Rio de Janeiro, futura Baía de Guanabara, e existiu entre 1555 e 1570.

¹⁹⁵ Thevet, André, *Les Singularitez de la France Antarctique autrement nommée Amerique*, Chez les heritiers de Maurice de la Porte, Paris, 1557, p. 50.

*“Panapaná é uma casta, de cações, que em tudo o parecem, se não quando tem na ponta do focinho uma roda de meio compasso, de palmo e meio e de dous palmos, o qual peixe tem grandes figados como tubarões (...) Aos cações chamam os índios socori, do que ha muitos na Bahia”*¹⁹⁶.

Curiosamente, há um outro registo de época que relata a existência de muitos tubarões iguais. O marinheiro inglês Edward Barlow¹⁹⁷ esteve no Brasil em 1663 e no seu livro *Barlow’s Journal*, descreve com algum detalhe alguns aspetos curiosos sobre aquele país. Quando faz referência à fauna e flora daquelas terras, na referência aos tubarões destaca um em particular, a que chama “tubarão nariz de pá” (nt. Shovel nosed sharks): *“Existem muitos tubarões com nariz de pá, que têm uma cabeça parecida com a de uma pá, mas nada tão voraz quanto os outros tipos de tubarões”*¹⁹⁸.

Num desenho (figura 12), parece tornar evidente que se refere a um tubarão-martelo e que se tratará da mesma espécie a que André Thevet e Gabriel de Sousa chama de Panapaná.



Fig. 12 - Desenho de Edward Barlow, in *Barlow’s Journal of his life at sea*, p. 181. Disponível em <https://www.rmg.co.uk/collections/archive/rmgc-object-505786>

Estas referências parecem demonstrar que, apesar de numa forma de rudimentar descrição, existia uma clara perceção das diferentes espécies de tubarões, espécies

¹⁹⁶ Sousa, Op. Cit., 1879, p. 261.

¹⁹⁷ Edward Barlow (1642 / ?) escreveu um diário ao longo da sua carreira no mar, entre 1659 e 1703.

¹⁹⁸ Barlow, Edward, *Barlow’s Journal of his life at sea in King’s ships, East & West Indiamen & other merchantmen from 1659 to 1706* - Volume I, Hurst & Blackett Ltd., London, 1934, p. 82.

desconhecidas do homem europeu, os quais, na ausência de outra nomenclatura, se apropriam dos nomes que os indígenas lhes davam.

Pelos registos dos cronistas, não restam assim dúvidas sobre a grande abundância de tubarões na costa e nos rios brasileiros e da sua captura por parte das diversas tribos indígenas. Paralelamente, e tal como referimos, o Brasil é um dos locais do mundo com vários locais arqueológicos com vestígios de tubarões, encontrados em sítios costeiros, datados entre 8.000 a.C. e o ano de 1500, sensivelmente¹⁹⁹. A costa do Brasil é, à época, abundante em quantidade e variedade de tubarões, fazendo os mesmos parte integrante da vivência dos povos indígenas que a habitavam.

Vejamos agora o caso da América do Norte...

Na América do Norte

Se, no caso do Brasil, as referências escritas têm origem nos cronistas e viajantes que chegaram aquelas terras após a expedição de Pedro Álvares Cabral, no caso da América do Norte será após 1492, data da chegada da frota de Cristóvão Colombo àquelas paragens, que surgem os primeiros registos escritos sobre a região.

Tal como referido no caso do Brasil, também aqui o relacionamento dos povos indígenas com os tubarões remonta a tempos ancestrais, sendo isso bastante evidente quer pelos vestígios arqueológicos de gravuras e estatuária, quer pela influência linguística já destacada em capítulo anterior aquando da referência aos *nomes do peixe*. Neste sentido, e embora não se conheçam, julgando-se perdidos, quaisquer registos sobre o conhecimento que as tribos indígenas das Américas tinham sobre os tubarões, há evidências²⁰⁰ de que algumas tribos conheciam e sabiam que os tubarões poderiam ser perigosos para os humanos²⁰¹.

Serão, contudo, os primeiros viajantes a registar, por escrito, essa ligação e relação entre indígenas e tubarões, descrevendo uma realidade física desconhecida. Sendo os primeiros relatos sobre essas terras do novo mundo, os relatos são moldados por uma

¹⁹⁹ Gilson & Lessa, Op. Cit., 2019, p. 165.

²⁰⁰ Segundo José I. Castro, uma das mais destacadas está no códice mexicano *Codex Fejérvary-Mayer* e é a de uma figura estilizada de um tubarão.

²⁰¹ Castro, Op. Cit., 2013, p. 6.

observação empírica e fortemente influenciada por percepções pessoais e ideológicas de carácter humanista e religioso, muitas vezes misturadas por imagens naturalmente mais maravilhosas e menos científicas. São, desta forma, um contributo essencial para a percepção da relação entre as pessoas e a natureza e, neste caso, da interação entre humanos e tubarões naquelas paragens no início do século XVI.

De entre estes cronistas destacam-se dois nomes: Gonzalo Fernández Oviedo e Frei Bartolomeu de Las Casas.

Na sua *Historia General y Natural de las Indias*, impressa pela primeira vez em 1535, Gonzalo Oviedo descreve a conquista e colonização da América, no início do século XVI, relatando pormenorizadamente a geografia, a flora e a fauna desses novos territórios. No capítulo identificado como *“dos tubarões e sua grandeza, e como são capturados, e outras peculiaridades desses animais”*, refere:

“Porque embora nos mares da Espanha, como disse, existam (nt. Tubarões), aqui são mais comuns, e mais particularmente vistos e mortos com frequência ou continuamente, por causa dessa navegação; (...) esses animais muitas vezes saem do mar e sobem os rios, e não são menos perigosos do que os grandes lagartos do continente, porque os tubarões também comem homens e vacas e éguas, e são muito perigosos nos vaus dos rios e onde são avistados ou já estão preparados”²⁰².

Há alguns detalhes muito interessantes relativos à particularidade da observação de Oviedo sobre esta espécie animal. Na forma de descrever a velocidade desse animais, destaca:

“Vi muitas vezes naquele grande mar oceânico ir um navio carregado com todas as velas e com um mar plano e calmo e vento forte, de tal forma que num dia pode viajar cem léguas e mais, e os tubarões, e os marraxos, (...) perto do navio, dão muitas voltas em torno dele, e andam tanto e mais do que o navio, porque um homem muito leve corre mais rápido do que uma criança de três anos; e parece-me que é muito mais, sem comparação, o que esses peixes correm mais do que os navios, por mais velozes que sejam”²⁰³.

²⁰² Valdés, Op. Cit., 1851, p. 429 a 431.

²⁰³ Idem, p. 228.

Já na curiosa descrição da anatomia dos tubarões, demonstra um apurado e profundo conhecimento sobre vários exemplares observados:

“Eu vi muitos desses tubarões que têm o membro viril ou generativo dobrado. Quero dizer que cada tubarão tem duas vergas ou um par de armas, cada uma como do comprimento do cotovelo de um homem grande até a ponta do maior dedo da mão, e algumas maiores e menores, conforme a proporção ou tamanho do tubarão; mas o tubarão que tem sete ou oito pés de comprimento, daqui para frente, tem essas armas do tamanho que mencionei. Não sei se no uso deles exercita os dois juntos no coito, ou cada um sozinho, ou em momentos diferentes; porque essa particularidade (digo o exercício ou coito) não vi nem ouvi; mas já vi muitos deles serem mortos, e todos os machos têm esses instrumentos para engendrar, como eu disse, duplicados, e as fêmeas têm apenas uma natureza”²⁰⁴.

Frei Bartolomeu de Las Casas, foi um dos primeiros colonizadores espanhóis a chegar ao Novo mundo, havendo registo da sua chegada a Cuba em 1502. Profundo conhecedor da vivência dos índios nativos, detalhou com bastante pormenor a sua ligação com os tubarões:

“O maior tinha dez ou doze palmos; gordo, no máximo, pouco menos que um homem. Eles traçam a perna de um homem e até a perna de um cavalo na água; eles são muito gananciosos, então qualquer que seja a isca que eles colocam de carne ou peixe num anzol, eles caem e são apanhados”²⁰⁵.

Quanto à sua voracidade:

“Há duas espécies de animais comumente, e até três muito grosseiras, que comem os homens e até os cavalos despedaçam, uma são os tubarões, a segunda marraxos, a terceira crocodilos, que aqueles que não conhecem chamam de lagartos; Os tubarões e lagartos que têm dentes admiráveis, agarram um homem ou um cavalo pela perna ou pelo braço, ou em qualquer outro lugar, e o levam para as profundezas e lá o matam, e depois de seu espaço

²⁰⁴ Idem, p. 431.

²⁰⁵ Las Casas, Op. Cit., 1876, p.238.

o comem; os marraxos são muito maiores e têm bocas grandes, e eles engolem à primeira mordida”²⁰⁶.

Sendo os ameríndios exímios apanhadores de pérolas (nesta fase, tal como refere com bastante ênfase, com uma forte influência por parte dos colonizadores espanhóis), Las Casas detalha uma ocorrência envolta de algum dramatismo:

“Certa vez aconteceu que um índio, ao mergulhar, viu perto dele um marraxo de barbatana curta; Ele então subiu, fugindo para cima, o carrasco espanhol discutiu com ele porque subiu tão rápido sem levar nada, ele disse que havia um peixe grande e que temia que o matasse; forçou-o a mergulhar novamente e, por acaso, bateu-lhe. O triste mergulhou, e o marraxo de barbatana curta que estava à espera dele atacou e engoliu-o. Parece que a princípio o índio lutou com o peixe, e durante algum tempo houve um certo redemoinho na água; O espanhol percebeu que o peixe tinha atacado o índio, e como viu que o índio estava a demorar muito, matou um cachorrinho que tinha lá e colocou-o num anzol com uma grande corrente que eles costumam trazer para esses peixes, e atirou à água, e depois o marraxo que ainda não estava satisfeito, agarrou o anzol que o apanhou de tal maneira que ele não conseguiu escapar; o espanhol sentindo que estava preso, prendeu-o com uma corda, e pouco a pouco foi para a praia na sua canoa. Ao chegar a terra, chama as pessoas para ajudá-lo, tira a fera, bate nela com machados e pedras, ou com o que puderam e mataram-no; abriram-lhe a barriga e encontraram o infeliz índio, e tiraram-no, e ele ainda inspirou duas ou três vezes e aí terminou de respirar”²⁰⁷.

É também recorrendo ao exemplo dos tubarões que faz a diferenciação entre as grandes áreas de água salgada e as de água doce, nomeadamente ao longo dos rios e lagoas:

“Que esta água vem e entra no mar é por isto evidente: primeiro, porque é muito salgada; a segunda, porque tem tanta profundidade, que não se vê o fundo; A terceira coisa, e esta é a mais eficaz, é que nela são encontrados tubarões e outros grandes peixes marinhos que não são criados ou vistos nessas

²⁰⁶ Idem, p. 182.

²⁰⁷ Idem, p. 182.

Índias, mas sim no mar. (...) E este parece ser outro argumento muito claro, porque eu entendi há muitos anos, (...), e muitas vezes que por lá passei, lá na primeira lagoa de água doce ou pouco salgada não se pescam tubarões ou outros grandes peixes marinhos, mas sim na grande com água salgada, e assim os índios não costumavam na primeira ter receio ou reclamar que os tubarões os despedaçaram, mas na segunda entendi que eles temiam e reclamavam”²⁰⁸.

Em África

No caso da costa africana, é também nas crônicas dos viajantes que melhor se entende a abundante existência de tubarões.

Frei João dos Santos²⁰⁹ foi um missionário português com várias viagens ao longo do oceano Atlântico e com várias descrições sobre a costa africana. Numa das suas descrições, referente a uma viagem no ano de 1586, e sobre tubarões na costa africana, o autor reporta:

“Grandes e muitos tubarões ha n'este mar Oceano, mui carniceiros, (...) Os quaes se vão ás praias da ilha a espreitar os cafres, que se vão lavar no mar, onde tem já tomado muitos. Pelo que ninguém ousa de se metter n'elle para se lavar, ou nadar, porque estão os tubarões nas praias, tão cosidos com a areia debaixo da agua, que não parecem senão quando dão de súbito com a presa, e a apanham e levam”²¹⁰.

Sobre a voracidade dos tubarões, faz duas detalhadas descrições:

“Em uma praia d'esta ilha, (...) andavam uns moços folgando á borda do mar, e não tinham dentro d'agua mais que os pés, cuidando que andavam mui seguros, mas succedeu-lhes mal, porque veiu um tubarão, e apanhou um d'elles, e o levou para o mar e o comeu. (...) Outro tubarão apanhou um escravo da nossa casa (...), o qual andava com outros da mesma casa deitando ao mar um batel, que na praia estava varado, (...); o qual tubarão ferrou do escravo por uma perna de tal maneira, que lha levou logo fóra por cima do joelho, como se

²⁰⁸ Idem, p. 217 e 218.

²⁰⁹ Frei João dos Santos (1584 / 1622) português, missionário na Ásia e na África Oriental, escreveu a obra *Ethiopia Oriental* onde registou a sua missão em África.

²¹⁰ Santos, Op. Cit., 1891, p. 326.

Ih'a cortaram com um machado, e acudindo o escravo com uma mão, lh'a levou juntamente com meio braço, e acabara de o levar de todo se os outros escravos lhe não acudiram, e o tiraram a terra, onde d'ahi a pouco morreu (...) A estes tubarões chamam os homens do mar marraxos"²¹¹.

Em 1506, na ilha de São Tomé, o marinheiro Valentim Fernandes Pires, "*que foy a esta e outras ylhas, muytas vezes, homé maduro e de credito*", relata que ali existem "*tuberões peixes no mar som com [o] grades cações*"²¹².

O Padre Baltasar Afonso, estando em 1581 na zona do Congo, ao escrever para Lisboa contando as suas notícias, faz referência a um trajeto "*passando hü braço de mar de dous tiros de espingarda não avendo medo aos tubarões, que aqui são muitos*"²¹³.

Em 1652, na zona de Luanda, o missionário Barthélemy d'Espinchal de Massic, descrevendo a sua experiência da viagem de oito anos em Angola, indica que "*os Tubarones*"²¹⁴, *que são peixes perigosos neste país, não fazem mal às mulheres e comem os homens*"²¹⁵.

O mercador holandês William Bosman²¹⁶, no registo das suas viagens pela costa africana faz a descrição de várias espécies com que se tinha cruzado, especialmente na então chamada Costa do Ouro e do Golfo da Guiné.:

"No entanto, acrescentarei ainda uma descrição de mais três espécies, que são encontradas nesta costa, que devido à sua raridade não posso omitir (...) O terceiro tipo são Hayes"²¹⁷ *ou Requiem*"²¹⁸, *por alguns (embora totalmente errados) chamados Cães do Mar; pois eles não são nem um pouco como eles. São muito grossos e também muito longos, alguns deles têm entre vinte e trinta pés; a sua cabeça é larga, achatada e o seu focinho muito pontiagudo; quanto ao resto são*

²¹¹ Idem, p. 326 e 327.

²¹² Brásio, António, Monumenta Missionaria Africana, África Ocidental, Volume IV, Agência Geral do Ultramar, Lisboa, 1953, p. 37.

²¹³ Brásio, António, Monumenta Missionaria Africana, África Ocidental, Volume III, Agência Geral do Ultramar, Lisboa, 1953, p. 207.

²¹⁴ O texto está escrito em língua francesa, sendo este (tubarones) o nome que consta.

²¹⁵ Brásio, António, Monumenta Missionaria Africana, África Ocidental, Volume XI, Agência Geral do Ultramar, Lisboa, 1953, p. 252.

²¹⁶ William Bosman (1672 / 1703) foi um mercador holandês que, ao serviço de uma companhia marítima, navegou muitas vezes na Costa da Guiné. Descreveu em detalhe o funcionamento do comércio de escravos

²¹⁷ Muito provavelmente palavra com origem em "haai", palavra holandesa que significa tubarão.

²¹⁸ Do francês "requin", como referido no capítulo relativo aos "nomes".

muito feios. Este Peixe é o melhor e mais comum Alimento dos Negros. São capturados diariamente na Costa do Ouro em grandes cardumes. (...) O Haya não gera como outros peixes, nem põe ovos (como a tartaruga faz), mas lança seus filhotes na forma de quadrúpedes. Esses peixes não causam nenhum tipo de dano em toda a Costa do Ouro; mas em Fida e Ardra, onde o comércio de escravos é administrado, eles são extraordinariamente vorazes e, na minha opinião, mais ferozes do que o animal mais voraz do mundo. Se qualquer pessoa cair ao mar, ela está infalivelmente morta, a menos (o que raramente acontece) que nenhum desses peixes esteja perto, ou que ele imediatamente ajudado”²¹⁹.

Ao chegarem a novos mundos, a novas terras e novos mares, os viajantes dos séculos XVI e XVII deparam-se com características geográficas diferentes daquelas a que estavam habituados, com uma abundante diversidade e variedade de fauna e de flora, num espaço em que os mundos humanos e não humanos interagem numa vivência quotidiana e permanente. Nas espécies animais, muito particularmente no caso dos tubarões, um misto da ainda influente percepção medieval, numa disputa entre o imaginário e o real, e das evidências práticas da observação direta da morfologia, vivência e comportamento destes animais, torna-se ainda mais notório o mediatismo das novas descobertas.

Provavelmente num registo em forma do que poderia ser visto como um desabafo e certamente considerando a necessidade de explicar os seus motivos e propósitos de escrita, Frei João dos Santos faz registo de um sentimento que, muito provavelmente, seria comum a muitos dos cronistas da época, de tal forma impressionavam as novas realidades:

“E porquanto algumas cousas das que digo, são tão prodigiosas, que quasi são incrediveis, e contadas aos que tem alcançado pouco das muitas maravilhas, que ha pelo mundo, corre muito perigo seu credito para com elles; por tanto logo no principio duvidava sair a lume com a presente historia, entendendo que se não deviam contar estas cousas, a semelhantes pessoas, que ligeiramente as julgam por fabulosas. Mas como meu intento não é satisfazer a estes, nem contar fabulas affectadas com palavras exquisitas, e bem compostas, uzando para isso de alto estylo de fallar, e linguagem polida, senão contar na "verdade

²¹⁹ Bosman, A new and accurate description of the Coast of Guinea, Printed for Sir Alfred Jones by Ballantyne and Co. Limited, London, 1907, p. 280 e 281.

*as cousas que vi, notei e ouvi a pessoas de credito, por isso não quiz desistir do intento começado, uzando d'esta singella narração, porque a verdade não tem necessidade de palavras rhetoricas, para se declarar; e somente esta acceite de mim o curioso leitor, e não o grosseiro modo que tenho de a relatar*²²⁰.

3.2. A captura

Pelas descrições até agora referidas, fica claro que entre os séculos XVI e XVIII, no oceano Atlântico, nas costas e em alto mar, a interação entre homens e tubarões é uma permanente realidade, seja propositada ou meramente obra do acaso resultante da ocupação de espaços comuns. Por tal motivo, a captura destes animais assume particularidades distintas conforme se trata de uma prática junto à costa, por nativos ou por náufragos, ou em mar alto, efetuada através de embarcações. Numas e noutras, as notórias diferenças nos meios e nos utensílios, e a igual perigosidade perante tão poderoso adversário.

Pelos povos indígenas

Na descrição da captura de tubarões pelos grupos indígenas brasileiros, há vários relatos que demonstram que a pesca de tubarões era uma prática regular e habitual, fosse aproveitando o comportamento dos tubarões contra eles, pela reação natural do tubarão para escapar de uma armadilha, atacando, ou mesmo pelo seu instinto predatório. Em comum, a notória coragem e bravura dos pescadores indígenas que, com meios artesanais, investiam perante o animal.

Os Goitacá eram hábeis pescadores de tubarões. Segundo os relatos, entravam em águas rasas com pequenas varas afiadas de madeira na mão para cercar e atacar, matavam-nos enfiando a vara na boca do animal, carregando depois os tubarões sufocados até a costa.

Sobre esta técnica de captura, o Padre Simão de Vasconcellos refere:

“Eram tam insignes no pescar, que se diz delles (se he pera dar crédito) que se ajuntavam em certas paragens baixas do Mar, & com páos nas mãos curtos, & agudos d'huma, & outra parte punham em cerco os Tubarões, & arremetiam a

²²⁰ Idem, p. 27.

elles, & quando hia ao abriré a boca, lhes metiam nella a mam, & o páo, & engasgados os traziam á Terra”²²¹.

Também sobre os Goitacás, é de igual detalhe a descrição de Gabriel Soares de Sousa, fazendo, contudo, referência a águas menos rasas:

“Costumavam estes bárbaros, por não terem outro remédio, andarem no mar nadando, esperando os tubarões com um páo muito agudo na mão, e em remettendo o tubarão a elles, lhe davam com o páo, que lhe mettiam pela garganta com tanta força que o afogavam, e matavam, e o traziam à terra”²²².

Já sobre as técnicas de captura dos Tupinambá, encontram-se registos de técnicas de uso de flechas e arpões. Gabriel de Sousa refere sobre a captura de tubarões *“(…) aos quaes matam com anzões de cadêa com grandes arpoeias, como o peixe serra,”²²³*. E, em mais detalhe, refere mesmo uma diferenciação da captura pelos tamanhos, *“(…) os grandes tomam-se com anzoas de cadêa, os pequenos á linha, e em redes de mistura com o outro peixe. (…) Aos cações (….) que se tomam á linha e com redes”²²⁴*.

Também André Thevet, descreve:

“A maneira de o apanhar é tal, que todos estão nus na água, seja doce ou salgada atiram nele com flechas, no que são muito hábeis, depois puxam-no para fora da água com alguma corda de algodão ou de casca de madeira, ou então o peixe morto vem por si próprio ao cimo da água”²²⁵.

Pelos marinheiros europeus

Parece mais pormenorizada a descrição sobre a forma de pescar por parte dos navegadores europeus. Assente em procedimentos mais elaborados, com recurso a meios menos artesanais e, fundamentalmente, reduzindo o contacto próximo entre pescador e

²²¹ Vasconcellos, Simão de, Vida do P. Joam D’Almeida da Companhia de Iesu na Provincia do Brazil, Officina Craeíbeeckiana, Lisboa, 1658, p. 148 e 149.

²²² Sousa, Op. Cit., 1879, p. 68.

²²³ Sousa, Op. Cit., 1879, p. 257.

²²⁴ Idem p. 261.

²²⁵ Thevet, Op. Cit., 1557, p. 50.

pescado, as condições naturais características do meio indígena são aqui ultrapassadas pela técnica da pesca em mar alto.

O Padre Gaspar Afonso, em viagem na nau *S. Francisco*, no ano de 1596, detalha a forma como eram pescados os tubarões, com especial ênfase na isca:

“Nem acrescentam menos prazer por sua parte os tubarões, peixe fero e carniceiro, (...) Para lhes fazer pagar seus contínuos roubos, rapinas e ladroíces, os tomam às vezes com uns anzóis como cambos de ferro, que para isso levam engastados em um palmo de cadeia por razão de uma serra de três ou quatro ordens de dentes que têm, tão fortes e tão agudos que servem aos brazis de ferros em suas frechas. Põe-se-lhes por isca tudo o que nesta vida se pode comer e o que se acha mais à mão, porque para tudo têm excelente estômago; e como têm a bôca muito por baixo, quando hão-de tomar o bocado viram-se de costas, para que êle mesmo lhes caia na bôca”²²⁶.

Antonio Pigafetta, em 1519, na costa da Guiné, refere também a utilização de anzóis de ferro:

“Nos dias serenos e de calma nadavam perto da nossa nau uns grandes peixes chamados tubarões. Estes peixes possuem várias fiadas de dentes formidáveis, e se por desgraça cai algum homem ao mar, devoram-no logo. Conseguimos apanhar alguns com anzóis de ferro, mas os maiores não servem para comer e os pequenos não são grande coisa²²⁷”.

Também Frei Bartolomeu de Las Casas, na navegação no Mar das Caraíbas, refere o uso de ganchos de correntes:

“Deus lhes deu um pouco de alívio dando-lhes um ou dois dias de calma, em que havia tantos tubarões que vieram para os navios, que ficaram assustados e não menos com muito medo, tomando-os por presságios, alguns, que era não é um mau sinal. Mas, sem ser um presságio, pode ser um sinal natural, (...) Eles fizeram uma grande matança deles com ganchos de correntes (...)”²²⁸.

²²⁶ Brito, Bernardo Gomes de, História Trágico-Marítima, Volume VI, Portucalense Editora, Porto, 1943, p. 12.

²²⁷ Piagafetta, Antonio, A primeira viagem em redor do mundo, Oficina do Livro, Lisboa, 2020, p. 12 e 13.

²²⁸ Las Casas, Fray Bartolomé de, Historia de las Indias - Tomo III, Imprenta de Miguel Ginesta, Madrid, 1875, p. 127 .

Já Fernão Cardim faz alusão ao uso de cordas e arpões, indicando que aos tubarões “(...) no mar alto onde também ha muitos se tomão com laço, e arpões por serem muito golosos, soffregos, e amigos de carne”²²⁹.

São também os anzóis de ferro que Jean de Léry²³⁰ detalha como utensílio de captura, invocando o receio que os marinheiros tinham perante o animal:

“Apanhamos igualmente muitos tubarões que no mar calmo parecem verdes; (...) Por isso os receavam os marinheiros grandemente quando se banhavam e mesmo depois de pescados com anzóis de ferro da grossura de um dedo e jogados ao tombadilho do navio, não se precaviam menos, como o teriam feito em terra com cães bravios”²³¹.

Ambrosio Richshoffer, destaca o uso de anzóis com pedaços de carne como isco, e com correntes como forma de pescar:

“A 11, 12 e 13 (nt: janeiro de 1630) continuou o vento contrario e o tempo chuvôso; vimos muitos tubarões e golfinhos. Pescamos um tubarão maior do que um homem. É um terrível peixe de rapina, que causa grandes estragos; porem não pode alcançar cousa- alguma acima d'elle, sendo preciso para conseguil-o deitar-se de costas, porque a parte superior da cabeça é muito longa e a bocca está muito em baixo; tem dentes tão grandes e afiados que pode decepar o braço ou a perna a um homem. Por este motivo é preciso pegal-o com correntes de ferro e grandes anzóes, nos quaes se collocam pedaços de carne. Içamol-ó com grande trabalho para bórdo e matamol-o a machadadas, servindo depois de alimento á tripolação²³²”.

Sobre este importante detalhe do uso de anzóis com correntes, o missionário português Frei João dos Santos, com a experiência de várias viagens ao longo do oceano Atlântico, e na referência a uma viagem no ano de 1586, faz uma descrição detalhada do motivo dessa prática, que impedia o corte das cordas com os afiados dentes, “*pela qual causa*

²²⁹ Cardim, Op. Cit., p. 85.

²³⁰ Jean de Léry (1534 / 1611) francês, pastor missionário e escritor, esteve no Brasil em 1556.

²³¹ Léry, Jean de, Viagem à terra do Brasil, Biblioteca do Exército - Editora, Brasília, 1961, p. 55.

²³² Richshoffer, Ambrosio, Diário de um soldado da Companhia das Indias Occidentaes (1629-1632), Typographia de Laemmert & Comp., Recife, 1897, p. 44.

*os marinheiros lhe armavam anzoes grandes iscados com carne que para isso levavam, com dous palmos de cadeia de ferro, porque lhe não cortassem a corda com os dentes*²³³”.

Em 1667, os padres franciscanos Michelangelo Guattini e Dionigi Carli²³⁴ partiram para uma missão ao Reino do Congo, atualmente Angola. Na sua descrição fazem referência aos tubarões e explicam com bastante detalhe a sua forma de captura:

*“Há nestes mares outro peixe chamado Tubarão, que gosta muito de carne humana. É tomado atirando-se ao mar uma corda grossa, com uma corrente na ponta, na ponta da qual se prende um grande e forte gancho que sustenta um pedaço de carne. O Tubarão, vendo-o, corre para ele, e avidamente engole a carne, o anzol e quase toda a corrente, e então os Marinheiros levantam a cabeça para fora da água, derrubando-o com três ou quatro golpes das massas, e depois amarrando-o pela cauda onde tem a sua principal força, para que não se mexa novamente, eles puxam-no para o navio e cortam-no em pedaços com as suas facas”*²³⁵.

O Padre Jerom Sorento²³⁶, passando no ano de 1682 pelos mares do golfo da Guiné, faz também referência à captura de tubarões:

*“Entre outros peixes observados por mim nestes mares perigosos, está o tubarão: a sua natureza é seguir navios na esperança de presas. (...) Quando ele come, o seu maxilar superior apenas se move; e a carne do homem é uma das suas maiores iguarias. Os nossos marinheiros com uma isca de carne salgada apanharam um deles, mas ao içá-lo até ao navio ele escapou, mas jogando o anzol rapidamente ele foi capturado novamente.”*²³⁷.

É, contudo, Gonzalo Oviedo quem faz a mais detalhada descrição da forma de colocar o tubarão dentro do navio:

²³³ Santos, Op. Cit., 1891, p. 328.

²³⁴ Michelangelo Guattini, (1637 / 1668) et Dionigi Carli (1635 / 1695) padres franciscanos franceses. Três meses depois da sua chegada a África, em 1668, Guattini morreu e Carli, doente, regressou a França, em 1671. Publicou um livro contendo a cartas que Guattini escrevera ao pai onde, além da missão, descreve a sua viagem.

²³⁵ Gattine, Michel Ange de & Plaisance, Denys de Carli, Relation curieuse et nouvelle d'un voyage de Congo fait és années 1666 et 1667, Chez Thomas Amaulry Libraire, Lyon, 1680, p. 8 e 9.

²³⁶ Padre Jerom (ou Girolamo) Merolla da Sorento (1650 / 1697) francês, padre Franciscano, foi missionário no reino do Congo, atual Angola

²³⁷ Sorento, Jerom Merolla da, A voyage to Congo and several other countries chiefly in Southern-Africk, Printed for H. Lintot and J. Osborn, London, 1682, P. 603.

“Então, voltando à forma como são pescados, a nau navega com todas as suas velas, os tubarões vão tanto e mais rápido que ela, por melhor que esteja o tempo, eles seguem-na e ficam à superfície da água, (...). E o tubarão é tão livre, que gira em torno do navio quantas vezes quiser e avança e volta tão facilmente, mais solto ou com mais rumo e velocidade do que o navio (...) Bem, indo à ré, arrastando o anzol, conforme o que se diz, como o tubarão o vê, engole tudo; E como se quisesse desviar-se com a presa, puxando pelo gancho que lhe passa pela mandíbula, e agarra-o. E alguns deles são tão grandes que são necessários doze ou quinze homens para colocá-lo no navio. E ao alcançá-lo, ao puxar para a nau a corda que mencionei, ele lhe dá tantos golpes com a cauda, que parece que quer parti-la e colocar-lhe as tábuas para dentro; mas assim que o ergueram no convés, prontamente um marinheiro com a ponta de um machado deu-lhe tantos golpes na cabeça que ele foi logo morto.”²³⁸.

Em resumo, fruto da sua voracidade e da investida a tudo o que estivesse na água em seu redor (como veremos no próximo capítulo) o tubarão era de fácil captura, bastando um isco, preferencialmente de carne, e um gancho ou anzol presos a uma corrente que era, por sua vez, presa a uma corda. Todos estes objetos tinham que ser bem robustos e fortes. Procedimento mais complicado e arriscado era o de colocar o animal a bordo, aspeto que detalharemos no capítulo 4.

3.3. O consumo

Tal como temos vindo a referir, o conhecimento e a captura de tubarões pressupõe uma utilização para consumo²³⁹, seja alimentar, para extração de óleos, ou para aproveitamento das partes rígidas, os dentes, como ornamento, como objeto de corte ou ponta de flechas. Também neste caso, e tal como já identificado ao nível das técnicas de

²³⁸ Valdés, Op. Cit., 1851, p. 429 e 430.

²³⁹ No próximo Capítulo veremos algumas exceções, resultantes da captura de tubarões para fins lúdicos ou recreativos.

captura, é substancialmente diferente a utilização do tubarão para consumo quer seja em terra, por nativos ou por náufragos, ou no mar, por marinheiros e navegadores.

Pelos povos indígenas

A natural ausência de registos escritos da época, impossibilita uma afirmação direta e clara em relação ao consumo como fonte alimentar de tubarão por parte dos nativos americanos. Paralelamente, sendo o tubarão um animal de características cartilaginosas, os seus restos (ao contrário das espinhas/ossos dos peixes ou das conchas dos moluscos) ficam limitados às vertebrae e dentes, vestígios que podem conduzir a outras interpretações de utilização, nomeadamente adorno ou componentes de ferramentas.

Contudo, o estudo e análise de diversos locais de vestígios arqueológicos com restos de tubarões efetuados nos últimos anos, permitem afirmar que várias comunidades indígenas eram compostas por habilidosos caçadores de tubarões, que matavam as criaturas por comida, matérias-primas e talvez algo ainda mais valioso, como prestígio social e espiritual²⁴⁰.

Curiosamente, algumas dessas áreas com vestígios arqueológicos estão localizadas em locais²⁴¹ que oferecem condições ecológicas muito favoráveis ao uso de tubarões como berçário, baías de águas rasas. Esta hipótese é reforçada pela descrição de cronistas europeus sobre técnicas de pesca desenvolvidas por grupos costeiros durante o século XVI, que poderiam estar relacionadas a áreas de reprodução, destacando algumas hipóteses sobre a captura de tubarões em águas rasas, locais propícios ao nascimento e desenvolvimento de indivíduos jovens²⁴².

As variações de vestígios arqueológicos no tocante a vértebras, nomeadamente na proporção entre tubarões adultos e tubarões jovens, permite até formular um padrão particular que poderia estar associado à técnica de extração da carne, na qual os tubarões

²⁴⁰ Alex, Bridget, Why did ancient indigenous groups in Brazil hunt sharks?, Smithsonian Magazine, 2021. Disponível em: <https://www.smithsonianmag.com/science-nature/ancient-indigenous-groups-brazil-hunted-sharks-food-and-arm-weapons-180976941/>

²⁴¹ Litoral sul e sudoeste do Brasil, com destaque para o Rio do Meio, na Ilha de Santa Catarina.

²⁴² Gilson, Simon-Pierre & Lessa, Andrea, *Pre-colonial groups from Brazilian coast and sharks: first glimpse on a complex relationship through the case study of the shallow site Rio do Meio, Santa Catarina*, In: Cadernos do Lepaarq, v. XVI, n.32., Jul-Dez, 2019, p.162.

jovens e pequenos seriam processados cortando os filetes, e os tubarões maiores, por sua vez, seriam cortados em fatias, ou seja, no plano transversal²⁴³.

É através do registo escrito das crónicas da época, que é possível constatar a observação feita diretamente pelos viajantes europeus.

Gabriel Soares de Sousa, do seu contato direto com os Tupinambá refere o consumo e também a utilização dos dentes que, refere, *“aproveitam os índios, que os engastam nas pontas das flexas; e os que os tem são muito estimados d’elles”*²⁴⁴.

Refere ainda o consumo de um peixe que, tal como anteriormente indicado, tudo indica ser um tubarão-martelo, panapaná:

*“Panapaná é uma casta, de cações, que em tudo o parecem, (...) comem-se os grandes seccos em tassalhos, e os pequenos frescos, e são muito gostosos e leves, frescos e seccos. (...) Aos cações chamam os índios socori, (...) e os pequenos são mui leves e saborosos”*²⁴⁵.

Sobre os Goitacás, também refere, em relação aos tubarões, *“(…) para lhes tirar os dentes, para os engastarem nas pontas das flexas”*²⁴⁶.

São vários, como vemos, os cronistas que referem o uso de dentes de tubarão para a construção de flexas. Fernão Cardim também o refere no seu *Tratados da terra e gente do Brasil* que *“Ha muitos gêneros de tubarões nesta costa (...) Os rios estão cheios delles (...) e dos dentes usão os índios em suas frechas por serem muito agudos, cruéis, e peçonhentos, e raramente sarão das feridas, ou com dificuldade”*²⁴⁷.

Esta informação sobre o uso dos dentes de tubarão para pontas de flecha, por parte dos indígenas brasileiros, rapidamente se terá propagado pelos marinheiros portugueses. De tal forma que no relato da viagem da nau *S. Francisco*, que em 1595 seguia para a Índia, o Padre Gaspar Afonso ao relatar a presença de tubarões em volta do navio, destaca:

“(…) os tubarões, peixe fero e carniceiro, os quais têm por devoção não se apartar da nau enquanto está em calma ou corre com pouco vento, (...) por

²⁴³ Idem.

²⁴⁴ Sousa, Op. Cit., 1879, p. 257.

²⁴⁵ Idem, p. 261.

²⁴⁶ Idem, p. 68.

²⁴⁷ Cardim, Op. Cit., 1925, p. 85 e 86.

*razão de uma serra de três ou quatro ordens de dentes que têm, tão fortes e tão agudos que servem aos brazis de ferros em suas frechas*²⁴⁸.

Parece evidente que a captura de tubarões por parte das tribos brasileiras Tupinambá e Goitacás, significava o seu aproveitamento para consumo alimentar e para vários utensílios, particularmente de corte e perfuração.

O mesmo acontecia na América do Norte e em África, em que o consumo alimentar de tubarões fazia parte da cultura dos povos que aí habitavam. William Bosman, comerciante e mercador holandês da Companhia das Índias Ocidentais, passou muito tempo na costa africana, especialmente na Costa do Ouro (Golfo da Guiné). Do seu contacto com os povos africanos afirma:

*“Este peixe (nt: o tubarão) é o melhor e mais comum alimento dos Negros. São capturados diariamente na Costa do Ouro em grandes cardumes. Os europeus nunca os comem, por causa da dureza de sua carne; para remediar os negros deixam-nos a apodrecer sete ou oito dias; após o que eles são avidamente comidos como uma iguaria, e esta mercadoria é um grande comércio conduzido para o interior do país*²⁴⁹.

Também Oliver Goldsmith²⁵⁰, no seu livro *An History of the Earth, and Animated Nature*, na parte relativa aos tubarões indica que: *“No geral, um tubarão quando vivo é um animal muito formidável, e quando morto é de muito pouco valor. A carne dificilmente é digerível por qualquer um, exceto pelos negros, que gostam muito dela*²⁵¹.

Em Angola, em 1579, na zona do rio Cuanza, o Padre Baltasar Afonso faz uma breve referência ao facto de os nativos utilizarem o óleo de tubarão na sua alimentação: *“com isto e azeite de tubarão andaõ bem dispostos, e tã valentes e grandes de corpo, que até agora não tenho visto outros semelhantes*²⁵².

²⁴⁸ Brito, Op. Cit., 1943, p. 12.

²⁴⁹ Bosman, Op. Cit., 1907, p. 281.

²⁵⁰ Oliver Goldsmith (1728 / 1774) escritor irlandês, fascinou-se pelo meio ambiente e pelos animais, onde no seu trabalho *An History of the Earth and Animated Nature*, na parte relativa aos tubarões, se baseou em muito na tradição e no comércio de escravos.

²⁵¹ Goldsmith, Oliver, *An History of the Earth and animated nature - Volume III*, William Charlton Wright, London, 1824, p. 38.

²⁵² Brásio, António, *Monumenta Missionaria Africana, África Ocidental, Volume III*, Agência Geral do Ultramar, Lisboa, 1953, p. 182.

Nesta interação entre humanos e tubarões, evidencia-se a existência, por parte dos nativos, de estratégias de captura de tubarões como uma atividade frequente e bem organizada. Sendo certo que nas funções gerais atribuídas a essa captura, resulta a utilização para artefactos, armas e instrumentos, parece ficar também clara a possibilidade do uso da carne de tubarão na alimentação dos indígenas. Os mais recentes estudos dos grupos costeiros pré-coloniais, indicam o consumo regular de animais marinhos de topo da cadeia alimentar, muito provavelmente tubarões²⁵³.

Pelos marinheiros europeus

Como veremos, a utilização do tubarão para consumo alimentar por parte dos europeus, apesar de alguma repulsa e desgosto, foi uma realidade ao longo de todo o processo de navegação e expansão atlântica. Contudo, para além de alimento, os tubarões eram também utilizados como produto essencial e diversas atividades económicas da época, especialmente o óleo.

No seu *Tratado Descritivo do Brasil*, Gabriel Soares de Sousa, profundo conhecedor da realidade brasileira no século XVI, explica a utilização do óleo extraído dos tubarões, para iluminação e manutenção de embarcações:

“ (...) e porque se não podem brear as náos sem se misturar com a resina graxa, na Bahia se faz muita de tubarões (...), com que se alumiam os engenhos e se bream os barcos que ha na terra, e que é bastante para se adubar o breu para muitas náos, quanto mais que se á Bahia forem Biscainhos ou outros homens que saibam armar ás balêas, (...) de que se fará tanta graxa que não haja embarcações que a possam trazer á Hespanha”²⁵⁴.

Refere também a particularidade da dimensão do fígado de tubarão:

“Uperu é o peixe a que os Portuguezes chamam tubarão, (...) cuja carne comem os indios, e em tassalhos seccos se gasta com a gente dos engenhos, os quaes

²⁵³ Gilson & Lessa, Op. Cit., 2019, p. 164 e 165.

²⁵⁴ Sousa, Op. Cit., 1879, p. 324.

*tem tamanhos fígados que se tira d'elles vinte, e vinte quatro canadas de azeite*²⁵⁵.

Antonio Knivet²⁵⁶ foi para o Brasil em 1591, na esperança de fazer fortuna. Foi capturado e escravizado até sua fuga e retorno a Inglaterra em 1601, tendo passado dez anos no Brasil. Com contato frequente com indígenas, viveu dois meses como cativo entre os Tamoyo (grupo de Tupinambá), aprendendo a sua cultura e língua. Foi testemunha ocular dos factos que relata, demonstrando um interesse muito especial pela cultura dos nativos e descrevendo de forma objetiva os eventos vivenciados. Quando estava parcialmente cativo na cidade de São Sebastião, zona do Rio de Janeiro, numa passagem refere como o Governador lhe ordenou que fosse pescar *“afim de tirar do pescado azeite para o engenho*²⁵⁷”:

*“Certa noite sahi para pescar um cão marinho, que os portuguezes chamam tubarão. Para este fim colloquei-me ao lado de uma penha, puz debaixo de mim a linha de pesca e ferrei no somno. Por volta da meia noite, com o repontar da maré, veiu um tubarão, e arrebatou-me debaixo de mim a corda e o anzol (...) puxou-me o peixe para dentro do mar. Tanto que cahi n'agua, deitou-se para mim o monstro, como se me quisesse devorar (...) Fiquei todavia mui maltratado das pancadas que recebia (...) Em quatorze dias não pude andar nem ter-me em pé*²⁵⁸.

Também Fernão Cardim afirma que *“faz-se deles muito azeite*²⁵⁹. Por seu lado Oliver Goldsmith, indica e pormenoriza que *“o fígado fornece três ou quatro litros de óleo*²⁶⁰.

Vejamos o caso do consumo para alimentação.

O consumo alimentar de tubarão por parte dos marinheiros, aparece descrito nas crónicas de forma muito variada. No caso dos marinheiros portugueses e espanhóis, parece haver uma coincidência de descrições, bem notórias na afirmação feita no início do século XVI

²⁵⁵ Idem, p. 257.

²⁵⁶ Antonio (Anthony) Knivet (1560 / 1649) aventureiro inglês.

²⁵⁷ Engenho de cana-de-açúcar.

²⁵⁸ Knivet, Antonio, Notável viagem que no anno de 1591 e seguintes fez Antonio Knivet da Inglaterra ao Brasil em companhia de Thomas Candish, in Revista Trimestral do Instituto Historico Geographico e Ethnographico do Brazil, Tomo XLI, parte I, Rio de Janeiro, 1878. P. 215.

²⁵⁹ Cardim, Op. Cit., 1925, p. 85.

²⁶⁰ Goldsmith, Op. Cit., 1824, p. 38.

pelo célebre *Piloto Anónimo*, português e muito provavelmente natural de Vila do Conde, em que diferencia claramente os hábitos dos marinheiros ibéricos:

“No decorrer da viagem vêem-se inúmeros peixes maiores do que atuns, chamados tubarões (...) No entanto, ainda que sejam bons para comer, nós Portugueses não os deixamos pescar, pois estamos convencidos que geram doenças a quem os come, embora os marinheiros castelhanos, no decorrer da travessia que fazem para a terra firme das Índias Ocidentais, tenham por hábito pescá-los e comê-los”²⁶¹.

Assim, se no caso dos marinheiros portugueses a prática não seria regular, nem aconselhada, no caso dos espanhóis o procedimento era diferente. Como exemplo, destaca-se uma detalhada explicação sobre a forma de comer tubarão, feita por Gonzalo Oviedo, profundo conhecedor das práticas espanholas, na sua *Historia General y Natural de Las Indias, Islas y Tierra Firme del Mar Océano*, onde descreve o procedimento nas viagens para as Índias Ocidentais:

“Depois do tubarão estar morto, fazem fatias finas dele, e colocam-nas penduradas nas cordas do cordame do navio por dois ou três dias e mais, penduradas no ar. E depois comem-nos cozidos ou assados e com aquele molho de alho comum: eles também os comem frescos, e eu os comi de uma maneira ou de outra; mas os pequenos, chamados haquetas, são melhores. É um bom peixe para as gentes do mar e um grande abastecimento para muitos dias, porque são animais de grande porte; mas não é tão bom para os passageiros e para os homens não acostumados ao mar. É peixe de couro”²⁶².

De um modo geral, a carne de tubarão não era do agrado gastronómico dos navegadores daquela época. Antonio Piagafetta, destaca que:

“Nos dias serenos e de calma nadavam perto da nossa nau uns grandes peixes chamados tubarões (...) Conseguimos apanhar alguns com anzóis de

²⁶¹ Caldeira, Op. Cit., 2000, p. 87 e 88.

²⁶² Valdés, Op. Cit., 1851, p. 430.

ferro, mas os maiores não servem para comer e os pequenos não são grande coisa”²⁶³.

Integrando uma armada de características militares, em Janeiro de 1630, na sua viagem para o Brasil, Ambrosio Richshoffer descreve o consumo alimentar de tubarão, destacando o desagradável sabor do tubarão como alimento:

“Pairavamos sob a Linha Equinocial (...) continuou o vento contrário e o tempo chuvoso; vimos muitos tubarões e golfinhos. Pescamos um tubarão maior do que um homem. É um terrível peixe de rapina, que causa grandes estragos; (...). Içamol-o com grande trabalho para bórdo e matamol-o a machadadas, servindo depois de alimento á tripolação. É, porem, um peixe muito grosseiro. É um peixe muito grosseiro e indigesto.”²⁶⁴

Em igual sintonia, também o missionário francês Jean de Léry²⁶⁵, em meados do século XVI, na sua viagem para o Brasil em 1556, referindo, tal como Richshoffer, o sabor do animal, ressaltando, contudo, os casos de necessidade:

“Apanhamos igualmente muitos tubarões que no mar calmo parecem verdes; alguns têm mais de quatro pés de comprimento e grossura proporcional, mas por não ser boa a carne os marinheiros só a comem em caso de necessidade e na falta de peixe melhor (...) esses tubarões não servem para alimento”²⁶⁶.

O mercador holandês William Bosman, no final do século XVII, com base no seu conhecimento das travessias atlânticas em direção à costa africana, faz também referência à não utilização do tubarão para consumo alimentar dos europeus, ao contrário do que acontecia com os nativos africanos, como já vimos, descrevendo que os tubarões *“são capturados diariamente na Costa do Ouro em grandes cardumes. Os europeus nunca os comem, por causa da dureza de sua carne”²⁶⁷.*

Seja por vontade, seja por necessidade, fica evidente que havia uma prática de consumo de tubarão, também por parte dos navegadores europeus. Ainda assim, é sem

²⁶³ Piagafetta, Op. Cit., 2020, p. 20.

²⁶⁴ Richshoffer, Op. Cit., 1897, p. 44.

²⁶⁵ Jean de Léry (1534 / 1611) francês, pastor missionário e escritor, esteve no Brasil em 1556.

²⁶⁶ Léry, Op. Cit., 1961, p. 55.

²⁶⁷ Bosman, Op. Cit., 1907, p. 281.

dúvida em caso de falta de outras provisões que o consumo de tubarão assume o seu maior protagonismo.

Bartolomeu de Las Casas, relatando uma situação de dificuldade no mar das Caraíbas, faz referência a este tipo de alimentação:

“Deus lhes deu um pouco de alívio dando-lhes um ou dois dias de calma, em que havia tantos tubarões que vieram para os navios, (...) Eles fizeram uma grande matança deles com ganchos de correntes, que não lhes eram inúteis para fazer provisões, porque já tinham falta de comida por já ter passado oito meses no mar, e assim ter consumido a carne e o peixe que tinham levado da Espanha, (...) Outros já estavam tão acostumados pela fome a comê-los, que não os largavam mais, porque se os largassem, passariam sem jantar; tantos eram”²⁶⁸.

Mais em pormenor, detalha que *“é comido como um cazon bem alimentado e coberto de alho, e com ele muitas vezes se mata a fome nos navios”²⁶⁹.*

O espanhol Gonzalo Oviedo, em relação ao Marraxo, também faz menção a igual procedimento, indicando que *“é um animal maior que o tubarão e mais feroz (...) mas eles não são bons para comer, embora alguns marinheiros não deixem de experimentá-los, especialmente se faltam suprimentos”²⁷⁰.*

Oviedo, ao descrever a situação em que se encontravam cinco marinheiros espanhóis, náufragos na ilha mexicana de Los Alacranes, faz referência ao consumo de tubarões que retiraram de dentro de uma fêmea de tubarão grávida:

“E com grande alegria pela nova e nunca antes vista de tal forma de pescar, todos se reuniram e abriram aquele animal, e tiraram de sua barriga trinta e cinco pequenos tubarões cada um de dois palmos e meio de comprimento, que sendo pequenos são muito boa iguaria”²⁷¹.

O consumo de tubarão, como fonte alimentar, por parte de marinheiros portugueses, aparece também descrito na *História Trágico Marítima*. Aquando do naufrágio, em 20 de abril

²⁶⁸ Las Casas, Op. Cit., 1875, p. 127 e 128.

²⁶⁹ Las Casas, Op. Cit., 1876, p. 238.

²⁷⁰ Valdés, Op. Cit, 1851, p.431.

²⁷¹ Valdés, Gonzalo Fernandez de Oviedo, Historia General y Natural de Las Indias - Tercera Parte -Tomo IV, Imprenta de la Real Academia de la Historia, Madrid, 1855, p. 497.

de 1554, no cabo da boa Esperança, da nau *S. Bento*, e após terem andado várias semanas, refere:

“Esta noite, porque fazia luar, foram três marinheiros correr a praia com esperança da tormenta passada, e acharam na bôca do rio um tubarão lançado á costa, o qual repartiram entre si, e cada dois dedos de posta nos venderam por quinze e vinte cruzados; e a falta doutros mantimentos fazia tanta sobegidão de compradores, que depois do corpo ser todo levado a êste prêço, não faltava quem desse pela ametade da cabeça vinte mil reis, de modo que bem se pudera comprar nesta terra muito arrazoada quinta com o que aquêlê peixe rendeu”²⁷².

A nau *Conceição* naufragou em 22 de agosto de 1555, nos baixos de Pero dos Banhos. Um dos náufragos, Manoel Rangel, descreve:

“(…) que nos não deixava ir o barquinho ao mar; mas quando o começámos fêz logo bom tempo, e foi o barquinho a pescar; e houve tanto peixe, que secámos oitenta tubarões; e às pessoas que ordenámos para fazerem o barco lhes demos alguma ração maior que aos outros, para terem fôrças para o fazerem; (...) Pôsto, como digo, o barco em pé, (...) o lançámos ao mar todos quantos éramos; e dentro nêlê iam cinco homens com um dos apóstolos (...), e lhe meteram dentro obra de quinze tubarões tamanhos como uma pessoa, com uma pipa de água e mais dois barris de vinho de quatro almudes cada um, sem mais mantimento nenhum. (...) Já seríamos haveria obra de vinte dias partidos da ilha, com o mantimento que acima disse; nêlê tivemos tanto regimento, que não bebíamos mais que um copinho de vidro muito pequeno de água, e dos tubarões comíamos uma só talhada da grossura de dois dedos, e assim íamos tão fracos, que nos não podíamos ter (...)”²⁷³.

O Padre Gaspar Afonso, ao referir-se à observação que tinha feito noutras viagens, faz referência ao consumo de jovens tubarões:

²⁷² Brito, Bernardo Gomes de, *História Trágico-Marítima*, Volume I, Portucalense Editora, Porto, 1942, p. 101.

²⁷³ Brito, Bernardo Gomes de, *História Trágico-Marítima*, Volume II, Portucalense Editora, Porto, 1942, p. 37 e 39.

“(...) que eu não sabia mais do que dos tubarões, que nós por vezes vimos na Costa de Guiné abrir e lançar ao mar os filhos que dentro tinham, e eles irem logo nadando, do tamanho e feição de leitões, que alguns também comiam e tinham por tenro manjar”²⁷⁴.

O Frei Gaspar Soeiro, numa carta de 1556, onde descreve a morte de Padres após um naufrágio, descreve a tentativa dos náufragos saírem da ilha onde se encontravam e dos mantimentos que conseguiram juntar:

“O qual contou que aos des dias de Abril, vendo que não ião por elles, (...) E feita a jangada, não couberão nella mais 15 que 27, ficando lá os outros com grande choro, (...) O mantimento que consigo trouxerão dis que era 20 taçalhos de tubarões curados, inda que poucos, e asi hum quarto e dous harris de agoa”²⁷⁵.

Todas estas descrições e relatos, evidenciam uma relação regular e contínua entre homens e tubarões. Para a história, uma conjugação de três elementos:

“Bravos pescadores, tubarões ferozes, viajantes curiosos”²⁷⁶.

3.4. Os medos e os mitos

As longas travessias atlânticas, que enfrentavam, para além da distância, os períodos de tempestade e desvio de rota, bem como os de calma e de estagnação de marcha, potenciavam, em emoções paralelamente opostas, momentos de profundo temor e de desmedida descontração. Numas e noutras, em vários momentos, o tubarão assume um papel de protagonista. Nenhum outro animal provoca tanto fascínio e medo quanto o tubarão. O tubarão reina entre todas as inúmeras formas de vida do mar.

Devorador de tudo

O tubarão era reconhecido como o medo dos marinheiros. No seu voraz apetite devorador, consome tudo o que cai borda fora, sendo atraído por todos os dejetos humanos,

²⁷⁴ Brito, Bernardo Gomes de, História Trágico-Marítima, Volume VI, Portucalense Editora, Porto, 1943, p. 63.

²⁷⁵ Documenta Indica, Vol III (1553-1557), APUD Monumenta Historica Soc. IESU, Romae, 1954, p. 603.

²⁷⁶ Gilson & Lessa, Op. Cit., 2019, p. 165.

lixo e miudezas que eram continuamente atirados ao mar. Como um ganancioso predador, o tubarão acompanhava o navio, sempre na expectativa do que pudesse vir a cair ao mar. Fosse o que fosse, do mais insignificante objeto ao corpo humano (como veremos nos capítulos seguintes), uma impressionante boca, dotada de potentes mandíbulas, rapidamente devorava o que quer que aparecesse ao seu alcance.

Vários cronistas fazem referência direta ao facto de os tubarões seguirem os navios, ao longo de grande parte do seu trajeto: O Padre Jerom Sorento indica que *“entre outros peixes observados por mim nestes mares perigosos, está o tubarão: a sua natureza é seguir navios na esperança de presas”*²⁷⁷; Edwards Barlows, experiente navegador da Costa Africana, refere *“tubarões, que existem em abundância por aí, que farão companhia a um navio e levarão tudo o que for lançado ao mar, eles estão tão famintos”*²⁷⁸; Frei João dos Santos também faz referência a que *“os que nós achamos iam seguindo a náó”*²⁷⁹; O Padre Jean-Baptiste Labat, na costa africana, indica que *“apanharam um tubarão que nos últimos dois ou três dias não havia saído do redor do navio”*²⁸⁰; Gonzalo Oviedo Valdés destaca não só o facto de seguirem o navio, mas também a velocidade a que o fazem, afirmando que *“a nau navega com todas as suas velas, os tubarões vão tanto e mais rápido que ela, (...) eles seguem-na e ficam à superfície da água, comendo o lixo e a sujeira que são atirados do navio”*²⁸¹; William Bosman, descreve que na zona da Costa do Ouro, Golfo da Guiné, *“às vezes seguem de perto por três ou quatro semanas os navios que saem desses lugares”*²⁸².

Em suma, era comum, quer na costa africana, quer na costa americana, os tubarões acompanharem os navios em alto mar, seguindo-os na perseguição a tudo o que fosse atirado borda fora e caísse na água. E, as provas desta prática, encontram-se descritas em curiosos exemplos de restos, materiais e objetos retirados de dentro da barriga dos tubarões. Vejamos alguns desses exemplos:

O Padre francês Jerom Sorento, missionário no reino do Congo, atual Angola, regista em 1682 o facto de um tubarão ter seguido o navio ao durante algum tempo:

²⁷⁷ Sorento, Op. Cit., 1682, P. 603.

²⁷⁸ Barlow, Op. Cit., 1934, p. 82.

²⁷⁹ Santos, Op. Cit., 1891, p. 328.

²⁸⁰ Labat, Pére, The Memoirs of Pére Labat 1693-1705, Publish by Frank Cass and Company Limited, London, 1970, p. 18.

²⁸¹ Valdés, Op. Cit., 1851, p. 429.

²⁸² Bosman, Guillaume, Voyage de Guinée, Chés Antoine Schouten, Autrech, 1705, p. 293.

“Os nossos marinheiros com uma isca de carne salgada apanharam um deles (...). Tendo aberto a sua barriga, encontramos nela muitos dos ossos de carne que havíamos jogado por vários dias no mar; e pelo qual parecia que ele nos seguira por algum tempo. Observei que o seu coração batia muito depois de ter sido arrancado de suas entranhas, peguei-o e guardei-o até o dia seguinte, quando fui vê-lo novamente, para minha grande admiração, ele ainda ofegava²⁸³.”

Bartolomeu de Las Casas, da experiência de navegação a caminho do continente americano refere:

“Há histórias do que eles engolem; tudo o que é lançado dos navios ao mar, e mesmo que seja esterco, eles o engolem sem deixar nada. (...) Depois que eles os pegam e abrem a barriga, todas as coisas que eles engoliram são encontradas dentro, e pedaços de potes de barro foram encontrados dentro da barriga, e acho que vi algo disso, se não esqueci”²⁸⁴.

Edwards Barlows, que navegou por sete oceanos, tem várias descrições e desenhos sobre tubarões, relatando:

“Pois eu soube que quando uma ovelha foi morta e os pés lançados ao mar, que pegamos o tubarão com os pés na barriga, e também um rato morto que foi levado no navio que jogamos ao mar e fizemos o mesmo, sim, eu vi um deles (...) que engoliu um couro de boi inteiro, sendo recentemente esfolado do boi”²⁸⁵.

Samuel Robinson faz referência a uma história contada a bordo do navio onde seguia, onde também o couro de um boi aparece referenciado:

“O capitão Basil Hall conta a história de um que atendeu seu navio no porto de Havana, na ilha de Cuba, que eles finalmente pegaram e, quando o foram abrir,

²⁸³ Sorrento, Op. Cit., 1682, P. 603.

²⁸⁴ Las Casas, Op. Ct., 1876, p.238.

²⁸⁵ Barlow, Op. Cit., 1934, p. 82.

encontraram um couro de boi com os chifres presos, que haviam jogado ao mar no dia anterior”²⁸⁶.

Hugh Crow, que foi capitão de navios de transporte de escravos no Atlântico, detalha numa das suas viagens viagem:

“Uma noite, depois de nossa chegada a Montego Bay, vi, olhando por cima da popa, um grande peixe nadando em nossa direção. Um anzol e uma isca foram lançados instantaneamente, que engoliu avidamente. Descobrimos que era um enorme tubarão. Com a ajuda de uma roldana, colocamos o monstro no convés. Ao abri-lo, muitos ossos grandes e pequenos foram encontrados no estômago, os quais tínhamos pouca dúvida de que eram de seres humanos”²⁸⁷.

Frei João dos Santos, nas suas várias viagens ao longo do oceano Atlântico, teve um contacto próximo com tubarões:

“São mui golosos, (...) Não ha cousa que se deite ao mar, que elles não engulam, se podem. (...) em uma náó da nossa companhia tomaram um tubarão, e acharam lhe no bucho um garfo de prata, que devia ter cahido de alguma náó, ou da mesma companhia, ou de qualquer outra. (...) pescando alguns d’elles, lhe acharam nos buchos todas as immundicies, que lançavam das náos, em um dos quaes acharam a cabeça de um carneiro inteira com seus cornos, que tinha cahido ao mar de uma das náos. Os que nós achamos iam seguindo a náó, e tomando toda a carne de salé, que os marinheiros e soldados deitavam ao mar atada em cordas, para se lhe ir lavando a salmoura”²⁸⁸.

Faz mesmo uma descrição muito detalhada do pormenor das camisas dos marinheiros, que usavam o mar como sistema de lavagem:

“E tão golosos e carniceiros eram, que até as camizas, que deitavam ao mar atadas da mesma maneira, para se irem lavando, apanhavam e engolliam, inteiras cortando-lhe as cordas, em que andavam presas. Pela qual causa os

²⁸⁶ Robinson, Samuel, *Sailor Boy’s Experience Aboard a Slave Ship*, G.C.Book Publishers Ltd, Wigton/Scotland, 1996, P. 30.

²⁸⁷ Crow, Hugh, *Memoirs of the late Captain Hugh Crow of Liverpool*, Printed by G.F. Harris’s Widow and Brothers, London, 1830, p. 27.

²⁸⁸ Santos, Op. Cit., 1891, p. 327 e 328.

marinheiros lhe armavam anzoes grandes iscados com carne que para isso levavam, com dous palmos de cadeia de ferro, porque lhe não cortassem a corda com os dentes. E d'esta maneira tomavam muitos de que faziam grandes justiças, abrindo-lhe as barrigas e o bucho, onde achavam muitas vezes as camizas, que tinham engollido, inda com os nós atados, e as postas de carne inteiras”²⁸⁹.

Também Fernão Cardim faz referência a este pormenor das roupas dos marinheiros, escrevendo que *“no mar alto (...) são tão comilões que se lhes achão na barriga couros, pedaços de panno, camisas, e ceroulas que caem aos navegantes”²⁹⁰.*

O Padre José de Acosta, na sua descrição sobre tubarões, demonstra a sua admiração pelo que observou:

“Dos tubarões, e da sua incrível voracidade, fiquei admirado, com razão, quando vi que de um que eles haviam apanhado (...) tiraram do seu estomago um grande pedaço de carne e um grande gancho de ferro e um grande pedaço da cabeça de uma vaca com o chifre inteiro, e ainda não sei se ambos”²⁹¹.

O Padre Jean-Baptiste Labat pormenoriza um curioso objeto encontrado na barriga de um tubarão:

“No mesmo dia, nossos marinheiros pegaram um tubarão que não havia saído de perto do navio nos últimos dois ou três dias. Eles tiveram grande dificuldade em colocá-lo a bordo. Tinha dez metros de comprimento... e encontramos tudo o que havia sido jogado ao mar desde que nos acompanhava em sua barriga, até o martelo do carpinteiro”²⁹².

Nestes relatos, mais do que a curiosa descrição dos objetos recuperados de dentro do estômago dos tubarões, fica o registo do detalhe da observação das práticas a bordo das embarcações e do pormenor sobre a captura daqueles animais. A semelhança no relato dos acontecimentos e nos detalhes particulares, em diversas situações e registados por diferentes cronistas, indicam uma natural mas significativa coincidência de procedimentos e de

²⁸⁹ Idem, p. 328.

²⁹⁰ Cardim, Op. Cit., 1925, p. 85.

²⁹¹ Acosta, Op. Cit., 1590, pp. 158 e 159.

²⁹² Labat, Op. Cit., 1970, p. 18 e 19.

ocorrências, independentemente da localização geográfica dos navios ou da nacionalidade dos intervenientes.

Culto e divindade

Relatos europeus sobre a cultura de alguns povos não-europeus, permitem interpretar a existência de devoção ou cultos que envolvam diretamente o tubarão como ser divino. Ao longo da história, as populações que conviveram mais de perto com os tubarões, tradicionalmente, não os percebiam como monstros, mas como entidades religiosas. Esta realidade é muito visível em diversas ilhas do Oceano Pacífico, em que o tubarão assume poderes espirituais de objeto de adoração, sendo mesmo muitas vezes alvo de crença de encarnações de ancestrais²⁹³.

No oceano Atlântico, e com base nas crônicas da época, é possível identificar situações de crença e devoção envolvendo tubarões.

Gonzalo Oviedo e Valdés referindo-se à zona das Caraíbas, descreve que *“nessa terra adoram alguns (nt. animais) e imagens de serpentes muito grandes, e também de cabras e tubarões: têm imagens destas coisas, adoram, como se diz”*²⁹⁴. Também André Thevet se refere à adoração de tubarões naquela zona do globo, *“uns adoram aquilo que mais lhes agrada (os pescadores, por exemplo, a um peixe de nome tiburon)”*²⁹⁵.

Em África, na zona do Golfo da Guiné, o Capitão Hugh Crow, nas suas memórias, faz referência à prática de culto perante o tubarão:

“Quando perto do nosso porto embarcamos um piloto negro de nome “My Lord”, assim chamado pelos nativos, por causa da sua deformidade, um defeito raramente observado naquela parte da África. “My Lord” considerou indispensável à segurança do navio realizar um certo ritual antes de carregarmos. Dirigindo-se solenemente aos tubarões, que são objetos de culto em Bonny, rezou para que pudéssemos passar em segurança (...) ao mesmo tempo que deitava aguardente no mar, carne e pão, como oferenda

²⁹³ Crawford, Op. Cit., 2008, p. 47 e 48.

²⁹⁴ Valdés, Op. Cit., 1851, p. 221.

²⁹⁵ Thevet, Op. Cit., 2018, p. 411.

*propiciatória. Ele finalmente deu a ordem para levantar âncora e levou-nos em segurança para New Calabar*²⁹⁶.

Numa viagem posterior, utilizando o mesmo piloto, igual ritual antes de iniciar a navegação. Só que, desta vez, o sucesso não foi total, tendo o navio acabado por encalhar, facto que não alterou a postura do referido piloto:

*“Tendo de novo a bordo o nosso velho piloto, depois de esperar pacientemente o fim da sua habitual cerimónia preliminar de conciliar os tubarões a nosso favor, zarpamos a altas horas da noite. Logo depois, fomos atingidos por um tornado, acompanhado de trovões, relâmpagos e chuva, e antes que pudéssemos zarpar, ou soltar a âncora, fomos levados para a praia. Tendo encalhado na areia macia, ele sofreu poucos danos. O velho piloto negro insistia vigorosamente que ao seu ídolo, o tubarão, e somente a ele, devíamos a preservação do navio e da carga”*²⁹⁷.

A tradição de pedir a intervenção divina do tubarão, oferecendo comida ou bebida, é também referida por Samuel Robinson:

*“Eles, sem dúvida, possuem uma certa quantidade de conhecimento a respeito de um Ser Supremo - e pelo que já testemunhei, eles realizam atos de adoração com muito seriedade. Não tenho meios de saber que quantidade de poder para evitar o mal eles atribuem a esse espírito (...) Também tenho visto muitas vezes indivíduos deitando um pouco de aguardente ao mar - alguns dizem - para acalmar o tubarão”*²⁹⁸.

Hugh Crow vai ainda mais longe, e descreve uma cerimónia de sacrifício, ritual que envolveria tubarões:

“Enquanto em Bonny ocorreu uma cerimônia angustiante, que provocou algum atraso no embarque de nossa carga. Era costume ali, uma vez a cada sete anos, sacrificar uma virgem, de quinze ou dezasseis anos, como oferta propiciatória a Bóreas, o deus do vento norte. Algumas semanas antes do sacrifício, a fêmea

²⁹⁶ Crow, Op. Cit, 1830, p. 35.

²⁹⁷ Idem, p. 37 e 38.

²⁹⁸ Robinson, Op. Cit., 1996, p. 35.

escolhida é conduzida pela cidade, acompanhada por numerosos sacerdotes, visitando todas as casas, ricas e pobres, e tudo o que ela gosta é imediatamente concedido. Quando a pobre criatura está satisfeita com seu espólio e (estranha paixão!) expressa sua vontade de morrer, ela é colocada, com todos os artigos que recebeu, numa grande canoa e levada para um lugar a cerca de vinte milhas daquela cidade, onde, juntamente com o seu espólio, é atirada pelos sacerdotes ao mar e instantaneamente devorada pelos tubarões”²⁹⁹.

Qualquer espaço é, tradicionalmente, gerador de mitos, potenciando imagens, comportamentos e atitudes de forte carga simbólica. Sendo conhecida, pelo mediatismo que desde sempre a acompanhou, a devoção de vários povos ilhéus do Oceano Pacífico à figura e imagem dos tubarões³⁰⁰, muitas vezes elevados à categoria de Deuses, revela-se assim interessante a descrição de práticas similares observadas no contexto atlântico.

3.5. As práticas e as tradições

Touradas a bordo

Seja para ocupação dos momentos de ócio, seja por revolta ou castigo contra os tubarões, há registo de alguns momentos lúdicos envolvendo estes animais. Entretendo as por vezes longas permanências em zonas de calma, estes divertimentos funcionavam também como compensação para o medo que todo o homem do mar tinha de tubarões ou outras espécies que considerasse aparentadas³⁰¹. Um deles era a tourada improvisada em que os “tours” eram tubarões pescados em altura de calma, e lançados no convés do navio com os olhos vazados. O Padre Gaspar Afonso faz uma dessas descrições, aquando da sua viagem da nau *S. Francisco*, no ano de 1596:

“Nem acrescentam menos prazer por sua parte os tubarões, peixe fero e carniceiro, os quais têm por devoção não se apartar da nau enquanto está em calma ou corre com pouco vento, (...) Prêsos, não há mais tours, assim no mar, como no convés, que é jôgo de que êles ordinariamente se server, pôsto que as

²⁹⁹ Crow, Op. Cit, 1830, p. 83.

³⁰⁰ Crawford, Op. Cit., 2008, pp. 47 a 50.

³⁰¹ Domingues, Francisco Contente & Guerreiro, Inácio, A vida a bordo da carreira da Índia (século XVI), Centro de Estudos de História e Cartografia Antiga, Instituto de Investigação Científica Tropical, Lisboa, 1988, p. 220.

sortes são poucas e perigosas; e custou uma um dia bem caro a um marinheiro, a quem deixou bem ferido e enxovalhado”³⁰².

Os marinheiros tinham também outra diversão, que consistia em atar botijas bem vedadas na barbatana caudal dos tubarões, que depois atiravam ao mar, ficando depois divertidos a vê-los tentar mergulhar sem o conseguirem fazer. Jean de Léry, faz um desses relatos:

“Apanhamos igualmente muitos tubarões que no mar calmo parecem verdes; alguns têm mais de quatro pés de comprimento e grossura proporcional, (...) Mas como esses tubarões não servem para alimento e não fazem senão o mal, depois de torturar os que podíamos apanhar, ou os matávamos a pancadas como cães raivosos ou, cortando-lhes as nadadeiras, amarrávamos-lhes um arco de pipa na cauda e os atirávamos ao mar, pois assim ficavam muito tempo flutuando debatendo-se em cima d’água antes de poder mergulhar, o que nos divertia bastante”³⁰³.

Frei João dos Santos numa das suas descrições, referente a uma viagem no ano de 1586 na costa africana, faz referência a outras práticas do mesmo género:

“Pela qual causa os marinheiros lhe armavam anzoes grandes iscados com carne que para isso levavam, com dous palmos de cadeia de ferro, porque lhe não cortassem a corda com os dentes. E desta maneira tomavam muitos (...) E depois d’isso lhe quebravam os olhos, e lhe cortavam dois palmos de rabo, e nem assim acabavam de morrer. Desta maneira os tornavam a deitar ao mar, onde inda iam nadando, até que desapareciam”³⁰⁴.

Funeral no Mar

Como veremos no próximo Capítulo, a prática de lançar corpos humanos ao mar, brancos ou negros, por acidente ou propositadamente, vivos ou mortos, acompanhou todo o percurso de todas as embarcações que, durante estes mais de 300 anos agora em referência,

³⁰² Brito, Op. Cit., 1943, p. 13 e 14.

³⁰³ Léry, Op. Ct., 1961, p. 55.

³⁰⁴ Santos, Op. Ct., 1891, p. 328.

atravessaram o Oceano Atlântico. Com particular ênfase e evidência para os escravos africanos, a ação dos tubarões neste particular irá marcar, de forma bem vincada, todo o tráfico atlântico de seres humanos. Contudo, neste ponto, iremos dar particular destaque às mortes a bordo, ao sepultamento dos corpos no mar, e à ação direta dos tubarões neste procedimento.

A morte era uma presença constante durante a travessia do Atlântico. Com a morte, o funeral no mar era a única solução possível para os corpos dos defuntos. Mas, também no mar, o procedimento de lançar o corpo à água não era igual para todos. António do Couto de Castello Branco, militar português, que serviu na Marinha e no Exército, em 1719, nas suas Memórias Militares, no *Tratado Decimo Quinto - Dos Funeraes que se fazem no Mar* faz a descrição detalhada sobre a forma de proceder aquando de um funeral no mar. No caso *da guarniçam que vay embarcada*:

*“Quando morre alguma pessoa da guarniçam de hum navio a amortalham na manta que tem, e se bota ao Mar por estibordo; nam tem mais cerimonia que tirar hum Canham, com huma boa viagem da chusma ao toque do apito do Mestre. Entre os navegantes he descredito botar os mortos pelo bom bordo, somente se bota por aquelle lado os animaes que morrem a bordo; mas se estam perto de terra, que vam na lancha a enterrar, nam fazem distincção de bordo; os que morrem de noite se botam ao Mar depois de se rezar pella menham, e os que morrem de dia, se botam depois da reza da Noite”*³⁰⁵.

Descreve depois, muito detalhadamente, os procedimentos para as diversas patentes militares, com distinção entre sargentos, oficiais subalternos, capitães, capitães tenentes de mar e guerra e, finalmente, capitães de mar e guerra, que recolhem as honras máximas.

De um modo geral, salvaguardando os formalismos militares associados, esta descrição corresponde ao procedimento habitual em qualquer embarcação. Quando as mortes ocorriam no mar, não era naturalmente possível assegurar um funeral nos mesmos moldes que eram usados em terra firme. As práticas e os procedimentos então desenvolvidos visavam assegurar o simbolismo do ato, sendo, contudo, notório o facto de que o cerimonial

³⁰⁵ Branco, Antonio do Couto de Castello, Memorias Militares, Publicadas por Antonio de Novaes Ferram, Amsterdam, 1719, p. 158.

que era praticado diferia significativamente de acordo com o estatuto social do defunto, ou o seu lugar na hierarquia de bordo³⁰⁶.

Como referência, no ritual que era executado no funeral marítimo dos marinheiros, o cadáver de um tripulante morto é enrolado na sua rede, ou num outro pano, e é acompanhado por um lastro de uma peça de ferro para que afunde rapidamente. E é aqui, neste pormenor muito particular, que por vezes um tubarão decide alterar a intenção de procedimentos.

Vejamos as referências nas crónicas...

Ambrosio Richshoffer relata a morte de um soldado, em Agosto de 1629, durante a viagem entre as Ilhas dos Açores e as Ilhas das Canárias

“Na madrugada de 9 morreu no nosso navio um soldado, de nome Hans Linckhosz, (...), e assim teve elle que ser o primeiro, em nosso navio, cujo enterro se fez, segundo o costume marítimo, do modo seguinte: Á tarde foi elle cozido em uma vela, trazido para a coberta superior e encostado ao mastro grande enquanto fazia-se a oração ordinaria. Depois varias pessoas pegaram-no pela cabeça e pelos pés, contaram - um, dous, trez - e o lançaram por cima da amurada ao mar, onde sem duvida será devorado pelos peixes e não pelas cobras e vermes”³⁰⁷.

Edward Barlow, com alguma ironia, refere que em alto mar são poupados todos os rituais tradicionais quando o funeral é em terra:

“Quando ele estiver morto para o cozer num cobertor velho ou num pedaço de lona velha, e amarrar aos seus pés duas ou três balas de canhão, e assim empurrá-lo ao mar, desejando que a sua pobre alma em repouso, não tendo um padre para ler no seu túmulo, nem quaisquer outras cerimónias, mas orando a Deus pelo perdão dos seus pecados, e lá tem ele uma sepultura muitas vezes

³⁰⁶ Pereira, José Manuel Malhão (Coord.), História da Marinha Portuguesa - Navios, marinheiros e arte de navegar 1669-1823, Academia de Marinha, Lisboa, 2012, p. 330.

³⁰⁷ Richshoffer, Op. Ct., 1897, p.16.

*larga e grande o suficiente, sendo feito carne para os peixes do mar, bem como para os vermes da terra*³⁰⁸.

Num detalhe de diferenciação de procedimentos refere:

*“Uma noite, de repente, o mestre Stevens morreu a bordo de nosso navio (...) e no mesmo dia outro de nossos passageiros morreu (...) e também o nosso tanoeiro morreu, sendo todos os três lançados ao mar num dia: mas o mestre Stevens mandou fazer um caixão para ele (...) despedimos de cada um deles disparando dez peças de artilharia (...) e o oceano profundo tornando-se a sua sepultura*³⁰⁹.

Samuel Robinson, testemunha na primeira pessoa os procedimentos realizados durante duas viagens no comércio de escravos africanos, na costa africana:

*“Também nos disseram que ele seguirá um navio por dias, até semanas, quando houver doença entre a tripulação, esperando que o cadáver seja lançado ao mar. Isso é extremamente absurdo. Um fato o refuta. Permitindo que um cadáver fosse jogado diariamente daquele navio, os peixes não comeriam nem um pouco melhor; o método de sepultamento o privaria de sua presa. O cadáver de um marinheiro é cuidadosamente costurado na rede, em cujo pé é colocado um peso de bala suficiente para afundá-lo imediatamente bem abaixo da profundidade a que os peixes descem no oceano principal*³¹⁰.

Contudo, John Atkins, que viajou pela Costa Africana e cruzou diversas vezes o Atlântico em direção ao Brasil e à América do Norte, sobre a ação dos tubarões afirma perentoriamente:

*“A sua voracidade não recusa nada; lona, cordas, ossos, cobertores, etc. Eu os vi frequentemente devorar um cadáver assim que foi lançado ao mar; rasgando e devorando-o, e a rede que o envolvia, sem sofrer uma única vez que afundasse, apesar de ter um grande peso de lastro*³¹¹.

³⁰⁸ Barlow, Op. Cit., 1934, p. 214.

³⁰⁹ Idem.

³¹⁰ Robinson, Op. Cit., 1996, P. 30.

³¹¹ Atkins, John, A voyage to Guinea, Brasil, and the West-Indies, Printed for Ward and Chandler, London, 1737, p. 46.

Em igual sentido de descrição, Silas Told retrata o sepultamento de um marinheiro do seu navio, em Cuba, em 1725:

“Quando ancoramos em Bluefields-bay, içamos o escaler, enchemo-lo de barris e o despachamos para buscar água fresca, quando um de nossos homens caiu de barriga para baixo e bebeu tão imoderadamente que poucas horas depois de regressar a bordo expirou; e na manhã seguinte nós o costuramos em uma rede e o jogamos ao mar, quando um grande tubarão desceu atrás dele e, supomos, engoliu todo o corpo”³¹².

O Capitão Hugh Crow faz igual afirmação:

“Eles (nt: tubarões) são conhecidos por seguir os navios através do oceano, para que possam devorar os corpos dos mortos quando lançados ao mar. Eles também foram vistos a despedaçar as redes em que os mortos eram entregues às ondas, não deixando que afundassem, embora muito carregados, e devorando tudo, pano e tudo”³¹³.

O cirurgião britânico Alexander Falconbridge, que esteve presente em quatro viagens de navios de transporte de escravos entre os anos de 1782 e 1787, faz uma descrição do sepultamento de marinheiros, quando junto à costa, efetuando uma curiosa analogia com o que acontecia com os corpos dos escravos africanos:

“O rio de Bonny está repleto de tubarões de tamanho muito grande, que muitas vezes são vistos em números quase incríveis em torno dos navios negreiros, devorando com grande rapidez os cadáveres dos negros que são lançados ao mar. Os corpos dos marinheiros que lá morrem, são enterrados num ponto arenoso, chamado Bonny Point, que fica a cerca de um quarto de milha da cidade. É coberto numa zona de marés altas; e, como os corpos estão enterrados apenas a uma pequena profundidade abaixo da superfície da areia, o fedor que deles sai às vezes é muito nocivo”³¹⁴.

³¹² Told, Silas, An account of the life, and dealings of God with Silas Told, Printed by W. Cowdroy, London, 1805. P. 15.

³¹³ Crow, Op. Cit., 1830, p. 266.

³¹⁴ Falconbridge, Alexander, An account of the slave trade on the Coast of Africa, Printed by J. Phillips, George Yard, Lombard Street, London, 1788, p. 52.

Em resumo, eram frequentes as mortes a bordo dos navios que, entre os séculos XV e XVIII, atravessavam o oceano Atlântico. Marinheiros e passageiros, ao morrer em alto mar, mesmo que diferenciados na condição hierárquica e social, nas posses económicas ou na sua influência a bordo, tinham sempre o mesmo destino - eram lançados ao mar onde, o acaso do destino, providenciaria o seu desaparecimento. Com muita frequência, esse acaso do destino aparecia em forma de grande predador, cabendo ao tubarão o papel que, em terra, caberia a seres bem mais minúsculos.

Contudo, esse papel terá um destaque muito maior e mais mediático, no que respeita aos africanos escravizados que, com igual destino, cruzaram esse grande mar oceano.

Capítulo 4. Influência histórica da ação dos tubarões na vida humana

A escravatura existe desde o início da história da humanidade até ao século XXI, na mais primitiva das sociedades humanas assim como na mais civilizada. Não há nenhuma região do mundo que não tenha, em algum momento, abrigado essa prática. Provavelmente não existe nenhum grupo de pessoas cujos antepassados ancestrais não tivessem sido, em algum momento no tempo, escravos ou donos de escravos³¹⁵. Ao longo de toda a história da humanidade, a escravatura foi um fenómeno universal. Apesar de um impulso muito significativo na análise da instituição escravidão no mundo antigo e medieval, a era moderna, e muito em particular o tráfico atlântico de escravos, tem desde sempre merecido um particular interesse nos estudos sobre esta temática³¹⁶.

Não se insere nos objetivos desta dissertação, a análise ou interpretação da escravatura enquanto fenómeno histórico, ou mesmo dos seus processos e métodos. Contudo, no necessário enquadramento da interação entre humanos e tubarões, neste período e neste oceano, torna-se fulcral uma abordagem aos números, ao processo e à forma como milhões de africanos iriam acabar nas profundezas oceânicas, ao longo de mais de 300 anos da história da navegação atlântica, numa viagem que a história registará como a *Passagem do Meio*³¹⁷.

Esta viagem irá destacar dois protagonistas que, lado a lado, se transformarão, para sempre, na referência do comércio de escravos: o navio negreiro e o tubarão. O primeiro, pelo papel principal na materialização do processo e de todo o movimento de África até ao local de destino; o segundo, pelo importante papel que desempenhou em todo o dramatismo da travessia Atlântica e por se ter tornado um símbolo de terror e de violência³¹⁸. Será neles e na memória popular e histórica construída em seu redor, que viria a assentar grande parte dos esforços dos que, no futuro, iriam procurar abolir o comércio de escravos.

³¹⁵ Patterson, Orlando, *Slavery and social death - A comparative study*, Harvard University Press, Cambridge, Massachusetts, and London, England, 1982, p. vii.

³¹⁶ Idem, p. xi.

³¹⁷ A *Passagem do Meio*, *Middle Passage* no seu nome original, é o termo que indica a rota do antigo tráfico de escravos africanos através do oceano Atlântico para as Américas.

³¹⁸ Rediker, Marcus, *History from below the water line: sharks and the Atlantic slave trade*, *Atlantic Studies*, 5:2, 2008, p. 285 e 286.

4.1. A mortalidade dos escravos

O tráfico transatlântico de escravos foi o maior deslocamento forçado de seres humanos, em longa distância, que ocorreu na história da humanidade, tendo constituído, até meados do século XIX, o maior processo demográfico que caracterizou o repovoamento das Américas após o colapso da população ameríndia³¹⁹. A partir do final do século XV, o oceano Atlântico, anteriormente uma enorme barreira que impedia a interação regular entre os povos que habitavam os quatro continentes por ele banhados, tornou-se uma via comercial que integrou, pela primeira vez, as histórias da África, da Europa e das Américas³²⁰. E, neste processo do tráfico transatlântico de escravos, de entre todas as questões levantadas, a mortalidade a bordo tem sido, muito provavelmente, o seu aspeto mais evidente e frequentemente discutido.

O custo do tráfico de escravos em vidas humanas, foi muitas vezes maior que o número de escravos desembarcados nos portos de destino. Estima-se que, para cada escravo desembarcado com vida, outros morriam na guerra, no mato ao longo dos caminhos que conduziam à costa, nos armazéns junto ao porto à espera do embarque, ou nas dramáticas condições de superlotação e insalubridade da viagem marítima. Mais tarde, uma vez nos locais de destino, morriam de doença ao entrar num novo e estranho ambiente³²¹. A grande maioria dessas perdas não é, assim, passível de ser mensurável. A travessia marítima durava, em média, mais de um mês desde África até ao Brasil e cerca de dois meses desde a costa ocidental de África até às Caraíbas e à América do Norte. Contudo, a maioria dos escravos passava um período de seis meses a um ano desde a sua captura até ao embarque nos navios europeus. Só o tempo passado na costa há espera do embarque era, em média, de três meses³²².

Para além do tratamento e das condições dentro do navio, muitos outros fatores influenciaram a mortalidade a bordo. Primeiro, o período desde a captura até à navegação excedia significativamente a totalidade do período de navegação desde África até ao Novo

³¹⁹ Eltis, David, A Brief Overview of the Trans-Atlantic Slave Trade, Slave Voyages.org, 2007. Disponível em: <https://www.slavevoyages.org/voyage/essays#interpretation/a-brief-overview-of-the-trans-atlantic-slave-trade/introduction/0/pt/>

³²⁰ Idem.

³²¹ Curtin, Philip D., *The Atlantic Slave Trade: A Census*, Madison: University of Wisconsin Press, 1972, p. 275.

³²² Klein, Herbert S., *O Comércio Atlântico de Escravos - Quatro séculos de comércio escravagista*, Editora Replificação, Lisboa, 2002, p. 129.

Mundo. Em segundo lugar, as variações nas condições internas existentes em África tinham um impacto direto e marcante na mortalidade, muitas vezes com consequências logo no início da viagem. Em terceiro, porque o número de escravizados variava de acordo com as condições políticas e económicas internas de África, como sejam os casos da guerra e da fome, fatores que potenciam alguma ligação óbvia entre tais condições e a mortalidade na travessia transatlântica³²³. Não obstante, questões como o tempo e a duração da viagem, a mortalidade em trânsito e as características climáticas e de doenças da área sobre a qual era efetuado o movimento do interior para a chegada à costa, ainda precisam de ser entendidas, antes que seja possível compreender melhor o tráfico de escravos e seu impacto³²⁴.

Os números

Ao longo dos quase quatrocentos anos de tráfico atlântico de escravos, desde o final do século XV até ao final do século XIX, cerca de 12,4 milhões de seres humanos foram carregados em navios e transportadas através do Atlântico para centenas de pontos de entrega espalhados por milhares de quilómetros. Ao longo desse percurso e do caminho identificado como “a passagem do meio”, 1,8 milhões morreram, tendo os seus corpos sido lançados ao mar e, invariavelmente, alvo dos tubarões que seguiam os navios negreiros³²⁵.

A taxa de mortalidade dos africanos escravizados transportados na travessia do Atlântico tem sido, ao longo dos anos, motivo das mais variadas interpretações e variações nos números apontados. Os principais e mais destacados autores de estudos e de obras de divulgação que têm escrito sobre o comércio de escravos, aceitam como base de referência o número aproximado de 11 a 12 milhões de escravos transportados pelo Atlântico³²⁶. Ainda assim, este número não reúne consenso como número total. E, desta forma, não havendo uma convergência neste número, mais difícil se torna encontrar um possível número daqueles que, tendo embarcado, não chegaram ao fim da viagem e ficaram com o imenso Atlântico como destino final.

³²³ Klein, Herbert S., et al., Transoceanic Mortality: The Slave Trade in Comparative Perspective, *The William and Mary Quarterly*, vol. 58, nº 1, 2001, p. 95.

³²⁴ Idem, p. 12.

³²⁵ Rediker, Marcus, *The Slave Ship - A human history*, John Murray Publishers, London, 2007, p. 5.

³²⁶ Klein, Op. Cit., 2002, p. 154.

De entre todos os números passíveis de interpretação, os constantes na base de dados associada ao site *Slave Voyages*³²⁷, apresentam-se, muito certamente, como os de maior comparabilidade. Tomando como referência o período em análise nesta dissertação, séculos XV a XVIII, e enquadrando-o com os dados disponibilizados naquela base de dados, é possível apresentar uma estimativa dos números de escravos embarcados e desembarcados entre os anos de 1500 e 1800, como se apresenta nas Tabelas I e II.

Tabela 1: Tabela que mostra a estimativa do número de escravos embarcados entre 1501 e 1800, por regiões de embarque, em períodos de 100 anos.

	Senegambia and off-shore Atlantic	Sierra Leone	Windward Coast	Gold Coast	Bight of Benin	Bight of Biafra	West Central Africa and St. Helena	South-east Africa and Indian ocean islands	Totals
1501-1600	147.281	1.405	2.482	0	0	8.459	117.878	0	277.505
1601-1700	136.104	6.843	1.350	108.679	269.812	186.322	1.134.807	31.715	1.875.632
1701-1800	363.187	201.985	289.583	1.014.529	1.284.585	904.616	2.365.204	70.930	6.494.619
Totals	646.572	210.233	293.415	1.123.208	1.554.397	1.099.397	3.617.889	102.645	8.647.756

Fonte: Slave Voyages. Disponível em: <https://www.slavevoyages.org/assessment/estimates>
Acesso em 22/06/2022.

Tabela 2: Tabela que mostra a estimativa do número de escravos desembarcados entre 1501 e 1800, por grandes regiões de desembarque, em períodos de 100 anos.

	Europe	Mainland North America	British Caribbean	French Caribbean	Dutch Americas	Danish West Indies	Spanish Americas	Brazil	Africa	Totals
1501-1600	640	0	0	0	0	0	169.370	29.275	0	199.285
1601-1700	2.981	15.147	310.477	38.685	124.158	18.146	225.504	784.457	3.122	1.522.677
1701-1800	5.240	295.482	1.813.323	995.133	295.215	68.608	145.533	1.989.017	2.317	5.609.868
Totals	8.861	310.629	2.123.800	1.033.818	419.373	86.754	540.407	2.802.749	5.439	7.331.830

Fonte: Slave Voyages. Disponível em: <https://www.slavevoyages.org/assessment/estimates>
Acesso em 22/06/2022.

Com base nos números das duas tabelas anteriores, entre escravos embarcados (8.647.756) e desembarcados (7.331.830), é possível apurar um total de 1.315.926 escravos que, iniciando a travessia marítima, não chegaram ao porto de destino. Ou seja, com base nesses números de referência, durante cerca de 300 anos, por vários motivos, uma percentagem de 15,2% dos escravos transportados terão ficado algures no imenso Atlântico. Extrapolando, isto significa que, ao longo de 300 anos, em média, doze cadáveres³²⁸ foram atirados ao mar todos os dias.

³²⁷ <https://www.slavevoyages.org/> - uma iniciativa digital colaborativa que compila e disponibiliza publicamente registros dos maiores tráfegos de escravos da história.

³²⁸ Referência apenas aos números relativos a escravos. Apesar de não ser objeto de análise nesta fase da dissertação, devem ser adicionalmente equacionados os números relativos à mortalidade entre os tripulantes dos navios que, independentemente da forma, acabavam também atirados ao mar.

As Causas

Na travessia atlântica, a mortalidade era devida a uma série de causas diferentes: umas com origem em África, outras relacionadas com as condições concretas de vida a bordo, ou numa combinação das duas³²⁹. De uma forma global, e por divisão em grandes causas, a mortalidade a bordo era resultado de doença, acidente, rebelião, suicídio ou desastres naturais.

De doença, as principais causas da alta mortalidade resultavam das febres, malária e febre amarela, ambas transmitidas por mosquitos e ambas reproduzíveis dentro do próprio navio negreiro, pois os insetos reproduziam-se na água estagnada que se acumulava no casco. Outras causas de morte eram a disenteria, a varíola e, ocasionalmente, escorbuto³³⁰.

Nas restantes causas, acidente, rebelião, suicídio ou desastres naturais, o imprevisto, o acaso ou a mera ação física e psicológica de todo o processo associado ao tráfico de escravos, encarregavam-se de proporcionar os motivos. Para os marinheiros, assim como para os cativos africanos, viver vários meses a bordo de um navio negreiro era em si uma luta pela vida³³¹.

No resultado, perante a morte, os cadáveres dos escravos eram atirados por cima da amurada do navio, sobre as ondas, sem qualquer cerimónia, na maioria das vezes sem sequer a proteção de um pano ou de um lençol, para serem de imediato devorados por tubarões e por outros predadores marinhos³³², como as crónicas seguintes indicam.

Os navios escravos que navegavam em direção a África, começavam a encontrar grandes tubarões ao redor das Ilhas da Madeira e das Canárias e, com mais frequência, perto das Ilhas de Cabo Verde e Senegâmbia, depois, ao sul e a Leste ao longo do Barlavento, das Costas do Ouro e dos Escravos, até ao Congo e Angola³³³. Os tubarões começavam a seguir os navios negreiros quando chegavam à costa da Guiné e os marinheiros avistavam-nos quando os seus navios estavam ancorados ou quando se moviam lentamente

³²⁹ Klein, Op. Cit., 2002, p. 150.

³³⁰ Rediker, Op. Ct., 2007, p. 244.

³³¹ Idem.

³³² Gomes, Laurentino, *Escravidão*, Porto Editora, Lisboa, 2021, p. 42.

³³³ Rediker, Op. Cit., 2008, p. 287

aquando de períodos de calmaria. O que atraía os tubarões eram os dejetos humanos, as miudezas e o lixo que eram continuamente atirados ao mar³³⁴. De forma oportunista, o tubarão acompanhava os navios, na expectativa do que pudesse cair ao mar.

Samuel Robinson faz, sobre eles, uma impressionada descrição:

“Ele nunca é visto, exceto em tempo calmo, quando o navio está navegando lentamente pela água - mais frequentemente ainda aquando de calmaria. (...) Ele é um monstro negro e comprido (...) A simples visão dele movendo-se lentamente em volta do navio, com a sua barbatana preta 60 centímetros acima da água, o seu focinho largo e olhos pequenos, e o olhar totalmente perverso do sujeito, faz estremecer, mesmo quando a uma distância segura”³³⁵.

Oliver Goldsmith, ao escrever *An History of the Earth and Animated Nature*, na parte relativa aos tubarões baseou-se em muito na tradição do comércio de escravos e nas suas histórias e acontecimentos. Entre as várias passagens onde, de uma forma muito particular, descreve as características anatómicas do tubarão, faz referência ao seu apetite e voracidade indicando que *“tal é a espantosa rapacidade deste animal, que nada que tenha vida é rejeitado. Mas parece ter uma inimizade peculiar ao homem; depois de provar a carne humana, nunca deixa de assombrar os lugares onde espera o retorno de sua presa”³³⁶*. E acrescenta que *“ao longo das costas da África, onde esses animais são encontrados em grande abundância, muitos negros, que são obrigados a frequentar as águas, são apanhados e devorados por eles todos os anos”³³⁷*. Contudo, a afirmação mais curiosa vai para a diferenciação entre humanos:

“As pessoas dessas costas são firmemente de opinião que o tubarão prefere a carne do homem negro à do branco; e que quando homens de cores diferentes estão juntos na água, ele sempre escolhe a primeira. (...)Seja como for, homens de todas as cores têm igualmente medo desse animal e inventaram métodos diferentes para destruí-lo”³³⁸.

³³⁴ Rediker, Op. Ct., 2007, p. 37.

³³⁵ Robinson, Op. Cit., 1996, p. 29.

³³⁶ Goldsmith, Op. Cit., 1824, p. 37.

³³⁷ Idem.

³³⁸ Idem.

William Bosman navegou muitas vezes na costa da Guiné, ao serviço de uma companhia marítima holandesa e descreveu em detalhe o funcionamento do comércio de escravos. Refere que:

“Quando os escravos mortos são atirados ao mar, tenho visto algumas vezes, não sem horror, a horrível crueldade desses animais; quatro, cinco e mais acorrem todos de uma vez sob o navio para pegar o corpo morto e rasgá-lo; cada um devora o que segura, braço, perna ou cabeça; antes que pudéssemos contar até vinte, às vezes dividiam o cadáver entre si, sem deixar nada, mesmo as entranhas (...) às vezes seguem de perto os navios que saem desses lugares por três ou quatro semanas, muito atentos se não são atirados de bordo mais escravos”³³⁹.

Esta prática, para além das diversas versões que passavam entre os navegadores, tinha, a todo o tempo, demonstrações materiais bem vincadas. Hugh Crow, capitão de navios de transporte de escravos, tem diversos registos sobre esta ação dos tubarões:

“Uma noite, depois de nossa chegada a Montego Bay, vi, olhando por cima da popa, um grande peixe nadando em nossa direção. Um anzol e uma isca foram lançados instantaneamente, que engoliu avidamente. Descobrimos que era um enorme tubarão. Com a ajuda de uma roldana, colocamos o monstro no convés. Ao abri-lo, muitos ossos grandes e pequenos foram encontrados no estômago, os quais tínhamos pouca dúvida de que eram de seres humanos”³⁴⁰.

Alexander Falconbridge, que como cirurgião britânico esteve presente em quatro viagens de navios de transporte de escravos, refere que *“as perdas de escravos, por mortalidade (...) são frequentemente muito consideráveis”³⁴¹*. E dá o exemplo de uma viagem em que *“cento e cinco, de trezentos e oitenta, morreram na passagem. Uma proporção aparentemente muito grande, mas nada incomum”³⁴²*. Segundo ele, metade e por vezes dois terços do número de escravos morre durante a viagem.

³³⁹ Bosman, Op. Cit., 1705, p. 291 e 292.

³⁴⁰ Crow, Op. Cit., 1830, p. 27.

³⁴¹ Falconbridge, Op. Cit., 1788, p. 29.

³⁴² Idem.

É precisamente no enquadramento das mortes de escravos que os tubarões “são frequentemente vistos em números quase incríveis junto dos navios negreiros, devorando com grande rapidez os cadáveres dos negros quando são lançados ao mar”³⁴³. E indica dois exemplos de situações em que os corpos são atirados ao mar:

“O cirurgião, ao passar pela manhã entre os conveses, para examinar a situação dos escravos, frequentemente encontra vários mortos; e entre estes homens, às vezes um negro morto e um vivo estão amarrados juntos pelos mesmos ferros. Quando é o caso, são trazidos para o convés e, sendo colocados na grade, o negro vivo é desengatado e o morto atirado ao mar”³⁴⁴. (...) Certa vez conheci uma mulher negra, muito sensível às suas aflições, que definhou por um tempo considerável e adoeceu com febre e disenteria; ao declarar que era sua determinação morrer, ela recusou toda a comida e assistência médica e, cerca de quinze dias depois, expirou. Ao ser atirada ao mar, o seu corpo foi instantaneamente despedaçado pelos tubarões”³⁴⁵.

A prática é assim a de atirar ao mar todos os corpos dos escravos que morrem a bordo, seja em alto mar, seja mesmo no porto, ainda antes do início da viagem. Thomas Buxton faz referência a este método:

“Os escravos que morrem a bordo, no porto, nunca são enterrados em terra, mas são invariavelmente jogados ao mar, quando às vezes flutuam para trás e para frente com a maré por uma semana, caso os tubarões e jacarés não os devorem”³⁴⁶.

É também neste sentido que vai a descrição de Silas Told, num acontecimento ocorrido no porto da ilha de São Tomé:

“Lembro-me perfeitamente de ter visto três tubarões dividir o corpo de um homem no porto de São Tomé, na costa da África; o primeiro agarrou um de seus quartos traseiros e arrancou-o na primeira sacudida; um segundo atacou

³⁴³ Idem, p. 52.

³⁴⁴ Idem, p. 28.

³⁴⁵ Idem, p. 31.

³⁴⁶ Buxton, Thomas Fowell, African slave trade and its remedy, John Murray Albemarle Street, New York, 1840, p. 100.

*o outro quarto traseiro e tirou-o da mesma forma; quando um terceiro atacou furiosamente o resto do corpo e avidamente devorou todo o seu corpo*³⁴⁷.

Acidente

Hugh Crow refere dois exemplos de morte em situações não proposítadas e meramente acidentais, mas demonstrativos da “voracidade implacável do tubarão”:

*“Certa manhã, duas mulheres Eboe, que ajudavam o cozinheiro, de alguma forma, foram ao mar para nadar até a praia. Mal haviam passado um minuto na água e estavam a poucos metros do navio, quando foram despedaçadas pelos tubarões! Era terrível vê-las em sua terrível tortura; e seus gritos agonizantes parecem ainda soar em meus ouvidos*³⁴⁸.

*“Partimos de Bonny com uma alegre tripulação e o nosso complemento de negros saudáveis. O meu primeiro objetivo foi chegar à bela ilha portuguesa de São Tomé, onde os navios africanos podem ser abastecidos com todos os tipos de refrescos. Enquanto trabalhava o navio à noite na baía, o jovem (...) que estava parado nas correntes que davam as sondagens, esquecendo-se de se segurar pela corda do peito, caiu ao mar, e antes que pudéssemos baixar o barco, foi despedaçado pelos tubarões*³⁴⁹.

Rebelião

Bastantes vezes ocorriam situações de revoltas a bordo. Fosse para a tomada do navio, fosse para a concretização de tentativas de suicídio (como veremos de seguida), tal como refere Alexander Falconbridge:

“Como muito poucos dos negros podem tolerar a perda de sua liberdade, e as dificuldades que suportam, a ponto de suportá-las com algum grau de paciência, eles estão sempre atentos para tirar vantagem da menor negligência de seus opressores. As insurreições são frequentemente a consequência; que

³⁴⁷ Told, Op. Cit., 1805, p. 40.

³⁴⁸ Crow, Op. Cit., 1830, p. 44.

³⁴⁹ Idem, p. 80.

raramente são suprimidas sem muito derramamento de sangue. (...) Eles também estão sempre prontos para aproveitar todas as oportunidades para cometer algum ato de desespero para se libertar de seu estado miserável; e não obstante as restrições sob as quais são colocadas, muitas vezes são bem-sucedidas”³⁵⁰.

O Padre Girolamo Merolla faz referência a uma situação de revolta, em 1682, a bordo de um navio português de transportes de escravos na costa da Guiné, ao largo da ilha de São Tomé:

“Os outros nocautearam os cérebros de quatro marinheiros, juntamente com o piloto, e os seus planos eram de os matar a todos; mas, graças à providência, o capitão sabendo por um menino o que havia acontecido, pegando um cutelo e em dois pilotos, e encontrando a porta trancada por fora, ele foi forçado a sair por uma vigia: quando ele chegou ao convés e viu alguns de seus homens caídos mortos e outros a defenderem-se, gritou para acordar o resto dos marinheiros, e então caindo-lhes em cima despachou quatro dos negros entre os quais estava o seu chefe, cuja cabeça foi instantaneamente cortado, e o seu corpo atirado para alimentar os tubarões”³⁵¹.

Suicídio

O escravo Olaudah Equiano, da sua própria experiência a bordo de um navio de transporte de escravos, relata na primeira pessoa o quanto o suicídio era uma opção sempre presente:

“Um dia, quando o mar estava calmo e vento moderado, dois de meus compatriotas cansados, que estavam acorrentados (eu estava perto deles na época), preferindo a morte a uma vida de miséria, de alguma forma atravessaram as redes e pularam no mar: imediatamente outro sujeito

³⁵⁰ Falconbridge, Op. Cit., 1788, p. 30.

³⁵¹ Sorento, Op. Cit., 1682, P. 680.

*bastante abatido, que, por causa de sua doença, ficou sem ferros, também seguiu seu exemplo*³⁵².

O médico cirurgião Alexander Falconbridge, tem várias passagens em que faz referência a situações de suicídio:

*“Enquanto um navio, ao qual eu pertencia, estava em Bonny River, uma noite, pouco antes da nossa partida, muitos negros, cerca de dez, foram trazidos a bordo; quando um deles, num momento favorável, forçou a passagem pela rede de bombordo do navio, saltou para fora e terá sido devorado pelos tubarões. (...) Durante o tempo em que lá estivemos, quinze negros pertencentes a uma embarcação de Liverpool, encontraram forma de se atirar ao rio; foram salvos muitos poucos; e tal resultou num sacrifício aos tubarões. Um caso semelhante ocorreu num navio francês enquanto estávamos lá. Circunstâncias deste tipo são muito frequentes*³⁵³.

Numa descrição na primeira pessoa, em relação a um jovem escravo que se tentou suicidar, Falconbridge questionou-o se sabia do perigo a que se expunha ao saltar ao mar. A desconcertante resposta foi *“que esperava ser devorado pelos tubarões, mas preferia isso mesmo, a ser tratado diariamente com tanta muita crueldade*³⁵⁴. O desespero, resultava assim na mais dramática das decisões, tendo quase sempre o mesmo destino final:

*“Por volta das 11 horas, ouvimos um barulho no mar a bombordo do navio e perto dos lugares dos negros que estão localizados atrás das mortalhas do traquete do mesmo lado, após corrermos para ver o que era, vimos dois negros presos juntos no mar lutando contra os tubarões. Nesse momento parte da nossa tripulação embarcou numa canoa para tentar salvá-los e atirou-lhes tábuas e cordas, que foram inúteis e foram devorados pelos peixes diante de nossos olhos*³⁵⁵.

³⁵² Equiano, Olaudah, The interesting narrative of the life of Olaudah Equiano, Or Gustavus Vassa, The African Written by Himself, Project Gutenberg EBook, 2005, p. 65.

³⁵³ Falconbridge, Op. Ct., 1788, p. 30.

³⁵⁴ Idem, p. 41.

³⁵⁵ Daget, Serge (Edt), Repertoire des expeditions negrieres françaises au XVIIIe Siècle - Tome Premier, Société Française d’Histoire d’Outre-Mer, Paris, 1978, p. 230.

Os relatos relativos aos suicídios dos escravos, são quase sempre coincidentes no movimento súbito e repentino da ação:

“Lançaram-se de cima do tombadilho no mar, 14 mulheres negras todas juntas e ao mesmo tempo, num único movimento; ... qualquer esforço que pudéssemos fazer, estando o mar extremamente grande e agitado, ventoso com uma tempestade, os tubarões já haviam comido várias delas antes mesmo da ajuda das pessoas a bordo, que mesmo assim conseguiram salvar sete, uma das quais morreu”³⁵⁶.

Mas o ato do suicídio era permanentemente vigiado pelos capitães dos navios, tentando inclusive encontrar soluções para pôr cobro a tais atitudes. Oliver Goldsmith, na parte da sua obra, *An History of the Earth, and Animated Nature*, relativa aos tubarões, conta dois episódios com os quais pretende ilustrar a voracidade daqueles animais, mas que são sintomáticos de algumas das dramáticas medidas de tentativa de dissuasão do suicídio:

“Um capitão (...) por causa do mau tempo foi conduzido para o porto de Belfast, com um carregamento de escravos muito doentes, que, (...) aproveitaram todas as oportunidades para se jogar ao mar quando trazidos para o convés, como é habitual, para aproveitarem o ar fresco. O capitão, percebendo, entre outras coisas, que uma escrava se tentava afogar, lançou-se sobre ela como um bom exemplo para os demais: como supunha que eles não conheciam os terrores que acompanhavam a morte, ordenou que a mulher fosse amarrada com uma corda sob as axilas, e assim a desceu à água. Quando a pobre criatura estava para mergulhar, e mais ou menos a meio do caminho, ouviu-se dar um grito terrível, que a princípio foi atribuído ao seu medo de se afogar; mas logo depois, a água ficou vermelha ao seu redor, ela foi puxada, e descobriu-se que um tubarão, que havia seguido o navio, a havia mordido pelo meio”³⁵⁷.

Também o aproveitamento da crença dos nativos de que o corpo deveria regressar inteiro à sua terra natal, servia como tentativa de desmotivação:

³⁵⁶ Idem, p. 574.

³⁵⁷ Idem.

“O Sr. Pennant (nt: o naturalista, Thomas Pennant) conta que o mestre de um navio da Guiné, encontrando entre os seus escravos tendência para o suicídio, a partir de uma noção de que as infelizes criaturas tinham de que, após a morte, deveriam ser devolvidas às suas famílias, amigos e país; para convencê-los pelo menos de que alguma desgraça os acompanharia aqui, ele ordenou que um de seus cadáveres fosse amarrado pelos calcanhares a uma corda, e assim descido ao mar; e embora tenha sido puxado novamente com grande rapidez, ainda assim, naquele curto espaço, os tubarões haviam mordido tudo, menos os pés”³⁵⁸.

Esta questão do corpo e das consequências que isso tinha na alma dos que morriam, resulta da crença de alguns povos africanos, em especial da região do Congo e de Angola, em que se entendia que o lugar dos espíritos era junto dos seus descendentes vivos. Desta forma, a morte no mar impediria que os espíritos regressassem para a sua aldeia de origem e para perto do seu povo. Ao contrário, a crença era a de que as almas dos que morressem no mar acompanhariam os sobreviventes, ficando longe da terra de origem. Era esta crença que motivava, por parte dos capitães dos navios, as práticas mais dramáticas³⁵⁹.

Desastres naturais

Os desastres naturais, a julgar pelos inúmeros registos de incidentes, normalmente resultavam em situações de naufrágio. É exemplo de situações similares a descrição do Capitão Hugh Crow de uma ocorrência na costa de Cuba onde, apesar de não indicar os motivos que levaram a tal situação, faz referência à ação de tubarões:

“Uma chalupa de guerra britânica, contendo um tenente, dois guarda-marinha e trinta e dois marinheiros, virou na costa de Cuba. Os coitados ficaram rondando os destroços até que os tubarões se agruparam e começaram a lutar por suas presas. O primeiro a ser mordido foi o tenente, cuja perna foi arrancada acima do joelho. Ele observou o horror de sua tripulação e, independentemente da dor, animou-os gritando - “Não importa, meus bravos rapazes, a velha

³⁵⁸ Goldsmith, Op. Cit, 1824, p. 37.

³⁵⁹ Rediker, Op. Cit., 2007, p. 303.

*Inglaterra vai me fornecer um bom substituto de madeira". Ele foi logo despedaçado, e outros rapidamente compartilharam o mesmo destino. Um jovem aspirante foi empurrado para uma parte do naufrágio onde os tubarões não o podiam alcançar. Um marinheiro nadou para longe, e pensou que assustou os animais vorazes batendo com força na água; mas provavelmente eles permaneceram onde suas vítimas eram mais numerosas. (...) Nesta horrível ocasião, trinta e três seres humanos foram arrastados um a um e devorados"*³⁶⁰.

4.2. A abolição da escravatura

Conforme já afirmámos nesta dissertação, não é objetivo deste trabalho a análise, interpretação ou avaliação da escravatura como fenómeno histórico. A escravidão é geralmente considerada como a forma mais extrema de dependência e exploração³⁶¹ e, no contexto desta dissertação, pretende-se apenas enquadrar o papel dos tubarões no comércio de escravos no Atlântico. Com base no testemunho daqueles que, navegando e conhecendo na primeira pessoa o processo do transporte dos escravos africanos através do Atlântico, registaram por escrito as peripécias e ocorrências durante a Passagem do Meio, é possível destacar o papel do tubarão *"como parte integrante de um sistema de terror utilizado pelo capitão do navio negreiro"*³⁶².

É desse papel de protagonista destacado, de símbolo de terror e de violência, que irão surgir alegações a favor da abolição do tráfico de escravos, assentes na afirmação de que os tubarões seguiram e se banquetearam com restos humanos atirados ao mar, numa imagem abolicionista do predador marinho que, por sua vez, acrescentou um horror efetivo ao que se tornaria uma bem-sucedida agitação pública contra o comércio de escravos³⁶³.

³⁶⁰ Crow, Op. Cit., 1830, p. 266 e 267.

³⁶¹ Eltis, David & Engerman, Stanley L. & Bradley, Keith R. & Cartledge, Paul & Drescher; Seymour, The Cambridge World History of Slavery: Volume 3, AD 1420-AD 1804, Cambridge University Press, Cambridge, 2011, p. 1.

³⁶² Rediker, Op. Cit., 2008, p. 285.

³⁶³ Idem

*“Não há nada notavelmente peculiar sobre a instituição da escravidão. Ela existe desde antes do alvorecer da história humana até ao século XX, nas sociedades humanas mais primitivas e nas mais civilizadas”*³⁶⁴.

No espaço temporal associado a esta dissertação, séculos XV a XVIII, conforme se acentua e destaca o pioneirismo no desbravar da navegação atlântica, fica indelevelmente associada a ideia de que os portugueses terão tido também um papel pioneiro no que respeita ao tráfico de escravos. Certamente que sim, no Atlântico, e a partir do século XV. Contudo, não como justificação, mas tão somente como afirmação histórica, o tráfico de escravos é muito anterior a esse período e extravasa, em muito, essa zona do globo. *“Antes de os portugueses se terem envolvido nesse odioso comércio, já os muçulmanos o praticavam em larga escala através do Saara, do Índico e do Mar Vermelho”*³⁶⁵. No caso particular de Portugal, se a relação com a escravatura é muitas vezes mal contada, a sua relação com a abolição é-o ainda mais.

Ao se acentuar o papel dos países ocidentais nas muitas injustiças inerentes à escravatura, esquece-se geralmente que foram esses mesmos países ocidentais que puseram fim a tais injustiças. *“O abolicionismo é uma ideologia (e uma prática política) emanada do mundo ocidental”*³⁶⁶. O comércio de escravos, apesar de extraordinariamente lucrativo, começou a ser questionado e atacado nos finais do século XVIII na Europa e no século XIX os europeus impuseram um fim à participação nesse comércio. *“A campanha pela abolição do comércio atlântico de escravos, iniciada no último quartel do século XVII, foi o primeiro movimento político pacífico de massa, baseado em métodos modernos de propaganda política, da história da Inglaterra”*³⁶⁷. Após terem conseguido, em 1808, a abolição do comércio de escravos para as colónias inglesas, os Britânicos iniciaram uma forte campanha no sentido de obrigar todos os grandes países europeus que mantinham o tráfico de escravos a porem também fim a este comércio e, paralelamente, a que os estados e governos africanos cessassem a exportação de seres humanos. Estas ações resultaram numa dispendiosa

³⁶⁴ Patterson, Orlando, *Slavery and Social Death - A comparative study*, Harvard University Press, Cambridge, Massachusetts, and London, 1982, p. vii.

³⁶⁵ Marques, João Pedro, *Combates pela verdade - Portugal e os escravos*, Guerra e Paz, Lisboa, 2020, p. 16.

³⁶⁶ Idem, p. 17.

³⁶⁷ Klein, Op. Cit., 2002, p. 182.

campanha em termos de negócio perdido, de alienação de aliados tradicionais e em elevados custos do bloqueio naval³⁶⁸.

Para a abolição do tráfico de escravos, muitos e variados foram os motivos e os fatores que para isso contribuíram. Sejam eles de índole económica, social, religiosa ou moral, na sua justificação haverá sempre argumentos que podem favorecer as mais variadas posições e argumentações. Assumindo a Inglaterra o papel de fiscalizador a nível mundial, primeiro contra o tráfico e posteriormente contra a própria escravatura, os seus principais argumentos assentariam no considerar que os seus interesses económicos eram lesados numa concorrência desigual com quem não cumpria as mesmas regras³⁶⁹. Contudo, numa tentativa de aparência de uma boa consciência global, estes interesses económicos nunca serão invocados.

Serão as causas da humanidade e da justiça, em paralelo com outros eufemismos equivalentes, que a Inglaterra irá propagar como argumento para esta campanha³⁷⁰. A campanha contra o comércio de escravos tem assim um argumento base de origem na interrogação e da dúvida intelectual sobre a legitimidade da escravatura e do comércio de escravos *“iniciado no contexto do Iluminismo do século XVIII”*³⁷¹. Já anteriormente tinham surgido alguns pensadores abolicionistas, que consideravam o comércio de escravos imoral, sendo, contudo, vozes isoladas que não alcançaram destaque nem impacto significativo na sociedade europeia. Será neste final do século XVIII que começam a ganhar força, em volume e dimensão, os ideais que consideram a escravatura como uma prática contrária à ética e à moral de uma moderna estrutura de economia de mercado.

Num direto contributo para estas argumentações, os relatos das viagens e das práticas a bordo nas travessias transatlânticas, irão influenciar muito significativamente a opinião pública e a moral social. E, uma vez mais, o temido predador assumirá um papel de destaque...

Como já vimos, na leitura dos relatos das viagens de transporte de escravos através do oceano Atlântico, umas vezes de forma direta, outras de indireta interpretação, constata-se a forma como os corpos dos escravos mortos eram lançados ao mar, única forma possível de

³⁶⁸ Idem.

³⁶⁹ Caldeira, Arlindo Manuel, *Escravos e traficantes no Império Português*, Esfera dos Livros, Lisboa, 2013, p. 235.

³⁷⁰ Idem.

³⁷¹ Klein, Op. Cit., 2002, p. 183.

sepultamento em alto mar. Tal prática era também adotada para todos os mortos³⁷², variando apenas, muito substancialmente, as condições e a forma de lançar o corpo à água. Estes corpos, deduzindo-se com facilidade que a sua decomposição seria invariavelmente objeto de alimentação das diversas espécies de peixes, eram muitas vezes alvo dos tubarões que acompanhavam as embarcações, que os devoravam logo no momento em que caíam na água.

Esta ação por parte dos tubarões, impressionando na forma dramática como era visualizada e, posteriormente, relatada pelos seus observadores, acabaria por ser uma imagem permanente na forma como se imaginava o destino final daqueles que sucumbiam às condições da viagem. Contudo, se o lançamento dos corpos mortos à água não fosse já, só por si, motivo suficiente para um impressionante dramatismo, os relatos dos escravos vivos atirados ao mar, borda fora, assumiriam um lamentável lugar cimeiro na contestação às condições de tráfico de seres humanos.

Um dos principais relatores destas práticas, Thomas Fowell Buxton, regista nas suas obras *The African Slave Trade* e, mais tarde, na sua segunda versão *The African Slave Trade and its Remedy*, várias situações em que escravos vivos foram lançados ao mar. Buxton refere logo no início da sua obra que *“ninguém que possua algum conhecimento ou inquietação sobre a questão da raça negra, pode deixar de deplorar o atual estado da África”*³⁷³. E acrescenta o seu lamento *“desejando averiguar por que é, que todos os nossos gigantescos esforços e sacrifícios dispendiosos para a supressão do tráfico de escravos provaram ser inúteis”*³⁷⁴.

Para comprovar as suas intenções e afirmações, Thomas Buxton descreve alguns episódios em que *“muitos dos escravos (...) foram devorados pelos tubarões”*³⁷⁵.

“O capitão Wauchope informou-me que na viagem para África, há cerca de três anos, o seu navio capturou um esclavagista português, e que quando o oficial inglês subiu a bordo, o capitão português perguntou-lhe, se não houvesse

³⁷² Conforme analisado no Capítulo 4 desta dissertação, em alto mar, todos os cadáveres eram lançados à água. O funeral no mar era a única prática possível nas viagens de longa distância, especialmente as que atravessavam os grandes oceanos.

³⁷³ Buxton, Thomas Fowell, *The African slave trade*, John Murray Albemarle Street, London, 1839, p. v.

³⁷⁴ *Idem*.

³⁷⁵ *Idem*, p. 121.

escravos a bordo se ele seria capturado? O oficial respondeu-lhe. “Então”, disse o português, “se eu soubesse, eu os teria atirado todos ao mar”.

“Numa carta que recebi do capitão Wauchope, (...) ele diz: “(...) fui informado pelo comandante Puget, que o traficante de escravos espanhol, Argus, três meses antes desta data, foi perseguido pelo Charybdis, do Tenente Mercer; que durante a perseguição noventa e sete escravos foram lançados ao mar, e que um capitão espanhol que ele capturou declarou que nunca hesitaria em lançar os escravos ao mar, para evitar que fossem apanhados”³⁷⁶.

Sobre esta prática de lançar ao mar escravos ainda vivos, Thomas Buxton relata uma ocorrência que lhe foi reportada por Gustavus Vasa, nome usado pelo inicialmente escravo e mais tarde escritor e abolicionista Olaudah Equiano (já referido e citado nesta dissertação), em que, apesar de não indicar nem pormenorizar o nome do navio em causa, tudo indica parecer tratar-se do navio Zong³⁷⁷ e dos dramáticos desenvolvimentos ocorridos em 1781:

“Gustavus Vasa fez-me um relato de 130 negros de um navio negreiro inglês, que foram atirados vivos ao mar. (...) O mestre de um navio negreiro, que traficava da África para a Jamaica, e tendo a bordo 440 escravos, achou por bem, a pretexto de que poderia sofrer durante a viagem por falta de água, diminuiu o consumo no navio, atirando ao mar 132 dos escravos mais doentes. Ao regressar a Inglaterra, os proprietários do navio reclamaram das seguradoras o valor total dos escravos afogados, sob a alegação de que era absolutamente necessário atirá-los ao mar, para salvar os restantes tripulantes, e o navio em si”³⁷⁸.

Buxton, faz ainda mais duas referências a este tipo de prática:

“(...) o Black Joke e o Fair Rosamond perseguiram o Rapido e o Regulo, dois navios negreiros ao largo do rio Bonny. Ao se aperceberem dos cruzadores, tentaram regressar ao porto e antes de serem capturados lançaram ao mar mais de 500 seres humanos acorrentados. Pela abundância de tubarões no rio, o seu rasto estava literalmente manchado de sangue (...) O capitão Ramsay,

³⁷⁶ Buxton, Thomas Fowell, African slave trade and its remedy, Publish by S.W.Benedict, New York, 1840, p. 134.

³⁷⁷ Voltaremos a referir-nos ao Zong no final desta dissertação.

³⁷⁸ Idem, p. 110.

que à época comandava o Black Joke, disse-me que durante a perseguição ele e os seus homens viram claramente os tubarões a rasgar os corpos dos negros que foram jogados ao mar pelos traficantes de escravos; e se não fosse pelo feliz resgate de dois escravos do Rapido, que foram lançados ao mar acorrentados um ao outro, e que foram resgatados debaixo d'água com um gancho de barco, aquele navio teria escapado à condenação, como todos os seus escravos tinham sido jogados ao mar” ³⁷⁹.

Um outro autor, também forte partidário das ideias abolicionistas, Thomas Clarkson, como enquadramento do que considera ser o *“tratamento que sofrem os miseráveis africanos nas mãos dos primeiros recetores”* opta por *“mencionar um exemplo de barbárie desenfreada (...) e pode dar ao leitor uma ideia melhor das crueldades às quais eles estão continuamente expostos”*³⁸⁰:

*“Um oficial de um navio da Guiné, que tinha a bordo vários novos escravos e voltava do estaleiro para o navio com os que ainda não haviam sido vendidos, observou entre eles um sujeito corpulento, um tanto lento nos seus movimentos, que ele, portanto, procurou acelerar com seu rattan (n.t. stick em vime). O escravo caiu de imediato e foi forçado a levantar pelo mesmo método. Avançando alguns metros, ele caiu novamente; e sendo isso tomado como uma prova de seu espírito perverso taciturno, o oficial enfurecido repetiu furiosamente os seus golpes até que ele expirou a seus pés. O bruto ordenou friamente a alguns dos escravos sobreviventes que levassem o cadáver para a beira da água, onde, sem nenhuma cerimônia ou demora, sendo lançado ao mar, a tragédia deveria ter sido imediatamente concluída pelos não menos desumanos tubarões, com que o porto então abundava”*³⁸¹.

Clarkson faz referência à teoria então existente de que os tubarões seguiam, desde África, os navios de transporte de escravos *“nos quais dez mil escravos foram importados*

³⁷⁹ Idem, p. 133.

³⁸⁰ Clarkson, Thomas, An essay on the slavery and commerce of the human species, particularly the African, Printed by J. Phillips, London, 1786, p. 134.

³⁸¹ Idem, p. 134 e 135.

naquela estação”, sendo os tubarões atraídos “pelo fedor e alimentados diariamente pelas carcaças mortas lançadas ao mar durante a viagem”.

Tal como acontece no final dos relatos de Thomas Buxton, em que a ideia de impunidade pelos atos praticados fica subjacente à narrativa, no de Thomas Clarkson é notória a afirmação de que destas práticas não resultava qualquer consequência e em que *“o autor de um assassinato cruel, cometido à luz do dia, na parte mais pública de uma cidade, que era a sede do governo, escapou de todos os outros avisos além do amaldiçoar por parte de algumas das mais humanas testemunhas da sua barbárie”*³⁸².

Estes relatos, irão aos poucos começar a influenciar a opinião pública, fomentando um sentimento de indignação, um sentimento de que algo estava moralmente errado. A imagem que começa a passar é a de que o sistema de utilização de escravos se baseava na violência e no terror, desde o início até ao fim, desde o momento da escravidão na África Ocidental, no navio, através da viagem, e no destino final, da plantação ou do trabalho que lhes viesse a ser destinado. No caso da viagem através do Atlântico, a violência usada pelos capitães dos navios de escravos e pelas suas tripulações para controlar os milhões de africanos em trânsito para o novo mundo incluíam, para além de inúmeras formas e instrumentos de tortura, a ação de terror em torno da imagem e da presença dos tubarões que rodeavam os navios, a quem os cadáveres eram atirados ao mar todos os dias.

A forma como os abolicionistas iniciaram a campanha de combate ao tráfico de escravos, será assim através do aproveitamento de todas estas descrições e relatos, tornando-os visualmente reais para as pessoas que, mesmo com alguma relação ou proveito resultante deste tráfico, muito pouco sabiam ou nada entendiam da forma como se processava. Será nesta dimensão da visualização e da imagem duma tragédia humana, que o papel dos tubarões será uma parte importante do sucesso dessa campanha.

³⁸² Idem, p. 134.

4.3. A “petição dos tubarões”

“A morte na passagem do meio há muito tempo que está no centro do ataque moral à escravidão, e durante os últimos dois séculos as estimativas da taxa de mortalidade e as explicações de sua magnitude têm sido repetidamente discutidas e debatidas”³⁸³.

A evidência prática de que o embarque para o transporte transatlântico seria a primeira fase da passagem da propriedade dos escravos de africanos para europeus, potenciou que as ações para a abolição da escravatura incidissem diretamente no comportamento dos europeus neste comércio e não na atitude dos fornecedores africanos. Acresce a isso a identificação de que, com ou sem regulamentação por parte dos Estados europeus diretamente ligados ao comércio de escravos, a mortalidade a bordo dos navios era, presumivelmente, controlada pelos embarcadores, sendo assim as mortes consideradas como responsabilidade de europeus, retirando da argumentação a discussão de todas as diversas etapas do comércio, incluindo a captura inicial e o trânsito dentro da África³⁸⁴.

As ações e manifestações contrárias ao comércio de escravos, assumiram diferentes formatos e diversos veículos de comunicação, tendo sempre em comum um profundo poder de atração por causa da sua componente moral³⁸⁵. Na época, de entre os vários textos e manifestos a favor da abolição da escravatura e contra o comércio de seres humanos, destaca-se um que, pela particularidade da ironia do seu conteúdo, parece espelhar, como nenhum outro, o quanto a ação dos tubarões no Oceano Atlântico contribuiu para o futuro processo abolicionista.

Em 1792 foi impresso pela primeira vez, sem assinatura e sem data, o texto com o título *The Petition of the Sharks of Africa*. Foi publicado no mês de maio, no *Historical Register Edinburgh Monthly Intelligencer*, uma revista fundada no ano anterior pelo escocês James Tytler³⁸⁶. O historiador Marcus Rediker atribui a Tytler a autoria do texto, referenciando-o como “uma sátira perversa e bem informada” escrita por um “radical que foi um abolicionista e um polemista feroz”³⁸⁷. O texto foi mais tarde republicado, em julho de 1792, no *The Bee*,

³⁸³ Klein & al., Op. Cit, 2001, p.93.

³⁸⁴ Idem, p. 96.

³⁸⁵ Klein, Op. Cit., 2002, p. 184.

³⁸⁶ James Tytler (1745 / 1804) médico e escritor escocês, foi editor da “Encyclopaedia Britannica” e a primeira pessoa a realizar um voo tripulado, em balão de ar quente, em solo britânico.

³⁸⁷ Rediker, Op. Cit., 2008, p. 294.

ou *Literary Weekly Intelligencer*, em Edimburgo, e novamente em 9 de setembro de 1797, no *The Diary Loudon's Register*, em Nova York.

James Tytler, em 1791 e 1792, redigiu vários textos com ataques à Câmara dos Lordes Britânica, motivo pelo qual foi preso e acusado, tendo optado por fugir para o exílio em Salem, Massachusetts, em 1793. No caso de *A Petição dos Tubarões da África*, o texto é dirigido à *Right Honourable the Lords Spiritual and Temporal of Great Britain, in Parliament assembled*³⁸⁸, e constitui uma sátira, apesar de perversa, muito bem informada e fundamentada nos exemplos que chegavam à sociedade inglesa, sobre o que eram as práticas a bordo dos navios de transporte de escravos. Tytler tinha estudado os tubarões que circundavam os navios negreiros³⁸⁹.

A Petição começa por afirmar que os peticionários são *um grupo numeroso e numa situação muito florescente*, tudo em resultado da constante vista dos navios negreiros às suas águas territoriais. Indicando que o que apelidam de *masmorras flutuantes* lhes fornecem grandes quantidades da sua comida favorita, fazem referência às situações de doença suicídio e morte. Subtilmente, para além dos escravos, negros, faz também referência aos marinheiros, brancos, presas iguais na descrição do texto. Demonstrando a sua indignação pelas campanhas de tentativa de abolição do tráfico e comércio de escravos, o que colocaria em causa a sua prosperidade, manifestam a sua confiança na *sabedoria e solidariedade* dos integrantes da Câmara dos Lordes.

Num texto em que está bem presente o mar sangrento e tingido de vermelho, o esmagar dos ossos e o desmembrar dos corpos humanos, os tubarões aparecem como protagonistas de uma imagem de terror, tantas vezes patrocinada e fomentada pelos capitães dos navios de transporte de escravos, e que, por outro lado, ajudavam a criar um sentimento de repulsa e de horror nos seus leitores, numa época de profunda agitação dos ideias abolicionistas e anti tráfico de escravos.

Na escrita de *A Petição dos Tubarões da África*, apesar de fisicamente longe dos navios do tráfico transatlântico, o autor contribui para fazer despertar um movimento social que se virá a revelar muito poderoso e que, mais do que atacar as ações dos tubarões em pleno

³⁸⁸ Tratamento formal para se dirigir aos membros integrantes da Câmara dos Lordes, que constitui a Câmara Alta do Parlamento do Reino Unido.

³⁸⁹ Rediker, Op. Cit., 2008, p. 296.

Oceano Atlântico, irá abalar fortemente os alicerces duma estrutura económica e social assente no comércio de seres humanos desde África, e atingir um poderoso domínio de influências a favor da escravatura. Pela sua importância, aqui deixamos a imagem da primeira página (figura 13) e a sua transcrição:

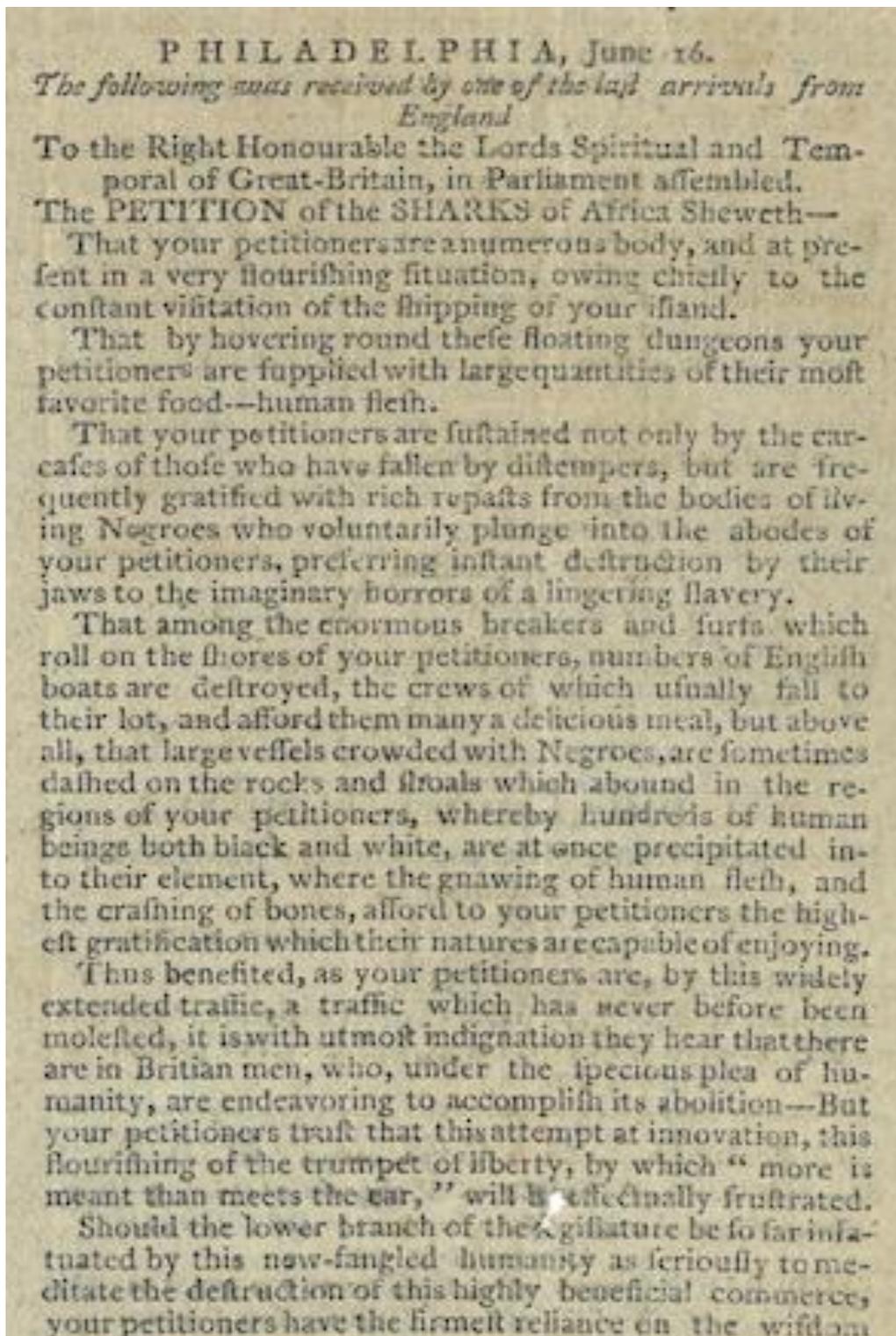


Fig. 13 - *The Petition of the Sharks of Africa*

Disponível em: <https://evblog.virginiahumanities.org/2012/01/the-petition-of-the-sharks-of-africa/>

To the Right Honourable the Lords Spiritual and Temporal of Great Britain, in Parliament assembled³⁹⁰

A PETIÇÃO DOS TUBARÕES DA ÁFRICA

Que os peticionários são um grupo numeroso e atualmente numa situação muito florescente, devido principalmente à constante visita dos navios da vossa ilha.

Que pairando ao redor dessas masmorras flutuantes, os peticionários são abastecidos com grandes quantidades da sua comida favorita - carne humana.

Que os peticionários são sustentados, não apenas pelas carcaças daqueles que caíram por doença, mas são frequentemente presenteados com ricas refeições dos corpos de negros vivos que voluntariamente mergulham nas residências dos peticionários, preferindo a destruição instantânea pelas suas mandíbulas, aos horrores imaginários de uma escravidão prolongada.

Que entre as enormes ondas que rolam nas praias dos peticionários, muitos barcos ingleses são destruídos, cujas tripulações geralmente se abatem e lhes oferecem muitas refeições deliciosas, mas, acima de tudo, que grandes navios lotados com negros, são às vezes atirados contra as rochas e baixios que abundam nas regiões dos peticionários, onde centenas de seres humanos, negros e brancos, são imediatamente precipitados no seu meio ambiente, onde o mastigar da carne humana e o roer dos ossos, dá aos peticionários a maior satisfação de que são capazes de desfrutar.

Como os peticionários são assim beneficiados por esse tráfico amplamente extenso, um tráfico que nunca foi anteriormente contestado, é com a maior indignação que tomam conhecimento de que existem na Grã-Bretanha homens que, sob a ilusória alegação de humanidade, estão a esforçar-se para concretizar a sua abolição.

Mas os peticionários confiam que essa tentativa de inovação, esse florescimento da trombeta da liberdade, pela qual “mais se entende do que se ouve”, será efetivamente frustrada.

³⁹⁰ Tratamento formal para se dirigir aos membros integrantes da Câmara dos Lordes, que constitui a Câmara Alta do Parlamento do Reino Unido.

Se o ramo mais baixo da legislatura estiver tão encantado por esta nova humanidade para seriamente ponderar a destruição deste comércio altamente benéfico, os peticionários têm a mais firme confiança na sabedoria e solidariedade dos Lords Spiritual and Temporal of Great Britain.

Os peticionários sabem que os verdadeiramente benevolentes serão sempre consistentes - que eles não sacrificarão uma parte da animada natureza para a preservação de outra, que não permitirão que os tubarões morram de fome para que os negros possam ser felizes; - ainda assim, os peticionários estão apreensivos, pela influência nefasta desta mania filantrópica que já é sentida até mesmo dentro dos muros de Vossas Senhorias, por isso anseiam ser ouvidos pelo Conselho na barra da sua augusta assembleia, onde, apesar dos delírios selvagens de fanatismo, eles esperam evidenciar, que o sustento dos tubarões e os melhores interesses de Vossas Senhorias estão intimamente ligados ao tráfico de carne humana.

Receosos de se tornarem repetitivos, os peticionários têm apenas a acrescentar que, se a abolição ocorrer, que o deus dos tubarões o evite, a prosperidade dos peticionários será inevitavelmente destruída, e o seu número, ao ser privado da sua comida habitual, diminuirá rapidamente.

Mas, por outro lado, se Vossas Senhorias, na sua capacidade legislativa, desprezarem os sentimentos de vulgaridade, e nobremente interferirem, seja de forma aberta ou por procrastinação, para preservar esse revigorante comércio da ruína que agora o parece aguardar, os peticionários, e a sua descendência, de boca bem aberta, como a natureza incita, irão sempre, sempre, atacar.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

No enquadramento de diversos relatos de época, nomeadamente através de crónicas, descrições de terras, diários de bordo e roteiros, entre outros, é possível enquadrar o tanto e o quanto no Oceano Atlântico, entre os séculos XV e XVIII, diferentes sociedades humanas interagem com um mais ou menos desconhecido mundo não humano. O Atlântico, como última grande barreira que limitou a circulação intensa do Homem pela terra³⁹¹, vencido o mito do mar tenebroso, guardou para a época dos descobrimentos um impulso em praticamente todos os níveis do conhecimento humano, económico, político, social, cultural, religioso e até científico, consequência de uma transformação do imaginário do Atlântico e do Atlântico imaginado³⁹².

Do século XV ao início do século XIX as viagens intensivas e o conhecimento de outras pessoas e terras, levaram os participantes a repensar o conhecimento herdado sobre o mundo e sobre a sua história. Começaram a surgir novas visões sobre as, até então, concepções medievais do mundo, aumentando de forma significativa o ritmo e a magnitude das mudanças nas sociedades humanas. O Atlântico tornou-se um mundo novo para todos, potenciando novas dinâmicas e novas interações³⁹³. Nesta senda, o desbravar dessa travessia atlântica potenciou, como provavelmente nunca tinha acontecido na história da humanidade, uma interação real, direta e permanente entre um mundo humano e um mundo não humano, que virá a influenciar, para sempre, a existência de uns e de outros. Com o início das descobertas marítimas europeias no Atlântico, durante os séculos XV e XVI, as pessoas começaram a perceber a existência de uma nova natureza, espécies semelhantes em diferentes continentes e oceanos e a existência de animais marinhos em contrapartida aos terrestres já conhecidos, a maioria deles bastante estranhos³⁹⁴.

Pela influência histórica que tal veio a acarretar, destaca-se, nesse mundo não humano, um animal que, cumprindo a função a que a natureza o predestinou, de grande

³⁹¹ Costa, João Paulo Oliveira, *Mare Nostrum - Em busca de Honra e Riqueza*, Círculo de Leitores e Temas e Debates, Lisboa, 2013, p. 71.

³⁹² Fonseca, Luís Adão (ed.), *O Atlântico: a memória de um Oceano - Vol. 1 Do imaginário do atlântico ao Atlântico imaginado*, Banco Português do Atlântico, Porto, 1993, p. 13.

³⁹³ Brito, Cristina & Vieira, Nina, *A Sea-Change in the Sea? Perceptions and Practices Towards Sea Turtles and Manatees in Portugal's Atlantic Ocean Legacy*, in: *Perspectives on Ocean Past: A Handbook on Marine Environmental History*, Dordrecht, 2016, p. 176.

³⁹⁴ *Idem*, p. 175.

predador do oceano, viria a assumir um ingrato (e provavelmente injusto) legado de terrível assassino e sanguinário devorador³⁹⁵. Na civilização ocidental, descritos desde Aristóteles, os tubarões foram atravessando a história, percorrendo a civilização romana, a Idade Média e o Renascimento, fases em que, muito para além do detalhe resultante da observação direta, a tradição da passagem da informação oral, a influência religiosa e um natural exagero de descrição mitológica sobre o pouco conhecido ou inexplicável, resultaram numa lenta evolução na interpretação e conhecimento destes animais. Despertando a curiosidade humana, os grandes animais marinhos, e em particular os tubarões, eram frequentemente descritos como criaturas mitológicas fantásticas e monstros perigosos. Tal como defende Paulo Lopes, *“naquela época de desbravar o mar, sem dúvida que todas as ações a bordo, fossem executadas pelo mais simples marinheiro ou pelo próprio almirante, eram indissociáveis de um imaginário marcado pela fantasia, as visões e os medos”*³⁹⁶.

Um dos principais motivos para este peculiar conhecimento, está no facto de, até à Idade Moderna, os europeus não contactarem diretamente com os habitantes dos grandes mares em oceano aberto. Até essa altura, pescava-se principalmente nos rios e junto à costa. Tal como com outras espécies de grande dimensão, os tubarões eram percecionados como um ser monstruoso, aos olhos das populações europeias medievais. Em contraste, os povos indígenas da África e das Américas, fruto do contacto constante com diversas espécies de tubarões, conheciam e integravam na sua vivência diária uma regular interação com estes animais. O início da aventura atlântica, abre uma nova janela para o conhecimento da humanidade em vários níveis e domínios, incluindo, neste caso, o contacto com os grandes tubarões do oceano.

*“As respostas humanas aos animais e ambientes moldam e são moldadas pelo conhecimento existente sobre uma espécie e percepções sociais dominantes sobre seu caráter e valor”*³⁹⁷. Com a expansão ultramarina europeia e com a exploração do oceano Atlântico, em contraponto com outras espécies marinhas que cativaram a simpatia dos navegantes, os tubarões assumem, logo desde o início, um papel de tenebroso protagonismo. Animal muito

³⁹⁵ Curiosamente, e muito à margem dos objetivos desta dissertação, seja-nos permitido o destaque de que, na linguagem universal dos séculos futuros, seja qual for a língua falada, o termo “tubarão” irá servir como sinónimo de identificação dos seres humanos que, pela sua atitude e comportamento, sejam possuidores de uma ânsia e desejos desmedidos.

³⁹⁶ Lopes, Op. Cit., 2009, p. 308.

³⁹⁷ Brito & Vieira, Op. Cit., 2016, p. 176.

perspicaz, curioso e destemido, é dos primeiros a acompanhar a navegação das embarcações europeias através do Atlântico. Pelas suas naturais características de sôfrego predador, consome tudo o que, caído do cimo das embarcações, chega ao seu habitat natural. Sejam alimentos ou materiais, digestíveis ou não, a sua voracidade tudo o faz devorar e engolir.

Contudo, se no início esse voraz apetite se resume ao consumo do que inadvertidamente cai ou é lançado à água, com o início do transporte em massa de seres humanos de África para a Europa e para as Américas o tubarão irá assumir um legado histórico do qual nunca mais se irá libertar. Nos números que é possível identificar, aproximadamente 14 milhões de pessoas foram escravizadas desde o final do século XV até ao início do século XIX. Destas, cerca de 5 milhões morreram durante o seu percurso ainda em terras africanas (captura, transporte em terra e até ao embarque), na travessia atlântica e no primeiro ano de cativeiro, nos locais de destino. De entre estas mortes, aproximar-se-ão das 1,5 milhões as que ocorreram durante a Passagem do Meio, através do Oceano Atlântico. A brutalidade e a violência destes números, em que cada unidade corresponde a um ser humano, foi fulcral no futuro da história moderna. E, nesta equação, para além daqueles direta e indiretamente responsáveis no mundo humano, sobra um protagonista principal do mundo não humano: o tubarão.

Desde essa altura, e até aos dias de hoje, o tubarão assume a fama de terrível predador de seres humanos, imagem que o acompanha ao longo da história e que tão intensamente tem sido retratada nas mais diversas formas de arte, nomeadamente ao nível da pintura e da literatura e, nos tempos mais recentes, do cinema. Curiosamente, no início da expansão atlântica, ainda muito antes do período inicial associado aos movimentos políticos e sociais que visaram a abolição da escravatura africana, desenvolvido especialmente durante o iluminismo do século XVIII, as representações de tubarões em gravuras e as descrições que lhes estavam associadas, incidiam invariavelmente no perigo que representavam para os marinheiros³⁹⁸. Dissociando os seres humanos em razão das suas origens geográficas e do tom da sua pele, o tempo encarregar-se-ia de ajustar essa perceção.

À luz dos relatos da época, o tubarão era cada vez menos um parceiro natural nesta interação entre humanos e não humanos ao longo do oceano Atlântico e cada vez mais um

³⁹⁸ Conforme destacado na Introdução desta dissertação.

feroz predador de seres humanos. O tráfico de escravos e o seu transporte através do oceano Atlântico, veio muitas vezes catalogar o tubarão, mais do que um predador natural, como um cruel assassino de escravos lançados ao mar.

Quando nos propusemos à elaboração desta dissertação, procurámos encontrar nos relatos da época (fossem crónicas, descrições de terras, diários de bordo ou roteiros, entre outros) registos que permitissem compreender se teria havido uma relação regular e contínua entre homens e tubarões. Dessa procura, importava encontrar resposta para as três questões que elencámos como ponto de partida: quanto o desenvolvimento do conhecimento científico e das técnicas de construção naval e de navegação haviam contribuído para a expansão atlântica e para a perceção e para o contacto com novos mundos e animais; de que forma a expansão atlântica teria possibilitado, por um lado, a interação entre navegadores europeus e animais marinhos e, por outro, a descoberta da existência dessas interações por parte de povos locais e Indígenas de África e da América do Sul; de que forma o comportamento dos tubarões perante seres humanos, poderá ter interferido com atitudes, comportamentos, tomadas de posição ou decisões importantes para a história da humanidade, muito em particular a associada à expansão atlântica.

Dos textos e dos desenhos, dos registos escritos e das imagens, foi possível retirar contributos para responder a estas questões. Quer através dos registos de evidências físicas e arqueológicas, quer através dos relatos dos cronistas, fica evidente uma constante e clara interação entre humanos e tubarões ao longo de todo o período associado à expansão marítima atlântica. Mas, mais do que isso, com a chegada a terras distantes de África e da América, os relatos dos cronistas permitem perceber que essa interação acompanha, desde sempre, as gentes que vivem perto das zonas costeiras e que fazem da presença do tubarão uma constante na sua vida. Identifica-se assim, uma longa cronologia nas relações entre humanos e não humanos dos oceanos, neste particular do Atlântico.

No cruzamento entre a história da expansão e a história dos oceanos, percorre-se um trajeto que atravessa várias épocas, da antiguidade até ao momento atual, e que tem, em cada momento, a participação ativa de vários intervenientes. De entre eles, pela sua permanência no tempo e no espaço, o tubarão apresenta-se como um parceiro ativo importante na escrita da história ambiental marinha. Esta observação das relações entre esses mundos humano e não humano que acompanha o curso da história, apresenta-se como um

vetor estratégico na análise das perspetivas de compreensão do relacionamento passado, presente e, porventura, futuro entre pessoas, animais e os seus ambientes naturais.

Seja numa vertente política, económica, religiosa, ecológica, social ou cultural, a observação e o estudo destas interações de longo tempo entre pessoas e animais, possibilita uma melhor interpretação das alterações históricas, quer no tempo, quer no espaço. A história ambiental marinha possui o potencial de auxiliar a recuperar mundos oceânicos, muitas vezes negligenciados, que abrangem quer humanos, quer animais. Pensar na vida debaixo de água, sob as ondas, possibilita transformar a nossa visão dos acontecimentos à superfície. Revela novos atores históricos, remodela geografias tradicionais e histórias mais antigas e porventura mais intrincadas do Atlântico, despontando como uma projeção do poder que lhe está associado. Este olhar abaixo das ondas, debaixo das águas atlânticas, potencia a revelação da complexidade das relações históricas das pessoas com o oceano³⁹⁹.

Como explanámos ao longo desta dissertação, os tubarões nadam nos mares da Terra há mais de 400 milhões de anos (Ma), sendo a sua presença anterior ao aparecimento das árvores (350 Ma) ou mesmo dos dinossauros (66 Ma), tendo sobrevivido a várias extinções em massa, ao longo da história global do planeta. Ao longo da sua evolução, os tubarões acabaram por se cruzar com os seres humanos, podendo essa contabilização temporal incidir entre 400 e 40 mil anos, tendo como referência os primeiros ancestrais dos seres humanos ou o homem moderno, sendo possível identificar desde a pré-história, vestígios da predação de tubarões pelos seres humanos.

Com a expansão marítima atlântica, dá-se um alargamento do contacto com a natureza e, neste particular, com o mundo marinho, com naturais consequências na evolução do conhecimento, facto que irá produzir profundas alterações na forma de estudar, descrever e representar o mundo natural. O medo do desconhecido, tão característico da mentalidade medieval, dá lugar à ansiedade, à curiosidade, à vontade de ir mais além e desvendar o incógnito. Uma vontade impulsionada pela motivação de experimentar e de enfrentar até os receios mais profundos e recônditos⁴⁰⁰.

³⁹⁹ Brito & Vieira, Op. Cit., 2016, pp. 177 e 178.

⁴⁰⁰ Lopes, Op. Cit., 2009, p. 69.

O tubarão, até então sujeito a avaliações e interpretações fortemente influenciadas pelas epistemologias antigas e medievais, adquiriria nesta época uma visibilidade muito significativa, fundamentalmente impulsionada pelo contacto direto e pela observação atenta e interessada dos novos olhos europeus. Para além da tradição de circulação oral da informação, as crónicas escritas, os esboços e os desenhos apresentavam então a imagem de um forte predador, senhor do oceano, terror dos que, por infortúnio, com ele se cruzavam.

“O ser humano não tem a habilidade física de permanecer dentro do Oceano. As ferramentas que temos ao nosso dispor, e que nos permitem explorar e estudar as profundezas, são avanços determinantes para melhor conhecermos o Oceano, mas em todas elas continuamos a ser espetadores”⁴⁰¹.

Esta dissertação procurou identificar relatos, descrições e representações sobre a interação entre humanos e tubarões, no oceano Atlântico, entre os séculos XV e XVIII. Numa convivência permanente e constante, numa variação regular entre a vida e a morte e em que a sobrevivência de um é, invariavelmente, o fim do outro, estes três séculos marcaram, marcam e continuarão a marcar a história da humanidade. Nesta dialética entre presa e predador, entre humanos e tubarões, onde a interpretação do papel de uns e de outros se alterna ao longo da história, torna-se evidente o quanto o estudo integrado da história da expansão atlântica e da história ambiental marinha pode ajudar a esclarecer a influência e o papel histórico destes animais, ontem, hoje e sempre... silenciosos.

⁴⁰¹ Brito & al., Op. Cit., 2022, p. 35.

Fontes e Bibliografia

Fontes Impressas

Acosta, José de, *Historia natural y moral de Las Indias*, Impreso en Sevilla: en casa de Iuan de Leon, Sevilla, 1590.

Águas, Neves, Fernão de Magalhães. *A Primeira Viagem à volta do Mundo contada pelos que nela participaram*, Mem Martins, Publicações Europa-América, 1990.

Albuquerque, Luís, BOURDON, Léon. *Le "Livro de Marinharia" de Gaspar Moreira, Leitura e comentário por [...]*, Lisboa, Junta de Investigações Científicas do Ultramar, 1977.

Anónimo, *Relação da viagem que fez ao estado do Brazil a Armada da Cõpanhia*, anno 1655. A cargo do General Francisco de Brito Freire. Impressa por mandato del Rey N.S. Na officina de Henrique Valente de Oliveira, Lisboa, 1657.

Anónimo, *Diários de Navegação da Carreira da Índia nos anos de 1595, 1596, 1597, 1600 e 1603 (Introdução de Quirino Fonseca)*, Academia das Ciências de Lisboa, Lisboa, 1936.

Anónimo, *Histoire Naturelle des Indies*, ca. 1586, Bequest of Clara S. Peck, 1983. Disponível em: <https://www.themorgan.org/collection/Histoire-Naturelle-des-Indes>

Anónimo, *Viagens de Luís Cadamosto e Pedro Sintra (Prefácio e notas de Damião Peres)*, Academia Portuguesa de História, Lisboa, 1988.

Aristóteles, *História dos Animais*, Imprensa Nacional Casa da Moeda, Lisboa, 2006.

Atkins, John, *A voyage to Guinea, Brasil, and the West-Indies*, Printed for Ward and Chandler, London, 1737.

Baião, António, *O Manuscrito de Valentim Fernandes*, Academia Portuguesa de História, Publicações comemorativas do duplo centenário da fundação e restauração de Portugal, Lisboa, 1940.

Barlow, Edward, *Barlow's Journal Of his life at sea in King's ships, East & West Indiamen & other Merchantmen from 1659 to 1708 - Volume I*, Hurst & Blackett, Ltd, London, 1934.

Bosman, William, *A New and Accurate Description of the Coast of Guinea: Divided into the Gold, the Slave, and the Ivory Coasts*, London, 1907.

Bosman, Guillaume, *Voyage de Guinée*, Chés Antoine Schouten, Autrech, 1705.

Branco, Antonio do Couto de Castello, *Memorias Militares*, Publicadas por Antonio de Novaes Ferram, Amsterdam, 1719.

Brásio, António, *Monumenta Missionaria Africana, África Ocidental, Volumes I a VII*, Agência Geral do Ultramar, Lisboa, 1953.

Brito, Bernardo Gomes de, *História Trágico-Marítima, Volumes I a VI*, Portucalense Editora, Porto, 1942.

Buxton, Thomas Fowell, *The African slave trade*, John Murray Albemarle Street, London, 1839.

Buxton, Thomas Fowell, *African slave trade and its remedy*, John Murray Albemarle Street, New York, 1840.

Caminha, Pero Vaz de, *Carta de Pêro Vaz de Caminha, 1 de maio de 1500, Torre do Tombo, Gavetas, Gav. 15, mç. 8, nº 2, f. 7v*, Transcrição paleográfica e Transcrição contemporânea. Disponível em: <https://antt.dglab.gov.pt/wp-content/uploads/sites/17/2010/11/Carta-de-Pero-Vaz-de-Caminha-transcricao.pdf>

Cardonega, António de Oliveira, *História Geral das Guerras Angolanas, Tomo I, II e III*, Agência Geral do Ultramar, Lisboa, 1972.

Cardim, Fernão, *Tratados da terra e gente do Brasil*, Editores J. Leite & Cia, Rio de Janeiro, 1925.

Cavazzi, João António de Montecúccolo, *Descrição histórica dos três reinos do Congo, Matamba e Angola (Introdução bibliográfica por F. Leite Faria) Volumes I-II*, Junta de Investigação do Ultramar, Lisboa, 1965.

Clarkson, Thomas, *An essay on the slavery and commerce of the human species, particularly the African*, Printed by J. Phillips, London, 1786.

Crow, Hugh, *Memoirs of the late Captain Hugh Crow of Liverpool*, Printed by G.F. Harris's Widow and Brothers, London, 1830.

Documenta Indica, Vol. III (1553-1557), APUD Monumenta Historica Soc. IESU, Romae, 1954.

Equiano, Olaudah, *The Interesting Narrative of the Life of Olaudah Equiano, Or Gustavus Vassa, The African Written By Himself*, The Project Gutenberg EBook, 2005.

Falconbridge, Alexander, *An account of the slave trade on the Coast of Africa*, Printed by J. Phillips, George Yard, Lombard Street, London, 1788.

Gândavo, Pêro de Magalhães, *Tratado da terra do Brasil, História da Província Santa Cruz*, Ed. Itatiaia, Belo Horizonte, Ed. da Universidade de São Paulo, 1980.

Gattine, Michel Ange de & Plaisance, Denys de Carli, *Relation curieuse et nouvelle d'un voyage de Congo fait és années 1666 et 1667*, Chez Thomas Amaulry Libraire, Lyon, 1680.

Goldsmith, Oliver, *An History of the Earth and animated nature - Volume III*, William Charlton Wright, London, 1824.

Herbert, Thomas, *A relation of some yeares travaile begunne anno 1626. Into Afrique and the greater Asia, especially the territories of the Persian monarchie: and some parts of the orientall Indies, and iles adjacent*, Printed by William Stansby and Iacob Bloome, London, 1634.

Knivet, Antonio, *Notável viagem que no anno de 1591 e seguintes fez Antonio Knivet da Inglaterra ao mar do sul em companhia de Thomas Candish*, in *Revista Trimestral do Instituto Historico Geographico e Ethnographico do Brazil*, Tomo XLI, parte I, Rio de Janeiro, 1878.

Labat, Jean Batiste, *Voyage du chevalier des marchais en Guinée, Isles voisines et a Cayenne - Tome Premier*, Aux dépens de la Compagnie, Amsterdam, 1731.

Labat, Jean Batiste, *Relation Historique de l' Ethiopie Occidentale - Tome I*, Libraire chez Charles Jean Baptiste Delestine, Paris, 1732.

Labat, Pére, *The Memoirs of Pére Labat 1693-1705*, Publish by Frank Cass and Company Limited, London, 1970.

Las Casas, Fray Bartolomé de, *Historia de las Indias - Tomo III*, Imprenta de Miguel Ginesta, Madrid, 1875.

Las Casas, Bartolomeu de, *Historia de las Indias - Tomo V / Apologetica Historia Sumaria*, Imprenta de Miguel Ginesta, Madrid, 1876.

Léry, Jean de, *Viagem à terra do Brasil*, Biblioteca do Exército - Editora, Brasilia, 1961.

Gomes, Diogo, *As Relações do Descobrimento da Guiné e das Ilhas dos Açores, Madeira e Cabo Verde*, tradução do latim por Gabriel Pereira, *Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa*, 17ª Série, Nº 5, 1898-1899.

Mendoza, Jhoan de Escalante, *Itinerario de Navegacion de Los Mares y Tierras Occidentales*, in *A La Mar Madera - Libro Quinto de las Disquisiciones Náuticas - por Cesáreo Fernandez Duro*, Imprenta Estereotipia Y Galvanoplastia de Aribau Y Cª, Madrid, 1880.

Montecuccolo, Antonio Cavazzi, *Istorica Descrizione de ter Regni Congo, Matamba et Angola*, Bologna, 1687.

Nunes, Pedro, *Tratado da Sphera com a Theorica do Sol e da Lua*, per Germão Galharde empreendedor, Lisboa, 1537.

Pereira, Duarte Pacheco, *Esmeraldo de Situ Orbis*, Imprensa Nacional, 1892, Lisboa.

Pigafetta, Antonio, *Premier voyage au tour du monde sur l'escadre de Magellan*, Chez H. J. Jansen Imprimeur - Libraire, Paris, 1801.

Pigafetta, Antonio, *First voyage round the world, by Magellan*, Hakluyt Society, London, 1874.

Piagafetta, Antonio, *A primeira viagem em redor do mundo*, Oficina do Livro, Lisboa, 2020.

Pimentel, Luís Serrão, *Prática da arte de navegar*, Agência Geral do Ultramar, Lisboa, 1960.

Pimentel, Manoel, *Arte de Navegar e roteiro das Viagens, e Costas Maritimas de Guiné, Angola, Brazil, indias, e ilhas Occidentaes, e Orientaes*, Typografia de António Rodrigues Galhardo, Lisboa, 1819.

Pinto, Fernão Mendes, *Peregrinação*, 7 volumes, Porto, Portucalense Editora, 1944.

Ramusio, Giovanni Baptista, *In Moltu Luoghi Corretta, Et Ampliata, Nella Quale Si Contengono La Descriptione Dell'Africa, & del paese del Prete Ianni, con vari viaggi ... et la Navigazione attorno il Mondo ...*, Giunti, Venetia, 1554.

Richshoffer, Ambrosio, *Diário de um soldado da Companhia das Indias Occidentaes (1629-1632)*, Typographia de Laemmert & Comp., Recife, 1897.

Robinson, Samuel, *A Sailor Boy's Experience Aboard a Slave Ship*, G.C. Book Publishers Ltd, Wigton, 1996.

Rondelet, Guillaume, *L'Histoire Entiere Des Poissons*, Masse D'Or, Lion, 1558.

Rondeletii, Gulielmi, *Libri de piscibus marinis - in quibus veræ piscium effigies expressæ sunt*, apud Matthiam Bonhomme, Lugduni, 1554.

Rondelet, Guillaume, *L'Histoire Entiere Des Poissons*, 1558.

Santos, Frei João dos, *Ethiopia Oriental -Volume I*, Bibliotheca de Classicos Portuguezes, Mello d'Azevedo editor, Lisboa, 1891.

Sorento, Jerom Merolla da, *A voyage to Congo and several other countries chiefly in Southern-Africk*, Printed for H. Lintot and J. Osborn, London, 1682.

Sousa, Gabriel Soares de, *Tratado Descriptivo do Brasil em 1587*, Typographia de João Ignacio da Silva, Rio de Janeiro, 1879.

Staden, Hans, *Nus, Ferozes e Antropófagos – Verdadeira história de um país de selvagens nus, ferozes e canibais, situado no Novo Mundo chamado América (1557)*, Feitoria dos Livros, Lisboa, 2016.

Taunay, Affonso de, *Zoologia Fantastica do Brasil*, Editora Companhia Melhoramentos de São Paulo, São Paulo, ???.

Thevet, André, *Singularidades da França Antártica, a que outros chama de América*, Edições do Senado Federal - Volume 251, Brasília, 2018.

Thevet, André, *Les Singularitez de la France Antarctique autrement nommée Amerique*, Chez les heritiers de Maurice de la Porte, Paris, 1557.

Told, Silas, *An account of the life, and dealings of God with Silas Told*, Printed by W. Cowdroy, London, 1805.

Valdés, Gonzalo Fernandez de Oviedo, Historia General y Natural de Las Indias, Islas y Tierra Firme del Mar Océano - Primeira Parte, Imprenta de la Real Academia de la Historia, Madrid, 1851.

Valdés, Gonzalo Fernandez de Oviedo, Historia General y Natural de Las Indias - Tercera Parte -Tomo IV, Imprenta de la Real Academia de la Historia, Madrid, 1855.

Vasconcellos, Simão de, Vida do P. Joam D'Almeida da Companhia de Iesu na Provincia do Brazil, Officina Craeíbeeckiana, Lisboa, 1658.

Zurara, Gomes Eanes da, Cronica da Guiné - Volume I, Livraria Civilização, Porto, 1937.

Dicionários e Enciclopédias

Dicionário da História dos Descobrimentos Portugueses, Dir. Luís de Albuquerque, Círculo de Leitores e Autores, vol. I e II, Lisboa, 1994.

Enciclopédia Virtual da Expansão Portuguesa, Centro de História de Além-Mar, Disponível em: <http://www.fcsh.unl.pt/cham/eve/#>.

História da Expansão Portuguesa, direcção de Francisco Bettencourt e Kirti Chaudhuri, vol.1, Círculo de Leitores, Lisboa, 1998.

Bases de Dados

Voyages. The Trans-Atlantic Slave Trade Database. Disponível em: <http://slavevoyages.org/>

Estudos

Albuquerque, Luís de, Introdução à História dos Descobrimentos Portugueses - 3ª edição, Publicações Europa-América, Lisboa, 1983.

Albuquerque, Luís de, Navegação Astronómica, Comissão para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, Lisboa, 1988.

Albuquerque, Wlamyra R. & Filho, Walter Fraga, Uma História do Negro no Brasil, Centro de Estudos Afro-Orientais, Fundação Cultural Palmares, Salvador, 2006.

Alencastro, Luiz Felipe, O Tratado dos Videntes, Formação do Brasil no Atlântico Sul, Companhia das Letras, São Paulo, 2000.

Alex, Bridget, Why did ancient indigenous groups in Brazil hunt sharks?, Smithsonian Magazine, 2021. Disponível em: <https://www.smithsonianmag.com/science-nature/ancient-indigenous-groups-brazil-hunted-sharks-food-and-arm-weapons-180976941/>

Almaça, Carlos, Os Portugueses do Brasil e a Zoologia Pré-Lineana, in A Universidade e os Descobrimentos – Colóquio promovido pela Universidade de Lisboa, Comissão Nacional para as comemorações dos Descobrimentos Portugueses - Imprensa Nacional Casa da Moeda, Lisboa, 1993.

Barreto, Luís Filipe, Os Descobrimentos e a Ordem do Saber - Uma análise Sociocultural, Gradiva, Lisboa, 1987.

Bres, M., The behaviour of sharks, Reviews in Fish Biology and Fisheries nº3 (2) 133–159, 1993.

Brito, Cristina, Os mamíferos marinhos nas viagens marítimas pelo atlântico entre os séculos XV e XVIII: a evolução da ciência e do conhecimento, Dissertação de Doutoramento em História, FCSH/ UNL, Lisboa, 2009.

Brito, Cristina, A história ambiental dos cetáceos em Portugal ao longo de 500 anos de avistamentos, 2012. Disponível em: <https://www.researchgate.net/publication/265506567>

Brito, Cristina, *New Science From Old News*, Escola De Mar, Lisboa, 2016.

Brito, Cristina & Vieira, Nina, A sea-change in the sea? Perceptions and practices towards sea turtles and manatees in Portugal's Atlantic Ocean legacy, In Schwerdtner Máñez, Kathleen & Poulsen, Bo (Eds.) *Perspectives on Oceans Past. A Handbook of Marine Environmental History*. Springer Science+Business Media, Dordrecht, 2016.

Brito, Cristina, Connected margins and disconnected knowledge: Exotic marine mammals in the making of early modern European natural history. In Amélia Polónia, Fabiano Bracht; Gisele C. Conceição; Monique Palma (Eds), *Cross-cultural Exchange and the Circulation of Knowledge in the First Global Age*, CITCEM/Edições Afrontamento, v.1: 106-132, Porto, 2018.

Brito, Cristina, Pessoas, manatins e o ambiente aquático na América moderna: confluência e divergência nas interações históricas entre humanos e animais, Dossier Rios e Sociedades, *Revista Brasileira de História* nº 39 (81), São Paulo, 2019.

Brito, Cristina & Vieira, Nina & Garcia, Catarina & Carvalho, Patrícia & Lacerda, Teresa & Baço, Joana, O oceano histórico e ecológico: Narrativas e contextos da época moderna, *Negócios Estrangeiros* nº 22, Edição Digital, 2022. Disponível em: https://idi.mne.gov.pt/images/Revista_NE/PDF/n%C2%BA22_Oceanos/Revista_Neg%C3%B3cios_Estrangeiros_n%C2%BA_22_julho_2022.pdf

Burnard, Trevor, *Atlantic History*, Oxford Bibliographies. Disponível em: <https://www.oxfordbibliographies.com/page/atlantic-history>

Caldeira, Arlindo Manuel, *Mulheres, Sexualidade e Casamento em São Tomé e Príncipe (Séculos XV-XVIII)*, Edições Cosmos e Grupo de Trabalho do Ministério da Educação para as Comemorações dos Descobrimientos Portugueses, Lisboa, 1999.

Caldeira, Arlindo Manuel, *Viagens de um Piloto Português do Século XVI à Costa de África e a São Tomé*, Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimientos Portugueses, Lisboa, 2000.

Caldeira, Arlindo Manuel, *Escravos e traficantes no Império Português*, Esfera dos Livros, Lisboa, 2013.

Carreira da Índia (A), Org. Bernardino Cadete, V Simpósio de história Marítima, Academia de Marinha, Lisboa, 2003.

Castro, Filipe Vieira, *Os Navios dos Séculos XVI e XVII: Linhas Gerais de Evolução; Unidades de Medida e Arqueio*, in *História da Marinha Portuguesa – Navios, Marinheiros e Arte de Navegar 1500-1668*, Francisco Contente Domingues (Coord.), Academia de Marinha, Lisboa, 2012.

Castro, José I., On the origins of the Spanish word 'tiburón', and the English word 'shark', *Environmental Biology of Fishes* nº65, Kluwer Academic Publishers, 2002.

Castro, José I., Historical Knowledge of Sharks: Ancient Science, Earliest Encounters, and American Science, Fisheries, and Utilization, *Marine Fisheries Review* nº75(4), 2013.

Corredoira, Pilar Diez Del Corral (coord.), *A donde Neptuno Reina, Water, Gods and Power During The Modern Era (16th-18th Centuries)*, CHAM - Centro de Humanidades, Lisboa, 2020.

Cortesão, Jaime, *Influência dos Descobrimientos Portugueses na História da Civilização*, *Obras Completas* 5, Imprensa Nacional Casa da Moeda, Lisboa, 1993.

Costa, João Paulo Oliveira, *Mare Nostrum. Em busca de Honra e Riqueza*, *Círculo de Leitores e Temas e Debates*, Lisboa, 2013.

Costa, João Paulo Oliveira (coord.), Rodrigues, José Damião, Oliveira, Pedro Aires, *História da Expansão e do Império Português*, Esfera dos Livros, Lisboa, 2014.

- Costa, João Paulo Oliveira, Henrique o Infante, A Esfera dos Livros, Lisboa, 2017.
- Costa, Manuel Fernandes, As Navegações Atlânticas no Século XV, Biblioteca Breve - Vol. 30, Instituto de Cultura Portuguesa, Lisboa, 1979.
- Costantino, Grace, Sharks Were Once Called Sea Dogs, And Other Little-Known Facts, Biodiversity Heritage Library, 2014. Disponível em: <https://www.smithsonianmag.com/science-nature/sharks-were-once-called-sea-dogs-and-other-little-known-facts-180952320/>
- Crawford, Dean, Shark, Reaktion Books Ltd, London, 2008.
- Curtin, Philip D., *The Atlantic Slave Trade: A Census*, Madison: University of Wisconsin Press, 1972.
- Daget, Serge (Edt), Repertoire des expeditions negrieres françaises au XVIIIe Siècle - Tome Premier, Société Française d'Historie d'Outre-Mer, Paris, 1978.
- Disney, Anthony R., A História de Portugal e do Império Português, Volume II, Clube do Autor, Lisboa, 2020.
- Domingues, Francisco Contente, Os Navios do Mar Oceano, Teoria e empiria na arquitetura naval portuguesa dos séculos XVI e XVII, Centro de História Universidade de Lisboa, Lisboa, 2004.
- Domingues, Francisco Contente & Guerreiro, Inácio, A vida a bordo da carreira da Índia (século XVI), Centro de Estudos de História e Cartografia Antiga, Instituto de Investigação Científica Tropical, Lisboa, 1988.
- Domingues, Francisco Contente, Ciência e Tecnologia na Navegação Portuguesa: A Ideia de Experiência no Século XVI, in A Expansão Marítima Portuguesa, 1400-1800, Diogo Ramada Curto (Dir.), Edições 70, Lisboa, 2010.
- História da Marinha Portuguesa, Navios, Marinheiros e Arte de Navegar 1139-1499, Fernando Gomes Pedrosa (coord.), Academia de Marinha, Lisboa, 1997.
- História da Marinha Portuguesa, Navios, Marinheiros e Arte de Navegar 1500-1668, Francisco Contente Domingues (coord.), Academia de Marinha, Lisboa, 2012.
- História da Marinha Portuguesa, Navios, Marinheiros e Arte de Navegar 1669-1823, José Manuel Malhão Pereira (coord.), Academia de Marinha, Lisboa, 2012.
- Ebert, David & Dando, Marc & Fowler, Sarah, *Sharks of the World: A Complete Guide*, Princeton University Press, Princeton, 2021.
- Eltis, David, A Brief Overview of the Trans-Atlantic Slave Trade, Slave Voyages.org, 2007. Disponível em: <https://www.slavevoyages.org/voyage/essays#interpretation/a-brief-overview-of-the-trans-atlantic-slave-trade/introduction/0/pt/>
- Eltis, David & Engerman, Stanley L. & Bradley, Keith R. & Cartledge, Paul & Drescher; Seymour, The Cambridge World History of Slavery: Volume 3, AD 1420-AD 1804, Cambridge University Press, Cambridge, 2011.
- Fonseca, Luís Adão (ed.), O Atlântico: a memória de um Oceano - Vol. 1 Do imaginário do atlântico ao Atlântico imaginado, Banco Português do Atlântico, Porto, 1993.
- Fonseca, Luís Adão da, O imaginário dos navegantes portugueses dos séculos 15 e 16, Estudos Avançados, Revista Estudos Avançados nº6 (16), Instituto de Estudos Avançados da Universidade de São Paulo, São Paulo, 1994.
- Fowler, Sarah & Underwood, Charlie, A Evolução dos Peixes, in *Sharks of the World: A Complete Guide*, Princeton University Press, Princeton, 2021.
- Garcia, José Manuel, Viagens e Encontros no Início da Mundialização, Descobrimientos - Volume 9, Ed. Verso da História, Lisboa, 2015.

- Gillis, John R., *The Human Shore: Seacoast in History*, The University of Chicago, Chicago, 2012.
- Gilson, Simon Pierre & Lessa, Andrea, *Interacciones humanos-tiburones en libros de crónicas de los siglos XVI y XVII: Una rica fuente de información para los estudios de zooarqueología brasileños*, *Archaeofauna - International Journal of Archaeozoology* - nº 28, Madrid, 2019.
- Gilson, Simon-Pierre & Lessa, Andrea, *Pre-colonial groups from Brazilian coast and sharks: first glimpse on a complex relationship through the case study of the shallow site Rio do Meio, Santa Catarina*, In: *Cadernos do Lepaarq*, v. XVI, n.32., Jul-Dez, 2019.
- Gomes, Laurentino, *Escavidão*, Porto Editora, Lisboa, 2021.
- Henriques, Ana Catarina & Sá, Rita & Grilo, Catarina, *Tubarões e Raias, Guardiões do Oceano em Crise*, Associação Natureza Portugal/ WWF, Lisboa, 2021.
- Henriques, Isabel Castro, *De Escravos a Indígenas. O Longo Processo de Instrumentalização dos Africanos (séculos XV-XX)*, Caleidoscópio, Lisboa, 2019.
- História Geral da África. Volume V. África do século XVI ao XVIII*, Comité Científico Internacional da UNESCO para Redação da História Geral da África, UNESCO, Brasília, 2010.
- Klein, Herbert S., *O Comércio Atlântico de Escravos Quatro Séculos de Comércio Escravagista*, Replicação, Lisboa, 2002.
- Jiménez, Daniel Jorques, *El indoamericanismo léxico em la narrativa de Manuel Puig (I): léxico de flora y fauna*, in *Estudios de lengua y cultura ameríndias : lenguas, literaturas y médios : actas de las IV Jornadas internacionales de lenguas y cultura ameríndias – Daniel Jorques Jiménez y Julio Calvo Perez (coord.)*, Universitat de Valencia, Valencia, 1998.
- Jones, Tom, *The Xoc, the Shark, and the Sea Dogs: An Historical Encounter*, Fifth Palenque Round Table Series - Vol. 7, The Pre-Columbian Art Research Institute, San Francisco, 1985.
- Klein, Herbert S. & Engerman, Stanley L. & Haines, Robin & Shlomowitz, Ralph, *Transoceanic Mortality: The Slave Trade in Comparative Perspective*, *The William and Mary Quarterly*, vol. 58, no. 1, 2001.
- Klein, Herbert S., *O Comércio Atlântico de Escravos - Quatro séculos de comércio escravagista*, Editora Replicação, Lisboa, 2002.
- Lopes, Paulo Catarino, *O Medo do Mar nos Descobrimentos - Representações do fantástico e dos medos marinhos no final da Idade Média*, Tribuna da História, 2009.
- Matos, Raimundo, J. C., *Compêndio Histórico das Possessões de Portugal na África*, Ministério da Justiça e Negócios Interiores / Arquivo Nacional, Rio de Janeiro, 1963.
- Matos, Artur Teodoro, *As Escalas do Atlântico no Século XVI*, *Separata da Revista da Universidade de Coimbra*, Vol. XXXIV, Pp 157-183, Coimbra, 1988.
- Matos, Artur Teodoro de, *Rotas Portuguesas do Atlântico*, *Revista Oceanos - Portugal e o Mar*, Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, Lisboa, 1992.
- Marques, João Pedro, *Combates pela verdade - Portugal e os escravos*, Guerra e Paz, Lisboa, 2020.
- Marques, João Pedro, *Revoltas Escravas - Mistificações e mal-entendidos*, Guerra e Paz, Lisboa, 2022.
- Mazzoldi, Carlotta & Bearzi, Giovanni & Brito, Cristina & Carvalho, Inês & Desiderá, Elena & Endrizzi, Lara & et al., *From Sea Monsters to Charismatic Megafauna: Changes in Perception and Use of Large Marine Animals*, *PLoS ONE* 14 (12), 2019. Disponível em: <https://doi.org/10.1371/journal.pone.0226810>
- Monteiro, Alexandre & Castro, Filipe, *Os nossos navios no fundo do oceano*, in *Amândio Barros (Coord.)*, *Os Descobrimentos e as Origens da Convergência Global*, Casa do Infante/Câmara Municipal do Porto, Porto, 2015.
- Oliveira, Fernando, *O Livro da Fábrica das Naos*, Academia de Marinha, Lisboa, 1991.

- Patterson, Orlando, Slavery and social death - A comparative study, Harvard University Press, Cambridge, Massachusetts, and London, 1982.
- Peixoto, José Pinto, Os descobrimentos e o alargamento do conhecimento do mundo físico, in A Universidade e os Descobrimientos – Colóquio promovido pela Universidade de Lisboa, Comissão Nacional para as comemorações dos Descobrimientos Portugueses - Imprensa Nacional Casa da Moeda, Lisboa, 1993.
- Pelúcia, Alexandra, Corsários e Piratas Portugueses, Aventureiros nos Mares da Ásia, Esfera dos Livros, Lisboa, 2010.
- Pereira, José Manuel Malhão, Métodos e Instrumentos de Navegação, in História da Marinha Portuguesa - Navios, Marinheiros e Arte de Navegar 1500-1668, Francisco Contente Domingues (Coord.), Academia de Marinha, Lisboa, 2012.
- Pereira, José Manuel Malhão (Coord.), História da Marinha Portuguesa - Navios, marinheiros e arte de navegar 1669-1823, Academia de Marinha, Lisboa, 2012.
- Pereira, José Malhão, Os Roteiros e a expansão Marítima Portuguesa e Europeia, Academia de Ciências de Lisboa, Lisboa, 2017.
- Peres, Damião, História dos Descobrimientos Portugueses, Vertente, Porto, 1992.
- Pinto, Manuel do Rosário, Relação do Descobrimento da Ilha de São Tomé, Fixação do texto, introdução e notas de A. M. Caldeira, CHAM / Universidade Nova de Lisboa, Lisboa, 2006.
- Prestage, Edgar, Os Pioneiros Portugueses, Alma dos Livros, Lisboa, 2022.
- Randles, W.G.L., Da terra plana ao globo terrestre, Papyrus Editora, Campinas, 1994.
- Rediker, Marcus, The Slave Ship - A human history, John Murray Publishers, London, 2007.
- Rediker, Marcus, History from below the water line: Sharks and the Atlantic slave trade, Atlantic Studies, 5:2, 285 - 297, 2008.
- Reis, António L. Estácio, As Navegações Portuguesas no Atlântico e o Descobrimento da América, in Actas do I Simpósio de História Marítima, Ed. Academia de Marinha, Lisboa, 1992.
- Reis, Bruno Cardoso, A Centralidade do Atlântico: Portugal e o Futuro da Ordem Internacional, IDN Cadernos - Instituto de Defesa Nacional, Lisboa, 2015.
- Ribeiro, António Manuel Fernandes da Silva, Os Navios e as Técnicas Náuticas Atlânticas nos Séculos XV e XVI: Os Pilares da Estratégia 3C, Revista Militar Nº 2515/2516, Lisboa, 2011.
- Russel-Wood, A. J. R., Men under Stress: The Social Environment of the Carreira da Índia, 1550-1750”, IIº Seminário Internacional de História Indo-Portuguesa, Actas, ed. org. por Luís de Albuquerque e Inácio Guerreiro, Lisboa, 1985.
- Russell-Wood, A.J.R., O Império Português. 1415-1808 O Mundo em Movimento, Clube do Autor, Lisboa, 2016.
- Schwartz, Stuart B., Segredos Internos Engenhos e Escravos na Sociedade Colonial 1550-1835, Companhia das Letras, São Paulo, 1988.
- Serrão, Joaquim Veríssimo, História de Portugal, Volumes V, VI e VII, 6ª Edição, Editorial Verbo, Lisboa, 2004.
- Silva, José Manuel Azevedo e, Os Navios Que Descobriram o Mundo e a Vida a Bordo, in Revista de História das Ideias Vol. 14 - Descobrimientos, Expansão e Identidade Nacional, Instituto de História e Teoria das Ideias - Faculdade de Letras, Coimbra, 1992.

Vieira, Nina, A taxonomia da baleação portuguesa entre os séculos XV e XVIII: Uma história atlântica do mar, das baleias e das pessoas, Tese de Doutoramento em História - Especialidade em História da Expansão, FCSH/ UNL, Lisboa, 2020.

Vieira, Nina & Brito, Cristina & Roque, Ana Cristina, Aquatic animals, now and then: Appropriation of nature in Portuguese America and early notions of overexploitation and human impact. In Ana Cristina Roque, Cristina Brito & Cecilia Veracini (Eds.). Peoples, Nature and Environments: Learning to live together. Cambridge Scholars Publishing, p. 68-82, 2020. Aquatic Animals, Now and Then, Cambridge Scholars Publishers, Disponível em: <http://hdl.handle.net/10362/108747>

Lista de Figuras

- Figura 1 - Desenho de tubarão (c. 1634) 8
Fonte: Illustrations de Description of the Persian Monarchy, p. 6.
Disponível em <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b2300763h/f4.item>
- Figura 2 - Desenho de tubarão (c. 1586) 8
Fonte: Histoire Naturelle des Indes, p. 38_r.
Disponível em <https://www.themorgan.org/collection/Histoire-Naturelle-des-Indes/38>
- Figura 3 - Desenho de Edward Barlow (c. 1663) 9
Fonte: Barlow's Journal of his life at sea, p. 82_A.
Disponível em <https://www.rmg.co.uk/collections/archive/rmgc-object-505786>.
- Figura 4 - Projeção de Mercator (1569) 12
Fonte: Nova et Aucta Orbis Terrae Descriptio ad Usum Navigatium Emendate
Disponível em: https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/b/b2/Mercator_1569.png
- Figura 5 - Armada portuguesa em Saukin (1541) 25
Fonte: Roteiro do Mar Vermelho de João de Castro, durante a expedição portuguesa a Suez/ Egípto, em 1540-1541
Disponível em:
[https://wikiimg.tojsiabt.com/wikipedia/commons/thumb/9/9e/Portuguese Naus, Galleon, Square rigged caravel, galleys.jpg/1280px-Portuguese Naus, Galleon, Square rigged caravel, galleys.jpg](https://wikiimg.tojsiabt.com/wikipedia/commons/thumb/9/9e/Portuguese_Naus,_Galleon,_Square_rigged_caravel,_galleys.jpg/1280px-Portuguese_Naus,_Galleon,_Square_rigged_caravel,_galleys.jpg)
- Figura 6 - Canis carcharias, de Pierre Belon (1553) 34
Fonte: *De aquatilibus, Libri duo*
<https://www.biodiversitylibrary.org/item/26702#page/10/mode/1up>
- Figura 7 - Tubarão-martelo e tubarões-gato, de Ippolito Salviani (1554) 34
Fonte: *Aquatilium Animalium Historiae*
Disponível em: <https://www.biodiversitylibrary.org/item/156187#page/38/mode/1up>
- Figura 8 - De Lamia, de Guillaume Rondelet (1558) 36
Fonte: *L'Histoire Entiere Des Poissons*
Disponível em: https://books.google.pt/books?id=1YQO132iFLUC&pg=RA1-PP1&hl=pt-PT&source=gbs_selected_pages&cad=2#v=onepage&q&f=false
- Figura 9 - Canis Carchariae Dissectum Caput, de Nicolaus Steno (1667) 37
Disponível em: <https://ucmp.berkeley.edu/history/images/stenoshark.jpg>
- Figura 10 - Squalus carcharias, de Caroli Linnaei (1758) 38
Fonte: *Systema Naturae*
Disponível em: <https://www.biodiversitylibrary.org/item/10277#page/3/mode/1up>
- Figura 11 - Desenho de André Thevet 55
Fonte: *Les Singularitez de la France Antarctique autrement nommée Amerique*, p. 50.
Disponível em <https://bdlb.bn.gov.br/acervo/handle/20.500.12156.3/27426>
- Figura 12 - Desenho de Edward Barlow 56
Fonte: Barlow's Journal of his life at sea, p. 181.
Disponível em <https://www.rmg.co.uk/collections/archive/rmgc-object-505786>
- Figura 13 - The Petition of the Sharks of Africa 115
Disponível em: <https://evblog.virginiahumanities.org/2012/01/the-petition-of-the-sharks-of-africa/>

Lista de Tabelas

Tabela 1 - Tabela que mostra a estimativa do número de escravos embarcados entre 1501 e 1800, por regiões de embarque, em períodos de 100 anos 96

Fonte: Slave Voyages. Acesso em 22/06/2022.

Disponível em: <https://www.slavevoyages.org/assessment/estimates>

Tabela 2 - Tabela que mostra a estimativa do número de escravos desembarcados entre 1501 e 1800, por grandes regiões de desembarque, em períodos de 100 anos 96

Fonte: Slave Voyages. Acesso em 22/06/2022.

Disponível em: <https://www.slavevoyages.org/assessment/estimates>