

PREFEITURA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO, SECRETARIA MUNICIPAL DE CULTURA APRESENTAM:



GRANDES

Navegações

LIVRO ILUSTRADO



TRINITY

PREFEITURA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO,
SECRETARIA MUNICIPAL DE CULTURA APRESENTAM:

GRANDES Navegações

L I V R O I L U S T R A D O

PREFEITO
EDUARDO PAES

REALIZAÇÃO
TRINITY

DIREÇÃO
FERNANDO
OLIVEIRA

COORDENAÇÃO
EDITORIAL
ADRIANA ZABEO

COORDENAÇÃO
DE CULTURA
ADRIANA ZABEO
BIA ARAÚJO

PRODUTORES
MARCUS SANTOS
JOANA LIBRETTI

TEXTOS
LUCAS NAYLOR
ADRIANA ZABEO

ILUSTRAÇÕES
LUCAS NAYLOR

PROJETO GRÁFICO
LUCAS NAYLOR

PATROCÍNIO



PRODUÇÃO

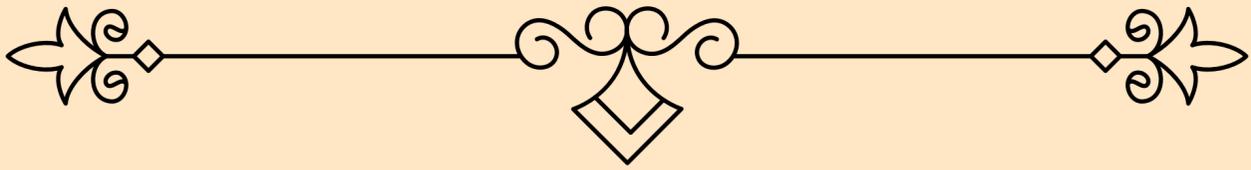
zabeo



REALIZAÇÃO



AS GRANDES NAVEGAÇÕES



Novos marujos, sejam muito bem-vindos ao mundo das Grandes Navegações!

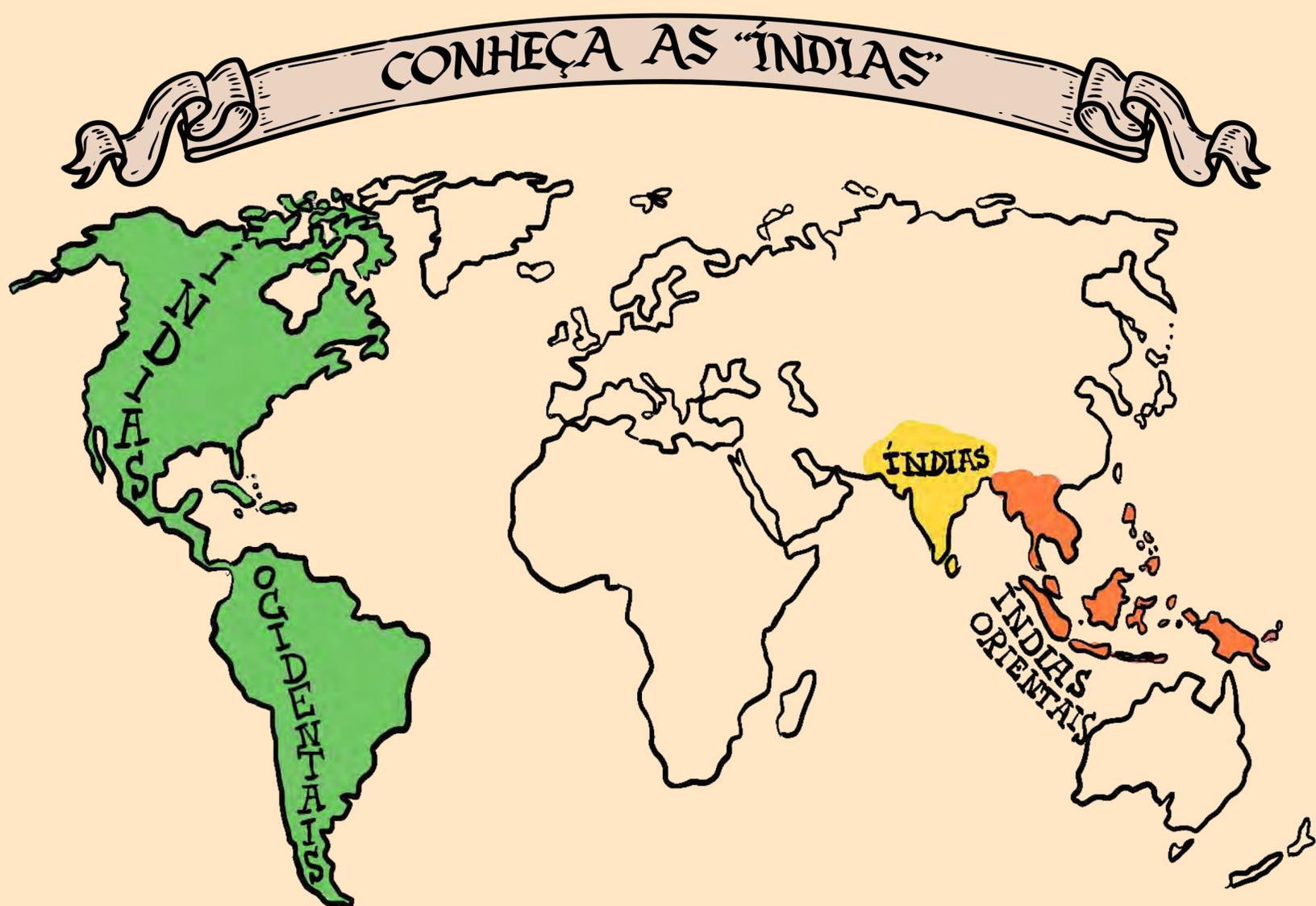
Essa época, que começou no final dos anos 1300 e durou até quase 1700, também é chamada de Era dos Descobrimentos, graças às grandes descobertas feitas pelos europeus em termos de novas terras e rotas marítimas.



Foi uma era de grandes navios, grandes navegadores e grandes negócios, tudo isso sendo realizado em escala global: trocas, compras e vendas entre Europa, África, Ásia e eventualmente as Américas.

O nosso mundo de hoje é assim, e nossa economia depende do comércio com centenas de países, mas nem sempre foi dessa forma. Esse jeito de fazer negócio começou lá atrás, na época das Grandes Navegações, com nossos colonizadores portugueses.

Inicialmente, os grandes navegadores estavam em busca de novas rotas comerciais para os territórios que eles chamavam na época de "Índias". Mas afinal, o que eram as Índias?



Os portugueses eram muito bons com barcos, mas meio ruins com nomes. O termo "Índias" era utilizado para a nação que até hoje chamamos de Índia. Até aí tudo bem, mas eles foram um pouco além. Os países que hoje conhecemos como Tailândia, Myanmar, Camboja, Laos, Vietnã, Singapura, Filipinas, Malásia, Brunei e Indonésia também eram as Índias Orientais, pois estavam mais para o leste, mas eles não pararam por aí! As Índias Ocidentais (a Oeste) eram todo o continente das Américas, do Canadá ao Chile, incluindo o Brasil! E é por isso que as populações nativas daqui eram chamadas de "índios".



Hindu, das "Índias"



Tailandesa, das "Índias Orientais"



Pataxó, das "Índias Ocidentais"

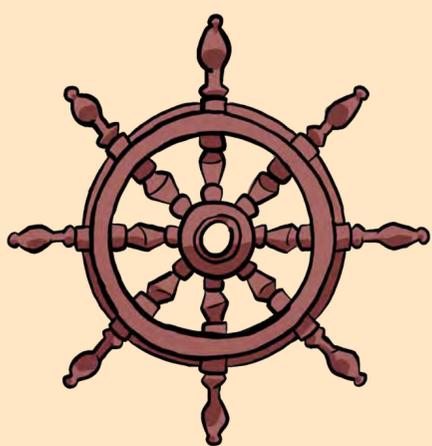
É muito curioso imaginar que nós estamos aqui, no Brasil, do jeito que estamos hoje, em grande parte por causa de comerciantes portugueses e suas caravelas.



O interesse desses portugueses, inicialmente, não estava em fazer do Brasil uma nova casa, e sim um novo balcão de vendas, enviando produtos para o resto do mundo.

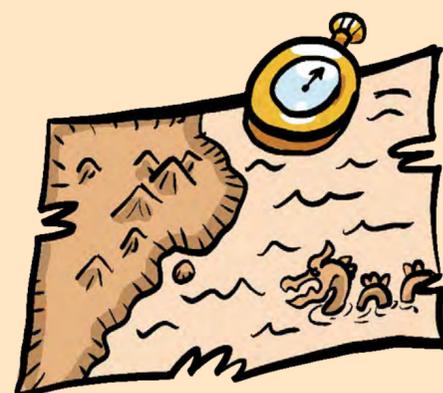
Eles eram negociantes e navegadores acima de tudo, e enxergavam o mundo que exploravam em termos de compras, vendas, lucros, taxas e novas possibilidades de fazer negócios. Isso é **comércio**, e os segredos dos portugueses era comprar por um valor baixo e revender por um valor mais alto, embolsando a diferença e assim enriquecendo.

A lógica é simples, a prática, nem tanto. O capitão de uma caravela portuguesa deveria compor sua tripulação com especialistas em várias ciências e áreas de conhecimento:



Navegadores, marujos e remadores para pilotar os navios com remos e velas

Cartógrafos para desenhar novos mapas e interpretar os mapas existentes e **geógrafos** para saber lidar com os ventos, as águas e as terras



Astrônomos para ler as estrelas no céu e orientar o navio no meio do oceano durante as noites sem terra à vista

Escribas para registrar as viagens e **linguistas** para dialogar com os outros povos



Carpinteiros para realizar consertos e reparos nas embarcações

Com todo esse time, os portugueses partiram de seu pequeno reino na costa da Europa em direção ao vasto mundo lá fora. Começaram tímidos, com a conquista de Ceuta, um importante porto no norte da África. Partiram para a Ilha da Madeira, depois Açores, Cabo Verde, Cabo da Boa Esperança, Índia, Brasil, China, Madagascar e Indonésia. Ao longo de quase 200 anos, os portugueses ganharam o mundo, fazendo comércio com povos que nem eles sonhavam que existiam.

HALL DA FAMA DOS NAVEGADORES

Durante o período das Grandes Navegações, vários capitães portugueses se destacaram realizando feitos incríveis.

Vamos conhecer melhor alguns deles:



Diogo Cão (1440-1486): Navegador de mar e rio, contornou grande parte da África e, chegando à foz do Rio Zaire, subiu por ele até encontrar o Reino do Congo, tendo sido o primeiro europeu a estabelecer relações com os congoleses.

Bartolomeu Dias (1450-1500): Primeiro capitão a atravessar o Cabo da Boa Esperança, contornando a África e chegando ao Oceano Índico, abrindo o caminho para as Índias. Descobriu a ilha de Madagascar. Também foi um dos principais navegadores da esquadra de Pedro Álvares Cabral que chegou ao Brasil.



Vasco da Gama (1469-1524): Antes de ser time de futebol, Vasco era navegador, e dos bons! Deu continuidade ao trabalho de Bartolomeu Dias e finalmente chegou às Índias contornando o continente africano e atracando em Calecute, na Índia, em 1498. Vasco regressaria à Índia outras vezes e se tornaria o primeiro Vice-Rei do país a mando do rei de Portugal.

Pedro Álvares Cabral (1467-1520): Em uma viagem ele mudaria as nossas vidas para sempre. Com o objetivo de ir às Índias pela rota de Vasco da Gama, Cabral fez um desvio no caminho e veio parar aqui, no Brasil, descobrindo as nossas terras. Até hoje não se sabe se ele fez isso de propósito ou não, mas o mundo nunca mais seria o mesmo.



Pedro Álvares Cabral (1480-1521): Trabalhou para Portugal, chegando às Índias Orientais pela rota da África. No entanto, seu maior feito foi quando “virou casaca” e passou a navegar pelos espanhóis. Em uma viagem ousada, Fernão chegou às Índias pelo lado oposto, contornando o Brasil e navegando pelo

Oceano Pacífico. Ele morreria durante essa viagem, mas sua expedição foi a primeira volta ao mundo da História, saindo da Espanha por uma direção e chegando pela outra.

CARAVELA

Imagine como era construir uma embarcação do tamanho de um prédio de 12 andares utilizando apenas madeira, cordas, tecido e alguns pregos, há 500 anos atrás. Você saberia por onde começar? Não se sinta mal, quase ninguém sabia.

Esse era um segredo guardado a sete chaves pelos mestres navegadores portugueses, pois as caravelas eram sua arma secreta nas “guerras” comerciais do século XVI, a era das Grandes Navegações.



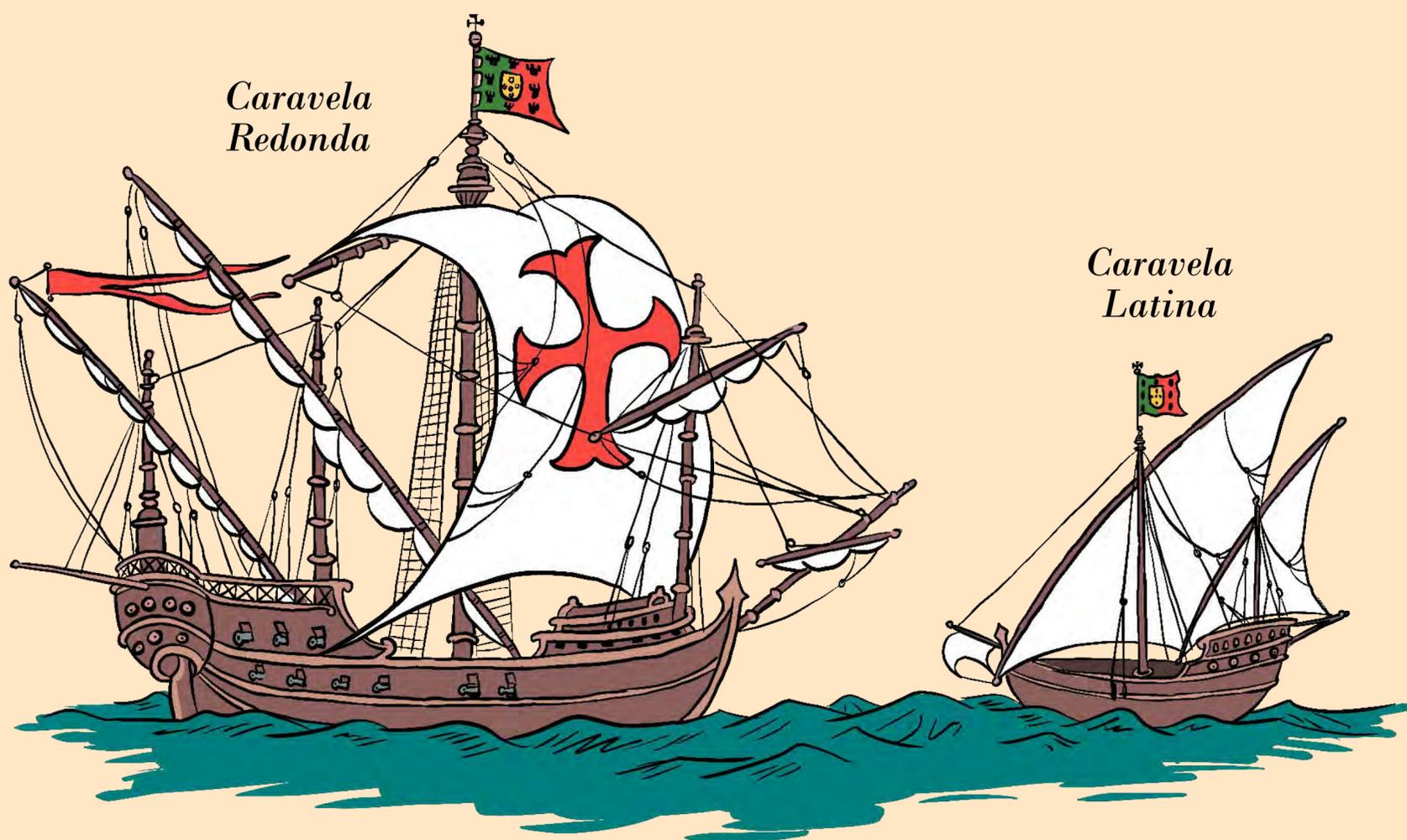
De fato, até hoje alguns aspectos da construção das caravelas permanecem um mistério, tamanho era o sigilo sobre elas.

Mas o que as caravelas tinham de tão especial? Na verdade, as maiores e mais famosas caravelas portuguesas, as que cruzaram os mares e chegaram aqui no Brasil, na África, na Índia e na China, eram chamadas pelos seus tripulantes de “caravelas redondas”.



As caravelas redondas são um aperfeiçoamento de um modelo menor de caravela, “a caravela latina”, que era usada já há bastante tempo para viagens mais curtas em mares mais agitados.

Além de serem maiores para sustentar mais carga e tripulação, as caravelas redondas eram também apropriadas para navegar com velocidade por qualquer tipo de mar: os mastros com velas quadradas capturavam os ventos dos mares calmos. Os mastros com velas triangulares (ou latinas), por sua vez, eram essenciais para navegar em dias de ventania agitada, até no sentido contrário do vento, e sem perder velocidade. No mundo, não havia navio que unisse tamanho, velocidade e versatilidade como a caravela redonda.



Mas por que elas precisavam ser assim, tão grandes, tão rápidas e tão aptas para qualquer tipo de mar? Porque o reino de Portugal estava confiando nelas e em seus navegadores para uma importante missão: a missão de vasculhar todos os mares do mundo conhecido e desconhecido em busca de riquezas. E foi o que eles fizeram, mas não sem antes investirem um bom dinheiro no projeto.



Ficha Técnica Caravela Redonda

30 metros de comprimento

38 metros de altura

3 ou 4 mastros

400 metros de tecido
para as velas

Velocidade média:

7 nós (13km/h)

COMO COMPRAR UMA CARAVELA?

Caravelas não saíam barato, nem muito menos a sua tripulação. E com muitos perigos no oceano, não era garantido que elas dessem retorno. Podiam afundar, pegar fogo, ser roubadas, ter seus tripulantes sequestrados ou até mortos. Os riscos eram enormes. Mas os lucros, quando tudo dava certo, eram maiores ainda. Uma caravela era um investimento. Para ensinar o que é investimento, chamamos o príncipe português Infante Dom Henrique, o Navegador, para explicar:

Olá, gajos! Me chamo Henrique e fui um príncipe português obcecado por caravelas.

O primeiro de muitos! Quando eu mandava construir uma caravela, eu usava o dinheiro da minha família, que era o dinheiro de Portugal, para pagar os construtores e materiais. Depois disso, eu pagava uma tripulação para navegar a caravela pelo mundo.

Se o navio se perdesse, eu também perdia. Se ele voltasse cheio de riquezas, eu ficava com um quinto, ou 20%, de tudo que eles vendessem. E isso já fazia tudo valer a pena!

Investimento é isso, meus gajos, apostar seu dinheiro hoje para colher os retornos no futuro, sejam eles positivos ou negativos.





perigos dos mares

Velejar uma caravela era um negócio arriscado.
Conheça alguns dos perigos mortais dos oceanos



Tempestades:
Chuva torrencial,
relâmpagos que
incendeiam velas,
ventos terríveis
e ondas gigantes.



Piratas:
Com seus próprios
navios para saquear,
sequestrar, roubar
e até matar. Às vezes
o maior perigo para um
marujo é outro marujo
mal intencionado.



Monstros marinhos:
Hoje entendemos
que se tratavam
de baleias e outros
animais marinhos,
mas ainda assim
muito perigosos

Uma aposta segura

Era possível diminuir o risco da perda de uma caravela contratando um seguro naval para ela. Seguros para navios funcionavam da seguinte forma: você pagava uma contribuição mensal para o segurador e ele garantia que, se a caravela se perdesse por algum motivo, seu dono teria o dinheiro equivalente ao valor da caravela de volta. Porém, se nada acontecesse com o navio, o segurador apenas embolsava o dinheiro da contribuição.

Hoje, nós temos muitos seguros que funcionam assim: seguro de vida, seguro para carros, seguro para casas e até os nossos planos de saúde. Nós pagamos por eles todo mês para garantir que, quando a gente precisar de ajuda, não faltará assistência.



CRAVO -DA- ÍNDIA

O cravo-da-índia, apesar de ter esse nome, não veio da Índia! Ele é na verdade uma planta nativa das Ilhas Molucas, que hoje são parte da Indonésia.



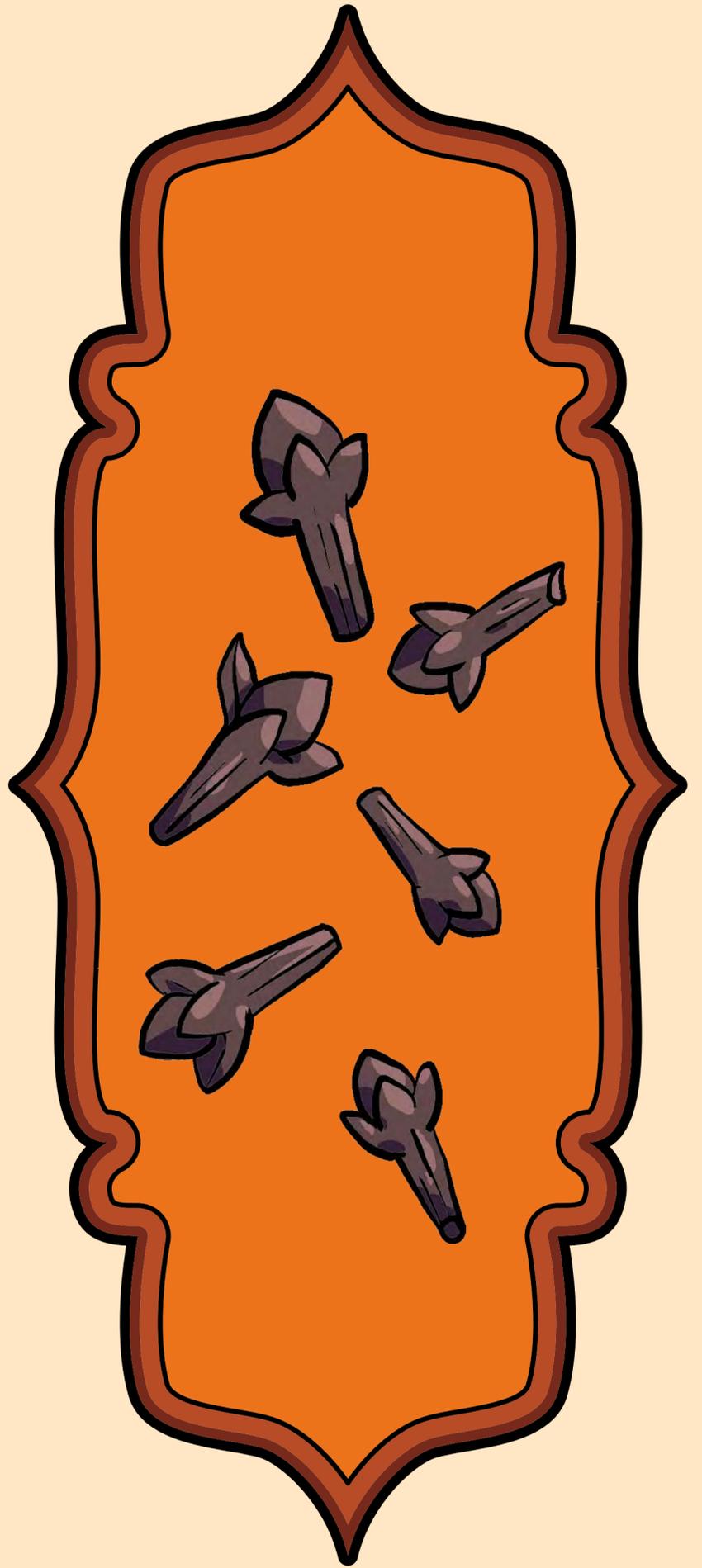
As Ilhas Molucas, as “Ilhas das Especiarias”, ficam na Indonésia, a mais de 14.000km de Portugal

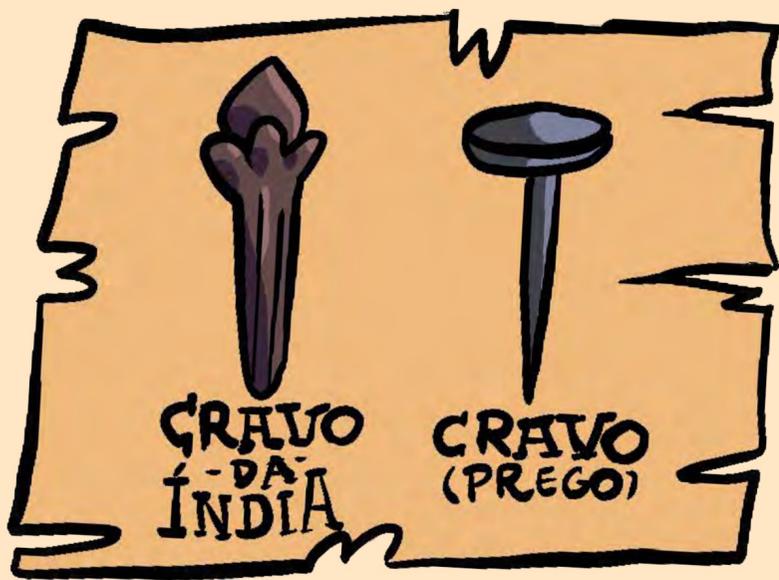
O cravo é um tempero tão gostoso e popular que ganhou a Ásia, a Europa e o resto do mundo rapidinho, muito antes dos portugueses chegarem lá.

Até os romanos antigos apreciavam seu sabor e aroma. No entanto, nunca foi tarefa fácil cultivar ou transportar essa iguaria naqueles tempos antigos, e os navegadores de Portugal lucraram muito com a sua comercialização.



Os antigos Romanos já apreciavam o cravo mais de 1000 anos antes dos portugueses chegarem às ilhas Molucas

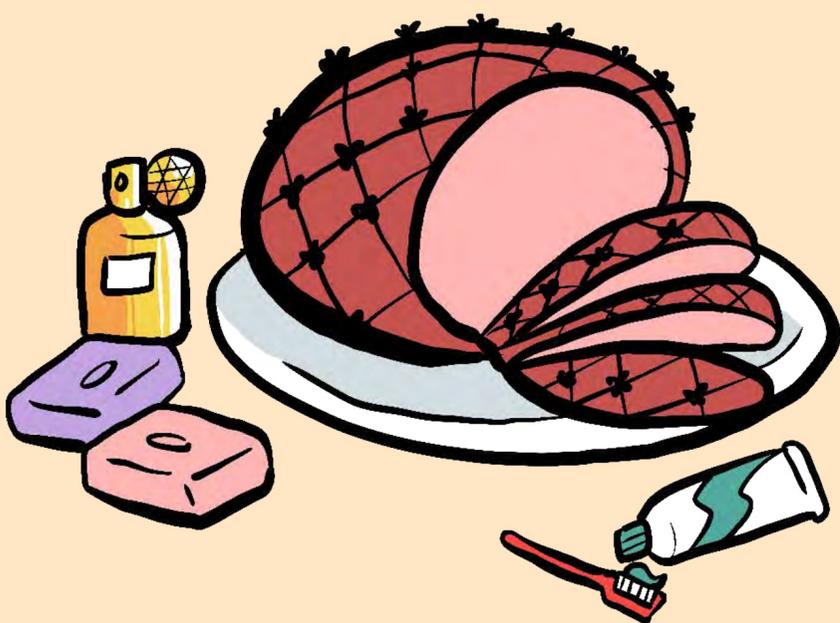




Os cravos-da-índia, ou só cravos, como chamamos hoje em dia, não são sementes, e sim botões de flores. Eles têm esse nome porque parecem pregos (cravo é um nome antigo para prego, que deu origem ao verbo cravar, ou acertar em cheio).

Na época das Grandes Navegações, o cravo seco não era usado apenas como tempero em pratos, mas também em perfumes, remédios (sem eficácia comprovada) e até para disfarçar o mau hálito.

Isso mesmo, os europeus viviam mascando cravos para ficar com um hálito refrescante. Além disso, em uma época sem geladeiras, ele era essencial para conservação de alguns alimentos: óleo de cravo, quando aplicado sobre a comida, evita a formação de mofo sobre ela.



Hoje em dia, o cravo segue tão popular como há 500 anos e suas aplicações simplesmente evoluíram. Além do presunto de Natal, podemos encontrá-lo em sabonetes, cosméticos, perfumes e pastas de dente.

Seu sabor e aroma inconfundíveis temperam os pratos asiáticos, africanos, árabes, mediterrâneos, mexicanos e peruanos.

NOZ- MOSCADA

A noz-moscada nada mais é do que o caroço, ou semente, do fruto de uma árvore chamada moscadeira. Depois dessa semente secar por um período de quase dois meses, ela é transformada em pó e esse pó é usado para temperar pratos, confeitos e sobremesas. O sabor é delicado, doce, único e apreciado por diversos povos do mundo. A noz-moscada era tão amada, mas tão amada que fez navegadores portugueses cruzarem metade do mundo nos perigosos oceanos Atlântico e Índico a fim de buscar suas origens.

Por muitos séculos, a localização da noz-moscada foi um segredo muito bem guardado pelos árabes que vendiam essa especiaria na Europa. Como apenas eles sabiam onde obtê-las, podiam cobrar o preço que quisessem por elas e os ricos europeus pagavam um valor caríssimo. Com a economia é assim mesmo: quanto mais raro um item, e quanto menos pessoas vendendo, maior é o seu valor.



Tudo mudou em 1511 quando o navegador português Alfonso de Albuquerque conquistou Malaca, cidade da Malásia e principal centro de comércio asiático. Sendo o novo dono do pedaço, exigiu que os malaios mostrassem a ele de onde vinha o mais precioso dos temperos, a noz-moscada. Ele foi levado até as pequenas ilhas de Banda, na Indonésia, onde crescem as altas árvores de moscadeira, que produzem a valiosa especiaria.



*Alfonso de Albuquerque,
navegador português*

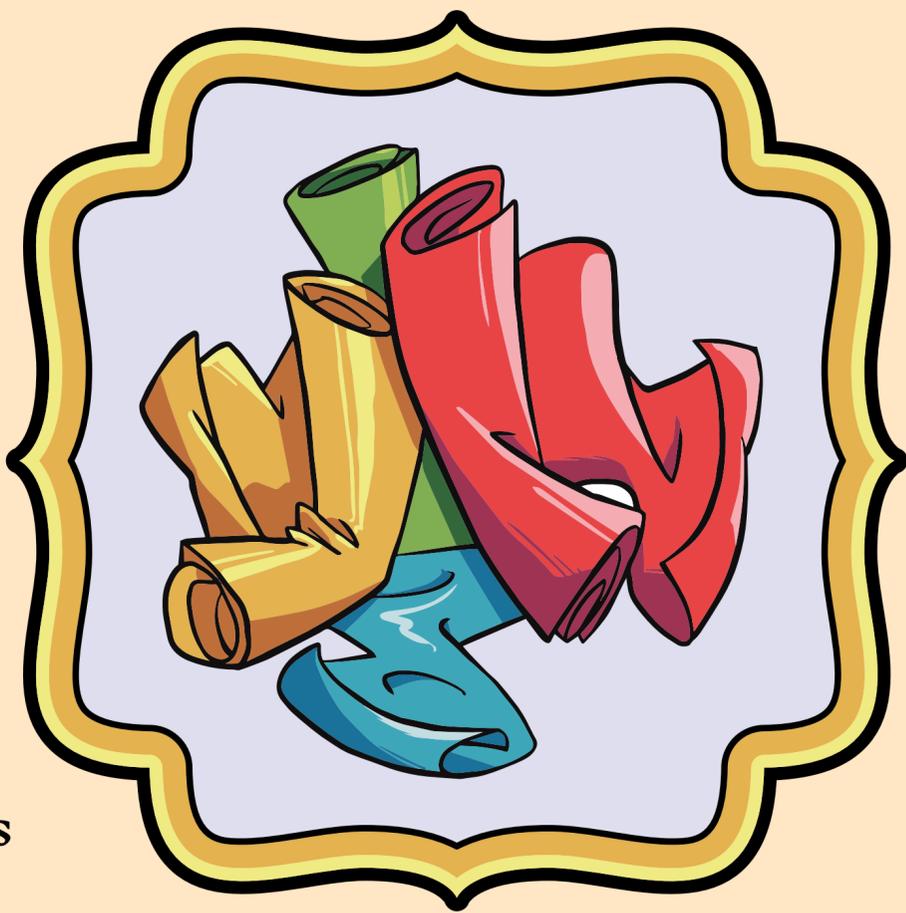
Após essa expedição bem sucedida, o comércio da noz-moscada era com os portugueses mesmo, e foi a vez deles ficarem ricos com essas vendas. De fato, até o século XIX, nos anos 1800, apenas as ilhas de Banda produziam essa preciosa iguaria, então muitos que se aventuraram na longa viagem até a Indonésia enriqueceram com as suas vendas.



*Alfonso de Albuquerque nas Ilhas de Banda, pela
primeira vez diante de uma moscadeira*

SEDA

Por incrível que pareça, a história da seda é tão longa que não caberia nesse livro. Esse simples tecido contém mais de 6000 anos de História humana, e passou pelas mãos de povos e impérios que nem sequer existem mais hoje em dia, mas que já foram os grandes líderes do planeta há centenas e centenas de anos atrás.



Para a gente aqui, só interessa dizer que a seda começou a ser fabricada na China por volta de 4000 a.C (antes de Cristo) e era vendida para outros povos da Ásia e, eventualmente, da Europa, através de uma rota comercial chamada de Rota da Seda, que ligava a China ao Mar Mediterrâneo, onde começa a Europa. Essa rota era terrestre, uma longa estrada que cortava quase todo mundo conhecido da época, também chamado de Velho Mundo.

A ROTA DA SEDA



Por volta do ano 1400, no entanto, o Império Mongol, que controlava a Rota da Seda e permitia a sua passagem mediante pagamento de um imposto, se desfez em reinos menores que passaram a guerrear entre si. Com isso, a rota ficou perigosa demais, e cara demais, para comerciantes atravessarem de um lado para o outro. E é aí que entram os navegadores portugueses.



Os mongóis foram um dos maiores povos guerreiros da História. Originários da Mongólia, dizia-se que eles nasciam na sela do cavalo e aprendiam a cavalgar antes de aprender a andar. Seu império, fundado por Genghis Khan, durou de 1206 a 1368 e foi o maior da História em termos de tamanho, cobrindo mais de 24 milhões de quilômetros quadrados no seu auge.

Com o objetivo de manter vivo o comércio da seda, um tecido muito desejado na Europa, os portugueses colocaram suas embarcações na água e cruzaram os oceanos, chegando ao país que produzia a seda: a China. Essa era a nova Rota da Seda, uma rota marítima, com todos os perigos nela incluídos: piratas, tempestades e monstros marinhos (que eram só baleias no fim das contas). Mesmo com todos esses riscos, no entanto, qualquer europeu em sã consciência iria preferir encará-los do que enfrentar uma horda de novos inimigos na antiga Rota da Seda.

NOVA ROTA (MARÍTIMA) DA SEDA

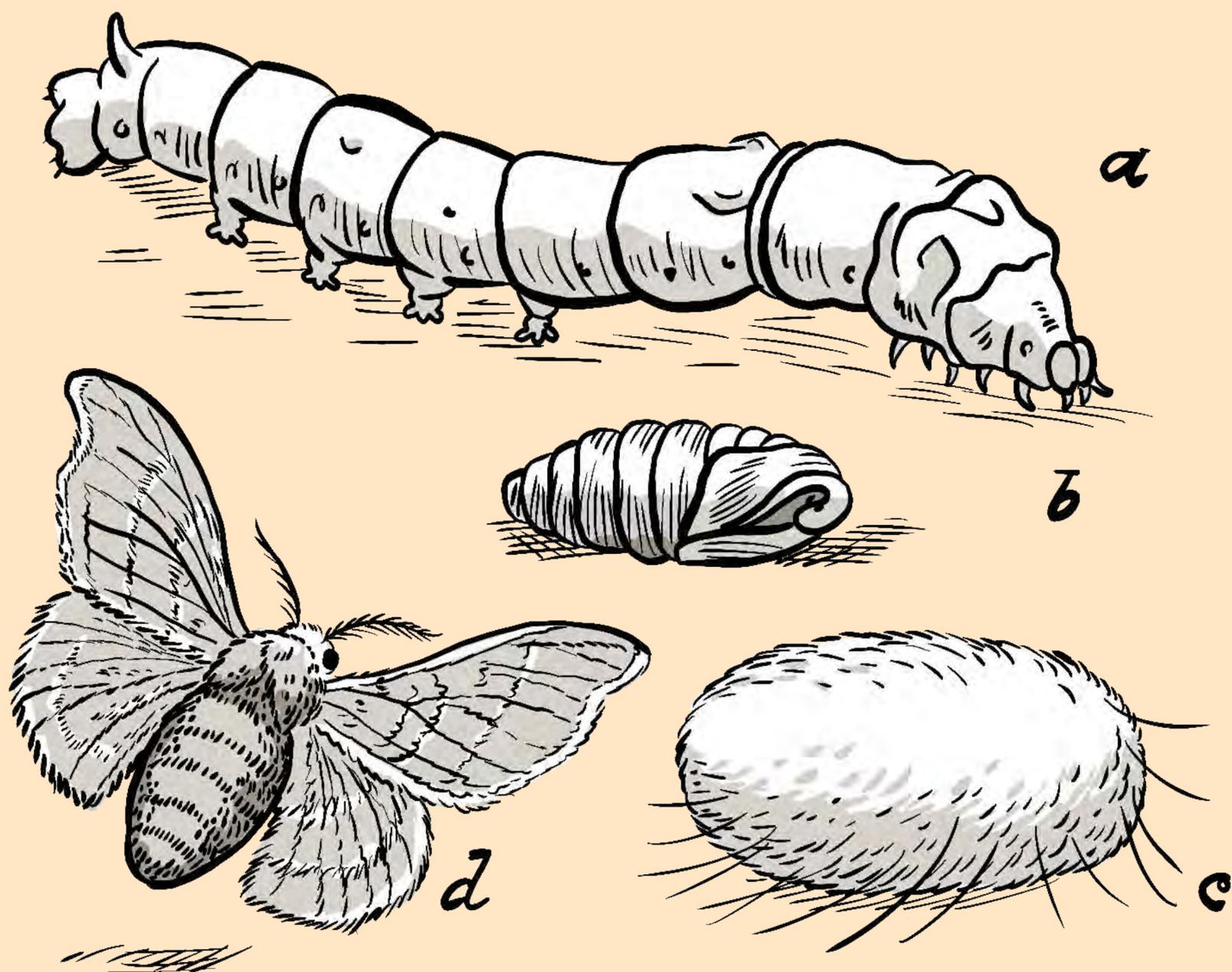


Essa breve história nos ensina muito sobre a importância de ponderar os riscos que corremos antes de tomar uma decisão. Às vezes, dois caminhos distintos parecem igualmente difíceis de serem cruzados, mas uma boa tomada de decisão pode fazer a diferença entre a riqueza e a pobreza, ou mesmo entre a vida e a morte.



Quando os navegadores portugueses assumiram o risco de atravessar os mares em busca da seda, tarefa que parecia impossível na época, isso resultou em um lucro gigantesco para eles. Se eles tivessem apostado na antiga Rota da Seda, dominada por povos perigosos, poderiam ter tido um fim não muito agradável...

A seda, aliás, é extraída de uma lagarta conhecida como bicho-da-seda, que usa seus fios para construir casulos. Quando juntamos fios suficientes, temos um dos tecidos mais lindos e resistentes que existem.

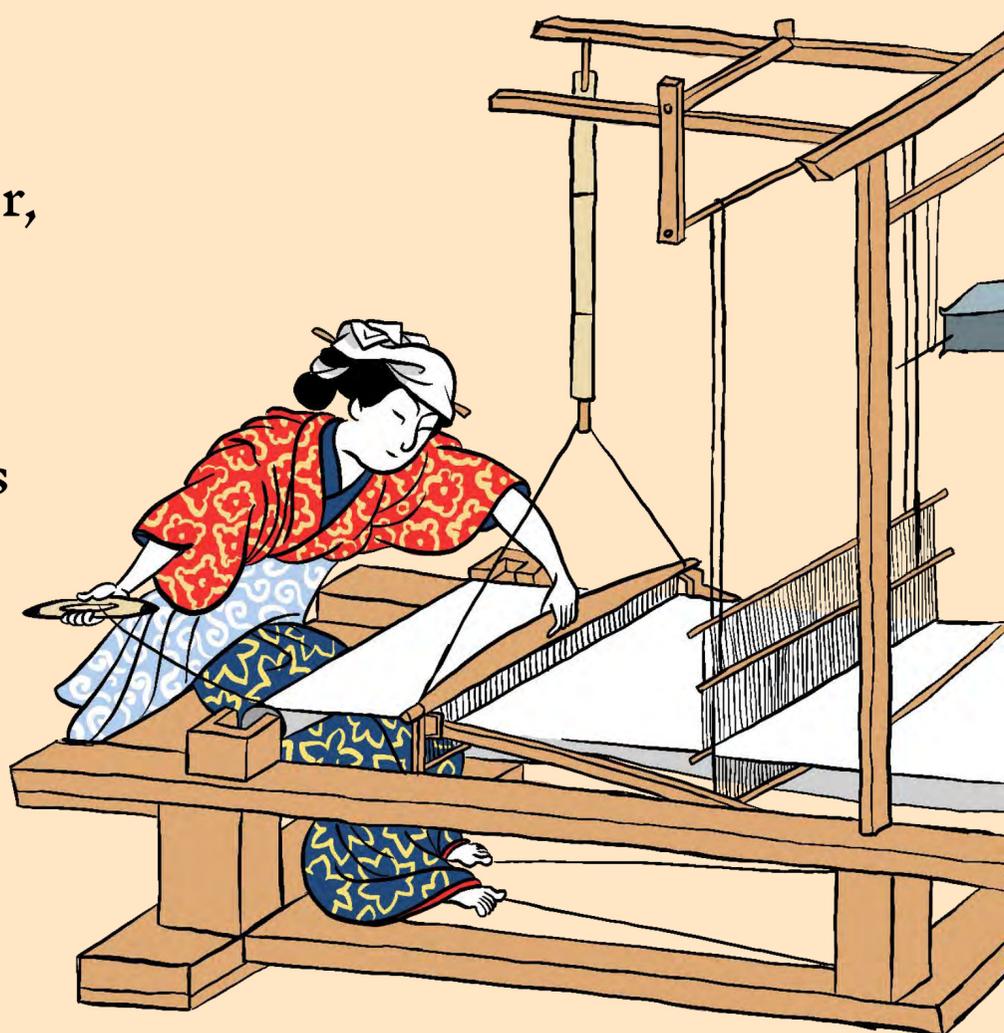


Ciclo abreviado de vida do bicho-da-seda.

*a: lagarta (produz a seda); b: pupa; c: casulo (é dele que vem a seda);
d: mariposa adulta (ela coloca os ovos que darão origem a novas lagartas)*

O processo de fabricação da seda é complexo e milenar, sendo realizado na China há milhares de anos.

Consiste em coletar casulos de bicho-da-seda em painéis de palha, mergulhá-los em água e enrolá-los em grandes rolos para então desfiá-los usando um tear, um aparato utilizado para tecer fios.



OURO



Além das especiarias, era atrás de ouro que os portugueses estavam quando lançaram suas naus e caravelas em direção às "Índias". O sonho por grandes depósitos de ouro escondidos em algum lugar do mundo era partilhado por diversos europeus.

Havia inclusive uma lenda espanhola, bastante difundida durante as Grandes Navegações, sobre uma cidade indígena na América do Sul que seria todinha feita de ouro. O nome dessa suposta cidade era **El Dorado**, e muitos exploradores dedicaram suas vidas em busca desse paraíso na Terra, sem sucesso.



A lenda do El Dorado enfeitiçou os europeus por séculos



Com ou sem El Dorado, o ouro já era muito usado em todo tipo de mercadorias na Europa, principalmente em artigos de luxo. Jóias, anéis, objetos de decoração, coroas, cetros e outros elementos associados à realeza. Até os interiores das Igrejas eram, de vez em quando, decorados com ouro.

O ouro também era matéria-prima para diversas moedas utilizadas ao redor do mundo. Ou seja, era bastante utilizado para intermediar a troca entre mercadorias na forma de dinheiro. Afinal, dinheiro é isso: um mecanismo utilizado para auxiliar nas compras e vendas, de acordo com valores pré-determinados.



O interior das Igrejas era, às vezes, decorado com tinta misturada com ouro



Moeda de ouro valendo 500 reais da época dos Descobrimentos

A moeda utilizada em Portugal e suas colônias na era das Grandes Navegações tinha o mesmo nome que a nossa: o Real. Claro que uma moeda de ouro dessas valia muito mais que os nossos centavos, mas o nome era o mesmo.

Podemos ver então porque o ouro era um metal extremamente cobiçado em Portugal e em grande parte do mundo, tanto pela sua relativa raridade e pelo seu amplo uso quanto por aspectos históricos e culturais.

São muitos os fatores que determinam o preço de um produto, e nem todos têm a ver com critérios racionais. No caso do ouro na Europa do século XVI, por exemplo, seu alto valor se justificava também por milênios de valorização. Por séculos e séculos, o ouro foi sinônimo de beleza, riqueza e nobreza, mas isso não é algo absoluto.

Quando exploradores europeus chegaram às Américas, muitos povos indígenas originários do novo continente conheciam e trabalhavam o ouro. Porém, como eles não tinham o mesmo contexto cultural e histórico dos europeus, para eles o ouro não valia tanto assim. Penas de aves raras, peles de onça, conchas, pedras semipreciosas e objetos elaborados de artesanato eram muito mais valorizados por eles.

E eles estavam errados? Claro que não. Do ponto de vista deles, caçar uma onça e extrair dela a sua pele era algo muito mais perigoso e arriscado do que juntar pedrinhas de ouro na beira do rio.



As diferentes formas com as quais os povos enxergavam o ouro nos anos de 1500 mostram que o seu valor é relativo, ou seja, depende de quem vê. Se nós apreciamos o ouro hoje, é por conta da cultura europeia que herdamos, com seus milhares de anos de valorização do ouro, e não porque ele é mais especial do que os outros elementos da Terra.

PORCELANA

Os navios portugueses que cruzavam os mares eram enormes e, mesmo bastante abastecidos com especiarias, temperos, madeiras e tecidos vindos do Oriente e das Américas, ainda sobrava espaço para outros produtos que eles poderiam levar para vender na Europa.



Jiajing Ming, imperador chinês que permitiu o comércio da porcelana com Portugal em Macau

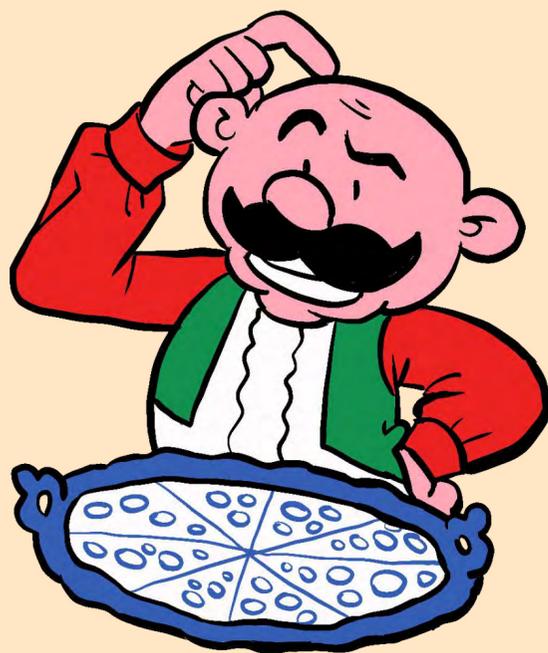
Encantados com a porcelana, um tipo de cerâmica branca, delicada e detalhada que era fabricada na China já há milênios, os portugueses enxergaram uma nova oportunidade de fazer dinheiro. Passaram a negociar diretamente com a Dinastia Ming (império chinês da época) o comércio de peças de porcelana para a Europa, onde elas viraram uma verdadeira febre.

Pratos, jarros, vasos, tigelas, chaleiras, xícaras, bules, esculturas, jogos de xadrez e até penicos. Tudo virava artigo de luxo na Europa, desde que fosse de porcelana autêntica chinesa, trazida pelos portugueses.



Um penico de porcelana

Os italianos até tentaram imitar a técnica, mas não tinham os mesmos segredos e experiência para criar peças tão complexas e belas como as que os chineses faziam.

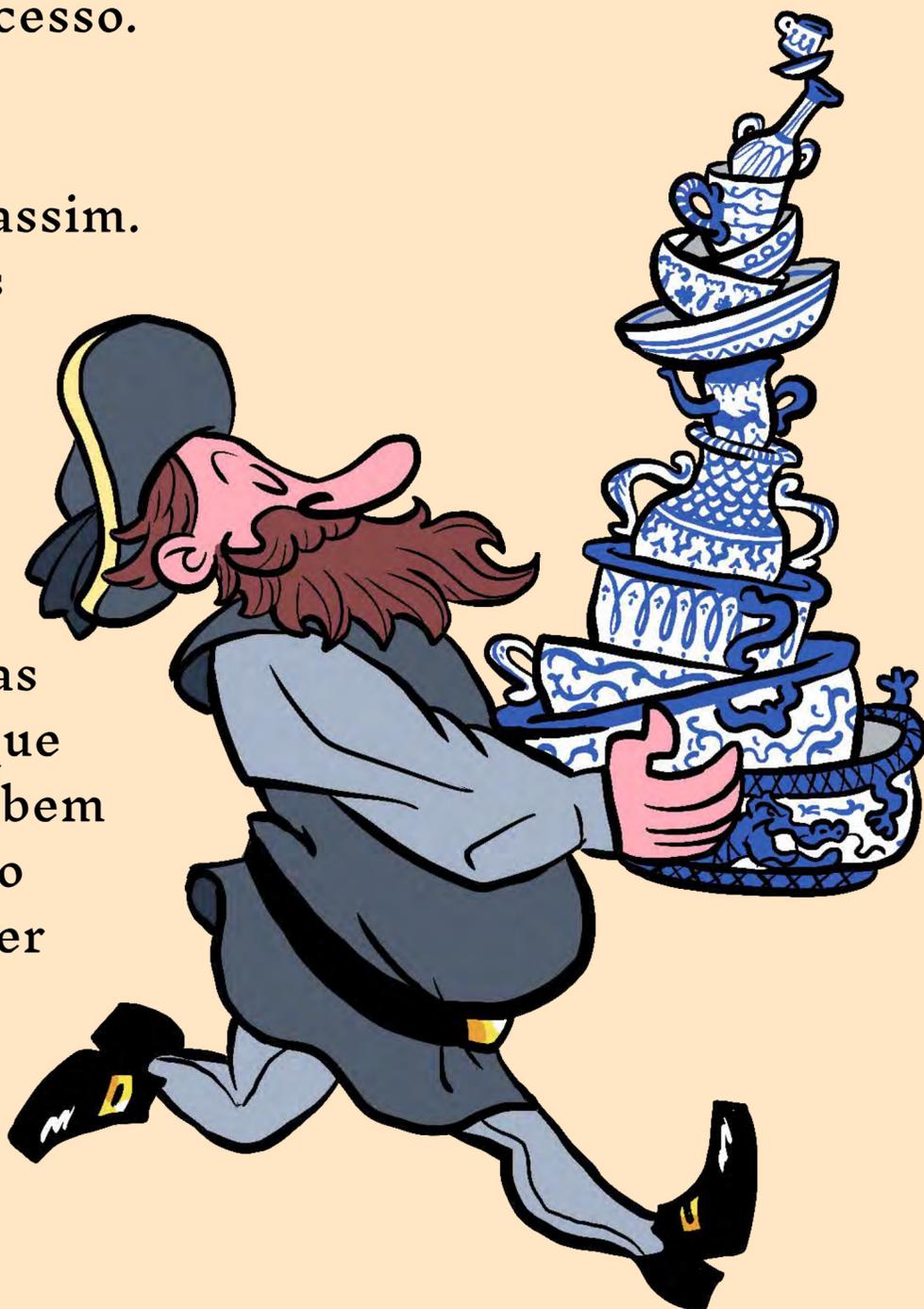


Típica da dinastia Ming, as peças brancas e azuis foram as que mais ficaram populares do outro lado do mundo, e até hoje são praticamente sinônimo de porcelana para nós, embora na China encontremos artigos com todos os tipos de cores.

A verdade é que os portugueses lançaram moda. Descobriram um produto novo, acreditaram no seu potencial e se arriscaram na venda, com muito sucesso.

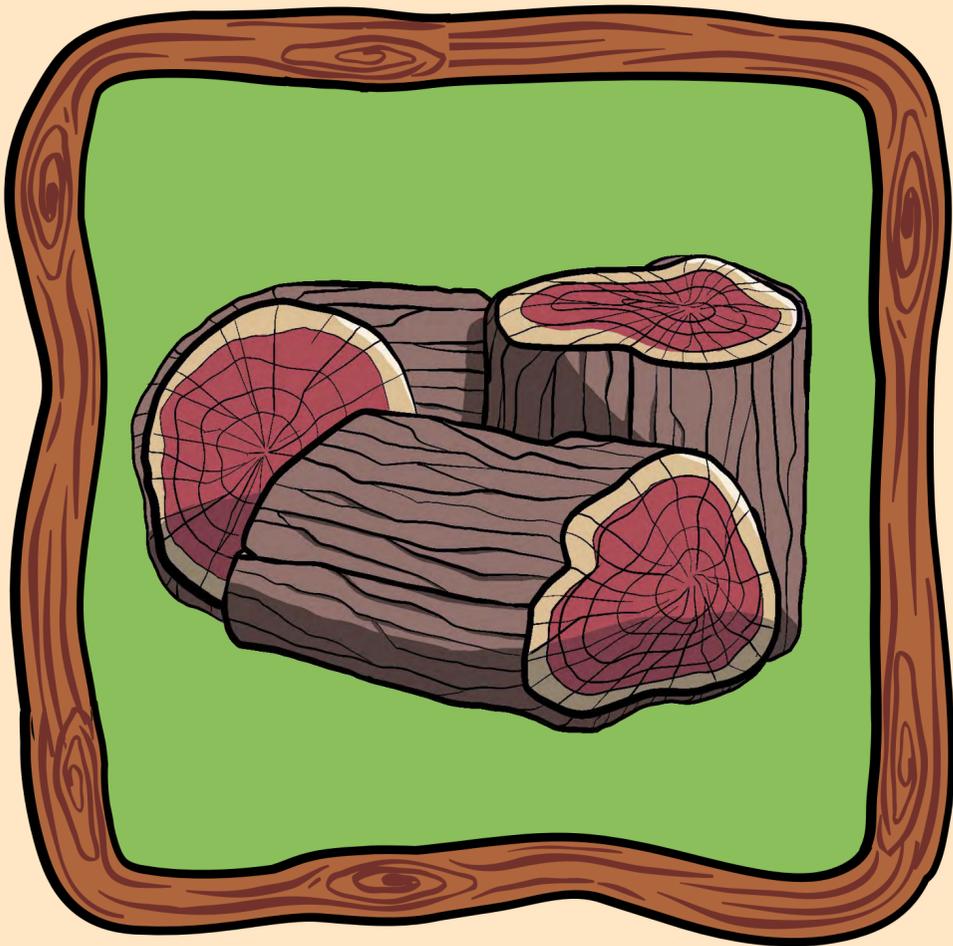
No comércio às vezes é assim. Na maioria das vezes, os vendedores oferecem aquilo que as pessoas querem, ou o que elas precisam. Contudo, os melhores vendedores, os que lançam tendências e inovações, vendem o que as pessoas ainda nem sabem que querem, mas quando souberem, não vão querer outra coisa.

Foi assim com a porcelana.



PAU- BRASIL

A árvore que deu o nome ao nosso país. Também pudera, quando Pedro Álvares Cabral e a sua esquadra chegaram aqui no ano de 1500, ela estava em todo lugar!



O pau-brasil se espalhava principalmente no litoral da Mata Atlântica, que cobria todo o Nordeste e Sudeste brasileiros, do Rio Grande do Norte ao Rio de Janeiro.

A árvore também é conhecida pelos nomes de ibirapitanga, orabutã, ibirapita, muirapiranga, pau-rosado e pau-de-pernambuco, além do seu nome científico oficial em latim, “paubrasilia echinata”.

Muito resistente a fungos, parasitas e insetos, diz-se que na Era dos Descobrimentos havia exemplares de pau-brasil com mais de 30 metros de altura nas costas brasileiras. Exemplares atuais, no entanto, ficam por volta de 12m de altura no máximo.



*Espécime jovem de paubrasilia echinata.
O echinata quer dizer “porco-espinho” em latim e é uma referência aos espinhos que cobrem o tronco e os galhos do pau-brasil*

Não demorou muito para os navegadores descobrirem o grande potencial dessa madeira. Vermelha por dentro (dizem que o nome "brasil" vem do fato dela ser vermelha como brasa), sua coloração dava origem a belos móveis, objetos de decoração e instrumentos musicais.



A madeira do pau-brasil era utilizada em móveis, objetos de decoração, utensílios e instrumentos musicais



A seiva do pau-brasil sendo usada na tinturaria para tingir tecidos de vermelho

Resistente, maleável e fácil de cortar, era usada para fazer reparos rápidos nos navios portugueses, uma atividade frequente nas viagens longas e difíceis que enfrentavam.

Além dos usos da madeira, a resina do pau-brasil (seiva) passou a ser rapidamente aplicada para fabricar tinta vermelha para tecidos como veludo.

A cor vermelha, naquela época, era sinônimo de riqueza, realeza, nobreza e poder, o que só aumentou o desejo e a procura pela árvore brasileira.

A tinta vermelha com base de pau-brasil foi comprovadamente utilizada em pinturas de grandes artistas da época, como mostram estudos recentes realizados em laboratórios europeus.

Então, além de tudo, o pau-brasil também era arte.

Foi por esses motivos que essa árvore se tornou um objeto de comércio tão cobiçado, e a primeira grande riqueza extraída pelos portugueses das terras brasileiras.

Até os franceses, em 1555, liderados por Villegaignon, invadiram o Brasil com o intuito de extrair a preciosa madeira do pau-brasil e assim enriquecer.

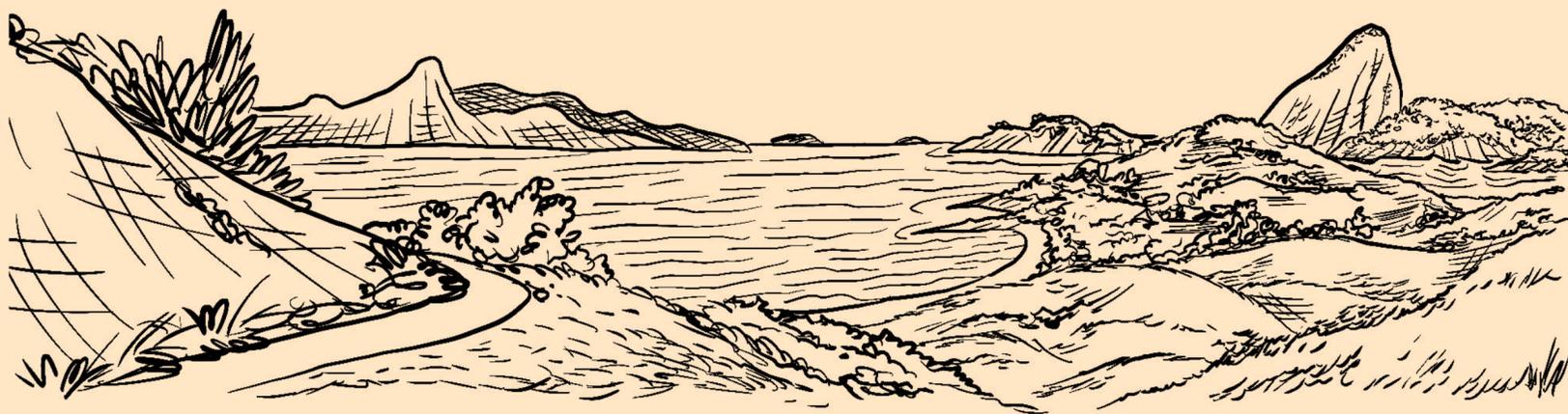


Nicolas Durand de Villegaignon, vice-almirante, cavaleiro e diplomata francês, colonizador do Rio de Janeiro

Auxiliados pelos tamoios, indígenas originários do território do Rio de Janeiro, Villegaignon e sua tripulação de huguenotes (cristãos protestantes) fundaram uma colônia que batizaram de França Antártica bem na região que hoje conhecemos como Baía de Guanabara.

A França Antártica existiu de 1555 a 1575, data na qual os franceses e tamoios foram finalmente derrotados pelos portugueses na Batalha de Cabo Frio.

Inclusive, o Rio de Janeiro foi fundado em 1º de Março de 1565 por Estácio de Sá com o expresso objetivo de expulsar os franceses da Guanabara.



O Rio de Janeiro antes de 1565 era um território remoto, povoado pelos tamoios

A exploração do pau-brasil, fosse portuguesa, francesa ou holandesa, foi tamanha que a árvore entrou em processo de extinção, situação que dura até hoje, mesmo com inúmeros esforços para recuperá-la no Brasil.

A história do pau-brasil nos ensina sobre como os recursos naturais, mesmo aqueles considerados renováveis, como as árvores, que podem crescer de novo, ainda assim correm o risco de acabar se não forem extraídos com cuidado, cautela e consciência.



Se os portugueses e demais exploradores tivessem aprendido a replantar as árvores depois de cortá-las, ou pelo menos se tivessem esperado pela recuperação natural da floresta antes de colocá-la abaixo, eles teriam, a longo prazo, criado um negócio mais lucrativo, que poderia ter sustentado suas atividades no Brasil por séculos e séculos, gerando muito mais riqueza.

A madeira do pau-brasil ainda é usada, de forma controlada e sustentável, na construção de arcos para instrumentos de corda como o violino, a viola e o violoncelo.



O QUE APRENDEMOS?

Por essa viagem pela História e pelo mundo antigo, descobrimos muitas coisas novas sobre caravelas, especiarias, temperos, tecidos, ouro, porcelana e pau-brasil, mas também aprendemos muito sobre comércio, economia e finanças.

Vamos revisar os nossos ensinamentos?

Dinheiro: Se a gente parar para pensar, o dinheiro nada mais é do que um meio para fazer trocas, compras e vendas. Ele representa um valor, e com esse valor nós facilitamos muito a nossa vida.

Imagine que Manoel possui uma xícara de chá de porcelana que vale 5 reais e Joaquim tem uma bengala de pau-brasil que também vale 5 reais. Manoel quer muito a bengala e Joaquim também quer vendê-la.

Manoel oferece a xícara em troca da bengala para Joaquim, mas Joaquim não gosta de chá, e agora?



Acontece que Maria está de olho na xícara do Manoel, e oferece 5 reais por ela. Com os 5 reais de Maria, Manoel finalmente consegue comprar a bengala de Joaquim. É para isso que serve o dinheiro.

Todas as compras e vendas do mundo seguem esse princípio do dinheiro como símbolo de um valor. Existem muitos tipos de dinheiros diferentes (o real, o dólar, o euro, o yuan da China, o rublo da Rússia, etc), cada um com seu próprio valor, e são eles que formam a base da economia global.

Comércio: Comércio é a compra, venda e troca de mercadorias visando o lucro (lucro é ganhar mais do que se gasta).
O comerciante de sucesso compra os produtos pelo menor preço que conseguir para depois revendê-los pelo maior valor possível.



Os portugueses compravam cravo nas Índias

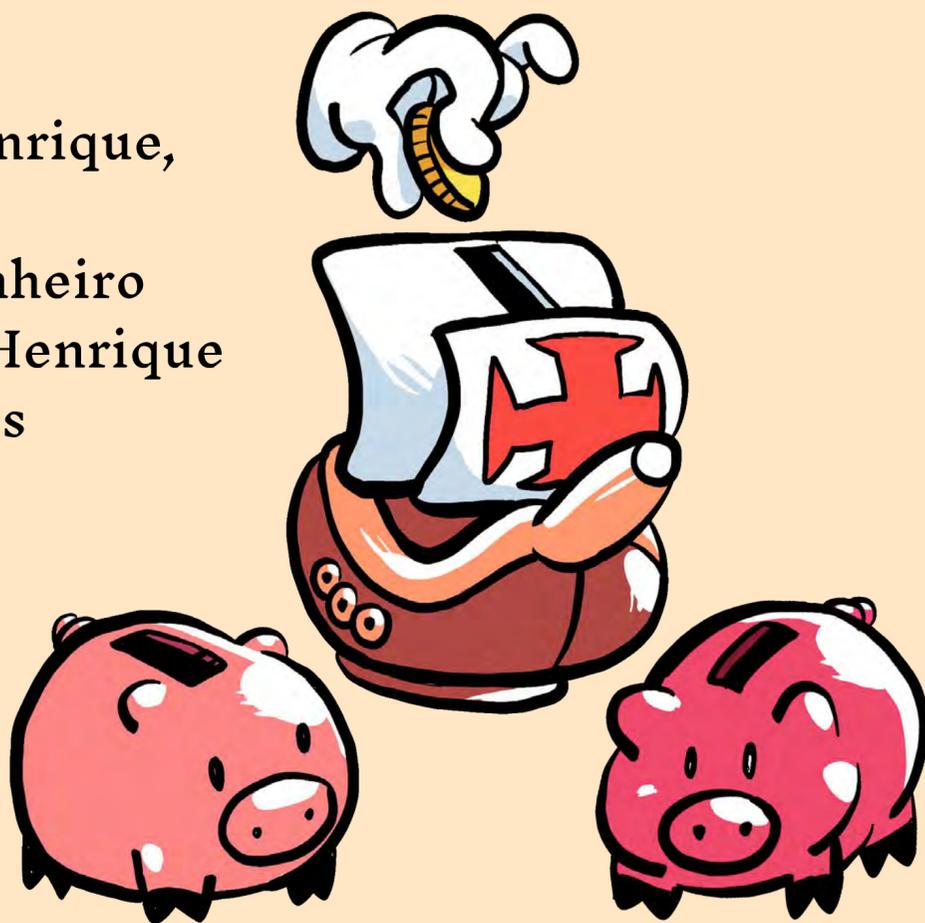
Era assim que os grandes navegadores portugueses da Era dos Descobrimentos faziam dinheiro: transportando mercadorias valiosas do outro lado do mundo para pessoas dispostas a comprá-las, mas não dispostas a fazer essas perigosas viagens atrás delas por conta própria.



Para depois vendê-los, com lucro, na Europa

Investimentos: Investir é gastar um pouco do seu dinheiro hoje para colher seus lucros ou arcar com seus prejuízos no futuro. Funciona mais ou menos como uma aposta. Existem muitas formas de investir, a maioria delas hoje é feita através dos bancos.

O príncipe Infante Dom Henrique, por outro lado, investia em embarcações. Com o dinheiro do reino de Portugal, Dom Henrique mandava construir caravelas e as enviava para viagens comerciais. Se uma das caravelas afundasse no caminho, ele perdia o dinheiro. Se ela voltasse, no entanto, ele ficava com um quinto (20%) das vendas realizadas pelo navio. E isso foi o suficiente para tornar o pequeno reino de Portugal um dos países mais ricos do mundo na época das Grandes Navegações.



Seguros: Uma forma de diminuir riscos e perdas. Navegadores contratavam seguros navais para proteger suas caravelas. Pagando uma pequena contribuição mensal, eles garantiam que se uma catástrofe acontecesse com a caravela, eles teriam pelo menos o valor do navio de volta. Era um jeito de reduzir os prejuízos caso o investimento na caravela desse errado.

Hoje em dia, podemos contratar diversos tipos de seguro para proteger nossas coisas e nós mesmos: seguros de carro, seguros de vida, seguros residenciais e até os planos de saúde funcionam da mesma forma que os seguros navais dos portugueses.



Controle de Preços:
Quanto menos pessoas venderem determinado produto, maiores serão os preços. Antigamente, no comércio do cravo-da-índia, por exemplo, apenas os árabes vendiam para a Europa, então eles podiam cobrar preços altíssimos dos compradores. Os europeus não tinham alternativa, se quisessem o cravo, eles teriam que pagar.

Concorrência: A existência de outras pessoas vendendo o mesmo produto, por outro lado, faz os preços caírem, pelo menos um pouco.

Foi o que aconteceu quando os portugueses, com seus navios, começaram a vender o mesmo cravo-da-índia dos árabes na Europa.

Isso se chama concorrência: dois ou mais vendedores de um mesmo produto disputando o mesmo comprador. Quem cobrar menos, ganha a venda.



Riscos: Todo investimento, todo negócio e todo comércio tem seus riscos e oportunidades.

O sucesso está em saber identificar esses riscos e escolher os menores.

Os portugueses durante as Grandes Navegações assumiram o grande risco de cruzar os oceanos do mundo em seus navios para fazer negócios, e deu muito certo!

Se eles tivessem tentado fazer a mesma coisa por terra, no entanto, poderiam ter sofrido perdas muito maiores nas mãos dos exércitos inimigos que povoavam a Europa, a África e a Ásia.



Criando Tendências: Vender aquilo que as pessoas já usam, precisam e apreciam não é nada fácil, mas é mais seguro do que se arriscar vendendo algo que as pessoas nem sabem ainda se querem ou não, um produto totalmente novo. Os melhores negociantes são aqueles que lançam tendências, transformando produtos inéditos em fenômenos de vendas. Foi o que os portugueses conseguiram fazer com a porcelana chinesa, um produto que passou de novidade para mania na Europa do século XVI.

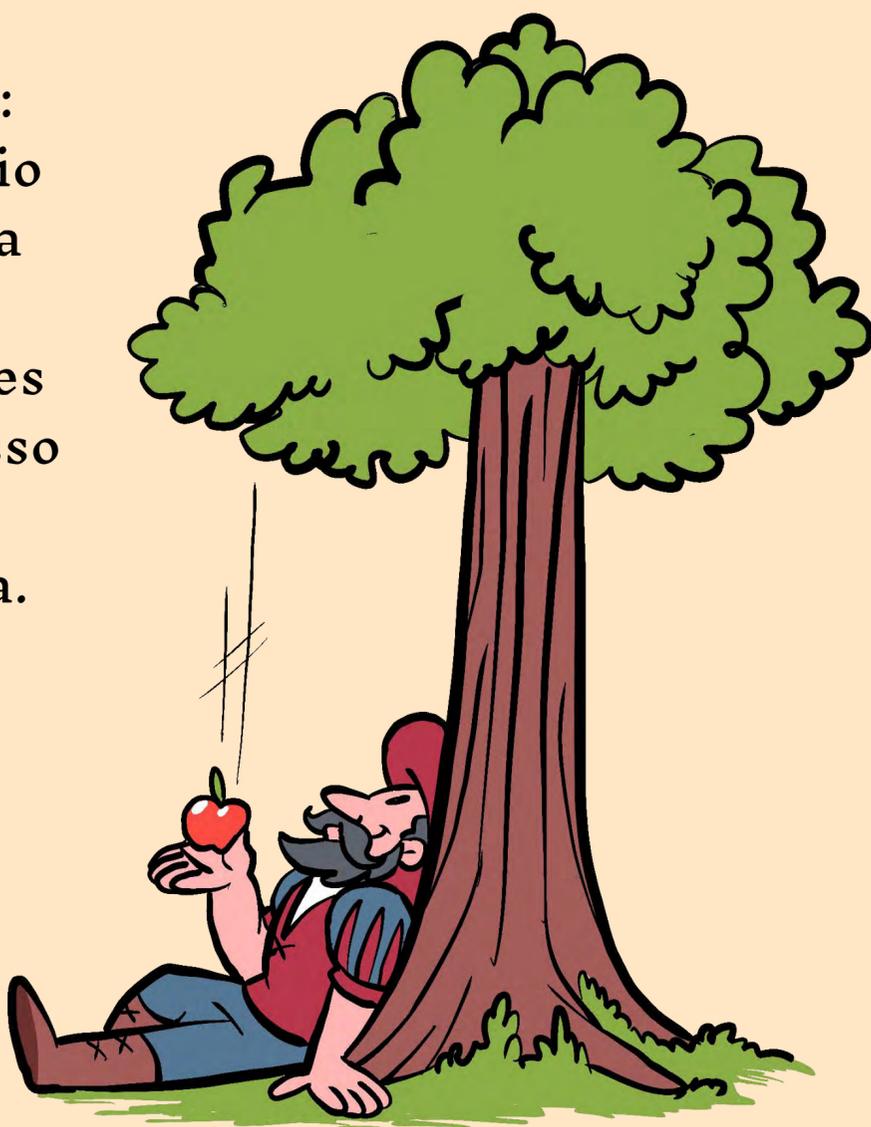


Crescimento Sustentável:

É possível criar um negócio lucrativo, que gere riqueza para os vendedores e abasteçam os compradores com produtos, sem com isso destruir totalmente os recursos naturais da Terra.

A exploração irracional do pau-brasil pelos portugueses, que desmataram as florestas da Mata Atlântica e colocaram a árvore do pau-brasil em

processo de extinção, nos ensinam o que **NÃO** fazer. Há formas mais inteligentes de tirar as riquezas da Terra, sem que isso acabe nos prejudicando no futuro. Isso se chama crescimento sustentável: desenvolver sem destruir, vivendo em harmonia com a Natureza.



Valor: O valor de um produto tem muitas razões possíveis: sua raridade, sua utilidade, sua necessidade, sua complexidade, a quantidade de horas de trabalho que foram depositadas nele, a quantidade de vendedores oferecendo o produto no mercado (ver **Controle de Preços e Concorrência**), e muito mais.

Além disso, fatores como a História e a cultura de um povo também influenciam nesse valor relativo. É o caso do ouro, que era muito precioso na Europa já há milênios por estar associado à riqueza e à nobreza, mas que não tinha o mesmo valor para os indígenas do continente americano, que enxergavam outros artigos como preciosos.

GRANDES NAVEGAÇÕES, GRANDES NEGÓCIOS

Há mais de 500 anos, houve uma época em que grandes caravelas cruzavam os mares do mundo, trazendo mercadorias e pessoas de um continente para o outro, revolucionando o comércio e enriquecendo o Reino de Portugal, que era quem comandava as viagens.

Esse período, conhecido como “As Grandes Navegações”, levou também ao descobrimento e à colonização do Brasil, apresentando as nossas terras para o resto do mundo.

Essa e outras histórias da época você encontra nesse livro, histórias sobre embarcações, reis, rainhas, piratas, monstros marinhos, temperos estranhos, povos diversos e novas fronteiras.

Histórias que nos ensinam sobre a natureza, sobre o ser humano e sobre a economia.

PATROCÍNIO



ÓRAMA
INVESTIMENTOS



WITSEED

LESTE



PRODUÇÃO

zabeo



REALIZAÇÃO

