

ACADEMIA DE MARINHA

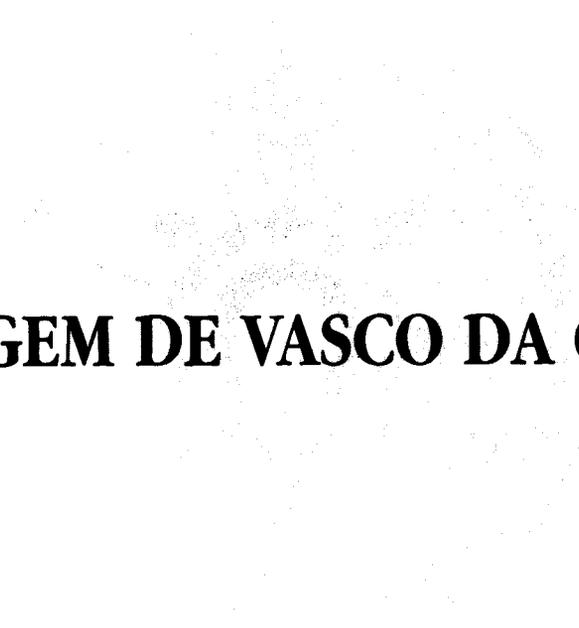


IV SIMPÓSIO DE HISTÓRIA MARÍTIMA  
**A VIAGEM DE VASCO DA GAMA**

20-22 DE NOVEMBRO DE 1996



LISBOA  
2002



# **A VIAGEM DE VASCO DA GAMA**

## **PATROCINADORES**

MARINHA PORTUGUESA  
CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA  
BANCO FONSECAS E BURNAY

**TÍTULO** A VIAGEM DE VASCO DA GAMA  
ACTAS DO IV SIMPÓSIO DE HISTÓRIA MARÍTIMA  
LISBOA, 20-22 DE NOVEMBRO DE 1996

**CAPA** RETRATO DE VASCO DA GAMA

**ORGANIZAÇÃO** BERNARDINO CADETE

**EDIÇÃO** 2001

**TIRAGEM** 500 EXEMPLARES

**EXECUÇÃO GRÁFICA** INSTITUTO HIDROGRÁFICO

**DEPÓSITO LEGAL** 179519/02

**ISBN** 972-781-058-6

ACADEMIA DE MARINHA

# **A VIAGEM DE VASCO DA GAMA**

**ACTAS  
IV SIMPÓSIO DE HISTÓRIA MARÍTIMA**

LISBOA

2001



# ÍNDICE

COMISSÕES . . . . .	IX
TEMA GERAL . . . . .	X
PROGRAMA . . . . .	XI
ALOCUÇÃO DO PRESIDENTE DA ACADEMIA DE MARINHA . . . . .	1
— C/Alm. <i>Rogério S. d'Oliveira</i>	
CONFERÊNCIA INAUGURAL «A PROBLEMÁTICA DA VIAGEM DE VASCO DA GAMA» . . . . .	9
— Prof. <sup>a</sup> Dr. <sup>a</sup> <i>Carmen Radulet</i>	

## COMUNICAÇÕES

### TEMA I

#### ANTECEDENTES, CERTEZAS E LACUNAS

A NAVEGAÇÃO DE VASCO DA GAMA ATRAVÉS DA PENA DOS CRONISTAS . . . . .	23
— Dr. <i>João Abel da Fonseca</i>	
NÃO FOI VASCO DA GAMA QUE DESCOBRIU O CAMINHO MARÍTIMO PARA A ÍNDIA NEM CABRAL QUE DESCOBRIU O BRASIL . . . . .	33
— Com. <i>Armando Saturnino Monteiro</i>	
A INFLUÊNCIA DO MITO. O EXEMPLO DO PRESTE JOÃO . . . . .	39
— Dr. <i>João António Salvado</i>	
SIMILITUDES ET DIFFÉRENCES DES METHODES PORTUGAISE ET CHINOISE DE NAVIGATION EN LATITUDE . . . . .	53
— Contre-Amiral <i>François Bellec</i>	
O BARINEL, NAVIO DE GUERRA DO SÉC. XV . . . . .	61
— Com. <i>Fernando Gomes Pedrosa</i>	
VIAGENS PRÉ-GÂMICAS, UM DILEMA . . . . .	67
— Prof. <i>Fernando Castelo Branco</i>	
EL VIAJE DE GAMA EN EL MARCO DEL DESCUBRIMIENTO PRECABRALINO DO BRASIL — Prof. <i>Adam Szaszdi Nagy</i>	71

TEMA II  
**A VIAGEM, SINGULARIDADES E MISTÉRIOS**

AS CARAVELAS DE BARTOLOMEU DIAS E AS NAUS DE VASCO DA GAMA . . . . .	123
— Dr. <i>Hernâni Amaral Xavier</i>	
A VIAGEM DE VASCO DA GAMA E A NAVEGAÇÃO À VELA . . . . .	139
— Com. <i>José Malhão Pereira</i>	
A FAUNA E A FLORA NO DIÁRIO DA 1.ª VIAGEM DE VASCO DA GAMA . . . . .	169
— Dr.ª <i>Ana Cristina Ribeiro Marques Roque</i>	
D. JOÃO II E O OCEANO ÍNDICO. ALGUMAS DÚVIDAS E CONTROVÉRSIAS SOBRE A VIAGEM DE VASCO DA GAMA . . . . .	179
— Cor. <i>Nuno Valdez dos Santos</i>	
A LOGÍSTICA NA VIAGEM DE VASCO DA GAMA . . . . .	197
— Ten. <i>António Costa Canas</i>	
ACERCA DA DATA DA CHEGADA DE VASCO DA GAMA À INDIA E O QUE MAIS DAÍ DECORRE . . . . .	207
— Com. <i>Armando Saturnino Monteiro</i>	
A VIAGEM DE VASCO DA GAMA. ALGUMAS IMPROVÁVEIS CERTEZAS . . . . .	215
— Com. <i>Carlos Encarnação Gomes</i>	

TEMA III  
**CONSEQUÊNCIAS IMEDIATAS (ATÉ 1500)**

O OUTRO E O UNIVERSO CULTURAL EXPRESSO EM O DIÁRIO DE VASCO DA GAMA . . . . .	229
— Prof.ª Dr.ª <i>Benedita Araújo</i>	
OS POVOS ORIENTAIS NO ITINERÁRIO DA 1.ª VIAGEM DE VASCO DA GAMA . . . . .	237
— Dr.ª <i>Curchida Sulemane Bayate</i>	
COMO EM MELINDE: OS PILOTOS ORIENTAIS NA BASE DO DOMÍNIO PORTUGUÊS DOS MARES DA ÁSIA . . . . .	251
— Dr. <i>José Alberto Leitão Barata</i>	
EL VIAJE DE VASCO DA GAMA Y SUS REPERCUSSIONES EN LA CORTE ESPAÑOLA . . . . .	265
— Prof. <i>Istvan Szaszdi Leon-Borja</i>	
A VIAGEM DE VASCO DA GAMA NAS CARTAS DE D. MANUEL . . . . .	281
— Dr. <i>José Manuel Garcia</i>	
<b>RELATÓRIO TRABALHOS</b> . . . . .	289
— Eng. <i>Bernardino Cadete</i>	
<b>CONFERÊNCIA DE ENCERRAMENTO: «A ERA GÂMICA E A ESCOLA PORTUGUESA DE DIREITO NATURAL</b> . . . . .	295
— Prof. Dr. <i>Adriano Moreira</i>	

## **IV SIMPÓSIO DE HISTÓRIA MARÍTIMA**

### **COMISSÃO ORGANIZADORA**

C/Alm. *Rogério d'Oliveira* (Presidente)  
Prof. Dr. *Fernando Castelo Branco*  
Eng. *Bernardino Cadete*  
Com. *José Rodrigues Pereira*  
Dr. *Hernâni Amaral Xavier*  
Com. *Antônio Ribeiro Rosa*

### **COMISSÃO CIENTÍFICA**

Prof. Dr. *Joaquim Veríssimo Serrão* (Presidente)  
Prof. Dr. *Fernando Castelo Branco*  
Prof. Dr. *Antônio Dias Farinha*  
Dr. *Francisco Contente Domingos*  
Com. *José Rodrigues Pereira*  
Dr. *José Manuel Garcia*

# **IV SIMPÓSIO DE HISTÓRIA MARÍTIMA**

## **TEMA GERAL**

A VIAGEM DE VASCO DA GAMA

## **SUBTEMAS**

- I - ANTECEDENTES, CERTEZAS E LACUNAS
- II - A VIAGEM, SINGULARIDADES E MISTÉRIOS
- III - CONSEQUÊNCIAS IMEDIATAS (ATÉ 1500)

# PROGRAMA

## 20 DE NOVEMBRO DE 1996

- 09.00 — Recepção dos participantes e entrega da documentação.  
10.00 — Sessão de Abertura, presidida por Sua Ex.<sup>a</sup> O Ministro da Defesa Nacional  
— Alocução pelo Presidente da Academia.  
— Conferência inaugural, pela Sr.<sup>a</sup> Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> *Carmen Radulet*  
— «A Problemática da Viagem de Vasco da Gama»  
11.00 — Intervalo

### TEMA I — ANTECEDENTES. CERTEZAS E LACUNAS

PRESIDENTE: Prof. Dr. *Antônio Dias Farinha*  
V/PRESIDENTE: Com. *Antônio Cardoso*  
SECRETÁRIO: Com. *Antônio Silva Ribeiro*

- 11.30 — «A nomeação de Vasco da Gama através da pena dos cronistas»  
*Dr. João Abel da Fonseca*  
12.00 — «Não foi Vasco da Gama quem descobriu o Caminho Marítimo para a Índia nem Cabral que descobriu o Brasil»  
*Com. Armando Saturnino Monteiro*  
13.00 — Almoço  
14.30 — «A influência do Mito. O Exemplo do Preste João»  
*Dr. João Antônio Salvado*  
15.00 — «Similitudes et différences des methodes portugaise et chinoise de navigation en latitude».  
*Contre-Amiral François Bellec*  
15.30 — «O Barinel, navio de guerra do Séc. XV»  
*Com. Fernando Gomes Pedrosa*  
16.00 — Intervalo  
16.30 — «Viagens Pré-Gâmicas, Um Dilema»  
*Prof. Fernando Castelo Branco*  
17.00 — «El Viaje de Gama en el Marco del Descubrimiento Precabralino do Brasil»  
*Prof. Adam Szaszdi Nagy*

## 21 DE NOVEMBRO DE 1996

### TEMA II — A VIAGEM. SINGULARIDADES E MISTÉRIOS

PRESIDENTE: Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> *Carmen Radulet*  
V/PRESIDENTE: Cor. *Nuno Valdez dos Santos*  
SECRETÁRIO: Com. *José Cyrne de Castro*

- 09.30 — «As Caravelas de Bartolomeu Dias e as Naus de Vasco da Gama»  
*Dr. Hernâni Amaral Xavier*  
10.00 — «A viagem de Vasco da Gama e a navegação à vela»  
*Com. José Malbão Pereira*  
10.30 — «A Fauna e a Flora no Diário da 1.<sup>a</sup> Viagem de Vasco da Gama»  
*Dr.<sup>a</sup> Ana Cristina Ribeiro Marques Roque*  
11.00 — Intervalo

- 11.30 — «D. João II e o Oceano Índico. Algumas dúvidas e controvérsias sobre a Viagem de Vasco da Gama»  
Cor. *Nuno Valdez dos Santos*
- 12.00 — «A Logística na Viagem de Vasco da Gama»  
Ten. *António Costa Canas*
- 13.00 — Almoço
- 14.30 — «Acerca da data da chegada de Vasco da Gama à Índia e o que mais daí docorre»  
Com. *Armando Saturnino Monteiro*
- 15.00 — «A Viagem de Vasco da Gama». Algumas improváveis certezas  
Com. *Carlos Encarnação Gomes*
- 15.30 — Intervalo

### TEMA III — CONSEQUÊNCIAS IMEDIATAS (até 1500)

PRESIDENTE: Prof. Dr. *Adriano Moreira*

V/PRESIDENTE: DR. *Francisco Contente Domingues*

SECRETÁRIO: Dr. *Hernâni Amaral Xavier*

- 16.00 — «O Outro e o Universo Cultural expresso em o Diário de Vasco da Gama»  
Prof.ª Dr.ª *Benedita Araújo*
- 16.30 — «Os povos Orientais no Itinerário da 1.ª Viagem de Vasco da Gama»  
Dr.ª *Curchida Sulemane Bayate*
- 19.00 — Partida para Cascais
- 20.30 — Jantar na Messe de Cascais

## 22 DE NOVEMBRO DE 1996

### TEMA III — CONTINUAÇÃO

- 10.00 — «As Armas de D. Vasco da Gama e as acrescentamentos honrosos na Heráldica Portuguesa»  
Dr. *Humberto Nuno de Oliveira*/Dr. *Miguel Metelo de Seixas*
- 10.30 — «Como em Melinde: Os pilotos orientais na base do domínio português dos mares da Ásia»  
Dr. *José Alberto Leitão Barata*
- 11.00 — Intervalo
- 11.30 — «El Viaje de Vasco da Gama y sus repercusiones en la Corte Española»  
Prof. *Istvan Szaszdi Leon-Borja*
- 12.00 — «A Viagem de Vasco da Gama nas cartas de D. Manuel»  
Dr. *José Manuel Garcia*
- 13.00 — Almoço
- 15.00 — Relatório dos trabalhos
- 16.00 — Conferência de encerramento pelo  
Prof. Dr. *Adriano Moreira*  
«A Era Gâmica e a Escola Portuguesa de Direito Natural»
- 17.00 — Encerramento de Simpósio

*ALOCUÇÃO*  
*do Presidente da Academia de Marinha*  
*C/Almirante Rogério S. d'Oliveira*  
*na Sessão de Abertura do Simpósio*



# Alocução do Presidente da Academia de Marinha

C/Alm. Rogério S. d'Oliveira

Uma frota de quatro navios (as naus S. Gabriel, S. Rafael, a caravela Berrio e uma nau de apoio) sob o comando de Vasco de Gama partiu do Restelo em 8 de Julho de 1497, sendo acompanhada por uma caravela capitaneada por Bartolomeu Dias com destino à Mina. Rumando às Canárias e Ilhas de Cabo Verde foi fundear no porto de Praia, Ilha de S. Tiago. Em 3 de Agosto a frota partiu deste arquipélago, tendo-se Bartolomeu Dias separado com rumo ao Golfo da Guiné, e iniciou então a sua rota com destino ao Cabo da Boa Esperança, numa trajectória muito peculiar, demonstrativa do prévio conhecimento das condições oceanográficas e meteorológicas do Oceano Atlântico, tanto do Norte como do Sul.

Esta derrota durou 3 meses, tendo a frota aportado em 7 de Novembro à Baía de St.<sup>a</sup> Helena a 90 milhas do famoso Cabo, tendo sofrido vários transtornos de navegação.

Nesta rota a circundar o Atlântico Sul, Vasco da Gama primeiro rumou a SE para alcançar barlavento dos ventos do Sul, e depois a SW contornando os alíseos, navegando a sucessivos rumos, a dar a volta pelo largo quase a roçar a costa brasileira, mas a não ensacar no Cabo de St.<sup>o</sup> Agostinho e assim atingir a latitude do Cabo da Boa Esperança.

Após uma permanência de 8 dias em St.<sup>a</sup> Helena, a frota zarpu e, ainda que perto do Cabo, teve de fazer uns bordos para o dobrar, o que fez em 22 do mesmo mês fundeando na Angra de S. Brás, hoje MosselBay, ou melhor e mais actual Dias Bay, onde fez aguada. Neste porto foi destruído um dos navios: a nau de mantimentos.

A frota entre então no misterioso e almejado Oceano Índico, contornou a costa oriental de África e em 25 de Dezembro atingiu a região a que Gama chamou de Natal, que ainda hoje conserva esse nome. Em Janeiro de 1498 aportou a Quelimane a que deram o nome de Rio dos Bors Sinais por aí terem obtido informações fiáveis sobre a rota para alcançar a Índia. Após um mês de estada neste porto a frota fez-se ao mar, escalou a ilha de Moçambique, depois Mombaça e Melinde onde meteu piloto árabe conhecedor da navegação regional. Em 20 de Maio de 1498, Vasco da Gama aportava a terra indiana: Calecute.

Estes, em traços gerais, os factos de uma viagem que no dizer do historiador Arnold Toynbee iniciou uma nova era para a Humanidade: a sua universalização. O feito de Vasco da Gama não foi isolado. Foi a culminação de uma série sistemática de navegações inseridas num plano global que mobilizou a Nação Portuguesa: o plano da Índia. De facto a montante da viagem de Vasco da Gama um sem número de navegações se realizaram, algumas constituindo marcos miliários do mesmo plano: Gil Eanes, Nuno Tristão, Pero Escobar, João de Santarém, Diogo Cão e Bartolomeu Dias, o verdadeiro descobridor da passagem para o Oriente, para citar alguns.

Estes os factos, digamos incontrovertidos, deduzidos de razoável coerência das fontes documentais conhecidas (o Diário de Álvaro Velho e as crónicas de Castanheda, Gaspar Correia e João de Barros) que merecem o consenso da generalidade dos historiadores.

E as razões? As causas? Os efeitos? A proeza de Vasco da Gama está envolta em brumas de mistério, relativamente aos seus antecedentes e aspectos enigmáticos da própria viagem, designadamente os de natureza náutica. Sabe-se o que ocorreu mas, como disse Armando Cortesão, é preciso saber **porquê** ocorreu e **como** ocorreu.

Na sua obra «O mistério de Vasco da Gama» este famoso historiador deduz com base na lógica dos acontecimentos e em algumas informações documentais, que entre a viagem de Bartolomeu Dias e a de Gama, um período de 9 anos, a actividade marítima de descobrimento não esteve parada.

O facto de não haver documentos é explicado pela política de sigilo, tão polémica quanto aceitável, e pela perda de documentos secretos, designadamente pelo terramoto de 1755 que destruiu os melhores arquivos do País.

É certo também que houve alguns acontecimentos que podiam explicar uma paralização parcial dessa actividade: a descoberta da América (1492), o Tratado de Tordesilhas (1494), a morte de D. João II (1494). Mas por outro lado não é conciliável com o carácter deste Rei que não perseverasse na descoberta da rota para a Índia, após a dobragem do Cabo e sobretudo após a assinatura do Tratado de Tordesilhas.

Há indícios vultosos e alguns documentos que indirectamente mostram que os navegadores portugueses, certamente com caravelas, estudaram e exploraram a costa oriental africana e todo o Atlântico Sul. Se assim não fosse como explicar a rota peculiar de Vasco da Gama com navios de pano redondo, sem prévio conhecimento de resultados de investigação de navegadores que o tivessem precedido?

Esta tese de Armando Cortesão que é secundada por outros historiadores, foi contestada entre outros por um dos mais insígnis historiadores dos Descobrimentos, cartesiano e matemático nas suas afirmações. Refiro-me como é óbvio ao Prof. Luís de Albuquerque, a quem esta Academia muito deve do seu prestígio, e recorda sempre com saudade.

Para Luís de Albuquerque a prova documental directa era a única aceitável, e não havendo documento explícito a provar aquela actividade marítima ela não existiu.

Não vou naturalmente entrar nesta velha polémica, que por ser velha não obsta a que se rejuvenesça e provoque mais debate heurístico que faça luz na questão.

Cito esta polémica como exemplo de como se pode fazer história. Tenho deste lugar me referido a esta questão, defendendo que do ponto de vista científico a falta de provas documentais directas (sejam escritas ou arqueológicas ou outras) não deverá impedir o historiador de apresentar a sua versão da história, considerada esta como ciência, baseada minimamente em fontes documentais mas também na coerência e causalidade dos acontecimentos.

Um historiador das épocas de quatrocentos e quinhentos debate-se normalmente com escassez de documentos, e os poucos existentes frequentemente revelam apocrifia, contradições e incoerências.

Se daqui a 500 anos um historiador – se é que por essa altura terá algum sentido ser-se historiador – quisesse investigar a época dos nossos dias, não poderia eximir-se a fazer história com a escusa da falta de documentos. Aí o excesso de documentação, arquivada da forma mais exacta e copiosa, seria a sua maior dificuldade, se tivermos em conta as falsidades, a incoerência, a profusão, e a confusão que caracterizam a nossa produção documental. Neste caso o historiador teria como único recurso valer-se do seu discernimento na interpretação racional dos acontecimentos. Porque não hoje?

É exactamente devido a um elevado número de incertezas, ambiguidades e verdadeiros enigmas que a Academia de Marinha decidiu atribuir o tema da viagem de Vasco da Gama ao seu IV Simpósio de História Marítima. Também contribuiu para tanto a efeméride do 5.º Centenário dessa viagem. Neste sentido, mais lógico seria realizar-se o simpósio em 1997 (Centenário do ano de partida) ou 1998 (chegada à Índia), ou ainda 1999 (chegada a Portugal). Sendo assim, o ano de 1996 é o centenário do ano de aprestamento dos navios

para a grande viagem. É um centenário tão bom como qualquer um dos outros, e celebra a cidade do Barreiro.

A verdadeira razão desta escolha, além da vantagem estratégica de a Academia de Marinha se antecipar a outras instituições na comemoração da viagem de Vasco da Gama, está numa circunstância que não posso deixar de referir.

A Academia de Marinha tem em curso um programa de elaboração sistemática da História da Marinha Portuguesa. Trata-se de uma obra de grande fôlego, uma velha aspiração dos oficiais de Marinha a de preencher uma imperdoável lacuna na nossa historiografia, tanto mais quanto se considera a História da Nação confundir-se em larga medida com a própria História da sua Marinha.

Este programa é dirigido no plano científico por uma comissão de insignes membros da Academia. Esta Comissão, normalmente tão consensual nas suas deliberações, dividiu-se quanto à verdadeira natureza da viagem que mais revolucionou a Humanidade: a de Vasco da Gama. A razão desta dissenção estava na classificação da viagem: se era uma viagem de descobrimento, ou se pelo contrário, se tratava de uma viagem organizada com o conhecimento prévio do percurso, constituindo assim a primeira empresa marítima do que viria a chamar-se a Carreira da Índia. Esta classificação era importante para a situar no volume apropriado.

Não se tendo chegado a um consenso e atendendo a que esta viagem se celebra em 1997 e 1998, decidi a Comissão não integrá-la na estrutura geral da obra, mas elaborar um volume próprio sobre Vasco da Gama, considerando que a viagem, pelo menos por agora, tanto pode ser a última da série de navegações que integraram o plano da Índia, como a primeira da regular carreira que perdurou por séculos. De facto, ainda de acordo com Toynbee, a viagem de Vasco da Gama constitui a fronteira entre duas fases distintas da História da Humanidade.

Não obstante a acertada decisão, nas mentes daqueles historiadores ficaram pairando as interrogações e enigmas que inibem compreender na sua plenitude histórica o fenómeno da viagem.

Em consequência e por iniciativa da Secção de Cartografia e Ciência Náutica, promoveu-se uma mesa-redonda sobre os mistérios de Vasco da Gama, com o objectivo de desvendá-los sob todos os aspectos e particularmente, como convém a uma Academia de Marinhos, do ponto de vista náutico.

Esta discussão conquanto não concluísse por afirmações categóricas, levou a Academia de Marinha a focar o simpósio sobre aspectos restritos da viagem, esperando que este seja a extensão e ampliação da referida mesa-redonda. Este objectivo limitou necessariamente o âmbito dos trabalhos a serem incluídos no seu programa, o que de certo modo desiludiu as expectativas que o tema geral legitimamente comportava.

\*  
\* \*

Este simpósio ficará assimulado não só pela participação dos mais distintos historiadores e a discussão de palpitantes temas, principalmente os que glosam os vários mistérios que envolvem Vasco da Gama, mas também pela presença na sessão inaugural do Alm. CEMA, que além de lhe conferir solenidade e esplendor, significa invariavelmente um factor incentivante do labor que nesta casa se desenvolve por amor à arte, e é sempre motivo de honra para a Academia.

Aos representantes das Academias e Instituições Culturais e a todos os convidados que quiseram com a sua presença dignificar este acto, a Academia de Marinha agradece reconhecida, em particular aos representantes da Câmara Municipal de Lisboa e Câmara Municipal do Barreiro.

Este simpósio teve o patrocínio da Comissão Cultural da Marinha, da Câmara Municipal de Lisboa e do Banco Fonecas & Burnay. Às pessoas dos seus representantes nesta sessão endereço os melhores agradecimentos. São os participantes, particularmente os que trazem valiosas contribuições para o progresso do conhecimento e esclarecimento da verdade histórica, a real essência desta reunião. Para eles vão as mais cordiais expressões de apreço e votos pelo êxito das suas intervenções. Endereço especialmente palavras de boas-vindas aos que se deslocaram do estrangeiro para prestar o seu significativo contributo.

Estou certo de que, dado o nível científico dos participantes e a natureza dos temas versados, o Simpósio terá êxito científico e cultural assegurado, o que muito dignifica esta Academia. Além deste êxito, auguro outro tanto ou mais de estimar: o esforço dos laços de amizade pessoal que une esta família académica e cultural.

\*  
\* \*

A Academia de Marinha, constituída por membros de pura dedicação ao Mar e às actividades marítimas, com consciência do que o Mar significa para a Humanidade e particularmente para a identidade e independência da Nação Portuguesa, norteia-se pela primazia da verdade e do rigor.

Em outras ocasiões tenho assim sintetizado a sua postura:

- a) A Academia de Marinha é o berço em que desabrocha e se desenvolve o conhecimento e a cultura sobre as coisas do mar;
- b) É o «forum» onde se firma a legitimidade histórica e se assegura o rigor científico;
- c) Mas também o baluarte em que se defende o património cultural e os feitos heróicos de um Povo que «deu novos mundos ao Mundo».

Saliento esta missão da Academia para ser melhor entendido no que digo a seguir.

Quando o Conselho Académico se decidiu pela «Viagem de Vasco da Gama» como tema central deste simpósio, pôs-se de imediato a questão de escolher a personalidade a quem confiar a clássica lição inaugural. Certamente um historiador de renome, preferivelmente membro da Academia de Marinha, membro necessariamente ilustre já que todos os membros da Academia são, por definição, ilustres. Foi considerado vantajoso que fosse estrangeiro, não só para dar a palavra solene à categoria de membro associado, mas também com o propósito de aparentar um mais elevado nível de credibilidade e uma mais ampla recensão, num tema tão momentoso quanto polémico.

Não que estivesse em causa a isenção e probidade dos nacionais. Todos os membros da Academia de Marinha têm, entre outros atributos, o culto destas virtudes. Mas é da natureza humana – até dentro dos parâmetros da virtude – cada um «puxar a brasa à sua sardinha». Logo um historiador estrangeiro seria quem mais créditos colheria nesta douta assembleia.

Esponâneamente a escolha recaiu na Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Carmen Radulet, uma das raras figuras estrangeiras que se têm dedicado à História de Portugal e particularmente à dos Descobri-

mentos, e dentro desta área havia produzido recentemente uma notável obra intitulada «Vasco da Gama, La Prima Circumnavigazione dell'Africa 1497-1499», em que re-edita em italiano o Diário da viagem e o interpreta criticamente.

Carmen Radulet é professora associada da Faculdade de Línguas e Literaturas Modernas da Universidade de Viterbo, sendo o seu magistério o ensino da língua, literatura, cultura e história da Nação Portuguesa, Mas não é este o único vínculo à cultura portuguesa. Testemunhos perenes do seu labor entusiasmado são a dezena de livros e os muitos artigos que já editou em vários países. Em Itália, sobretudo, traduzindo e estudando criticamente as fontes mais importantes para a História dos Descobrimentos Marítimos; e em Portugal com trabalhos notáveis de exegese histórica, em que se distinguem os da problemática das viagens de Diogo Cão e a de Vasco da Gama já referida.

Estamos pois perante uma autoridade sobre o tema deste simpósio que naturalmente preenche os requisitos que o Conselho Académico estabeleceu para a escolha da lição inaugural.

Mas atenção! A Prof. Radulet é italiana, romana, habitante do Lácio, e esta nomeação poderia causar-lhe um certo embaraço.

Como se sabe, de todos os intervenientes no comércio com o Oriente através da rota da seda e Ásia Menor, foram as repúblicas italianas as mais prejudicadas com a translação do comércio mediterrânico para a rota marítima da Índia através do Cabo, pois esse comércio passou a fazer-se através de Portugal. Este um dos grandes objectivos e efeitos da viagem de Vasco da Gama. A decadência das repúblicas italianas já havia começado pela concorrência das carvelas com as caravanas trans-sarianas no comércio do ouro e escravos da costa ocidental de África.

Pedir a um historiador italiano uma lição sobre o tema Vasco da Gama, parece assim, não obstante a total confiança na sua imparcialidade, um gesto acintoso, malévolo, até ardiloso.

Neste dilema valeu-me a inspiração de Camões. Nos Lusíadas é Vénus quem, no Concílio dos Deuses, defende a intervenção portuguesa no Oriente, combatendo Baco e convencendo Júpiter, com a ajuda de Marte é certo, mas seguramente com o infalível fascínio feminino.

Não resisto a recordar a crónica do poema:

«Sustentava contra ele Vénus bela,  
Afeiçoada à gente Lusitana  
Por quantas qualidades via nela  
Da antiga tão amada sua Romana;  
Nos fortes corações, na grande estrela,  
Que mostraram na Terra Tingitana,  
E na língua, na qual quando imagina  
Com pouca corrupção crê que é a Latina.»

Ora a Prof. Carmen Radulet é uma professora latina e italiana, que como académica honra a verdade histórica, que é o «Leitmovit» deste simpósio. Mas como mulher honra também a tradição mitológica. Ambos os cultos asseguram uma aferição justa dos feitos Portugueses, e na dúvida a sua benevolência, o que levará a vencer qualquer tentativa patriótica.

A escolha é certa. Mas reconheço que a posição é delicada quando alguém tem de tomar atitude de rigor e justiça entre condições sentimentais proventura antagónicas.

Creia Prof. Radulet que a nomeação a que honrosamente não pôde eximir-se como briosa académica, não foi feita com malevolência, *i.e.* a de lhe criar uma situação embaraçosa ou desconfortável; mas ao contrário com o propósito de se ouvir um depoimento do mais elevado nível científico.

Tenho a certeza de que acreditará na minha boa fé; que não lhe preparei uma armadilha. Mas também tenho a certeza que comentará com os seus botões:

«Si non é vero é bene trovato!»

Tenho dito.

*CONFERÊNCIA INAUGURAL*  
*«A PROBLEMATICA DA VIAGEM DE VASCO DA GAMA»*  
*pela*  
*Prof.<sup>a</sup> Doutora Carmen Radulet*



# Problemáticas da Viagem de Vasco da Gama

Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Carmen M. Radulet

Università della Tuscia - Viterbo-Itália

No dia 10 de Julho de 1499 uma caravela capitaneada por Nicolau Coelho chegava à barra do Tejo com a notícia de que a ligação marítima entre Portugal e a Índia tinha sido «descoberta». Em finais de Agosto alcançava o porto de Lisboa também Vasco da Gama, capitão mor da expedição enviada em 1497 por D. Manuel para «descobrir» a Índia<sup>(1)</sup>.

A emoção foi grande já que, depois de dois anos, muitos consideravam que a empresa tivesse falhado. Todavia, o regresso dos poucos sobreviventes da expedição (só um terço das pessoas embarcadas) demonstrou que a ideia de encontrar um caminho marítimo entre a Europa e o Oriente, perseguida durante várias dezenas de anos pela Coroa portuguesa, não era já um sonho. A este propósito revelam-se emblemáticas as palavras com que João de Barros descreve a maneira em que a Corte de Lisboa festejou o regresso de Vasco da Gama:

«Foi visitado [Vasco da Gama] de todos os senhores da corte até o dia da sua entrada, que se fez com grande solenidade e, por se mais celebrar a sua vinda, houve touros, canas, momos, e outras festas em que el-rei quis mostrar o grande contentamento que tinha de tão ilustre serviço como lhe Vasco da Gama fez, que foi um dos maiores que se viu feito por vassalo, em tão breve tempo e com tão pouco custo»<sup>(2)</sup>.

Por sua vez, Fernão Lopes de Castanheda ao comentar este momento, acrescenta na mesma linha:

«o levou ao paço [a Vasco da Gama] onde não podião chegar com a multidão da gente que acodia a ver cousa tão nova como lhes parecia Vasco da Gama, assim por ter feito cousa tamanha como era descobrir a Índia, como por cuidarem todos que era morto. E el-rei lhe fez tanta honra como merecia quem com aquele descobrimento dava tanta glória ao eterno Deos e a ele imenso louvor e fama por todo o mundo e proveito aos reinos de Portugal»<sup>(3)</sup>.

Se ultrapassarmos as fórmulas apologéticas e uma certa retórica típica deste tipo de textos, é compreensível que depois de 9 anos de aparente interrupção das explorações naquela direcção, depois da descoberta das Índias Ocidentais efectuada por Colombo por conta dos Reis Católicos e depois da assinatura do Tratado de Tordesilhas, com que Portugal deixou oficialmente a Castela a possibilidade de uma inesperada expansão atlântica, D. Manuel queria pôr em relevo com todos os meios – no reino e no estrangeiro – o sucesso conseguido pela frota de Vasco da Gama<sup>(4)</sup>. É esta a razão que determinou o monarca português a quebrar uma linha de grande discrição observada no domínio dos Descobrimentos pelo Infante D. Henrique, pelo rei D. Afonso V e, sobretudo, pelo *Príncipe Perfeito*, D. João II.

Ao enfrentar algumas das questões levantadas por esta empresa de Vasco da Gama é indispensável avaliar também a problemática relativa à tantas vezes invocada questão da interrupção das missões de exploração após a viagem histórica realizada por Bartolomeu Dias. Com efeito, a documentação portuguesa não oferece elementos concretos no que diz respeito ao envio de outras frotas para o canal de Moçambique, para além do Rio do Infante. Todavia,

baseando-se nas afirmações dos cronistas que exaltam, de uma forma talvez retórica, a grande experiência de navegador de Vasco da Gama e na teoria do «sigilo», alguns investigadores e, em especial Armando Cortesão no seu livro *O mistério de Vasco da Gama* (5), hipotizaram não apenas a existência de explorações secretas naquela região, mas também uma participação directa do futuro Almirante da Índia naquelas viagens de exploração.

A primeira vista, quer a aparente interrupção das navegações além do Rio do Infante, quer a escolha de Vasco da Gama para capitão-mor da frota que tinha como regimento o descobrimento do caminho marítimo para a Índia, podem parecer anómalas se não avaliadas no contexto político dos últimos anos do reinado de D. João II e do começo do reinado de D. Manuel.

Do ponto de vista da política interna D. João tinha que enfrentar uma situação bastante complexa no relacionamento com uma parte da nobreza do reino e das ordens religiosas e no plano da política externa tinha que se confrontar com os Reis Católicos empenhados numa competição sem precedentes na corrida para a Expansão extra-europeia. Tudo isso, conjugado com os problemas de saúde e com as controvérsias devidas à questão da sucessão, pode justificar um momento de reflexão na procura da via marítima para a Índia. Com a subida ao trono de D. Manuel, grande parte dos pressupostos mudam, já que o rei, justamente, também estava perseguindo o reconhecimento e a glória, a nível nacional e internacional e, neste sentido, o «descobrimento» da via marítima para o Oriente, procurada sem sucesso evidente pelos seus antecessores, podia representar para o novo monarca um elemento de grande prestígio.

A existência desta situação política, a análise dos aspectos técnicos e dos de carácter diplomático, podem levantar algumas questões dignas de uma avaliação global acerca dos objectivos e dos resultados conseguidos pela Coroa através da viagem empreendida por Vasco da Gama entre 1497 e 1499

Como é bem sabido, a construção naval em Portugal tinha atingido no século XV um nível mais do que satisfatório para as exigências que naquele momento se apresentavam à navegação no Atlântico; os estudos do regimento do sol para a determinação das latitudes progrediam e a existência da passagem efectiva entre o Atlântico e o Indico, elemento indispensável para a concretização do chamado «plano das Índias», tinha sido confirmada por Bartolomeu Dias.

Apesar de os investigadores não terem tido ainda a possibilidade de reconstruir em pormenor a estrutura dos navios que participaram na expedição de Vasco da Gama, foi estabelecido, com base na documentação portuguesa e na estrangeira, que se tratava de navios pequenos, chamados de exploração, que tinham 100/120 toneis até 200, a nau dos mantimentos, dimensões bem inferiores aos navios da futura «carreira da Índia» (em média 450/500 toneis, até 1000 em finais do século XVI)(6). As características destes navios respondiam, porém, perfeitamente às exigências de uma missão explorativa em que era preferencial não a capacidade de carga mas a facilidade de manobra e a velocidade.

Em 1497 o Atlântico era bem conhecido no ambiente náutico português, quer no que dizia respeito ao regime dos ventos, quer ao das correntes e Bartolomeu Dias tinha experimentado também a chamada «volta do largo», que permitia realizar com maior facilidade a passagem do mítico *Promontorium Prassum*, o Cabo da Boa Esperança. A este propósito é significativo notar que os quatro navios da frota de Vasco da Gama foram acompanhados por um navio que tinha como destino o Castelo de S. Jorge da Mina, cujo capitão era, talvez não casualmente, Bartolomeu Dias e que o regimento do antigo capitão de D. João II era o de navegar com a frota até às Ilhas de Cabo Verde, onde começava a «volta do largo»(7). A presença

de Bartolomeu Dias nesta viagem levanta, porém, algumas interrogações: se as explorações além do Rio do Infante existiram e se, possivelmente Vasco da Gama ganhou a sua «experiência de navegador» exactamente nessa empresa, porquê se revelou necessário o apoio técnico daquele navegador? E, em segundo lugar, se os serviços prestados por Bartolomeu Dias e a sua preparação técnica continuavam a ser reconhecidos pelo novo monarca, porque não foi escolhido como capitão-mor daquela frota, ou pelo menos como capitão de um dos navios daquela expedição? Devido à ausência de documentos específicos não é possível oferecer uma resposta a estas perguntas mas apenas aventar hipóteses.

No que diz respeito à primeira questão, a nosso ver, a exigência de Bartolomeu Dias acompanhar a frota até ao começo da «volta do largo», testemunha que Vasco da Gama não tinha experiência directa de navegação no Atlântico Sul, como aliás poderia ser confirmado também pelo facto de a frota ter alcançado a Baía de S. Helena, sem conseguir, como estava programado, dobrar directamente o Cabo da Boa Esperança. Esta hipótese é aliás sustentada pelo texto do *Diário da navegação de Vasco da Gama*, onde o autor regista estas considerações: «Não sabendo nós quanto éramos do Cabo da Boa Esperança, salvo Pero de Alenquer [que] dizia que o mais que podíamos ser eram 30 léguas a ré do Cabo. E porque se êle [o] não afirmava era porque partira um dia do Cabo, [com Bartolomeu Dias] e que de noite passara por ali [por Santa Helena] com vento à pôpa, e isso mesmo à ida [para o Cabo] foram de largo; e por êstes respeitos não era em conhecimento donde éramos»<sup>(8)</sup>.

Quanto à segunda questão é compreensível que, por um lado, Bartolomeu Dias, capitão-mor da frota que pela primeira vez verificou a passagem entre o Atlântico e o Índico, exija o comando da expedição destinada a chegar a Índia<sup>(9)</sup>, e, por outro, que a Vasco da Gama, já rodeado de familiares e de homens de grande experiência náutica como Nicolau Coelho, Pero de Alenquer, Pero Escobar, etc., não agrade na frota a presença de uma pessoa de grande prestígio e autoridade como era Bartolomeu Dias.

Mas porquê é que D. Manuel escolheu os Gamas (uma certa tradição sustenta que num primeiro momento foi eleito como capitão da primeira viagem para a Índia o pai de Vasco, Estêvão da Gama, num segundo, o irmão Paulo e, finalmente o futuro Almirante da Índia) para esta empresa tão especial? É evidente que nos novos equilíbrios que se criaram entre os diferentes grupos da nobreza portuguesa depois da subida ao trono de D. Manuel, os Gamas, já ligados às Ordens Militares de Avis, Santiago e de Cristo (através da mãe, Isabel Sodré) tinham alcançado posições privilegiadas e, além disso, no caso específico, a expedição tinha características bem diferentes das das viagens de exploração até aquele momento organizadas e financiadas pela Coroa. Depois de ter analisado os vários motivos que poderiam ter induzido o rei D. Manuel a entregar uma empresa tão importante nas mãos dum pequeno fidalgo sem experiência náutica digna de consideração, Luís Adão da Fonseca focaliza dois aspectos essenciais da questão: «a razão de ser da escolha de Vasco da Gama, independentemente de este ter tido ou não anterior actividade marítima, deve ser colocada em outro plano. A sua missão é de carácter político [...] O recurso a um homem oriundo das ordens militares para uma missão deste tipo não é inédito na história do reino»<sup>(10)</sup>.

Como se viu, a navegação no Atlântico Sul não representava uma novidade, o *Promontorium Prassum* tinha sido dobrado, também a existência do Canal de Moçambique tinha sido descoberta; as informações de Pero de Covilhã e de outros europeus que viajaram no Oriente testemunhavam que, teoricamente, era relativamente fácil alcançar a Índia partindo da costa oriental da África sobretudo no caso em que se podia contar com o apoio dos pilotos locais. O que era necessário, era completar o périplo e, sobretudo, estabelecer relações estáveis com

a sociedade política, económica e religiosa oriental. Em previsão duma missão do género, é natural que para capitão-mor da expedição não fosse indispensável a presença de um navegador experimentado, do calibre de Bartolomeu Dias: o que se revelava necessário era uma figura carismática, um nobre, diplomata e negociador capaz de representar dignamente o Rei de Portugal, uma pessoa capaz de criar as bases para um relacionamento diplomático profícuo com os meios do poder presentes na região.

Como é bem sabido, além das sínteses efectuadas posteriormente pelos historiadores da Expansão, a viagem de Vasco da Gama é documentada através dum «diário de navegação» e de outros documentos coevos menores, quer portugueses quer estrangeiros <sup>(11)</sup>.

É muito difícil dissolver os mitos que, por vezes, marcaram até de uma forma pictórica a nossa imaginação. É difícil, e muito menos poético, imaginar o Infante D. Henrique sentado no promontório de Sagres olhando o Atlântico, sem estar rodeado pelos cartógrafos e marinheiros da sua «escola náutica». Igualmente difícil é imaginar que um Álvaro Velho, marinheiro, soldado ou, ainda mais pitoresco, degredado, possa não ter sido o autor do «diário da navegação de Vasco da Gama».

A sugestão e a poesia, sem dúvida, condicionam com o seu fascínio a imaginação e a sensibilidade das pessoas, mas a historiografia tem que se confrontar com o terreno, muitas vezes árido, dos documentos e das interpretações lógicas.

É este também o caso da autoria do «diário da navegação» da expedição de 1497-1499. Como tentei demonstrar no meu livro *Vasco da Gama: la prima circumnavigazione dell'Africa* <sup>(12)</sup>, a documentação existente e os elementos intrínsecos ao diário indicam que o autor era uma pessoa que estava em directo contacto com o vértice da expedição, postura não compatível com a de um simples marinheiro, soldado ou degredado – como a historiografia tradicional indica – mas sim com a de um escrivão de confiança do capitão-mor, como era João de Sá <sup>(13)</sup>. O problema da autoria do «diário», muitas vezes deixado pelos investigadores em segundo plano, não representa uma mera curiosidade mas também levanta problemas de carácter hermeneútico já que tem a capacidade de deitar uma luz mais correcta sobre os dados informativos que o Autor insere no seu texto e sobre o valor e a qualidade das análises por ele propostas.

Se avaliarmos esta obra em termos técnicos, deparamos com o facto de que, de um ponto de vista náutico, a frota teve que enfrentar durante as duas travessias do Índico os problemas relacionados com o regime das monções, desconhecido ou não perfeitamente compreendido, como aliás testemunha a partida da frota em Julho. Em segundo lugar, do «diário» depreende-se claramente que o regimento impunha – talvez devido às informações recolhidas precedentemente – a procura de um piloto local, capaz de guiar directamente os navios da costa oriental da África até à costa ocidental da Índia. Não se tratava, portanto, de uma tentativa de exploração no Índico de um caminho marítimo desconhecido, mas de uma utilização programada de alguns dos conhecimentos náuticos existentes no mundo árabe. Em via teórica o regimento era perfeito, mas não foram devidamente avaliadas nem as condições meteorológicas nem a reacção que a aparição dos navios dos «frangues» provocou nas diferentes comunidades muçulmanas presentes na região.

Limitando-nos ao domínio mais especificamente náutico é preciso também lembrar o grave problema levantado pela aparição do escorbuto: José de Vasconcellos e Menezes, no seu livro *Armadas Portuguesas. Apoio sanitário na época dos Descobrimentos*, sublinhou que não se tratava da primeira manifestação daquela terrível doença – já documentada por Fernão Lopes na *Crónica de D. Fernando*, a propósito da armada que em 1370 bloqueou o Guadal-

quiver – mas que naquela ocasião o escorbuto «pela primeira vez surge em toda a sua gravidade e com carácter geral»<sup>(14)</sup>. O escorbuto era uma doença carencial, que tinha como causa uma prolongada permanência no mar e a uma alimentação pouco variada e demasiado pobre em vitaminas. Devido à violência com que esta doença atacou a tripulação da frota de Vasco da Gama, esta podia ter sido mais ameaçadora para o bom êxito da missão do que os perigos da navegação e a oposição violenta dos árabes.

Apesar das numerosas vítimas e das dificuldades encontradas no relacionamento com os povos da costa oriental da África, a frota de Vasco da Gama deitou as âncoras no dia 20 de Maio de 1498 em frente duma localidade chamada Capua, situada poucas milhas ao Norte de Calicute: a primeira parte do regimento, alcançar a Índia, apesar de enormes dificuldades tinha sido cumprida. A partir daquele momento era, porém, necessário enfrentar a parte política e diplomática da missão, igualmente difícil, sobretudo num ambiente em que o sistema de valores e as regras que governavam a vida social eram bem diferentes das europeias e – como testemunha o *Diário da navegação* – só em parte conhecidas pelos componentes da frota.

Neste sentido o *Diário da navegação* apresenta-se como uma fonte de extraordinária importância, já que o autor regista, dia após dia, o confronto com uma sociedade não só diferente mas também com uma situação contingente dificilmente compreensível por parte de quem não tinha uma percepção satisfatória acerca da existência de determinadas engrenagens em que os mercadores árabes detinham um papel de relevo.

Apesar de na Europa ser bem conhecida e enfatizada a «riqueza» e a magnificência que caracterizavam a vida de uma determinada sociedade oriental, a frota não estava devidamente preparada para despertar o interesse das autoridades locais nos termos duma futura colaboração no domínio comercial. A este propósito não é possível ignorar as dificuldades e o escárnio que Vasco da Gama teve que enfrentar por ter trazido ao Samorim de Calicute presentes que se revelaram, naquele contexto, não conformes e dignos do *status social* que o capitão-mor da frota e, ao mesmo tempo, embaixador do Rei de Portugal ostentava. Este erro diplomático, já por si muito grave, tornou-se ainda mais condicionante visto que foi utilizado instrumentalmente pelos mercadores árabes não dispostos a aceitar naquela região qualquer tipo de concorrência comercial<sup>(15)</sup>.

Neste quadro bastante complexo, é preciso inserir também uma outra questão, aparentemente secundária, mas que se revelou de importância primária: a comunicação entre os portugueses e os órgãos do poder de Calicute. Evidentemente, com as outras notícias respeitantes à realidade indiana chegou a Portugal também a relativa à existência naquela região de comunidades árabes e, conseqüentemente, na frota de Vasco da Gama foram embarcadas pessoas que conheciam além das línguas africanas o árabe (os intérpretes, ou turgimãos, Fernão Martins e Martim Afonso) e até a carta enviada por D. Manuel tinha duas versões, uma em português e a outra em árabe. Todavia, na impossibilidade de comunicar directamente com o Samorim de Calicute, apesar da desconfiança que o Capitão-mor já tinha para com a comunidade árabe local, a carta de D. Manuel não foi lida ao Samorim pelo jovem Gujarate que falava – mas não lia – árabe, mas por quatro mouros.

O aberto ostracismo do ambiente mercantil árabe, a impossibilidade de comunicação directa com o poder político local, um conhecimento não adequado dos hábitos daqueles povos e, sobretudo, uma avaliação ainda bastante empírica dos mecanismos do comércio inter-regional indiano não consentiram o desejado acordo diplomático e comercial com o Samorim de Calicute.

Se a tudo isso se somar também o abandono precipitado da terra indiana e a difícil travessia do Índico em direcção à costa oriental da África, caracterizada por ciladas e por

novas mortes de escorbuto e de outras doenças, a impressão seria a de um claro fracasso do regimento diplomático. Todavia, mais uma vez, o *Diário da navegação*, por nós atribuído a João de Sá e os outros documentos coevos menores, têm o condão de corrigir esta avaliação negativa.

Evidentemente o problema da comunicação foi muito sentido pela frota de Vasco da Gama, o que justifica a atenção dispensada a uma primeira aproximação à linguagem de Calicute: neste sentido o pequeno dicionário intitulado «Esta é a linguagem de Calecut», que se encontra no manuscrito em que foi transcrito também o *Diário da navegação* <sup>(16)</sup>, representa uma peça única, testemunho valioso de uma tentativa de criação de instrumentos pedagógicos não apenas para o uso dos turgimãos, mas também do das equipagens das frotas no futuro enviadas ao Oriente. Apesar de bastante limitado e não perfeitamente correcto, este vocabulário teve todavia o mérito indiscutível de criar as bases para um possível relacionamento não mediado entre os Portugueses e os habitantes do Malabar<sup>(17)</sup>.

Também as dificuldades de carácter diplomático e comercial não ficaram sem reacção propositiva. Antes de tudo, Vasco da Gama compreendeu que o Samorim de Calicute estava dominado pelos interesses dos mercadores árabes e que, portanto, não tinha a coragem de dar crédito aos recém-chegados «frangues» cujas promessas não era fácil avaliar em termos concretos; além disso, o Capitão-mor apercebeu-se também que era possível investir no sistema de rivalidades entre os diferentes reinos da região criando assim os pressupostos para o estabelecimento de relações diplomáticas e comerciais, mais ou menos estáveis, com reinos não dominados pelo poderio dos mercadores árabes ou com alguns reinos que se encontravam em competição política. Neste sentido, além de algumas notas presentes no *Diário da navegação* acerca da origem, da circulação e dos preços das mercadorias no Oriente, revela-se emblemática sobretudo a descrição intitulada *Certos regnos que estam de Calecut pera a banda do Sul e as cousas que em cada regno há e como valem, o qual eu soube muito certo de um homem que sabia a nossa fala e havia trinta anos que viera de Alexandria a estas partes* <sup>(18)</sup>, em que o Autor concentra informações de carácter político, militar, religioso e económico, por ele consideradas úteis para as frotas enviadas no futuro ao Oriente.

João de Barros reconstruindo, à maneira dos historiadores clássicos, o discurso com que Vasco da Gama agradeceu a confiança que D. Manuel depositou nele, põe em relevo a intenção do Capitão-mor de servir Deus, o seu rei e o seu país:

«Eu, Vasco da Gama, que ora per mandado de vós, mui alto e muito poderoso Rei, meu senhor, vou descobrir os mares e terras do Oriente da Índia, juro em o sinal desta cruz em que ponho as mãos, que por serviço de Deus e vosso, eu a ponha hasteada e não dobrada ante a vista de mouros, gentios e de todo o género de povo onde eu fôr, e que per tôdolos perigos de águs, fogo e ferro, sempre a guarde e defenda até morte. E assi juro que na execução e obra dêste descobrimento que vós, meu Rei e Senhor, me mandais fazer, com tôda fé, lealdade, vigia e diligência eu vos sirva, guardando e comprindo vossos regimentos que pera isso me forem dados, até tornar onde ora estou, ante a presença de Vossa Real Alteza, mediante a graça de Deus, em cujo serviço me enviais»<sup>(19)</sup>.

Tratava-se, como os acontecimentos demonstraram, duma empresa não só muito difícil mas também extremamente complexa, que implicava um grande esforço de carácter organizativo e diplomático. A este propósito vale talvez a pena lembrar as palavras com que o Autor

do *Diário da navegação* comentava a partida da frota da Índia, palavras de gáudio, misturadas, porém, com uma certa amargura:

«Uma quarta-feira, que foram vinte e nove dias do dito mês de Agosto, visto como já tínhamos achado e descoberto o que vínhamos buscar, assim de especiaria como de pedras preciosas, e como não podíamos acabar de nos despedir da terra com paz e amigos da gente, houve por conselho o Capitão-mor com os outros capitães de nos partirmos e levarmos aqueles homens que tínhamos, porque aqueles, tornando a Calicute, fariam fazer as amizades. E logo fizemos as velas e nos partimos caminho de Portugal, vindo todos muito ledos por sermos tão bem aventurados de acharmos uma tão grande coisa como tínhamos achado»<sup>(20)</sup>.

Efectivamente a missão entregue a Vasco da Gama, apesar do tempo empregue e dos sacrifícios humanos, foi cumprida no que dizia respeito à definição de um caminho marítimo directo entre Portugal e a Índia, mas deixou em aberto parte dos problemas de carácter político e diplomático relativos ao estabelecimento de relações estáveis com a sociedade indiana. Todavia, também neste aspecto as informações recolhidas directamente em Calicute ou através de Gaspar da Índia, tiveram o condão de proporcionar a Pedro Álvares Cabral os elementos essenciais e concretos para um futuro relacionamento diplomático e económico profícuo com o mundo oriental.

Em conclusão, podemos afirmar que as problemáticas levantadas pela viagem de Vasco da Gama foram muitas e variadas, mas o aspecto mais importante reside nas perspectivas que este feito abriu para a política observada pelo reino sobretudo no que diz respeito à definição de um caminho marítimo directo entre Lisboa e a Índia, a futura «Carreira da Índia», acontecimento que proporcionou à monarquia portuguesa durante o século XVI uma incontestável importância a nível planetário.

## NOTAS

(<sup>1</sup>) A data exacta da chegada de Vasco da Gama a Lisboa é desconhecida, mas, tradicionalmente, considera-se que alcançou o porto de Lisboa no dia 28 ou 29 de Agosto e, depois duma novena no mosteiro de Belém, fez a entrada na Corte no dia 8 de Setembro. Cf. sobre este assunto a sinopse proposta por A. Fontoura da Costa, in A. Fontoura da Costa, *Roteiro da primeira viagem de Vasco da Gama (1497-1499) por Álvaro Velho*, Lisboa, Agência Geral do Ultramar, 1960, pp. 156-157.

(<sup>2</sup>) João de Barros, *Ásia*, Dos feitos que os portugueses fizeram no descobrimento e conquista dos mares e terras do Oriente, Sexta edição actualizada na ortografia e anotada por Hernani Cidade, notas históricas finais por Manuel Múrias, Lisboa, Agência Geral das Colónias, 1945, Primeira Década, Livro Quarto, p. 174.

(<sup>3</sup>) Fernão Lopes de Castanheda, *História do descobrimento e conquista da Índia pelos portugueses*, Introdução e Revisão de M. Lopes de Almeida, Porto, Lello & Irmão Editores, 1979, Livro I, Cap. XXX, p. 73.

(<sup>4</sup>) Cf. as cartas enviadas por D. Manuel aos Reis Católicos, em Julho e Setembro de 1499, ao papa Alexandre VI, ao colégio dos Cardeais, a D. Jorge da Costa, cardeal protector de Portugal em Roma e ao Imperador Maximiliano.

(<sup>5</sup>) Armando Cortesão, *O mistério de Vasco da Gama*, Lisboa, Junta de Investigações do Ultramar, 1973.

(<sup>6</sup>) Sobre a tipologia e a tonelagem dos navios da expedição de 1497-1499 cf. Luís Adão da Fonseca, *Vasco da Gama. O homem, a viagem, a época*, Lisboa, Expo'98, 1997, pp. 95-102, e a bibliografia citada relativamente a este assunto pp. 345-348.

(<sup>7</sup>) «E assim pelo trabalho que Bartolomeu Dias levou no apercebimento destes navios, como pera ir acompanhando Vasco da Gama tẽ o pôr na paragem que lhe era necessária a sua derrota, el-Rei lhe deu a capitania de um dos navios que ordinariamente iam à cidade de São Jorge da Mina», in João de Barros, *Ásia*, op. cit., Primeira Década, Livro Quarto, pp. 130-131.

(<sup>8</sup>) A. Fontoura da Costa, *Roteiro da primeira viagem de Vasco da Gama (1497-1499) por Álvaro Velho*, op. cit., p. 9; as integrações entre parênteses fazem parte do texto publicado por A. Fontoura da Costa.

(<sup>9</sup>) Algumas fontes documentais indicam que Bartolomeu Dias tinha sido encarregue por D. João II de preparar a frota que devia realizar a viagem entre Lisboa e a Índia, encargo que lhe tinha sido confirmado também por D. Manuel em previsão da expedição inaugural de 1497.

(<sup>10</sup>) Luís Adão da Fonseca, *Vasco da Gama. O homem, a viagem, a época*, op. cit., pp. 38-39.

(<sup>11</sup>) Cf. a documentação publicada no vol. Carmen M. Radulet, *Vasco da Gama. La prima circumnavigazione dell'Africa (1497-1499)*, Reggio Emilia, Edizioni Diabasis, 1994.

(<sup>12</sup>) *Ibid.*, pp. 31-57.

(<sup>13</sup>) Um dos elementos decisivos utilizados para a atribuição do *Diário* a um certo Álvaro Velho foi a referência contida no *Manuscrito* de Valentim Fernandes relativa a um certo Álvaro Velho que tinha passado 9 anos na região da Guiné, identificado automaticamente com o Álvaro Velho embarcado na frota de Vasco da Gama (Sobre este assunto cf. Carmen M. Radulet, *Vasco da Gama. La prima circumnavigazione dell'Africa (1497-1499)*, op. cit., pp. 31-57), mas como testemunham as fontes portuguesas, a hominímia representava na época um elemento corrente. A este propósito vale a pena citar, por exemplo, o capítulo dedicado à família dos Gamas in Luís Adão da Fonseca, *Vasco da Gama. O homem, a viagem, a época*, op. cit., pp. 10-21.

(<sup>14</sup>) Lisboa, Academia de Marinha, 1987, pp. 49 e 443-444.

(<sup>15</sup>) A. Fontoura da Costa, *Roteiro da primeira viagem de Vasco da Gama (1497-1499) por Álvaro Velho*, op. cit., pp. 49-50.

(<sup>16</sup>) *Ibid.*, pp. 95-99.

(<sup>17</sup>) Cf. o estudo clássico que Franz Hummerich dedicou a este assunto: «Studien zum »Roteiro« der Entdeckungsfahrt Vasco da Gama 1497-1499», in *Revista da Universidade de Coimbra*, Coimbra, Imprensa da Universidade, 1927, pp. 53-85.

(<sup>18</sup>) O texto foi publicado in A. Fontoura da Costa, *Roteiro da primeira viagem de Vasco da Gama (1497-1499) por Álvaro Velho*, op. cit., pp. 85-93.

(<sup>19</sup>) João de Barros, *Ásia*, op. cit., Primeira Década, Livro Quarto, p. 132.

(<sup>20</sup>) A. Fontoura da Costa, *Roteiro da primeira viagem de Vasco da Gama (1497-1499) por Álvaro Velho*, op. cit., pp. 65-67.

# *COMUNICAÇÕES*



## TEMA 1 — ANTECEDENTES. CERTEZAS E LACUNAS

- 1 — A NOMEAÇÃO DE VASCO DA GAMA ATRAVÉS DA PENA DOS CRONISTAS  
Dr. *João Abel da Fonseca*
- 2 — NÃO FOI VASCO DA GAMA QUEM DESCOBRIU O CAMINHO MARÍTIMO PARA A ÍNDIA  
NEM CABRAL QUE DESCOBRIU O BRASIL  
Cte. *Armando Saturnino Monteiro*
- 3 — A INFLUÊNCIA DO MITO. O EXEMPLO DO PRESTE JOÃO  
Dr. *João António Salvado*
- 4 — SIMILITUDES ET DIFFÉRENCES DES METHODES PORTUGAISE ET CHINOISE DE NAVI-  
GATION EN LATITUDE  
Contre-Amiral *François Bellec*
- 5 — O BARINEL, NAVIO DE GUERRA DO SÉC. XV  
Com. *Fernando Gomes Pedrosa*
- 6 — VIAGENS PRÉ-GÂMICAS, UM DILEMA  
Prof. *Fernando Castelo Branco*
- 7 — EL VIAJE DE GAMA EN EL MARCO DEL DESCUBRIMIENTO PRECABRALINO DO  
BRASIL  
Prof. *Adam Szaszdi Nagy*



# A Navegação de Vasco da Gama através da pena dos cronistas

Dr. João Abel da Fonseca

Mergulhar nos Arquivos, trazer à luz documentação inédita, é, sem dúvida, a grande aspiração de todos aqueles que se iniciam nas lides do conhecimento histórico.

Continuamos, contudo, a pensar, corroborados pela opinião de grandes mestres, que tivemos a honra e o proveito de ter como professores, que o saber histórico se deve iniciar com a leitura, aturada e escarpelizante, das crónicas bem conhecidas, mas, infelizmente, quantas vezes, mal lidas ou mesmo ignoradas, por sucessivas gerações de alunos das nossas universidades.

A problemática do saber histórico só se pode instalar e dela resultar um conhecimento mais profundo, se se cimentar numa sólida cultura de base, amalgamada nas longas horas de leitura e reflexão que as Crónicas, lidas e relidas, lidas avulso e nas entrelinhas, podem suscitar, e tantas vezes suscitam.

A busca do inédito, sempre o perseguimos, orientados por uma ideia que a precedeu, e segundo um elementar princípio matemático: sempre podemos verificar que a probabilidade aumenta na razão directa do acervo consultado; se bem que o importante, e disso estamos conscientes, é trazer algo de novo que aproveite à dilucidação de lacunas ou à confirmação de certezas, objectivo, aliás, de um dos itens deste Simpósio.

A leitura dos capítulos elaborados pelos quatro autores, que ora recordamos, é feita por ordem cronológica de publicação das suas obras. Capítulos esses dedicados, todos eles, à nomeação de Vasco da Gama para capitão da armada que pela primeira vez chegou à Índia.

Começaremos, assim, por Fernão Lopes de Castanheda, na sua *História do Descobrimento e Conquista da Índia pelos Portugueses*, dado à estampa entre 1551 e 1561. O Livro 1.º acabou de a imprimir-se a 6 de Março de 1551, na oficina coimbrã de João de Barreira e João Álvares. Vejamos, pois, o que se pode ler no Capítulo II do Livro 1.º, intitulado: «*De como Vasco da Gama com otros capitães foy descobrir a Índia*»:<sup>(1)</sup>

*«E como quer que el Rey dom Manuel assi como succedeo nos reynos a el Rey dom João, assi tambem lhe succedeo nos desejos que tinha de descobrimento, pera que lhe aproueitou muyto as instruções que lhe ficarão del Rey dom João e seus regimentos pera esta nauegação: e mandou fazer dous nauios da madeira que el Rey dom João mandara cortar. E hum que era de cento e uinte toneladas ouue nome sam Gabriel: e outro de cento sam Rafael: e comprou pera ir coestes nauios huma carauela de cincoenta toneladas a hum piloto chamado Birrio de que a carauela tomou o nome. E estes tres nauios auia de mandar a este descobrimento e com a capitania mór deles cometeo hum Paulo da gama caualeiro de sua casa filho que fora Desteuão da gama alcaide mórda uila de Sinis no campo dourique, em que tinha grande confiança por elle ser pera isso. Do que se ele escusou por huma doença que tinha com que não poderia sofrer os trabalhos de capitão mór, pedindo a el rey que fizesse merce daquele cargo a hum seu irmão mais moço chamado Vasco da gama que o saberia muy bem servir, e que iria tambem na armada por capitão pera o aconselhar e ajudar. Do que el Rey foy contente por saber que era assi, e que era*

*Vasco da gama esprementado nas cousas do mar em que tinha feyto muyto seruiço a el Rey dom João: e que era homem de grandes spiritos [sic]: e muyto proprio pera dar fim a este descobrimento, e assi lho disse quando lhe deu este cargo, encomendandolhe muyto que satisfizesse ao credito que tinha nele, porque assi ho fizesse lhe faria por isso muyto grandes merces, que lhe logo começou de fazer de huma comenda, e de dinheiro para o apercebimento de sua viagem. E pera irem coele [sic] despachou tambem a Paulo da gama e a hum Niculao coelho ambos criados del Rey e homens pera qualquer grande feyto. E por quanto nos nauios da armada não podião ir mantimentos que abastassem à gente dela ate tres annos, comprou el Rey huma nao a hum Ayres correa de Lisboa que era de duzentos toneis, pera que fosse carregada de mantimentos ate a agoada de sam Bras, e ali se despejaria e a queimarião. Despachado Vasco da gama em monte mór o nouo onde el Rey estaua, partiose com seus capitães pera Lisboa: onde feyta sua armada embarcouse a gente dela, que forão cento e corenta e oito pessoas: em Restelo, que sera huma legoa de Lisboa, hum sabado oyto de Iulho do anno de mil e ccccxcvij. [1497].<sup>(2)</sup>*

Segundo João de Barros e as sua *Décadas da Ásia*, publicadas a partir de 1552, data em que passa a correr a *Década* 1.<sup>a</sup>, mais precisamente a 24 de Março, impressa em Lisboa, na oficina de Germão Galharde.

No seu Livro 4.<sup>o</sup>, Capítulo 1.<sup>o</sup>, intitulado «*Como El Rey D. Manuel no segundo anno do seu reinado mandou Vasco da Gama com quatro velas ao descobrimento da Índia*», podemos ler, depois de breve preâmbulo:

*«Finalmente ElRey assentou de proseguir neste descubrimto, e depois estando em Estremoz, declarou a Vasco da Gama Fidalgo de sua Casa por Capitão mór das vêlas, que havia de mandar a elle; así pola confiança que tinha de sua pessoa, como por ter aução nesta ida, cá, segundo dizia, Estevão da Gama seu pai já defunto estava ordenado pera fazer esta viagem em vida delRey D. João. O qual, depois que Bartolomeu Dias veio do descobrimento do Cabo da Boa Esperança, tinha mandado cortar a madeira pera os navios desta viagem, por a qual razão ElRey D. Manuel mandou ao mesmo Bartolomeu Dias que tivesse cuidado de os mandar acabar, segundo elle sabia que conuinham, pera soffrer a fúria dos mares daquelle grão Cabo da Boa Esperança, que na opinião dos mareantes começava crear outra fabula de perigos, como antigamente fora a do Cabo Bojador, de que no principio fallámos. E assi polo trabalho que Bartholomeu Dias levou no apercebimento destes navios, como per ir acompanhando Vasco da Gama té o pôr na paragem que lhe era necessaria a sua derrota; ElRey lhe deo a capitania de hum dos navios, que ordinariamente hiam à Cidade de S. Jorge da Mina. E sendo já no anno de quatrocentos noventa e sete, em que a frota pera esta viagem estava de todo prestes, mandou ElRey, estando em Monte mór o novo, chamar Vasco da Gama, e aos outros Capitães, que haviam de ir em sua companhia, os quaes eram Paulo da Gama seu irmão, e Nicolão Coelho, ambos pessoas de quem ElRey confiava este cargo. E posto que per algumas vezes lhe tivesse dito sua tenção àcerca desta viagem, e disso lhe tinha mandado fazer sua instrucção, pola novidade da empreza que levava, quiz usar com elle da solemnidade que convem a taes casos, fazendo esta falla pública a elle, e aos outros Capitães, per ante algumas pessoas notaveis que eram presentes, e pra isso chamadas [...]» e mais adiante:*

*«Acabando ElRey de propôr estas palavras, Vasco da Gama, e todalas notaveis pessoas lhe beijáram a mão; assi pola mercê que fazia a elle, como ao Reyno, em mandar a este descubrimento continuando per tantos annos, que já era feito herança delle. Tornada a casa ao silencio que tinha ante deste acto de gratificação, assentou-se Vasco da Gama em giolbos ante ElRey, e foi trazida huma bandeira de seda com huma Cruz no meio das da Ordem da Cavalaria de Christo de que ElRey era Governador, e perpétuo Administrador, a qual estendendo o Escrivão da Puridade entre os braços em modo de omagem, disse Vasco da Gama em alta voz estas palavras [...]» e a seguir:*

*«Feita esta menagem, foi-lhe entregue a mesma bandeira, e hum regimento, em que continha o que havia de fazer na viagem, e algumas cartas pera os Principes, e Reys, a que propriamente era enviado; assi como ao Preste João das Índias, tão nomeado neste Reyno, e a ElRey de Calecut, com mais informações, e recebidas as quaes cousas ElRey o espedio, e elle veio a Lisboa com os outros Capitães.»<sup>(5)</sup>*

Seguindo a ordem cronológica de publicação, é agora a vez de relembrar o trecho que sobre o assunto nos deixou Damião de Góis, na sua *Crónica do Felicíssimo Rei D. Manuel*, mais precisamente no Capitulo 24, da Parte 1.<sup>a</sup>, publicada em Lisboa, em casa de Francisco Correa, impressor do sereníssimo Cardeal Infante, aos 17 dias do mês de Julho de 1566.

Intitulado *«De quomo ElRei mandou Vasquo da Gama por capitam de tres naos, pera proseguir no que já era descuberto, atte uer se pôdia chegar à India»*, reza assim, depois de uma breve introdução: *«[...] Assim que falecido elrei dom João, soccedeo no Regno elrei dom Emanuel, ho qual quomo berdeiro uniuersal de toda ha machina, e peso destas navegações, não contente do que já era descuberto, mas antes muito deseioso de passar adiante, logo no começo de seu regnado, no mes de Dezembro de M.ccccxcv [1495], teue em Monte mór ho nouo sobrisso conselho, no qual alguns forão de opinião que se não prosseguisse mais nesta viagem, além do que já era descuberto, por que havia de ser muito enuejada de todolos Reis e republicas da Europa, e asi do soldam da Babilonia, e dos mesmos Reis, e senhores da India, do que hauiam de seguir grandes trabalhos, e despesas a estes Regnos, que abastaua ho paçifico trato de Guiné, e da honrosa conquista dos lugares Dafrica, pera ganho dos mercadores e proueito das rendas do Regno, e exerção da nobreza delle, mas elRei foi do uoto daquelles a quem isto pareço abo contrairo, mandando loguo aparelhar naos, que se passou mais de hum anno. No tempo em que se faziam prestes estas naos teue elRei conselho sobre quem mandaria por capitam dellas, e assentou que fosse Vasquo da gama, fidalgo de sua casa, natural da uilla de Sines, homem solteiro, e de idade pera poder sofrer hos trabalhos de hum tal uiajem pelo que ho mandou chamar, estando em Estremoz no mes de Ianeiro de Mil, e quatro çentos, e nouenta, e sette, e lhe deu ha capitania dellas, com palauras de muita confiança, pondo diante ho peso de tamanho negocio consistir nam na despesa, que se nella podia fazer, nem no que se nisso auenturaua, senam no seruiço de Deos, e bem de seus Regnos, ho que tudo se podia conseguir, se passando elle a diante do que já era descuberto, podesse chegar à India, e daquellas partes lhe trazer ho primeiro fructo de todallas despesas que seus antecessores nisso tenham feitas, e dos perigos que ha naçam Portuguesa tanto tempo hauia, que nestas nauagações tinha passados, do que se lhe podia seguir tanta bonrra, louuor, quanta elle bem podia cuidar, abo que se ajuntarião muitas merçes que*

*lbe speraua fazer em galardam de todolos trabalhos que nesta uiajem passasse, abo que Vasquo da gama respondendo com plauras de bom cauualheiro, prudente, e leal uassalo lbe heijou ba mão polla merçe que lbe fazia, e confiança que delle tinha, ajuntando a isto que huma das partes que ho conuidauão a este trabalho, depois do seruiço que nisso speraua fazer a Deos, e a sua Alteza, era parecerlbe que tinha alguma auçam nesta uiajem, polla elRei dom Ioam poquo antes que faleçesse, ter dado a seu pai Esteuão da gama, que já tambem era defunto, em cujo lugar, e por sua lembrança lbe pedia que houuesse por bem nesta uiajem se querer tambem seruir de Paulo da gama seu irmão, por que com tal, e tam fiel companheiro speraua uir abo fim della, sem diferenças, nem cautellas que poderiam caber, e acontecer entre outras pessoas, que nam fossem tam conjuntos em sangue quomo elles eram, ho que lbe elRei muito agradeçeo, e houue logo por bem ser Paulo da gama hum dos que houuesse de mandar em sua companhia. Depois del Rei ter isto assentado se foi Destremoz a Euora, e dali despedio Vasquo da gama, e seu irmão Paulo da gama, dando lbes per companheiro Nicolao coelbo, cavalleiro de sua casa, hos quaes partiram do porto de Bethelem abos dous do mes de Iulho do mesmo anno de mil, e quatro çentos, e nouenta, e sette. do que agora nam direi mais, per ser neçessario fallar nos negoçios do Regno, em quanto elles fazem sua uiajem».(1)*

E somos chegados às Lendas da Índia, de Gaspar Correia, só tardiamente publicadas, em edição vinda à luz, de 1858 a 1866, obra constituída por 8 volumes saídos da tipografia da Academia Real das Ciências, em texto preparado do manuscrito, pelo sócio efectivo daquela, Rodrigo José de Lima Felner.

O manuscrito, retido na livraria dos Condes da Vidigueira mais de um quarto de século, pode já referenciar-se em Francisco de Andrade, *Crônica de D. João III*, Fr. Luís de Sousa, *História de S. Domingos*, e o Pe. João Sardinha Mimoso, *Relacion de la Real Tragicomedia composta pelo Pe. Antônio de Sousa, com a qual os padres jesuítas festejaram o rei Felipe III de Espanha no famoso Colégio de Santo Antão*, conforme refere o Professor Manuel Lopes de Almeida, em estudo que antecede a nova edição de 1975.

Atentemos, então, no Vol. 1.<sup>a</sup>, à Lenda dos 13 anos, desde o primeiro descobrimento da Índia, até ao ano de 1510, mais precisamente ao seu Capítulo V, intitulado «*Como ElRei deu a capitania dos tres nauios a Vasco da Gama, fidalgo de sua casa, e lbe encarregou que lbe fosse descobrir a India*»:

*«Enquanto se as cousas assi apercebião, El Rey de dia e de noue era mui duuidoso a quem encarregaria esta tamanha empresa, sempre rogando a Nosso Senhor, que se ouuesse esta cousa por seu santo seuirço, lh'aprouuesse mostrar os homens que fosse seruido nesta viagem, no que ElRey era em contínuos pensamentos.*

*Os grandes do Reino, uendo o apercebimento que ElRei fazia desta armada que auia de mandar a descobrir, lbe falarão em alguns homenes que parecião pertencentes pera isso, mas ElRey lbe respondia que já os tinha ordenados; no que assi passando muitos dias, e estando ElRey hum dia na sala assentado em despacho na Mesa com seus Officiais assinando, por certo aleuando Elrey os olhos, acertou de atrauessar a sala Vasco da Gama, Caualeiro de sua Casa, e de nobre geração, filho de Esteuão da Gama, que fora Veador da Casa d'ElRey D. Affonso, que naquelle tempo mais se honrauão da nobreza de sangue que de titulos de dons que então se costumauão nos que erão nobres por direita linba; o qual Vasco da Gama era homem prudente e de bom saber, e de grande animo*

*pera todo o bom feito, ElRey, pondo os olhos nelle, lhe aluoroçou o coração, e o chamou, e elle se poz em geolhos ante ElRey, o qual lhe disse:*

«Folgaría que uos encarregasseis de hum seuirço que hei mister de uos, em que tomeis trabalho».

*Elle lhe beijou a mão dizendo:*

«Senhor som pago de todo trabalho que pode ser, pois de mi se quer seruir, o que farei enquanto a uida me durar».

*Ao que ElRey se leuantou, e se foi assentar à mesa que na sala estaua posta para gentar, onde estando comendo, disse a Vasco da Gama que era sua vontade que elle fosse naquelles nauios onde o elle mandasse, que era cousa muito de seu desejo, e portanto se fizesse prestes. Ao que Vasco da Gama respondeo, que elle alma tinha prestes nom auia detença logo s'embarcar. Acabado ElRey de jantar se recolheu à guarda roupa. e perguntou a Vasco da Gama se tinha algum irmão. Elle disse que tinha tres, hum moço, outro que aprendia pera clerigo, outro mais velho, que todos erão muito homens pera seuir em todo o que lhe encarregasse. ElRey lhe disse:*

«Chamaeo pera ir comuoso em hum dos nauios, e uós escolhei o que mais uos contentar em que leuareis minha bandeira, que sereis Capitão mor dos outros».

*Vasco da Gama lhe beijou a mão dizendo:*

«Senhor, nom será rasão que eu leue bandeira, porque meu irmão he mais uelho que eu, mas elle a leuará, e eu irei debaxo de seu mando, que he resão, e Vossa Alteza o deue hauer per seu seruiço».

*Da qual resposta ElRey mostrou prazer, dizendo:*

«Que folgaua muito do bom conhecimento que tinha d'obediencia, e por isso lhe Deos faria mercê; e espero bom seruiço de quem tem tão bom conhecimento d'obediencia que he grande uirtude. E portanto se ordenasse como quizesse, mas que seu coração nelle descançaua. E portanto tudo sobre elle encarregaua todo seu feito desta uiagem, que meu coração me diz que por uós será cumprido meu desejo: e portanto uos ordenais uós como quizerdes, que a uós só dou o mando, e todo o encargo, e buscae capitão pera o outro nauio, homem de uosso aprazimento e uontade».

*Polo que Vasco da Gama beijou a mão a ElRey, e lhe disse:*

«Senhor, meu irmão mais uelho, que a Vossa Alteza tenho dito, se chama Paulo da Gama, e anda amorado por hum ferimento que se fez ao Juiz de Setuuel, em que lhe dão culpa, e sem perdam de Vossa Alteza não podera uir».

*ElRey lhe disse:*

«Por amor de uós lhe perdoe minha justiça polo seruiço que espero de uós e delle, satisfazendo elle às partes, hauendo seu perdom; e se uenha logo, e nom faça setença, e uós emtanto prouereis o apercebimento que tem os nauios, e tomae os mareantes que uos mais contentarem, e de todalas outras cousas, porque a Deos prazendo uós descobrireis a India e nauegação della. E peço a Nosso Senhor que assi o aja por bem, para seu santo seruiço, e a elle uos encomendae, porque uosso trabalho de mim será bem agalardado».

*Polo que Vasco da Gama lhe beijou a mão».<sup>(\*)</sup>*

Continuemos um pouco mais pelo Capítulo VI, intitulado «*Como Vasco da Gama proueo os nauios das cousas necessarias pera sua uiagem, em muita abastança*»:

*«Vasco da Gama escreueo logo a seu irmão tudo o que se passava, que trabalhasse concerto com o Juiz e houvesse seu perdom, porque já o tinha d'ElRey, e logo viesse beijar a mão a ElRey, porque tanto compria: o que Paulo da Gama fez com muita dili-*

*gencia, e foy amigo, perdoado do Juiz, de que tirou estormento, com que vêo a ElRey, e beijou a mão dizendo:*

«Senhor, muito deuo a Deos em me fazer tanta mercê que Vossa Alteza se quer seruir de mi em cousa tanto de Vosso Real seruiço».

*ElRey disse:*

«Eu a vosso irmão escolhi, e elle a vós pera o ajudardes em seus trabalhos neste feito, que me Deos inclinou que a elle o encarregasse, em que muito descança meu coração, que me mostrará prazer de seu desejo, polo que nelle ponho todo o encargo, e poder. Elle, como bom irmão, conhecendo obediencia que vos tem por serdes mais velho, quizera ir sob vosso mando, em que mostrou obediencia a Deos, polo que espero em Nosso Senhor a ambos fara mercê, e em ambos confio, que sois taes que me fareis taes serviços, que me obriguem a vos faze muitas mercês. Mas como minha vontade he posta em vosso irmão pera o encargo desta viagem, antre vós ambos ordenae na honra da bandeira como quizerdes, que de tudo serei contente».

*Polo que ambos lhe beijarão a mão com grandes cumprimentos pera prazer e contentamento d'ElRey, e elles apresentarão a ElRey para capitão do outro nauio hum grande amigo chamado Nicolao Coelho, dizendo Vasco da Gama:*

«Senhor, este homem nom he somenos d'irmão na amizade que temos; este será nosso parceiro até morte, se Vossa Alteza houver per bem que vá no outro nauio».

*Disse ElRey:*

«Som contente, pois o vós sois».

*Pollo que lhe beijarão todos a mão.*

*ElRey mandou a Vasco da Gama que desse auimento pera logo partirem, e soubesse o que havia de levar, e todo o que mais quizesse o pedisse a seus officiais, a quem tinha mandado que tudo lhe dessem quanto pedisse, e que escolhesse mestres, e pilotos tudo à sua vontade; porque então nom havia nauegar per altura, nem cartear, somente agulha pera conhecer os ventos, e as sondas do prumo correndo costa, e conbecenças das terras, e boa estimativa do entendimento, que Deos lhe dava.*

*Vasco da Gama era mui fragueiro de condição, e mui entendido em todas as cousas, e prouendo os navios que se chamavão sam Miguel, sam Graviel, sam Rafael, que quando ElRey Dom João os armou lhe poz estes nomes, Vasco da Gama falando com os marinheiros que havião de ir, lhe muito encomendou que em quanto nom partissem, trabalhassem por aprender a carpinteiros, cordoeiros, calafates, ferreiros e torneiros, e por isso lhe acrescentou mais a dous cruzados por mez, a fora o soldo de marinheiros que tinhão, que erão cinco cruzados por mez; o que todos folgarão d'aprender, por mais vencerem; e Vasco da Gama lhe comprou todas suas ferramentas do que compria a seus officios. Aos casados mandou Elrey pagar a cada hum cem cruzdos pera deixarem a suas molheres, e aos solteiros a cada hum qorenta, pera seu apercebimento de algumas cousas, porque mantimentos nom tinhão em que os meter; que os navios ião cheos delles; e aos dous irmãos a cada hum dous mil cruzados de mercê, e a Nicolao Coelho mil.*

*E sendo dia de Nossa Senhora de Março, todos ouvirão Missa e logo s'embarcarão, e derão à vela, e sibirão do rio, indo ElRey no seu batel os acompanhando, e fallando a todos em bençãos, e boas horas se despedio delles, ficando sobre o remo até desaparecerem, como parece desta pintura da cidade de Lisboa.*

*Vasco da Gama ia no nauio sam Rafael, e Paulo da Gama em sam Grauiel, e no outro sam Miguel Nicolao Coelho; em cada nauio até oitenta homens, officiais e mareantes, e os outros de sua criação, criados e parentes, todos com muito desejo de tomar do*

*trabalho a parte que lhe coubesse, com muita confiança nas mercês que d'ElRey espe-  
raução, tornando a Portugal. Paulo da Gama como saiu do rio de Lisboa, tirou a bandeira  
da gauea, e por grandes rogos do irmão a levou, dizendo lhe que assi muito compria que  
elle a leuvasse, per boas razões que lhe deo».<sup>(6)</sup>*

Como podemos verificar, todos os quatro autores insistem em precisar o facto de Vasco da Gama levar consigo seu irmão mais velho, Paulo da Gama. Gaspar Correia, porém, vai mais longe e escreve: «[...] *Acabado ElRey de jantar se recolheu a guarda roupa e perguntou a Vasco da Gama se tinha algum irmão. Elle disse que tinha tres, hum moço, outro que aprendia pera clerigo, outro mais velho, que todos erão muito homens pera servir em todo o que lhe encarregasse*». Ao que o rei respondeu: «*Chamaeo pera ir comuoso em hum dos navios [...]. E mais adiante: [...] Senhor, meu irmão mais velho, que Vossa Alteza tenbo dito se chama Paulo da Gama [...]*».

Esta insistência, tantas vezes repetida, não passa despercebida a um leitor atento. Portugal não era, propriamente, o reino da Moscóvia, nem de França, e os Gamas não eram uma família qualquer. Afinal, não fora Estevão da Gama vedor da Casa de El rei D. Afonso V e alcaide-mor da vila de Sines, e não eram seus filhos, Paulo e Vasco, ambos cavaleiros-fidalgos da casa de D. Manuel, como os outros autores referem?

Será de aceitar que o rei desconhecesse o parentesco que os unia? – ou pretenderam os cronistas deixar-nos uma outra qualquer informação contida nas entrelinhas?

Estamos hoje plenamente convencidos que sim, e a chave deste aparente mistério que nos perseguiu alguns anos só a encontramos ao terminar uma das sessões de quarta-feira da Academia Portuguesa de História, quando o Senhor Professor Isaías da Rosa Pereira, nosso querido mestre de Paleografia, no já distante 1.º ano do curso de História da Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa, se nos dirigiu oferecendo-nos, com dedicatória, o seu livro *Matrícula de Ordens da Diocese de Évora (1480-1483) – Qual dos dois Vasco da Gama foi à Índia em 1497?*

Mas, terá havido então dois Vascos da Gama?

É verdade que sim. E passamos a seguir Isaías da Rosa Pereira:

*«Vamos procurar acertar alguns destes dados a partir do documento original e autêntico da Matrícula de Ordens da diocese de Évora de 1480. Eis o texto vertido para português:*

*«No ano do Senhor de 1480, num domingo, quinto dia do mês de Novembro, na Vila denominada Sines, da diocese de Évora, o mesmo Senhor Bispo de Safim, numa sala da sua residência, com licença do Reverendo Senhor Bispo de Évora, conferiu ordens e promoveu os seguintes à Prima Tonsura:*

- 1. Item Vasco da Gama, filho de Estevão da Gama, residente no dito lugar, com dispensa canónica, por ser filho de homem solteiro e de mulher solteira.*
- 2. Item Peulo da Gama filho legítimo de Estevão da Gama e de Isabel Sodré, residentes no dito lugar.*
- 3. Item João Sodré filho legítimo de Estevão da Gama e de Isabel Sodré, residentes no dito lugar.*
- 4. Item Vasco da Gama filho legítimo de Estevão da Gama e de Isabel Sodré, residentes no dito lugar.*
  - Seguem-se mais três ordinandos que não são da família de Estevão da Gama, e continua a matrícula:*
- 8. Item Vicente Sodré filho legítimo de João Sodré e de Isabel Serrã, residentes em Lisboa na paróquia de Santa Maria Madalena.*

- *Seguem de novo mais três tonsurados albeios ao nosso assunto e continua a matrícula:*

12. *Item Pedro da Gama filho legítimo de Estevão da Gama e de Isabel Sodré, residentes no dito lugar.*

*Anote-se antes de mais que os pais de Vasco da Gama, nesta época, não tinham título de Dom. Efectivamente o escrivão não o menciona, tendo antes e depois no decorrer destas matrículas registado várias pessoas com o dito título.*

*Também devo registar que a primeira pessoa que encontrou neste documento o nome de Vasco da Gama foi o nosso falecido confrade Padre Carlos da Silva Tarouca, mas apenas indicou o nome de Vasco da Gama, filho legítimo, publicando uma fotografia da fl. 53r do códice que analisamos.*

*Em face deste documento oficial e autêntico, ficamos a saber que no dia 5 de Novembro de 1480 receberam a Prima Tonsura em Sines quatro filhos legítimos de Estevão da Gama e de Isabel Sodré, bem como um cunhado de Estevão da Gama, que também tem nome na História. Vicente Sodré. Além disso, recebeu igualmente a Prima Tonsura um filho natural de Estevão da Gama, nascido quando ele ainda era solteiro, e filho de uma mulher solteira, cujo o nome não se indica, filho este que também se chamava Vasco da Gama.*

*O registo de ordenações traz os nomes de irmão por ordem decrescente de idades. E toda a tradição diz que Paulo da Gama era o primogénito do casal Estevão da Gama e Isabel Sodré*

*Nestes termos, o navegador Vasco da Gama que em 1497 comandou a frota que foi à Índia era o terceiro filho legítimo de Estevão da Gama e de sua esposa Isabel Sodré. Seu irmão mais velho, e de facto o primogénito do casamento, Paulo da Gama, acompanhou-o comandando a nau S. Rafael. [...] Do meio irmão, também chamado Vasco da Gama, mas filho ilegítimo e mais velho do que todos os outros por ser gerado antes do casamento, e dos outros dois irmãos legítimos João Sodré e Pedro da Gama, não temos por ora outras notícias. «E mais adiante:»*

*«Cremos que a partir deste documento oficial e autêntico fica suficientemente esclarecido o seguinte:*

1. *Que Vasco da Gama, o navegador, era o terceiro filho legítimo de Estevão da Gama e de Isabel Sodré.*
2. *Que seu irmão Paulo da Gama era o primogénito do casal.*
3. *Que existiu outro Vasco da Gama, filho natural de Estevão da Gama, gerado quando o pai ainda era solteiro, e de uma mulher solteira, cujo nome se omite, certamente por ser de categoria inferior e para não chocar a esposa legítima (de resto, neste registo de Ordens omite-se quase sempre o nome da mãe quando o filho é ilegítimo).*
4. *Que o tio materno de Vasco da Gama, Vicente Sodré, recebeu a Prima Tonsura no mesmo dia que os sobrinhos.*
5. *Que, atendendo à legislação canónica da época, Vasco da Gama teria cerca de 11/12 anos quando receneu a Prima Tonsura dado que os autores têm sempre indicado como data do seu nascimento os anos de 1468-1469.»*(<sup>c</sup>)

Quanto a nós, concluímos de imediato, percebendo então o que os cronistas nos queriam informar nas entrelinhas – exactamente qual dos dois Vascos da Gama foi à Índia em 1497.

## NOTAS

(1) Nas transcrições foi mantida a grafia das obras referenciadas, desenvolvendo-se as abreviaturas, por exigências de processamento de texto. Também se substituiu o sinal & pela vogal e.

(2) Fernão Lopes de Castanheda, *História do Descobrimento e Conquista da Índia pelos Portugueses*, Col. Tesouros da Literatura e da História, int. e rev. de M. Lopes de Almeida, Porto, Lello & Irmão - Editores, 1979, pp. 10-11.

(3) João de Barros, *Décadas da Ásia*, Década I, Parte I, Lisboa, Livraria Sam Carlos, 1973, pp. 270-276.

(4) Damião de Góis, *Crônica do Felicíssimo Rei D. Manuel*, Coimbra, Imprensa da Universidade, 1926, pp. 44-46.

(5) Gaspar Correia, *Lendas da Índia*, Col. Tesouros da Literatura e da História, int. e rev. de M. Lopes de Almeida, Porto, Lello & Irmão - Editores, 1975, pp. 12-13.

(6) Idem, *Ibidem*, pp. 14-15.

(7) **Isaias da Rosa Pereira**, *Matrícula de Ordens da Diocese de Évora (1480-1483). Qual dos dois Vascos da Gama foi à Índia em 1497?*, Col. **Subsídios para a História Portuguesa**, Vol. 21, Lisboa, **Academia Portuguesa da História**, 1990, pp. 23-27.



# **Em que o autor se propõe demonstrar que não foi Vasco da Gama quem descobriu o caminho marítimo para a Índia nem Pedro Álvares Cabral quem descobriu o Brasil**

*Cte. Armando Sarturnino Monteiro*

Se perguntarem a qualquer português, seja qual for o seu grau de instrução, quem foi que descobriu o caminho marítimo para a Índia e quem foi que descobriu o Brasil, ele responderá sem hesitar que foram, respectivamente, Vasco da Gama e Pedro Álvares Cabral!

É evidente que, em sentido lato, a resposta satisfaz, uma vez que esses dois nomes aparecem ligados à etapa final de ambos os descobrimentos. No entanto, em minha opinião, trata-se de uma resposta pouco rigorosa sob o ponto de vista científico, tendo em conta que, como toda a gente sabe, nem o descobrimento do caminho marítimo para a Índia nem o descobrimento do Brasil resultaram de um projecto pessoal de um qualquer navegante visionário, como foi o caso do descobrimento da América Central por Colombo, antes foram o fruto de um longo e complexo processo de expansão marítima levado a cabo pela Coroa de Portugal a partir da conquista de Ceuta, em 1415.

Esse processo, numa primeira fase, que recebeu o impulso inicial do Infante D. Henrique, culminou com a construção da fortaleza de São Jorge da Mina, em 1482, e o desvio para Lisboa de cerca de metade das exportações do ouro produzido na região de Tombuctu. A partir da subida ao trono de D. João II entra-se claramente numa segunda fase em que é nítido o propósito de encontrar um caminho marítimo para a Índia, a fim de desviar para Portugal uma parte apreciável do comércio da Europa com o Oriente, que até então se fazia exclusivamente pela via do Mediterrâneo, Ásia Menor e Mar Vermelho.

No decorrer desse longo processo, que se prolongou por cerca de oitenta anos, registaram-se numerosos sucessos que no balanço final os ganhos haveriam de compensar largamente os gastos.

Sem ser necessário invocar qualquer política especial de sigilo, expressão que me parece bastante infeliz, julgo ser fácil de compreender que não fosse do interesse da Coroa Portuguesa divulgar em pormenor os resultados das viagens de exploração à medida que iam tendo lugar, sobretudo após o descobrimento do cabo da Boa Esperança, altura em que a busca da almejada rota para a Índia entra na sua fase crucial. Daí que não me pareça de estranhar que não existam documentos específicos relativos a essas viagens, mas somente vagas referências.

Na falta de documentos, julgo que será legítimo tentar reconstituir a realidade histórica através dos factos que se conhecem e de uma série de raciocínios lógicos que os possam explicar satisfatoriamente, sem no entanto perder de vista que nem sempre os acontecimentos se processam de acordo com a lógica. Creio que a pior coisa que um historiador poderá fazer é apaixonar-se por uma tese, por mais sólida que lhe possa parecer.

Tentemos então reconstituir o que se terá passado após o regresso de Bartolomeu Dias a Lisboa, em Dezembro de 1488.

O sentimento geral em relação aos resultados da sua viagem parece não ter sido de euforia mas sim de um prudente optimismo. Por um lado, ficara-se a saber, sem sombra de dúvida, que, ao contrário do que diziam os geógrafos antigos, existia de facto ligação entre o Atlântico e o Índico, o que, pelo menos em teoria, garantia a possibilidade da ligação por mar entre o Ocidente e o Oriente; por outro lado confirmava-se aquilo que os Portugueses já sabiam desde a segunda viagem de Diogo Cão: que não seria possível navegar com naus ao longo da costa meridional da África, o que parecia afastar definitivamente a possibilidade de virem a estabelecer um comércio marítimo regular com o Oriente em moldes semelhantes ao que faziam com o Golfo da Guiné.

Mas havia ainda uma réstia de esperança. Bartolomeu Dias encontrara nas latitudes dos 35° a 40° S ventos gerais de oeste, tal como acontecia nas latitudes dos 35° a 40° N. Por outro lado, tanto o alísio de NE no hemisfério norte como o alísio de SE no hemisfério sul eram simétricos em relação ao equador. Perante este panorama parece-me difícil de conceber que os homens experientes que estavam em Lisboa orientando os descobrimentos e o próprio Rei não tenham feito a si próprios esta pergunta: não haverá no hemisfério sul uma «volta» simétrica à «volta da Mina»? Se assim fosse estaria definitivamente resolvido o problema da navegação para a Índia com qualquer tipo de navios. Seria então, nesse preciso momento em que o prémio parecia estar ao alcance da mão que iriam desistir? Pela minha parte tal hipótese parece-me absurda, principalmente tendo em conta a personalidade de D. João II. Mesmo que outros problemas também lhe estivessem ocupando a mente, não parece verosímil que não tivesse podido dispor de alguns minutos para sancionar a organização de uma nova expedição destinada a penetrar no Atlântico Sul e a desvendar o regime de ventos que nele vigoravam.

Penso que será fantasia excessiva supor que efectivamente essa expedição, composta por três caravelas, talvez até sob o comando de Bartolomeu Dias, tenha tido lugar nos anos de 1489 e 1490.

Dada a missão que lhes fora atribuída é de supor que os navios desta expedição, a partir de Cabo Verde, tenham rumado a sul. Mas como por essa altura os Portugueses ainda não conheciam a existência das calmas equatoriais nem da corrente equatorial é muito provável, para não dizer inevitável, que tenham ido esbarrar com a costa setentrional do Brasil que assim teria sido descoberto em 1489 e não em 1500. Não tendo possibilidade de voltar atrás, os navios teriam sido obrigados a regressar a Lisboa pelos Açores.

Como é evidente não teria sido do interesse da Coroa Portuguesa divulgar de imediato o descobrimento de novas terras a Ocidente por várias razões: em primeiro lugar, porque poderia parecer que o Rei de Portugal acreditara afinal no projecto de Colombo e havia enviado subrepticamente uma armada para Oeste à procura da Índia; em segundo lugar, porque era muito duvidoso que as terras encontradas estivessem cobertas pelo tratado de Álcáçovas, o que podia dar lugar a um litígio com Castela; em terceiro lugar, porque essas terras aparentemente não tinham qualquer vantagem em anunciar a sua existência; em quarto lugar, porque, ao fim e ao cabo, a expedição havia sido um fracasso, uma vez que não havia conseguido executar a missão de que fora incumbida.

Não obstante, em resultado desta viagem (que designarei pela «quarta viagem»), ficaram os Portugueses a saber uma coisa muito importante: que para ultrapassar a temível barreira representada pelas calmas equatoriais e pela corrente equatorial e penetrar no Atlântico Sul, cortando o alísio de SE, era necessário primeiramente fazer um bordo para SSE até às imediações da Serra Leoa.

De posse desse conhecimento será lógico pensar que em 1491 tenha sido organizada uma nova armada destinada a fazer aquilo que a anterior não tinha conseguido, ou seja, penetrar na parte ocidental do Atlântico Sul e registar os ventos que nele predominavam. Essa armada, tal como as anteriores, deverá ter sido constituída por três caravelas, uma das quais com mantimentos, destinada a ser abandonada e queimada no momento oportuno. Para seu comandante é possível que tenha sido escolhido Pero de Alenquer, uma vez que, alguns anos mais tarde, viria a ser ele o preferido para desempenhar as funções de piloto-mor da armada de Vasco da Gama.

Ao contrário do que terá acontecido com a «quarta viagem», esta «quinta viagem» terá sido provavelmente um sucesso. É de supor que os navios que a realizaram tenham conseguido penetrar no Atlântico Sul e, depois de terem contornado o alísio de SE, tenham chegado ao Cabo. Desta forma teria sido constatado que efectivamente existia no Atlântico Sul uma «volta» semelhante à «volta da Mina», o que tornava perfeitamente viável navegar com qualquer tipo de navios desde Lisboa até ao extremo sul do continente africano.

Cumprida cabalmente a sua missão, é natural que a armada se tenha apressado a regressar a Lisboa, onde terá chegado, possivelmente durante o ano de 1492.

A partir daí passaram os Portugueses a ter um conhecimento completo da rota exacta para navegar com naus até ao cabo da Boa Esperança e de lá voltar. Para poder ir à Índia com esse tipo de navios faltava apenas saber se seria possível levar navios redondos do Cabo até Sofala, uma vez que a partir dessa cidade se entrava numa zona em que todos os segredos da navegação já haviam sido há muito desvendados pelos Árabes do Iémene e de Omã.

Não seria certamente neste momento, em que a meta parecia prestes a ser alcançada, que a Coroa de Portugal iria tornar público o que sabia. Daí que, mais uma vez, nos pareça perfeitamente natural que da «quinta viagem» não tenha ficado para a posteridade qualquer memória escrita.

No entanto a sua realização parece ser confirmada, em primeiro, lugar pela insistência de D. João II em desviar o meridiano de Tordesilhas para oeste, provavelmente com o objectivo de incluir toda a «volta do sul» na zona portuguesa; em segundo lugar pela rota seguida sem hesitações pela armada de Vasco da Gama, armada essa que era constituída essencialmente por naus, navios que só podem navegar com vento para ré do través, o que é o mesmo que dizer, em zonas onde seja perfeitamente conhecido o regime dos ventos.

No ano de 1493, provavelmente já depois do regresso de Colombo das Antilhas, terá partido de Lisboa uma «sexta armada», composta ainda pelas habituais três caravelas, tendo por missão investigar o regime de ventos na costa oriental da África Austral e, concomitantemente, alcançar Sofala ou qualquer outro porto mais a norte onde pudesse colher informações detalhadas acerca da navegação e do comércio no Índico. Em seguida deveria passar à Índia e estabelecer os primeiros contactos com as fontes das especiarias.

Felizmente, em relação a esta «sexta armada» existem algumas provas documentais que confirmam a dedução lógica da sua provável existência.

Em primeiro lugar, o seguinte trecho do capítulo XXIII da crónica de D. Manuel de Damião de Góis: «... o qual (Príncipe Perfeito) depois de reinar procedeu nestes descobrimentos de qualidade que a ele, sem tirar glória nem louvar a pessoa nenhuma, se pode disso dar boa parte da palma e triunfo, nos quais o mor trabalho esteve no achar do cabo da Boa Esperança e passá-lo, o que se fez em seu tempo, correndo os nossos nauto mais além dele pela costa da Guiné até chegarem quasi aos limites e termos de Sofala e Moçambique, terras habitadas por gente com quem tinham trato por mar e negócio os da costa de Melinde e Mombaça

e da Ilha de São Lourenço. As quais viagens todas se fizeram por mandado deste invencível Rei D. João, com muito trabalho seu e despesa da sua fazenda, navegação já esquecida de todo o género humano por espaço de tanto tempo....».

Em segundo lugar, a existência de um roteiro árabe, descoberto em 1958 pelo professor russo Dr. T. A. Chumovsky, em que é referido que no ano 900 da Hegira (1494 ou 1495 do nosso calendário) se perderam nos baixos de Sofala navios de Frangues que iam em demanda da Índia.

Poderemos então conjecturar que, depois de ter sido queimada nas proximidades do Cabo a caravela dos mantimentos, as restantes duas caravelas da «sexta armada» tenham navegado ao longo da costa africana até Sofala onde, possivelmente em finais de 1494, uma delas terá encalhado e se terá perdido. Recolhidos os náufragos é natural que a outra tenha iniciado de imediato a viagem de regresso a Portugal onde poderá ter chegado por meados de 1495.

Como é evidente, esta «sexta expedição» terá sido um fracasso, ficando muito aquém dos objectivos que se propusera alcançar, embora tenha permitido constatar que na realidade era possível navegar com navios redondos desde o cabo da Boa Esperança até Sofala, a última peça do «puzzle» que faltava encontrar para se ficar a conhecer todo o caminho marítimo para a Índia.

Pelas razões anteriormente apontadas não será de admirar que não tenha sido feita qualquer publicidade desta viagem. O que se me afigura mais provável é que na sequência dela, ainda antes do falecimento de D. João II, ocorrido em Outubro de 1495, tenha sido tomada a decisão de organizar uma nova armada, desta vez já COMPOSTA ESSENCIALMENTE POR NAUS, destinada a inaugurar as relações comerciais por mar entre Portugal e a Índia.

Essa armada foi a famosa armada de Vasco da Gama que, tendo partido de Lisboa em 1497 conseguiu finalmente chegar a Calicut um ano mais tarde, seguindo um caminho que, em minha opinião, havia sido anteriormente desvendado, até às proximidades de Sofala, por seis viagens de exploração, realizadas todas elas durante o reinado de D. João II.

Sim senhor, poderá alguém dizer, mas então porque é que, depois de iniciada a carreira da Índia, essas tais viagens que você diz terem sido realizadas entre 1489 e 1495 não foram divulgadas pelos cronistas?

Penso que isso poderá ter acontecido por três ordens de razões: a primeira é que, regra geral, quando muda o Governo há tendência para esquecer ou denegrir tudo que foi feito pelo Governo anterior e enaltecer desmedidamente tudo o que está sendo feito pelo novo Governo. É de supor que isso tenha acontecido durante o reinado de D. Manuel em relação ao reinado de D. João II. Para quê ir desenterrar relatos de viagem já esquecidas cuja divulgação só poderia servir para valorizar a acção do rei defunto e desvalorizar a do rei em exercício?

A segunda é que seria um tanto embaraçoso para a Coroa Portuguesa tornar público que durante tantos anos andara a enganar as cortes amigas, particularmente a de Castela, acerca dos conhecimentos que possuía relativos às navegações no Atlântico e à existência do Brasil.

A terceira é que continuava a ser conveniente divulgar o menos possível os pormenores técnicos mais importantes relativos à navegação para a Índia, nomeadamente, o bordo para SSE a partir das ilhas de Cabo Verde, a «volta do sul» e a data correcta da largada da costa oriental da África para a costa indiana.

Para concluir, resumindo o meu pensamento relativo à viagem de Vasco da Gama à Índia de 1497-1499, atrevo-me a dizer o seguinte: se as deduções, a meu ver lógicas, que acabo de apresentar estão, em linhas gerais, correctas então essa viagem constitui o coroar de um espan-

toso processo de exploração marítima sistemática, sem paralelo na História da Humanidade, que honra sobremaneira Portugal e os Portugueses; se, pelo contrário se referidas deduções são incorrectas e se na realidade a viagem de Vasco da Gama foi feita à sorte, metendo naus, navios que só navegam para sotavento, em regiões em que se desconheciam por completo os ventos predominantes, desde Cabo Verde até Melinde, e mesmo assim conseguiram lá chegar, então, a nosso pesar, teremos de concluir que o êxito conseguido se deveu exclusivamente a um colossal bambúrrio ou, pelo menos, a uma escandalosa benevolência da Providência Divina!



# A influência do mito: o exemplo do Preste João das Índias

Dr. João António Salvado

*«Os mitos possuem, muitas vezes,  
maior força de verdade que o real»*

MARC FERRO

Sem se ter a pretensão de classificar os diferentes tipos de narrações fabulosas, seguindo o critério da autenticidade dos fundamentos, podemos dividi-las em dois grupos. São *lendas* todos os relatos de acontecimentos reais, onde a verdade foi distorcida por acção de mecanismos variados. Por outro lado, classificamos como *mitos* certos tipos de narrativa desligada dos factos reais.

As lendas têm merecido alguma atenção da historiografia, pois os Historiadores dispõem de métodos que permitem apurar alguns factos reais. Como estas técnicas não são válidas para as manifestações do pensamento mítico, tende-se a considerar o mito como um fenómeno exclusivo de algumas sociedades menos complexas e com pouca ou nenhuma influência no mundo ocidental. Nesta conduta, «a visão histórica é mutilada, por conseguinte errónea, se tiver em conta só os determinismos materiais e excluir o sujeito vivo, o seu *computo* e o seu *cogito*»<sup>(1)</sup>.

A importância do pensamento mítico nas culturas não europeias é reconhecida por todos os investigadores, em especial quando se tenta compreender os mecanismos mentais subjacentes à actividade humana. Pelo contrário, nas análises de certas épocas e fenómenos da civilização europeia, a componente mítica parece ser ignorada. Esta actuação esquece que o pensamento racional só em tempos relativamente próximos começou a explicar, com eficácia, os fenómenos reais.

O antropólogo Lévi-Strauss considera que «o valor intrínseco atribuído ao mito provém de que estes acontecimentos [narrados no mito], que decorrem supostamente em um momento do tempo, formam também uma estrutura permanente. Esta se relaciona simultaneamente ao passado, ao presente e ao futuro»<sup>(2)</sup>. O pai da Antropologia Estrutural acrescenta que «o estudo dos mitos nos conduz a constatações contraditórias [...] parece que a sucessão dos acontecimentos não está aí sujeita a nenhuma regra lógica ou continuidade»<sup>(3)</sup>. O mito é, portanto, incompatível com a História, não só pela irracionalidade dos seus pressupostos, como a sua estrutura desconhece as coordenadas do espaço e do tempo.

A menos que se recorra à Antropologia, qualquer tentativa de abordagem historiográfica para entender o mito fica seriamente comprometida, uma vez que a intemporalidade, a indefinição no espaço e a irracionalidade são antagónicas com os elementos básicos do trabalho da História. Os Historiadores, acostumado a uma organização lógica dos factos, sentem múltiplas dificuldades em compreender e enquadrar, consequentemente, consideram o mito como algo de irrelevante para o devir histórico.

Por outro lado, dada a incompatibilidade entre o pensamento mítico e os métodos históricos, quanto mais racionais e científicos são os métodos utilizados, mais os investigadores se afastam da especificidade deste objecto de estudo. No entanto, é o vazio de factos históricos que torna o mito capaz de sobreviver ao longo de gerações, permanecendo muito para além

da conjuntura que o gerou, de onde resultam variadas inter-acções na vida das populações. Desta maneira, o mito é um fenómeno estrutural, inscrito de forma indelével nas mentalidades.

Com base na conhecida premissa estruturalista que «les termes ne valent pas par eux-mêmes. seule importent les relations», podemos considerar que a abordagem mais eficaz do mito é avaliar a forma como ele condicionou a actuação dos homens. O mito ao influenciar a acção humana, transforma-se em facto histórico, tornando-se, por isso, observável nas suas manifestações e amplitude.

Entre os vários mitos europeus, o Preste João das Índias permaneceu no pensamento Ocidental em limites cronológicos compreendidos entre os séculos XII<sup>(4)</sup> e XVI, incluindo-se neste período o início dos Descobrimentos Portugueses. O problema põe-se com maior acuidade nesta época, pois a «observação efectiva do real, tão difícil ao homem, que entre si e o mundo interpõe tanta vez a cortina não diáfana do mito, é de facto uma grande conquista do Quatrocentismo e do Quinhentismo»<sup>(5)</sup>. Deste modo, para bem compreender as diferentes etapas da Expansão, é necessário questionar se o mito do Preste João das Índias influenciou as decisões dos governantes ou se, pelo contrário, foi ignorado em conjunto com outras lendas e mitos medievais.

O problema da influência do mito do Preste João das Índias nos Descobrimentos Portugueses não é recente. Já no século passado o assunto foi abordado por historiadores como Oliveira Martins <sup>(6)</sup> e Pinheiro Chagas. Este último, sensível ao tema, escreveu:

«O outro desejo ardente do Infante D. Henrique era encontrar as terras do Preste João, esse mytho medieval que tomou mil fôrmas, apparecia nas mais variadas terras, até que, ao condensar-se na realidade prosaica, appareceu transformado naquelle pobre *negus* da Abyssinia [...]. Procuram-n'o logo na África com o nome que se lhe conservava de Prestes João das Índias, porque, segundo a antiga geografia systematica, podia bem ser que a Ethiopia se ligasse com a Ásia, e que já n'essas terras ainda proximas de Marrocos principiasse o reino maravilhoso do Prestes João»<sup>(7)</sup>.

Hoje, parece-nos certo que «de início, o grande projecto oficial que sustentou a expansão portuguesa foi a conquista de Marrocos e temos boas razões para acreditar que os descobrimentos marítimos foram, no seu começo, concebidos como uma manobra envolvente e como um meio de entrar em contactos com o Preste João [...]»<sup>(8)</sup>. Defrontamo-nos com uma curiosa contradição: ao mesmo tempo que os Portugueses demonstravam a irrealidade de toda a sorte de seres fantásticos que povoavam terras e mares, empenhados na quimera Preste do João das Índias, interpretaram certos indícios vagos e contraditórios como prova da sua existência real. De facto, o «fantástico e real continuam pois a coexistir na cultura quatrocentista e até quinhentista, e o primeiro só será radicalmente eliminado quando se constituir, no século XVII, uma ciência mecânica da extensão»<sup>(9)</sup>.

Não interessa, por agora, abordar a difusão na Europa de um mito sobre o longínquo reino governado por um prodigioso rei de riqueza nunca vista. Importa, no entanto, evidenciar certos aspectos de uma carta que o Preste João teria dirigido ao Rei de França e ao Imperador de Roma. Uma versão do documento foi publicada por Domingos Maurício em 1960<sup>(10)</sup> e nela podemos ler uma desenvolvida descrição das terras do Preste João, dos seres maravilhosos que lá habitavam e toda a sorte de riquezas que disponham<sup>(11)</sup>. Contudo, não consegue ultrapassar os relatos mais ousados, onde se chegou a afirmar que «comiam à sua mesa, de esmeraldas, 30000 pessoas, sentando-se ao seu lado direito trinta arcebispos e ao seu lado esquerdo vinte bispos»<sup>(12)</sup>.

Podemos notar que o texto se refere, de forma indirecta, à proximidade entre o reino do Preste João e o Paraíso Terrestre, tal como menciona o contacto entre estes territórios. Seguindo

as características comuns a estas exposições, aborda duas das «três etapas-chaves neste tipo de narrativa sucedem-se na seguinte ordem: Jerusalém, o país do Preste João e o Paraíso Terrestre»<sup>(13)</sup>. Afirma-se, ainda, que no reino «corre um rio chamado Idonis, que *vem paraíso terreal*»<sup>(14)</sup>.

Se considerarmos que alcançar o Paraíso Terrestre era mais um estímulo para a continuação dos Descobrimentos, a relação de vizinhança indicada no documento assume um significado especial. A possibilidade de encontrar o território outrora ocupado por Adão e Eva apresentava-se aos homens desta época como uma motivação adicional, ou mesmo superior, ao descobrimento do caminho marítimo para a Índia. A proximidade do reino do Preste João de um espaço sacralizado fazia dele uma zona de contacto entre o sagrado e o profano, dando obvias vantagens ao primeiro povo cristão que o alcançasse. Em conformidade com esta constatação, encontramos na carta (e no próprio mito) variados exemplos duma dupla essência do Preste e de sua terra, evidente nas qualidades assumidas pelo monarca: rei e sacerdote.

O autor medieval João de Mandeville confirma que a terra do Preste João fica próximo do Paraíso Terrestre. Segundo ele, «para além da terra, das ilhas e dos desertos [do] Preste João, dirigindo-nos para oriente, nada se encontra, à excepção de montanhas e grandes rochedos [...]. Estes desertos e estas trevas estendem-se dum lado até ao paraíso terrestre, onde Adão, nosso primeiro padre, e Eva foram colocados, aí permanecendo pouco tempo, e que está na direcção do oriente, no começo da Terra»<sup>(15)</sup>. Ou seja, entre todas as localizações possíveis, «o reino do Preste fica sempre para as bandas do Paraíso Terreal e é atravessado pelos rios que nele nascem»<sup>(16)</sup>.

Conforme é exemplificado pelo capítulo LIX da *Crónica da Guiné*, a busca do Paraíso Terrestre era, sem dúvida, uma preocupação para os Portugueses desta época. O texto conta-nos um diálogo sobre o interesse do Infante D. Henrique em «saber parte a terra dos Negros, especialmente do rio Nilo»<sup>(17)</sup>. Álvaro de Freitas responde afirmativamente a Gomes Pires, mostrando-se solícito para o acompanhar «até o Paraíso terreal»<sup>(18)</sup>. A afirmação, além de pretender demonstrar uma inequívoca lealdade e ironia, denuncia um pensamento involuntário: o Paraíso Terrestre.

Na alegada missiva, o reino do Preste João é mencionado como uma terra de grande riqueza e abundância, o que contrasta com a pobreza de certos reinos da Europa Medieval. Portugal encontrava-se entre estes territórios pelo que, como veremos a propósito de alguns documentos pontifícios, tentou ultrapassar as dificuldades económicas lançando-se num expansão territorial. Considerando que a procura de ricos territórios foi uma das principais motivações dos Descobrimentos Portugueses, rapidamente podemos ser atraídos para o falso problema de saber se os Portugueses desejam localizar o Preste João para alcançar a Índia<sup>(19)</sup> ou, pelo contrário, desejam localizar a Índia para alcançar o reino do Preste João.

Uma passagem da carta do Preste João dá um contributo significativo para o esclarecimento deste problema. Lê-se: «A nossa terra é dividida em quatro partes, pois há muitas Índias. Na Índia Grande, jaz o corpo de S. Tomé [...] estende-se para Oriente, confiando com a cidade deserta de Babilónia e também com a chamada Torre de Babel»<sup>(20)</sup>. O plural do topónimo Índia é, assim, justificado pela existência de «muitas Índias»<sup>(21)</sup>, nome que ficou ligado ao monarca que as governava: o Preste João. Portanto, numa época em que os conhecimentos geográficos eram ainda imprecisos, pretender alcançar as terras do Preste era a mesma coisa que chegar à Índia. Não podemos esquecer que «on passe de l'Indie à l'Ethiopie sans aucune difficulté en vertu d'une antique confusion»<sup>(22)</sup>.

Entre os vários problemas geográficos da época, destacamos a dificuldade em localizar e definir com exactidão a Índia<sup>(23)</sup>. A Índia Maior ou Grande, referida no citado texto medieval,

era uma divisão do imenso território que se imaginava fronteiro à Etiópia Ulterior, a qual era, por sua vez, localizada no continente africano. Assim, surgiu uma confusão entre certas partes da Índia e a Etiópia<sup>(49)</sup>; em consequência disto, em meados do século XV, procurava-se em África o reino do Preste<sup>(50)</sup>. Na realidade, os esforços despendidos para contactar o Preste João não podem ser compreendidos à luz dos conhecimentos geográficos actuais, mas sim, com a reconstrução da percepção que na época existia do espaço afro-indiano.

À medida que os viajantes portugueses procuravam o potentado e melhoravam os conhecimentos geográficos, a localização do reino do Preste João foi sofrendo algumas modificações. «As tentativas de identificação, na Ásia Central, deslocam-se no século XIV para a África. O dominicano Frei Jordão de Sévérac [...] foi um dos missionários que jornadassem pela Índia, para averiguar o paradeiro do famoso Preste ou de seus sucessores. Não vendo, no vasto continente, rasto dele, ouviu dizer que se encontrava na Etiópia [...] *Com simples rumores* [...] descreve o Preste João etíope»<sup>(51)</sup>. No entanto, a possibilidade do reino Preste João se localizar na África permaneceu até ao reinado D. João II<sup>(52)</sup> e D. Manuel.

Os Portugueses, partindo da localização africana do Preste João iniciada por Frei Jordão, acrescentaram outros elementos que lhes permitiu identificar o Imperador da Etiópia como sendo o Preste João. O mecanismo é simples: Perante as informações recebidas, as diferenças foram ignoradas e as semelhanças valorizadas. Desta forma, os referenciais do mítico reino foram gradualmente transferidos da Ásia para o continente africano.

Duarte Pacheco Pereira, fiel à tradição que localiza o Paraíso Terrestre próximo da terra do Preste João, deslocou no *Esmeraldo de Situ Orbis* o referido Paraíso para a região das nascentes do Nilo<sup>(53)</sup>, isto é, nas Montanhas da Lua<sup>(54)</sup>. Reconhecendo uma certa inspiração em Pompónio Mela<sup>(55)</sup> considerou que a «Etiópia Superior começa no rio Indo, além do grande reino da Pérsia, do qual a Índia este nome tomou»<sup>(56)</sup>. Portanto, nesta obra é ainda patente a confusão geográfica entre a Etiópia, a Ásia e a Índia, bem como entre «Etiópia, Abissínia e Guiné»<sup>(57)</sup>.

Há notícias de diversas personagens que, ao longo do século XV, afluíram à Europa e foram identificadas como sendo embaixadores do Preste João das Índias. Assim aconteceu, por exemplo, na senhoria de Veneza em 1402 e estes visitantes apareceram na corte de Afonso V de Aragão no ano de 1427<sup>(58)</sup>, mostrando-se o monarca aragonês particularmente empenhado em estabelecer contacto com o Preste<sup>(59)</sup>. Mas, em 1441 compareceu num Concílio em Florença o «abade Nicodemos, superior de um mosteiro etíope de Jerusalém»<sup>(60)</sup>, identificado como embaixador do Preste João das Índias, marcando profundamente o rumo dos Descobrimentos Portugueses<sup>(61)</sup>. Em consequência da tentativa de união entre as Igrejas de Roma e da Etiópia ocorrido neste Concílio, o «Papa Eugénio IV concebeu uma aliança com o Preste João que atacaria os muçulmanos pelo sul»<sup>(62)</sup>.

O Infante D. Henrique de Portugal foi sensível ao desejo do Papa e, desde logo, ambicionou contactar com o Preste João. As suas pretensões foram sustentadas com «as informações que [...] acabava de recolher na Mauritânia puderam parecer-lhe a outra ponta da meada»<sup>(63)</sup>. Temos conhecimento deste desejo por um episódio relatado na *Crónica de Guiné*, onde se demonstra que o Infante D. Henrique aspirava obter informações não só do Rio do Ouro, «mas ainda das Índias, e de terra de preste João, se ser podesse»<sup>(64)</sup>. Corriam, nesta época, as «notícias vagas acerca de um rei poderoso que reina no interior de África [...] que se suspeita ser cristão»<sup>(65)</sup>. Caso se confirmasse que o potentado seguia «a lei de Cristo tinha, que lhe prouvasse ser em ajuda da guerra dos Mouros d'África, na qual el-Rei D. Afonso [...] com os seus vassallos e naturaes continuamente trabalhavam»<sup>(66)</sup>. Adaptava-se uma estratégia definida na Santa Sé aos interesses do reino de Portugal.

A nova estratégia de combate ao Islão desenvolvida pela Santa Sé movimentou as cortes europeias e levou alguns nobres a empreenderem grandes viagens em busca do Preste João das Índias. Chegaram até nós algumas referências de estrangeiros que se deslocam a Portugal com esse fim específico<sup>(42)</sup>. Portugal era um pólo de atracção, pois as navegações já efectuadas permitiram alcançar um assinalável desenvolvimento tecnológico. Estes progressos alimentavam as esperanças de todos aqueles que desejavam encontrar, por via marítima, a terra do Preste. No entanto, permanecia a incerteza na localização do Preste João, obstáculo intransponível apesar das numerosas iniciativas que foram empreendidas.

O limiar da segunda metade do século XV foi marcado pela presença em Portugal de um emissário, identificado como sendo um embaixador do Preste João das Índias. Por estranho que pareça, não se conhecem grandes implicações e referências de tão curiosa visita mas, «pelo menos, deixou uma enorme curiosidade no país»<sup>(43)</sup>. Encontramos vestígios desta estada numa carta de quitação a Gonçalo Pacheco (referente às receitas e despesas do ano de 1451), incluída na chancelaria de D. Afonso V. Consta no documento: «deu çento e noventa e cinco reaes e quarenta alqueires de trigo e vinte cinco almudes de vinho e sessenta e quatro soas a Jorge Enbaçador do preste Joham que lhe mandamos dar pera mantimento de hum mes porquamto o mandamos ao duque de berbonha»<sup>(44)</sup>.

Três anos após a presença em Portugal deste «enviado», em 1454, um documento pontifício admite a possibilidade da existência de cristãos numa região habitada pelos *índios*<sup>(45)</sup> e reconhece o esforço despendido por D. Henrique para o contactar. A bula de Martinho V, *Romanus Pontifex*, admite que o Infante pretendia navegar «até os índios, que, segundo se diz, adoram o nome de Cristo, de maneira que se pudesse entrar em comunicação com êles e movê-los em auxílio dos cristãos contra os serracenos»<sup>(46)</sup>. Isto corresponde a afirmar que, segundo os conhecimentos geográficos da época<sup>(47)</sup>, o Infante pretendia alcançar a um território cristão da Etiópia, que tanto poderia ser a Etiópa Inferior (Guiné), como a Etiópia Sub-Egipto (territórios abaixo do Egipto), como ainda a Etiópia Superior (Índia)<sup>(48)</sup>.

Alguns anos após a morte do Infante D. Henrique<sup>(49)</sup>, em 1485, D. João II resolveu reiniciar os Descobrimentos<sup>(50)</sup>, retomando os objectivos do seu tio-avô. Apesar das grandes dificuldades económicas, contactar o Preste João das Índias passou a ser uma constante preocupação do monarca. A bula *Carissimus in Christo*<sup>(51)</sup> de Inocêncio VIII, datada de 18 de Fevereiro de 1485, permite a continuação da expansão em África, ao mesmo tempo que se reconhece que os recursos financeiros de D. João II «não são suficientes para a conquista de África e para tamanha exaltação da fé»<sup>(52)</sup>. Neste documento, o «Pontífice exorta os fiéis a auxiliá-lo, segundo as posses de cada um, e concede aos que se alistarem no exército real as mesmas indulgências que os seus predecessores costumavam conceder aos que iam defender a Terra Santa»<sup>(53)</sup>. No ano seguinte, o Papa concedeu ao Rei de Portugal a cruzada para a continuação da guerra em África, sendo as dificuldades económicas referidas de novo. O Papa reconhece na *Orthodoxae Fidei* que «tam ardua conquista dafrica [...] as rendas e fazendas do dicto Rey nom abastam. [...] Rogamos requeremos e amoestamos a todollos fiees christãos: spicialmente aos da naçom dos ditos regnos e Senhorios de portugal: que nom soamente com seus beens e fazendas: mas ajnda com suas pesoas»<sup>(54)</sup>.

Como já afirmamos, quando recomeçam os Descobrimentos, D. João II estava empenhado em encontrar a Índia e o Preste João. Para atingir tal objectivo, além das conhecidas viagens marítimas, foram realizadas um conjunto de viagens terrestres que, percorrendo vários caminhos do Norte de África, tinham o mesmo propósito: recolher informações do Preste João. Note-se que «D. João II vai intentar a penetração da África por várias vias. Pela Guiné, através

do Senegal, do Gâmbia e do Níger; pelo Congo, através do Zaire; esporadicamente pelo cabo da Boa Esperança e, finalmente pelo mar Vermelho<sup>(55)</sup>. Perante esta constatação, perde sentido uma explicação isolada de cada uma das viagens joaninas. Estas explorações, quando interpretadas no seu conjunto, deixam transparecer o claro desejo estratégico de atingir o interior do continente africano. Basta olhar para o mapa dito de Cantino para apreendermos os objetivos que se pretendiam alcançar. Encontramos desenhado sobre o continente africano uma magnífica rosa-dos-ventos, sob ela encontramos uma legenda que se destaca de um enorme espaço em branco: «terra do preste juam».

Depois das conhecidas viagens de Pero da Covilhã e Afonso de Paiva, «forão outros com muytas despesas, que el Rey nisso fez, e emfim nunca se soube, porque nunca mais nenhum delles tornou ategora<sup>(56)</sup>. Chegaram até nós apenas curtas referências das suas iniciativas o que é explicável pelo insucesso de muitos destes empreendimentos.

Em resultado das viagens empreendidas em África na década de Oitenta, os Portugueses chegam ao Benin<sup>(57)</sup>, trazendo junto de D. João II um representante do rei local. O africano «trazia [...] hũa cruz destas [...]. E porque neste tempo del rey dom Joam, quando faláuam na Índia sempre era nomeádo hum rey muy poderoso a que chamáuam Préste Joam das Índias, o qual diziam ser Chistão: parecia a el rey que per via deste podia ter algũa entráda na Índia. Porque per os abexiys religiosos que vem a estas pârtes de Espanha, e assy per alguũs frades que de cá foram a Jerusalem a que elle encomendou que se jinformássem deste príncipe: tinha sabido que seu estádo era a térra que estáua sóbre Egypto, a qual se estendia até ao már do sul<sup>(58)</sup>.

Esta passagem da crónica de D. João II, além de demonstrar que neste tempo o Preste João continuava a ser identificado com a Índia<sup>(59)</sup>, comprova que não houve grande evolução na localização do reino mítico. Por outro lado, esclarece que em resultado das informações recolhidas no seu reinado, o território do Preste João ficaria «sóbre Egypto, a qual se estendia até ao mar do sul<sup>(60)</sup>. Pelas palavras de João de Barros, ficamos também a saber que ainda se pensava que o reino do Preste João se estendia até uma zona costeira. Esta crença alimentava a possibilidade de contactar o mítico rei-sacerdote por via marítima. Sublinhe-se que o texto mostra-se confuso em relação aos conhecimentos geográficos.

Deduzida a possibilidade de contactar o Preste João por mar, era amplamente justificável a continuação de viagens marítimas. Fernão Lopes de Castanheda estabelece uma relação estreita entre as navegações atlânticas e o Preste João. Segundo este autor, D. João II pensava que seguindo «por aquela costa [africana] lhe parecia q̃ descobria ho senhorio do Preste João das Índias<sup>(61)</sup>, ou seja, confirma a relação entre o reinício dos Descobrimentos e a busca do reino mítico. Em coerência com o seu juízo, o Príncipe Perfeito encarregará Bartolomeu Dias de confirmar tal possibilidade.

João de Barros descreveu as acções de D. João II no período compreendido entre a chegada do embaixador do Benin e as primeiras acções em demanda do Preste João. «Tomando el rey com os cosmographos deste regno a tauoa geral de Ptolomeu da descripçam de toda Africa, e os padrões da côsta della, segundo per seus descobridôres estáuam arrumádos: e assy a distância de dozentas e cinquenta leguoas pera leste onde estes de Benij diziam ser o estádo do príncipe Ogane: acháuam que elle deula ser o Preste Joam por ambos andarem metidos em cortinas de séda e trazerem o sinal da cruz em grande veneraçam<sup>(62)</sup>.

Começemos por notar a fragilidade dos elementos que, segundo o citado texto, serviram para identificar o reino africano como o Preste João das Índias<sup>(63)</sup>. Reconheceu-se o Preste porque «ambos andarem metidos em cortinas de séda, e trazerem o sinal da cruz em grande veneraçam<sup>(64)</sup>.

Segundo o relato de João de Barros, o monarca e os cosmógrafos iniciaram a sua análise a partir da «tauoa geral de Ptolomeu»<sup>(65)</sup>, complementada com as informações recolhidas pelos navegadores portugueses. A utilização do texto de Ptolomeu na demanda do Preste João é importante<sup>(66)</sup>, pois para este autor a «costa oriental da África inflectia continuamente para sudeste, acabando por se ligar ao Sudeste da Ásia»<sup>(67)</sup>. Este facto não só complicava a localização do reino do Prestes João, como dificultava a distinção entre a Etiópia<sup>(68)</sup> e a Índia. Este óbice é verificado, claramente, em Duarte Pacheco Pereira que, apesar de escrever numa época mais tardia, considera que «indo pello Nilo hacima atee ho origine d'elle se diuide Asya d'Africa»<sup>(69)</sup>. A esta informação podemos juntar outras<sup>(70)</sup> que revelam a necessidade de uma investigação mais aprofundada sobre a possibilidade de certas partes da Índia se localizarem a baixo das nascentes do Nilo. Caso se confirmasse esta hipótese, estariam justificados dois comportamentos de Bartolomeu Dias após a passagem do cabo da Boa Esperança: Não avançar até chegar à terra das especiarias e desembarcar negros com a missão de encontrar o Preste João.

Agravava este problema um «outro princípio fundamental da *Geografia* de Ptolomeu: Os mares sem comunicação entre si»<sup>(71)</sup>. Caso fosse confirmada esta possibilidade, não seria possível atingir por mar o reino do Preste João. Afastada, por momentos, a possibilidade de não haver comunicação entre o Atlântico e o Índico<sup>(72)</sup>, D. João II inicia um conjunto de alianças com os reinos da África Central e Ocidental, de modo a permitir uma passagem para o reino do Preste João e para a Índia. Encontrado uma passagem entre o Atlântico e o Índico, a viagem de Bartolomeu Dias vai confirmar a existência de um erro. João de Barros diz que parecia a D. João II «que proseguindo os seus nauios a côsta que yam descobrindo: nam podiam deixar de dar na terra onde estáua o Práso Promotório, fim daquella terra»<sup>(73)</sup>.

Animado por este avanço do conhecimento e para obter mais informações sobre o reino do Preste João e da Índia, D. João II organizou uma série de expedições marítimas e terrestres. Com estes elementos considerou-se que o Reino do Preste João das Índias ficava em África. Ao invés, na restante Europa, continuava-se a assinalar o reino do Preste no continente asiático, conforme aparece no Planisfério de Henrique Martellus.

Além dos vários viajantes quase esquecidos que percorreram as terras de África à procura do Preste, o monarca enviou outras «duas pessoas per via de Jerusalem, por saber que vinham aquella sancta casa em romaria muytos religiosos do seu reyno: mas nam ouue effecto esta jda como el rey desejava. Porque hũ frey Antonio de Lixboa e hũ Pero de Montaroyo que elle mandou a jssso: por nam saberem aráuigo nam se atreuêram jrem em companhia destes religiosos que acháram em Jerusalem»<sup>(74)</sup>. Eram recolhidas, deste modo, mais informações que confirmavam a ideia de que o reino do Preste João localizava em África, numa região ao sul do Egipto.

Entre as várias hipóteses possíveis para contactar o Preste João das Índias, a mais vantajosa era via marítima porque possibilitaria uma circulação directa entre os dois reinos, sem ser necessário de atravessar terras de outro monarca. Segundo João de Barros, D. João II pensava que o território de Preste João encontrava-se na Etiópia «sobre Egypto» e estendia-se «até ao már do sul»<sup>(75)</sup>, isto é, no sul do continente africano. A viagem de Bartolomeu Dias abriu a possibilidade de contactar o Preste a partir das suas possessões do litoral. Para facilitar a concretização do objectivo, desembarcou alguns indivíduos que «per toda aquella côsta vestidos e bem tratádos com móstra de prata, ouro, e especiarias: era porque jindo tẽr a pouoádo podêssem notificar de hũs em outros a grandeza do seu reyno e as cousas que nelle auia, e como per toda aquella côsta andauam os seus nauios, e que mandáua descobrir a jndia, e principalmente hũ principe que see chamáua Prêste Joam, o qual lhe deziam que habitaua naquella

térrea<sup>(76)</sup>. O objectivo da viagem não foi plenamente alcançado e Bartolomeu Dias «tornou pera Portugal sem achar nouas do Preste João nem da Índia»<sup>(77)</sup>.

Antes do regresso da armada que passou o Cabo da Boa Esperança, D. João II enviou Pero da Covilhã e Afonso de Paiva<sup>(78)</sup> para duas grandes viagens terrestres. Seguindo por caminhos diferentes, deveriam dirigir-se, respectivamente para Índia e Etiópia<sup>(79)</sup>, mas a recolha de notícias referentes ao Preste João, era missão de ambos<sup>(80)</sup>. Com estas viagens soube-se que «aquelle rey Cristão q̄ el Rey dō Ioaão cuydaua q̄ era ho Preste Ioaão das Indias era senhor da Ethiopia»<sup>(81)</sup>.

Castanheda menciona que, no decurso da viagem, Pero da Covilhã recebeu uma missiva de D. João II, na qual se pedia um relato de todo o que o viajante houvesse visto «& principalmente fosse ver ho Preste João. [...] E logo Pero da Covilhã escreueo a el Rey tudo o q̄ tinha sabido doo Preste. & ôde era seu señoio, & assi o q̄ vira da Índia & Dormuz [...] & podiase nauegar pera lá pela sua costa & mar de Guiné, indo demandar çofala: dōde podião ir tomar a costa de Callcut [...] tomou seu caminho pera a corte do Preste Ioaão, q̄ he como disse senhor da Ethiopia»<sup>(82)</sup>. Não importa, por agora, saber se D. João II recebeu ou não a carta de Pero da Covilhã. Sublinhe-se, no entanto, a necessidade de referir a existência de uma passagem entre o Atlântico e o Índico. Pero da Covilhã contraria o pensamento ptolemaico, apresentando como novidade a comunicação entre os oceanos<sup>(83)</sup>. A viagem de Bartolomeu Dias veio a revelar o ponto de comunicação entre os oceanos, ao mesmo tempo que se vislumbrou a distância a que ainda se encontrava do Preste João e da terra das especiarias. O Preste ficava definitivamente localizado numa região, ainda indefinida, ao sul do Egipto<sup>(84)</sup>.

Nove meses depois da partida de Pero da Covilhã, isto é, em Fevereiro de 1488, sabendo-se por toda a Europa do grande empenho que tinha D. João II em contactar o Preste João, «enuiarlhe de Rôma hũ sacerdotê da terra do Prêste: o qual auia nome Lucas Márcos»<sup>(85)</sup>. O Príncipe Perfeito dispunha de uma ocasião excepcional para obter informações sobre o reino que tanto demandava. Na sequência desta visita, segundo João de Barros, D. João II «ordenou logo que da sua pârte fosse ao Prêste com cârtas, cá por elle ser natural da terra [...] podia fazer este caminho mais cêrco do que o faria hũ seu mēsaieiro que o anno enuiára a elle»<sup>(86)</sup>. Simultaneamente, o monarca português enviou, por diversos caminhos, uma carta ao Preste onde expressa o «desejo que tinha de sua amizáde»<sup>(87)</sup>.

Depois da partida de Lucas Marco, chegou a Portugal outra embaixada africana. Entre os visitantes encontrava-se um príncipe que procurava o apoio de D. João II numa disputa de sucessão. Bemoim, depois convertido ao cristianismo, foi reenviado com o apoio pretendido para a sua terra. Como D. João II suspeitava que o império do Preste ficava próximo da terra do visitante, aproveitou a ocasião para consolidar posições táticas em África. O rei de Portugal compreendia que «podia entrar no jnterior daquela gram térra tê chegar ao Preste, de quem elle tanto fundamento fazia pera as cousas da Índia»<sup>(88)</sup>. Com o apoio do rei Bemoim, caso não existisse uma ligação entre o Atlântico e o Índico, fica salvaguardada uma passagem terrestre para a terra do Preste. A conversão do rei do Congo enquadra-se, por isso, no plano africano de D. João II.

Para aumentar a influência dos Portugueses neste território, «ficaram outras pessoas de discriçam, ordenadas para hirem por terra descobrir outras terras com fundamento da Índia, e Preste Ioam»<sup>(89)</sup>. Deste modo, a recolha de informações sobre o interior do continente africano e as notícias do Preste João, foi uma preocupação constante até ao final do reinado de D. João II. Barros descreve a inquietação do Príncipe Perfeito em relação às questões africanas: «Tam ocupádo e solícito o trazia este negócio, principalmente depois que vio e gostou de muitas

cousas de que os antigos escriptores nam teuerã notícia, falando desta parte de Africa: que nam lhe repousáua o espírito<sup>(90)</sup>. Nesta ânsia se finou, sem que no seu reinado se encontrasse a Índia e muito menos se contactou com o Preste João.

Não existe qualquer dúvida que o desejo de encontrar o reino do Preste João continuou no reinado de D. Manuel. O novo monarca, sem abandonar o projecto do seu antecessor atribui-lhe, entre os negócios do Reino, uma prioridade subalterna. Não obstante, como notou Oliveira Martins<sup>(91)</sup>, o mito do Preste acompanhou os Portugueses na primeira viagem marítima para a Índia.

Segundo o roteiro da primeira viagem marítima à Índia, quando a armada comandada por Vasco da Gama se encontrava em Moçambique, houve a preocupação de indagar sobre o reino do Preste João. Obtiveram como resposta que «o Preste João estava dali perto, e que tinha muitas cidades ao longo do mar, e que os moradores delas eram grandes mercadores e tinham grandes naus; mas que o Preste João estava muito dentro pelo sertão, e que não podiam lá ir senão em camelos»<sup>(92)</sup>.

Descoberto o caminho marítimo para a Índia, ao contrário do que seria se esperar, o desejo de encontrar as terras do Preste João continuou. Na viagem que Pedro Álvares Cabral fez até à Índia foram desembarcados, em pontos estratégicos da costa oriental africana<sup>(93)</sup>, indivíduos que tinham como missão recolher informações do Preste João. Sabemos que em Quiloa foram desembarcados «dous degredados, pera se informarem do sertão, e verem se podião ir per terra á corte do Emperador da Ethiopia, Rei do Abexi, a que erradamente chamão Preste João, *cousa que lhe el Rei muito encomendou quando partio do regno*, dos quaes hu se chamava Ioam Machado, e o outro Luiz de Moura»<sup>(94)</sup>.

Anos mais tarde, «em 1507, Tristão da Cunha desembarca no mesmo ponto outros três enviados do rei D. Manuel com cartas régias para o soberano etíope; mas esses emissários não logram penetrar no interior. Em 1508, Afonso de Albuquerque encontra-os e transporta-os ao Cabo Guardafui, de onde, por fim, conseguem chegar à corte do Preste»<sup>(95)</sup>.

Com o desenvolvimento dos conhecimentos geográficos, começou-se a tomar consciência do erro que era identificar Etiópia como sendo a terra lendária. O mito não poderia sobreviver por mais tempo e até se reconhecia que «erradamente chamão Preste João»<sup>(96)</sup> ao monarca etíope. Subsistia um problema: «Vê-se [...] que a designação de Etiópia se estendia ainda no século XVI a várias regiões»<sup>(97)</sup>. Ou seja, a terra do Preste João das Índias<sup>(98)</sup> continuava sem uma localização exacta.

Na primeira década do século XVI, Duarte Barbosa ainda descreve o reino do Preste João como «tera bem pouada de muytas cidades, uilas, lugares [...] tem muytos caualos de que se seruem, e saom eles muytos bõs caualeiros, e grandes monteiros, e caçadores; e seus mantimentos saom *carnes de todas as qualidades* muytas manteigas, e meel, e pam de trigo e *milbo*; das quaes cousas ha na tera muyta abastança [...]. He este Rei do preste Joam muyto riquo e abastado douro, e tanto que até ho noso tempo se nam sabe nenhum outro Rei lhe ser niso igual; e como já disse traz muy fermosa e grande corte»<sup>(99)</sup>. Nesta descrição encontramos reminiscências da carta medieval atribuída ao Preste João, pois continua-se a insistir na origem sagrada do poder do monarca; reconhecemos significativos traços de fantasia; a força militar permanece empolada; insiste na riqueza quer em quantidade de alimentos, quer em ouro.

Entre 1512 e 1515 deram-se uma série de acontecimentos que culminaram com a definitiva identificação do reino do Preste João como sendo o Imperador da Etiópia, facto que contribui muito para o desaparecimento do mito. Tudo começou quando Afonso de Albuquerque teve «nova de um Portuguez de alcunha Tavares, de Alcacere do Sal, que fôra cativo

em Cambaya, que em Dabul estava um homem, o qual lhe dissera, sabendo ser êle Portuguez, que vinha a êle, capitão-môr, da parte do Rei dos Abexis para o enviar em as naós das especiarias, por quanto levava uma embaixada a ElRei de Portugal»<sup>(100)</sup>. O governador-geral da Índia tomou, de imediato, a iniciativa de o trazer a sua presença e após recolher algumas valiosas informações sobre o reino abexim<sup>(101)</sup>, nos primeiros dias de Janeiro de 1513, embarcou o visitante para o Reino<sup>(102)</sup>.

Ao desejo já manifestado pelos monarcas portugueses em contactar o Preste João, somou-se o interesse estratégico de Afonso de Albuquerque, pois desejava comunicar com «Preste João, pera cortarem huma serra, e lançarem o Nilo por outra parte, pera destruição do Cairo»<sup>(103)</sup>. Por sua vez, o cuidado do imperador etíope em contactar D. Manuel inseria-se numa modificação na estratégia delimitada pelo rei africano de combate ao Islão. Desde o reinado de D. João II que os governantes etíopes, receando fugas de informação, impediram que os enviados do Príncipe Perfeito saíssem dos seus domínios<sup>(104)</sup>. Agora, «o Prestes João [...] mandava cometer casamento dos seus filhos com os del Rey de Portugal a troco, e offerecer-lhe gente, e mantimento para destruir a cada de Méca, e o Grã Soldão do Cairo, e que tudo isto lhe mandaria pôr em hum porto de sua terra, qual elle quizesse»<sup>(105)</sup>. Pensamento que já Jacques de Vérone précise qu'il détient même le pouvoir de détourner les eaux du Nil et de ruiner l'Égypte»<sup>(106)</sup>.

Foram muitas e variadas as informações fornecidas por esta representação diplomática, ficou-se a saber que o soberano «nam se chama Preste Ioam, como erradamente lhe ca na Europa lhe chamamos, senão Ioão precioso, porque nos lhe chamamos na nossa lingoagem Ioam bebul, que quer dizer Ioam precioso, e na llingoa caldea lhe chamam Ioam encone, que quer dizer Ioão precioso, ou alto, nem lhe hãode chamar Emperador do Abexi, senam da Ethiopia»<sup>(107)</sup>.

Apesar destas palavras, os Portugueses insistiram em chamar Preste João ao Imperador da Etiópia. Assim aconteceu, por exemplo, numa carta de Afonso de Albuquerque a D. Manuel de 4 de Dezembro de 1513. Nesta missiva, as descrições da terra do Preste apresentam-se mais verosímeis, embora existam ainda numerosas e compreensíveis imprecisões. Entende-se que o reino africano era «muito grande; estende-se pelas Costas do sertão de Magadasco contra Sofala, e destroutra banda estende-se contra o Cairo pela ribeira do mar Roxo até Suaquem, e pelo sertão diz que se estende e confirma com Nuba, e que nos chamamos Tiopia, e com a terra duns mouros que se chamam Ajaje, onde vem o ouro a Suaquem em pedaços quadrados como delos; e assim se vai estendendo a terra do Preste João contra Manicingo e terras da Ribeira do mar daquela banda lá, e costa que vem ter ao cabo da Boa Esperança»<sup>(108)</sup>.

Entusiasmado com as novas informações da terra dos Preste João, D. Manuel encarregou D. Rodrigues de Lima de o representar junto do rei africano. Esta viagem foi pormenorizadamente relatada por Francisco Álvares, o qual ao escolher para título do seu livro a expressão de *verdadeira informação*<sup>(109)</sup>, procurou separar o país real que visitara dos mitos e lendas que envolviam o Preste João.

Estava concluída uma demanda que marcara de forma indelével o rumo da Expansão Portuguesa.

## NOTAS

- (<sup>1</sup>) MORIN, Edgar, *Ciência Com Consciência*, Mem-Martins, Publicações Europa-América, 1994, p. 116
- (<sup>2</sup>) LÉVI-STRAUSS, *Antropologia Estrutural*, Rio de Janeiro, Tempo Brasileiro, 4.ª ed., 1991, p. 241.
- (<sup>3</sup>) LÉVI-STRAUSS, *Antropologia Estrutural*, op. cit., p. 239.
- (<sup>4</sup>) Em Portugal, já no princípios do século XIII, encontramos num Códice Alcobacense: «De India et de eius mirabilibus» atribuído a Johannes Presbiter (*Inventário dos Códices Alcobacenses*, Vol. VI, Lisboa, Biblioteca Nacional de Lisboa, 1978, pp. 472 e 523).
- (<sup>5</sup>) GODINHO, Vitorino Magalhães, *Os Descobrimientos e a Economia Mundial*, Vol. I, Lisboa, Editorial Presença, 2ª ed., 1991, p. 38.
- (<sup>6</sup>) «A lenda do Preste João nas crónicas portuguesas», in MARTINS, Oliveira, *Portugal nos Mares*, Vol. II, Lisboa, Ulmeiro, 1988, pp. 55-62.
- (<sup>7</sup>) Citado por JOÃO, Maria Isabel, *O Infante D. Henrique na Historiografia*, Lisboa, Grupo de Trabalho do Ministério da Educação para a Comemoração dos Descobrimientos Portugueses, 1994, pp. 95-96.
- (<sup>8</sup>) THOMAZ, Luís Filipe F.R., *De Ceuta a Timor*, Lisboa, Difel, 1994, p. 190. O Autor, como o próprio indica, segue o pensamento de Charles. R. BOXER em *O Império Marítimo Português 1415-1825*.
- (<sup>9</sup>) GODINHO, Vitorino Magalhães, *Os Descobrimientos e a Economia Mundial*, Vol. I, op. cit., p.38.
- (<sup>10</sup>) MAURÍCIO, Domingos, A «Carta do Preste João» das Índias e seus reflexos nos descobrimientos do Infante D. Henrique, in «Brotéria», 1960, pp. 218-244.
- (<sup>11</sup>) Também claramente presente no mito do *El Dourado*.
- (<sup>12</sup>) BOXER, C.R., *O Império Marítimo Português 1415-1825*, Lisboa, Edições 70, 1992, p. 37.
- (<sup>13</sup>) RANGLES, W.G., *Da Terra Plana ao Globo Terrestre*, Lisboa, Gradiva, 1990, p.21.
- (<sup>14</sup>) MAURÍCIO, Domingos, A «Carta do Preste João» das Índias..., op. cit., p.230. (Itálico nosso).
- (<sup>15</sup>) Citado por RANGLES, W. G., *Da Terra Plana ao Globo Terrestre*, op. cit., p. 21.
- (<sup>16</sup>) GODINHO, Vitorino Magalhães, «Preste João», in *Dicionário de História de Portugal*, Vol. III, p. 483.
- (<sup>17</sup>) ZURARA, Gomes Eanes de, *Crónica de Guiné*, Porto, Livraria Civilização, 9.ª ed., 1973, p. 251.
- (<sup>18</sup>) ZURARA, Gomes Eanes de, *Crónica de Guiné*, op. cit., p. 253.
- (<sup>19</sup>) Se considerarmos que o objectivo central dos Portugueses era chegar a Índia sendo o contacto do Preste João um meio e não um fim, confrontamo-nos com premissas de difícil demonstração. Em primeiro lugar, o objectivo de contactar o Preste João é anterior ao desejo de alcançar a Índia, ou então, teríamos de aceitar o *Plano da Índia* desde o tempo de D. Henrique. Em segundo lugar, uma vez alcançada Índia, o imperativo de contactar o Preste João era abandonado, o que na realidade não aconteceu. Como veremos, D. Manuel encarregou alguns dos responsáveis máximos do governo da Índia de continuarem a busca do Preste João das Índias.
- (<sup>20</sup>) MAURÍCIO, Domingos, A «Carta do Preste João» das Índias..., op. cit., p. 227. Duarte Pacheco Pereira, ao enumerar as regiões da Etiópia, inclui a Índia na Etiópia Superior. Segundo ele, a «Etiópia Superior começa no rio Indo, além do grande reino da Pérsia, do qual a Índia este nome tomou; e o seu leito e costa do mar se dilata e estende ... léguas» (PERES, Damião, Org. de, *Os Mais Antigos Roteiros da Guiné*, Lisboa, Academia Portuguesa de História, 1992, p. 83).
- (<sup>21</sup>) PERES, Damião, Org. de, *Os Mais Antigos Roteiros da Guiné*, op. cit., p. 83.
- (<sup>22</sup>) MEDEIROS, François de, *L'Occident et l'Afrique (XIII<sup>e</sup>-XV<sup>e</sup> siècle)*, Paris, Karthala, 1985, p. 165.
- (<sup>23</sup>) Esta imprecisão na localização da Índia justifica o erro de Colombo que, uma vez chegado à América, imaginou-se na Índia.
- (<sup>24</sup>) O que acontece desde a Antiguidade Clássica porque «les auteurs grecs [...] confondent l'Ethiopie avec l'Inde» (MEDEIROS, François de, *L'Occident et l'Afrique (XIII<sup>e</sup>-XV<sup>e</sup> siècle)*, op. cit., p. 75).
- (<sup>25</sup>) THOMAZ, Luís Filipe F. R., *De Ceuta a Timor*, op. cit., pp. 74 e 143.
- (<sup>26</sup>) MAURÍCIO, Domingos A «Carta do Preste João» das Índias..., op. cit., p. 238. (Itálico nosso).
- (<sup>27</sup>) Como é demonstrado pelos diferentes percursos seguidos por Pero da Covilhã e Afonso de Paiva.
- (<sup>28</sup>) Segue o pensamento de Santo Isidoro de Sevilha: «Geon [isto é, o Nilo] est fluvius de Paradiso exiens et totam Ethiopiam cingens: sic dictus quod incremento in inundationis sue irriget terram Egypti» (Cit. por MEDEIROS, François de, *L'Occident et l'Afrique (XIII<sup>e</sup>-XV<sup>e</sup> siècle)*, op. cit., p. 81).
- (<sup>29</sup>) RANGLES, W. G., *Da Terra Plana ao Globo Terrestre*, Ob. Cit., p. 32. Nas Montanhas da Lua ou os Montes da Lua, de «concepção ptolemaica, teria origem o histórico rio [o Nilo] (SANTOS, Maria Emília Madeira, *Viagens de Exploração Terrestre dos Portugueses em África*, Lisboa, Centros de Estudos de História e Cartografia Antiga, 2.ª ed., 1988, p. 15). Só com a viagem do capitão Jonh Hanning Speke, em meados de século XIX, se ficou a conhecer que os nascentes «siluées au milieu de montagnes, qu'il appelle aussi les Monts de la Lune, sont, non pas les sources du Nil ou Nil Blanc» (LAUNAY, J. Belin-De, *Les Sources du Nil Voyage Des Capitaines Speke & Grant*, Paris, Librairie Hachette, 1877, p. VII).
- (<sup>30</sup>) PERES, Damião, Org. de, *Os Mais Antigos Roteiros da Guiné*, op. cit., p. 71.
- (<sup>31</sup>) PERES, Damião, Org. de, *Os Mais Antigos Roteiros da Guiné*, op. cit., p. 83.

(\*) ALBUQUERQUE, Luís de, *Dúvidas e Certezas na História dos Descobrimentos Portugueses*, Vol. I, Lisboa, Vega, 1990-1991, p. 44.

(\*) SANTOS, Maria Emília Madeira, *Viagens de Exploração Terrestres dos Portugueses em África*, op. cit., p. 15.

(\*) THOMAZ, Luís Filipe F. R., *De Ceuta a Timor*, op. cit., p. 74.

(\*) THOMAZ, Luís Filipe F. R., *De Ceuta a Timor*, op. cit., p. 120.

(\*) GODINHO, Vitorino Magalhães, «Preste João», op. cit., p. 481.

(\*) MARQUES, A. H. de Oliveira, *Breve História de Portugal*, Lisboa, Editorial Presença, 1995, p. 150.

(\*) THOMAZ, Luís Filipe F. R., *De Ceuta a Timor*, op. cit., p. 120.

(\*) ZURARA, Gomes Eanes de, *Crónica de Guiné*, op. cit., Cap. XVI, p. 86.

(\*) THOMAZ, Luís Filipe F. R., *De Ceuta a Timor*, op. cit., p. 125.

(\*) ZURARA, Gomes Eanes de, *Crónica de Guiné*, op. cit., Cap. XCIV, p. 396.

(\*) É exemplo disto, a viagem realizada por um infeliz escandinavo ao interior do continente africano. O viajante faleceu sem obter notícias do Preste João. Veja-se: BARROS, João de, *Ásia-Primeira Década*, Lisboa, Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1988, pp. 58-60; ZURARA, Gomes Eanes de, *Crónica de Guiné*, op. cit., Cap. XCIV, p. 395-401.

(\*) SANTOS, Maria Emília Madeira, *Viagens de Exploração Terrestres...*, op. cit., p. 23.

(\*) MARQUES, Silva, *Descobrimentos Portugueses*, Vol. I – Suplemento, Lisboa, Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1993, p. 571.

(\*) *Os Índios* designava os habitantes que ocupassem regiões geográficas que ficassem adiante da chamada Etiópia Inferior ou Baixa Ocidental, conforme Duarte Pacheco Pereira identifica com sendo a região da Guiné (PERES, Damião, Org. de, *Os Mais Antigos Roteiros da Guiné*, op. cit., p. 83).

(\*) MARQUES, Silva, *Descobrimentos Portugueses*, Vol. I, op. cit., p. 509.

(\*) É de notar que a Santa Sé tinha modestos conhecimentos da geografia de África.

(\*) Divisões da Etiópia segundo Duarte Pacheco Pereira (PERES, Damião, Prg. de, *Os Mais Antigos Roteiros da Guiné*, op. cit., pp. 82-83).

(\*) «Se bem que não estejamos certos dos motivos iniciais que impulsionaram as primeiras viagens [...] sabemos que, na altura da morte do Infante D. Henrique (1460), eram fundamentalmente impulsionadas pela procura do Preste João e do ouro da Guiné» (BOXER, C. R., *O Império Marítimo Português* 1415-1825, op. cit., p. 52).

(\*) RESENDE, Garcia de, *Crónica de D. João II e Miscelânea*, Lisboa, Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1991, Cap. CLV, p. 221.

(\*) MARQUES, Silva, *Descobrimentos Portugueses*, Vol. III, op. cit., pp. 286 e 287.

(\*) MARQUES, Silva, *Descobrimentos Portugueses*, Vol. III, op. cit., p. 288.

(\*) MARQUES, Silva, *Descobrimentos Portugueses*, Vol. III, op. cit., pp. 285 e 286.

(\*) MARQUES, Silva, *Descobrimentos Portugueses*, Vol. III, op. cit., p. 305.

(\*) SANTOS, Maria Emília Madeira, *Viagens de Exploração Terrestres...*, op. cit., p. 34.

(\*) RESENDE, Garcia de, *Crónica de D. João II e Miscelânea*, op. cit., Cap. LXI, pp. 94-95.

(\*) RESENDE, Garcia de, *Crónica de D. João II e Miscelânea*, op. cit., Cap. LXV, p. 97.

(\*) BARROS, João de, *Ásia-Primeira Década*, op. cit., p. 84.

(\*) «Quando falávamos na Índia sempre era nomeado hum rey muy poderoso a que chamávamos Prêste Joan» (BARROS, João de, *Ásia-Primeira Década*, op. cit., p. 84). Segundo o pensamento do monarca português o reino do Preste não ficando longe da Índia, nos daria entrada.

(\*) BARROS, João de, *Ásia-Primeira Década*, op. cit., p. 84.

(\*) CASTANHEDA, Fernão Lopes de, *História do Descobrimento e Conquista da Índia Pelos Portugueses*, Livro I, Lisboa, Typographia Rollandina, 1833, p. 2. Esta razão basta para justificar a recusa dos serviços de Cristóvão Colombo.

(\*) BARROS, João de, *Ásia-Primeira Década*, op. cit., p. 84.

(\*) «Era um erro. Na realidade, tratava-se do chefe da metrópole espiritual de Ifé, a noroeste do Benim» (SANTOS, Maria Emília Madeira, *Viagens de Exploração Terrestres...*, op. cit., p. 39).

(\*) BARROS, João de, *Ásia-Primeira Década*, op. cit., p. 84.

(\*) BARROS, João de, *Ásia-Primeira Década*, op. cit., p. 84.

(\*) MOTA, A. Teixeira da, «A viagem de Bartolomeu Dias e as concepções geopolíticas de D. João II» *Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa*, série 76, n.º 10-12, Out.-Dez. 1958, pp. 303-305.

(\*) SANTOS, Maria Emília Madeira, *Viagens de Exploração Terrestres...*, op. cit., p. 12.

(\*) O reino foi sempre localizado perto do paraíso e banhado pelo rio «Cinson ou Cysom é uma reminiscência do Génesis [...] por Gehon ou Gibon do Paraíso Terrestre» (MAURÍCIO, Domingos «A «Carta do Preste João» das Índias...», op. cit., p. 229). O livro do Génesis afirma: «Et nomen fluvii secundum Gehon; ipsi est que circuit omnem terram Aethiopiae» Gen. 2, 13 (cit., por ALBUQUERQUE, Luís de, *Introdução à História dos Descobrimentos Portugueses*, op. cit., p. 112). «Les versions bibliques de la Septante et de la Vulgate rendent Cousch par Aethiopia et renvoit aux conceptions traditionnelles de l'Aethiope à peu s'expliquent chez les auteurs gréco-latins». (MEDEIROS, François de, *L'Occident et l'Afrique (XIII<sup>e</sup>-XV<sup>e</sup> siècles)*, op. cit., p. 49).

- (<sup>66</sup>) PEREIRA, Duarte Pacheco, *Esmeraldo de Situ Orbis*, Lisboa, Sociedade de Geografia, 1975, p. 28.
- (<sup>67</sup>) «Neste promotório [de Boa Esperança] faz Africa fim da parte do mar oceanno, e por aquy se deuide da Asia- PEREIRA, Duarte Pacheco, *Esmeraldo de Situ Orbis*, op. cit., p. 143). «No promotório de Boa Esperança honde Asia se deuide com Afica» (Idem, *Ibidem*, p. 145).
- (<sup>68</sup>) RANGLES, W. G., *Da Terra Plana ao Globo Terrestre*, op. cit., p. 28.
- (<sup>69</sup>) Na Península Itálica, a teoria do isolamento dos mares só começou a ser contestada na segunda metade do século XV.
- (<sup>70</sup>) BARROS, João de, *Ásia-Primeira Década*, op. cit., p. 84.
- (<sup>71</sup>) BARROS, João de, *Ásia-Primeira Década*, op. cit., pp. 88-89.
- (<sup>72</sup>) BARROS, João de, *Ásia-Primeira Década*, op. cit., p. 84.
- (<sup>73</sup>) BARROS, João de, *Ásia-Primeira Década*, op. cit., p. 85
- (<sup>74</sup>) CASTANHEDA, Fernão Lopes de, *Historia do Descobrimento e Conquista da India Pelos Portugueses*, Vol. I, op. cit., p. 2.
- (<sup>75</sup>) É de notar que D. Manuel, na época ainda duque, assiste à partida destes viajantes, pelo que após a sua subida ao Trono vai demonstrar interesse na questão do Preste João.
- (<sup>76</sup>) BARROS, João de, *Ásia-Primeira Década*, op. cit., p. 89.
- (<sup>77</sup>) CASTANHEDA, Fernão Lopes de, *Historia do Descobrimento e Conquista da India Pelos Portugueses*, Vol. I, op. cit., p. 2
- (<sup>78</sup>) CASTANHEDA, Fernão Lopes de, *Historia do Descobrimento e Conquista da India Pelos Portugueses*, Vol. I, op. cit., p. 3
- (<sup>79</sup>) CASTANHEDA, Fernão Lopes de, *Historia do Descobrimento e Conquista da India Pelos Portugueses*, Vol. I, op. cit., p. 4. Relato idêntico ao de Francisco Álvares (ÁLVARES, Francisco, *Verdadeira Informação das Terras do Preste João das Índias*, Lisboa, Publicações Europa-América, 1989, p. 203).
- (<sup>80</sup>) Concluímos que o mapa-mundo que Pero da Covilhã transportou na sua viagem não assinalava a referida passagem.
- (<sup>81</sup>) É de registar que a 20 de Março desse ano, D. João II passa um salvo-conduto a Cristóvão Colombo (MARQUES, Silva, *Descobrimientos Portugueses*, Vol. III, op. cit., p. 341). O resultado do encontro é conhecido, além das causas comumente apontadas, a putativa localização do reino do Preste João e os meios desenvolvidos para o seu contacto terão contribuído muito para a rejeição dos préstimos de Colombo.
- (<sup>82</sup>) BARROS, João de, *Ásia-Primeira Década*, op. cit., p. 90.
- (<sup>83</sup>) BARROS, João de, *Ásia-Primeira Década*, op. cit., pp. 90-91. O mensageiro era Pero da Covilhã.
- (<sup>84</sup>) BARROS, João de, *Ásia-Primeira Década*, op. cit., p. 91.
- (<sup>85</sup>) BARROS, João de, *Ásia-Primeira Década*, op. cit., p. 101.
- (<sup>86</sup>) RESENDE, Garcia de, *Crónica de D. João II e Miscelânea*, op. cit., Cap. CLXI, p. 237.
- (<sup>87</sup>) BARROS, João de, *Ásia-Primeira Década*, op. cit., p. 118.
- (<sup>88</sup>) MARTINS, Oliveira, *Portugal nos Mares*, Vol. II, Lisboa, 1988, p. 59.
- (<sup>89</sup>) *Roteiro da Primeira Viagem de Vasco da Gama*, Mem-Martins, Publicações Europa-América, 1987, p. 36.
- (<sup>90</sup>) Continuava-se um método já utilizado por Bartolomeu Dias.
- (<sup>91</sup>) GOIS, Damião de, *Chronica D'El-Rei D. Manuel*, Vol. II, Lisboa, 1909, p. 63. (itálico nosso).
- (<sup>92</sup>) MARTINS, Oliveira, *Portugal nos Mares*, Vol. II, op. cit., p. 60.
- (<sup>93</sup>) GOIS, Damião de, *Chronica D'El-Rei D. Manuel*, Vol. II, Lisboa, 1909, p. 63. (itálico nosso).
- (<sup>94</sup>) ALBUQUERQUE, Luís de, *Introdução à História dos Descobrimientos Portugueses*, Mem-Martins, Publicações Europa-América, 3ª ed., revista, s/d., p. 178.
- (<sup>95</sup>) «Todavia, «identificação da Índia como uma parte da Etiópia, que ocorre em Azurara e em Pacheco Pereira, não é singular em textos portugueses» (ALBUQUERQUE, Luís de, *Introdução à História dos Descobrimientos Portugueses*, op. cit., p. 178).
- (<sup>96</sup>) BARBOSA, Duarte, *Livro de Duarte Barbosa*, Lisboa, Academia Real das Sciencias, 1813, p. 245-26.
- (<sup>97</sup>) BARROS, João de, *Décadas*, Vol. IV, Lisboa, Sá da Costa, 1946, pp. 43-44.
- (<sup>98</sup>) BARROS, João de, *Décadas*, Vol. IV, op. cit., pp. 45 e seg..
- (<sup>99</sup>) GOIS, Damião de, *Chronica D'El-Rei D. Manuel*, Vol. VIII, op. cit., p. 28.
- (<sup>100</sup>) *Comentários de Afonso de Albuquerque*, Parte III, Lisboa, Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 5ª ed., 1973, p. 244.
- (<sup>101</sup>) Impedindo mesmo a saída do português Pero da Covilhã (ÁLVARES, Francisco, *Verdadeira Informação das Terras do Preste João das Índias*, op. cit., p. 204).
- (<sup>102</sup>) *Comentários de Afonso de Albuquerque*, Parte III, op. cit., pp. 276 e 277. Veja-se também CORREIA, Gaspar, *Crônicas de D. Manuel e de D. João III*, Lisboa, Academia das Ciências de Lisboa, 1992, p. 95.
- (<sup>103</sup>) MEDEIROS, François de, *L'Occident et l'Afrique (XIII<sup>e</sup>-XV<sup>e</sup> siècle)*, op. cit., p. 201.
- (<sup>104</sup>) GOIS, Damião de, *Chronica D'El-Rei D. Manuel*, Vol. VIII, op. cit., p. 49.
- (<sup>105</sup>) AFONSO, Albuquerque, *Cartas Para El-Rei D. Manuel*, Lisboa, Sá da Costa, 2ª ed., 1957, p. 205.
- (<sup>106</sup>) *Verdadeira Informação das Terras do Preste João das Índias*.

## BIBLIOGRAFIA

- AFONSO, Albuquerque, *Cartas Para El-Rei D. Manuel*, Lisboa, Sá da Costa, 2.<sup>a</sup> ed., 1957
- ALBUQUERQUE, Luís de, *Crónicas de História de Portugal*, Lisboa, Editorial Presença, 1987.
- ALBUQUERQUE, Luis de, *Diúvidas e Certezas na História dos Descobrimentos Portugueses*, Lisboa, Vega, 1990-1991, 2 vols.
- ALBUQUERQUE, Luís de, *Introdução à História dos Descobrimentos Portugueses*, Mem Martins, Publicações Europa-América, 3.<sup>a</sup> ed., s/d., revista.
- ÁLVARES, Francisco, *Verdadeira Informação das Terras do Preste João das Índias*, Lisboa, Publicações Europa-América, 1989.
- BARBOSA, Duarte, *Livro de Duarte Barbosa*, Lisboa, Academia Real das Sciencias, 1813.
- BARROS, João de, *Ásia-Primeira Década*, Lisboa, Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1988.
- BARROS, João de, *Décadas*, Vol. IV, Lisboa, Sá da Costa, 1946.
- BOXER, C. R., *O Império Marítimo Português 1415-1825*, Lisboa, Edições 70, 1992.
- CORREIA, Gaspar, *Crónicas de D. Manuel e de D. João III*, Lisboa, Academia das Ciências de Lisboa, 1992.
- CASTANHEDA, Fernão Lopes de, *História do Descobrimento e Conquista da Índia Pelos Portugueses*, Livro I, Lisboa, Typografia Rollandina, 1833.
- Comentário de Afonso de Albuquerque*, Lisboa, Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 5.<sup>a</sup> ed., 1973.
- GODINHO, Vitorino Magalhães, *Os Descobrimentos e a Economia Mundial*, Vol. I, Lisboa, Editorial Presença, 2.<sup>a</sup> ed., 1991.
- GALVÃO, António, *Tratado dos Descobrimentos*, Porto, Livraria Civilização, 4.<sup>a</sup> ed., s/d.
- GOIS, Damião de, *Chronica d'el-Rei D. Manuel*, Vol. II, Lisboa, 1909.
- JOÃO, Maria Isabel, *O Infante D. Henrique na Historiografia*, Lisboa, Grupo de Trabalho do Ministério da Educação para a Comemoração dos Descobrimentos Portugueses, 1994.
- LAUNAY, J. Belin-De, *Les Sources du Nil Voyage Des Capitaines Speke & Grant*, Paris, Librairie Hachette, 1877.
- LÉVI-STRAUSS, *Antropologia Estrutural*, Rio de Janeiro, Tempo Brasileiro, 4.<sup>a</sup> ed., 1991.
- MARQUES, Alfredo Pinheiro, *Guia de História dos Descobrimentos e Expansão Portuguesa*, Lisboa, Biblioteca Nacional, 1988.
- MARQUES, A.H. de Oliveira, *Breve História de Portugal*, Lisboa, Editorial Presença, 1995.
- MARQUES, Silva, *Descobrimentos Portugueses*, Lisboa, Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1993.
- MARTINS, Oliveira, *Portugal nos Mares*, Vol. II, Lisboa, Ulmeiro, 1988.
- MAURÍCIO, Domingos, «A “Carta do Preste João” das Índias e seus reflexos nos descobrimentos do Infante D. Henrique», in *Broetéria*, 1960, pp. 218-244.
- MEDEIROS, François de, *L'Occident et l'Afrique (XIII<sup>e</sup>-XV<sup>e</sup> siècle)*, Paris, Karthala, 1985.
- MENDONÇA, Manuela, *As Relações Externas de Portugal nos Finais da Idade Média*, Lisboa, Edições Colibri, 1994.
- MENDONÇA, Manuela, *D. João II Um Percurso Humano e Político nas Origens da Modernidade em Portugal*, Lisboa, Editorial Estampa, 1991.
- MORIN, Edgar, *Ciência Com Consciência*, Mem-Martins, Publicações Europa-América, 1994.
- MOTA, A. Teixeira da, «A viagem de Bartolomeu Dias e as concepções geopolíticas de D. João II», *Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa*, série 76, n.º 10-12, Out-Dez. 1958, pp. 297-322.
- PEREIRA, Duarte Pacheco, *Esmeraldo de Situ Orbis*, Lisboa, Sociedade de Geografia, 1975.
- PERES, Damião, Org. de, *Os Mais Antigos Roteiros da Guiné*, Lisboa, Academia Portuguesa de História, 1992. *Portugaliae Monumenta Africana*, Vol. I, Lisboa, Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1993.
- RANDLES, W.G., *Da Terra Plana ao Globo Terrestre*, Lisboa, Gradiva, 1990.
- RESENDE, Garcia de, *Crónica de D. João II e Miscelânea*, Lisboa Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1991. *Roteiro da Primeira Viagem de Vasco da Gama*, Mem-Martins, Publicações Europa-América, 1987.
- SANTOS, Maria Emilia Madeira, *Viagens de Exploração Terrestres dos Portugueses em África*, Lisboa, Centro de Estudos de História e Cartografia Antiga, 2.<sup>a</sup> ed., 1988.
- THOMAZ, Luís Filipe F. R., *De Ceuta a Timor*, Lisboa, Difel, 1994.
- ZURARA, Gomes Eanes de, *Crónica de Guiné*, Porto, Livraria Civilização, 9.<sup>a</sup> ed., 1973.

# Similitudes et différences des méthodes portugaise et chinoise de navigation en latitude

Contre-Amiral *François Bellec*

## LES ÉTOILES DU CIEL MARITIME ORIENTAL

Le premier Occidental à voyager par voie maritime dans les eaux chinoises fut probablement Giovanni de Montecorvino, missionnaire franciscain qui regagnait Khâmhalik (Beijing) à la fin de 1293 après un séjour en Perse.

«On ne voyage sur la mer de Chine qu'avec des vaisseaux chinois», notait de son côté le voyageur musulman Ibn Battûta en 1341 à Calicut où il attendait la mousson favorable. Les jonques dans le port pouvaient accueillir sur quatre ponts plusieurs dizaines de marchands qui disposaient de chambres et de salons, de logements pour leurs domestiques et leurs esclaves, d'installations sanitaires, d'un bazar, d'un barbier et d'un blanchisseur. Ces paquebots construits à Zaitun ou à Canton avaient sans doute été développés à partir du 10<sup>ème</sup> ou du 11<sup>ème</sup> siècle.

Le problème de l'appréciation de la position en mer fut résolu magistralement le long des routes de la soie puisque, pour la première fois au monde, sa solution fut sinon universelle, du moins générale. Les Vikings, contemporains de la dynastie Tang, avaient imaginé des procédés de navigation est-ouest et ouest-est, efficaces mais non transposables hors du théâtre fermé de l'Atlantique nord entre le Groenland et la Scandinavie. Les Maoris se dirigeaient grâce à des couples d'étoile guides, constituant des vecteurs point à point non modifiables au cours d'un voyage, condamné à l'alternative d'être réussi ou manqué. Lorsque Vasco de Gama fit escale à Malindi (Kenya) à la mi-avril 1498, il eut la surprise de constater qu'un navigateur musulman en savait autant que ses pilotes, pionniers d'une science encore inconnue du reste de l'Europe, et que le Mu'allim se référerait à une tradition ancestrale. Depuis sept siècles, on naviguait par les étoiles dans l'océan Indien et en mer de Chine. En 692, le moine Yijing a décrit son voyage maritime effectué vingt ans plus tôt de Guanzhou (Canton) vers les Indes. En 750, Abu Obaidah se rendit à la voile de Mascate à Canton. On connaît 23 instructions nautiques du fameux Ahmad Bin Mâajid Ass'ady né vers 1430 à Julfar, dans la péninsule omanaise sur le détroit d'Ormuz. Son ouvrage majeur le *Kitab al-fawâid* est contemporain des **Regimentos do Norte** Portugais. Repères cardinaux et directions sacrées comme dans la tradition occidentale, les étoiles étaient, en Orient, un élément fondamental réglant l'ordre maritime aussi bien que la vie et le destin des hommes et de la nature. Il est impossible, faute de preuves écrites, de déterminer quels courants culturels auraient transmis la science nautique de la haute mer, de l'Islam à la Chine ou inversement. La similitude des méthodes de navigation entre l'Arabie et la Chine à travers les eaux indiennes et l'Insulinde est remarquable. On peut imaginer l'hypothèse d'un rôle précurseur indien qui aurait été oublié plus tard. Le théâtre de l'océan Indien a été manifestement la zone de recouvrement des traditions arabes et chinoises de navigation. Les pilotes omanais et les navigateurs indiens du Gujarat qui guidèrent les Portugais, sont liés par une relation inconnue. A travers la similitude des méthodes portugaises et arabes d'utilisation des astres pour mesurer la latitude ou une pseudo latitude, on doit s'interroger sur les limites intellectuelles de cette apparente coïncidence, et comparer leurs caractéristiques.

tères d'universalité, c'est à dire leur capacité d'être exploitées en dehors du théâtre de leur utilisation d'origine, donc leur aptitude à soutenir techniquement une expansion maritime. Cette interrogation est légitime, puisque les fondements de la navigation dans les mers orientales sont nés dans un espace fermé et le long de lignes de côtes concaves déjà investiguées, alors que ceux des Portugais ont été inventés et développés en bordure de l'espace ouvert et inconnu de l'Atlantique.

\*  
\* \*

Arabes et Chinois lisaient dans le ciel les axes directeurs d'un compas stellaire original. Fixe – en apparence – parmi les milliards d'étoiles du ciel, l'étoile polaire Tien Yi, «l'unique du ciel» chinois, indiquait la Grande Ourse, résidence du souverain d'En-Haut représenté sur la Terre par l'empereur assis face au Sud, la direction sacrée.

A l'est du détroit de Malacca, la configuration des eaux chinoises suggère que des traversées hauturières ont été possibles en naviguant simplement cap au Sud à partir du Viêtnam ou cap au Nord à partir de Bornéo. Le pragmatisme universel des navigateurs incite à remarquer la cohérence de la géographie des bassins maritimes et de repères sidéraux majeurs, comme l'étoile polaire, la Croix du Sud ou les Nuages de Magellan. Il suffisait – ou aurait suffi – de les prendre droit devant ou en poupe, pour parvenir d'un point précis du rivage à une destination située sur le même méridien. En effet, l'île de Bintan, à l'entrée du détroit de Singapour ouvrant sur le détroit de Malacca est exactement au Sud de Mui Ca Mau, le cap remarquable de la pointe Sud du Viet-Nâm. L'île de Lantao, sur la rive droite de l'estuaire du Si-Kiang ouvrant la voie maritime de Canton est exactement au Nord du cap remarquable de Tandjong Baram qui altère nettement le trait de côte de Brunei. Au prix d'une veille attentive car de nombreux dangers existent sur cette route, il est extrêmement simple de parvenir ainsi à Canton au retour d'un voyage par Malacca. Sans que de telles méthodes soient attestées par des preuves, elles semblent probables dans la logique du pilotage maritime universel. Pour le reste, une navigation analogue à celle qui était en usage en Méditerranée jusqu'au 15<sup>ème</sup> siècle était convenable en mer de Chine. C'est à dire une navigation côtière de jour ou par nuit claire, comportant des excursions limitées en haute mer se référant à des vents convenables, à la fois vecteurs de propulsion et de direction.

## LA LATITUDE

La boussole était utilisée en mer depuis l'aube du 11<sup>ème</sup> siècle par les Chinois qui connaissaient de longue date l'étonnant pouvoir divin qu'a l'aiguille aimantée de désigner le Sud, la direction sacrée. L'aiguille «montre Sud» (*Zhinanzhen*) était utilisée pour la géomancie et fut décrite à la fin du 11<sup>ème</sup> siècle par le *Mengqi Bitan* de Shen Gua. Son usage à la mer est la preuve de la pratique antérieure d'une orientation par les étoiles, puisqu'elle n'introduisait pas un paramètre nouveau car on ignorerait pendant plusieurs siècles encore le magnétisme terrestre. C'était bien une alternative à la détermination de l'axe du monde au-dessus de l'empire. L'aiguille, ou plutôt le flotteur aimanté en forme de cuiller posé sur l'eau contenue dans un bol en céramique, restait, dans les mers orientales, un secours consulté seulement sous le ciel chargé de nuages de la mousson d'été. Tellement significative pour un peuple au destin

dirigé par la géomancie, la boussole avait surtout valeur de talisman. Elle recevait encore, à la fin du 18<sup>ème</sup> siècle, des offrandes de viande et de fruits.

Les pilotes tiraient du ciel une autre information majeure : leur latitude ou du moins une pseudo-latitude relative, appréciée par la hauteur de l'étoile Polaire et celle de constellations du ciel austral au moment de leur passage au méridien. L'étoile Polaire était assez basse, dans l'espace maritime des flottes de la soie, pour que son altitude fût mesurable par des travers de doigts tendus à bout de bras. Le *chih* était, comme *l'isba* arabe, une mesure angulaire pragmatique, une largeur de doigt.

La science nautique chinoise disparut des mémoires, préservée par miracle dans un ouvrage d'art militaire achevé en 1621 par Mao Yuangi. Le *Wubeizhi* reprend plusieurs itinéraires de l'Amiral Zheng He, singulièrement quatre instructions de route en haute mer en se guidant sur les étoiles. L'une d'elles ordonne au pilote de regarder le ciel pour rentrer du Sri Lanka à Sumatra. Je dois à la courtoisie du Pr. Liu Yingsheng de l'Université de Nanjing la traduction de cet instruction en Anglais, et la corrélation entre le ciel chinois et les constellations occidentales.

«Regarde vers l'Est, l'Ouest, le Sud, le Nord; le haut et le bas du ciel; au loin et près de toi. Ceci est une instruction pour naviguer d'après les étoiles de Ceylan à Sumatra (...) Tu dois voir l'étoile de la constellation *Gua Gai* à huit doigts, l'étoile de la constellation *Bei Chen* à un doigt. l'étoile de la constellation *Deng Long Gu* à quatorze doigts et demi, les deux étoiles de la constellation *Nan Men* à quinze doigts, l'étoile de la constellation *Bu Si* à quatre doigts comme guide, au Nord-Est l'étoile de la constellation *Zhi Nu* à onze doigts (...)» Le texte précise que la destination est Banda Aceh, au puissant royaume d'Acem qui occupait alors le nord de Sumatra et contrôlait l'ouvert du détroit de Malacca.

A ma demande, le Bureau des Longitudes de Paris a accepté de calculer les éphémérides des étoiles pour le 15<sup>ème</sup> siècle, et d'effectuer le calcul des coordonnées nautiques du mouvement des étoiles indiqués par la table, d'heure en heure (locale), comme elles étaient vues par pour un navigateur se déplaçant dans le golfe du Bengale à la latitude du Sri-Lanka (\*). J'avais choisi pour unité de mesure pragmatique, une largeur de doigt de 1° 55', correspondant à mes propres références d'un doigt à bout de bras(†). Grâce à ces données, il est facile d'interpréter les instructions chinoises, puisqu'on peut raisonner sur les paramètres de l'astronomie nautique, identifiant les étoiles par leur azimut et leur hauteur au-dessus de l'horizon suivant les calculs familiers des officiers de marine. Le langage ésotérique en termes d'astronomie savante se référant aux déclinaisons et aux angles horaires se décrypte alors sous forme de message très clair (\*). Pour un point situé entre le Sri Lanka et Sumatra, on vérifie que lorsque Kochab (étoile β de la Petite Ourse), l'une des «gardes» des guides nautiques occidentaux, atteint une hauteur de 15° au-dessus de l'horizon, le navire se trouve exactement à la latitude de la pointe nord de Sumatra si trois conditions sont réunies. La table donne ces conditions: l'Etoile Polaire passe à son point bas à 1° 30', tandis que simultanément Mimosa (étoile de la croix du Sud) et Agena (β Centaure) culminent au sud à 28° et 28° 30' (\*). Ces indications de latitude figurent en bonne place sur les bords haut et bas de la planche d'instructions. Sur la gauche, vers l'arrière de la jonque figurée cap à l'Est, Pollux et Procyon (β Gémeaux et α Petit Chien) se couchent côte à côte dans l'Ouest-Nord-Ouest. Elles sont sans doute à garder en poupe jusqu'à la bonne latitude. Alors, Véga (α Lyre) matérialise dans le Nord-Est une direction intercardinale de calage du compas stellaire. Il permettra de faire route à l'Est vers Banda Aceh et l'entrée du détroit de Malacca. Les bords droit et gauche de la table donnent des indications de route, et les bords haut et bas la latitude. Il s'agit d'une méthode parfaite de navi-

gation par latitude constante. Elle ne nécessite aucune carte marine. Elle est valable indéfiniment, pourvu que les étoiles repères soient dans la bonne configuration pendant la nuit. Cela fixe la validité de la table en fonction de la saison de navigation favorable, mais revient de façon cyclique. Le même principe peut d'ailleurs être rafraîchi en désignant d'autres étoiles significatives. Dans le cas de la table qui nous a été transmise, l'arrivée de Kochab à sa hauteur de référence déclenche toute l'observation. En ce repère horaire glissant, affranchi des éphémérides et des heures locales se modifiant sans cesse <sup>(5)</sup>, réside toute l'ingéniosité de la méthode. Assise sur une étude savante du ciel nocturne, elle propose aux pilotes de tous les âges, au prix de connaissances astronomiques de simples bergers, de naviguer en sûreté à travers l'océan Indien.

## **PRIMAUTÉ ET DÉCLIN DES NAVIGATIONS CHINOISES**

Entre 1405 et 1433, sous la dynastie Ming, l'amiral musulman et eunuque Zheng He commanda sept expéditions maritimes d'exploration et de prestige vers les marges occidentales de la Chine, réunissant plusieurs centaines de jonques, dont les *Xiyang boachuan*, les fameux navires géants, les «bateaux à trésor» <sup>(6)</sup>. Au moment où Dom João Ier faisait le siège de Ceuta et décidait de commencer à contourner l'Afrique, les grandes flottes chinoises exploraient l'Indochine et poussaient jusqu'à la côte occidentale de l'Inde à trois reprises, avant de toucher Ormuz et l'Arabie en 1415, puis au cours des cinquième et sixième voyages. Le septième étira la flotte de Java à l'Afrique orientale entre 1431 et 1433. Malgré cette démonstration importante de savoir faire nautique, la Chine ne s'intéressait pas la mer. A cause de ses tropisme fortement continentaux, les pérégrinations de Zheng He montraient à l'évidence que, jusqu'aux confins du monde, aucun signe n'annonçait aux envoyés de l'empereur la rencontre d'interlocuteurs acceptables. Pour les lettrés chinois, les peuples aborigènes des pourtours de l'océan Indien étaient destinés à faire allégeance au représentant sur la terre du souverain d'En-Haut. La Chine se suffisait à elle-même et la pratique du tribut ne suscitait pas d'échanges utiles. L'empereur Ming Yongle mourut en 1424, laissant les adversaires du commerce maritime prendre une forte influence, déjà annoncée en 1415 par l'interdiction du commerce privé des grains par la mer. En 1436, la construction de navires hauturiers fut punie de mort. Lorsque les Portugais pénétrèrent en mer de Indes au siècle le plus brillant de l'histoire maritime du monde occidental, la Chine avait imploré. Recroquevillée entre une mer stérilisée et la Grande Muraille juste achevée par les Ming après dix-huit siècles de travaux, elle était entrée en hibernation, à l'abri des mongols, des Tartars et des idées étrangères. Au printemps de 1793, le roi George III d'Angleterre envoya une Ambassade auprès de l'empereur de Chine pour relancer le commerce britannique et accroître l'importation de thé. Un pilote chinois expliqua au comte de Macartney que l'Empire du Milieu émergeait seul d'un conglomérat de contrées barbares dont les limites stériles basculaient dans le vide absolu.

La table de Zheng He que j'ai étudiée concernait un trajet strictement défini et ne proposait aucune alternative ni la possibilité de changer le terme du voyage en cours de route. Elle révèle une méthode non transposable dans une autre zone de navigation, en particulier dans une zone inexplorée. En fait, toutes les traditions maritimes des mers orientales reposaient sur l'optimisation des itinéraires à travers des régions dont les contours terrestres étaient connus. On peut remarquer que la priorité donnée au compas sidéral par rapport au compas magnétique impliquait une limite géographique à l'aire de navigation, puisque les azimuts des levers

et des couchers d'étoiles varient avec le lieu d'observation. Cela aurait obligé, soit de changer d'étoiles de référence, soit d'adopter définitivement le compas magnétique, si les orientaux s'étaient lancés dans une expansion maritime.

Les intuitions des Portugais en bordure de l'océan Atlantique, alors qu'ils descendaient indéfiniment le long d'une Afrique interminable, ont généré la science nautique occidentale de la haute mer. Similaire en apparence par sa pratique à celle des Arabes et des Chinois, elle fut en réalité fondamentalement différente parce qu'elle s'inscrivait dans un univers mental ouvert. La science nautique Portugaise proposa la première méthode universelle de navigation capable de soutenir une expansion maritime à travers les océans nouveaux. Elle a permis de découvrir, comme l'a exprimé avec tant de lyrisme Pedro Nunes, «d'autres mers, d'autres terres, d'autres îles, d'autres peuples, mais plus encore que tout cela, un autre ciel et d'autres étoiles.»

## NOTES

(1) Mes données étaient 1<sup>er</sup> août 1433, position 5° 30' N - 90° E, la date important peu car la configuration dans le ciel reste la même en se décalant dans le temps.

(2) Cette unité est approximativement de 1° 37'. On sait que l'Isba arabe, d'abord unité pragmatique, est devenue plus tard, quand les instruments de mesure apparurent, une dimension codifiée égale à la moitié de la distance polaire de l'étoile Polaire.

(3) Il suffit d'appliquer les formules de conversion des coordonnées bien connues des marins.

$$\sin h = \sin \varphi \sin D + \cos \varphi \cos D \cos AH.$$

$$\cotg Az = \sin \varphi \cotg Ah - \frac{\cos \varphi \tg D}{\sin Ah}$$

(4) Les hauteurs exactes, pour un navire naviguant le long du parallèle 5° 30' N sont Etoile Polaire 1° 30', Mimosa 28°, Agena 29°. Pour un doigt de 1° 55' les hauteurs ordonnées sont respectivement 1° 55', 27° 40', 28° 30'. Si le navire est sur le parallèle 5° N, les erreurs entre hauteurs observées et hauteurs ordonnées sont inférieures à 10' ou 10 Milles.

(5) La différence des heures locales entre le Sri-Lanka et Sumatra et de 1 heure.

(6) Dont on révisé aujourd'hui les dimensions affirmées dépasser 130 mètres, à une plus raisonnable longueur d'une soixantaine de mètres (André Wegener Sleswyk, in The Mariner's Mirror Vol 82 N.° 1 Feb).

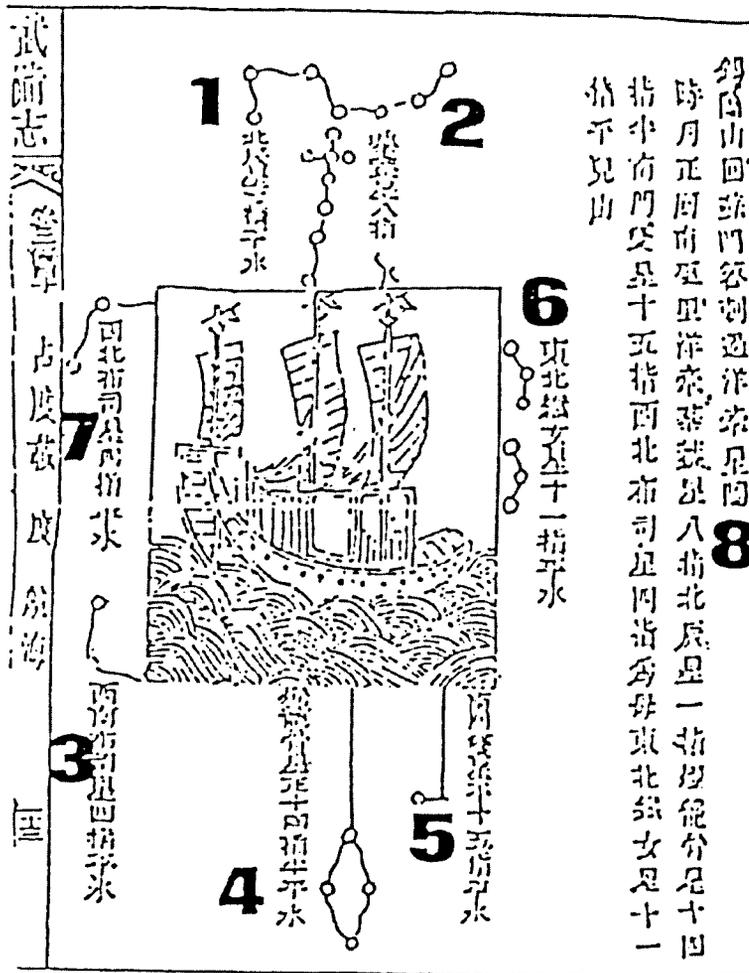
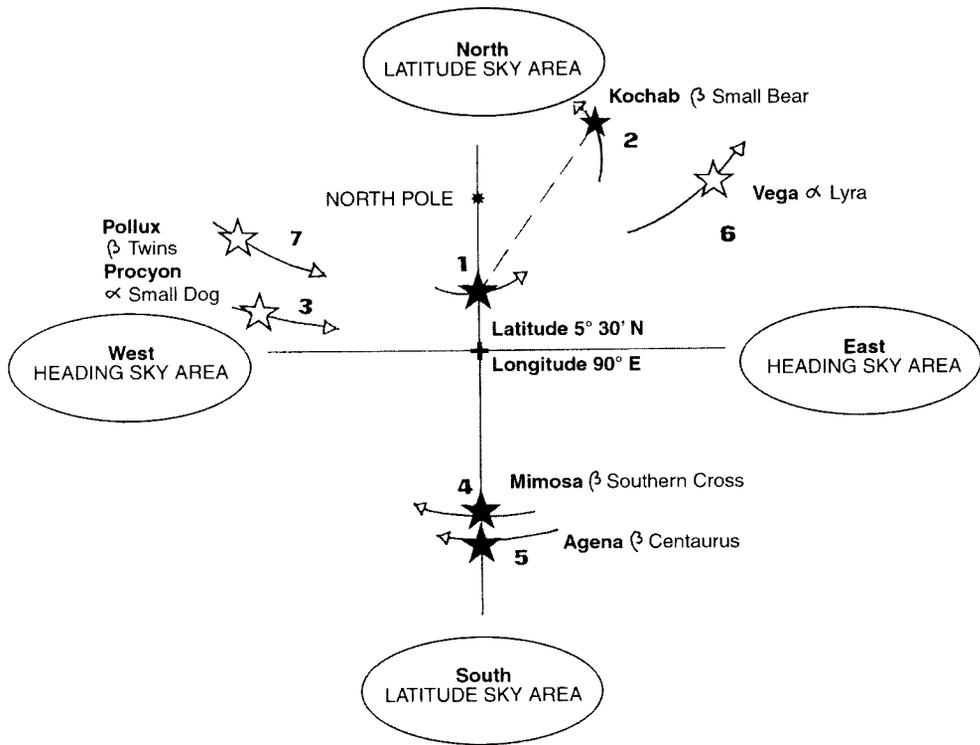


Table from Sri-Lanka to Sumatra

Instructions have been arbitrarily referenced from 1 to 8

Example of computer listing for Kochab

## LOCAL SIDEREAL SKY AT THE SAME MOMENT



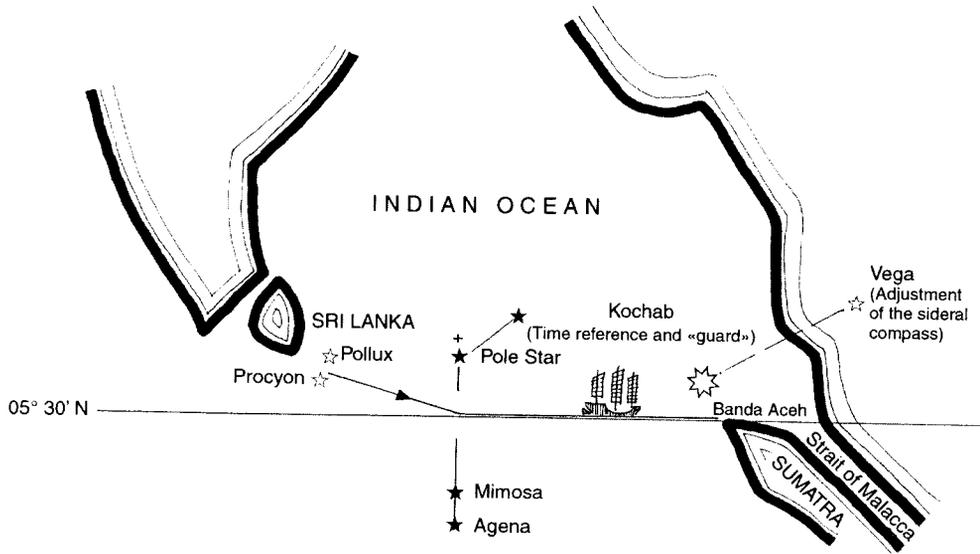
Referring to a finger's width of  $1^\circ 55'$

	<i>Exact altitude</i>	<i>Ordered altitude</i>
<b>Pole Star</b>	$1^\circ 30'$	$1^\circ 55'$
<b>Mimosa</b>	$28^\circ$	$27^\circ 40'$
<b>Agena</b>	$29^\circ$	$28^\circ 30'$

Latitude stars

<b>Pollux</b>	$7^\circ 40'$
<b>Procyon</b>	$7^\circ 40'$
<b>Vega</b>	$21^\circ$
<b>Kochab</b> (Time reference)	$15^\circ 20'$

Heading and reference stars



## O Barinel, navio de guerra do séc. XV

Cte. *Gomes Pedrosa*

Em carta de 10 de Julho de 1499, o florentino Girolamo Sernigi diz que os navios da primeira viagem de Vasco da Gama à Índia eram dois barinéis de 90 tonéis cada, um barinel de 50 tonéis e uma «nau pequena» de 110<sup>(1)</sup>. Outras fontes indicam que seriam as naus *S. Gabriel* e *S. Rafael*, talvez de 90 tonéis cada, a caravela *Bérrio*, talvez de 50, e uma nau de mantimentos, que teria 110. Ou seja, Sernigi classifica como barinéis os três navios principais: *S. Gabriel*, *S. Rafael* e *Bérrio*.

O barinel é um dos navios das Descobertas, mas sobre ele pouco se sabe:

- Está referido pela primeira vez em Portugal na década de 1380<sup>(2)</sup>.
- Participou na armada que foi conquistar Ceuta em 1415<sup>(3)</sup>.
- Segundo João de Barros, teria ordinariamente maior porte do que a barca: o Infante D. Henrique, em 1434, «informado por Gil Eanes da maneira da terra, e da navegação ser menos perigosa do que se dizia, mandou armar um barinel, que foi o maior navio que até então tinha enviado (...)».
- Era de vela e remo.
- A última referência conhecida é de Gil Vicente, no *Auto da Barca do Inferno* (1517).

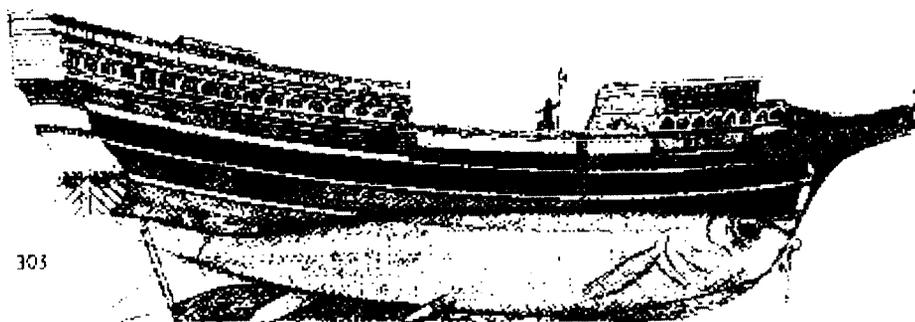
Tal como afirmou Jal<sup>(4)</sup>, o barinel português corresponde ao navio que noutros países teve o nome de balioner (italiano), balener (espanhol), baleiner (francês), balinger (inglês), ou balingarius, balingaria, baliguerius, balingera, balanerius ou balenerium (latim). Quanto à origem etimológica, alguns autores propõem que a palavra derivará do francês balingia ou balinja (berço da criança) ou do inglês balingue (bóia). Outros atribuem-na aos bascos, que teriam criado uma embarcação denominada balener para a pesca da baleia (balena).

Está documentado na Galiza já em 1284 (ballenarias) mas devia ser da Biscaia<sup>(5)</sup>. É também mencionado em documentos ingleses antes de aparecer nos franceses do séc. XIV. Todos estes, bascos, franceses e ingleses, eram utilizados em acções de corso ou de guerra e faziam normalmente parte das armadas reais. Os ingleses tinham vela redonda (quadrangular) e remos, e provavelmente pertenciam à família das galés. Um, O *George de la Toure*, era do modo de galé: «ad modium unius galee»<sup>(6)</sup>. O número de remos oscilava entre 5 ou 10 nos pequenos até 50 ou 60 nos grandes, chegando estes a armar dois por banco<sup>(7)</sup>. Os de Bordéus colocavam-se na mesma família das galés, por oposição às naus, desempenhavam muitas vezes missões idênticas, e chegavam a ser confundidos com elas. Doc. de 1406: «(...) la gualiota et los autres baleneys». Muitos eram, como as galés, propriedade municipal, outros de nobres, e todos se encontravam, prioritariamente, atribuídos à defesa da cidade. A *Crónica de D. Pedro Niño*<sup>(8)</sup>. indica as características dos barinéis franceses de 1403-1405: de remo e vela, «longos e baixos de bordo», mais velozes do que as naus, como «ginetes ligeiros entre cavalos grandes e pesados», «navegavam quanto queriam e por onde queriam», e pelo menos um deles era «comunal de grande». Em Portugal, muitos também eram navios de guerra e pertenciam ao rei ou a nobres, como o duque de Bregança, o conde de Barcelos, o conde D. Duarte de Meneses, Gonçalo Velho,

Aires Gomes da Silva e Vasco Eanes de Corte-Real<sup>(9)</sup>. Em acções de corso era muito frequente a parrelha barinel-caravela, por exemplo em 1434, 1462, 1474 e 1484<sup>(10)</sup>.

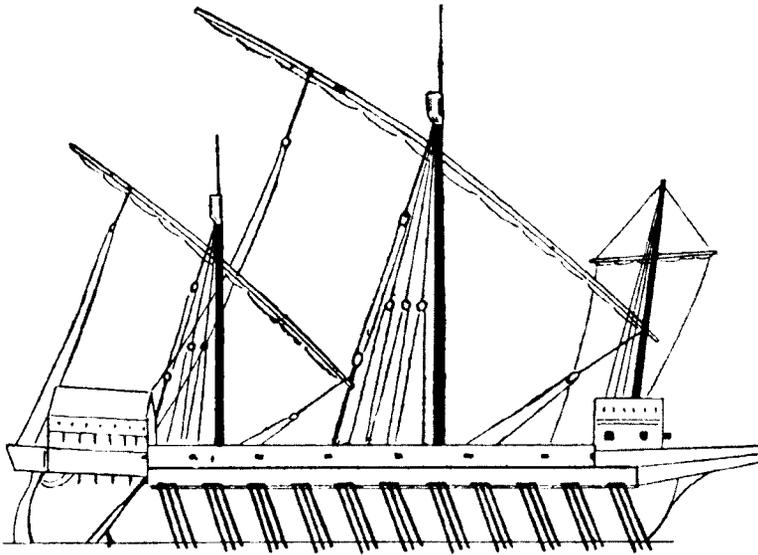
Jacques Bernard<sup>(11)</sup> explica de modo convincente o papel que o barinel desempenhou na primeira metade do séc. XV. Até cerca de 1400 a guerra no mar era dominada pelas galés, mas ocorreram então duas “revoluções” simultâneas - na construção naval e na artilharia. Os principais aspectos desse progressos foram a transição de um mastro para três ou quatro, o velame desses mastros e a crescente capacidade da artilharia. Devido a estas revoluções, a galé foi suplantada pelos navios de vela e só readquiriu importância militar no séc. XVI quando se adaptou às inovações introduzidas pela artilharia. Neste hiato cronológico, o barinel apareceu como uma espécie de versão atlântica da galé, com muito menos remadores e maior capacidade de manobra à vela. De início só tinha um mastro com vela redonda, mas na primeira metade do séc. XV alguns passaram a ter dois ou três mastros, dos quais dois pelo menos com vela redonda (o grande e o traquete). O número de remos foi diminuindo à medida que aumentava a confiança na capacidade de manobra das velas, e alguns abandonaram mesmo os remos.

Este modelo «clássico» desapareceu depois, em meados do séc. XV, e evoluiu em duas direcções diferentes, dando origem a dois tipos diferentes de navio: o galeão com remos e o galeão sem remos.



Desenho de galeão inglês (segunda metade do séc. XVI)

No período de transição entre o barinel clássico de meados do séc. XV e o galeão de fins do séc. XVI, alguns navios são designados, indiferentemente, barinel, «nave» (nau), galeão ou galeaça. Em 1447 o galeão *Santa Magdalena*, talvez francês, tinha remos e três mastros, sendo o traquete e o grande redondos e a mezena latina; era um três mastros modernos<sup>(12)</sup>. Em 1443 e 1455 estão documentados uns da Biscaia, com 300 e 500 tonéis, ditos «navem sive belingeram»<sup>(13)</sup>. Em 1452 o português João Pires era patrão (comandante) das galés de Borgonha, e dois anos depois, segundo um documento borgonhês, foi nomeado patrão dum barinel para fazer comércio no Mediterrâneo; veio porém a ser aprisionado em 1453, no mar de Barcelona, sob a acusação de ser pirata<sup>(14)</sup>. Uma carta do rei de Aragão diz que ele estava com uma nau e foi aprisionado por uma «nau o balaner» de Burgos<sup>(15)</sup>. Estes documentos revelam que em meados do séc. XV o barinel já devia ser muito parecido com a nau, tendo os dois mastros de vante redondos (o traquete e o grande), porque o navio de João Pires é designado barinel no documento borgonhês e nau na carta do rei de Aragão, e esta carta indica que o navio de



Galeaça (ou galeão) veneziana da segunda metade do séc. XVI.

é relatada em documentos de várias nacionalidades, e neles é qualificado como barinel ou nave ou galeaça.

Também se dava em certas regiões o seu nome a outro tipo de navio diferente. Alguns a que os galegos chamavam barchas e iam com mercadorias à Catalunha, eram aqui denominadas baleneres. Tinham em média 45 tonéis e, supõe Ferreira Priegue, três mastros e gurus-pés; o velame era uma combinação de redondo e latino, provavelmente redondo, com monetas, no traquete e no grande, e latino na mezena.

Como nos outros países, o barinel português desapareceu depois, substituído pelo galeão, navio de vela semelhante à nau mas especialmente concebido para a guerra. A última referência conhecida é de 1517. E, por coincidência, a primeira referência conhecida ao galeão português é de 1516. Nesse ano foi socorrer Arzila uma armada constituída por «uma nau grossa, dois galeões e dez caravelas armadas»<sup>(18)</sup>.

Não têm razão os autores ingleses quando afirmam que os primeiros planos de galeões apareceram na segunda metade do séc. XVI, talvez da autoria do corsário John Hawkins e do construtor naval Matthew Baker. A inovação teria consistido em reduzir drasticamente os castelos das carracas, em especial o de proa, de modo a tornar o navio mais manobreiro. Numa gravura<sup>(19)</sup> que pretende representar a evolução da carraca entre 1400 e 1600, o navio com o n.º 8 seria o primeiro galeão e o n.º 10 o galeão definitivo.

Não foi assim. O galeão não deriva da carraca, reduzindo o seu castelo de proa, mas sim do barinel e da galé. O castelo, que nas naus e carracas sobressai, lançado à proa, nos galeões é um desenvolvimento da rombada das galés, baixo e dentro (a ré) da proa. O galeão é, na sua origem, um navio «agalerado», com a relação comprimento-boca de c. 4:1, quando na nau/carraca esta relação é c. 3:1<sup>(20)</sup>. Diz Pantero-Pantera (*Armata Navale*) que os galeões «tiram o seu nome da forma, que se parece com a das galés». Também Fernando Oliveira (*O Livro da Fábrica das Naus*): «E galeão ou galeaça, porque têm alguma semelhança na figura ou imitação do ofício das galés, tomam também delas a derivação dos nomes».

Assim, o modelo original de galeão português não é o do Livro Carmesim (1502), como supõem vários autores; esta é uma nau, com o castelo saliente à proa. É o representado numa

Um barinel basco de San elha em 1461, tinha três dondas e monetas, e 18

(«decem octo remis nerii»)<sup>(16)</sup>. O inventário outro, italiano, em 1472, fica 70 remos «pro nave, balenerio» e três mastros: rum magnum, magistra luis bonetis, arborum i, arborum mediane<sup>(17)</sup>.

O mastro grande é redondo, porque tem monetas; o traquete e a mezena talvez sejam lati-

Um navio genovês participou em 1476 numa batalha ao largo do Cabo de S. Vicente, que

gravura de D. João de Castro, como afirmou Pimentel Barata. Mas Pimentel Barata engana-se quando, contra a opinião de Quirino da Fonseca, nega a existência de esporão nos galeões e nas caravelas redondas. O esporão é, claramente, visível nesta e noutras gravuras, e está indicado no chamado *Livro Náutico*, de finais do séc. XVI. Depois é que desaparece, transformando-se em beque, à medida que o aumento de potência das peças de artilharia permite decidir a batalha à distância, evitando a abordagem e a luta corpo a corpo.

A popa do galeão deve ser alterosa para dominar, no momento da abordagem, o convés e o castelo próprios e também o convés inimigo<sup>(21)</sup>. Gaspar Correia<sup>(22)</sup> descreve uma batalha no Índico, c. 1520, na qual um galeão português foi atacar uma nau de Meca, que era muito alta, «tão alta como o chapitêu de popa do galeão».

Entre o barinel de meados do séc. XV e o galeão da segunda metade do séc. XVI, surgiram em vários países outros modelos intermédios, combinando o velame quadrangular e o armamento nos bordos do navio redondo com os remos da galé, e que foram depois abandonando os remos. Por exemplo, a «row-berge» (barca com remos) inglesa, a que os franceses davam o nome de «roberge» ou galeão<sup>(23)</sup>. Diz cosmógrafo francês em 1582: «(...) Il y a une autre sorte de vaisseaux que les Anciens appelloient Coloces mais les Modernes les nomment Gallions. Ils sont bastis pour la guerre et de forme propre à soustenir toute outrance d'artillerie ou de tempeste. Un peu moindre et plus bas que les navires de charge et équipés à voiles carrées et de quelques remes pour estre plus faciles de se jeter hors des ports, et en pleine mer à prendre vent et doubler les caps (...) En années 1546 et 1547 que j'estais en Angleterre (...) les Anglais usoiert fort en guerre d'une sorte de vaisseaux appellees roberges assez semblables à ces gallions mais comme il me semble un peu plus bas et avec plus de remes et sont fors bon de voille et à la reme quand le temps est calme (...)»<sup>(24)</sup>.



O desenho dum galeão francês chamado «La Roberge» (1565) mostra os remos, que podia utilizar quando necessário<sup>(25)</sup>. O barinel não seria muito diferente: «longo e baixo de bordo», com vela e remo.

A confusão que se gerou em torno das características do galeão reside no emprego que lhe foi dado pelos dois países ibéricos (Portugal e Espanha). Nas Carreiras das Índias, para o Índico e a América, deveriam navegar naus e carracas carregadas de mercadorias e escoltadas por galeões fortemente armados. Mas os dois países não resistiram à tentação de carregar também mercadorias nos galeões, elevando-lhes as superstruturas, de modo que na prática era

imprecisa a distinção entre os dois tipos de navios. A palavra galeão passou a designar qualquer navio de grande porte.

Diz Carlo Cipolla<sup>(26)</sup>: «A partir de 1512, quando Henrique VII de Inglaterra estabeleceu o Almirantado como um serviço independente, foi também estabelecida em Inglaterra uma armada permanente e a Coroa mandou construir um certo número de navios especialmente concebidos para a guerra. Em Espanha, esse importante passo nunca foi dado. A Coroa dispunha de poucos navios e recorria geralmente ao aluguer de navios mercantes para fins bélicos». Não foi exactamente assim. Os espanhóis construíram alguns navios de guerra, como os portugueses também, em especial no Índico, mas é pertinente o lamento de Fernando Oliveira (*O Livro da Fabrica das Naus*): «Saibamos como se há-de fazer um navio para navegar bem a nosso propósito, e chama-se como quiser: ora se chame nau, ou carraca, ou urca, ou galeão, ou caravela. Todavia seja conforme o nosso propósito. Se nosso propósito é fazer navio de carga, façamo-lo de tal feição que seja apto para isso, e se queremos navio de guerra, façamo-lo como requiere a guerra».

Em resumo:

1. O barinel está documentado em Portugal desde a década de 1380 até 1517.
2. Era misto de vela e remo, «longo e baixo de bordo». De início com um só mastro, redondo, ao longo da primeira metade do séc. XV passou a ter dois ou três, dos quais dois pelo menos redondos (o grande e o traquete).
3. Este modelo desapareceu em meados do séc. XV e evoluiu dando origem ao galeão.
4. O barinel e o galeão primitivo tinham esporão. O castelo da proa era semelhante à rombada das galés.
5. Nos fins do séc. XV, quando Vasco da Gama fez a sua primeira viagem à Índia, o barinel devia ser muito parecido com a nau. A diferença principal estaria no castelo da proa e no esporão.

## NOTAS

(<sup>1</sup>) *Voyages de Vasco da Gama – Relations des expéditions de 1497-1499 e 1502-1503*, prefácio de Jean Aubin, Chandeigne/Librairie Portugaise, Paris, 1995, p. 171.

(<sup>2</sup>) Nas cortes de 1436 os procuradores do Porto lembraram os serviços prestados durante a revolução de 1383-85, um dos quais consistiu em mandarem um barinel a Inglaterra. Segundo um documento castelhano de 1397, ao largo de Vivero (Galiza) foi «tomado una balliner que yva de Portugal a Bayona (...)» (Elisa Ferreira Priegue, *Galicia en el comercio marítimo medieval*, Santiago de Compostela, 1988, p. 252).

(<sup>3</sup>) *Monumenta Henricina*, vol. II, pp. 132 e ss.

(<sup>4</sup>) Auguste Jal, *Archéologie Navale*, vol. II, Paris, 1840, pp. 253-254.

(<sup>5</sup>) Ferreira Priegue, op. cit., p. 252.

(<sup>6</sup>) Jacques Bernard, *Navires et gens de mer a Bordeaux (vers 1400-1550)*, vol. I, Paris, pp. 247-250.

(<sup>7</sup>) Gillian Hutchinson, *Medieval Ships and Shipping*, Londres, 1994, p. 152.

(<sup>8</sup>) Gutierre Díez de Games, *El Victorial. Crónica de Don Pero Niño, Conde de Buelna...*, Madrid, 1940, pp. 253-256.

(<sup>9</sup>) J. M. Silva Marques, *Descobrimientos Portugueses*, Lisboa, 1944, vol. I, pp. 429-432, e supl. vol. I, p. 349; *Mon. Henricina*, vol. XV, p. 219. José Hinojosa Montalvo, «Intercambios comerciales entre Portugal y Valencia a fines del siglo XV: el Dret portugues», *Actas das II jornadas Luso-Espanholas de História Medieval*, vol. II, Porto, 1987, p. 761.

(<sup>10</sup>) D. P. supl. I, p. 135; Zurara, *Crónica do Conde D. Duarte de Menezes*, pp. 282 e ss; Luis Adão da Fonseca, *Navegación y corso en el Mediterraneo Occidental – Los portugueses a mediados del siglo XV*, Cuadernos de Trabajos de História, Pamplona, 1978, pp. 100 e ss; Cecilia Tascia, «Portoghesi in Sardegna nell'Età delle Scoperte», *Congresso Internacional Bartolomeu Dias e a sua época*, vol. III, Porto, 1989.

(<sup>11</sup>) Op. cit., pp. 247-252.

(<sup>12</sup>) Noël Fourquin, «Les galères du Moyen-Age», in *Quand voguaient les galères*, Paris, 1990, p. 83; Philippe Rigaud, «La course dans les mers de Provence. Documents inédite (1492-1561)», in *La France et la mer au siècles des Grandes Découvertes*, Paris, 1993.

(<sup>13</sup>) Bernard, op. cit., p. 250.

(<sup>14</sup>) Jacques Paviot, *Portugal et Bourgogne au XVème siècle*, Lisboa-Paris, 1995, pp. 119-378.

(<sup>15</sup>) Adão Fonseca, op. cit., p. 105.

(<sup>16</sup>) Ferreira Priegue, op. cit., p. 253.

(<sup>17</sup>) Enrico d'Albertis, «Le construzional navali e l'arte della navigazione al tempo di Cristoforo Colombo», in *Raccolta di documenti e studi pubblicati dalla R. Commissione Colombiana*, parte IV, vol. I, Roma, 1894, p. 32.

(<sup>18</sup>) Bernardo Rodrigues, *Anais de Arzila*, tomo I (1508-1525), Lisboa, 1915, p. 198.

(<sup>19</sup>) R. Morton Nance, «The ship of Renaissance», *Mariner's Mirror*, vol. 41, Cambridge, 1955, pp. 180-192 e 281-298.

(<sup>20</sup>) F. Olesa Muñido, *La organización naval de los Estados Mediterraneos y en espeial de España durante los siglos XVI y XVII*, vol. I, Madrid, pp. 264-265; Romola y Andersen, *The sailing-ship*, Londres, 1926, p. 130.

(<sup>21</sup>) Olesa Muñido, op. cit., pp. 264-265.

(<sup>22</sup>) *Lendas da Índia*, ed. Coimbra, 1925, p. 605.

(<sup>23</sup>) Jal, op. cit., I, pp. 450-452.

(<sup>24</sup>) Martine Acerra, «Observations de Nicolay d'Arfeuille, cosmographe du roi, touchant la diversité des navires», in *La France et la Mer...*, p. 345.

(<sup>25</sup>) Do Arquivo Geral de Simancas; H. Alexandre da Fonseca, «Contribuição para o estudo das características das naus e galeões dos séculos XVI e XVII. Ordenações Filipinas de 1607 e 1613, Sep. *Memórias da Academia de Marinha*, 1992.

(<sup>26</sup>) *Canhões e velas na primeira fase da expansão europeia (1400-1700)*, Lisboa, 1989, p. 81.

## O Significado da Viagem de Vasco da Gama

*Prof. Fernando Castelo Branco*

A viagem de Vasco da Gama de 1497-1499 é geralmente evocada como a descoberta do caminho marítimo para a Índia. Mas parece-nos interessar muito especialmente pelo seu significado e pelas suas consequências.

Em 1434 dobra Gil Eanes o Cabo Bojador, e daí em diante sucessivas viagens de descobrimento vão-se realizando ao longo da costa africana. Em 1488 Bartolomeu Dias transpõe a extremidade meridional do continente africano e navega seguidamente pelo Índico, no sentido norte. A África pode, pois, ladear-se pelo sul, o Índico não é um enorme lago interior, como o apresentara a geografia ptolomaica.

Vasco da Gama, depois de passar o já então denominado Cabo da Boa Esperança, navega ao longo da costa oriental da África e depois atingiu a Índia. Se ainda se podiam pôr algumas dúvidas, depois da viagem de Bartolomeu Dias, sobre a possibilidade de se chegar por mar à Índia, estas tinham desaparecido completamente. Não se pode minimizar este resultado do seu cometimento.

A viagem de Vasco da Gama representa, pois, o encerrar das descobertas iniciadas quando se dobrou o Cabo Bojador. Foi um longo e trabalhoso processo, assim evocado nos famosos versos de Fernando Pessoa.

*Quem quer passar além do Bojador  
Tem que passar além da dor.  
Deus ao mar o perigo e o abismo deu,  
Mas nele é que espelhou o céu.<sup>(1)</sup>*

É mais provável estar já conhecido o Brasil do que desconhecido. Mas se não era conhecido, passou a sê-lo durante a segunda viagem para a Índia, em 1500.

Até à viagem de Vasco da Gama foi-se descobrindo a costa africana, estabeleceram-se contactos com povos africanos. Agora passam a ser dominantes as viagens pela Ásia, que já não são de descobrimento. Contactam com os asiáticos, chegam aos mares da China, atingem o Japão. São viagens comerciais integradas nos tráfegos asiáticos. Entra-se numa conjuntura inteiramente diferente e nova.

Para Portugal e para a Europa os navios de Vasco da Gama, ao regressarem a Lisboa, representam não apenas a primeira armada que pelo mar, directamente, foi à Índia e voltou, mas também a chegada sem precedentes à Europa das especiarias e das riquezas do Oriente viajando sempre por mar, por uma nova via, sem intermediários. O deslumbramento que tal causa está bem reflectido nas palavras de Damião de Góis sobre a Casa da Índia: «deveria antes chamar-se-lhe empório copiosíssimo de aromas, pérolas, rubis, esmeraldas e de outras pedras preciosas que nos são trazidas da Índia ano após ano; ou então vastíssimo armazém de ouro e prata, quer trabalhado, quer em barra. Ali estão patentes, para quem os quiser admirar, inúmeros compartimentos, distribuídos com engenhosa arte e ordem, abarrotados com tão grande abundância daquelas preciosidades que – palavra de honra! – ultrapassaria a faculdade de acreditar, se não saltassem aos olhos de todos e as não pudéssemos tocar com as próprias mãos<sup>(2)</sup>».

A viagem de Vasco da Gama é simultaneamente a última – menos provavelmente a penúltima – viagem de descobrimento e a primeira da Carreira da Índia, que o Jesuíta italiano Padre Alesandro Valignana, no terceiro quartel de quinhentos assim qualificou: «Este viage de Portugal pera a Índia (...) es sin nenguna contradición la mayor y más ardua de quantas ay en lo descubierto»<sup>(4)</sup>. Além disso, a Carreira vem a ser, invulgarmente duradoura na história das navegações. Por isso ocupa a viagem que lhe deu início um lugar de relevância e duma importância bem notórias.

É referida com frequência a qualificação de era gâmica dada por Arnold Toynbee aos tempos subsequentes à viagem de Vasco da Gama. É evidente que com a chegada dos portugueses à Índia, com o seu estabelecimento em vários locais, com seus navios guerreando e comerciando, com seus soldados a lutarem e seus negociantes actuando, se cria em parte da Ásia uma nova situação. Traçar todas as interferências dos portugueses e posteriormente de outros europeus, na vida política, económica, social de tantos povos da Ásia, é tarefa infundável. O Cristianismo contido na sua expansão para Oriente pelo mundo islâmico, chega àquelas paragens pela mesma via que Vasco da Gama percorreu pela primeira vez. A mensagem de Cristo é levada a tantos povos, desde a Índia até ao Japão. É um aspecto novo e da maior relevância na história da Ásia e das religiões.

A situação criada faz-nos lembrar uma questão posta por um grande historiógrafo contemporâneo, Marc Ferro: «um facto político será somente o 14 de Julho de 1789? Ou será antes o facto de que, graças à Revolução Francesa, a burguesia tomou o poder económico e o manteve? Esse é o verdadeiro facto histórico»<sup>(5)</sup>.

De modo semelhante, poderemos perguntar se facto histórico é um desses muitos acontecimentos indubitavelmente verificados depois da viagem de Vasco da Gama e devidos a acção dos portugueses ou de outros europeus, ou se facto histórico é ter-se iniciado com a viagem de Vasco da Gama, posterior à descoberta da América por Colombo, a História Universal? História Universal não no sentido de uma história que regista, narra e estuda sucessos em todos os pontos do mundo, mas sim de uma história unitária, em que os eventos verificados num continente têm repercussão em outro ou outros continentes.

Se os portugueses iniciaram os descobrimentos e persistiram nessa empresa até chegarem à Índia, foi devido às vicissitudes verificadas no Portugal dos séculos XIV e XV. Recordemos o que, depois de analisar os eventos da crise de 1383-1385, afirmou António Sérgio: «tudo isto foi apenas um primeiro choque, numa luta que se prolongaria por muito tempo. Será ainda necessário que decorra um século para além da marcha sobre os paços de Lisboa do povo amotinado que aclamava o Mestre, – e para além dos Atoleiros e de Aljubarrota; e ainda que um filho de D. João I venha a cair no recontro de Alfarrobeira; e ainda que o bisneto desse mesmo monarca faça dar ao carrasco no patíbulo de Évora, um neto da filha do Condestável: ainda essas tragédias terão de vir, episódios da luta contra a lei **feudal**, – antes da vitória de concepção burguesa que é a chegada do Gama a Calicut»<sup>(6)</sup>.

Assim, a conjuntura social vai levar os portugueses à Índia, exercendo múltipla influência na vida dos povos orientais. Também surgem na história asiática muitos aspectos que são fruto da presença e da actuação de outros europeus, que vão até lá em virtude de factores variados das suas situações políticas, sociais e económicas.

Como referimos, depois da viagem de Vasco da Gama vai-se o catolicismo espalhar por tantos pontos da Ásia. E os espanhóis vão levá-lo à América, os portugueses ao Brasil. As posições doutrinárias ou de disciplina tomadas pelos pontífices romanos, decisões de concílios, em especial o de Trento, as posições que os dirigentes dos franciscanos, dominicanos, jesuítas, etc.

vão assumir, terão reflexos em todo o mundo, nomeadamente na Ásia. O ecumenismo cristão só começa depois da viagem de Vasco da Gama e da descoberta da América.

Atentem-se nas consequências económicas da dispersão intercontinental da flora, que modificando as condições da agricultura, teve tanta influência na vida de numerosos povos. Depois da viagem de Vasco da Gama bastantes produtos vegetais são levados para a Ásia. Um exemplo. A difusão do milho, tem sido objecto de bastantes estudos e de algum debate. Como disse o Prof. Filipe Nunes de Carvalho, «a partir da América, o **Zea mays** seria difundido não só no continente europeu como nas ilhas atlânticas, em África e em Ásia»<sup>(6)</sup>. Obviamente, a via de difusão foi a Carreira da Índia, iniciada com essa viagem. E no sentido inverso foi também ela decerto a via desta múltipla difusão evocada por Gilberto Freire, em Goa, no ano de 1951: «ao café de Santos ou do Rio prefiro o chá no Brasil chamado da Índia, naturalmente por nos ter chegado com tantos outros valores do Oriente ali aclimatados, e às vezes, – perdoai a vaidade – aperfeiçoados, desta Índia generosamente fraterna, irmã mais velha das províncias portuguesas do Ultramar, e que deu também aos brasileiros a manga, a jaca, o coco igualmente chamado da Índia, a canja, o palanquim, os vestidos com que as sinhás da Época Colonial, antes de invadida a América Portuguesa pelos produtos burguesmente ingleses e franceses das novas fábricas capitalistas da Europa, iam aos bailes e às festas da igreja»<sup>(7)</sup>.

No Brasil vai-se verificar um desenvolvimento agrícola bem acentuado nos fins do século XVI, continuando a operar-se na centúria seguinte. A produção de açúcar é talvez a faceta mais relevante desse desenvolvimento. Tudo isto levou Jaime Cortesão a concluir que: «no regresso ao tráfico marítimo à distância, com base na agricultura, multiplicando as actividades em todos os pontos do reino, e do Brasil, devemos, em nosso entender, buscar a causa natural e viva da regeneração das energias nacionais, que precede e explica a Restauração»<sup>(8)</sup>.

Este movimento leva Portugal à guerra com Espanha. E como é sabido, as vicissitudes dessa guerra trazem como consequência a renovação da aliança inglesa, o casamento de D. Catarina de Bragança, filha de D. João IV, com Carlos II de Inglaterra, e a inclusão no seu dote de Tânger e Bombaim. E este vai ser um dos três polos da criação do Império da Índia. Escreveu D. C. Lomervell, no seu estudo sobre o Império inglês: «Calcutta, Bombay, and Madras were to constitute the three bases from which British India was built»<sup>(9)</sup>.

Temos, pois, que uma conjuntura brasileira se reflecte em Portugal e em parte da Europa -a Restauração é acontecimento para a Europa ocidental e não só para Portugal e a Espanha- e depois vai ter reflexo tão importante na história da Índia, da Ásia e também da Inglaterra.

Mas podemos referir um encadeamento no sentido inverso, o qual foi assinalado pelo tão sábio lusófono e investigador da presença de Portugal no Oriente, Charles Boxer:

«A falência da tentativa dos holandeses de tomar Macau significava, que tinham de pôr de parte as suas esperanças de dominarem o comércio da China e Japão, então o principal esteio do poder declinante de Portugal. Tal circunstância permitiu aos portugueses o resistirem mais 30 anos contra os ataques dos seus inimigos. Este comércio, embora o único proveitoso deixado a Portugal, trazia lucros tais que permitiram a esperança de reconstituição das decadentes energias da mãe Pátria. (...) Assim, vimos, pois, a enorme importância que teve a gloriosa vitória do dia de S. João de 1622. Tivessem os holandeses tomado então Macau, que certamente capturariam as restantes possessões portuguesas da Ásia, antes da aurora redentora de 1640 e o acesso ao trono dos Braganças, o que, aliás, naturalmente se não teria dado.

Portanto, os habitantes de Macau, defendendo a sua cidade de um tão poderoso inimigo, salvaram as outras colónias portuguesas da Ásia até que a Pátria se libertou da Espanha; evitaram que os holandeses se assenhouassem por completo do monopólio dos mercados da China

e Japão e por conseguinte de manterem uma posição tal no Extremo Oriente que nem a França nem a Inglaterra conseguiram abalar por fim, mas não por último, deram um grande e inspirado exemplo de quanto pode um punhado de bravos contra um inimigo superior e bem disciplinado, uma lição que devia servir como um padrão rutilante aos seus não degenerados descendentes de hoje»<sup>(10)</sup>.

Como descobrimento, a viagem de Vasco da Gama tem sido encarada por formas diferentes. Já José Agostinho de Macedo a pôs em causa ao apreciar **Os Lusíadas**. E Luís de Albuquerque acentuou: «e embora a Gama, em geral, se atribua exclusivamente o grande feito, ele é, na verdade o resultado de mais de 60 anos de navegações e os marinheiros que as realizaram (mas muito particularmente os citados Diogo Cão e Bartolomeu Dias, seus mais próximos precursores) não podem ser esquecidos quando se alude a um acontecimento que foi decisivo na história moderna. Quer dizer: o **descobrimento** do caminho marítimo para a Índia é obra de várias gerações e não apenas da armada que o concluiu»<sup>(11)</sup>. Por isso nos parece mais de pôr a tônica no facto de ter sido a primeira armada que, navegando directamente, fez a viagem da Europa à Índia e daí ao ponto de partida. Com esta navegação inicia-se a História Universal, no sentido já referido, uma vez que já se havia chegado à América. Este novo contacto criado pela viagem de Vasco da Gama, que com o rolar dos tempos só se acentua e dilata, é evento dos maiores na evolução da humanidade. É o início da realidade assim expressa por Fernando Pessoa:

*Deus quis que a terra fosse toda uma,  
Que o mar unisse, já não separasse.  
Sagrou-te, e foste desvendando a espuma,*

*E a orla branca foi de ilha em continente,  
Clareou, correndo até ao fim do mundo,  
E viu-se a terra inteira, de repente  
Surgir, redonda, do azul profundo.»<sup>(12)</sup>*

## NOTAS

(1) *Mensagem*, 2.ª parte, X, 7.ª ed., p. 66.

(2) *Urbis Olisiponis Descriptio*, utilizámos a tradução de José Felicidade Alves publicada no volume *Descrição da Cidade de Lisboa*, Livros Horizontes, 1988, p. 57.

(3) *História del principio y progreso de la Compañia de Jesus en las Indias Orientales*, ed. de Josef Wicki, Roma, 1949, p. 9.

(4) Artigo publicado no Expresso de 5 de Novembro de 1983.

(5) *Ensaíos*, Lisboa, 1946, Tomo VI, p. 203.

(6) *Dicionário de História dos Descobrimentos Portugueses*, direcção de Luís de Albuquerque, coordenação de Francisco Contente Domingues, Vol. II, p. 735.

(7) Gilberto Freire, *Um Brasileiro em Terras Portuguesas*, Lisboa, s/d., p. 96.

(8) Jaime Cortesão, *Teoria Geral dos Descobrimentos-A Geografia e a Economia da Restauração*, Lisboa, 1940, p. 80.

(9) D. C. Lomervell, *The British Empire*, Chistophers, p. 41.

(10) *O 24 de Junho de 1622, uma façanha dos portugueses* in *Boletim da Agência Geral das Colónias*, Outubro de 1926, n.º 16, pp. 38-39.

(11) *Dicionário de História dos Descobrimentos Portugueses*, Vol. I, p. 180.

(12) *Mensagem*, 2.ª parte, I, 7.ª ed., p. 53.

# El Viaje de Vasco da Gama en el Marco del Descubrimiento Precabralino del Brasil (\*)

Prof. *Adám Szászdi Nagy*

*A Hermenegildo de Sousa Bispo, tornero del faro de Cabo San Vicente, en recuerdo del 18 de febrero de 1965.*

Es un artículo de fe positivista, de origen cartesiano, suponer que la historiografía sólo debe admitir en calidad de prueba aquello que consta en un pedazo de papel o pergamino. Empero, además de que toda fuente tiene que ser analizada e interpretada, si la Historia – el quehacer diario de la humanidad – se limitara a lo supuestamente indudable, sólo quedarían para el conocimiento de la posteridad migajitas fuera de contexto<sup>(1)</sup>. Por otra parte, todo lo que no se basa en pruebas «seguras», en principio no es más falso que cierto, es simplemente dudoso<sup>(2)</sup>. las hipótesis o afirmaciones que se puedan obtener serán más o menos *plausibles*, dependiendo de los elementos de juicio disponibles.

## 1. VASCO DA GAMA EN AGUAS ECUATORIALES

Todo lo dicho es muy pertinente al tratarse del primer viaje marítimo de Europa a la India efectuado por naves portuguesas al mando de Vasco da Gama (Vasco de la Gama en castellano, como se apellidaban el Licenciado Antonio y su hijo Sebastián que figuran en los inicios de la colonización de las *Indias* de Castilla). El caso es, que la única fuente para los pormenores de esa epopeya es el llamado *Diário da Viagem*<sup>(3)</sup>. No obstante, en contraste con el Primer Viaje de Cristóbal Colón, éste no es propiamente dicho un diario – mucho menos un cuaderno de bitácora – sino una *relación* del viaje. Esto significa, para comenzar, que los pormenores rutinarios de la navegación se omiten, incluso mucho más de lo que es culpable fray Bartolomé de las Casas en su extracto y resumen del diario colombino. Y esto es así en particular en el largo tramo del viaje de 1497 entre la isla de Santiago y la costa de Africa sudoccidental: esos tres meses de navegación cierto, no es el documento original.

En vista de tan magra información, desde un principio cada historiador relató el viaje de Gama conforme a su interpretación personal. Citaré al respecto a Damião Peres<sup>(4)</sup>:

«Constitui problema muito debatido, e a que só pode dar-se solução conjectural, saber por onde foi feito êsse extenso e demorado percurso marítimo desde a ilha de Santiago até a baía de Santa Helena. O *Diário*, tão minucioso em geral, é aquí desespedadamente conciso, e até como enigmático»

Y luego de citar el *Diário*, añade el Maestro:

«Castanheda, que foi quem primeiro, e mais amplamente, utilizou como fonte do seu trabalho o *Diário*, limitou-se a afeiçoar literariamente aquêles períodos, escrevendo: 'uma quinta-feira, que foram três de Agosto, se partiu Vasco da Gama, despedindo-se

primeiro dêle Bertolameu Dias, que dali se foi caminho da Mina. E Vasco da Gama seguiu por sua navegação, indo caminho do Cabo de Boa Esperança, e com tôdas as naus de sua conserva se engolfou no mar, per onde navegou Agôsto, Setembro e Outubro, com muitas tormentas de ventos, chuvas e cerrações, com que se todos viram em assaz de perigo, vendo a morte diante muitas vezes».

Como en el caso del diario colombino, tampoco llegó hasta nosotros – o hasta las manos de Castanheda – el manuscrito original de la relación del viaje de Gama. Independientemente de las lagunas que la redacción original pudo haber tenido, en el manuscrito que sobrevivió se puede comprobar con certeza la amputación del texto, y en particular en un punto:

«... e indo um día com sul, quebrou a vêrga ao capitão-mor, e foi em 18 dias de agôsto, e seria isto duzentas léguas da ilha de Santiago. E pairamos com o traquete e papa-figo dois dias e uma noite, e em 22 dias do dito mês, indo na volta do mar ao sul e a quarta do sudoeste, achâmos muitas aves ... e isto bem oitocentas léguas em mar.»

Si aceptáramos esto, significaría que la armadilla hubiera recorrido en aproximadamente treinta y seis horas la distancia de 600 leguas o 1800 milhas portuguesas – equivalentes a más de 37 grados – con un andar promedio de 30 nudos. Se descubre, por consiguiente, el hiato en el texto, y que la expresión de «22 dias do dito mês» no puede referirse a agosto. Sin duda se trata de septiembre, mes que se habría nombrado en el trozo de texto omitido. Y decimos septiembre, y no outubro, que era la conclusión a que llegara Ravenstein<sup>(5)</sup>.

Se objetaría, que recorrer 600 leguas en 32 días significaría un andar de sólo 2.3 nudos. Sin embargo, entre los intangibles al respecto mencionemos el régimen de los vientos en el Golfo de Guinea al singular hacia el este o hacia el sur, la posibilidad de días de escaso viento o de tener que navegar a la bolina, así como una posible escala africana: es hasta lógico que Gama hubiera acompañado a Bartolomeu Dias hasta la Mina – o tal vez hasta São Tomé – sin que se pudiera saber, cuántos días habría permanecido en puerto.

Esta última consideración nos lleva a la debatida cuestión de las 800 leguas: ¿a qué trayecto se refieren? No aceptamos la teoría de que se tratase de la distancia que quedaba por recorrer hasta el Cabo de Buena Esperanza, pues no se acostumbraba contar el desarrollo de la navegación proyectándose hacia la meta, y menos en 1497, con un solo viaje que se había hecho al Cabo, o cuando mucho, dos. Además, las expresiones «indo na volta do mar» y «oitocentas léguas em mar» – en lugar de «na volta da terra» – implican que se trata de una distancia de *afastamento*<sup>(6)</sup>.

Por nuestra parte, adoptamos como punto de referencia primaria las islas de Trindade y Martín Vaz, en aproximadamente 20 grados Sur y 30 grados al Oeste de Greenwich. Y esto, en el marco de estas líneas del *Diário de Viagem*:

«E em 22 dias do dito mês, indo na volta do mar *ao sul e a quarta do sudoeste*, achâmos muitas aves feitas como garções, e quando veio a noite tiravam *contra o susoeste* muito rijas, como aves que iam para terra. E neste mesmo dia vimos uma baleia, e isto bem oitocentas léguas em mar.»

Partiendo de la hipótesis de que las aves volaran hacia una isla, y que además esa isla hubiera sido Trindade, el rumbo dado para su vuelo colocaría las naos de Gama sobre una línea

que apenas rozaría el nordeste del Brasil, entre Recife y el Cabo San Roque<sup>(7)</sup>. Por otra parte, siguiendo al Almirante Gago Coutinho – quien es el autor que más acerca la flotilla de la costa brasileña<sup>(8)</sup> – el rumbo sur cuarta del sudoeste que seguía Gama cruzaría el de las aves hacia Trindade aproximadamente a la altura de 10 grados Sur y a algo como dos grados y medio de la costa de Alagoas. Notemos igualmente, que el rumbo por entonces seguido correría paralelo al litoral brasileño desde más allá de los 15 grados hasta Cabo Frío.

La fecha del 22 de septiembre es según el calendario juliano; en el gregoriano corresponde al 1 de octubre. Las aves que parecían garzas serían migratorias, tal vez procedentes del norte de Canadá: encaja en la descripción citada el *Hudsonian godwit*, cuyo viaje se inicia en la zona de Churchill, en la costa sudoeste de la Bahía de Hudson<sup>(9)</sup>.

Pasando a la ballena avistada el día 22 – según nuestra hipótesis por los 10 grados Sur y cerca de la costa de Alagoas – ese litoral, desde Cabo San Roque hasta el Río de la Plata fue una de las principales zonas de la caza de cachalote /en inglés, *Sperm whale* / entre 1729 y 1919, además de ser la costa nordeste brasileña uno de los terminales de la migración ida y vuelta de las ballenas del Mar Antártico / *Humpback whale* /: éstas se trasladan por razón de procreación, huyendo del invierno austral (de junio a septiembre)<sup>(10)</sup>.

Ahora bien, si situamos a Gama el 22 de septiembre en 10 grados Sur y aproximadamente 34 grados y medio al Oeste de Greenwich, debemos remontar desde allí las 800 leguas «en mar», que son las recorridas desde el último puerto. Según nuestra hipótesis, Bartolomeu Dias y Vasco da Gama no se separan en alta mar, sino en el puerto de destino del primeiro, fuese São Jorge da Mina o la isla de São Tomé. En el primer caso, esquenáticamente, las 800 leguas se contrarían desde dicho castillo en dirección sur cuarta del sudeste hasta aproximadamente el meridiano de Greenwich, en 2 grados debajo de la Línea Equinoccial; luego se seguiría rumbo al oeste cuarta del sudoeste, hasta más allá de los 30 grados Oeste, para luego virar a sur cuarta de sudoeste. Este recorrido lo estimamos como equivalente a unas 800 leguas<sup>(11)</sup>.

## 2. LA ÚLTIMA VUELTA DE CRISTOVÃO COLOMBO A LISBOA (1493)

Se el Brasil hubiera sido descubierto realmente por Pedro Alvares Cabral, entonces no cabría duda alguna en que Vasco da Gama hubiera seguido a lo largo de la costa brasileña, sin avistarla y sin ninguna idea de su existencia, para rendir la bordada al este pasado el paralelo de 30 grados en demanda del Cabo de Buena Esperanza. Mas esa *certeza* de que la expedición de 1497 no avistara el Nuevo Mundo carece de otro fundamento que la supuesta carencia documental en que poder apoyar la tesis de que Cabral, aunque tocara en el Brasil, no lo descubrió. Y el argumento de mayor peso que se puede esgrimir a favor de la tesis de que Gama no vio tierra entre su partida de la isla Santiago y su llegada a África sudoccidental es la total omisión de cualquier referencia a la *Quarta Pars* en el *Diário*.

Empero, como ya dijimos, el *Diário* llegó hasta nosotros en forma mutilada, por lo menos en lo que concierne el tramo entre Santiago y el Cabo de Buena Esperanza, y por consiguiente su silencio respecto al tema que nos ocupa carece de valor probatorio, independientemente si tal mutilación literaria se debiese al descuido o arbitrariedad del copista, o a la censura impuesta por la *política de sigilo*. En cuanto a los elementos de juicio disponibles para respaldar el descubrimiento precabralino del Brasil – tesis ésta que han sostenido notables historiadores, entre ellos Jaime Cortesão y el Almirante Gago Coutinho<sup>(12)</sup> – nosotros los hemos expuesto y analizado en varios trabajos recientes. Aquí los repetiremos de modo conciso.

Sin entrar en especulaciones acerca de lo que navegantes portugueses hubieran podido encontrar en el Atlántico más allá de los archipiélagos de Los Açores y de Cabo Verde antes de 1488, observemos, con Gago Coutinho, que al regresar Bartolomeu Dias en diciembre de aquel año, D. João II no puede eludir una tarea difícil: la de darle una solución práctica a la ruta al Índico, en vista de la penosa subida por la costa africana, desde la desembocadura del Zaire hasta la punta meridional del continente.

Se contaba con una triple experiencia para poder alcanzar la solución buscada: la del régimen de los vientos en el Atlántico norte; la del propio Dias, al haber logrado rebasar los Cabos de Buena Esperanza y de Las Agujas, engolfándose hacia el oeste desde la costa de Africa sudoccidental<sup>(15)</sup>, y la de la *volta da Mina*, en que los pilotos portugueses podían comprobar – sin que para ello se necesitase la «genialidad» de Cristóbal Colón – que los vientos y las corrientes mantenían el rumbo oeste o noroeste más allá de la longitud en que ellos viraban a estribor en demanda de Los Açores. En otras palabras, en vista del empeño de los portugueses, y en particular del Príncipe Perfeito, de buscar el camino de la India, será extraño de veras que no se hubiera explorado el Océano durante el período de 1489 a 1492, y precisamente en la dirección en que se ubica la región más oriental del Brasil<sup>(16)</sup>.

Con ello no estamos insinuando siquiera un posible descubrimiento de Sudamérica con anterioridad al 12 de octubre de 1492, pues somos de sentir que la evidencia que se tiene al respecto es negativa. En cambio, sí creemos que los portugueses – aunque su interés se hallara en la costa africana y que tenían las miras puestas en la India, hacia Oriente – no estaban a espaldas al poniente, como lo suelen suponer los colombistas, y con ellos, la opinión general. Por lo demás, los historiadores portugueses han tratado el tema en profundidad.

A manera especulativa, es razonable creer que entre 1489 y 1492 los portugueses hubieran avanzado a ambos lados del Ecuador – hasta 10 grados de latitud – como para alcanzar, y aun rebasar, los 30 grados al Oeste de Greenwich, en su indagación de los tiempos allí prevalientes. Lo que nada en particular tiene, en vista de los más de 31 grados de longitud de las islas Flores, las cuales, además, como bien se sabe, habían sido ampliamente sobrepasadas por navegantes lusos en latitudes superiores.

Estas reflexiones sirven de trasfondo a lo que tiene lugar a partir del 4 de marzo de 1493. Esa mañana Cristóbal Colón, Almirante, Virrey y Gobernador de la India por Castilla, salva la barra del Tajo con la carabela *Niña* que manda el palense Vicente Yáñez Pinçón. Su arribada a Lisboa no es fuerza mayor, aunque la nave hubiera sido maltratada por la tempestad de treinta horas que acababa de padecer. Es que el modo de proceder del Descubridor del Nuevo Mundo es el polo opuesto de la política de sigilo. El genovés, convencido de que es instrumento privilegiado de la Divina Providencia, es impelido a proclamar, de forma compulsiva, su *victoria*, que es su término favorito y que revela veleidades heróico-militares en lo profundo de su alma. Para él, lo que ha logrado no es haber hallado el archipiélago de Los Lucayos y las Antillas Mayores, ni tampoco un mundo nuevo, sino el dominio, el poder sobre la Tierra desde Los Açores hasta la costa de Siria: Dominio para Cristo y para sí mismo; como el *Cristóferens* de su firma logográfica, el cual lleva a su término la obra de la Encarnación y Pasión, así como la de los Apóstoles, del Espíritu Santo. Y, por cierto, éste no les recomendó a aquéllos en el primer Pentecostés que observaren una política de sigilo, sino que proclamaren la Nueva en todas las lenguas a todos los pueblos.

Es decir, Cristóbal Colón padece de una irresistible compulsión de regodearse haciendo saber a todo el mundo, no lo que realmente acababa de realizar, sino lo que el tantas veces repetido vocablo *victoria* abarcaba en su imaginación. Para ello desea ir a ver al Papa, además

de pedir el *capelo* para el hijo de Filipa Moniz Perestrelo, argumentando que también al hijo de Lorenzo de Médici – el futuro León X – lo hicieron Cardenal<sup>(15)</sup>. No debe sorprendernos, por consiguiente, que la carta-relación de Colón fechada en 15 de febrero de 1493 fuera impresa en Barcelona poco después de su llegada allí, y que luego circulara por toda Europa, reimpressa en muchos lugares y en diversos idiomas<sup>(16)</sup>.

Tras fondear en Restelo, una muchedumbre de curiosos llegaba de Lisboa a partir del 6 de marzo, a ver la varabela vuelta de la «India». Los lisboetas se mezclaban libremente con la tripulación y con los «indios», y el Almirante-Virrey incluso autorizó que subiesen a la *Niña*. Gozaba obviamente con esas visibles y palpables manifestaciones de la curiosidad y exuberante embeleso del pueblo.

Por ello, cuando el día 4 Colón le escribe a D. João desde Cascáis, podemos estar seguros que su carta habría contenido un buen número de elementos de juicio acerca de su viaje, comenzando con su insistencia de no haber ido a Guinea, sino «al fin de Oriente». Aunque desafortunadamente no se ha conservado esa carta, la actuación del viudo de D. Filipa en Vale do Paraíso nos puede dar alguna idea de su tono y contenido.

Antes de partir en busca de El-Rey, Colón escribió una cartarelación a Fernando e Ysabel, fechada igualmente el 4 de marzo. La menciona su hijo Hernando en su *Historia*, y el texto apareció al cabo de medio milenio en el *Libro Copiador*. Al parecer, el genovés llegó a enviarla, cabe creer que mediante alguna persona en que confiaba, y no a través de los buenos oficios de D. João. Sin embargo, la relación colombina que deja rastro en la Corte de los Reyes Católicos es la del 15 de febrero, remitida a Barcelona tras la llegada de la *Niña* a Palos; la misiva más corta del 4 de marzo parece haberse extraviado<sup>(17)</sup>, y no sería extremadamente raro que hubiera sido interceptada por el Gobierno portugués. Si así fuese, el Príncipe Perfeito contaría con una muy rica cantera de datos en torno a lo que realmente descubriera el yerno del Capitán Perestrelo.

Y, de hecho, ni falta le hacía, pues El-Rey envió a D. Martinho de Noronha para que lle hiciera compañía al Almirante de Fernando e Ysabel hasta Vale do Paraíso<sup>(18)</sup>, y el mismo volverá con él a Restelo el 11 de marzo. Tanto a la ida como a la vuelta, Colón y su piloto Peralonso Niño pernoctaron en el camino, por lo que hubo harta ocasión para conversar con D. Martinho. Este, además de ser una de las personas de mayor confianza de D. João en estas postrimerías de su vida, era primo en segundo grado del *purpurable* hijo del Descubridor, futuro segundo Virrey de las Indias. D. Martinho debía de ser bastante menor que el viudo de su tía Filipa, lo que, junto al deudo existente, habría aumentado la confianza, la locuacidad de Colón<sup>(19)</sup>.

Los tres viajeros llegaron a Vale do Paraíso el sábado 9, ya tarde. Una vez refrescado del camino, el Descubridor fue recibido en audiencia por D. João II. Aunque el diario colombino no se prodiga aquí en detalles, Colón informó al ex-consuegro de los Reyes Católicos de su viaje. Por el hecho de que el monarca sentara su protesta formal contra la violación de la Capitulación de las Alcáçovas ante el Almirante-Virrey de Fernando e Ysabel, se entiende que el Descubridor ofreció detalles. Esto se corrobora por lo que reporta Ruy de Pina, testigo presencial<sup>(20)</sup>:

«ElRey ... mostró recibir enojo y sentimiento ... porque el dicho Almirante, por ser de su condición algo soberbio, y en el recuento de sus cosas excedía siempre los términos de la verdad, hizo esta cosa – en el oro, plata y riquezas – mucho mayor de lo que era».

Esto no desentona de lo que el propio Colón informa días después a sus soberanos desde Sevilha, «que se había venido por donde el Rey de Portugal estaba, y le había visto y hecho relación de lo que había hallado»<sup>(21)</sup>.

D. João le dio por anfitrión para la noche al Prior del Crato, «que era la más principal persona que allí estaba, del cual el Almirante recibió muchas honras y favores»<sup>(22)</sup>. Hubiera sido descortesía no conversar detenidamente de noche, los días 9 y 10, y de mañana, el 10 y 11 de marzo. No menos bien habría sido tratado el piloto Peralonso, encargado, sin duda, a alguna persona conocedora de las cosas de la mar, de que había más de uno en la Corte del Príncipe Perfeito, más aun si se toma en cuenta que tuvo de tres a cuatro días para prepararse, y que si el palense acompañó a Colón, habría sido por indicación de El-Rey.

Al día siguiente, domingo 10 de marzo, «después de la misa, le tornó a decir el Rey, si había menester algo ... y departió mucho con el Almirante sobre su viaje. Y siempre le mandaba estar sentado y hacer mucha honra».

El tema de la conversación es el viaje, y de parte del Príncipe Perfeito es un tema meditado, premeditado durante las horas de la noche y de la mañana, y tras escuchar a D. Martinho y a D. Diogo de Almeyda, sin duda. En todo caso, el ilustre representante de D. Ysabel y D. Fernando, así como el benemérito hijo de Palos tuvieron todo el día domingo para impresionar a sus anfitriones lusitanos con los detallados relatos de su viaje a la India. Y de noche, de sobremesa, por un lado se escanciaba buen vino portugués; y por el otro, relatos «de crianza», con «aroma, sabor y paladar en un gran cuerpo», que fluían por los oídos ávidos de la compañía, y donde ninguna pregunta acerca del «fin de Oriente» y el modo de alcanzarlo habría quedado sin aclaración.

El Almirante-Virrey y su piloto no partieron de Vale do Paraíso hasta después de almorzar el día lunes, montados en sendas mulas, por deferencia puestas a su disposición por El-Rey. A Niño le obsequió D. João 20 espadines de oro, equivalentes a 7500 maravedíes, casi igual a lo que percibiera por su trabajo en el viaje<sup>(23)</sup>.

El regreso a Restelo se hizo con desvío al monasterio de Santo Antonio en Villafranca – siempre en compañía de Noronha – para besarles las manos a los primos hermanos de D. Ysabel, la Reina D. Leonor y D. Manuel, heredero de la Corona. Se pasó la noche esta vez en Alhandra. Llegaron a la carabela ya de noche, ese 12 de marzo. Al día siguiente la *Niña* levó anclas, a las 8 de la mañana.

Cuatro años después el propio Colón escribirá: «La ... navegación y manera de las gentes de aquellas tierras con gran diligencia procuró de saber /D. João/ por formas y artes de *los pilotos* y marineros y gente que venía con dicho Almirante, a los cuales hizo mercedes y dávidas de dinero». Y luego, «el Serenísimo Rey Don Juan de Portugal ... allende desto mandó sacar dos marineros portugueses que venían con el dicho Almirante, para que fuesen pilotos de la dicha armada y la llevasen por ese mismo camino a las dichas islas y tierras firmes, y le informasen más enteramente de todo». Y repite después: «El Rey de Portugal ... armó ciertos navíos y tomó al dicho Almirante ciertos marineros, para enviar a las dichas Indias por el mismo camino que había llevado y traído el dicho Almirante»<sup>(24)</sup>.

### 3. LA GRUESA ARMADA DE D. FRANCISCO DE ALMEYDA

Poco después de que se despidiera Colón, D. João también dejó Vale Paraíso, con el fin de pasar la Semana Santa en Torres Vedras. El lunes de Pascua, 8 de abril, se reunió allí el Consejo para deliberar acerca del problema creado por el viaje de Colón. Empero, varios días

antes ya – última semana de marzo – D. João había enviado desde Aldeia Gavinha a Duarte da Gama a la Corte de los Reyes Católicos, para que anunciare la pronta ida, en calidade de negociador, de Ruy de Sande, el mismo que en 1490 – apenas tres años antes – había pactado el enlace entre la Infanta D. Isabel y el Príncipe D. Afonso. La intención de El-Rey era negociar la modificación del Tratado de 1479, para dar cabida dentro de los términos de ese convenio a lo descubierto por el genovés a favor de Castilla, actitud que se refleja en el diario colombiano, según el cual el Príncipe Perfeito habría manifestado, «que tenía él por cierto que no habría en esto menester terceros».

En el consejo del 8 de abril, según Resende, «foy determinado, que armasse *contra aquelas partes* hũa grande armada, que logo mandou fazer com grande diligência, e fez capitão-mor dela dom Francisco Dalmeyda, que depois foy o primeiro Visorrey da Índia». La expresión de Ruy de Pina – fuente de Resende – es que se mandó «armar em grosso»<sup>(25)</sup>.

¿Realmente iba a ser enviado Almeyda a las «Indias» de Colón, presumiblemente para echar a la cuarentena de malhadados súbditos ysabelinos del famosísimo «fuerte» de Navidad? Tal movida estaría en desacuerdo con el fundamental y ya manifestado deseo del Rey de Portugal de transar pacíficamente la cuestión, modificando a favor de Castilla lo estipulado en las Alcáçovas. Una de las alternativas es que sólo se intentaba ejercer presión diplomática; otra, que se trataba de una pantalla para encubrir otras actividades; otra, y ésta es incuestionable, que se estimó necesario crear una armada que pudiese enfrentarse a la Armada de Viscaya al mando de Íñigo de Artieta, y que Fernando e Ysabel habían mandado hacer en el verano de 1492, so pretexto de combatir la piratería, si bien sólo ahora, con la vuelta del genovés, se aceleraron los trabajos de equiparla<sup>(26)</sup>. Naturalmente, las varias alternativas pueden ser válidas simultáneamente. Aun así, somos de sentir, especialmente a la luz de lo escrito por Colón en 1497, que el Príncipe Perfeito no habría esperado un mes cabal para comenzar a tomar algunas providencias, y que la deliberación en Torres Vedras se habría debido a la recepción de noticias frescas en torno a la armada de Artieta.

Y, por cierto, no hay secretividad alguna en torno a los preparativos de Almeyda. Ya el 2 de mayo Fernando e Ysabel le contestan al Duque de Medina Sidonia – éste se encontraría en Andalucía– el cual había dado la voz de alarma «del armada que el Rey de Portugal ha hecho para enviar a la parte del Mar Océno a lo que agora descubrió por Nuestro mandado el Almirante D. Cristóbal Colón»<sup>(27)</sup>.

Nada más se conoce de la armada de Almeyda. Tal vez, quién sabe, se habrían armado en guerra unas naos – de dos a cuatro – sin franquear la barra en Cascáis, de reserva en el Tajo para cualquier eventualidad. Pero lo cierto es que Fernando e Ysabel, así como Colón, estuvieron temiendo un ataque portugués contra la flota de diecisiete velas del Segundo Viaje, fuese en aguas cercanas al Cabo de San Vicente, o fuese en las mismas «Indias»<sup>(28)</sup>.

Como la respuesta a Medina Sidonia no precisaba ser inmediata, creemos que había sido la noticia que diera la que causó el intempestivo envío a Lisboa del Alguacil de Corte Lope de Herrera, el que parte de Barcelona sin esperar la llegada de Ruy de Sande. El representante de Ysabel y Fernando llevaba el encargo de protestar contra los preparativos de Almeyda y de obtener garantías de que Portugal no pretendiera impedir la pacífica posesión por Castilla de las «Indias».

Herrera era portador de una carta de la Real pareja dirigida a su pariente portugués. Pero en sus instrucciones Fernando e Ysabel le encargan a su procurador, «que si el Rey de Portugal hubiese enviado o quisiese enviar a lo de las islas, no se le diese la carta, sino sólo una de creencia, para requerirle con más aspereza, y que la mande pregonar en su Reino», es decir, la veda que se le exigía de que navíos portugueses pasasen a las tales «Indias»<sup>(29)</sup>.

Ya no se trataba solamente de que Castilla se hubiera atribuido el derecho de posesión por descubrimiento, derecho al que había renunciado solememente a favor de Portugal en las Alcáçovas, sino que se intruducía una novedosa teoría – producto de la mente de Colón – según la cual, por haber descubierto un archipiélago más allá de la longitud de los de Cabo Verde y de Los Açores, automáticamente todo lo que quedaba al oeste de éstos, hasta las costas orientales de África y del Mediterráneo le pertenecía de derecho a Castilla. Teoría sin duba hasta entonces inaudita, elaborada por una psique no precisamente normal, mas teoría, por fin, que Ysabel y Fernando hacen suya.

El punto de partida de esa lucubración colombina habría sido el convenio bilateral de las Alcáçovas, en que Castilla cedía a Portugal el ejercicio del derecho por descubrimiento en los términos del Mar Océano; derecho que conforme a la tradición jurídica sólo se aplicaba a tierras sin dueño, es decir, despobladas. Ahora, frente a la pretensión colombo-castellana, la Corte portuguesa estima, que se puede reconocer – si se modifica el Tratado – el dominio castellano en las islas físicamente descubiertas por Colón, pero tal reconocimiento no es extensivo automáticamente a las demás islas y tierras aún no descubiertas en dicho Mar Océano. D. João quería negociar en torno a éstas, y ofrece a Castilla como solución la división del Océano en sendas zonas de influencia, separadas por un paralelo marcado por las Canarias, y esto en vista de la insistencia de Colón de no haber navegado más al sur, lo que de hecho no era cierto.

Fernando y Ysabel, entretanto, le envían con Lope de Herrera un ultimátum de total renuncia. Mas, curiosamente, al cabo de muy pocos años los Reyes de Castilla asumirán frente a Colón la tesis portuguesa, de que únicamente las islas y las costas materialmente descubiertas por aquél – personalmente o por subordinados suyos – podían considerarse como pertenecientes al patrimonio colombino resultante de la capitulación de Santa Fe<sup>(40)</sup>.

Lo ocurrido entre Lope de Herrera y El-Rey lo hallamos resumido en el memorial que en agosto de 1493 presentan a los Reyes de Castilla los embajadores de D. João, el Doctor Pêro Diis y Ruy de Pina:

«Recibió una carta Vuestra de creencia de Lopo de Ferreira, Vuestro contino, el cual – en virtud de ella – le dijo algunas cosas al concluir, entre las cuales le requirió ante todo de parte de Vuestras Altezas, que Su Alteza mandare dar pregones e imponer la prohibición de que carabelas ni navíos algunos de sus Reinos, ni de fuera de ellos, fueren a lo que en Vuestro nombre haya descubierto y hallado en el Mar Océano don Cristóbal Colón, Vuestro Almirante».

D. João replicó a este requerimiento amenazante con suma maestría, expresando su deseo de negociar el contencioso y exigiendo reciprocidad, dando así a entender que no admitía la pretensión exclusivista de Colón y de sus Reales patrocinadores. Según Diis y Pina, se le dijo al emisario, que si "llevara poder bastante ... para ... mandar otros pregones semejantes en los puertos de Vuestros Reinos y Señoríos, que ciertamente Su Alteza – por complacer a Vuestro requerimiento – holgare de lo hacer, por algún tiempo lo suficientemente largo y conveniente, para que entre Vuestras Altezas y la Suya se pudiese bien asentar y delimitar las mares, islas y tierras, en las que los navíos y gentes de Vuestras Altezas pudiesen ir ..."<sup>(41)</sup>.

Y añaden Diis y Pina, que «así por la carencia de dicho poder, como principalmente porque Su Alteza sabe, que en Sus Reinos y Señoríos no se podían armar ni avituallar navios de sus naturales ni de extranjeros ...Y viendo sobre esto, que en vista de esta seguridad no les seguía ni les podía seguir a Vuestras Altezas, ni a su servicio, prejuicio alguno, tuvo a bien sobreseer los dichos

pregones y prohibición... hasta primero enviarnos a Vuestras Altezas ... con su poder bastante, para que – una vez acordado en este negocio un cierto asiento y determinación – se sepa bien luego, qué pregones y prohibición tendrán que darse de la una parte y de la otra. Y así se darán y se cumplirán, de manera que quede siempre a salvo y seguro lo que a Vuestras Altezas y a la Suya les pertenece».

Como hemos dicho, D. João rechaza el presupuesto de que, por haber llegado Colón a Guanahaní, todo al oeste de las islas portuguesas automáticamente le pertenece a Castilla, independientemente ya de la violación de lo convenido en las Alcáçovas. Por consiguiente, le dice muy claramente a Herrera en mayo, y a Fernando e Ysabel en agosto mediante el memorial citado, que no considera a Portugal excluido de aquellas aguas. Y volvamos al memorial de Diis y Pina:

«... el dicho Lope de Herrera requirió a Su Alteza ... que desistiese de enviar los navíos que tenía prestos para mandar a descubrir, porque se decía que Su Alteza mandaba armar para ir a lo que tenía ... descubierto el dicho Almirante».

Tomemos en cuenta, que las instrucciones de Herrera datan de la segunda mitad de abril, y que por entonces en Barcelona sólo se tenía noticia de los preparativos de Almeйда. Y el memorial prosigue:

«Su Alteza respondió entonces a Vuestras Altezas lo que nos envía a decir igualmente: que, aun cuando tenía aprestados navíos para que fuesen a descubrir en lo que a Su Alteza bien le pertenece, y muy lejos de aquello que el dicho Almirante dijo a Su Alteza que había descubierto».

Lo que «bien le pertenece» no se refiere a la costa occidental de Africa: allí no quedaba nada por descubrir. Se refiere D. João a la cláusula del Tratado de 1479 que atribuía a Portugal, en exclusividad, la posesión de las islas y tierras descubiertas, aunque los descubridores fueren castellanos. Sin aceptar en ese momento que Castilla hubiera adquirido derecho alguno mediante la acción colombina, asegura sin embargo, que los navíos aprestados iban a descubrir «muy lejos» de donde Colón había andado. Lo que prueba, por otra parte, que a base de las indiscreciones del Almirante de las Indias en Vale do Paraíso – y de las de Peralonso – los portugueses tenían ubicado con precisión en el mapamundi o esfera lo descubierto, al margen incluso de la información que suministrarían los secuestrados o desertores de la *Niña* en Restelo.

Ahora bien, a qué navíos se refería el Príncipe Perfeito? Una alternativa es que se hubiera tratado de carabelas que se aprestaban para, desde las Islas de Cabo Verde, seguir explorando al poniente los vientos, así como los accesos de la ruta marítima a la India: muy lejos de lo del Almirante, ya que se trataba de aguas ecuatoriales.

La referencia también pudo haber sido a las naves de Almeйда, incluso si D. João no hubiera tenido la intención de alejarles de Portugal: pero como eran ésas las naves que pesaban en las mentes de Fernando e Ysabel – muy de acuerdo con la intención que tuviera el Príncipe Perfeito de causar preocupación – valía dejarles con esa idea.

Y pudo haberse tratado también de otras embarcaciones.

En todo caso, D. João desea convencer a sus ex-consuegros de sus intenciones pacíficas, de su disposición de reducir la tensión. Conforme a lo que manifiestan sus embajadores en Barcelona en agosto, «para que no pareciese que entre Vos todos – que tanto os amáis – hubiera

alguna diferencia ... en el caso de que Su Alteza enviara los dichos navíos ... contra Vuestro requerimiento», y a pesar de los considerables desembolsos ya hechos en equipar los navíos, D. João ordenó «sobreser los dichos navíos que así tenía aprestados ... con el fin de evitar esta sospecha y para complacer a Vuestras Altezas, mandándolos detener por dos meses, contados desde esta nuestra llegada» a Barcelona. «Y que así lo hará y mantendrá enteramente, porque a Su Alteza le parece que tal término es bueno y conveniente para que dentro de él, con la ayuda de Dios, se acuerde un buen asiento y concordia entre todos<sup>(32)</sup>, como lo desea y espera en Nuestro Señor que así se haga».

¿Decía el Príncipe Perfeito toda la verdad y únicamente la verdad? Todo es posible, aunque no necesariamente plausible. Lo cierto es, que no se suele asociar a D. João con escrúpulos de conciencia al tratarse de asuntos de Estado, aun más, de los intereses vitales de Portugal; además, en todo caso, se trataría de una mentira piadosa. Pero sí sospechamos, que El-Rey queda bien con Dios y con su conciencia, teniendo en mente y refiriéndose a la Armada de D. Francisco de Almeyda: al fin y al cabo, es ésa que preocupaba a Fernando e Ysabel, y motivó el envío a Lisboa de Lope de Herrera.

Finalmente, la noticia originalmente transmitida por el Duque de Medina Sidonia se ve reflejada en la Bula *Inter caetera*, antefechada 4 de mayo, pero sólo expedida en junio de 1493. Fue solicitada tras recibirse en Barcelona, a fines de mayo, el Breve *Inter caetera* del 3 de mayo. Es en la Bula del 4, y no en el Breve del 3 de mayo, que el Papa pretende crear una zona de exclusión a favor de Castilla mediante una inejecutable línea, que no meridiano, cien leguas al oeste de los archipiélagos portugueses. Se estipula en la Bula, que el Vicario de Cristo le concedía a Castilla, más allá de la línea, «todas las islas y tierras firmes descubiertas y por descubrir, halladas y por hallar ... que por otro Rey o Príncipe cristiano no estuviesen actualmente poseídas con anterioridad al día de la Navidad de Nuestro Señor Jesucristo próximo pasado, en el cual comienza el presente año ... cuando fueron por vuestros enviados y capitanes descubiertas algunas de las citadas islas».

Esta cláusula refleja la preocupación de la Corte castellano-aragonesa de que Portugal hubiera plantado sus padrões en algunas islas o tierras al poniente con anterioridad a la expedición de la Bula (fines de junio) – razón principal para hacerla antefechar – o incluso del Breve (3 de mayo): al fin y al cabo, Colón arribó a Cascais el 4 de marzo, habiendo hecho escala quince días antes en Santa María de Los Açores. Por ello se fija un término para que sea válida cualquier toma de posesión por otros países. Lo curioso del caso es, que la fecha límite no es el 12 de octubre de 1492, día en que Colón tomó solemne posesión en nombre de Castilla, no sólo de Guanahaní, sino –así lo creía él– del resto del Mundo hasta el Mediterráneo. El Papa señala el 25 de diciembre, fecha de la pérdida de la nao *Santa María*, y que Colón consideraba el inicio de la «ocupación efectiva» de lo descubierto<sup>(33)</sup>. Y, puede ser que inadvertidamente, o con el fin de debilitar la causa de Portugal – intención de inspiración colombina – la Cancillería papal introduce el principio de la ocupación efectiva, como requisito para validar el derecho por descubrimiento o, incluso, por concesión apostólica.

Ahora bien, la Armada de Almeyda – independientemente de cuál fuese su realidad material – pendía como espada de Damócles sobre las expectativas indianas de Fernando e Ysabel. Si se leen las Cédulas que entre junio y septiembre envían a Colón, se nota que su posición frente a Portugal es fracamente defensiva. No empece sus aspavientos diplomáticos agresivos y sus intentos de tratar de segurar el ánimo de su Almirante, temían un ataque de las naos de Almeyda, sea en aguas del Cabo de San Vicente, sea en las mismas «Yndias». Y es con ansiedad que esperaban la llegada a Barcelona de los embajadores Ruy de Pina y Dr. Pedro Diis,

los cuales tuvieron que haber arribado por el mismo tiempo que regresara de Lisboa Lope de Herrera, a comienzos de julio de 1493<sup>(54)</sup>.

Es esa obsesión de un ataque portugués contra la flota del Segundo Viaje o contra la supuesta colonia de la Navidad que impidió que la Corte castellana supiera distinguir entre la Armada de Almeyda y las carabelas que El-Rey despachaba hacia Occidente. Todo resultó como lo tenía pensado el Príncipe Perfeito.

#### 4. LAS CARABELAS DE D. JOÃO

Partido Colón de Barcelona a últimos de mayo de 1493 para presentar en Sevilla la flota del Segundo Viaje, escribe a los Reyes de camino, advirtiéndoles de la noticia que acababa de obtener, de que D. João había enviado carabelas a explorar hacia el oeste. Los soberanos le contestan el 1 de junio, diciendo que ya lo sabían. Al cabo de seis semanas llega Herrera, quien, además de su propio relato, trae una carta de D. João: notable moderación en vista de la actitud que el enviado castellano había asumido en Lisboa, conforme a sus instrucciones. No se conoce la carta del Príncipe Perfeito a sus primos, aunque se puede intuir su contenido a base del memorial que sus embajadores entregarán a los Reyes en agosto. Siempre con las naos de Almeyda en mente, éstos le informan a su Almirante de la India el 12 de julio:<sup>(55)</sup>

«Agora vino a Nos Herrera ... el que habíamos enviado al Rey de Portugal sobre las carabelas que Nos dezían que enviaba a las dichas islas y tierras Nuestras, descubiertas y por descubrir, con el cual Nos responde bien y justificadamente, y paréscenos que está conforme con la intención que Nosotros estamos, que cada uno tenga lo que le pertenece. Y para que se declare esto, dice que enviará a Nos sus mensajeros, los cuales aún no son venidos. Y fasta que vengan, dize que no ha enviado ni enviará navíos algunos».

Aparentemente, ni Herrera ni sus poderdantes supieron interpretar las palabras de El-Rey, con su mente fijada en la Armada de Almeyda, y sugestionados por la idea colombina, que todo al poniente de los archipiélagos portugueses – o de la raya que a fines de mayo recabaron del Papa – pertenecía absoluta e incuestionablemente a Castilla.

En cuanto al Príncipe Perfeito, lo plausible es que conscientemente indujo a sus consuegros a creer, que no había diferencia entre las naos de armada y cualquier carabela al servicio de la Corona. Mas incluso si en su carta a Ysabel y Fernando hubiera dado a entender – y lo mismo a Lope de Herrera – que efectivamente no había enviado, hasta mediados de junio, ningún navío, tengamos presente que en la diplomacia la sinceridad no es una virtud, y el principio fundamental es decir sólo lo que convenga, fuese cierto o e no. Por lo mismo, independientemente de lo que en realidad les escribiera D. João a los Reyes Católicos en junio – que poco discreparía de lo expuesto por Diis y Pina en agosto – insistimos en la posibilidad de que la primera carabela portuguesa enviada para seguir en el surco dejado por Colón pudo haber zarpado ya a mediados de marzo, o a más tardar a principios de abril.

Al margen de ello, y atendiéndonos a lo que los soberanos le comunican a Colón acerca del informe de Herrera, así como a la versión portuguesa contenida en el memorial de agosto de los embajadores, entre mayo y junio D. João prometía una moratoria de dos meses sobre el envío de naves a occidente, a contarse desde la presentación de los credenciales de dichos

negociadores. Con ello El-Rey no se pliega al requerimiento que le sirvió Herrera, pretendiendo que todo aquello pertenecía a Castilla, sino que D. João consideraba, que dos meses eran suficientes para resolver el diferendo nacido de la violación de lo pactado en las Alcáçovas. Con la moratoria las negociaciones estarían a salvo de una carrera de descubrimientos.

Empero, fijémonos bien, la moratoria no se aplica al tiempo previo a la llegada de los embajadores a Barcelona, acontecimiento que sólo tiene lugar a mediados de agosto, aun cuando los Reyes habían estado a la expectativa de su inminente arribo tras la vuelta de Herrera a principios de julio. ¿Dónde anduvieron perdidos Pina y su compañero letrado durante más de un mes? No habrían salido de Portugal.

La tardanza de los embajadores podía haberse debido precisamente a la expectativa de noticias de las carabelas secretas que habrían sido despachadas en abril, como también al deseo de posponer la fecha en que entraría en vigor la moratoria: esto no habría sido antes de mediados de septiembre, pues tenía que llegar el aviso de Barcelona a Lisboa de que se había logrado el acuerdo. Porque, como muy claramente lo hizo saber el Príncipe Perfeito, la moratoria debía ser recíproca; y, sin embargo, Fernando e Ysabel estaban acelerando la partida de la gran flota colombina, cuyos preparativos se habían iniciado en marzo, antes de que Colón se trasladara a Barcelona<sup>(46)</sup>.

Los Reyes de Castilla exigían la moratoria portuguesa como contrapartida de la zona de exclusión de Guinea. Es lo que el Príncipe Perfeito no aceptaba, amparándose en las cláusulas de las Alcáçovas. Para el 5 de septiembre se produce la ruptura de las negociaciones en Barcelona, porque, según Fernando e Ysabel, Diis y Pina «no vienen informados de lo que es Nuestro»<sup>(47)</sup>.

En resumen, nunca entró en vigor de parte de Portugal veda o moratoria alguna respecto a la navegación occidental.

Siendo esto así, el viaje de ida y vuelta entre Portugal y las tierras al occidente podía tomar entre menos de tres meses y no más de cuatro. Una carabela que zarpara por el 1 de abril podía estar de regreso entre mediados de junio y principios de agosto; si hubiera partido el 15 de mayo, el tornaviaje concluiría antes del 15 de septiembre.

Esto en cuanto a las posibilidades. En cuanto a noticias tangibles, ya vimos que tras su partida de Barcelona, pero antes incluso del regreso de Herrera, Colón tiene noticia «de los navíos que el Rey de Portugal envió.» Son varios, y habrían partido a más tardar a mediados de mayo. El 27 de julio los Reyes urgen a Colón, que mientras no parta de Sevilla, «vos procuréis de saber todo lo que se ficiere en Portugal, y de continuo Nos lo faced saber»<sup>(48)</sup> El 4 de agosto le escriben a Juan Rodríguez de Fonseca, encargado de los preparativos de la flota colombina en Sevilla: «En servicio vos habemos las nuevas que Nos escribisteis de lo que supisteis de Portugal; procurad de saber todo lo que más pudiéredes y escribidnoslo luego.»<sup>(49)</sup> El día de Santa Elena le contestan a una carta de Colón en que avisó, que le «escribieron que el Rey de Portugal envió una carabela desde la isla de la Madera», la que creemos que no es uno de los navíos enviados por D. João en mayo, ya que el Almirante ofrece esta noticia como algo reciente.<sup>(50)</sup> El 5 de septiembre — tres semanas antes de que levare anclas la flota colombina — los Reyes escriben por partida doble, a Fonseca y a Colón, además de una tercera misiva de D. Ysabel a su especial protegido. En la Cédula de ambos soberanos al Almirante de la India leemos:<sup>(51)</sup>

«Y porque ya sabéis, que Nos escribistes que habíades sabido que de la isla de la Madera era partida una carabela a descubrir islas o tierra a otras partes que non han ido los portugueses fasta aquí, y estos mensajeros del Rey de Portugal/Pina y Diis/ Nos dicen,

que aquél que fue en la carabela lo fizo sin mandamiento del Rey de Portugal, e que el Rey había enviado en pos de él otras tres carabelas para lo tomar.»

Y los Reyes comentan, con bastante escepticismo y sentido común:

«Y podría ser que esto se ficiese con otros respetos, o que los mismos que fueron en las carabelas, una y otras, querrán descubrir algo en lo que pertenece a Nos».

Y luego Fernando e Ysabel añaden con una sorprendente ingenuidad y completamente ajenos a la realidad:

«Por ende, Nos vos mandamos que miréis mucho en esto, y lo proveáis de manera, que éstas ni otras carabelas que vayan, non puedan descubrir ni llegar a cosa de lo que pertenece a Nos en ninguno de los límites que vos sabéis. Porque, aunque esperamos que nos concertaremos con el Rey de Portugal, es razón y queremos, que los que fueren a lo que es Nuestro sean castigados muy bien, y se les tomen los navíos y personas que allá fueren»<sup>(4)</sup>.

Así que D. João había despachado por lo menos cuatro carabelas antes de mediados de julio, antes de la partida de los embajadores de Lisboa. Pudieron haber sido incluso más. Por otra parte, en Barcelona Diis y Pina se enteran de la pretensión castellana de dominio exclusivo más allá de las cien leguas al oeste de los archipiélagos portugueses. Desde su vuelta a Lisboa hasta la firma del Tratado de Tordesillas pasarán otros ocho meses: sería suponerle al Príncipe Perfeito una extraordinaria abulia, o una inexplicable poquedad y desmesurado temor de su deuda D. Ysabel, pensar que en eses extenso lapso de tiempo no se hubiera tomado el trabajo —en caso que falta hiciera— de despachar alguna carabelita a la distancia de 6 grados longitudinales al oeste de la isla de Santiago, con el fin de entrarse, qué cosa, si alguna, se dignaba dejarle su amada consuegra, de la posesión exclusiva que el convenio de Las Alcáçovas le tenía reservado a Portugal. Porque, navegando esos seis grados, o cien leguas, se hubiera tropezado con el nordeste del Brasil.

## 5. EL BRASIL Y TORDESILLAS

Desde la llegada de Colón a Vale do Paraíso, las siguientes consideraciones pesaban en las decisiones que se tomaban en la Corte lusitana:

1. Evitar un conflicto armado com Castilla, lo que, entre otras cosas, exigía la revisión en su favor del Tratado de 1479.
2. Comprobar las coordenadas geográficas de lo hallado por Colón, así como la calidad, el valor de lo descubierto.
3. Averiguar la existencia – o inexistencia – de la cadena de islas que Colón aseguraba que se extendía al este de las Antillas Mayores, haciendo puente hacia África, y en el primero de los casos tomar posesión de ellas por Portugal.
4. Avanzar hacia el oeste a ambos lados del Ecuador, más allá de 30 grados de longitud adonde ya habrían alcanzado las exploraciones resultantes del viaje de Bartolomeu Dias, con el fin concreto de proteger los intereses vitales de Portugal, es decir, asegurar el flanco occidental de la ruta a la India.

En cuanto al primer punto, mucho de lo ya discutido aquí se relaciona con esa preocupación. Añadamos, que se nota en la política seguida por el Príncipe Perfeito la determinación de negociar desde una posición de fuerza, al mismo tiempo que se ofrecen concesiones. Al final, precisamente cuando Fernando e Ysabel tienen que encarar la guerra con Francia, D. João parece capitular, pues acepta la pretensión colompo-castellana de una enorme zona de exclusión al oeste de un meridiano, no demasiado distante de la línea papal. Empero, los portugueses *saben* exactamente, a qué distancia geográfica se halla la India, saben cómo llegar allí, y calculan aproximadamente a cuántos días de navegación está. En cambio, los castellanos, víctimas inermes del delirio geográfico de su Almirante-Virrey de las Indias, se imaginan que ya son dueños del Mar de la China y de la India insular (Indonesia, Filipinas). Ni para portugueses ni para castellanos existe el continente americano. Es así que a lo que D. João renuncia es una enorme superficie de agua salpicada de islas sin valor económico, una berrera, más que nada, para alcanzar el Oriente. A Portugal nada se le ha perdido por ese lado. En cambio, se asegura la única ruta viable a la India, y logra hacer de Castilla una socia activa en imponer la navegación exclusiva a favor de los Reinos hispanos en todo lo ancho de la Tierra<sup>(15)</sup>.

Pasando al segundo punto, la incontinencia informativa de Colón, más los datos obtenidos de Peralonso en Vale do Paraíso y de los demás expedicionarios en Restelo, así como de los tráfugas o secuestrados, sumando a ello el contenido de la carta impresa del Descubridor y posiblemente de la 4 de marzo, todo ello hacía innecesario el envío de carabelas a las aguas «colombinas». No obstante es probable que se haya enviado una – la primera – para determinar las coordenadas de las Antillas Menores o del Archipiélago de los Lucayos. De hecho, una carabela que surcara el Océano entre los dieciocho y veinte grados de latitud Norte habría podido certificar al mismo tiempo la inexistencia del rosario de islas con que Colón seguía soñando hasta 1496<sup>(16)</sup>.

Por fin, como acabamos de señalarlo, el meollo, al alma de la política juanina, el elemento determinante, era la demanda de la India por la ruta del Cabo de Buena Esperanza.

Mientras iban y venían las carabelas, se mantuvieron abiertos los canales diplomáticos. Ya después del fracaso de la misión de Diis y Pina, a fines de 1493, repartido el Almirante-Virrey hacia sus fabulosos dominios y recabada en Roma la vergonzosa Bula *Dudum siquidem*<sup>(15)</sup>, instrumento de extorsión, Ysabel y Fernando enviaron a Lisboa una nueva embajada – la de «sin pies ni cabeza» – con un planteamiento aún más prepotente que el que había llevado Lope de Herrera. Mas el Príncipe Perfeito, deseoso de una solución pacífica y siempre dispuesto a hacer concesiones, endureció su posición ante tales pretensiones, y los negociadores castellanos tuvieron que abandonar Lisboa sin haber logrado otra cosa que mucha mala voluntad.

Es al cabo de varios meses que D. João hace la siguiente movida. La situación internacional va cambiando, y cada vez parece más inminente la ruptura entre Francia y los Reyes Católicos. Esto será un factor decisivo para poder llevar a puerto la negociación. Otro elemento importante será la habilidad de los portugueses en hacerles creer a los castellanos que lograban casi todos sus objetivos, mientras ellos se aseguraban lo esencial. Y, por fin, hay un factor económico. Durante más de medio milenio, el presupuesto de los Reyes de León y Castilla se mantenía a flote extorsionando a moros y judíos. Pero las parias se acabaron con el Reino de Granada; y sobre la marcha, D. Ysabel – impulsada por el Guardián de La Rábida, fray Juan Pérez – mató también la segunda gallina de los huevos de oro, con la expulsión de los hebreos<sup>(16)</sup>. Colón había prometido entregar a corto plazo los inagotables tesoros de sus Yndias: ¿qué falta podían hacer los miserables maravedís de moros y judíos?<sup>(17)</sup>. Hasta ese santo varón, fray Hernando de Talavera – bien conocido en Portugal como enviado especial de la

Reina Católica – el cual siempre había aconsejado contra el proyecto del genovés, escribe el 30 de octubre de 1493 desde su sede metropolitana a su regia penitente, aunque con una pizca de escepticismo, enteramente ausente en la mente de la soberana: « O, que si lo de las Indias sale cierto!». (48)

Si con los ingentes tesoros de las Indias se iba a reconquistar la Tierra Santa – y Fernando era Rey de Jerusalén – por qué se temería a Portugal? De lo que se olvidó la piadosa Reina, enteramente sugestionada por el antiguo lanero de Saona, es que «màs vale pájaro en mano que ciento volando». En esto, para el día de San José, estando los Reyes en Medina del Campo, reciben la noticia del regreso de Indias de la flota que había llevado el Virrey-Almirante. Mas ninguna noticia concreta, hasta que por fin, hacia el 13 de abril, llega a la Corte Antonio de Torres, el que la había mandado(49). La carta-relación de Colón al parecer era algo bien calculado: Torres no traía, ni el barril lleno de oro que según el Virrey-Almirante iban a tener listo los infelices a los que abandonó al ordenar el desguace a la nao *Santa María*, ni tampoco las cantidades de especias orientales, más piedras preciosas y cantidades adicionales de metales preciosos. La empresa de la India – monopolio regio-colombino – debía autofinanciarse, además de producir ingentes beneficios. Sin poder recuperar un *ceutí* de lo gastado en los dos primeros viajes, ahora había que meter más dinero – en un saco roto – enviando urgentes auxilios a aquel millar de «náufragos» en la Isabela. Y era gente a sueldo, pues les estaba prohibido negociar con los «indios». Y no había maravedíes para pagarles sus salarios, hecho que quizás no gravaba demasiado a las Reales conciencias, pero ¿cómo sostener un segundo frente, marítimo, contra el próspero, bien administrado y sobre la mar sin duda poderoso Reino de Portugal, cuando la guerra con Carlos VIII parecía cada vez más inevitable?

Aludimos a todo esto, porque ello repercute sobre las negociaciones que concluyen el 7 de junio de 1494. Es decir, en vista del atolladero financiero y la consecuente necesidad de evitar la guerra con Portugal(50), los procuradores de D. João tendrán la sartén por el mango; y dejándoles a los castellanos la ilusión que su punto de vista prevalecía, ellos – los portugueses – obtenían del Tratado de las Alcáçovas, menos las modificaciones que se le hicieran.

Casi nada dicen las fuentes del transcurso, aparentemente prolongado, de las negociaciones. El poder de El-Rey a sus plenipotenciarios lleva fecha 8 de marzo de 1494(51); estimamos, que habrían llegado a Medina del Campo por el mismo tiempo que Antonio de Torres. Entre ellos destaquemos al jefe de la delegación, Ruy de Sousa, Señor de Sagres, y con amplia experiencia en cosas del mar, así como al «adscrito» a la embajada, Duarte Pacheco Pereyra, como consejero técnico. En el lado castellano descuella el Consejero Real Doctor Rodrigo Maldonado, negociador que fue del Tratado de 1479, y posiblemente autor de la torcida interpretación de ese convenio que el Real Consejo de Castilla esgrimía desde 1489 por el apoyo que se le deseaba dar a Colón. Encabezaba a la delegación don Enrique Enríquez, Mayordomo Mayor, tío de D. Fernando y de la familia de los Almirantes Mayores de Castilla: si lo último podía facilitar la obtención de opinión experta de gente de mar, lo cierto es que en la Corte de Castilla se tenía al Almirante de Indias por oráculo infalible, a pesar de sus exóticas nociones cosmográficas(52).

Por entonces se celebraba en la cercana Tordesillas el capítulo general de la Orden de Calatrava, lo que motivó el traslado de la Corte a esa villa sobre el Duero(53). Allí firmarán los negociadores el convenio el día 7 de junio.

Lo que a nosotros nos interesa aquí, es cómo la actividad exploradora desplegada por el Príncipe Perfeito durante los catorce meses previos se refleja en el texto de la capitulación. En primer lugar, en el cuarto artículo hay una excepción – realmente, es como un quinto artículo

– por la cual quedan para Castilla cualesquier islas descubiertas hasta el 20 de junio de 1494 (plazo de dos semanas) en la zona situada entre las 250 y las 370 leguas al oeste de las Islas de Cabo Verde. De parte castellana la cláusula se debe a la convicción colombina de existir allí tales islas, y al hecho que acababan de ser enviadas – seguramente por el paralelo que lleva al Canal de la Anegada – tres carabelas, con auxilios urgentes para Colón<sup>(51)</sup>. De parte portuguesa se concede – por dos semanas – lo que en caso dado pudo haberse constituido en un clavo en el costado de su imperio marítimo, porque ya habrían comprobado un año antes – así lo creemos – que no había ninguna tierra por esas partes.

Pasando al tema de la línea de demarcación a 370 leguas de las Islas de Cabo Verde, cómo se explica esa distancia? Ya Cristóbal Colón escribe en 1497:<sup>(52)</sup>

«... los sobredichos rrey e rreyna dieron al sobredicho rrey de Portugal las dichas cclxx leguas de la mar y tierras de lo que .... el sumo pontífice les auia donado y concedido, y ellos poseyan y señoreauan De manera que non quedó de la dicha mar Oceano/es decir, para Castilla/ fasta llegar a la tierra firme/es decir, a Cuba, que para Colón es la China/e yslas questán al poniente, saluo la meytad; y que ... la dicha diferencia non era ... saluo en el dicho mar Oveano, segund aqui esta dividido».

Dicho de otro modo, los negociadores omitieron toda referencia a la demarcación papal. Fernando e Ysabel – siguiendo la opinión de Colón, habían sostenido, que nunca los portugueses habían navegado más allá de sus dos Archipiélagos, y D. João invocaba el Tratado de 1479, según el cual todo lo que se descubriese en el Mar Oceano, fuera de Canarias, le pertenece. Ahora se transa: como punto de partida Portugal concede a Castilla la posesion de lo descubierto por Colón hasta el 14 de enero de 1493, y Castilla admite que hay legítimos intereses portugueses al oeste de las Islas de Cabo Verde. A base de estas dos concesiones mutuas, se parte por la mitad el espacio intermedio, mediante el meridiano respectivo <sup>(53)</sup>

Y ¿por qué 370 leguas? El cabo con que se puede comenzar a desmadejar la cuestión es el mapa – o carta – que Colón remite a los Reyes con Antonio de Torres, por lo que lo recibirían en Medina del Campo a mediados de abril. Los Reyes se lo habían reclamado a su Almirante antes de su regreso a las Indias, pero se ve, que no había producido tal mapa en el primer viaje, aunque sí, al parecer, una serie de croquis inconexos. Bajo su supervisión es Juan de la Cosa – el feamente calumniado maestro de la *Santa María* – el que dibuja la carta en el curso del Segundo Viaje, hallándose terminada cuando Torres zarpa de Isabela el 2 de febrero de 1494. Aunque Fernando e Ysabel se mostrarán insatisfechos,<sup>(54)</sup> éste será el único trabajo cartográfico que tendrán delante de sí ambos equipos negociadores creemos, pues si los portugueses tuvieran algo entre manos, también tuvieron la precaución de no mostrarlo.

No contamos con el mapa colombino, pero sí con la descripción que él mismo hizo en su carta-relación contenida en el *Libro copiado*<sup>(55)</sup>

«Todas estas islas que agora se an fallado, enbío por pintura con las otras del año pasado, y todo en una carta que yo conpuse ... Verá Vuestras Altezas la tierra de España y Africa y, enfrente dellas todas las yslas halladas y descubiertas este viaje y el otro. Las rraias que ban en largo amuestran la ystancia de oriente a occidente; las otras questán de través amuestran la ystancia de setentrion en ahustro. Los espacios de cada rraia significam un grado, que e contado cinquenta y seis millas y dos tercios, que rresponden destas nuestras leguas de la mar, catorze leguas e un sexto. Y ansí pueden contar de occidente a

oriente, como de setentrión en ahustro, el dicho número de leguas, y contar con el quento del Tolomeo, que aporciano los grados de la longitud con los del equinocial, diziendo que tanto rresponde quatro grados equinociales, como cinco por/paralelo/de Rodas ... así que cada grado questã en esta dicha carta rresponde catorze leguas y un sexto. así de setentrión en ahustro como de oriente en occidente. E para que podrán ver la distancia del camino ques de España al comienzo o fin de las Yndias, y verán en cuál distancia las unas tierras de las otras rresponden, berán en la dicha carta una rraia que pasa de setentrión en austro, ques vermeja, y pasa por cima de la ysla Ysabela, sobrel Tin de España, allende del qual estãn las tierras descubiertas el otro viaje, y las otras de agora, de acá de la rraia, se entiende. Y espero en Nuestro Señor, que cada año mucho abremos de acrecentar en la pintura, porque /se/ descubrirá continamente.

*Isla Ysabela* es el nuevo nombre que acababa de ponerle a la Isla Española; Tin de España, o Golfo de España – *tin* o *tina*, genovesismo – es la Bahía de Samaná. Y la línea de demarcación de Tordesillas es el meridiano equidistance entre la línea bermeja de la carta de Colón y el meridiano de Santiago en las Islas de Cabo Verde<sup>(59)</sup>. El mapa muestra la influencia de las ediciones de Claudio Ptolomeo, y es de proyección rectangular. Pero en la explicación colombina existe un grave error, como que insiste en utilizar el módulo de Aliaco, de 14 1/6 leguas por grado. Ahora bien, si dividimos por 14 1/6 las 370 leguas obtenemos una fracción infinita, irregular. Lo mismo ocurre si el divisor es 17 1/2, de acuerdo con el módulo acabado de fijar por los portugueses poco antes, y el que se impondrá tanto en Portugal como en Castilla para principios del siglo XVI. En cambio, si echamos mano al módulo de 16 2/3 leguas por grado del meridiano, atribuido a Jácome de Mallorca y empleado hasta entonces por los pilotos de ambos Reinos, el cociente que se obtiene es exacto: 22 1/5. Es decir, las 370 leguas corresponden a 22 grados y 12 minutos; y la distancia entre Santiago Y Bahía de Samaná habría sido de 44 grados 24 minutos. Halládonse la isla de Santiago en poco menos de 24 grados al Oeste de Greenwich, el error hasta Cabo Samaná no pasaría de un grado, lo que dice mucho en favor de los pilotos utilizados por Colón, especialmente de Peralonso Niño. De ellos también, además de los empleados por D. João.

Aun admitiendo la importancia de la Carta colombina, con todo el asunto no deja de ser complicado. El Tratado no define el valor de la legua explícitamente. Colón pensaba en términos del equivalente de unos 5 kilómetros; la legua marítima castellana de cuatro millas terrestres es igual a 5572 2/3 metros, lo que daría un módulo de cerca de 20 leguas por grado. En cambio, Peralonso promediaba en 1492, unos 5867 metros por legua; y la legua portuguesa, igual a 3 millas terrestres, superaba ampliamente los 6 kilómetros, para un módulo de alrededor de 18 leguas por grado (el módulo de Duarte Pacheco)<sup>(60)</sup>. Naturalmente, se puede sostener que implícitamente la legua del Tratado es igual al cociente del grado del meridiano dividido por 16 2/3, pero esto en el mejor de los casos sería sobreentendido.

Mas, qué confianza podía inspirarles a los negociadores portugueses el mapa de Colón, en vista de que procedía de la otra parte, y además, de una fuente hostil? La insistencia del autor en que el grado valía 14 1/6 leguas ya en sí le descalificaría, a lo que se suma el hecho de que en dicha carta colombina se les asigna a las Islas de Cabo Verde la latitud de 9 grados Norte, en vez de 15 grados, como lo muestra el cosmógrafo catalán Jaime Ferrer<sup>(61)</sup>.

Con todo, las confidencias profesionales de Niño en Vale do Paraíso, más su palpable competencia - incluso si no se contara con la colaboración de los otros dos pilotos - habrían bastado para que

Duarte Pacheco, Ruy de souza y Ruy de Leme pudiers formar una idea cabal del ancho del Atlántico. Pero lo más seguro es la comprobación propia.

Creemos, que el mapa enviado por Colón con Torres sirvió de punto de partida para dilucidar el aspecto geográfico. Pero los portugueses rehusarían aceptar el módulo colombino de  $14 \frac{1}{16}$  leguas por grado, argumentando sin duda – y probándolo – que en ambos Reinos los pilotos empleaban el de  $16 \frac{2}{3}$  leguas por grado. La delegación portuguesa estaría consciente, además, de la diferencia que había entre la legua marítima castellana de 4 millas (5572  $\frac{2}{3}$  m.) y la portuguesa de 3 millas (6257 m.). Ahora bien, conforme al testimonio del Dr. Chanca, la flota colombina había recorrido en octubre de 1493 entre 780 y 800 leguas desde la isla de Hierro hasta la Dominica (o Guadalupe). Esa distancia, medida sobre una esfera, es igual a la que separa el meridiano de la isla de Santiago del de Cabo Samaná. Lo que quiere decir, que las 370 leguas portuguesas propuestas por los procuradores de D. João equivaldrían a 390-400 leguas castellanas.

Peralonso Niño, el piloto que había sido de la nao *Santa María* – y huésped de El-Rey en Vale do Paraíso – es el Piloto Mayor del Segundo Viaje. En el cruce del Océano, un año antes, su legua promediaba 5867 metros. Pues bien, esta cifra multiplicada por el cociente de  $390/370$  da 6183 metros, o sea 6342 metros en el caso de  $400/370$ . En otras palabras, las 370 leguas portuguesas se coforman con las leguas castellanas de Peralonso en el mapa de Colón, pues el palense estimó la distancia y el genovés dividió la cifra por  $14 \frac{1}{6}$  para trazar sus meridianos.

Es cierto, que al aplicar el módulo de  $16 \frac{2}{3}$  en el paralelo 15, en vez del Ecuador, Portugal ganaba algunos grados, aunque tal vez se subestimaba la diferencia que podía haber en tan baja latitud. En todo caso, hay que preguntarse, cómo puede resultar de un mapa que utiliza el módulo de  $14 \frac{1}{6}$  la aplicación exacta, precisa, del la explicación sería, que los portugueses habrían acudido a la mesa de negociaciones con un claro conocimiento de la zona sujeta a la partición. Es decir, la habían recorrido ampliamente. Es posible, por tanto, que hubieran podido determinar la longitud de cierto punto, sea mediante un riguroso control del tiempo marcado por ampolletas, sea incluso – es una posibilidad – con el envío de una carabela – y podía ser al Canal de la Mona, entre Puerto Rico y la Isla Española – para observar en el mes de marzo de 1494 el eclipse de la Luna que Colón no pudo ver en Isabela, porque el cielo estaba nublado<sup>(62)</sup>. Naturalmente no se excluye la posibilidad de que los negociadores portugueses hubieran hecho sus cálculos a base de las leguas estimadas por Peralonso, mas nos inclinamos a creer, que contaban con sus propias cifras, con sus propias mediciones.

Quiere decir que, implícitamente, las 370 leguas son leguas portuguesas y no castellanas, resultantes de la conversión de longitudes conforme al módulo de  $16 \frac{2}{3}$  leguas por grado del meridiano; y habiéndose determinado con precisión la diferencia de longitud entre la isla de Santiago y Cabo Samaná (o Cabo Engaño, más al este), se fijó la raya de partición exactamente a la mitad. Si la división se hiciera directamente a base de las leguas estimadas por pilotos, la demarcación no puede ser más equitativa; si se partía de los grados longitudinales, convirtiéndolos a leguas, Portugal sacaría una pequeña ventaja, en medir la distancia en 15 grados de latitud. Y sin duda, los negociadores castellanos lo consintieron todo, porque se salvaguardaba la partición por igual del espacio oceánico entre los archipiélagos portugueses y el meridiano marcado en rojo en la carta colombina (pensamos que por instrucción de los propios Reyes).

Aun más seguro es, que en el mapa de Colón no aparecía tierra alguna al este de Guadalupe y Marigalante. Naturalmente, nunca se sabe, y el meridiano de demarcación pudo haber tropezado con alguna islita, como de hecho lo prevé el Tratado. Esto se halla englobado en el

artículo tercero que trata de la fijación y señalamiento de la raya por una comisión conjunta, en el terreno, o mejor dicho, en medio del Mar Océano. Vale citar el texto:

«... los cuales dichos navíos ... tomarán su rota derecha al poniente, hasta las dichas trescientas setenta leguas ... y allí donde se acabare, se haga el punto y señal que convenga, por grados de Sur o de Norte, o por singladuras de leguas, o como mejor se pudiere concordar. La cual dicha raya asignen desde el dicho Polo Ártico al dicho Polo Antártico ... y aquello que así asignaren, lo escriban y firmen de sus nombres las dichas personas ... y hecha por ellos/dicha señal y limitación/, siendo todos conformes, que sea habida por señal e limitación perpetuamente...»

Tómese en cuenta, que si se tratase de poner por escrito el resultado, sería prácticamente sin valor certificar que la raya se halla al cabo de cierto número de singladuras; certificar que se halla al cabo de 370 leguas nada añadiría al texto del Tratado; y para afirmar que se trata del meridiano tal al oeste de las Islas de Cabo Verde, bastaba quedarse en Tordesillas y decidir, cuál de los módulos se adoptaba. Ni siquiera el método propuesto en 1495 por Ferrer servía, si no se hallaba un pedazo de tierra en que colocar un mojón fronterizo. Por ello, toda esta sección del Tratado que tiene que ver con el señalamiento de la raya de demarcación está supeditada al hallazgo de tierras: tierras que no existían, ni en el mapa, nin la imaginación de Colón, o de sus patrocinadores, pues no olvidemos, que el Almirante-Virrey traspuso todo el Mar Océano para alcanzar la otra banda, la China, es decir, y las islas cercanas a las costas asiáticas. Y así se entiende lo que sigue:

«... que sea habida por señal e limitación perpetuamente, para siempre jamás no la puedan contradecir, ni tirar ni remover en tiempo alguno, ni por alguna manera que sea o ser pueda».

Esto no puede referirse a unas boyas en medio del Océano; y si se tratase de papel o pergamino, no se hablaría de tirar o remover. Son los portugueses quienes, con conocimiento de causa, dictaron esta cláusula. Y curiosamente, es solamente después de esto que se considera explícitamente el hallazgo de tierra; lo estipulado al respecto simplemente redondea lo anterior:

«Y si caso fuere, que la dicha raya ... topare alguna isla o tierra firme, que al comienzo de tal isla o tierra aque así fuere hallada, donde tocare la dicha raya, se haga alguna señal o torre, y que en derecho de la tal señal o torre se continúe de allí adelante otras señales por la tal isla o tierra en derecho de la dicha raya, los cuales partan lo que a cada una de las dichas partes pertenesciere de ella. Y que los súbditos de las dichas partes no sean osados los unos de pasar a la parte de los otros, ni los otros a la de los otros, pasando la dicha señal y límite en la tal isla y tierra».

Repetimos, Colón y los castellanos no buscaban tierras donde el Mar Océano se interponía entre Asia y Euráfrica. Tanta verbosidad, tanto papel y tinta gastados por si acaso – ¿cuál es la probabilidad? – ese meridiano, precisamente ése, tropezase con alguna superficie en seco, no parece justificarse. Para cubrir tal eventualidad, habría bastado el sentido común, o cuando más, una sola línea.

A quienes les importaba, y mucho, insertar todas esas precisiones, eran aquéllos que conocían la existencia del continente sudamericano, las coordenadas de su litoral oriental, y el hecho de que les tocaría una parte sustancial, por lo cual tuvieron suficiente cuidado de hacerse el sueco al respecto, por no despertar latentes apetencias, ya que el dominio de esa línea costera era para ellos de importancia vital.

## 6. EL VIAJE PORTUGUÉS DEL ALMIRANTE COLÓN

El artículo cuarto del Tratado de Tordesillas regula el tránsito de las naves castellanas al este del meridiano de demarcación:

«Item: por cuanto para ir los navíos de los dichos señores Rey y Reina de Castilla, de León, de Aragón &c. desde sus reinos e señoríos a la dicha su parte allende la dicha raya ... es forzado que hayan de pasar por los mares de esta parte de la raya que quedan para el dicho señor Rey de Portugal: Por onde, es concertado y asentado, que los dichos navíos ... puedan ir y venir, y vayan y vengan libre, segura y pacíficamente, sin contradicción alguna, por los dichos mares que quedan por el dicho señor Rey de Portugal ... los cuales vayan por sus caminos derechos, y rotas, desde sus reinos para cualquier parte que esté dentro de su raya y límite, donde quisieren enviar a descubrir y conquistar y contratar, y que lleven sus caminos derechos por donde ellos acordaren de ir por cualquier cosa de la dicha su parte, e no pueden apartarse, salvo que el tiempo contrario les hiciere apartar»<sup>(64)</sup>.

Cristóbal Colón inicia su Tercer Viaje el 30 de mayo de 1498, y su primera etapa viola esta cláusula del Tratado, en particular la escala que hace en las Islas de Cabo Verde, vedada por la Capitulación de las Alcáçovas salvo en caso de fuerza mayor. Colón alega que se desvió a Madeira por esquivar una flota francesa que le esperaba por el Cabo de San Vicente: al fin y al cabo, reinaba en Portugal el primo hermano y protegido de D. Ysabel, D. Manuel I, y la Reina de Portugal era la presunta heredera – ella o un hijo varón que tuviere – de todos los dominios de los Reyes Católicos.

Mucho había cambiado desde aquel sábado 8 de julio de 1497 en que Gama se largó de Restelo en demanda de la India. La noticia cayó en la Corte castellana como rayo de cielo sereno, ya que su Almirante-Virrey aseguraba haber alcanzado la China casi cinco años antes, y como les estaba vedado a los portugueses navegar hacia poniente, la India para Castilla era cosa segura. Ante la noticia llegada de Lisboa, Fernando e Ysabel – en palabras de Antonio Rumeu – «se encerraron en el monasterio/jerónimo/ de la Mejorada/en las afueras de Olmedo/ entre los días 19 y 20 de julio»<sup>(64)</sup>, con Colón y, creemos nosotros, con algunos miembros de su Consejo y otras personas con quienes se aconsejaban.

Fue entonces que Colón produjo el *Memorial de la Mejorada*, el cual, en nuestra opinión, marca el principio del fin del valimiento del genovés junto a D. Fernando, junto a D. Ysabel. Empieza a surgir la sospecha, que los sobrenaturales «conocimientos» cosmográficos del Almirante no eran tan confiables; que las prometidas riquezas sólo existían en su imaginación; y que pretender lograr el dominio sobre Persia y Arabia<sup>(65)</sup> era un delirio digno de un desquiciado. Se toma nota de que su interpretación del Tratado de Tordesillas, como si fuera la confirmación de la Bula *Dudum siquidem*, es enteramente torcida, y se resiente su ataque a

D. Manuel, así como su opinión de que el Tratado ya no obliga a Castilla, por haber sido supuestamente violado por Portugal.

La decisión tomada por los Reyes Católicos es muy distinta: casan a la Princesa D. Isabel con el Rey de Portugal. Por entonces fallece el Príncipe de Asturias, por lo que la eventual unión personal de ambos Reinos parece asegurada. Colón también ajusta su brújula, y en su carta-relación del Tercer Viaje enaltece a los Reyes de Portugal y rebaja los de Castilla:<sup>(66)</sup>

«... yo nunca había leído, que Príncipes de Castilla jamás hobiesen ganado tierra fuera de ella ... ni decir ... de los Reyes de Portugal, que tovieron corazón para sostener a Guinea y del descubrir de ella, y que gastaron oro y gente a tanta, que quien contase toda la del Reino, se hallaría que otra tanta como la mitad son muertos en Guinea, y todavía la continuaron hasta que les salió de ello lo que parece, lo cual todo comenzaron de largo tiempo, y ha muy poco que les da renta. Los cuales también osaron conquistar en África y sostener la empresa a Cepta, Tánjar y Arcilla e Alcázar, y de contino dar guerra a los moros. Y todo esto con grande gasto, sólo por hacer cosa de príncipe, servir a Dios y acrecentar su señorío».

Pero no sólo admira los *feitos* de los portugueses, sino que zarpa con la intención de pisarles las huellas. Partió con seis naves de Sanlúcar de Barrameda el miércoles 30 de mayo de 1498, once meses después de haber iniciado su viaje Gama. Surge en Porto Santo el 7 de junio, donde toma leña, agua y refresco, oye misa, y seguramente se ve con gente conocida. Tal vez por la información que le proporcionan, esa misma noche sigue hacia la vecina Madeira, «y llegó a ella el domingo siguiente, a 10 de junio. En la villa le fue hecho muy buen recibimiento y mucha fiesta, por ser allí muy cognoscido, que fue vecino de ella en algún tiempo. Estuvo allí proveyéndose complidamente de agua y leña, y lo demás necesario para su viaje, seis días. El sábado, a 16 de junio, partió con sus seis navíos de la isla de la Madera».

Fondea luego en aguas de la Gomera, de onde despacha la mitad de su flota hacia la Isla Española. En las instrucciones que les da a los tres capitanes, les declara su intención de avanzar hasta las Islas de Cabo Verde, «con propósito de navegar al austro dellas, hasta llegar debajo de la Línea Equinoccial, y seguir el camino del poniente, hasta que /la/ Isla Española le quedase al norueste, para ver si hay islas o tierras».

Cierra Colón sus instrucciones diciendo «que creo que este camino jamás lo haya hecho nadie, y sea esta mar muy incógnita»<sup>(67)</sup>. Es parte de su megalomanía infantil, de querer ser siempre el primero. Sin embargo, la ruta que escoge es la de los portugueses, y probablemente actúa conforme a información acabada de obtener en Funchal. Por lo demás, observemos que los portugueses en fecha temprana determinaron, que el meridiano de demarcación cortaba la costa brasileña en cero grado de latitud: si Colón pretende navegar al sur del Ecuador, es porque por allí iban los portugueses.

Al respecto señalemos, que los naturales le habían hablado de Sudamérica desde principios del Primer Viaje, aunque por entonces el Descubridor no los entendía. Distinto es el caso al finalizar ese viaje, en vista de la mayor cantidad de información, y el hecho de que la comunicación con los aborígenes, principalmente con los guías, había mejorado. Al principio del Segundo Viaje, las cautivas liberadas en Guadalupe enumeran por sus nombres las islas frente a la costa venezolana: sin duda hablarían del continente cercano, por lo que Colón sabría, que podía encontrar esa tierra firme cerca de los 10 grados de latitud Norte. Y si en 1492-1494 no les hizo caso a los «indios», ahora sí se acuerda<sup>(68)</sup>. Y de hecho, confiesa que en el camino al

poniente «vería la opinión del Rey D. Juan», pues el monarca «decía que al austro había tierra firme, y por esto dice /Colón/ que tuvo diferencia con los Reyes de Castilla»<sup>(69)</sup>.

Colón, con sus restantes tres naves toca en las islas de la Sal, Buenavista y Santiago, entre el 27 de junio y el 4 de julio, recopilando información en las dos últimas. No olvidemos que de Santiago partió Gama once meses antes, y también allí hubieron debido reunirse en 1494-1495 las carabelas de la comisión de límites. Recogió muchas noticias, sobre la colonia de leprosos, sobre la caza de tortugas, sobre la vendida de almadías de la costa africana, y algunas más sobre la navegación de los portugueses. Según fray Bartolomé de las Casas, quien pudo consultar el diario colombino del Tercer Viaje:

«Y dice más, que tenía el dicho Rey Don Juan por cierto, que dentro de sus límites había de hallar cosas y tierras famosas. Viniéronle a ver ciertos principales de aquella isla de Sanctiago, y dijéronle, que al Sudueste de la isla del Fuego ... se veía una isla, y que el Rey Don Juan tenía gran inclinación de enviar a descubrir al Sudueste ...»<sup>(70)</sup>.

Lo que Colón no pudo sonsacarles a los isleños es el rumbo exacto de la navegación portuguesa hacia poniente. Y se comprende, porque se trataba de un secreto de Estado que el vulgo desconocía<sup>(71)</sup>. Y como lo mostró el Almirante Gago Coutinho, la derrota a seguir no era la misma en verano que en invierno. A base de la información obtenida en las islas, Colón escogió la ruta «lógica», hacia el sudoeste, que era buena en invierno, mas no en el mes de julio. Es decir, no pudo averiguar el rumbo que Gama siguió al partir de Santiago once meses antes. Es así que cayó en la zona de calmas muertas, y después de indecibles sufrimientos hubo de desviarse de la dirección propuesta, para tropezar finalmente con la isla de Trinidad, la más meridional de las Antillas. Pero para ello, pudo haber atravesado el Atlántico desde Canarias, en compañía de los otros tres navíos. Mas, sigamos su diario, resumido por fray Bartolomé:<sup>(72)</sup>

«Miércoles, 4 días de julio, mandó alzar y dar las velas de aquella isla de Santiago ... y mandó gobernar por la vía del sudueste, que es camino que lleva desde aquellas islas al Austro y Mediodía/es decir, al Hemisferio Austral/ ... porque entonces estaría leste-ueste con las tierras de la Sierra de Loa/sic/ y Cabo de Sancta Ana, en Guinea, que es debajo de la línea equinoccial, donde dice que debajo de aquel paralelo del mundo se halla más oro y cosas de valor<sup>(73)</sup>. Y que después navegaría ... al poniente, y de allí pasaría a esta Española, en el cual camino vería la opinión del Rey D. Juan susodicha ... Prosiguiendo por este su camino del sudueste, comenzó a hallar hierbas de las que se topan camino derecho destas Indias ... anduvo ... ciento veinte leguas ... Y dice que allí, viernes 13 días de julio le desmamparó el viento, y entró en tanto calor y ardor, y tan vehemente, que temió que los navíos se le incendiaran y la gente pereciera. Fue todo tan de golpe y súbito cesar el viento y sobrevenir el calor excesivo y desordenado, que no había persona que osase asomar a entrar abajo de cubierta para remediar la vasija del vino y del agua que se le reventaba, rompiendose los aros de las pipas; el trigo ardía como fuego; los tocinos y carne salada se asaban y podrecían. Durole aqueste ardor y fuego ocho días ... Determinó de que si Dios le diese viento para salir de aquella angustia, correr al poniente algunos días, y después que se viese en alguna templanza, tornar a su austro, que era el camino que proseguir deseaba».

La derrota que había querido seguir le hubiera llevado a las desembocaduras del Pará y del Marañón, es decir, al cruce del Ecuador con el meridiano de demarcación. Pero no pudo

ser. El cielo nublado y frecuentes aguaceros los salvaron de perecer. Al cabo de ocho días tuvo «muy buen tiempo para desviarse de aquel fuego, con el cual viento navegó hacia poniente diez y siete días, siempre con intinción de tomar al austro y ponerse ... en tal región que le quedase aquesta Española al norte ... donde pensaba que había de hallar tierra, antes o después del dicho paraje. Y así entendía remediar los navíos que ya iban abiertos del calor pasado ...» El 31 de julio mudó de rumbo, de oeste al norte cuarta del nordeste /sic: ¿noroeste?/ porque le faltaba ya el agua: al mediodía se avistó la isla de Trinidad<sup>(71)</sup>.

Nos hemos detenido con esta cita para mostrar por un lado las intenciones de Colón, y por otra parte, con su ejemplo de resultados negativos apoyar el argumento de Gago Coutinho, que los viajes de Gama y de Cabral forzosamente habían sido precedidos por exploraciones preparatorias.

Igualmente, creemos que este intento del Almirante-Virrey de los Reyes Católicos de «colarse» por la ruta portuguesa habría inducido a D. Manuel a enviar al Brasil, antes de que finalice 1498, la expedición a que alude Duarte Pacheco, como ya en 1497, alarmado por la empresa de Juan Caboto al servicio de Inglaterra, ésta le impulsó a despachar a aguas septentrionales algún navío. Como denuncia Colón en La Mejorada: «...el dicho señor rrey don Manuel... ha mandado naugar en India por la parte de Guinea, y en Scitia por la parte del poniente y al setentrion, allende el dicho límite o rraya»<sup>(72)</sup>.

Duarte Pacheco habla del continente entero, «a quarta parte», que se extiende setenta grados al sur del Ecuador, sin que se conozca su fin hacia uno u otro lado. Si escribe que en 1498, el tercer año de su reinado, D. Manuel *nos* «mandou descobrir a parte oucidental, passando além a grandeza do mar oceano», la primera persona plural que utiliza puede deberse precisamente a que se enviaron varios navíos. A las aguas norteñas habría ido Gaspar Corte Real, y a Duarte Pacheco le habría tocado el Brasil. Aunque es cierto que el *Esmeraldo* data de 1505, por lo que la información incluida podría ser posterior a 1500. No obstante, mientras ningún detalle se da de las tierras al norte de la Equinoccial, del Hemisferio Austral se dice, además de que «vai além em vinte e oito graus e meo de ladeza contra o polo antártico» se añade, que «indo por esta costa sobredita ... é achado nela munto e fino brasil com outras muitas cousas de que os navios nestes reinos vem grandemente carregados».

Notemos al respecto, que el compás de Duarte Pacheco no pasa de 28 grados 30 minutos, aunque con un notable error, porque la isla de S. Amaro (frente, a Santos), su punto más meridional, está en 24 grados. Corresponde a algo más de 46 grados de longitud. Ahora bien, los portugueses fijaron la raya de Tordesillas como el meridiano secante de la Línea Equinoccial en el punto donde ésta corta la costa brasileña:<sup>(73)</sup> según mapas modernos, sería en 49 grados 30 minutos, en la Ilha Mexiana, entre el Canal do Sul y Canal Perigoso de las bocas del Marañón. Es el error de latitud de S. Amaro que no lo hace coincidir con ese meridiano, pues al parecer se exploró la costa brasileña como para inventariarla dentro del compás fijado en Tordesillas mediante la línea de demarcación. Esto se habría hecho por orden de D. Manuel, y pensamos que fue por la doble causa del viaje de Gama, y del de Colón once meses después. A base del testimonio del *Esmeraldo*, lo razonable es pensar, que el viaje en cuestión fue llevado a cabo por Duarte Pacheco, a fines de 1498<sup>(74)</sup>. Y a propósito del alarma que debió de haber causado en Lisboa el intento de intrusión colombino, comprendemos también, por qué en 1494-1495 los portugueses mostraron tan poco interés en implementar la cláusula de delimitación del Tratado, puesto que ello hubiera significado el llevar a los castellanos hasta el Brasil.

Otro punto que conviene dilucidar, es la referencia que hace Mestre João, el médico de la expedición de Cabral, en su carta a D. Manuel, a un mapa en posesión de Pero Vaz da Cunha, el *Bisagudo*:

«Quanto, Senhor, ao sítio desta terra, mande Vossa Alteza trazer um mapa-mundo que tem Pero Vaz Bisagudo, e por aí poderá ver Vossa Alteza o sítio desta terra. Mas aquele mapa-mundo não certifica se esta terra é habitada ou não: é mapa-mundo antigo. E ali achará Vossa Alteza escrita também a Mina»<sup>(79)</sup>.

La crítica negativa ha hecho hincapié en el adjetivo «antiguo». Nosotros pensamos, que más antiguo que la llegada de los portugueses a la Mina no es; pero el hecho de que al parecer quedaron fuera las exploraciones de Diogo Cão y Bartolomeu Dias no es prueba, necesariamente, que el mapa fuera anterior; y aun siendo así, se podía pintar en un mapa de 1480 un Brasil avistado en 1493. Además, la palabra *antiguo* es más bien un calificativo relacionado con el hecho de que en la carta en cuestión no hay leyenda alguna explicativa respecto a esa tierra, según lo entendía el Almirante Gago Coutinho, y al parecer también Damião Peres<sup>(80)</sup>. Se sabe que Vaz Bisagudo fue enviado a la costa del Senegal por 1499, y pudo haber sido uno de los enviados a explorar hacia poniente desde las Islas de Cabo Verde. Por fin, sólo porque Mestre João no parece haber tenido conocimiento de otros mapas que representaran el Brasil, no quiere decir que la Corona no hubiera poseído alguna.

Añadamos a esto la carta de Estevão Frois a D. Manuel, en la que afirma en 1514, que «Vossa Alteça possuia essas terras ha vinte anos e mais», es decir, desde 1494 o antes. Finalmente, en el litigio luso-francés de 1531, los portugueses alegan, que habían poblado en Pernambuco desde «cuarenta años o más». Descuido o exageración, por decir, más correctamente, sea «hace más de treinta años», sea «hace casi cuarenta años»<sup>(81)</sup>.

En vista de todo ello, me sumo a la lista de los historiadores que consideran el descubrimiento precabralino del Brasil un hecho, mientras no se pruebe lo contrario: así en Portugal Gago Coutinho y Jaime Cortesão<sup>(82)</sup>. En España, el Académico Pérez de Tudela lo estima, para 1494, más que probable /sic/<sup>(83)</sup>. Como dijera el Almirante:

«... para Náuticos, resulta incontestável que, antes de 1497, e talvez mesmo antes de 1494, já era conhecida a existência do Brasil».

Y en otra parte:

«Em conclusão, o Brasil foi descoberto em uma exploração intencional da rota atlântica para a Índia realizada antes de 1497»<sup>(84)</sup>.

Y Damião Peres, tras sopesar los argumentos, opina:

«Das viagens que de tal sistema se aproveitaram, a primeira que se conhece é a de Vasco da Gama; mas é pouco crível que a uma expedição de excepcional importância, como essa, se cometesse o encargo de realizar experiências náuticas, de mais a mais tendo havido tanto tempo para as ter já efectuado».

«O facto de serem desconhecidas, não obriga a negar a existência de anteriores viagens de exploração ... não faltam exemplos de expedições de que não ficou notícia alguma concreta; e sem embargo disso, por simples indícios indirectos que o acaso podia facilmente ter apagado, se crê firmemente terem sido realizadas»<sup>(85)</sup>.

Y nosotros añadimos una observación que hicimos en un trabajo nuestro: «Exploración de la ruta del Atlántico, y además, de manera urgente y contundente, la reacción del Príncipe Perfeito frente a las pretensiones de dominio exclusivo del Mar Océano ... de parte de los Reyes Católicos»<sup>(65)</sup>.

## 7. ¿SURGIÓ VASCO DA GAMA EN AGUAS BRASILEÑAS?

Si el Brasil fue descubierto en 1493, tiene que surgir automáticamente la idea de que Vasco da Gama tocara en algún punto del litoral. No obstante, esta presunción no constituye una conclusión forzosa. Teniendo incluso conocimiento de la existencia de Sudamérica, Gama pudo haber pasado de largo. Con todo, expondremos los argumentos – y contra-argumentos – que hacen tal escala más que plausible.

Hemos dejado la flotilla que se dirigía a Calicut en aproximadamente 10 grados de latitud austral y muy cerca de la costa de Alagoas, navegando con rumbo sur cuarta del sudoeste. Nuestra hipótesis es, que se habría cambiado de rumbo en torno a la latitud de 15 grados, y que con viento nordeste a popa, se dirigiera a la costa, entre la desembocadura del Río Doce (Punta de Regência) y Cabo Frío, sector que se proyecta hacia el sudoeste, antes de que el litoral doblara hacia el oeste en la zona de Río de Janeiro<sup>(66)</sup>.

El hipotético desembarco tendría lugar hacia el primero de octubre: escala para hacer aguada, tomar leña y refrescos, hacer reparos, no menos que en la inhóspita isla de Santiago dos meses antes, donde tras diecinueve días de navegación «pousamos com muito prazer e folgar, e ali tomamos carnes e água e lenha, e corregendo as vérgas dos navios, porque nos era necessário». Después de unos días Gama repartiría con rumbo al sudeste, hasta alcanzar la latitud de 30 grados, aproximadamente, para luego buscar en línea recta la costa sudoccidental de África.

¿Qué leemos en el *Diário*?

«E em 22 dias do dito mes /interpretamos, que de septiembre/, indo na volta do mar ao sul e a quarta do sudoeste ... vimos uma baleia, e isto bem oitocentos léguas em mar».

Y en párrafo aparte, en seguida:

«Item, a vinte e sete dias do mês de outubro, véspera de Sam Simam e Judas ... achamos muitas baleas e umas que se chamam quoquas e lóbos marinhos».

Aparentemente, después de casi cuatro semanas de navegación de oeste a este, cruzan la ruta de migración de las ballenas de las aguas polares /*bumpback*/ ya cerca de la costa africana. Luego:

«Item, uma quarta-feira, primeiro dia do mês de novembro que foi dia de Todos os Santos, achámos muitos sinais de terra...»

Y, por fin, la tierra, al cabo de un mes de navegación, conforme a nuestra estima:

«Item, aos quatro dias do dito mês, sábado, ante manhã duas horas, achamos fundo de cento dez braças ao mais, e às nove horas do dia houvemos vista de terra».

Notemos, que cada párrafo se inicia con el *item*, práctica que el diarista seguirá hasta el final del manuscrito – con contadas excepciones – consecuencia del adverbio «primeiramente»

con que señala la llegada a las Islas Canarias. La ausencia del *item* hasta el 27 de octubre es otro indicio más de que esa parte de la relación fue extractada y no reproducida conforme a la redacción primitiva.

Partiendo de esta característica de mutilación inicial del manuscrito príncipe, nuestro razonamiento a favor de la plausibilidad del desembarco *gámico* consiste en analizar los principales argumentos que lo rechazan, pues surgió afortunadamente la controversia hace más de un siglo, cuando Silva Cabral sostuviera la intencionalidad de la llegada de Pedro Álvaro Cabral a la costa sudamericana.

Se halla en primer lugar el hecho – destacado por Duarte Leite – de que después del viaje de Cabral las armadas a la India no tocaran en Brasil; o, hablando con mayor propiedad, algunas no lo hicieron. Citemos al gran Historiador de los Descubrimientos portugueses:

«Sabemos que João da Nova, saído de Lisboa, em 1501, antes do regresso de Cabral, passou realmente por lá /o Brasil /; era a primeira armada depois de Gaspar de Lemos traíxera a notícia do descobrimento, e naturalmente teve cargo de a visitar, ainda que em ponto onde não estivera Cabral. Outro tanto não aconteceu com Vasco e Estevam da Gama em 1502, nem com Afonso e Francisco de Albuquerque em 1503, nem com Francisco de Almeida em 1505. A Lopo Soares, na sua rápida viagem de 1504, não sabemos ao certo o que sucedeu; Tristão da Cunha é que, na sua acidentada travessia atlântica de 1506, parece ter avistado o Brasil»<sup>(87)</sup>.

Por cierto, bastante accidentado resultó también el primer viaje de Gama. En todo o caso, haciendo la suma comenzando con Cabral, de siete expediciones, tres tocan en el Brasil, una es dudosa, y otras tres pasan de largo: empate.

El sentido común nos dice, que en la medida en que se vaya conociendo la carrera de la India en todas sus facetas, se hace menos indispensable la recalada brasileña, lo que no es el caso en un principio. Sin entrar aquí en la controversia sobre la realidad o no del viaje maío-grado en Sofala (1494-95) – en que preferimos la versión de Jaime Cortesão al negativismo no muy sólidamente cimentado de Luís de Albuquerque<sup>(88)</sup> – pensamos que esas naos habrían hecho escala en Sudamérica, lo mismo las de Gama, y luego, sin duda alguna, las de Cabral en 1500 y las de João da Nova en 1501. Es decir, de los cuatro primeros viajes después del de Bartolomeu Dias no se puede afirmar, que no hubieran surgido en aguas brasileñas. Y en el punto medio de ellas está la exploración de la costa por Duarte Pacheco.

Pasando de Duarte Leite a la tajante oposición de Albuquerque a cualquier posibilidad de que Gama hubiera alcanzado al Brasil, se fundamenta ésa en un documento mutilado: las Instrucciones a Cabral, redactadas por Vasco da Gama. Leámoslas:

«... se ao termo que aí /isla de Santiago/ chegarem, tiverem água em abastança para quatro meses, não devem pousar na dita ilha, nem fazer nenhuma demora, somente em quanto lhe o tempo servir a popa ...».

Y comenta Albuquerque:<sup>(89)</sup>

«A referência aos quatro meses de aprovisionamento de água é significativa: Vasco da Gama não tinha a mínima ideia de que o Brasil existia e de que o abastecimento podia eventualmente aí ser feito, como de facto foí».

Este razonamiento es arbitrario, elaborado sin tomar en cuenta los elementos de juicio disponibles. Cabral, de hecho, zarpó, no con provisión de agua para cuatro meses, sino para

cinco: medida de prudencia, que de ninguna manera significaba que se esperara que llegara a Calicut sin escala. Gama, precisamente, había perdido un por ciento altísimo de sus tripulaciones,<sup>(91)</sup> principalmente por el escorbuto, en el Índico. Las pipas de agua hacían de lastre. Además, había que llevar leña también, y no es probable que la embarcada en Lisboa le durara a Cabral cinco meses. A juzgar, tanto por los viajes de Cristóbal Colón, como por el *Diário* del viaje de Gama, se aprovechaba de cada escala para tomar agua y leña, aun cuando la inmediatamente anterior se hubiera hecho a corta distancia. Por fin, si algo se saca en limpio de la cita que Albuquerque hace de las Instrucciones, es que Gama aconsejaba contra detenerse en las Islas de Cabo Verde. Efectivamente, hallándose en el mes de abril, podía tener consecuencias negativas para la navegación – el rumbo aconsejado – si la flota no se diera prisa.

Por lo demás, Cabral sí hizo escala en el Brasil, aunque la Instrucción nada dijera sobre ello, y hoy en día se tiende a aceptar que lo hizo intencionalmente, con premeditación<sup>(92)</sup>. Y, por cierto, en su carta Pedro Vaz de Caminha refiere, que del surgidero primero remontaron la costa hacia el norte, «para ver se achávamos alguma abrigada e bom pouso, onde nos demonstrássemos, para tomar água e lenha. Não que nos minguasse, mas por aquí nos acertamos»<sup>(93)</sup>. ¿Por qué Gama no hubiera hecho lo mismo?

Albuquerque cita igualmente lo que sigue en la Instrucción dada a Cabral, como prueba de que hasta 1500 los portugueses desconocían la existencia del Brasil, y escribe:<sup>(94)</sup>

«Vasco da Gama ... iria aconselhar a Cabral exactamente una derrota semelhante à aquela que ele mesmo traçara no Atlântico Sul».

Pero esto de hecho no es cierto. Gama sí se detiene en Santiago, y después guiñó al este, hacia Guinea. En cambio, le aconseja a Cabral que con viento norte siguiere hacia el sur. Luego, más adelante, «se ouverem de guynar, seja sobre a banda do sudoeste, e tanto que neles deer o vento escasso...»

Se refiere claramente a los alisios del sudeste, debajo de la Línea Equinoccial: si cambiara de rumbo antes, no podría montar el Cabo San Agustín hacia la costa oriental del Brasil. En cuanto a que debía seguir el rumbo sudoeste hasta que le escasee el viento, tal circunstancia sólo se da al sur de la latitud de Cabo Frío. De allí en adelante, andando en los 30 grados:

«devem hyr na volta do mar, até meterem o cabo de Boa Esperança em leste franco, e dy em diante navegarem segundo lhe servir o tempo e mais ganharem, porque como forem na dyta parajem, nom lhe mynguara tempo com ajuda de Noso Senhor com que cobrem o dito Cabo».

Tal había sido, sin duda, la derrota de Gama. Notemos también, que tras haber alcanzado dicha latitud, «debem ir na volta do mar», es decir, adentrarse en la mar, alejarse de la tierra. Se está refiriendo implícitamente a la costa brasileña, independientemente si ello significa una escala o no. Sin embargo, a Gama le parece que siguiendo esa ruta, «a navegação será mais breve e os navyos mais seguros do bussano, e isso mesmo, os mantenimentos se teem mylhor e a jente yraa mais sã».

Por fin, al margen de cuál haya sido la derrota exacta seguida por Cabral entre Santiago y Porto Seguro en el Brasil, la derrota al sudoeste que le aconsejó Gama, si no se la modifica, lleva a Sudamérica inevitablemente: (como dijera Martín Alonso Pinçón), había de «*sabordar por proa*» en las playas brasileñas. En cambio, si trazamos la línea sudoeste-nordeste desde Porto Seguro, encuentra el meridiano secante de la isla de Santiago, aproximadamente a 3 grados de latitud austral.

En otras palabras, la derrota recomendada por Gama para el viaje de Cabral es en sí prueba de la intencionalidad de la llegada de Peralvares al Brasil, y creemos que también del surgimiento de las naos de aquél tres años antes, en otro punto del litoral.

## 8. POLÍTICA DE SIGILO

Quisiéramos discutir con amplitud este tema, pero no hay tiempo ni espacio para ello. Jaime Cortesão, sin ser el primero en hacerlo, expuso convincentemente esa tesis, y le siguió su hermano Armando. En cambio, Luis de Albuquerque le combatió con tezón. Aun así, admitió: «Que os reis de Portugal procurassem subtrair à cupidez alheia os descobrimentos e o comércio que tinham conseguido por sua iniciativa e com as suas despesas, é facto que não me repugna aceitar»<sup>(91)</sup>. Y como escribiera con elocuencia Damião Peres:

«Um exame objectivo do debate leva a aceitar que a *política de sigilo* foi de facto praticada em Quatrocentos e Quinhentos ... não porém com uma intensidade constante, quer na sua incidência geográfica, quer na sua incidência náutica. Em Portugal, as esferas governativas esforçaram-se por manter secreto os progressos da ciência astro-náutica, o exacto traçado das vias marítimas, e o mundo de pormenores da navegação...»<sup>(92)</sup>

Lo que la política de sigilo cubría en el Atlántico sudoccidental era el conocimiento del régimen de vientos, el correcto trazado de la ruta marítima a la India, la existencia de una vasta *tierra* – que no *isla* – que eventualmente le serviría de contraescarpa y de dique de protección al comercio portugués con el Índico, y también de base de apoyo logístico para las flotas de la carrera de India.

Antes de darle el último toque a nuestra argumentación, querría citar a algunos de los beneméritos historiadores que nos han mostrado el camino. Así, Joaquim Bensaúde, a quien tanto debe la Historia de los Descubrimientos, expresó una opinión – conclusión a que también yo he llegado – al referirse al Tratado de Tordesillas:

«La route du Cap est libérée ... La nouvelle démarcation coupe le Brésil (officiellement découvert plus tard) et on prévoit expressement le cas de la rencontre d'une île ou d'un continent ... En cédant à l'Espagne la soi-disant route des Indes découverte par Colomb, D. João évitait un conflit, annulait l'intervention du Saint-Père, et obtenait comme propriété nationale la vraie route des Indes»<sup>(93)</sup>

Y Gago Coutinho observa:

«Tem-se argumentado que, se D. João II soubesse da existência de tais terras, tê-lo-ía declarado ... Ora, se D. João revelasse aos Espanhóis a existência em eles concordarem com um traçado do meridiano-*raya* para além do limite de 250 léguas ... Em fim, não se vê vantagem que o sagaz D. João II teria em 'espalhar' a existência do futuro Brasil»<sup>(94)</sup>

Y el Comandante Moura-Bras añade:

«Por que não admitir o conhecimento da costa do Brasil antes de 1500, cuidadosamente guardado o necessário sigilo até à hora favorável da sua revelação? ... A última redacção do Tratado de Tordesilhas não sugere a salvaguarda dessas terras, não pelo que valiam em si, mas como escala necessária para o prosseguimento económico e seguro na rota da Índia, para a qual ofrecia o necessário porto de escala e reaprovisionamento de

mantenimientos e de aguada, sendo como era a Índia a preocupação dominante, e a vontade de distraer o concorrente espanhol evidentemente obcecante?»<sup>(98)</sup>.

Si unos pocos años más tarde los pilotos portugueses logran tal dominio del Atlántico meridional, que por ganar tiempo renuncian a la escala en el Brasil, ese no es el caso en un principio, cuando se valora sobre todo la seguridad. Por otra parte, la queja del médico-astrónomo Mestre João a El-Rey, «de este navio ser muito pequeno e estar muito carregado, que não há lugar para coisa nenhuma, puede ser anecdótico. Pero no es el caso de una de las últimas observaciones de Pero Vaz de Caminha, cuando intenta encontrar algo de útil en el *achamento* de la *Terra de Vera Cruz*, además de su potencial misionero:

«Nela, até agora, não pudemos saber que haja ouro nem prata ... Porém a terra em sí é de muitos bons ares ... Águas são infinitas ... E que não houvesse mais do que ter Vossa Alteza aquí esta pousada para a navegação de Calecute, isso bastava»<sup>(99)</sup>

Mestre João y Vaz de Caminha no eran los únicos que informaban al Rey Afortunado. Lo hacen, además, Aires Correia «com todos os outros», entre ellos Cabral y los demás Capitanes, lo que quiere decir, que Bartolomeu Dias también; y de viva voz, Gaspar de Lemos, enviado a Lisboa con esa correspondencia. No falta decir, que esos informes, perdidos, aclararían muchas cosas. Pero, por de pronto – aunque ello no fuese del agrado de los escépticos – D. Manuel sigue con *su* política de sigilo, pues anuncia el descubrimiento de la Tierra de Vera Cruz sólo cuando ya está de vuelta Cabral de la India. En otras palabras, la cuestión del Brasil es inseparable por entonces del plan – finalmente triunfante – de la India. Veamos lo que el Rey de Portugal escribe a sus suegros a mediados de 1501:<sup>(100)</sup>

«Muy altos y excelentes y muy poderosos Príncipes, Señores Padre y Madre: Estos días pasados, después que la primera nueva de la India llegó, no escribí luego a Vuestras Señorías las cosas de allá, porque no era aún venido Pedro Álvares Cabral, mi Capitán, con trece naos, partió de Lisboa a nueve de marzo del año pasado. En las octavas de la Pascua siguiente llegó a una tierra que nuevamente descubrió, a la cual puso nombre de Santa Cruz ... la cual parece que Nuestro Señor milagrosamente quiso que se hallase, porque es muy conveniente y necesaria para la navegación de la India, porque allí reparó sus navíos e tomó agua. Y por el camino grande no se detuvo para se informar de las cosas de la dicha tierra, solamente me envió de allí un navío a me notificar, cómo la halló»

Y en otra carta posterior a los Reyes de Castilla les dice D. Manuel, que «por que já havia notícia daquela nova terra chamada de Santa Cruz, aí foram ter para tomar algum refrêsc» los navíos de João da Nova. Estos tocaron en un punto distinto del litoral brasileño, habiendo zarpado de Lisboa antes del regreso de Cabral<sup>(101)</sup>.

De las dos cartas del monarca y de la de Vaz de Caminha resalta el hecho de que se valoraba al Brasil como escala en la carrera de la India, escala que en esos primeros años se vislumbraba como sumamente importante. Por consiguiente, la política de sigilo que cubría con su velo los hitos de la ruta al Índico, abarcaba al Brasil también, como tan bien lo ilustran los pormenores del Tercer Viaje colombino. Ni siquiera al regresar Gama en 1499 se cambia esa política. Hay que esperar la vuelta de Cabral – que significa la consolidación de la empresa indiana de

Portugal – para que esa política se modifique. Pero lo que el Rey Afortunado anuncia en 1501, no es el descubrimiento del Brasil, como tal, sino el gran logro índico. Y, por otra parte, los pilotos portugueses de la Carrera seguirán manteniendo sus secretos.

\*  
\* \*

El Dr. Luís de Albuquerque, con su escepticismo – dentro del marco de una admirable labor científica – sirvió bien la historiografía de los Descubrimientos, poniéndoles coto a ciertos entusiasmos acaso excesivos. En cierto momento expresa, refiriéndose al viaje de Cabral:

«A tese da intencionalidade ficaria, sem dúvida, muito fortalecida se fosse possível provar que outros marinheiros chegaram a terras brasileiras antes de Cabral, e que este tivera conhecimento de tais visitas»

La Historia se hace con un infinito de hechos mínimos, y su reconstrucción – el intento de su reconstrucción – es un mosaico de pequeños datos. Las cosas no se entienden fuera de contexto. Por eso nos hemos extendido en nuestra síntesis – aun cuando la sola obra de Gago Coutinho da para muchos más argumentos – y la prueba que hemos reunido a favor de que «otros marinheiros chegaram a terras brasileiras antes de Cabral» es tal, que para desvirtuarla hace falta aportar otras de superior validez. Respecto a que sería necesario probar, que Cabral tuviera conocimiento de tales viajes previos, para ello basta con la presencia de Bartolomeu Dias como uno de los Capitanes de la flota de 1500.

En cuanto a Vasco da Gama, no pretendemos asegurar, cual axioma, que hubiera surgido en aguas brasileñas. No obstante, si – como sostenemos – para 1497 se tenía conocimiento de la costa oriental de Sudamérica, y tomando en cuenta el carácter mutilado (o censurado) de esa parte del *Diário* del viaje, más la insistencia de D. Manuel en la conveniencia del Brasil como escala en ruta a la India: hubiera sido extraño, de veras, si Gama hubiera pasado de largo.

Se necessita mucho apasionamiento para negar algo tan normal como la existencia de secretos de Estado. Naturalmente, si lo que conviene es lo contrario, se puede seguir una política opuesta: no se sabe, si el derroche de publicidad en torno a las Yndias de Castilla fue mero resultado de la megalomanía del Descubridor, o si se trataba de una campaña bien meditada para animar a los banqueros italianos, inversionistas potenciales en el negocio indiano. De todos modos, es larga y respetable la lista de los exponentes de la *política de sigilo*, desde Mendo Trigo en 1812, hasta Carlos Malheiro Dias, Gago Coutinho, Jaime y Armando Cortesão, y otros<sup>(102)</sup>.

La principal causa de toda la controversia no es, siquiera, la falta de un documento notarial para probar el descubrimiento del Brasil antes de 1500. La causa principal es la *leyenda colombina*, puesta a rodar por el mismo Descubridor, creída por los Reyes Católicos y los suyos, y propalada luego por Hernando Colón, fray Bartolomé y casi todos los historiadores que trataron el tema. Colón es el Genio quien descubre que la Tierra es esférica o, cuando menos, que se puede navegar de Europa hacia la India por occidente. Es el marino más grande de todos los tiempos. El Mar Océano, que en la Geografía de Ptolomeo se interpone entre Asia oriental y Africa y Europa occidental, se transforma en el «fin del Mundo», hasta que llega Colón, el «inmortal Nauta». Es el único que conoce los vientos, que maneja instrumentos, que sabe más que «cualquiera de los nascidos», y que, además, descubre todas las tierras. En vista de todo

ello ¿cómo los portugueses, aun después de marzo de 1493, iban a poder franquear la distancia de seis grados longitudinales entre las Islas de Cabo Verde y Cabo San Roque? Es así que se nos quiere hacer creer, que en los siete años que separan la llegada de Colón a Lisboa de la de Cabral al Brasil (y con las incentivas de las 100 leguas del Papa y las 370 de Tordesillas), los portugueses hubieran sido incapaces o despreocupados o temerosos de seguir el rastro del genovés. Ello riñe con el sentido común.

Por todo ello, soy de opinión, que todo apunta hacia una escala brasileña de Vasco da Gama hacia fines de septiembre de 1497<sup>(105)</sup>.

## NOTAS

(\*) En la preparación de este trabajo – como en el caso de otros relacionados con el tema de los Descubrimientos – he podido contar con la valiosa colaboración del Dr. István Szászdi, Profesor de Historia del Derecho Español en la Universidad de Valladolid.

(<sup>1</sup>) Con esto se relaciona la discrepancia entre Armando Cortesão y Luís de Albuquerque. Éste recuerda (pp. 125-126): «De todos os autores que trataram das presumíveis viagens pré-gâmicas no Índico, avulta Armando Cortesão ... Estou inteiramente à vontade para pôr aqui as minhas objecções ao que escreveu porque, trabalhando durante dezasseis anos com aquele justamente renomado historiador da cartografia, muitas vezes tive oportunidade de lhe fazer os meus reparos com a mesma sem-cerimónia e amizade com que ele criticava o meu «espírito geométrico» de encarar a história...».

(<sup>2</sup>) Uno de los errores medulares en que incurre Descartes en la cuarta parte de su *Discurso* consiste en transformar el principio de rechazar como absolutamente falso lo que fuese dudoso aun en grado mínimo, de una hipótesis de trabajo en axioma. No obstante, lo dudoso no deja de ser dudoso, mientras declarar algo «absolutamente falso» es afirmar, sin que quepa la menor duda, que aquello no es cierto.

(<sup>3</sup>) *Diário da viagem de Vasco da Gama*, Biblioteca Histórica de Portugal e Brasil, Série Ultramarina - Nr. IV: Livraria Civilização, Pôrto /1945/, vol. I Edición preparada por Damião Peres, António Baião y A. de Magalhães Basto. – Fue a principios de 1956 que por casualidad encontré un buen número de volúmenes de esa colección histórica de la citada Editora, en una librería de la Carrera de San Jerónimo, esquina de Puerta del Sol, en Madrid. Los adquirí, entre ellos el *Diário*, porque me había impuesto la disciplina de la práctica de la lectura del portugués: no me podía imaginar el uso que le iba a dar al cabo de cuarenta años.

(<sup>4</sup>) Damião Peres, *História dos Descobrimentos Portugueses*, p. 313.

(<sup>5</sup>) *Ibidem*.

(<sup>6</sup>) Para las diferentes explicaciones de la ruta, véase a D. Peres, pp. 313-319. Recientemente ha ofrecido una nueva interpretación José Caro Proença, en *Encobrimentos nos Descobrimentos. Matematização e cientificação da travessia atlântica de Vasco da Gama (1497)*, Academia de Marinha, Lisboa, 1993.

(<sup>7</sup>) Que la meta de las aves fuera Trindade es una hipótesis, partiendo de que sería una mera suposición del autor del *Diário*, que ellas iban a dormir en tierra esa noche. Por lo demás, observemos que cuando en 1502 Vasco da Gama regresa a la India, su sobrino Estevão se separa con cinco velas, y en su camino descubre a Trindade, en el mes de mayo; fue «redescubierta» un año después por las naos de Afonso de Albuquerque. Entre 1503 y 1507 fueron descubiertas las islas de Martín Vaz, Tristán da Cunha y la actual Gough Island./Damião Peres, pp. 452-456/.

(<sup>8</sup>) Damião Peres. p. 315 –Gago Coutinho, *A náutica dos descobrimentos*, Lisboa, 1951, 2 vols.

(<sup>9</sup>) *The National Geographic Magazine*, Washington D.C., August 1979: «Bird migration in the Americas». Este mapa no indica desvíos de las aves migratorias del continente sudamericano hacia el este, excepto en el caso del mismo *Hudsonian godwit*, a las Malvinas, y de otra especie que sigue su viaje hasta la Antártica. En cambio, *The Times Atlas of the Oceans* /edited by Alastair Couper; Times Books Limited, London - Van Nostrand Reinhold, New York/, pp. 76-77, muestra al *Short-tailed shearwater* y al *Great shearwater* – ¿fragatas?– en un recorrido desde el Nordeste del Brasil a las islas de Tristan da Cunha y Gough, trayecto que los llevaría por Trindade. Estas aves se encuentran por el paralelo del Río de la Plata por noviembre. Por cierto, el Nordeste brasileño, entre los cabos de San Roque y San Agustín, constituye escala en el larguísimo vuelo de muchas especies de aves procedentes del extremo norte de la América septentrional.

(<sup>10</sup>) *The Times Atlas of the Oceans*, p. 100. El *Humpback whale* hace el mismo viaje entre las aguas antárticas y la costa sudoccidental de África; es así que leemos en el *Diário*: «A vinte e sete dias do mês de outubro ... achamos muitas baleias...» La misma especie migra de las aguas árticas hacia los bajos al sudeste de las Bahamas. Bill Mott escribe /*Travelpost*, January 15, 1989/: «Humpback whales measure up to 50 feet long and weigh up to 35 tons... Each winter ... they travel thousands of miles to the warmer waters ... to mate and bear calves...» /Citado en Ádám Szászdi Nagy, *Los guías de Guanabani y la llegada de Pinzón a Puerto Rico*, Valladolid 1995, p. 195/ – En cambio, el habitat del cachalote son las aguas cálidas o templadas.

(<sup>11</sup>) De hecho, el *Diário* es perfectamente explícito al respecto: «*Bartolomeu Dias que ia em nossa companhia até a Mina*»; no dice, «iba en nuestra compañía, para después seguir hasta la Mina». Si el Almirante Gago Coutinho hace repartir a Gama de aguas cercanas a Sierra Leona hacia el oeste o sudoeste, habría sido por la influencia de autores anteriores que hacían separar a Dias en alta mar, y porque es la longitud de Sierra Leona el primer paraje que permitía la bordada de este a oeste /1, 90, 328./ – Es cierto, que en otra parte subraya: «Assim,

o facto material de Gama não ter tomada a 'volta do mar' na Mina, mas na Serra Leoa...», pero es por el cálculo que hace de las 800 leguas de que habla el *Diário* – que mide desde Lisboa– y porque virando en aguas de Sierra Leona, la ruta «é mais curta que a da Mina». /II, 40-41/ Sin embargo, «a exploração desse novo caminho largo para o Cabo de Boa Esperança não era por demais complicado. Tanto a poderiam realizar os navios que regressavam da Mina (prolongando para Poente a usual bordada equatorial a favor de correntes e ventos conhecidos ...» /I, 256/ En todo caso, la prioridad de Gama no habría sido la prisa, sino la seguridad. /Sobre el criterio de Gago Coutinho, véase también a Damião Peres, pp. 316-319/.

Conforme a los vientos prevalecientes, la salida de São Jorge da Mina habría sido acaso con rumbo sud-sudeste. El desplazamiento desde la Mina sería de 15 grados de latitud y unos 35 grados de longitud; pero con un desvío constante de una cuarta, la distancia se reduce al equivalente de 44 grados, que a 18 leguas por grado nos dan unas 792 leguas. /Véase el *Regimiento das léguas* del Códice de Bastião Lopes, en Albuquerque, p. 259/.

No es demás citar aquí de un reciente trabajo del Comandante António Pereira Cardoso: «... sabe-se que B. Dias partiu de S. Tomé em fins de 1498 ... a viagem que iria fazer não era para Portugal mas para o Brasil .... Jaime Cortesão pós ainda a hipótese de D. Manuel ter mandado B. Dias explorar a costa do Brasil.... Esta missão de B. Dias pode explicar porque não continuou a acompanhar a frota de V. da Gama. Segundo João de Barros, B. Dias depois de deixar V. Gama, seguiu para a Mina, mas devia ser para S. Tomé que pretendia ir e ali deve ter chegado antes do fim de 1497. – B. Dias sabia que S. Tomé era a base ideal para explorações do SW Atlântico e do Brasil. Numa só bordada com amuras a EB e os alísios de SE pela alheta ou pelo través, de força 3 ou 4 (8 a 16 nós) e a corrente Equatorial Sul a favor, uma caravela podia deslocar-se em relação ao fundo à volta dos 6 nós e cobrir as cerca de 2.500 milhas de S. Tomé ao Brasil em 15 ou 20 dias, numa navegação fácil, cómoda e segura. O mar é de um azul intenso devido à sua grande transparência, a ondulação raramente chega a um metro e meio, a visibilidade é sempre excelente e o céu mantém-se sem nuvens até à aproximação da costa do Brasil e, o que era muito importante, sem os problemas de atravessar a área das Calmas Equatoriais». – Y anteriormente hace la observación: «O conhecimento desta corrente/Equatorial Sul/ foi a principal razão do regresso da Mina se iniciar indo primeiro cerca de 400 milhas para S. atravessando o Equador, e seguir depois com a corrente durante cerca de 1.500 milhas, o que diminuía a duração da viagem apesar de aumentar a distância a percorrer». /Bartolomeu Dias e o Descobrimento do Brasil/, em *As navegações portuguesas no Atlântico e o descobrimento da América*, I Simpósio de História Marítima, Academia de Marinha, Lisboa 1994, pp. 28, 31-32/.

(\*) Entre muchas observaciones de Gago Coutinho, citemos: «O facto de as rotas de Gama e de Cabral coincidirem com as duas rotas diferentes – de verão e de inverno – ... excluí a hipótese de terem ambas resultado de acaso, ou adivinhação. Houvera, incontestavelmente, viagens anteriores ... tendo por fim uma prévia exploração da região que ficava a sudoeste de Cabo Verde, e que não era visitada pelas naus que regressavam da Mina». /II, 45/. – «Em conclusão, o Brasil foi descoberto em uma exploração *intencional* da rota atlântica para a Índia, realizada antes de 1497» /II, 43/. – Al respecto comenta Jaime Cortesão: «Foi Gago Coutinho levado a concluir que as derrotas do Gama e de Cabral ... tinham sido antecedidas dum longo período de navegações experimentais no reinado de D. João II, durante as quais se efectuara o descobrimento pré-cabralino do Brasil. Estas as mais lúcidas e revolucionárias conclusões que alcançou, graças à aplicação experimental do método geográfico-c-náutico» /*Os Descobrimientos portugueses*, I, en *Obras completas*, Imprensa Nacional, Lisboa 1990, p. 132/ – Como es bien conocido, Cortesão sostenía, en sus diversas obras, la tesis de que D. João II conocía la existencia del continente americano no sólo en 1494, sino incluso antes de 1493. – En cuanto a nuestros trabajos: Ádám Szászdi Nagy - István Szászdi León-Borja, «La llegada de Colón a Boriquén y la crisis luso-castellana de 1493», en *Atrelio Tió. Homenaje*, Centro de Estudios Avanzados de Puerto Rico y el Caribe, San Juan de Puerto Rico 1993, pp. 287-316; y Á. Szászdi, «La evidencia en torno al descubrimiento portugués de Sudamérica en 1493», *IV Congreso das Academias da História Iberoamericanas*, Lisboa, 1996.

(\*) La decisión de Bartolomeu Dias se repetirá en 1526 en aguas del Pacífico por el piloto de Moguer Bartolomé Ruiz, al servicio de Pizarro y Almagro, el cual se engolfó para poder llegar de la costa de la actual Colombia a la del Ecuador y al Golfo de Guayaquil. /Ádám Szászdi, «En torno a la balsa de Salango (Ecuador) que capturó Bartolomé Ruiz», *Anuario de Estudios Americanos* XXXV, Sevilla 1978, pp. 453-554/.

(\*) Véanse muy especialmente los escritos del Almirante Gago Coutinho, por ejemplo: I, 90, 326. – Es igualmente pertinente lo expresado por Damião Peres /p. 323/: «Das viagens que de tal sistema se aproveitaram, a primeira que se conhece é a de Vasco da Gama; mas é pouco crível que a uma expedição de excepcional importância, como essa, se cometesse o encargo de realizar experiências náuticas, de mais a mais tendo havido tanto tempo para as ter já efectuado. – O facto de serem desconhecidas, não obriga a negar a existência de anteriores

viagens de exploração. No ciclo dos Descobrimientos Portugueses não faltam exemplos de expedições de que não ficou notícia alguma concreta; e sem embargo disso, por simples indícios indirectos que o acaso pode facilmente ter apagado, se crê firmemente terem sido realizadas». – Sobre el silencio de los cronistas portugueses en torno a los descubrimientos, véase también a Jaime Cortesão, *Los portugueses*, pp. 550-552, 555.

Añadamos, que los viajes portugueses conocidos evitan cuidadosamente el segmento de costa brasileña entre los Cabos San Roque y San Agustín – lo único que le hubiera correspondido a Portugal conforme a la Bula del 4 de mayo de 1493 – debido a que corrían el riesgo de ser empujados por vientos y corriente hacia las Guayanas, como lo explica Gago Coutinho /I, 90, II, 33, 43-44, 46/, o como le aconteció a Tristán da Cunha, en viaje a la India en 1506, el cual tuvo que regresar a Guinea para realizar una segunda tentativa /D. Peres, p. 455/. Citemos /I, 58/: «Por que não admitir que a rota tão sábiamente traçada da primeira viagem do Gama com um repiquete à Serra Leoa, de maneira que muito parece intencional a não se deixar ensacar na costa ao norte do Cabo de S. Roque, o que fatalmente sucederia se deitasse para là directamente de S. Tiago de Cabo Verde, não sugere, além do conhecimento do regime de ventos no Atlântico Sul, o da existência de uma terra em projecção para o mar sobre o Oriente a interpor-se no caminho dessa rota?»

(<sup>15</sup>) Szászdi, «La llegada de Colón a Boriquén». – La «purpurabilidad» de Dieguillo, en Colón a los Reyes, Cascáis, 4. III. 1493: Juan Pérez de Tudela – Carlos Seco Serrano – Ramón Ezquerria Abadía – Emilio Lopez Oto, *Colección documental del Descubrimiento (1470-1506)*, Real Academia de la Historia; Madrid, 1994. I, 227-278. (Se ve, que el texto del libro Copiador es copia del borrador original, pues en vez de *Lourenço de Médizis* escribe: «hijo del oficio de Medizis de Florençia»). – En cuanto a su intención de ir a Roma, en febrero de 1502 le escribe a Alejandro VI: Beatissime Pater: Luego que yo tomé esta empresa y fui a descubrir las Indias, prepuse en mi voluntad de venir personalmente a V. Santidad con la relación de todo. Nació a ese tiempo diferencia entre el señor Rey de Portugal y el Rey e la Reina mis Señores, diciendo el Rey de Portugal que también quería ir a descubrir y ganar tierras en aquel camino hacia aquellas partes, y se refería a la justicia. El Rey e la Reina – me reenviaron a prissa a la empresa, para descubrir y ganar todo, y ansí non pudo haber efecto mi venida a V. Santidad...» /Fernández de Navarrete, I, 469-470: doc. CXLV/. Esta misma carta contiene un buen número de los *delirios* geográficas (*delusions*, en inglés) de Colón. Ya Gago Coutinho, al comentar los escritos del genovés, observa con agudeza/II, 130/: «... grandiloquência, por vezes sublime, mas delirante, de Colombo...»

(<sup>16</sup>) Carlos Sanz, *La carta de Colón*. Véase también en Pérez de Tudela, *Colección*, I, 249-272. – Lo curioso es, que en medio de tanta exuberancia publicitaria, la Reina Ysabel – sola, sin el marido – le escribe a Colón el 5 de septiembre de 1493 acerca del Diario colombino que el Almirante del Mar Océano le había entregado: «Con este correo vos envío un traslado del libro que acá dejastes, el cual ha tardado tanto por que se escribiese secretamente, para que éstos que están aquí de Portugal/Ruy de Pina y el Dr. Diis/ ni otro alguno non supiese dello. Y a causa desto, porque más presto se ficiese, va de dos letras, segund veréis» /F. de Navarrete, I, 363: doc. LXX/.

(<sup>17</sup>) Hernando Colón (cap. XI) dice que su padre, una vez en Restelo – llegó a «hora de terciá» el mismo día 4 – «muy presto mandó un correo a los Reyes Católicos». La copia del borrador apareció al fin en el Libro Copiador, pero, metido em el río y vigilado por las autoridades, no es plausible en absoluto que pudiera haber remitido su carta a Castilla con una persona de su confianza y sin haber sido detectado. Entre los documentos que se preservan, hay una carta de Haníbal Januarius a su hermano, escrita en Barcelona, y con la supuesta fecha del 9 de marzo, avisando el recibo de una carta de Colón. Pero fue ese día recién que D. João recibía en audiencia a Colón en Vale do Paraíso; en el mejor de los casos, la carta habría partido de Restelo el día 5; y no tratándose de un correo Real, no es creíble que habría llegado a Barcelona en cuatro días. Los Reyes no aluden a esa carta; y la que Colón envía desde Palos, donde llega el 15 de marzo, pasa por Córdoba el día 22, y los Reyes la reciben el 30 de marzo. Igualmente, la carta de Januarius llégo a Milán – su hermano era «Embajador Regio» en la Corte de Ludovico el Moro – poco antes del 21 de abril. Así mismo, es sólo el 27 de abril que el lombardo Tadeo Vicomercatus transmite al mismo Ludovico, desde Venecia, la noticia de la vuelta de Colón, es decir, de «ciertas cartas», que según le informaba el Cónsul catalán, ya se hallaban en Milán. Además, Januarius comunica unas noticias – el color aceitunado de los nativos, y los 70 a 80 remeros en canoas – que no figuran en la carta del 4 de marzo, mas sí en la del 15 de febrero. Por ende, la fecha correcta de la carta de Januarius sería tal vez el 29 de marzo de 1493. Pérez de Tudela, *Colección*, I, docs. 40, 43, 45, 46, 47, 49, 51./ Añadamos, que el Duque de Medinaceli se entera en Cogolludo, cerca de Guadalajara, para el día de San José de la llegada de Colón a Lisboa, es decir, al cabo de dos semanas. /Idem, doc. 44; Navarrete I, 310-311: doc. XIV/.

(<sup>18</sup>) D. João falleció en Alvor a la puesta del sol del 25 de octubre de 1495: el día 21 envió un último con Dom Martinho de Noronha para urgir la venida de D. Manuel, su sucesor. (Al día siguiente el Duque se hallaba

en camino, pero se le dio la falsa noticia del fallecimiento de su cuñado y primo, por lo que volvió a Alcácer do Sal, donde se hallaba su hermana, la Reina. /Joaquim Veríssimo Serrão, *Itinerários*, pp. 573-574/.

D. Martinho, fiel allegado y hombre de confianza de D. João, era primo en segundo grado del futuro Virrey-Almirante, D. Diogo Perestrelo Colombo. Por las venas de la madre, D. Filipa Moniz, no corría sangre Real, pero estaba emparentada con toda la realeza hispánica. Lo que sin duda le habría servido a su marido de carta de introducción, y explicaría, cómo fue admitido a la presencia de Fernando e Ysabel, cómo le aguantaron allí siete años e incluso le pagaban sus gastos.

El genovés Filippo Palestrelli llegó a Portugal por 1385. Se le conocen cuatro hijos: Bartolomeu, Ricarte, Isabel y Branca. Bartolomeu entró al servicio del Infante D. Juan, hermano del Rey D. Duarte, y abuelo, entre otros, de Ysabel la Católica y de D. Manuel el Afortunado. Recibió la conquista y Capitanía de la isla de Porto Santo, y se casó con Isabel Moniz, la suegra de Colón. Sus dos hermanas le gustaron al Arzobispo de Lisboa, D. Pedro de Noronha, el cual tuvo en Isabel Perestrelo a D. João de Noronha, y en Branca a Isabel, Diogo y Pedro de Noronha.

D. Pedro de Noronha, hijo del Arzobispo, era Comendador Mayor de la Orden de Santiago (de la que fueron Maestres el Infante D. João y sus dos nietos mayores, segundo y tercer Duques de Viseu). D. Pedro era primo hermano de Filipa Moniz Perestrelo. El Rey le distinguió con la alta dignidad de Mayordomo Mayor. Igualmente, en 1485 encabezó la Embajada de Obediencia a Inocencio VIII, ocasión en que se le comunicó a Su Santidad que Portugal estaba a punto de alcanzar el Mar Índico. Es muy probable que a su regreso se hubiera entrevistado con la Reina de Castilla – su deuda – en Córdoba, ocasión que pudo haber servido para recomendar a su primo político. Falleció por febrero de 1492. Creemos que además de D. Martinho tubiera otro hijo, D. João -sobrinho-, el cual fue nombrado Capellán Mayor del Príncipe D. Afonso en Évora, el 28 de agosto de 1490.

De Diogo, hermano uterino del Mayordomo Mayor no sabemos nada. Su medio hermano y al mismo tiempo, primo hermano D. João de Noronha fue nombrado Camarero Mayor de El-Rey en 26 de febrero de 1492, coincidiendo con la muerte de D. Pedro, a no ser que haya un error, ya que el 25 de julio de 1487 una Carta Régia se refiere a D. Joana de Castro como «viúva de D. João de Noronha». (¿Se trataría del hijo de D. Pedro, hermano de D. Martinho?). /Veríssimo Serrão, pp. 275 y 457./ En 1484 había sido nombrado Gobernador de la Casa Real de la Reina de Castilla y León, D. Juana I (La Cuerda), alias la Excelente Señora /p. 152/. – D. João de Noronha estaba efectivamente casado con D. Joana de Castro, hija del primer Conde de Monsanto, Señor de Cascais, caído en el sitio de Arzila; era hermana del segundo Conde, D. João de Castro, el cual, al suceder a su padre en 1481, era Alcaide Mayor del Castillo de Lisboa. Noronha y D. Joana tuvieron por hijos a D. Pedro Noronha -sobrinho- – en 4.IX.87 recibe en donación la villa de Vilar Maior – y a Branca, la cual se casa en diciembre de 1486 con D. Diogo Pereira, -fidalgo de Nossa Casa-.

Por fin, D. Isabel, hija del Arzobispo en Branca Perestrelo – y asimismo prima hermana de D. Filipa – contrajo nupcias con D. João, Marqués de Montemor, hermano inmediato de D. Fernando, tercer Duque de Bragança, la víctima de D. João II. El Marqués murió sin sucesión exilado en Sevilla. Estos son los Noronha emparentados en grado más inmediato con D. Filipa Perestrelo (fallecida, al parecer, en 1488).

Pero el Arzobispo D. Pedro tenía tres hermanos. La hembra, D. Constança, fue la segunda esposa – sin sucesión – de D. Afonso, Conde de Barcelos, creado Duque de Bragança por el Regente Infante D. Pedro. El primer Duque fue hijo natural, mayor, de D. João I – Maestre de la Orden de Avis que había sido, e hijo natural del Rey D. Pedro, por tanto medio hermano del Rey D. Fernando y de los dos hijos de D. Inés de Castro – habido, como su hermana D. Isabel, en D. Inés, Comendadora de Santiago, D. Constança de Noronha vivía todavía en 1462. (El título de Duque era nuevo en Portugal: D. Pedro asumió el de Coimbra, y a su hermano D. Henrique le dio el de Viseu).

El menor de los hermanos del Arzobispo Noronha era D. Sancho. Fue cuarto Gobernador de Ceuta, y obtuvo el título de Conde de Odemira. Su hija y heredera, D. Maria de Noronha, casó con D. Afonso, Conde de Faro, tercer hijo varón del segundo Duque de Bragança D. Fernando. (Así, D. Isabel de Noronha y D. Maria eran primas hermanas y también concuñadas; esta última relación la tenían también con la segunda esposa del tercer Duque, la Infanta D. Isabel, hermana de la Reina D. Leonor y de D. Manuel el Afortunado, primos hermanos todos de D. Ysabel la Católica).

El Conde de Faro murió en el exilio en Sevilla, mas tuvo en D. Maria de Noronha tres hijas y cinco varones. El mayor, D. Sancho de Noronha, heredó de su abuelo el título de Conde de Odemira. Otro hijo, D. Fradique, será Arzobispo de Zaragoza y Virrey de Cataluña; y una de las hijas, D. Mencia Manuel, se casará con D. Juan de la Cerda, Duque de Medinaceli, descendiente de San Luis y del legítimo heredero del trono de Alfonso el Sabio.

El otro hermano del Arzobispo D. Pedro, D. Fernando de Noronha, se casó con D. Brites de Meneses, heredera de D. Pedro de Meneses, Conde de Vila Real y primer Capitán de Ceuta, así como en el título. Su cuñada, D. Leonor de Meneses, fue la primera esposa del tercer Duque de Bragança, pero murió sin sucesión. El hijo de D. Fernando y D. Brites, D. Pedro de Noronha, alias D. Pedro II de Meneses, heredó el título de Conde de Vila Real, para llegar a ser luego el primer Marqués de Vila Real: casó con D. Beatriz de Bragança, hermana del tercer Duque y cuñada de la Infanta D. Isabel, así como de Isabel y María de Noronha.

Quizás hay que mencionar aquí igualmente al menor de los hermanos Bragança, D. Álvaro. Había sido *Chanceler-mor* del Reino, y luego *Regedor de Justiça*, «suprema função na Côte». Se exiló en Castilla tras la ejecución de su hermano, el Duque. Sus parientes, los Reyes Católicos, le nombraron Contador Mayor de Castilla, y luego Presidente del Consejo Real. Restituido a sus estados por su concañado el Rey D. Manuel, éste le casó con D. Filipa de Melo, hija del Conde de Olivença. Una de sus hijas casó con el Conde de Gelves, y el nieto heredero del título contrajo matrimonio con D. Isabel Colón y Álvarez de Toledo, hija del primer Duque de Veragua, D. Diego Colón Perestrelo, deudora cercana del Duque de Alba y nieta del Descubridor (además de bisnieta de Domenico Colombo, maestro tejedor de paños y tabernero de Saona).

Como se sabe, el primer Duque de Bragança estuvo casado en primeras nupcias con D. Beatriz, heredera del vencedor de Aljubarrota, el Condestable D. Nuno Álvares Pereira. Su hijo segundo Fernando le sucedió como segundo Duque, y su hija D. Isabel se casó con su tío, el Infante D. João, tercer Condestable de Portugal y Maestro de la Orden de Santiago, en cuyo servicio había estado el suegro de Colón. Por este matrimonio, D. Isabel de Bragança era suegra del Infante D. Fernando, hermano de D. Afonso V, y de Juan II de Castilla, y a su vez, abuela de Ysabel la Católica, de D. Manuel I, de la Reina Leonor, etc. – En cuanto al segundo Duque de Bragança, D. Fernando I, contrajo matrimonio con D. Joana de Castro, hija de D. João de Castro y nieta de D. Álvaro Peres de Castro, Conde de Arraiolos y primer Condestable de Portugal. (No sabemos, si hubo entronque con los Condes de Monsanto).

Finalmente, el Arzobispo D. Pedro de Noronha y sus hermanos eran hijos del legítimo matrimonio entre D. Isabel de Portugal y D. Afonso Enríques, Conde de Gijón y de Noroña. Ella era hija del Rey D. Fernando, media hermana de la Reina de Castilla D. Beatriz, y sobrina de D. João I. El era hijo natural de Enrique II de Trastámara, suegro de dicha D. Beatriz (hijo adulterino de Afonso XI de Castilla y León, fratricida y por tanto descalificado para suceder a su hermano D. Pedro, y usurpador de los derechos de las hijas de éste).

En los *Itinerários de D. João II*, del Dr. Veríssimo Serrão aparecen además un D. Luis de Noronha y un D. Fernando de Noronha: el primero se casa en 1486, siendo «fidalgo de Nossa Casa», con «Maria Loba, donzela da Rainha D. Leonor»; el segundo, con D. Constança, «filha de Gonçalo de Albuquerque e de D. Leonor de Meneses» (1485). Y, un dato importante, en marzo de 1489 contrae matrimonio con D. Fernando de Almada, Conde de Avranches, D. Constança de Noronha, doncella de Santa Juana, la hermana de D. João II. Almada es del Consejo, y es Capitão-Mór; la novia es llamada «sobrinha del-Rei», y ella y su madre, D. Brites de Noronha, son dotadas por el monarca. (¿Trataríase de D. Beatriz de Braganza, esposa del primer Marqués de Vila Real?) – Lo cierto es, que el antiguo lanero de Saona no salió trasquilado de Portugal, por lo menos en cuanto a relaciones, algo que la historiografía colombina, nacida de los escritos de Hernando Colón y del P. Casas, nunca ha sabido ni querido calibrar. Sin embargo, nos parece que conviene tener todo esto presente, al tratarse del paso de Cristovão Colombo por Portugal en 1493. /Como referencias: los *Itinerários* ya citados; Francisco Manuel de Melo, *D. Teodósio Duque de Bragança*, Livraria Civilização, Pôrto, 1944, pp. 78-118; Silvio A. Bedini (editor), *The Christopher Columbus Encyclopedia*, New York, 1992, I, 177: *artículo de Rebecca Katz, «Columbus in Portugal»*; István Szászdi León-Borja - Katalin Klimes-Szmik, *El Memorial portugués de 1494*, Tabula Americae núm. 27 - Testimonio Compañía Editorial, Madrid, 1994; Antonio Rumeu de Armas, «Un aspecto de la revalidad luso-castellana por el dominio del Atlántico», *Revista de Indias* vol. XLVI, 177. Madrid, 1986, pp. 21-23/.

(<sup>10</sup>) Véase el *Diario* del Primer Viaje, de que hay muchas ediciones, así, en las colecciones de documentos aquí citadas, en Navarrete y Pérez de Tudela. Sobre el desplazamiento de la Real pareja desde Benavente donde se encontraban desde el 22 de enero hasta el 25 de febrero, véase *Itinerários*. Anota el Dr. Veríssimo Serrão /pp. 489-490/ que D. Leonor se instaló en el monasterio de Santo António en Vila Franca de Xira, «passando o Monarca por Aveiras de Cima e Alcoentre a caminho de Rio Maior-donde se hallaba el 4 de marzo, siendo informado a ese tiempo que en Lisboa se aplacaba la epidemia. Decidió entonces El-Rey acercarse a la ciudad, «para o que tomou o mesmo caminho de Alcoentre e de Aveiras. Talvez pela circunstância de correr menos risco num lugar alto, o Monarca decidiu-se a subir ao pequeno lugar de Vale do Paraíso, a meia légua de Aveiras da Cima: llegó allí el día 5.

(<sup>40</sup>) Ruy de Pina, cap. XLVI.

(<sup>41</sup>) Szászdi, «La llegada de Colón», pp. 293-294. –Casas, I, cap. LXXVII.

(<sup>42</sup>) Era Prior do Crato D. Diogo Fernandes de Almeida, Alcaide-mór de Tôres Novas, y «aio e governador da casa do Senhor D. Jorge», el hijo del Rey. /Damião Peres, p. 367; también los *Itinerários*, p. 454./ – Jerónimo Osório escribe: «Distinguiua-se na comitiva de D. Jorge /cuando, a la muerte de su padre, acude a besarle la mano a D. Manuel/ entre todos pela fama de seu esforço e pela sua urbanidade, D. Diogo de Almeida, Prior da Ordem dos Hospitaleiros em Portugal, que muito privara com El-Rei defunto em autoridade e em favores-. /p. I, 16/ Por cierto, D. Manuel hizo a D. Jorge Duque de Coimbra, y le casó con D. Beatriz -filha do Duque de Bragança. /I, 77/.

(<sup>43</sup>) Pérez de Tudela, *Colección*, I, 99-100: doc. 35. Al piloto de la *Niña*, Sancho Ruiz de Gama, le tocaban 7.000 maravedies por el viaje, al piloto Cristóbal García Sarmiento, de la *Pinta*, 8.030. Sobre el valor del *espadin*. Szászdi, «La llegada», p. 294.

(<sup>44</sup>) Szászdi, «La llegada», p. 289. – Cristóbal Colón, *Memorial de La Mejorada*; con estudio de Antonio Rumeu de Armas, Ediciones Cultura Hispánica; Madrid, 1972, pp. 77-78, 82. Repite la noticia Hernando Colón en un *Parecer* suscrito en 9 de abril de 1524, hallado por István Szászdi en el Archivo General de Simancas: «El perdido parecer de Badajoz», *Homenaje al Professor Alfonso García-Gallo*, III, 257. El cronista aragonés Jerónimo de Çurita también alude al incidente – sin duda por haber visto el *Memorial*– en el cap. XXIX de su *Historia*. Citado por Juan Pérez de Tudela en «La Armada de Vizcaya», p. 43/.

(<sup>45</sup>) Ruy de Pina, *Chronica d'El Rey Dom Joham II*, Coimbra, 1950, cap. LXVI. *Itinerários*, pp. 492-493.

(<sup>46</sup>) Pérez de Tudela, «La Armada». – Sobre los orígenes y creación de la Armada de Vizcaya presentó una importante comunicación István Szászdi León-Borja en el III Simpósio de História Marítima de la Academia de Marinha (1995).

(<sup>47</sup>) Navarrete, I, 312: doc. XVI. Pérez de Tudela, *Colección*, I, 289-290: doc. 52. – El Duque ofrecía sus servicios, lo que los Reyes le agradecen, añadiendo que «Nos entendemos luego en el proveimiento dello con mucho recado e diligencia ... Por ende mucho vos rogamos y encargamos, que estén prestas y aparejadas todas las carabelas de vuestra tierra, por que Nos podamos servir dellas en lo que menester fuere». (Por cierto, años atrás Pêro de Covilhã había estado al servicio del Duque en Sevilla).

(<sup>48</sup>) Las cartas Reales a Colón y a Fonseca, de junio a septiembre, donde se expresan esos temores y se va apurando la partida de la flota del Segundo Viaje – de buques de transporte atiborrados, y pocas armas – se pueden ver en Navarrete, I, así en Pérez de Tudela, *Colección*. A Colón se le instruyó, además, a pasar a buena distancia del Cabo de San Vicente.

(<sup>49</sup>) António Rumeu de Armas, *El Tratado de Tordesillas*, Madrid, 1992, pp. 106-108. Pérez de Tudela, «La Armada de Vizcaya», pp. 42-50. Ádám Szászdi, «La evidencia en torno al descubrimiento portugués de Sudamérica en 1493», *Actas del IV Congresso das Academias da História Iberoamericanas*, Lisboa, 1996, nota 137.

Herrera partió de Barcelona en 22 de abril. Es lógico pensar, que Colón llegó a la Corte antes, tal vez un par de días antes, y no a mediados del mes, como quiere el P. Casas /*Historia de las Indias*, I, ed. BAE, t. XCV, Madrid, 1957, pp. 232-235/. Ruy de Sande, salido de la Corte lusitana el 5 de abril, habría llegado a Barcelona después de la partida de Herrera, aunque su misión había sido anunciada por el mensajero Duarte da Gama.

(<sup>50</sup>) Decir que Colón descubrió el Nuevo Mundo, es un modo de hablar que le hace justicia en la Historia, pero que no es consistente con la realidad histórica en los campos del derecho, de la geografía ni de la economía. Son otros que descubren la casi totalidad del Continente – y en particular, su interior – mientras Colón se limita a recorrer las costas de Venezuela oriental y de Centroamérica, casi sin poner pie en tierra, y sin siquiera entender, ni remotamente, lo que acababa de hallar.

(<sup>51</sup>) En el poder que D. João otorga a sus negociadores el 8 de marzo de 1494, leemos: «... para que por Nos ... podáis tratar, concordar y asentar, y hacer tratos y asientos con los dichos Rey y Reina de Castilla, Nuestros hermanos ... cualquier concierto y asiento y limitación, demarcación e concordia sobre el Mar Océano, islas y tierra firme que en ello hobiere...» /Navarrete, I, 381, primera columna/.

(<sup>52</sup>) Otra vez, la coincidencia de los términos y conceptos con los contenidos en el poder dado a los Procuradores. También el preámbulo termina con expresiones semejantes: «... y por se buscar, procurar y conservar mayor paz y más firme concordia y sosiego, que la mar en que las dichas islas están y fueren halladas, se parta y marque entre Nosostros en alguna buena, cierta y limitada manera». El mismo poder es utilizado para el tratado africano (Marruecos y pesquerías) y, además, se reflejan esos conceptos en el poder que Fernando e Ysabel otogan en Tordesillas el 5 de junio, redactado obviamente con el poder portugués a la vista. /Navarrete, I, 371-381; también en Pérez de Tudela, *Colección*, I, 580-586/.

de su relegación es seguramente Colón, insatisfecho con su contenido y categoría. De ahí que, a fines de mayo, se recaba de Roma la expedición de dos Bulas que representan el desdoblamiento del Breve: la *Eximiae devotionis* recoge los aspectos eclesiásticos, misionales; la *nter caetera* con la fraudulenta fecha de 4 de mayo contiene las correcciones colombinas al texto del Breve. Don Alfonso García-Gallo publicó los textos confrontados del Breve de 3 de mayo y de la Bula del día 4: *Manual de Historia del Derecho Español*, Madrid, 1984, II, 638-646.

Colón tomó posesión solemnemente el 12 de octubre de 1492 en Guanahani, ante el escribano y conforme a todos los actos y fórmulas previstos en el Derecho castellano. Desafortunadamente el P. Casas no cita aquí textualmente el diario colombino. Sus palabras – en que se reconoce un reflejo del acta – son: «por ante todos *tomaba*, como de hecho *tomó* posesión de la dicha isla por el Rey e por la Reina...» Año y medio después, en la ciudad de Isabela, al sacarse copia de la Instrucción que Colón le daba a mosén Pedro Margarite, el escribano Diego de Peñalosa se refiere a aquél como «Almirante Mayor del Mar Océano e Vissorrey e Gobernador perpetuo de la isla de San Salvador e de todas las otras islas e tierra firma de las Indias, descubiertas e por descubrir...» /Navarrete, I, 365: doc. LXXII/. Entre tanto, y probablemente por habérselo llamado la atención en Barcelona, el domingo 3 de noviembre de 1493 volvió a tomar posesión en Marigalante: «Y descendí en tierra con mucha jente, con una vanderá real, y en el lugar más ydóneo, con pendón y alta voz e escrivanos e testigos, nuevamente tomé a tomar posesión della y de todas las otras y de tierra firme en nombre de Vuestras Altezas, replicando los autos de la mesma posesión del año pasado; de la qual no obstante nuevamente tomava, llamando si alguien lo contradecía. Y nombré esta yslla La Galana.» /Carta-relación, enero 1494, en Pérez de Tudela, *Colección*, I, 524: doc.183/. – Es posible, que Martín Alonso Pinchón hubiera tomado posesión de Quisqueya /Isla Española/ el día de Santa Bárbara de 1492, y poco después de Boriquén – véase la deposición de Francisco Medel en los Pleitos Colombinos – mas en todo caso, no sobreviven tales actas. En las demás islas, en aquel año, Colón consideraba suficiente erigir grandes cruces de madera en señal de posesión, práctica, ésta, que había sido de los portugueses, hasta que D. João II dispuso el levantamiento de *padões* comenzando con el primer viaje de Diogo Cão. (Quizás si Bartolomeu Dias dejó una cruz en el Cabo de Buena Esperanza en 1488, es porque ya se le habrían acabado los padrones de piedra que traía en lastre de Lisboa: Véase la comunicación del Comandante António Pereira Cardoso, pp. 28, 401-402).

Algunos historiadores suponen, que Colón fundó en diciembre de 1492 el primer municipio español en América. Se engañan con la expresión «la villa de Navidad». Colón se refiere al *yucayeque* del Cacique Guacanagari: villa significa, pueblo, o aldea (*village* en francés e inglés). Para comenzar, los Reyes no le habían dado poderes para fundar, y la expedición era de descubrimiento, no de colonización. Otra cosa es el «Fuerte Navidad», un miserable palenque, más comenzado que acabado, que en la mente delirante del yemo del Capitan fundador de Porto Santo equivalía a São Jorge da Mina, razón por la cual aparece en la Bula del Santo Padre, del 4 de mayo de 1493. Por cierto, los naufragios de Colón siempre se debían a la Divina Providencia. En el caso de su llegada a Portugal, no cabe la menor duda. En cuanto al embarracamiento de la *Santa María* en la Nochebuena de 1492, escribe textualmente: «...verdaderamente no fue aquel desastre, salvo gran ventura, porque es cierto, que si yo no encallara, que yo fuera de largo sin surgir ...ni este viaje dejara aquí gente..Agora tengo ordenado de hacer una torre y fortaleza, todo muy bien, y una grande cava...» Lo cierto es que la nao no se hundió: la llevaron hasta la lejana playa donde Colón la hizo desguazar. Y ¿cómo iba a pasar de largo? si iba al «puerto de Navidad» por invitación de Guacanagari. /Diario, 26. XII/.

(\*) Los Reyes avisan a Colón del regreso de Herrera y de la inminente llegada de los embajadores portugueses el 12 de julio. /Por error de imprenta o de transcripción en Navarrete, I, 344-345: doc. L, se fecha esa carta en junio. Véase a Pérez de Tudela, *Colección*, I, 436-437/. Le dicen luego el 27 de julio: «Después acá no son venidos los mensajeros que nos escribió /D. João/ que nos enviaba, ni sabemos cosa dello. Verdad es, que Nos han dicho que eran partidos de Portugal para acá por la mar; puede ser, que con tiempo contrario no sean venidos. Y cuanto a lo que decís, que puede ser que se haya detenido de partir el armada de Portugal, esperando a partir después que seáis partido., es posible que sea así, aunque Nosotros dudamos dello, según lo que el Rey de Portugal Nos escribió ...Y sabéis, que... mandamos al dicho don Juan /de Fonseca/, que después de vos en buena hora partido, se quedase él ...en Sevilla y en su costa, para saber de continuo si armaren en Portugal, y que., sabiéndolo, él ficiese otra armada para enviar a vos, que fuese el doble de los navíos que supiese que en Portugal armasen. Esto mismo le mandamos agora... vos procuréis de saber todo lo que se ficiere en Portugal, y de continuo Nos lo faced saber, porque si fuere menester cualquier Provisión de acá, se envíe luego». No obstante, viendo que hubo que sudar sangre para poder financiar la flota colombina y la Armada de Vizcaya ¿de dónde iba a aparecer el dinero para esa armada que iba a doblar la fuerza de la de Almeyda?

En otra Cédula, del 4 de agosto, los Reyes le vuelven a informar a su Almirante: «Ya por otra letra Nuestra vos fecimos saber lo que el Rey de Portugal Nos respondió con Herrera. Fasta agora non son venidos sus mensajeros. Si vinieren antes de vuestra partida, Nos vos faremos saber lo que con ellos se platicare ...en el gasto del dinero se mire mucho...» El mismo día se le dice a Fonseca El Almirante «se dé priesa en su partida. En servicio vos habemos las nuevas que Nos escribisteis de lo que supisteis de Portugal. Procurad de saber todo lo que más pudiéredes, y escribidnoslo luego. Y los mensajeros que nos había de enviar el Rey de Portugal aún no son venidos; pero dicennos que están ya en Aragón de camino para acá». Por fin, el 18 de agosto se le avisa a Colón la llegada de Pina y Diis: «Y cuando al adereszo de armada que desís que tiene el Rey de Portugal, aquí son venidos sus embajadores, que vinieron tres días ha, y aún no se ha comenzado a platicar en los negocios, porque en sus visitaciones se han pasado estos días ...Y si armada hiciera el Rey de Portugal para ir donde vos vais, perded cuidado della, que luego se remediará bien con el ayuda de Dios... Vos por esto no vos detengáis, y partid en buena hora. Muy bien Nos pareció lo que dijistes a Iñigo de Artieta ...que non se moviese a cosa alguna sin Nuestro mandado... Si alguna otra armada se hiciese contra vos, luego se proveerá como cumpla, y ésta /de Artieta/ podrá a tiempo volver. Y no podemos creer, que en manera alguna se haga. Y parésennos, que vos non debéis llegar al Cabo de San Vicente: antes, vos apartad de aquella costa, aunque algund poco rodeéis, por que no vos acerquéis a Portugal para que /no/ sepan el camino que lleváis». /Navarrete, I, 346, 353-354, 357; las mismas cartas en Pérez de Tudela, *Colección*/. – La última misiva de los Reyes a Colón es del 5 de septiembre, y llega a manos del destinatario en Puerto de Santa María (del señorío del Duque de Medina Sidonia), el día 18, una semana antes de zarpar de Cádiz. En esta Cédula le avisan del fracaso de las negociaciones con Diis y Pina; le apuran («mucho vos encargamos que por servicio Nuestro non vos detengáis una sola hora, sino que vos partáis luego en buena hora»); le recuerdan la advertencia de evitar el Cabo de San Vicente, «y que vos apartádes de la costa de Portugal y de sus islas, por non vos embarazar en el camino: esto mismo vos encargamos ahora». /Navarrete, I, 364: doc. LXXI; Pérez de Tudela, I, 488-490: doc. 174/.

(<sup>65</sup>) Navarrete, I, 342, 344-345: doc. XLVI y L. El 1 de junio le escriben: «Y cuando a lo que Nos escribistes, que supistes de los navíos que el Rey de Portugal envió, aquello es conforme con lo que acá sabíamos». Y añaden: «Lo que más supiéredes, Nos hased saber de contyno». – Colón habría obtenido la noticia acaso a su paso por Tortosa, quién sabe si de algún genovés tratante en azúcares – La Real Carta del 12 de julio termina así: «Parésennos, que todavía debéis dar priesa en vuestra partida en buena hora...» Es preferible partir con menos barcos y menos gente de lo proyectado. «Pero si otra novedad supiéredes de Portugal antes que seáis partido, non dejéis de llevar todos los navíos y gente que aquí vos mandamos; y de continuo nos faced saber lo que fisiéredes...».

(<sup>66</sup>) Los Reyes a Colón, 30.III.1493: Navarrete, I, 311: doc. XV.

(<sup>67</sup>) Navarrete, I, doc. LXXI; Pérez de Tudela, I, doc. 174.

(<sup>68</sup>) Navarrete, I, 346.

(<sup>69</sup>) Navarrete, I, 354.

(<sup>70</sup>) Se notan los contactos que tenía Colón en Funchal y Porto Santo. Con veleidades de Capitán General de la Mar, se ofrecía incluso a acabar con los portugueses. Fernando e Ysabel le contestan: «...y que la queréis enviar a buscar con parte de las carabelas que vos lleváredes, muy bien Nos parece que así lo fagáis, pero mirad que los que enviáredes a la buscar, que no toquen en la Guinea ni en la Mina que él /D. João/ tiene, ni la busquen en aquellas partes». /Los Reyes a Colón, 18.VIII.1493: Navarrete, I, 356-357: doc. LXVII/.

(<sup>71</sup>) Navarrete, I, 362-365: doc. LXIX, LXX, LXXI.

(<sup>72</sup>) Navarrete, I, 364. – Véase Ádám Szászdi - István Szászdi León-Borja, «La Llegada de Colón».

(<sup>73</sup>) Colón opina en el *Memorial de la Mejorada*, que «los serenísimos rrey e rreyna de Castilla e de Aragón etc. rrespondieron: quel serenísimo rrey de Portugal ni sus naos no avían jamás nauegado allende de las dichas yslands de los Açores y Cabo Verde cient leguas ... e que a ellos el summo pontífice les auía donado e concedido todas las yslands y tierras firmes ... al poniente desde la dicha rraya ... navegando hasia Yndia o hasia qualquier otra parte... y que asy como todo se lo avía donado, que asy ya todo lo tenían por suyo ... Pero que sy tan encerradas quedauan las dichas yslands, que sus navíos no tenían donde yr a descubrir, como desían /los portugueses/, que por contemplación del amor y debido tan cercano que sus altezas tenían con el dicho señor rrey de Portugal, que les playa de les dar y que fuese suyo, las yslands y tierras que fuesen de la parte de lebante, desde una rraya que mandaron marcar al poniente, adelante de la otra rraya sobredicha dosientas y setenta leguas». /Edición de Antonio Rumeu, p. 79/. En 1524 Hernando Colón prácticamente se copió el *Memorial* paterno en su *Parecer* del 19 de abril. /István Szászdi, «El perdido Parecer de Badajoz», pp. 257-264/. Jerónimo de Çurita a su vez sigue a los Colón.

(<sup>114</sup>) Colón afirma que El-Rey «procuró de saber por formas y artes de *los pilotos /sic, en plural/* y marineros y *gentes* que venían con el dicho Almirante, a los cuales hizo mercedes y dádivas de dinero». El otro piloto, el de la *Niña*, era Sancho Ruiz de Gama. Las «gentes» no eran marineros, y Colón utiliza este término más de una vez para referirse a los indígenas. /Szászdi, «La llegada de Colón a Boriquén», p. 295/.

En cuanto a la cadena insular al este de las Vírgenes, su búsqueda explica la desastrosa derrota, contra viento, que intenta seguir Antonio de Torres a principios de 1495, y el propio Colón en ocasión de su segundo regreso, en 1496. /Véase la Relación de Miguel de Cuneo, en Pérez de Tudela, *Colección*, II, 867-868: doc. 316; y Casas, I, 302-303: cap. CXI/.

(<sup>115</sup>) Uritizamos el adjetivo, porque este expolio de los derechos de Portugal a favor de Castilla equivale a una prostitución política de la Santa Sede. Su origen se halla en la última carta que los Reyes le envían a Colón antes de su partida, con fecha del 5 de septiembre de 1493. Allí le dicen: «Y porque después de la venida de los portugueses /Pina y Diis/, en la plática que con ellos se ha habido, algunos quieren decir /la referencia es al lapidero de Blanes, Jaime Ferrer/, que lo que está en medio desde la punta que los portugueses llaman de Buena Esperanza... fasta la raya que *vos dijistes que debía venir* en la Bula del Papa /*Inter caetera* del 4 de mayo/, piensan que podrá haber islas y aun tierra firme que, según en la parte del Sol que está, se cree que serán muy provechosas y más ricas que todas las otras. Y porque *sabemos, que desto sabéis vos más que otro alguno*, vos rogamos que luego nos enviéis vuestro parecer en ello, porque si conviniere y os pareciere que aquello es tal negocio cuál acá piensan que será, *se enmiende la Bula*: por eso, por servicio Nuestro. *Nos lo escribáis*. /Navarrete, I, 364-365/. Colón recibió la carta el día 18, y zarpó el 25. No se conoce su contestación, pero el contenido de ella se refleja en la *Dudum siquidem*, supuestamente expedida al día siguiente a la partida de Colón de Cádiz, pero cuya data correcta cae, o a fines de octubre, o en diciembre. La Bula amplía las concesiones previas hechas a Castilla a todas las islas e tierras por descubrir, siempre que las naves castellanas naveguen de Europa «hacia el Occidente o el Mediodía»: «no obstante las constituciones y ordenaciones apostólicas y cualesquier donaciones, *concesiones* ... por Nos o Nuestros predecesores hechas a cualesquier otras personas o Ordenes y Milicias ... que no hobiesen surtido su efecto por actual y real posesión, aunque por aventura alguna vez aquellos a quien las tales donaciones y concesiones fuesen hechas, o sus nuncios, navegasen allí; las cuales ...totalmente revocamos, y cuanto a las tierras e islas por ellos actualmente no poseídas, queremos ser habido por hecho...»/Navarrete, I, 546-547: doc. XI; Pérez de Tudela, *Colección*, I, 490-492/. – Aunque en el *Memorial de La Mejorada* Colón acepta el dominio portugués hasta el Cabo de Buena Esperanza, la Bula citada sólo le hubiera dejado a Portugal la isla de S. Tomé, la Mina, Guinea y las islas hacia el norte. Si la entrega del Atlántico Sur a Castilla se halló en la carta de Colón, o si eso se pidió al Papa desde Barcelona, por los decires de Ferrer, no lo sabemos. (Ferrer había oído en Damasco, que el oro y piedras preciosas llegaban desde allí: debe de ser el reflejo del oro que se obtenía en el puerto de Sofala y, por qué no también, de ocasionales diamantes).

(<sup>116</sup>) El 3 de febrero de 1500, en Santo Domingo, Colón escribe a los Reyes: «Yo creo, que se acordarán, que aquel buen rreligioso frai Juan Pérez, el qual yncitó a Vuestras Altezas otras empresas, así como a la de Granada y de los judíos: qué y yo benimos a su rreal solio con ésta de las Yndias y apropiada para la conquista de la Casa Santa. El es muerto ...» /Pérez de Tudela, *Colección*, II, 1177-1178: doc. 440/. –Para calar en la mente de D. Ysabel en cuanto a su actitud frente a los que no abjuraban de la religión hebrea, tómesese en cuenta la exigencia suya (injustamente atribuida a la Princesa Isabel) de que sean expulsados de Portugal los judíos, para que D. Manuel pudiese casarse con la heredera de los Reyes Católicos. – Relacionado con la expulsión de Castilla, hay buen número de documentos en Navarrete y Pérez de Tudela, *Col.*: véase también el trabajo de Joseph Pérez, *Historia de una tragedia. La expulsión de los judíos de España*, Barcelona, 1993.

(<sup>117</sup>) Los ingenuos Reyes le contestan a Colón el 4 de agosto de 1493: «En lo que decís que queréis saber, con quién enviaréis el oro que hobiéredes de enviar Dios queriendo, en eso non es menester que de aquí lo nombremos, sino que lo enviéis con persona que sepáis que lo traerá a buen recado, y lo dará a quien Nos mandaremos». Y el 5 de septiembre le comentan su Diario: «Nosotros mismos, y no otro alguno, habemos visto algo del libro que Nos dejastes. Y quanto más en esto platicamos y vemos, conocemos cuán gran cosa ha sido este negocio vuestro, y que habéis sabido en ello más que nunca se pensó que pudiera saber ninguno de los nascidos. ¡Plega a Dios que lo venidero consiga con lo comenzado!» /Navarrete, I, 353, 365: doc. LXII, LXXI/.

(<sup>118</sup>) Pérez de Tudela, *Colección*, I, 493. Y añade el hasta hace poco Confesor de la Reina: «De que /de las Indias/ ni una palabra me ha escrito Vuestra Alteza, ni yo, si bien me acuerdo, otra sino ésta.» Los autores han comentado este aparente distanciamiento entre el jerónimo y su Real penitente. Fray Hernando era uno de los que habían sido contrarios a los planteamientos del proyectista genovés, creemos que por considerar, que el

embarcarse en la aventura colombina, la Reina estaría violando el juramento con que sancionó el Tratado de las Alcaicovas. Del problema de conciencia de la Reina Católica, en tanto que obstaculizaba la aceptación del plan colombino, trató con mucha perspicacia don Manuel Giménez Fernández. Fue, al aparecer, el franciscano Pérez quien obvió ese obstáculo.

(<sup>60</sup>) Navarrete, I, 368; II, 284-285: doc. XII, XIII y XIV. Fray Bartolomé se equivoca sobre la fecha de la llegada de Torres /I, 286/.

(<sup>61</sup>) Son numerosísimos los documentos y fuentes que muestran el estado precario de las finanzas de la Corona de Castilla y León en cuanto a encarar una guerra. Aquí sólo me remito a la comunicación de István Szászdi León-Borja, leída en el III Simpósio de História Marítima (Academia de Marinha, Lisboa, 1995), en torno a los escollos financieros en que casi zozobró la Armada de Vizcaya, de Artieta. Se puede añadir, que la guerra con Francia impedirá la exportación de lana a Brújias, reduciendo aún más los ingresos fiscales. Es de creer, que la guerra contra Carlos VIII se financiará por la Hacienda de Sicilia y Cataluña.

(<sup>62</sup>) Navarrete, I, 373.

(<sup>63</sup>) Navarrete, I, 369-371 y ss. Sobre Ruy de Sousa: *Itinerários* (ver índice, p. 612); Rumeu, *El Tratado de Tordesillas*, Madrid, 1992, pp. 141-142. Nótese que Rui de Leme era natural de Madeira.

(<sup>64</sup>) Asistió al Capítulo el Comendador de Auñón, fray Francisco de Bobadilla; István Szászdi León-Borja, -La Corona y las Órdenes Militares: los Comendadores Gobernadores de las Yndias», texto y nota núm. 14 /Comunicación leída en el Congreso de la Historia de las órdenes Militares. Ciudad Real, mayo de 1996/. – Rumeu, *El Tratado*, indica que la Corte llegó a Tordesillas el 8 de mayo.

(<sup>65</sup>) El 13 de abril los Reyes escriben, en carta a Colón: «... por la priesa de la partida destes navíos que agora van, los cuales, a la hora que lo /la llegada de Torres/ aquí supimos, los mandamos despachar...» /Navarrete, I, 368: doc. LXXXIII/. Al día siguiente Bartolomé Colón recibió conducta de Capitán, y los Reyes «le mandaron a La España con tres navíos». /Hernando Colón, cap. LXI/. La partida de las tres carabelas habría sido inminente, ya que los preparativos se habían ordenado un mes antes. A ellas se refieren los Reyes en Cédula dirigida a Fonseca, de Medina del Campo, 21.VI.1494: «el gasto que se ha hecho con la armada que *agora se envió* a las Indias». /Navarrete, II, 287: doc. XVI/. En otros trabajos hemos documentado la convicción colombina de la existencia de esa cadena de islas.

(<sup>66</sup>) *Memorial de la Mejorada*, p. 83.

(<sup>67</sup>) Esta partición por la mitad del espacio intermedio la señala Pérez de Tudela, «La Armada de Vizcaya», p. 81 – basándose en Çurita, el cual a su vez sigue al *Memorial* colombino. Rumeu, *El Tratado*, p. 142, también escribe: «No se conoce el criteriosseguido para dividir el océano Atlántico. Pero si calculamos la distancia que media entre las islas de Cabo Verde y La Española, la línea situada a 370 leguas coincide casi exactamente con la mitad del espacio oceánico interpuesto».

(<sup>68</sup>) En su carta del 16 de agosto de 1494 los Reyes avisan a Colón de la firma de la capitulación de Tordesillas, cuyo texto le envían. Le animan a hacer más descubrimientos, prometiendo hacerle más mercedes. La carta-relación de enero que trajo Torres les dio «mucho gozo y alegría». Sin embargo, «algo más querríamos que Nos escribiédesed, así en que sepamos, cuántas islas fasta aquí se han fallado y a las que habéis puesto nombres, qué nombre a cada unas: porque, aunque no bráis algunas en vuestras cartas, no son todas. Y a las otras, los nombres que les llaman los indios, y cuánto hay de una a otra, y todo lo que habéis fallado en cada una dellas, y lo que dicen que hay en ellas». /Casas, I, 287: cap. CIII; también en Pérez de Tudela, *Colección*, II, 659: doc. 219/.

(<sup>69</sup>) Pérez de Tudela, *Colección*, I, 526-527. – Mucho se ha cacareado la genialidad náutica de Cristóbal Colón, incluso por oficiales de la marina de varios países, además de todos los especialistas colombistas. El primer y fundamental error que cometen es no saber distinguir entre las funciones y aptitudes de capitán, maestre y piloto. Colón fue *Capitán Mayor* del Primer Viaje, y *Capitán General* del Segundo; nunca había sido *maestre* de ningún buque, y mucho menos *piloto*. Era hombre de tierra que por su oficio de lanero o por otros motivos había viajado por mar; tan hombre de tierra como Gama, Cabral, Almeyda, Albuquerque y ... don Juan de Austria. Es Colón y – ultratumba – mediante su hijo Hernando, quien puso en circulación el mito de su genialidad e infalibilidad náutica y cosmográfica, y muy pronto entraron en su juego los crédulos, incautos e ignorantes en la materia, primero D. Ysabel y D. Fernando. Aunque, hay que hacerle justicia, en un principio Fernando II de Aragón y Sicilia albergaba algunas dudas, como se puede deducir de una línea de la Cédula que en 23 de febrero de 1512 dirige a los Oficiales Reales de la Isla Española: «todos los que hablan en descubrir, quieren tener fin a la capitulación que se hizo con el almyrante Colón, y no piensan como *entonces nyninguna esperança avía* de lo que se descubrió, ny se pensaha que aquello pudiese ser». /Vicente Murga Sanz, *Juan Ponce de León*, Barcelona, 1971,

p. 298: doc. XV. /Pero al vover Colón de *las Yndias*, la Reina Católica recibió del Descubridor la manzana de las fantasías y mentiras, y su esposo la mordió igualmente.

Si nos detenemos en tales extremos, es para mostrar la casi total orfandad en materia geográfica de la delegación castellana en Tordesillas, al mismo tiempo que insistimos en nuestra sospecha de que tal no fue el caso de los negociadores de D. João. Y, para ilustrar el caso, vamos a extraer lo pertinente de la correspondencia de los Reyes con su Almirante del Mar Océano. Al partir de Barcelona a fines de mayo de 1493, Colón les dejó el manuscrito original, único de su Diario. El 1.VI. los Reyes le escriben: «Y cuanto a lo que decís, que habéis menester el libro que acá dejasteis, y que se trasladase y se vos enviase, así se hará, y darse ha forma como lo lleve don Juan de Fonseca». – Cuando se estima muy cercana la llegada de la embajada de Pina y Diis, la Real Carta del 4.VIII. termina así: «Las cartas de navegar Nos enviad en todo caso antes que os partáis, en lo cual servicio Nos faréis». – El 15 de agosto llegaron los portugueses. El 26, el Cardenal Mendoza escribe a Jaime Ferrer para que se traslade de Blanes a Barcelona, «y traed con vos el mapa mundi y otros instrumentos, si tenéis, tocantes a cosmografía». Pero hacen falta datos concretos. D. Ysabel, sola, le escribe a Colón el 5 de septiembre, que le está enviando su Diario, en copia hecha por dos amanuenses, y en secreto para que Pina y Diis no se enterasen. La Reina lo había estado leyendo: «Ciertamente, segund lo que en este negocio se ha platicado e visto, cada día se conosce ser muy mayor e de grand calidad e sustancia, y que vos Nos habéis en ello mucho servido, y tenemos de vos grande cargo. Y así esperamos en Dios, que además de lo asentado con vos /en Santa Fe, 17.IV.1492/, que se ha de faser e complir muy enteramente, que vos recibiréis de Nos mucha más honra e merced y acrecentamiento, como es razón y lo adeban vuestros servicios y merescimiento». Empero, los datos geográficos sin duda alguna habían hecho falta al intentar negociar con los portugueses: «La carta de marear que habiades de faser, si es acabada, *me* enviad luego». Es la despedida de la Reina; el mismo día ambos soberanos, juntos, se dirigen a su Almirante *in partença*: «Nosotros mismos, y no otro alguno, habemos visto algo del libro que Nos dejastes, y cuánto más en esto platicamos y vemos, conocemos cuán gran cosa ha seído este negocio vuestro, y que habéis sabido en ello más que nunca se pensó que pudiera saber ninguno de los nacidos ... Y porque para bien entenderse mejor este vuestro libro, habíamos menester saber los grados en que están las islas y tierra que fallastes, y los grados del camino por donde fuistes, por servicio Nuestro, que Nos los enviéis luego, y asimismo la carta, que vos rogamos que Nos enviádes antes de vuestra partida, Nos enviad luego muy cumplida, y escritos con ella los nombres; y si vos pareciere, que no la debemos mostrar, Nos lo escribid».

Pero el secreto de la «política del secreto» del «Inmortal Nauta» consistía en su total despiste; los propios Reyes – o algún Consejero – se dieron cuenta, al aconsejarle: «Y platicando acá en estas cosas, Nos parece que sería bien que llevádes con vos un buen estrólogo, y Nos parecía que sería bueno para esto fray Antonio de Marchena /el de la Rábida/, porque es buen estrólogo /opinión exclusivamente basada en las de Colón y fray Juan Pérez/ y siempre Nos pareció que se conformaba con vuestro parecer /requisito sine qua non/. Por eso, si a vos parece, sea éste; si no, sea otro cual vos quisiéredes, y una carta vos enviamos Nuestra para él, en blanco la persona: hinchidla para quien vos pareciere que debe ir. Pero por esto non vos detengáis una hora de partir, que si agora no fuere, él podrá ir en alguna o algunas carabelas que converná que vos enviemos ...» /Estos documentos, en Navarrete, I, y Pérez de Tudela/.

(\*) Según Duarte Pacheco, del lado portugués, y Jaime Ferrer (en 1495) el meridiano de base era el de la isla de Santiago, aunque por lo demás el catalán habla de las islas en plural, como lo hace también el Tratado, lo que en buena conciencia implica que las 370 leguas había que contar desde la playa occidental de la isla más occidental. Creemos que la individualización de Santiago – la isla central y principal – se debería a que se le conocía la longitud. Empero, mientras Ferrer no puede ser considerado una autoridad válida para decidir la cuestión, Duarte Pacheco /*Esmeraldo*, Primeira Parte, cap. 28/ se limita a decir que Santiago es la mayor y principal isla: habría sido Duarte Leite quien habría probado que para aquél Santiago era el punto de arranque de las 370 leguas. /Max Justo Guedes, pp. 43, 56. Para Ferrer: Navarrete, I, 360/.

En cuanto a *Tin de España* – y no «Fin», como se ha querido interpretar – en su siguiente carta-relación Colón dice *Golpbo de España*. Según Timoteo O' Scanlan, *Diccionario Marítimo Español*, Madrid, 1831 /1974/, p. 159, *tina* en italiano significaba *babia*

(\*\*) Véase nuestro trabajo, *La legua y la milla de Colón*, Cuadernos Colombinos XVII, Valladolid, 1991. Sobre el origen antiguo – egipcio – de las medidas de longitud o itinerarias, tengo varios trabajos presentados o en prensa; y como un adelanto, el apéndice del ya citado «La llegada de Colón». Para el origen del módulo de 16 2/3, véase a Rolando A. Laguarda Trias, *La aponación científica de mallorquines y portuguesa a la cartografía*, Madrid, 1963, pp. 61-67.

Con respecto a la carta colombina consultada en Tordesillas el señalamiento de paralelos y meridianos es de inspiración ptoleámica. En lo que concierne las distancias, fue el piloto Ferrer, quien las media en la nao Capi-

tana y no Colón, tanto en el Primer Viaje como en el Segundo. A Colón se debe, por otra parte, la utilización del módulo de 14 1/6 leguas por grado.

(<sup>61</sup>) Para Ferrer: Navarrete, I, 360. Duarte Pacheco da 15 grados 50 minutos para Boa Vista, y 15 grados 20 minutos para Santiago /p. 35, 101/ De nuestra parte sospechamos, que el error es debido al genovés, como resultado de la burla que le hace D. João en diciembre de 1488, en ocasión del regreso de Bartolomeu Dias, cuando también le hace creer que el Cabo se hallaba en 45 grados, y probablemente le hace llegar un ejemplo de la obra de Pierre d'Ailly, para que abraza el módulo de las 14 1/6 leguas. /Szászdi, *La legua*. pp. 55-62. Véase también a J. Cortesão, *A política de sigilo nos descobrimentos nos tempos do Infante ... e de D. João II*, Lisboa, 1960, pp. 48-53. Igualmente, Armando Cortesão, *The mystery of Vasco da Gama*, Coimbra, 1973, pp. 17, 100. Es también pertinente: W.C.L. Randles, «La naissance de la science nautique portugaise...» *I Simpósio de História Marítima*, Academia de Marinha, Lisboa, 1994, p. 66, donde escribe: «Malheureusement, les témoignages de Colomb sont d'une extrême fragilité, car ils dénoncent soit la faible compétence, aussi bien de Vizinho que de Dias, pour effectuer des mesures, soit de grosses erreurs de transcription de la part du Génois». /— En conformidad con la hipótesis de que se trate de una treta de El-Rey, se halla también la obra del cartógrafo alemán establecido en Florencia, Martellus.

(<sup>62</sup>) Para el trasfondo de estos problemas se puede ver mi trabajo, *La legua y la milla de Colón*. Quiero añadir, que me retracto de mi apreciación de otrora en el sentido de que en Tordesillas los portugueses habrían actuado con ventajería en lo tocante a la raya de demarcación: estoy convencido ahora, que negociaron de entera buena fe, conforme al sentido de las palabras con que D. João cerrara la discusión con Colón en la noche del 9 de marzo de 1493, y porque, además, una vez asegurados los accesos occidentales de la ruta a la India, un par de leguas más o menos no justificarían poner en riesgo las buenas relaciones con Castilla.

Para Chanca, véase a Pérez de Tudela, *Colección*, I, 505: doc. 181; o Navarrete, I, 184. Colón menciona el eclipse de marzo de 1494 en su carta-relación escrita originalmente en el Puerto de Santa Cruz de la Isla Saona, en la segunda mitad de septiembre de 1494. /En Pérez de Tudela, *Colección*, II, 746: dos. 256/. Allí mismo, el 14 de septiembre, Colón observó un eclipse lunar, que es probablemente lo que le indujo a estimar la diferencia de longitud entre Cádiz y Cuba occidental en 150 grados: «salía el Sol en Sevilla después de dos horas /4 de la madrugada/ quando yo sentía noche y la vista del Sol me dexava» /18 horas del día anterior/. La distancia correcta es de unos 77 grados: error de casi cien por ciento. O se trata de crasa incompetencia del «imortal nauta», o de los efectos del inminente brote psicopático que le mantendrá incomunicado por más de cinco meses. El P. Casas había visto y utiliza esa carta de Colón /I, 271/, y también el diario colombino de ese viaje, según el cual /I, 277/ la distancia entre Cádiz e Isla Saona era de 5 horas 23 minutos: habiendo algo más de 62 grados de diferencia longitudinal en realidad, la diferencia de hora sería de 4h con algunos minutos. Son varios los historiadores portugueses que han invocado el texto del Tratado como prueba de que en Lisboa se tenía conocimiento en 1494 del Brasil. Así, Gago Coutinho, I, 90, 257-258, 329; II, 11, 32. Jaime Cortesão, *Los portugueses*, y en *Os descobrimentos portugueses* y en *Brasil, de los comienzos a 1799* /en Antonio Ballesteros Beretta, *Historia de América*, tomo 26/, pp. 124-161 Armando Cortesão, pp. 145, 161-162.

(<sup>63</sup>) Navarrete, I, 383-384.

(<sup>64</sup>) Antonio Rumeu, en su edición del *Memorial de la Mejorada*, p. 26.

(<sup>65</sup>) Idem, p. 84. — Las Yndias de Colón comenzarán a ser rentables a partir de 1500, aunque mucho menos de lo que había prometido su inventor. Habrá que esperar otros veinte años más, para que la Quarta Pars —ya que no la India — premiara de veras la apuesta de Ysabel y Fernando, dándole a Colón póstumamente su sitio en la Historia universal. Pero la desilusión había cundido ya a partir de 1494 (para la mayoría de los que fueron en el Segundo Viaje, a partir de noviembre de 1493). Los Reyes —más D. Ysabel que su esposo — seguían apoyando a su Virrey de la India, pero la inexistencia de réditos era una dura realidad. En el preámbulo de la carta-relación de su Tercer Viaje (1498), después de extenderse sobre el tema de la desilusión (o maledicencia) de la gente, concluye Colón: «quanto yo más dezía, tanto más se doblava a poner esto a vituperio, amostrando en ello aborrecimiento ... respondieronme Vuestras Altezas riéndose y diciendo que yo no curase de nada, porque no davan auctoridad ni creencia a quien les maldezía de esta empresa». /Pérez de Tudela, *Colección*, II, 1096: doc. 405. Navarrete, I, 207/. Pero, como dice el mismo Colón, «nació allí maldecir y menosprecio de la empresa comenzada en ello, porque no había yo enviado luego los navíos cargados de oro», como de hecho había dado a entender, que lo haría. Y, al margen de lo que le dijeran cara a cara los Reyes, en carta del 28 de marzo de 1496, antes que llegase el Virrey-Almirante de regreso de La Española, le dicen al Dr. Puebla, su Embajador ante Enrique VII de Inglaterra: «quanto a lo que desis que allá es ydo uno como Colón, para poner al rey de Ynglaterra en otro negocio como el de las Yndias syn perjuicio de España ni de Portugal: sy asy le acude a él como a Nosotros lo de las

Yndias, bien librado estará. Crehemos que esto será echadiso del rey de Francia por poner en esto al Rey de Inglaterra, para lo apartar de otros negocios...» /Publicado originalmente por Luis Suárez Fernández, *Política internacional de Isabel la Católica*. Valladolid, 1971, IV, 508; citado aquí de István Szászdi León-Borja, «Después de la Inter caetera», *Memoria del X Congreso del Instituto Internacional de Historia del Derecho Indiano*, México, 1995, II, 1578-1580/.

(<sup>66</sup>) Pérez de Tudela, *Col.*, II, 1095-1096. Casas, I, 339. Navarrete, I, 207-208. Los Reyes nada sabían, de que su Almirante del Mar Océano iba a hacer escala en Madeira y en las Islas de Cabo Verde, ni mucho menos tenía licencia para ello de D. Manuel. Aunque es obvio que su acción era premeditada, en su carta-relación la justifica, con que se viera obligado porque unos corsarios franceses merodeaban por el Cabo San Vicente. Además de que pudo haber evitado el Cabo sin tomar a Porto Santo, aun menos justificada es su escala en el Archipiélago meridional, pudiendo haber proseguido su viaje – con mejores resultados – desde las Canarias a Trinidad.

(<sup>67</sup>) Casas, I, 348-349.

(<sup>68</sup>) Casas, I, especialmente las pág. 351 y 369-370.

(<sup>69</sup>) Casas, I, 350-351. – Ya Gago Coutinho y algunos otros historiadores portugueses fijaron su atención en este Tercer Viaje colombino.

(<sup>70</sup>) Esto le dicen hombres principales de Santiago en 1498: la noticia refleja unos hechos ocurridos un cuarto de siglo antes. Citamos de Albuquerque (p. 66): «data de 12 de Janeiro de 1473 a doação em favor dos filhos da infanta D. Beatriz de uma ilha que teria sido avistada junto do arquipélago de Cabo Verde...» Afonso V le dice a su cuñada: «... a infanta D. Beatriz ... nos disse que o infante meu irmão ... havendo alguma informação de uma ilha que através da ilha de Santiago aparecera, algumas vezes a mandara buscar; e como porque então se não achasse, que ela tinha tenção de a outra vez a mandar buscar se dela fizéssemos mercê para seus filhos.» /Publicado originalmente por Silva Marques/. – Para la cita que hacemos en el texto: Casas, I, 350.

(<sup>71</sup>) Armando Cortesão (p. 173) ha señalado muy correctamente, que D. Manuel, aun cuando informara a sus suegros y al Papa del éxito del viaje de Vasco da Gama, tuvo mucho cuidado en no revelarles la derrota seguida.

(<sup>72</sup>) Casas, I, 350-351

(<sup>73</sup>) Véase acerca de esto la carta de Jaime Ferrer a Colón, fechada en Burgos el 5 de agosto de 1495 y dirigida a «la Gran Isla de Gibau». (Colón se hallaba por entonces en la costa meridional de la China, es decir, de Cuba). Ferrer escribe por mandato de D. Ysabel, para decirle al Descubridor, «que la vuelta del equinoccio son las cosas grandes y de precio, como son piedras finas y oro y especias y drogaria ... lo más que pude sentir de muchos indios /de los auténticos/ y árabes y etiopes, es que la mayor parte de las cosas buenas vienen de región muy caliente, donde los moradores de allá son negros o loros...» El tono de adulación y el invocar la Divina Providencia que «mandó al gran /Santo/ Tomás de Occidente en Oriente por manifestar en India nuestra Sancta y Católica Ley, y a vos, Senior, mandó por esta oppósita parte de Oriente a Poniente, tanto que por Divina Voluntad sois legado en Oriente y en las extremas partes de la India superior...» sugieren, que el hábil lapidario era fiel a las pautas recibidas de la Reina Católica. /Navarrete, I, 361-362/. – Ya hemos citado la carta de los Reyes a Colón, del 5 de septiembre de 1493, la cual refleja la información comunicada por Ferrer. /Navarrete, I, 364/.

(<sup>74</sup>) Casas, I, 352. En la página siguiente tiene a Colón en aguas de Trinidad, quejándose de los calores pasados, por lo que seguirá la costa hacia poniente para aprovechar la frescura de la tierra. «Y por esta causa dice que pueden navegar los portugueses que van a la Guinea ... porque van de luego de tierra o de costa ... Dice más, que agora estaba en el mismo paralelo de donde llevan el oro al Rey de Portugal, por lo cual cree que quien buscasse aquellas mares hallaría cosas de valor.»

(<sup>75</sup>) *Memorial de La Mejorada*, p. 83. En la pág. 81 acusa a D. Manuel de que «ha mandado a sus naos ... al polo ártico, y fueron allende de la dicha rraya que avían marcado, allende de la del summo pontífice. Sobre la intentona de Caboto, véase, entre otros, a István Szászdi, «Después de la Inter caetera...» – Por otra parte, el negativismo de Duarte Leite en cuanto la presencia castellana en las costas del actual Brasil, bajo el título desafiante de «Os falsos precursores espanhóis de Cabral» (I, pp. 507-536), además de veleidades patrióticas que compensan su oposición a ciertas tesis de otros historiadores portugueses, no tiene otra explicación que su desconocimiento de la historiografía española pertinente, es decir, todo lo publicado ya en su tiempo.

(<sup>76</sup>) *Esmeraldo*, pp. 20-21, 36-37. Para el encuentro del Ecuador con el meridiano de Tordesillas y la línea de costa en el mismo punto, véase la carta de Estevão Frois a D. Manuel I, fechada en Santo Domingo a 30 de julio de 1514, donde interpreta «que o assento quanto a limites era que da linha equinocial para o sul pertencia a V. A., e da mesma linha para o norte a El-Rei de Castela, e nós não passamos a linha equinocial nem chegamos a ela com 150 leguas». /J. Cortesão, *Brasil*, doc. 5, p. 522/.

(<sup>7</sup>) Decimos, que a fines de 1498, por considerar la misión un efecto del Tercer Viaje colombino. La extraña interpretación que se le da al *Esmeraldo*, de mandar a su autor en misión a Groenlandia, no parece tener mejor justificación que la de aferrarse a la prioridad de Cabral como descubridor del Brasil. Ya vimos la alusión de Colón a una expedición portuguesa a aguas septentrionales (1497). Sobre Pedro Barcelos y João Fernandes Labrador, véase – entre otros – a J. Cortesão, *Los portugueses*, pp. 741-743, 745, 755, 748. Damião Peres y otros que cita, descartan toda actividad en la costa brasileña en 1498, al transferir la acción a América Central y Septentrional: pp. 364-368. Sin embargo, en la pág. 442 no deja de mencionar «a tábua de latitudes brasileiras registradas por Duarte Pacheco ...». El ilustre Historiador entra en más detalles concernientes a la controversia, en su Introducción a la edición del *Esmeraldo* a cargo de la Academia da História, pp. XVII-XX. En cuanto a nosotros, sin entrar a estudiar detalladamente lo concerniente al Norte, remitimos de nuevo al *Memorial de La Mejorada*, al citado trabajo de István Szászdi, y a Jaime Cortesão; y en lo tocante al Brasil (1498), llamamos la atención sobre los numerosos detalles que D. Pacheco nos brinda en torno suyo. Añadiremos lo escrito por Luciano Pereira da Silva quien, según D. Peres (p. XVII) representaba «la corriente de opinión más generalizada; y lo resume así: «... perfilha como tal o Brasil, utilizando o método de exclusão de partes: das terras setentrionais não deve ter tido Duarte Pacheco conhecimento directo, pois nenhuma inclui na tábua de latitudes anexa ao *Esmeraldo* ...; às terras centro-americanas não o enviaria D. Manuel, pois isso representava violação do tratado de Tordesilhas ...; só terras brasileiras poderiam, portanto, ter sido as descobertas por Duarte Pacheco em 1498...»

(<sup>8</sup>) La carta de Mestre João, en J. Cortesão, *Brasil*, doc. 7, p. 534; también en Guedes, doc. (g), p. 141. D. Peres indica, (pp. 402-403) que fue Joaquim Noberto de Sousa e Silva el primero en utilizar el documento (*Revista Trimestral do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*, T. XV, 125-209).

(<sup>9</sup>) Nuestro punto de vista es, que en tanto no se pueda decir que la referencia de Mestre João a tal mapa, como prueba de que esa tierra ya era conocida, fuera de la categoría de *testis unus*, su valor probatorio aumenta más allá de lo que tendría como documento aislado. Tómese en cuenta también, que el que escribe es médico Real, y se precia de aventajar a los pilotos en fijar la latitud, gracias a su uso del astrolabio. Por consiguiente es muy poco probable, que hubiera prestado atención a una isla colocada al azar en una de esas cartas oceánicas, resultantes de las fantasías de un Toscanelli, Behaim u otros.

Pero Vaz da Cunha, o *Bisagudo*, es un personaje histórico, a quien El-Rey encargó que acompañara hasta su patria, el Senegal, al príncipe jalofo cristianizado Bemoim; pero en vez de llevar a buen término la misión, mató al príncipe por ciertas suspicacias. En los *Itinerários* se le menciona entre el 1 de octubre de 1488 hasta fines de noviembre, incluyendo su solemne bautismo en Setúbal y los preparativos, «provisões e armas para a expedição em socorro de Bemoim». Como anota Veríssimo Serrão, Rui de Pina trata el tema en el cap. XXXVII de su *Cronica*; y nos remite además al estudio de A. Teixeira da Mota, «D. João Bemoim e a expedição portuguesa ao Senegal em 1489», *Boletim Cultural da Guiné Portuguesa*, núm. 101, Bissau, 1971, pp. 63-111. (Véase también a L. de Albuquerque, p. 111; y Vitorino Magalhães Godinho, «Duarte Leite e a evolução dos estudos de História dos Descobrimientos», en su edición de Leite, p. 400.) Damião Peres trata del caso en las pp. 402-405. Siempre en busca del término medio, rechaza el valor probatorio de Mestre João, mas añade: «É contudo, mais um indício de que em Portugal – e como já mostramos, desde o tempo de D. João II – se acreditava na sua existência. Foi certamente para esclarecer essa fortíssima suspeição, se não para afirmar públicamente uma certeza, secretamente guardada nas altas esferas governativas, que a imponente armada de Pedro Álvares Cabral se afastou para ocidente muito mais que o necessário à missão oriental de que ostensivamente ia encarregada». «También comenta el mismo Académico: «Gago Coutinho entende que no mapa do Bisagudo estaria representado o fruto de explorações pessoais, pois que éle bem poderia ter sido um dos realizadores de viagens de reconhecimento das regiões ocidentais do Atlântico meridional, empreendidas em alargamento da torna-viagem da Mina pelo sul do Equador, circunstâncias que explicariam ... a ignorância do *Bisagudo* quanto a serem ou não habitadas essas terras, então decerto simplesmente avistadas». Y añade D. Peres: «De tódas as referidas interpretações a menos frágil é certamente a de Gago Coutinho...».

Y una última nota: En los *Itinerários* se menciona a un Pedro da Cunha, escudeiro da Casa Real (2.I.89), así como a Gil y a Martin Vas da Cunha entre 1483-84: el primero figura (24.IV.84) confirmado «no cargo da governança da duquesa de Bragança», y en una carta de merced del 27.VII.84 se le titula «fidalgo da nossa casa e do nosso Conselho».

(<sup>10</sup>) Cortesão, *Brasil*, pp. 136-146.

(<sup>11</sup>) Gago Coutinho escribe (II, 41 y 46): «Ora, só um estudo prévio poderá ter aconselhado, tanto para verão como para inverno, esse tipo de navios *redondos*, impróprios para reconhecimento de regiões desconhecidas... «Y» a confiança com que a bordo de navios de panos redondos ... tanto Gama como Cabral se lança»

ram na complicada travessia do Atlântico Sul ... denúncia claramente, pelo menos aos técnicos náuticos, um conhecimento desse mar nas diferentes épocas do ano ... ambos se afastavam da costa de Pernambuco, evitando o risco de lá ensacarem as suas naus...» Véase también I, 90. Añadamos aquí el comentario del Almirante –de miras a nuestra tesis de que Gama hizo escala en la Mina– en el sentido de que si no hubiera sido por el perfecto conocimiento de vientos y corrientes, tanto Gama como Cabral hubieran partido de la Mina– Para J. Cortesão, véase, entre otros, *Brasil*, pp. 124-150.

(<sup>82</sup>) Pérez de Tudela, «La Armada de Vizcaya», p. 83: «D. Juan ... ha preferido seguir la vía que señalaba la cordura, asegurándose aquellos espacios en que se descubrirá el Brasil (y cuyo conocimiento por el Portugués, en las fechas de 1494, me parece más que probable)», e invoca la autoridad de Jaime Cortesão. Antonio Rumeu es más tentativo, pero escribe – con Pérez de Tudela a la vista – que «no faltan historiadores que den por sentado el descubrimiento primigenio y secreto del Brasil, tema contradictorio, sumamente discutido por la historiografía contemporánea». / *El Tratado* p. 146/.

(<sup>83</sup>) Gago Coutinho, II, 43.

(<sup>84</sup>) D. Peres, p. 323. En la p. 320 había escrito: «Já em 1900 Zeferino Cândido chamara à dita rota '*novo método de marinhar pelo Atlântico*', mostrando-se convicto de que 'Vasco da Gama ia na trilha nova, recomendada e definida pelas suas instruções, que tódas lhe ordenavam que caísse para oeste, quando a sua mira lhe ficava para leste.» Luego D. Peres pasa a sintetizar la conferencia dada por Gago Coutinho en Rio de Janeiro, el 2 de mayo de 1927: «Vasco da Gama, podendo repetir o costeamento da África como o praticara Bartolomeu Dias, preferiu a essa rota... uma outra, muito mais arriscada, pelo golfo; como a sua missão não consistia em explorar o Atlântico meridional, mas sim em chegar à Índia, a lógica manda descrever em temeridades, podendo assim afirmar-se que a rota seguida fôra fixada pelos pilotos portugueses já anteriormente conhecedores do regime de ventos do Atlântico Sul, conhecimento que lhes adviria de prováveis, embora desconhecidas, 'viagens largas ao oceano ocidental', realizadas desde o regresso de Bartolomeu Dias.»

Este es el lugar apropiado para llamar la atención sobre el trabajo del Comandante António Pereira Cardoso, «Bartolomeu Dias e o Descobrimiento do Brasil», donde sostiene que aquel extraordinario marino habría estado a cargo de tales exploraciones sistemáticas en los años 1489-1492, tesis que nos parece muy plausible. / *Simpósio de História Marítima*, pp. 27-33./

(<sup>85</sup>) Szászdi, «La evidencia», *IV Congresso das Academias*, último párrafo del cap. 8.

(<sup>86</sup>) Duarte Pacheco (p. 37) entre sus latitudes brasilenãs menciona el Cabo Frío en 25 grados, e inmediatamente antes, en 24 grados 40 minutos, el Rio dos Arreféns e Ilha de Santa Crara. El error de latitud parece seguir aumentando hacia el sur: el punto final, la Ilha de Santo Amaro ( por Santos ) se halla en unos 24 grados, en vez de los 28' 30' que pone el *Esmeraldo*.

(<sup>87</sup>) Duarte Leite, II, 180. – También, D. Peres, pp. 419-455. Leímos también con mucho interés y provecho el trabajo de Avelino Teixeira da Mota, «A viagem de António de Saldanha em 1503 e a rota de Vasco da Gama no Atlântico Sul», en *Grupo de Estudos de História Marítima – Memórias*, LXIV, Lisboa 1971, pp. 5-56.

(<sup>88</sup>) J. Cortesão, *A política*. A. Cortesão, pp. 101-107. L. de Albuquerque, pp. 125-132. – Consideramos, que por requerir una tesis inicial algunos reparos, no por ello merece ser rechazado de plano, ni tampoco el estilo polemizante sirve para otra cosa que impedir el diálogo. Una expedición a Sofala en 1494-95 explicaría muchas cosas. Existiendo indicios de que efectivamente tuviera lugar, lo que procede es tratar de aclarar el asunto. Por de pronto, sugiero la posibilidad de que tal expedición tuviera como destino final a Sofala – o cualquier otro puerto de África Oriental – para recoger información sobre el Índico, quizás buscar el contacto con Covilhã y, sobre todo, establecer una factoría en el puerto donde acudía el oro del interior, y que sirviera luego de base para los contactos con la India.

(<sup>89</sup>) Pág. 153. Las Instrucciones de Gama para Cabral, en Guedes, pp. 122-123.

(<sup>90</sup>) Vasco da Gama perdió, según una fuente, el 46% de su tripulación, según otra. el 62%. / D. Peres, pp. 307-308./ La mayor parte de estas muertes corresponden al Índico, ida y vuelta, a pesar de los cítricos y otros refrescos embarcados en Moçambique. Y en cada recalada africana se hacía aguada.

(<sup>91</sup>) Como explica Damião Peres, la idea, luego generalizada, de que a Cabral le arrastró una tempestad a la costa sudamericana, emerge inicialmente con Castanheda, en su *História da Índia* (mediados del siglo XVI), donde atribuye la pérdida en aguas del Archipiélago de Cabo Verde de la nave de Vasco de Ataíde a una tormenta, no siendo ése el caso. Le sigue Gaspar Correia, y la supuesta tormenta arrastra al cronista y a Cabral hasta el Brasil. Después todos los autores siguen esa versión. Es solamente en 1854 que Joaquim Norberto de Sousa e Silva, en Rio de Janeiro, «pronunciou-se pela intencionalidade do descobrimento realizado por Cabral, e, embora contradi-

tado... abriu com firmeza novos horizontes à crítica histórica do grande sucesso.» En 1892 el Comandante Baldaque da Silva probó con nuevos argumentos la intencionalidad del viaje de 1500 al Brasil, y le siguió tres años después el Almirante J. J. Fonseca, de la Armada del Brasil. Y como observa D. Peres: «Pouco a pouco, as opiniões foram-se inclinando para a impossibilidade de explicar por um mero acidente o afastamento de Cabral até à costa brasileira; a tese de intencionalidade do descobrimento por ele realizado enriqueceu-se mesmo de novas observações confirmadoras.» Se sumaron luego a esa opinión Gago Coutinho y J. Cortesão. Por otro lado, «o Prof. Samuel Morison... é o mais recente dos raríssimos defensores da possibilidade de interferência dos agentes físicos». Otros han sido Duarte Leite y Luís de Albuquerque. D. Peres, pp. 393-401. Duarte Leite, II, 49 y ss. Albuquerque, pp. 159-160, 165./ Leite, sin embargo, opina ( II, 51 ): «é de presumir que se julgassem/Cabral y los suyos/ em presença, se não de terra firme, ao menos de uma ilha de consideráveis dimensões; aliás não teria sido desfalcada a frota à qual já se sumira um navio, e expedido Gaspar de Lemos ao monarca, apesar de o mensageiro confirmar as fortes suspeitas que há longos anos os cosmógrafos portugueses mantinham da existência de vastas terras no austro ocidental.» – A su vez, D. Peres, aun cuando se adhiere a la tesis de la intencionalidad del descubrimiento, rechaza empero que hubiera habido «conhecimento pré-cabralino do Brasil». Simplemente, «a intencionalidade do desvio de Cabral para oeste correspondia ... ao desejo de averiguar se nessas paragens havia terras aquém do meridiano de partilha acordado em Tordesilhas...» /Págs. 401 y 405./

No carece de interés aquí remitir a la discusión que siguió a la exposición del Comandante Pereira Cardoso, en la Academia de Marinha, en la tarde del 9 de diciembre de 1992. Habiendo sido atacado el ya fallecido Dr. Albuquerque, el Secretario de la Mesa, Dr. Contento Domingues expresó: «Em relação ao Prof. Luís Albuquerque, queria justamente referir um dos seus últimos livros .... 'Dúvidas e certezas da História dos Descobrimentos' ... Dava justamente como exemplo o facto de se poder ter pontos de vista completamente distintos sobre um assunto sem ser necessário que isso trouxesse qualquer dissonância de ordem pessoal; isto porque dizia que um dos seus melhores amigos, que era o Sr. Comte. Max Justo Guedes, defendia o Pré Descobrimento Cabralino do Brasil que ele próprio era contrário. Mas nesse livro diz positivamente que, provavelmente é o Comte. Max Guedes que tem razão, isso está lá escrito.» En seguida intervino el Comte. Guedes: «Imagino que não haja dúvida do Descobrimento de uma terra a Occidente. Quando D. João II discutiu, exigiu mesmo, ameaçando com força, a mudança do meridiano de Alexandre VI, seria inimaginável que alguém buscasse o Oriente contornando a África e fosse discutir tanto intensamente por pedaços de mar, a Occidente .... seria inimaginável aquela discussão, aquela pendência com Castela, se não tivesse a certeza de que haveria uma terra ali, que seria uma boa guarda para ele ... Assim eu acho que não há dúvida de que os portugueses tinham conhecimento da existência de terras a occidente.» / I Simpósio de Historia Marítima, p. 402. – Véase también, con su valiosa reproducción de documentos y fuentes pertinentes, la ya citada obra de Guedes, *O Descobrimento do Brasil*./

Conocimiento, y no mera intuición: a lo que sólo añado aquí, que no es creíble, en absoluto, que los Reyes D. João y D. Manuel hubieran esperado seis años para mandar averiguar si es que en el *loto* de Tordesilhas les hubiera tocado algo, tanto más que desde mediados de 1493 «tenían la venia» de Su Santidad y sus primos Católicos para tomar posesión de la esquina nororiental del Brasil.

(<sup>12</sup>) Guedes, p. 125.

(<sup>13</sup>) Albuquerque, p. 154. Las Instrucciones, en Guedes, pp. 122-123. Tómese en cuenta, que «neles deer o vento escasso» no es la causa «de guynar... sobre ha banda do sudoeste», sino el término de ese rumbo, que se cambia hacia sur, sudeste y este al escasear el viento, que sólo ocurre en torno a los 30 grados de latitud. Hecha esta observación, citemos al Almirante Gago Coutinho: «... as conhecidas *Instruções* que, segundo se cré, o próprio Gama teria aconselhado para Cabral, preverem rota doferente / a la de 1497/.» La derrota propuesta «só era aconseihável quando Cabral lá passou, que foi em Março, mês este em que o vento geral do Nordeste vai até ao Equador, faltando a monção do Sul que por ali sopra no verão. Mas, visto que Gama passara em Cabo Verde em Agosto, ele não poderia ter seguido aquelas mesmas instruções.» Si hubiera hecho lo que aconsejaba a Cabral, «com o vento Sul e com a forte corrente para Oeste, Gama teria fatalmente ido esbarrar, sem a menor dúvida, com terra firme, muito para poente do Cabo São Roque ... nem os ventos nem as correntes que ali dominam na costa, lhe permitiriam ir dobrar. Já não poderia ir à Índia.» Esto en cuanto a que el viaje de Cabral hubiera intentado ser un calco del Gama. Ahora bien – escribe Gago Coutinho – «sabemos que os Pilotos de Gama não cometeram em Agosto de 1497, o erro de adoptar a rota do Sul, seguida em Março pelos de Cabral / e intentada por Colón en 1498/. Gama foi ... para Guiné. Assim o seu conselho não podia ter resultado da sua experiência na viagem de 1497, donde há a concluir, mais uma vez, que o regime de ventos e a rota mais adequada ... foram descobertos independentemente da viagem de 1497. O facto de as rotas de Gama e de Cabral coincidirem com as duas rotas

diferentes – de verão e de inverno – aconselhados pelos roteiros de agora, excluí a hipótese de terem ambas resultado de acaso, ou adivinhação. Houvera, incontestavelmente, viagens anteriores ... tendo por fim uma prévia exploração da região que ficava a sudoeste de Cabo Verde, e que não era visitada pelas naus que regressavam da Mina.- Págs. II, 43-45. /- En otra parte /I. 256/ escribe: «A exploração desse novo caminho largo para o Cabo de Boa Esperança não era por demais complicada. Tanto a poderiam realizar os navios que regressavam da Mina ... como a poderiam tentar ‘caravelas’ partidas directamente de Cabo Verde para Sul e Sudoeste, navegação esta, que com meio milhar de léguas, os teria levado a terra firme. – Só de repetidas viagens de exploração ... e realizadas antes de 1497 ... é que se poderia ter verificado que, no Atlântico Sul, as terras iam muito mais a Nascente que no Atlântico Norte. Mas, felizmente, a meio caminho do Trópico, o vento dominante de sueste – que só daria bordada para sudoeste – passado o ‘Cabo Santo Agostinho’ começava ‘de hir alargando até ventar da banda do Ponente’, permitindo assim rumos de sul e de sueste, até se dobrar o Cabo de Boa Esperança.» Sobre estos aspectos, también D. Peres, p. 386, 399; y Albuquerque, pp. 81, 129.

(<sup>191</sup>) Pág. 127.

(<sup>192</sup>) Págs. 493-494.

(<sup>193</sup>) *L’astronomie nautique*, pp. 206-207, citado por D. Peres, p. 284.

(<sup>194</sup>) Gago Coutinho, II, 33.

(<sup>195</sup>) En Gago Coutinho, I, 58: «Prefácio».

(<sup>196</sup>) En Guedes, pp. 140 y 141; y en Cortesão, Brasil, pp. 523-534: doc. 6.

(<sup>197</sup>) Navarrete, II, 66: doc. XIII. Sobre esta carta: Damião Peres, pp. 373-374, 432.

(<sup>198</sup>) D. Peres, p. 432. Duarte Leite, II, 180. La carta fue impresa en Roma en 1505, muerta ya D. Ysabel. (João da Nova llegó a Lisboa desde la India el 13 septiembre de 1502: D. Leite, I, 62).

(<sup>199</sup>) A. Cortesão, pp. 33-35, 50. Parecen capciosas las objeciones de Albuquerque (p. 161). Primero, que D. Manuel le tenía ordenado a Cabral, que sin detenerse siguiera a la India, cuando el mismo monarca insiste en lo conveniente de la escala brasileña. Luego escribe: «Segundo alguns historiadores, a ‘política de segredo’ retivera a divulgação de tais viagens, sem se atinar bem qual o motivo daquela discrição; Pedro Álvares Cabral ia encarregado de descobrir ‘oficialmente’ o Brasil, acontecimento que seria então tornado público, deixando no esquecimento as visitas que o antecederam. Não vejo razões para esta farsa, pois D. Manuel I não tinha necessidade dela para fazer saber que o Brasil fora descoberto.»

El propio Rey Afortunado le da la contestación a esto. Pero tampoco hay que pasar por alto las incursiones en el espacio portugués llevadas a cabo por Vicente Yáñez Pinzón, Lepe y el Comendador Vélez de Mendoza, ya que no pudieron dejar de impactar la política de Lisboa (Años después Lepe termina siendo ahorcado por comerciar en Guinea).

(<sup>200</sup>) Nota final: En las latitudes brasileñas de Duarte Pacheco (p. 37) se pueden observar tres «racimos», es decir, latitudes que distan poco entre sí: 1. entre los Cabos de San Roque (3° 30’) y San Agustín (8° 15’); 2. entre Porto Seguro (18°) y la Ilha de Santa Bárbara (20° 20’); 3. entre 24° 40’ y 28° 30’ (Ilha de Santo Amaro). – Pues bien, si aplicamos el santoral al segundo grupo, Santa Bárbara corresponde al 4 de diciembre, y a mitad de camino a Porto Seguro, al norte, se halla el Río de Santa Luzia, su día el 13 de diciembre. Y una pregunta – a pesar de lo afirmado por Cabral y todos sus compañeros – ¿no habría sido Duarte Pacheco quien anduviera por allí en diciembre de 1498?

Del mismo modo, el *Esmeraldo* da la misma latitud de 10 grados al Río de San Francisco y a la Aguada de San Miguel. Consciente de lo que más atrás había propuesto en cuanto a la posible derrota de Vasco da Gama, notaré aquí que San Miguel cae en 29 de septiembre, y San Francisco en 4 de octubre, fechas que son compatibles con mi reconstrucción del calendario de su viaje por el Atlántico meridional.

## BIBLIOGRAFIA

- ALBUQUERQUE, Luís de, *Os Descobrimentos portugueses*, Publicações Alfa; Lisboa 1985.
- CARDOSO, António Pereira, «Bartolomeu Dias e o Descobrimento do Brasil», *As navegações portuguesas no Atlântico e o descobrimento da América* / Actas I Simpósio de História Marítima ( 1992 ), Academia de Marinha /, Lisboa 1994, pp. 27-41.
- CASAS, Fray Bartolomé de las, *História de las Indias, I* / En *Obras Escogidas*, edición Biblioteca de Autores Españoles, tomo XCV /, Madrid 1957.
- COLÓN, Cristóbal, *Memorial de la Mejorada* /Ed. crítica por Antonio Rumeu de Armas; Ediciones Cultura Hispánica /, Madrid, 1972.
- COLÓN, Hernando, *Historial del Almirante* /Edición de Luis Arranz, basada en la traducción de Manuel Serrano y Sanz, Madrid, 1932 /, Madrid, 1985.
- CORTESÃO, Armando, *The Myztery of Vasco da Gama*, /Ed. Agrupamento de Estudos de Cartografia Antiga – Universidade de Coimbra e Junta de Investigações do Ultramar, Lisboa /, Coimbra, 1973.
- CORTESÃO, Jaime, *Los portugueses*, /en Antonio Ballesteros Beretta, *Historia de América y de los Pueblos Americanos*, tomo III /, Salvat, ed.: Barcelona, 1947.
- CORTESÃO, Jaime, *Brasil, de los comienzos a 1799*, /en Ballesteros Beretta, tomo XXVI /, Barcelona, 1956.
- CORTESÃO, Jaime, *A política de sigilo nos descobrimentos do Infante D. Henrique e de D. João II*, Lisboa, 1960.
- CORTESÃO, Jaime, *Os Descobrimentos Portugueses*, Ed. Arcádia, Lisboa, 1958-62.
- CORTESÃO, Jaime, *Os Descobrimentos Portugueses*, /en *Obras Completas*, Imprensa Nacional-Casa da Moeda, Lisboa, 1990.
- NAVARRETE, Martín Fernández de, *Colección de los viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo XV*, /en *Obras*, edición Biblioteca de Autores Españoles, tomos LXXV (I) y LXXVI (II) /, Madrid, 1954 y 1964.
- COUÏNHO, Carlos Viezas Gago, *A náutica dos descobrimentos*, /edición a cargo del Comandante Moura Braz /, 2 vols., Lisboa, 1951.
- GARCÍA-GALLO, Alfonso, *Manual de historia del Derecho español*, Madrid, 1984.
- GUEDES, Max Justo, *O Descubrimento do Brasil*, Lisboa, 1989.
- TRÍAS, Rolando A. Laguarda, *La aportación científica de mallorquines y portugueses a la cartografía náutica en los siglos XIV al XVI*, Madrid, 1963.
- LEITE, Duarte, *História dos Descobrimentos. Colectânea de esparsos* /Organização, notas e estudo final de V. Magalhães Godinho; Edições Cosmos /, 2 vols., Lisboa, 1958.
- MARQUES, Alfredo Pinheiro, *Guia de História dos Descobrimentos e Expansão Portuguesa*, Lisboa, 1988.
- MARQUES, Alfredo Pinheiro, «O sucesso de Vasco da Gama e a desgraça de Cristóvão Colombo» /en Ana Maria Carabias Torres (Ed.) *Las relaciones entre Portugal y Castilla...* /, Salamanca, 1994, pp. 181-194.
- MELO, Francisco Manuel de, *D. Teodósio de Bragança*, Livraria Civilização; Pôrto, 1944.
- MOTA, Avelino Teixeira da, *A viagem de António de Saldanha em 1503 e a rota de Vasco da Gama no Atlântico Sul*, Junta de Investigações do Ultramar, Lisboa, 1971.
- OSÓRIO, Jerónimo, *Da vida e feitos de El-Rei D. Manuel*, vol. I, Livraria Civilização, Pôrto, 1944.
- PEREIRA, Duarte Pacheco, *Esmeraldo de Situ Orbis*, /3.ª edição, com Introdução e Anotações por Damião Peres; Academia Portuguesa da História /, Lisboa, 1988.

- PERES, Damião, *História dos Descobrimentos Portugueses*, Pôrto, 1943.
- PEREZ, Joseph, *Historia de una tragedia. La expulsión de los judíos de España*, Barcelona, 1993.
- TUDELA, Juan Pérez de, «La Armada de Vizcaya. Acerca de una razón de fuerza y otros argumentos en el acuerdo de Tordesillas» /en *El Tratado de Tordesillas y su proyección*, Univ. de Valladolid/, Valladolid, 1973, I, 33-92.  
/En el mismo tomo, entre otros trabajos valiosos, hay contribuciones de Armando Cortesão y Luis Mendonça de Albuquerque/.
- TUDELA, Juan Pérez de, Carlos Seco Serrano, Ramón Ezquerria Abadía y Emilio López Oto, *Colección documental del Descubrimiento (1470-1506)*, Real Academia de la Historia, Madrid, 1994.
- PINA, Rui, *Chronica d'ElRey Dom Jobam II*, Coimbra, 1950.
- ARMAS, Antonio Rumeu de, *El Tratado de Tordesillas*, Madrid, 1992.
- SANZ, Carlos, *La carta de Colón anunciando la llegada a las Indias...* (Reproducción facsimilar de las diecisiete ediciones conocidas), Madrid, 1958.
- SERRÃO, Joaquim Veríssimo, *Itinerários de El-Rei D. João II (1481-1495)*, Academia Portuguesa da História, Lisboa, 1993.
- FERNÁNDEZ, Luis Suárez, *Política internacional de Isabel la Católica*, Valladolid, 1971.
- NAGY, Ádám Szászdi, *La legua y la milla de Colón*, Cuadernos Colombinos XVII, Universidad de Valladolid/, Valladolid, 1991.
- SZÁSZDI, Ádám, «La evidencia en torno al descubrimiento portugués de Sudamérica en 1493» /Actas del IV Congreso das Academias de História Iberoamericanas (1994)/, Lisboa, 1996.
- SZÁSZDI, Ádám e István Szászdi León-Borja, «La llegada de Colón a Boriquén y la crisis luso-castellana de 1493» /en Aurelio Tió, *Homenaje al Historiador y líder cívico*; Centro de Estudios Avanzados de Puerto Rico y el Caribe - Academia Puertorriqueña de la Historia/, San Juan de Puerto Rico, 1993, pp. 287-316.
- LEÓN-BORJA, István Szászdi y Katalin Klimes Szmik, *El Memorial portugués de 1494* /Tabula Americae núm. 27, Testimonio Compañía Editorial/, Madrid, 1994.
- LEÓN-BORJA, István Szászdi, «Después de la Inter caetera, ruptura y cambio en la política indiana de Alejandro VI», en *Memorial del X Congreso del Instituto Internacional de Historia del Derecho Indiano, México, 1995, II, 1577-1629*.
- LEÓN-BORJA, István Szászdi, «El perdido Parecer de Badajoz escrito por Hernando Colón en 1524. La opinión colombina del tratado de Tordesillas y dos escritos inéditos», en *Homenaje al Profesor Alfonso García-Gallo*, Universidad Complutense, Madrid, 1996, III, 241-266.

## TEMA II — A VIAGEM, SINGULARIDADES E MISTÉRIOS

- 1 — AS CARAVELAS DE BARTOLOMEU DIAS E AS NAUS DE VASCO DA GAMA  
Dr. *Hernâni Amaral Xavier*
- 2 — A VIAGEM DE VASCO DA GAMA E A NAVEGAÇÃO À VELA  
Com. *José Malhão Pereira*
- 3 — A FAUNA E A FLORA NO DIÁRIO DA 1.ª VIAGEM DE VASCO DA GAMA  
Dr.ª *Ana Cristina Ribeiro Marques Roque*
- 4 — D. JOÃO II E O OCEANO ÍNDICO. ALGUMAS DÚVIDAS E CONTROVÉRSIAS SOBRE A VIAGEM DE VASCO DA GAMA  
Cor. *Nuno Valdez dos Santos*
- 5 — A LOGÍSTICA NA VIAGEM DE VASCO DA GAMA  
Ten. *António Costa Canas*
- 6 — ACERCA DA DATA DA CHEGADA DE VASCO DA GAMA À INDIA E O QUE MAIS DAÍ DECORRE  
Com. *Armando Saturnino Monteiro*
- 7 — A VIAGEM DE VASCO DA GAMA. ALGUMAS IMPROVÁVEIS CERTEZAS  
Com. *Carlos Encarnação Gomes*



# As Caravelas de Bartolomeu Dias e as Naus de Vasco da Gama

Dr. *Hernâni Amaral Xavier*

## EM JEITO DE INTRODUÇÃO

Como é do conhecimento de todos nós, a Iconografia Naval tem sido muito negligenciada no estudo da História da Marinha Portuguesa; mesmo quando a ela se tem recorrido, tem sido utilizada como recurso comprovativo de algumas teorias retiradas das fontes escritas que, não sendo ilustradas, permitem as mais desvairadas interpretações. De facto, a descrição de um navio sem uma imagem de referência, quase que nos permite visualizar qualquer tipo de navio.

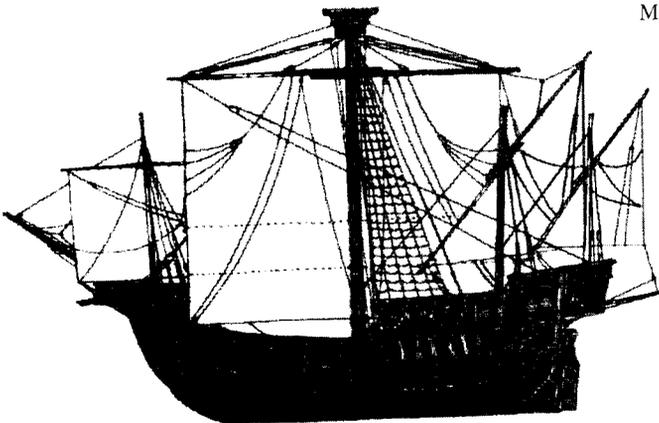
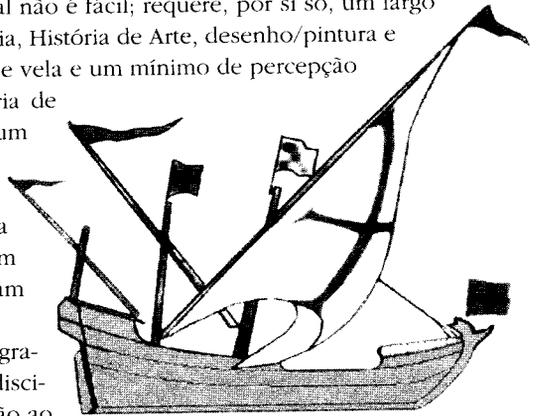
Por outro lado, o estudo da Iconografia Naval não é fácil; requiere, por si só, um largo espectro de conhecimentos colaterais, como História, História de Arte, desenho/pintura e respectivas técnicas, alguma prática de navegação e vela e um mínimo de percepção das teorias da construção naval. Como na História de Arte, a quantidade ajuda a definir a qualidade – um único monumento iconográfico não permite interpretações gerais, vários monumentos duma mesma época, representando um mesmo objecto, e ainda melhor se forem de autores diferentes, conduzem certamente a conclusões de que talvez se possam retirar generalizações.

A Iconografia, de uma forma geral e a Iconografia Naval, de uma forma particular são, portanto, disciplinas que oferecem grandes riscos de interpretação ao investigador mais incauto, logo, pouco apetecíveis.

E, no entanto, não se pode fazer uma História da Marinha Portuguesa perdendo de vista a Iconografia Naval, sob o risco de irmos acumulando erros que desacreditam a nossa própria História e causam tais confusões, que afastam do seu estudo nacionais e estrangeiros que por ela, porventura, se sentissem atraídos.

Citarei apenas dois exemplos: caravelas dos descobrimentos e naus da carreira da Índia.

Para o português médio, caravela é todo o navio com muitas velas,



excluindo os iates. Para mesmo muitos, a Sagres, é uma caravela – nau, será a mesma coisa, mas maior. Mas para o português mais esclarecido, a caravela já é um pequeno navio de duas velas latinas, enquanto a nau da carreira da Índia é um muito grande navio com muitas velas redondas, independentemente do tipo ou século.

A descoberta e divulgação do *Livro de Traças de Carpintaria*, mandado fazer por Manuel Fernandes em 1617, em vez de clarificar, piorou a situação. Mesmo sabendo-se que é uma obra tardia (foi feito quase duzentos anos depois do início da aventura), que está truncado, cheio de erros e incompleto em relação a outros escritos sobre o assunto e da mesma época (em relação às *Curiosidades* de Gonçalo de Sousa, por exemplo), que os desenhos não correspondem à escala incluída, que as formas não se encontram apoiadas por qualquer monumento iconográfico da época, que são vários, e que, para além de tudo isto, o Sr. Manuel Fernandes não era nenhum dos Mestres Carpinteiros de renome, nessa época – os desenhos do aspirante a Mestre da Ribeira de Goa, ficaram como padrão.

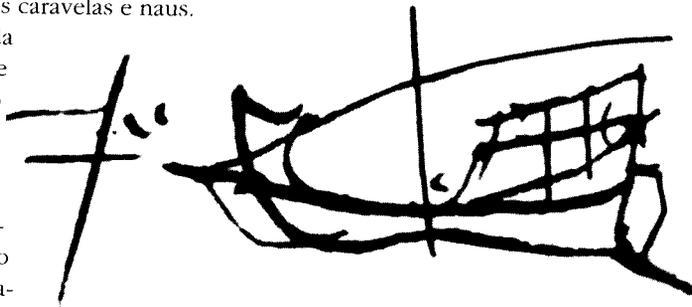
E assim, simplificámos quatrocentos anos de evolução a dois ou três tipos mal definidos de navios.

Assim, permitimos a exclusão dos quase duzentos anos de supremacia portuguesa nos mares de todo o mundo, de tudo quanto é obra da especialidade publicada por esse mundo fora, e confirmamos, por abstenção, aos nossos aprendizes ingleses e holandeses, que de nós aprenderam a construir navios de costado liso e a navegá-los, em mar aberto, os méritos que não merecem.

## AS CARAVELAS, EM GERAL, E AS DE BARTOLOMEU DIAS, EM PARTICULAR

Vejamos pois, à luz dos monumentos iconográficos conhecidos e de uma forma muito sintética, a evolução das nossas caravelas e naus.

Para além da conhecida sigla-assinatura de João de Lião, mestre da caravela do Bizagudo, de 1488, que representa sem dúvida uma caravela, mas que não dá, como seria de esperar, grandes informações sobre a morfologia do navio, as primeiras representações conhecidas de caravelas



latinas da época dos descobrimentos, com alguma credibilidade, são as que vêm desenhadas na carta de Juan de La Cosa, de 1500.

Este marinheiro espanhol, que foi companheiro de Colombo, certamente que conhecia bem as caravelas portuguesas.

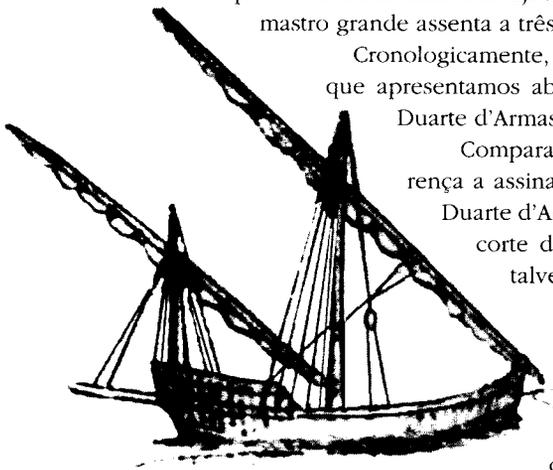
Como podemos verificar nas imagens ao lado, os navios estão bem desenhados, e talvez porque o autor era também marinheiro, são dos poucos monumentos iconográficos que vão ao pormenor de confirmar as velas grandes por dentro dos ovéns, através do vinco que demonstram no sítio da troça. As mezenas estão mais caçadas, de modo que não se vê o vinco. Por outro lado, nota-se perfeitamente que o casco da caravela de três mastros é mais longo e relativamente mais alto do que os cascos das de dois mastros.



Caravelas de dois e três mastros da Carta de Juan de la Cosa, de 1500

A mezena (e na de três mastros, a contra-mezena), está instalada por ante a ré do gio, o que lhe oferece uma boa ajuda ao leme, enquanto que na de três mastros, o mastro grande assenta a três quintos da quilha, para vante.

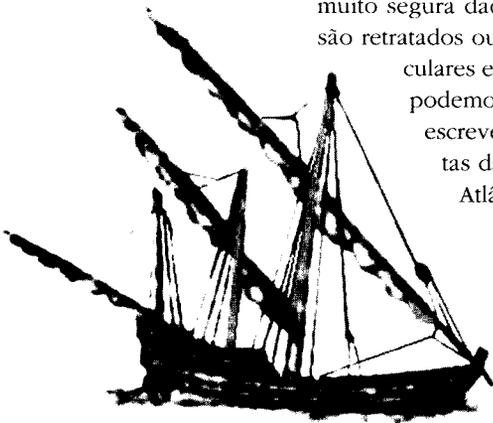
Cronologicamente, as representações seguintes de caravelas latinas, que apresentamos abaixo, encontram-se no *Livro das Fortalezas*, de Duarte d'Armas, acabado entre 1509-10.



Comparando as imagens de perto, a única grande diferença a assinalar é que o casco das caravelas desenhadas por Duarte d'Armas (que era um dos melhores «debuxadores» da corte de D. Manuel) não é tão arrufado, à proa, nem talvez tão alto, quanto as do mapa-mundo de La Cosa.

Se tivéssemos que escolher entre as duas representações, seria mais fiável a de Juan de La Cosa, só pelo facto de ser um homem do mar. Mas as diferenças apontadas terão, senão outras, duas possíveis explicações: ou fraco conhecimento deste tipo de navios, hipótese não

muito segura dado o pormenor e a perícia com que na mesma obra são retratados outros tipos de navios, ou estas caravelas seriam particulares e mais dedicadas a actividades de cabotagem. Não nos podemos esquecer que, ainda em 1506, Pedro Quaresma escreve a El-Rei dizendo que teve que levantar as obras mortas da sua caravela, por ser muito baixa para as águas do Atlântico Sul.



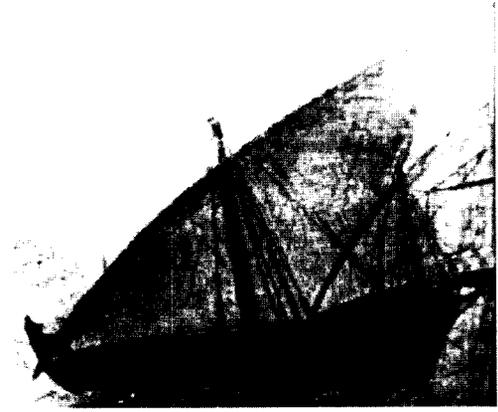
Caravelas de dois e três mastros do *Livro das Fortalezas*

Mesmo assim, as confluências são mais do que as divergências – parece-nos, portanto, que estas imagens de caravelas latinas, tais como utilizadas no descobrimento do Atlântico e no reconhecimento da costa ocidental de África, encontram nestes desenhos a sua reprodução bastante fiel.

Existem ainda várias outras representações de caravelas, pintadas ou aguareladas em iluminuras, cartas e atlas portugueses da pri-



Caravela do «Atlas» de Piri-Reis

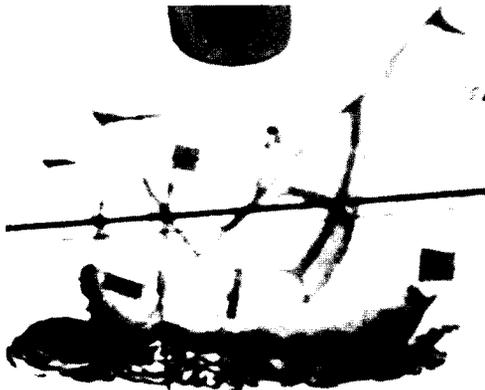


Caravela do «Retábulo» do conv. Madre de Deus

meira metade do séc. XVI que, pode dizer-se, correspondem, grosso modo, aos tipos que atrás deixámos definidos.

Entre elas ganham real importância as do Atlas de Piri-Reis, a do retábulo do Convento da Madre de Deus, as das cartas dos Reinéis e as da iluminura da *Crónica de D. Afonso Henriques*, de António Galvão, desenhadas por António de Holanda e por isso repetidas na iluminura da Genealogia da Casa Real Portuguesa, que reproduzimos abaixo, por esta ordem.

Destas quatro imagens, que como se disse, em nada contradizem as que estudámos anteriormente, merece especial realce a da *Crónica de D. Afonso Henrique*, que é simultaneamente, a mais tardia e uma das melhores executadas que conhecemos. Por outro lado, a sua forma quase que permite a sobreposição da do Atlas de L. Homem-Reinéis, tão grande é a semelhança, e mesmo assim muito parecidas às de Juan de La Cosa e de Duarte d'Armas. Do elevado bordo desta, retira-se a impressão que, infelizmente, nada pode comprovar, teria já duas cobertas, o que certamente teriam as caravelas de três mastros, pelo elevado número de pessoas que as fontes escritas nos dizem que poderiam levar a bordo.



Caravela do «Atlas» de Reinéis, 1519



Caravela «da Crónica de D. Afonso Henriques»

Mas como se sabe, as caravelas latinas atingiram o auge da sua carreira no tempo de Bartolomeu Dias; passado o Cabo da Boa Esperança, o negócio era outro, e mesmo as caravelas de três mastros, por muita capacidade que pudessem ter, não tinham «algibeiras» que lhes permitissem rentabilizar uma viagem à Índia. A sua utilização pela Casa Real irá resumir-se ao tráfego do Norte d'África e da Mina, a operações de guarda-costa, e como «aviso» (caravela mexeriqueira) acompanhando as grandes armadas, até à sua extinção, por volta de meados do séc. XVII. Foi muito criticada, pela sua pouca capacidade de carga, por ter a alcáçova aberta ao tiro dos inimigos e pelo seu aparelho latino, na *Arte da Guerra do Mar*, do Padre Fernando de Oliveira, de 1555, que não gostava nada de velas latinas nem de caravelas, embora que não tanto como a sua sucessora, a caravela redonda, ou de armada. Como à parte, queremos apenas fazer notar que o desenvolvimento das naus por meados do séc. XVI, transformadas em autênticas fortalezas flutuantes, retirou às caravelas todo o seu antigo protagonismo – Camões, em *Os Lusíadas*, menciona apenas uma vez o vocábulo caravela, contra as centenas de vezes que repete naus e armadas.

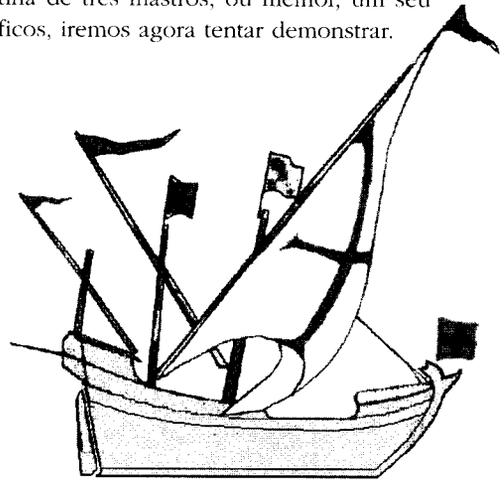
E isto leva-nos à sucessora da caravela latina, à redonda, também apelidada de armada.

### **CARAVELAS REDONDAS, OU DE ARMADA**

Que é uma transformação da caravela latina de três mastros, ou melhor, um seu desenvolvimento para determinados fins específicos, iremos agora tentar demonstrar. Atente-se nas figuras abaixo:



Caravela redonda «Roteiros» D. João de Castro



Caravela de três mastros, desenho do autor

A figura da esquerda, é a melhor reprodução de uma caravela redonda que conhecemos. Foi retirada do Códice 33 da Universidade de Coimbra, Tábuas dos Roteiros da Índia de D. João de Castro.

A figura da direita, é o resultado da sobreposição, por meios informáticos, e aligeirada, das duas caravelas de três mastros que mostrámos atrás, a dos Reinóis e a da Crónica.

Se ao nosso desenho retirarmos o teixel e o pequeno beque, e acrescentarmos o grande beque, o gurupés e o traquete na perpendicular do coral da proa, e lhe juntarmos as vergas

e duas velas redondas, sem mexer em mais nada, nem alterarmos proporções, obteremos esta imagem:



Desenho do autor

A imagem assim obtida é, sem dúvida, muito semelhante à imagem da caravela redonda de D. João de Castro e demonstra, ao que julgamos, uma bem possível evolução da caravela latina de três mastros.

Retomando agora o assunto da nossa comunicação, Bartolomeu Dias afundou-se, com a sua caravela, na viagem da armada de Pedro Álvares Cabral para a Índia. Estamos convencidos, pela capacidade dos navios e pelos objectivos a que se propunha, que Bartolomeu Dias, nas suas anteriores viagens, incluindo aquela em que ultrapassou o Cabo das Tormentas, capitaneava caravelas de três mastros.

No entanto, as duas únicas representações iconográficas deste naufrágio, datam de cerca de cinquenta anos mais tarde e não são coincidentes: uma retrata o navio de Bartolomeu Dias como sendo caravela redonda, enquanto outro o retrata como nau. Veja-se abaixo o desenho do navio, na página da armada de Pedro Álvares Cabral, do *Livro das Armadas*, da Academia das Ciências, mostrando nitidamente três vergas e duas velas latinas e o traquete de uma caravela redonda sobressaindo das águas que engoliram o navio, e compare-se com o desenho do mesmo naufrágio no *Livro de Lizuarte de Abreu*, sensivelmente da mesma época, em que se notam perfeitamente dois mastros, grande e traquete, com velas redondas.

Os argumentos que se têm apresentado em favor de Bartolomeu Dias comandar uma caravela redonda na expedição de Pedro Álvares Cabral, isto é, em 1500, não têm grandes bases de sustentação:

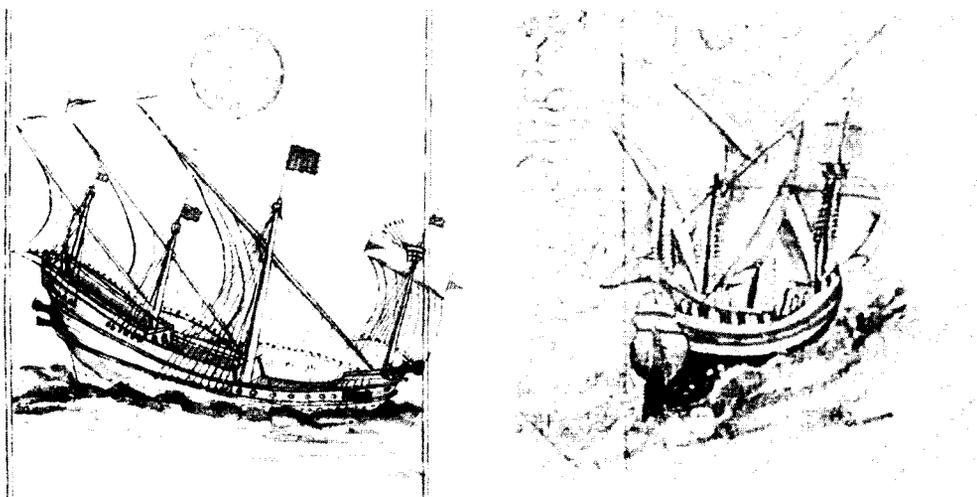
- 1.º A troca de naus por caravelas latinas de três mastros, (que seriam as utilizadas no descobrimento do Alântico sul), nas expedições para a Índia, só faria sentido se já fosse conhecido o sistema de ventos e correntes do Índico, do qual o Gama poderia ter tido algum conhecimento superficial, mas não completo, dadas as dificuldades que encontrou à ida e à volta.
- 2.º Mas mesmo que o Gama já tivesse trazido esse conhecimento, teria sido necessário que a construção das caravelas redondas, a partir da transformação das latinas de três mastros, tivesse sido executada entre meados de 1498 e princípio de 1500, e não há conhecimento que D. Manuel tivesse ordenado a construção de quaisquer navios antes de 1504/6. Mesmo na Expedição de Cabral, organizada com alguma urgência, foram utilizados navios já existentes, tendo-se mesmo autorizado o acompanhamento por alguns navios de particulares.
- 3.º Tanto quanto se sabe, apenas os navios de Vasco da Gama, e esta já é matéria da segunda parte da nossa comunicação, foram expressamente construídos para essa missão, de acordo com requisitos técnicos pré-estabelecidos e apoiados pela expe-

riência de Bartolomeu Dias, mas obedecendo a objectivos políticos muito precisos, conforme já sugerimos num outro trabalho.

- 4.º Por outro lado, as fontes escritas e as iconográficas só começam a referenciar caravelas redondas a partir dos finais do primeiro quartel do séc. XVI, com alguma profusão a partir da década de trinta.
- 5.º Agora, é indubitável que nas décadas de cinquenta/sessenta do séc. XVI, a caravela latina de três mastros, nas armadas, era coisa do passado e já esquecida.
- 6.º Não admira pois que, quer num quer no outro dos Livros donde retirámos os naufrágios, as caravelas, sejam todas redondas, visto que a representação de todos os navios obedece a dois ou três estereótipos.

Por todas estas razões que invocamos, estamos convencidos que as caravelas que iam na frota de Pedro Álvares Cabral e as anteriormente utilizadas por Bartolomeu Dias e outros grandes navegadores seus contemporâneos, eram Caravelas Latinas de Três Mastros.

Resta acrescentar que não comungamos da opinião do Padre Fernando de Oliveira quanto às características e qualidades náuticas das caravelas redondas – se fossem assim tão más, os franceses, ainda neste tempo incipientes na construção naval e na arte de navegar o Atlântico, não as teriam copiado e utilizado nas suas quase que exclusivas viagens de pirataria. Veja-se seguidamente duas caravelas redondas retiradas de manuscritos franceses de cerca de meados do séc. XVI.



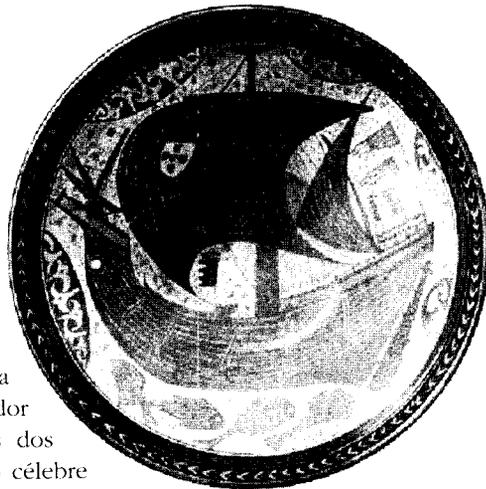
Caravelas redondas francesas de um Manual de Pilotagem de Guillaume Bruscon, 1548 e de um atlas de Guillaume le Testu, 1556

## QUANTO ÀS NAUS – A POSSÍVEL SOLUÇÃO DE DOIS ENIGMAS

Os elementos que temos vindo a retirar dos nossos estudos de iconografia naval têm permitido a identificação de alguns desses monumentos iconográficos e, concomitantemente, a apresentação de algumas conjecturas que julgamos verosímeis, e que passamos a expor.

## O ENIGMA DO PRATO HISPANO-ÁRABE DE LONDRES

O poderio naval herdado e desenvolvido por D. João II., tem sido subestimado. Já seu pai, D. Afonso V, possuía a maior nau da Europa do seu tempo, de que infelizmente não se sabe o nome, e que na viagem que fez ao Mediterrâneo, em 1451, sob o comando do Marquês de Valença, para levar a Infanta D. Leonor a seu marido, o Imperador Maximiliano, fez o espanto dos habitantes dos portos por onde passou. Ficou retratada no célebre prato do Vitoria and Albert Museum, como viremos a demonstrar em tempo oportuno.



Prato do Museu Vitoria and Albert, de Londres, com nau Portuguesa

## A NAU DOS WARWICK ROLLS

Entretanto, em 1471, o general Falconberg, *factotum* militar do tirano Conde de Warwick, que governava a Inglaterra, tinha-se apoderado, no Canal da Mancha, de doze grandes navios mercantes portugueses. Estes navios foram devolvidos, com os seus pertences, logo que Eduardo IV subiu ao trono, e ainda a tempo de evitar o embarque de um exército em uma esquadra que D. João II aprestava contra a Inglaterra.

Mas nos Warwick Rolls, documentos ingleses em pergaminho de à roda da mesma data, está desenhado um navio que nos parece estranho para a Inglaterra daquele tempo, visto que tem o costado liso (técnica que os ingleses haviam aprendido dos italianos e portugueses – o primeiro navio de costado liso construído na Inglaterra foi o de John Howard, em 1466, e a casa real só os começou a construir no primeiro quartel do séc. XVI), e uma armação vélica tipicamente do sul da Europa.



Nau dos Warwick Rolls



Nau da Estória do Imperador Vespasiano

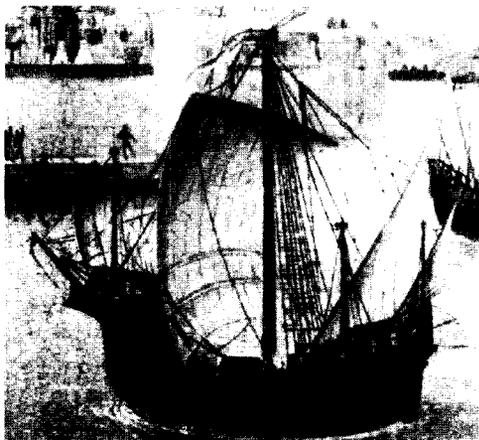
Curiosamente, este navio é muito semelhante ao navio representado na gravura da *Estoria do Imperador Vespasiano*, publicado entre nós em 1496.

Esta gravura representa um navio indubitavelmente de guerra, com a sua guarnição de soldados a bordo, portinholas para os canhões na casa do leme, na primeira coberta, quatro mastros, sendo a mezena e contra-mezena latinos.

Deste tipo de navios, são conhecidas ainda duas reproduções, embora que cerca de vinte anos mais tarde, na Holanda e na Bélgica.



Óleo na igreja de Diemer, 1500



Óleo do «Eremita António», 1500

Mas no *Livro das Fortalezas*, de 1509-10, que já atrás mencionámos, vêm ainda desenhado vários navios, que muito embora tenham uma armação vélica semelhante à dos anteriores, são muito diferentes no casco.

Como podemos ver, exhibe a aparência de ser um navio pequeno, armando quatro mastros, sendo a mezena e a contra-mezena latinas e muito embora não seja uma caravela redonda, pois a vela grande é redonda e não latina, tem um casco muito semelhante ao de uma caravela, sem castelo mas com o arrufado característico da proa. Por causa disso, note-se que o gurutuz está

justaposto ao teixel. Quanto a nós, este desenho representa o navio a que na altura se chamava de *naveta*, ou seja, um navio mais pequeno do que uma nau, mas armando como nau.



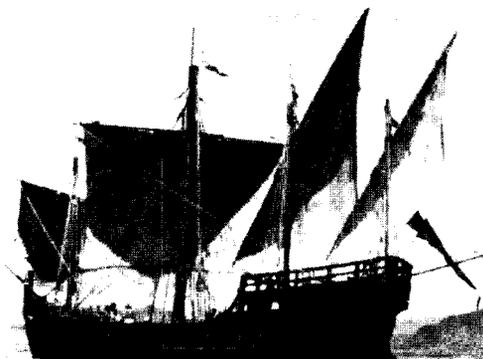
Era um navio muito utilizado pelos armadores particulares e, muito provavelmente, semelhante ao que foi na armada de Pedro Álvares Cabral. Navios semelhantes a este existiriam também em Espanha, já que J. M. Nansen, utilizando o texto do *Livro de Armadas*, recentemente descoberto em Sevilha, e que se refere ao navio Santa Clara (navio

que aparentemente navegou na frota de Colombo sob o nome de *Niña*), construiu aquilo a que em Portugal se chamava naveta, mas que erradamente classificou como *caravela redonda*. Veja-se a figura ao lado.

Mas D. João II não se limitou a ter uma frota em quantidade, inovou, experimentou novas formas na construção naval e também ele mandou construir a maior nau europeia do seu tempo. Quem o diz é Garcia de Rezende e quem o confirma é Colombo, na chegada a Lisboa da sua primeira viagem. Veja-se abaixo os textos respectivos. Ora, provado que está que esta nau existiu

(não se sabe ao certo se fez a viagem ao Levante de que fala Garcia de Rezende, ou não), restava tentar a sua identificação. Uma dos problemas mais interessantes da iconografia naval portuguesa, entre muitos mais, era o que nos punha a célebre nau aguarelada no *Livro Carmesim*, da Câmara Municipal de Lisboa, e que está datado de 1502.

Nesta data, já D. Manuel reinava quase há sete anos, mas não consta que tenha mandado construir alguns navios nos primeiros anos do seu reinado, já que quer os de Vasco da Gama, quer os de Pedro Álvares Cabral, saíram daqueles que D. João II tinha prestes ou estava a aprestar. Muito menos consta que tivesse sido construída qualquer nau do perfil, envergadura e com o armamento da nau que aparece representada no *Livro Carmesim*. Parece mesmo que



Navio construído por J. M. Nansen

os dois primeiros lotes de naus e caravelas mandados construir por D. Manuel, foram os de 1504 e 1506.

Entretanto, é também já de D. Manuel, 1498, a carta de quitação passada a Bartolomeu Dias, patrão da nau real *Sam Christovam*, desde 1490 a 1495, o que vem confirmar duas coisas: que Bartolomeu Dias era o patrão desta nau real em 1493, quando Colombo regressou da sua primeira viagem, e segunda, que esta nau real, a *Sam Christovam*, era a tal «...nao grande del Rey de Portugal...». De que fala Colombo, a mesma «nao de mil tonéis, a mais forte, e melhor acabada, e a mayor, que nunca até então fora vista...». De Garcia de Rezende.

Provados estes factos, há uma outra coisa de que não se pode duvidar – a nau reproduzida neste Livro, existia, não pode ser produto da imaginação do artista, por muito fértil e por muito entendido que ele fosse em construção naval.

## 214 Vida e Feitos del Rey CAPITULO CXLVII.

*Do que el Rey fez, quando a sua nao grande partio para Levante.*

**M** Andou el Rey fazer huma nao de mil tonéis, a mais forte, e melhor acabada, e a mayor, que nunca ate entam fora vista, de tam grossa, forte, e baixa fiança, e tam grossa tauoado, que a artilharia a não podia pañar, e tinha tantas bombardas grossas, e outras artilharias, que foy muyto falado nella em muitas partes. Estando esta nao com outros navios que com ella hiam para partir para Levante, onde a mandava mais ricamente concertada, e com melhor gente que nunca nao foy, e Alvaro da Cunha seu estribeiro mor, pessoa de que muyto confiaz, por capitam mor, e estando em reñtelo pera se partirem, e el Rey em Sintra pera hyr a Belem, e dahy a ver partir, lhe veio recado que na nao ada-

*Marta 5 de marzo.—Hoy, después que el patrón de la nao grande del Rey de Portugal, la qual estaba también surta en Rastelo y la más bien artillada de artillería y armas que diz que nunca nao se vido, vino el patrón de ella, que se llamaba Bartolomé*

Díaz de Lisboa, con el batel armado a la carabela, y dijo al Almirante que entrase en el batel para ir a dar cuenta a los hacedores del Rey e al capitán de la dicha nao. Respondió el Almirante que el era Almirante de los Reyes de Castilla y que no daba él tales cuentas a tales personas, ni saldría de las naos ni navios donde estuviere si no fuese por fuerza de no poder sufrir las armas. Respondió el patrón que enviase al maestre de la carabela. Dijo el Almirante



Nau do Livro Carmesim, 1502

De facto, consideramos esta representação como uma das mais cuidadas e perfeitas de toda a iconografia naval portuguesa quase até ao séc. XVIII. Quem a fez (e talvez um estudo sério e profundo, a nível de História de Arte, comparativo das técnicas de traço e de execução, com outros monumentos iconográficos da época, venha a permitir a identificação do autor), tinha boa capacidade de observação e um profundo conhecimento de desenho de navios. Os pormenores da mastreação e sobretudo, do massame e poleame, quando devidamente estudados, virão aumentar os nossos conhecimentos quanto às técnicas portuguesas de construção naval nos finais do séc. XV.

Julgamos pois ter bases científicas suficientes para se tornar perfeitamente credível a proposta que fazemos de identificar a nau representada no livro carmesim, como sendo a reprodução muito fiel e perfeita da *Sam Christovam*, a «nau

grossa» de mil tonéis que D. João II mandou construir cerca de 1490, maior que a Santa Catarina do Monte Sinai, de oitocentos tonéis e de 1517, e quase do mesmo tamanho que o galeão S. João, o Botafogo, de mil e cem tonéis e de 1534.

Depois de tudo isto, e de, julgamos, ter ficado provado que no tempo de D. João II se faziam navios muito grandes, muito fortes e resistentes, muito bem preparados para o mar e muito bem armados e, desde logo, bem próprios para enfrentar qualquer perigo posto por inimigos já declarados ou que se viessem a declarar, naquele tempo – depois de tudo isto, dizíamos, porque é que D. João II vai mandar fazer navios bem mais pequenos e, embora que robustos e preparados para o mar, muito pior armados, para enviar à Índia?

Não nos podemos esquecer que D. João II, o *Príncipe Perfeito* dos portugueses, *El Hombre*, da Rainha de Espanha, o rei que tinha por divisa *Polla Ley e Polla Grey*, era extremamente perspicaz, justo, religioso e profundamente cauteloso e cuidadoso na preparação das suas acções.

O desiderato da chegada à Índia esteve sempre presente na sua condução dos negócios de África, mas seria denegrir a sua memória, hoje pensar-se que alguma vez entreteve o propósito de chegar à Índia como conquistador. D. João II conhecia o país, os homens que o serviam e os recursos globais de que dispunha ou de que viria a dispor. Já em África o tinha demonstrado; se havia estado presente, com seu pai, em Arzila, quase que impondo a sua vontade contra todos os conselhos de cortesãos e amigos, tinha sido numa acção de Guerra Justa, de reconquista ao infiel dum território que havia sido cristão e que fora usurpado pelos mussulmanos. A ocupação das bases que sucessivamente foram criadas ao longo da costa ocidental de África, não resultou de acções de conquista, mas de negociações e cedências de território. E não podemos duvidar que essas acções de conquista e de ocupação militar teriam sido consi-

deravelmente mais fáceis, do que as ocupações no norte da mesma África, que mesmo sendo extremamente onerosas, só muito mais tarde seriam abandonadas.

Não, o caminho escolhido, de acordo com as regras da Guerra Justa, que tanto preocupou os monarcas da segunda dinastia, pelo menos até D. João III, foi o da cooperação pacífica, o das trocas com benefícios mútuos, o da cristianização, o do reconhecimento dos direitos e das culturas dos povos com que os portugueses iam contactando. Por outro lado, D. João II já tinha um bom conhecimento preliminar e geral da situação que iria encontrar na Índia, através das informações recolhidas pelos seus enviados (ou espiões?) por via terrestre.

Neste contexto, a viagem para a Índia tinha como:

**O Objectivo, o Comércio**  
**A Palavra de ordem, os olhos bem abertos**  
**A Mensagem, de Paz, Aliança e Cooperação**  
**O Sonho, acesso às especiarias e às riquezas do Oriente**  
**e o enfraquecimento da Sublime Porta**

Ora estes objectivos não se conseguiriam com uma demonstração de força, essa viria depois, na segunda expedição e em resultado da experiência da primeira.

D. João II, e por consequência D. Manuel, estavam conscientes do tempo decorrido numa viagem e no seu regresso, e de quanto as condições poderiam mudar entre uma viagem e a próxima. Uma armada que intimidasse, poderia desencadear preparativos que inviabilizassem o pretendido estabelecimento de feitorias comerciais ou de entrepostos fortificados, se tal fosse necessário. Por outro lado, as informações recolhidas por Bartolomeu Dias quanto às condições de navegação do Índico, não eram peremptórias, nem o poderiam ser, por a viagem nesse mar ter sido muito curta. Havia pois que estabelecer critérios de compromisso em relação não só à forma dos navios que se preparassem para tal missão, mas também quanto aos víveres, equipamentos e sobressalentes necessários para tão longa viagem. A única coisa que se subestimou, foi o escorbuto e por ignorância. Nunca tinha sucedido antes.

«...Nom comvinha que pera este descobrimento e viagem se excedese o modo da grandura das naos e cantidade dellas e por isso mandou el Rey nosso senhor que se fizessem quatro navios pequenos que o mayor delles nom pasase de cem tonees pera sima porque pera terra nom sabida e tam incognita como aquella emtam era nom era necessario serem mayores e esto se fez asy porque mays ligeiram.te podessem entrar e sayr em todo o luguar o que sendo grandes nom podiam fazer...», diz Duarte Pacheco Pereira no seu *Esmeraldo de Situ Orbis*.

Mas aqui, a experiência de Bartolomeu Dias foi preciosa: os navios de Vasco da Gama foram construídos propositadamente de pequena tonelagem, mas aparelhados, abastecidos e armados como nenhuns outros antes, conforme continua Pacheco Pereira. «...e estes se fizeram por singulares mestres e hoficiaés e assaz fortes de madeyra e preguadura // e com tres esquipassoens de vellas cada naao e assy amarras e outros haparelhos e cordoalha tres e quatro vezes dobrada do que costumam trazer // a louça dos tonees, pipas barris asim de vinho como dagua, vinagre e azeyte toda foy arqueda com muitos arcos de ferro que cada pessa levava por segurar o que dentro tinha // os mantimentos de pam, vinho, farinhas, carnes, legumes, e cousas de botica, e asi armaria e bombardaria tudo isto foy dado em tanta habastansa quanto a necessidade do cazo comvinha e muyto mais...». Ora bem, os navios eram «...pequenos... de atee cem tonees...», mas não tão pequenos que não pudessem levar três mudas de velas cada

um, e o massame e poleame três a quatro vezes dobrado em relação ao apresto normal. As velas de linho grosso, mesmo muito bem dobradas, e os rolos de muitas centenas de metros de cabo, ocupam também muitos metros cúbicos e pesam muitas centenas de quilos, para não falar das âncoras sobressalentes. Por outro lado, a quantidade de mantimentos dependia do número de homens, do número de dias da viagem e da facilidade de escalas. Mas a rota já estava pre-determinada, o factor tempo gasto não traria grandes surpresas, portanto os mantimentos foram dados em grande abundância e parece que não faltaram – deterioraram-se. Portanto, os navios eram de pequena tonelagem, mas tinham grande capacidade de carga.

Como conciliar estas duas afirmações de Pacheco Pereira, quase opostas?

Sabemos que os navios eram pequenos, bem construídos e fortes, bem aparelhados e equipados, bem fornecidos e...daqui para diante, são tudo conjecturas.

Bartolomeu Dias não conhecia o Índico, mas conhecia o Pacífico Sul e o mau tempo do Cabo das Tormentas, que do tempo recebeu o nome. É natural que recomendasse navios que se pudessem manobrar bem para aguentar as alterosas vagas, e esses, eram os que usavam mezena e contra-mezena latinas, cujo tipo de aparelho foi utilizado muito cedo, como vimos, nas naus de guerra (Estoria do Imperador Vespasiano), nas naus comerciais que faziam a carreira da Flandres (Warwick Rolls) e que continuou a ser utilizado por muito tempo em naus, e mais tarde galeões.

Mas no *Diário*, de Álvaro Velho, existem sete passagens que dão origem a algumas reflexões e permitem interessantes pistas:

- 1.<sup>a</sup> «...Ao domjguo seguinte ê a manheçendo ouvemos vista da jlha do sall / e loguo dij ahûua ora ouvemos vista de tres navios / Os quaees fomos demâdar e achamos a naoo dos mâtim.tos e njcolao coelho / e bertolameu diz q hia ê nossa companhia ate amjna...»
- 2.<sup>a</sup> «...e hindo hûu d. Comsull quebrou a verga ao capitam moor ... E pairamos com o traquete e papa figo dous d. E hûa noute...»
- 3.<sup>a</sup> «...posemos hûua cruz e hûu padram ê a dita amgra de sam bras / aqual cruz feze-mos de hûua mezena q era mujt<sup>o</sup> alta...»
- 4.<sup>a</sup> «...ouvemos hûua grande tormenta e corremos apopa cõ o traquete mujto baixo / e nesta rrota perdemos nicolao coelho / e ê este dia plla ma nham quãdo veo ao sol posto virano dagavea a ree de nos quat<sup>o</sup> ou çinq<sup>o</sup> legoas... E acabandose o quarto pim<sup>o</sup> elle veo ter cõ nosco nam porq nos elle tevese visto de d. Mas porq o vento era plla bolina e nom podia al fazer senam vjvr ter na nossa esteira...»
- 5.<sup>a</sup> «...depois de termos jantado ê metendo hûua moneta achamos o masto com hûa fenda abaixo da gavea hûa braça aquall fenda abria e cerrava / pllo quall remêdamos cõ brandaees ate q fossemos tomar porto abrigado omde o corregesemos...»
- 6.<sup>a</sup> «...e hûua qnta fr<sup>a</sup> anoute emtram os estando ja o navio berrio do out<sup>o</sup> d. Q foram oyto d. Por andar dejant<sup>o</sup>...»
- 7.<sup>a</sup> «...o quall como ouvio as bombardas fezse a vella ê o navio berrio...»

Álvaro Velho, tanto quanto se sabe, era marinheiro, soldado embarcado ou ambas as coisas. Por outro lado, parece que era natural do Barreiro e compara uma terra da Índia com Alcochete. Se assim for, é indubitável que Álvaro Velho conhecia bem os navios da sua época, naus, caravelas e até as embarcações do tráfego fluvial do Tejo, que certamente utilizava para se deslocar a Lisboa.

Ora é natural que um marinheiro quando fala de um grupo de barcos grandes, mas diferentes na espécie, se lhes refira como navios. Se forem todos da mesma espécie, por exemplo, naus, já dirá naus. Se forem todos caravelas, dirá caravelas. Mas como se pode verificar nas primeira, sexta e sétima passagens, Álvaro Velho nunca se refere à «Bérrio» nem como nau, nem caravela, mas sempre como navio, ao contrário do que sucede com a nau dos mantimentos, com a «S. Gabriel» e com a «S. Rafael», que especifica sempre de naus. Também na única e breve menção que faz ao barco de Bartolomeu Dias, não o chama de caravela, referindo-o pelo nome do seu capitão, como faz com o de Nicolau Coelho. Só um dos três navios, a nau dos mantimentos é tratado por nau.

Mas que o navio de Nicolau Coelho não era uma caravela, fica demonstrado pela quarta passagem: de facto, se o navio de Nicolau Coelho tinha que vir na esteira das naus porque o vento era pela bolina, é porque o navio de Nicolau Coelho não era caravela, porque estas, bolinavam. Não sendo nau, nem caravela, só poderia ser uma naveta, hipótese que parece ser credível até pela sua velocidade superior à das naus, por ser mais ligeira, mas armar o mesmo tipo de velas – recupera quatro ou cinco léguas num dia, chega com um dia de avanço ao Rio dos Bons Sinais.

A «S. Gabriel», «S. Rafael» e o navio dos mantimentos, são naus, não há dúvidas, mas que tipo de naus?

Da segunda passagem, ficamos a saber que a «S. Gabriel» tinha traquete e papafigo e da terceira passagem, que tinham mezena.

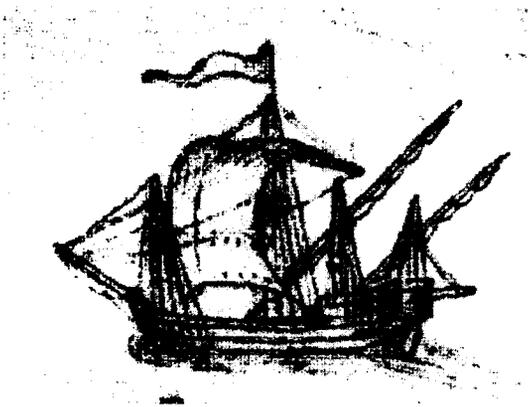
Ou mezenas?

Repare-se que Álvaro Velho diz que fizeram a cruz de uma mezena, a que era muito alta, não da mezena que era muito alta. Nem as mezenas nem as contra-mezenas das naus, na iconografia que conhecemos deste tempo, são muito altas.

Mas repare-se na mezena do navio a que chamámos de naveta, igual a outras de navios semelhantes desenhadas por Duarte d'Armas no *Livro das Fortalezas*.

Esta é uma mezena muito alta que poderia ser cortada para do excedente se fazer uma cruz.

Por outro lado, sabemos pela quarta passagem que o posto de vigia (sempre o ponto mais alto do mastro) era a gávea (leia-se cesto da gávea), o que exclui a hipótese do navio estar equipado com mastaréu de gávea e vela de gávea.



Desenho do *Livro das Fortalezas*

Sabemos, pela quinta passagem, que a(s) vela(s) poderiam usar monetas.

Quer-nos parecer, a partir da quinta passagem, que os mastros seriam enfeixados. Abrir uma fenda, quase no galope, que abre e fecha, dá a impressão de enfeixado, como aliás parece confirmar-se pelo mastro da gravura da *Estoria do Imperador Vespasiano*, na página seguinte, no qual se notam as cintas ou reataduras de cabo, como aquelas que teriam sido feitas com os brandais com que foi remendado o mastro da S. Rafael.

## CONCLUSÃO

Das considerações que temos vindo a tecer, julgamos agora poder retirar as seguintes conclusões:

A armada de Vasco da Gama era constituída por duas naus, uma naveta, e uma nau de mantimentos, para desmanchar.

Pelo menos a S. Gabriel e a S. Rafael, seriam naus semelhantes à do tipo da Estoria do Imperador Vespasiano – quatro mastros com traquete e vela grande, e mezena e contra-mezena latinas.

O navio «Bérrio», seria uma naveta semelhante àquela que sendo de mercadores, como era a «Bérrio», acompanhou a armada de Pedro Álvares Cabral, do tipo da desenhada por Duarte d'Armas.

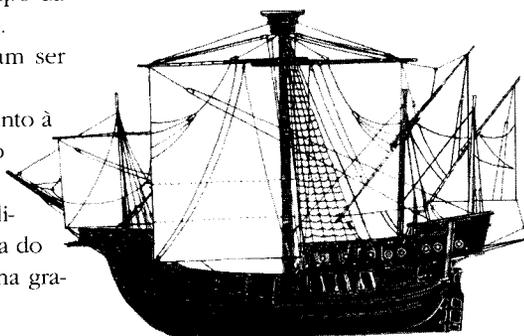
A nau dos mantimentos, que era para desmanchar, seria uma nau mais velha, mas que nem por isso deixava de acompanhar bem as outras: poderia ser semelhante às naus principais, ou do tipo da nau da gravura do *Regimento do Estrolábio*.

Os mastros eram enfeixados e as velas podiam ser acrescentadas com monetas.

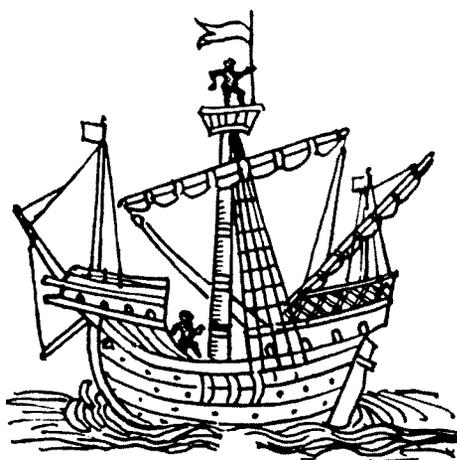
Ao contrário do que reclamam os franceses quanto à invenção das portinholas para canhões, como sendo da autoria do senhor Descharges, em 1501, as naus portuguesas de 1496 já as utilizavam, e em grande profusão, como se retira do *Diário* de Álvaro Velho e se pode verificar na gravura da Estoria do Imperador Vespasiano.



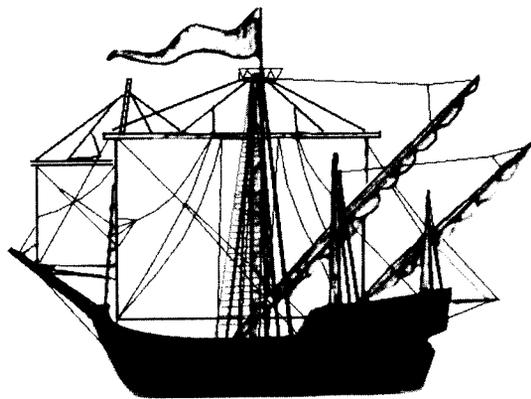
Pormenor da gravura da Estoria do Imperador Vespasiano



Naus «S. Gabriel» e «S. Rafael»



Nau dos mantimentos



Nau «Bérrio»

## Bibliografia

- ABREU, Lizuarte de, *Livro de Lizuarte de Abreu*, Comissão Nacional Para as Comemorações dos Descobrimientos Portugueses, Lisboa, 1992.
- ACERRA/MEYER, Martine/Jean, *L'Empire des Mers*, Office du Livre, s/l, s/d.
- ARMAS, Duarte de, *Livro das Fortalezas*, Inapa-Torre do Tombo, Lisboa, 1997.
- BELLEÇ/OLIVEIRA/MICHÈA, François/Rogério/Hubert, *Naus, Caravelas e Galeões na Iconografia das Descobertas*, Quetzal Edit. Lisboa, 1993.
- CORTESÃO, Armando, *Portugaliae Monumenta Cartigraphica*, IN-Casa da Moeda, Lisboa.
- ETAGES, Marie-Françoise Huygues des, *Les Voiliers vus par les peintres*, Edita, Lausanne, 1988.
- FERREIRA, Miguel, *Les Bateaux vus par les peintres*, Edita, Lausanne, 1987.
- FRIEL, Ian, *The Good Ship*, British Museum Press, London, 1995.
- GARDINER, Robert, Edit., *Cogs, Caravels And Galleons*, Naval Institute Press, Annapolis, 1994.
- LEITÃO/LOPES, Comtes. Humberto/J. Vicente, *Dicionário da Linguagem de Marinha Antiga e Actual*, Edições Culturais da Marinha, Lisboa, 1990.
- OLIVEIRA, Pe. Fernando de, *A Arte da Guerra do Mar*, Coleção Estudos, N.º 1, Ministério da Marinha, Lisboa, s/d.
- PEREIRA, Duarte Pacheco, *Esmeraldo de Situ Orbis*, Fundação Calouste Gulbenkian, Lisboa, 1991.
- RESENDE, Garcia de, *Chronica dos Valerosos, E Insignes Feitos del Rey D. Joam II, de Gloriosa Memoria*, Real Officina da Universidade, Coimbra, 1798.
- VELHO, Álvaro, *Diário da Viagem de Vasco da Gama*, vol. I, Livraria Civilização, Porto, 1945.

# A Viagem de Vasco da Gama e a Navegação à Vela

Com. José M. Malhão Pereira

## 1. INTRODUÇÃO

Por vezes se esquece que as viagens de descobrimento marítimo se fizeram em navios à vela, e em consequência desse esquecimento, se fazem afirmações ou se elaboram teorias que, por não darem o devido relevo a este facto, se revelam incorrectas ou mesmo erradas, com a consequente deturpação da verdade histórica. E isto, quando as teorias se baseiam fundamentalmente em conjecturas e não na análise de fontes documentais.

O Almirante Gago Coutinho, com a sua vasta experiência náutica, produziu muitos trabalhos, por demais conhecidos e amplamente divulgados, mas a falta de seguidores do seu método, e também a natural inexperiência na área da náutica de muitos historiadores e investigadores, levaram até a um certo alheamento das suas teorias. Desenvolveu-se inclusivamente algum cepticismo relativamente aos seus conceitos, que são baseados na experiência a bordo de veleiros e em muitas expedições de carácter hidrográfico e geográfico.

Nestas condições, e a respeito da viagem de Vasco da Gama, pretendemos, de modo muito sucinto, dar uma idêia dos aspectos de carácter técnico da viagem nas áreas de manobra dos navios e da sua condução no Atlântico e no Índico, tendo em conta as condições meteorológicas locais. Com isto tencionamos clarificar de algum modo este assunto, visto que os entendidos normalmente não se preocupam em fazê-lo, admitindo possivelmente, que matéria que para eles é tão clara, também o será para os outros.

## 2. OS NAVIOS

Embora haja muitas dúvidas sobre as características dos navios empregues na viagem, parece não haver razão para duvidar que os mesmos eram preponderantemente de pano redondo, pelo que o nosso raciocínio se irá basear no comportamento de um navio deste tipo.

Admitamos então que o navio que condicionava o andamento de todos os outros era uma nau com 3 mastros, sendo estes o grande, o traquete e a mezena, além de uma pequena lança, que mais tarde se designaria por gurupés. No gurupés envergava-se uma cevadeira, no traquete a vela do traquete e o velacho, no grande a vela grande e a gávea, e na mezena a vela da mezena.

À excepção da mezena que é uma vela de bastardo, latina portanto, todas as outras são redondas, designando-se genericamente a vela grande e a do traquete por papafigos, e as que envergam imediatamente acima, por gáveas. Para aumentar a área dos papafigos, eram cosidas na sua esteira umas tiras de pano que se designavam por monetas.

A figura 1 mostra uma nau que se assemelhará muito a alguns dos 4 navios de Vasco da Gama. Note-se que não pretendemos demorar-nos com aspectos de arqueologia naval ou outros que não sejam do carácter da técnica náutica que estamos analisando.

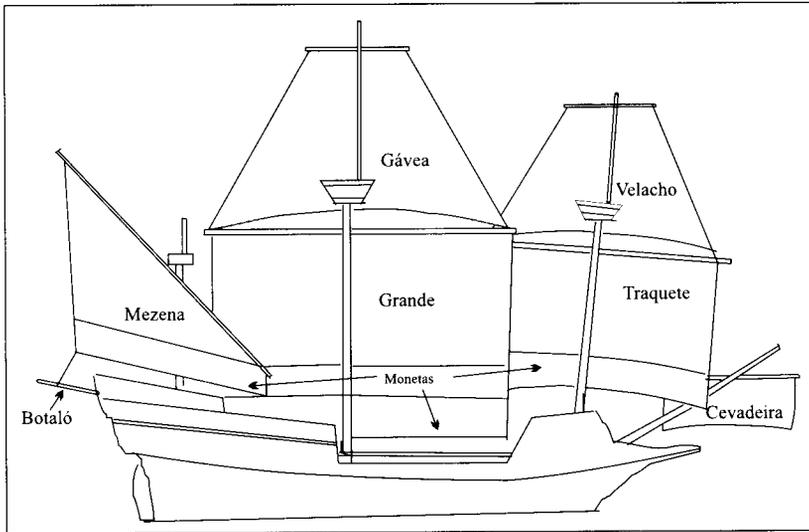


Fig. 1 – Mastreção e velame de uma nau

### 3. MAREACÃO

Qualquer navio à vela terá, para seguir a vante e com o menor abatimento possível, que se orientar convenientemente relativamente ao vento, devendo por sua vez as velas ser devidamente orientadas relativamente ao navio. As diferentes orientações do navio relativamente ao vento, que originam por sua vez diferentes orientações das velas, são as mareações.

A figura 2 mostra esquematicamente as diferentes mareações, com um navio apresentado nas diferentes orientações relativamente ao vento, vendo-se que há um sector na área mais perto da direcção do vento, em que não é possível navegar, visto que o pano, já completamente caçado, começaria a bater, se mais o navio se aproximasse da linha do vento, perdendo assim impulso.

Diz-se que um navio orça, quando aproxima a proa da linha do vento e arriba quando executa a acção contrária. Diz-se que está amurado a bombordo, quando recebe o vento por bombordo, e amurado a estibordo quando recebe o vento por estibordo.

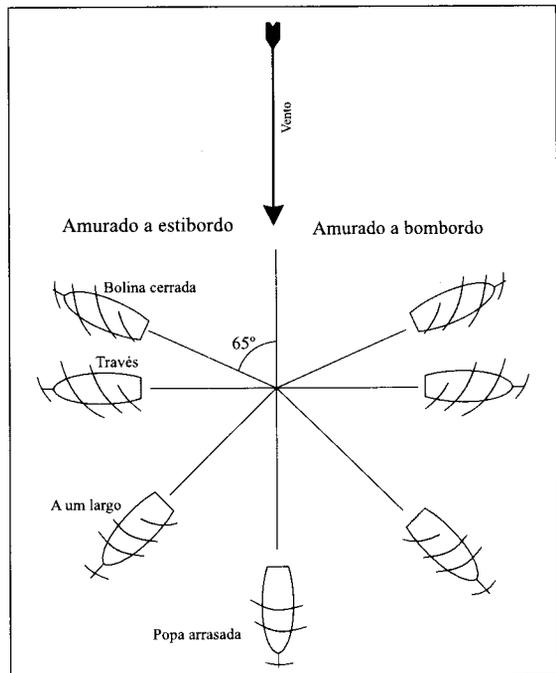


Fig. 2 – Diferentes mareações de um veleiro. A nau da época bolinará menos que um navio de pano latino

#### 4. PROGRESSO PARA BARLAVENTO

Verifica-se pelas gravuras, como já se disse, que há um ângulo mínimo a partir do qual o navio não pode orçar mais, sob pena de perder seguimento e abater para sotavento, e esse ângulo corresponde à mareação de bolina cerrada. Poderemos dizer que esse ângulo seria de  $65^\circ$  aproximadamente para a nossa nau<sup>(?)</sup>, o que entrando em linha de conta com os conceitos de vento aparente e vento verdadeiro e com o abatimento que dependerá muito das condições de mar, fará com que esse ângulo em relação ao vento verdadeiro possa ser de  $70^\circ$  a  $75^\circ$ . Note-se que o vento verdadeiro está sempre mais para ré que o vento aparente, ou que o vento aparente é mais escasso.

Então a nau progrediria pouco para barlavento, em comparação com uma caravela que poderá fazer até  $55^\circ$  a  $60^\circ$  do vento verdadeiro, ou com um veleiro latino moderno que irá até aos  $45^\circ$  ou menos (menos que  $30^\circ$  do vento aparente). Note-se que a Sagres, veleiro redondo moderno, apenas se cinge ao vento aparente até  $60^\circ$ , o que poderá dar à volta de  $65^\circ$  do vento verdadeiro, dependendo este último ângulo, das velocidades do vento verdadeiro e do navio, como se sabe.

#### 5. BORDEJAR

Para qualquer veleiro se dirigir a um destino que fique na direcção do vento terá então que bordejar, isto é, terá que virar de bordo com frequência, atingindo assim lentamente o seu destino, ora com amuras a bombordo, ora com amuras a estibordo. A nossa nau, dado que o ângulo que o seu rumo faz com o vento verdadeiro à bolina cerrada poderá ser de aproximada-

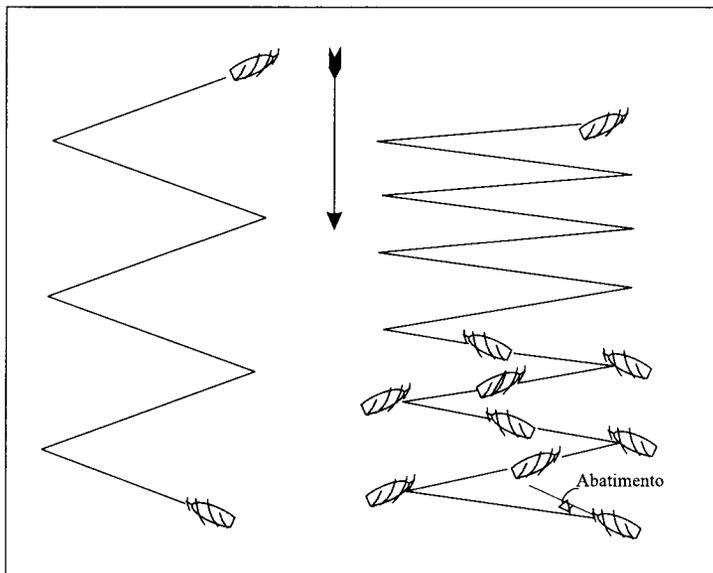


Fig. 3 – À esquerda, nau à bolina, fazendo ângulos de  $70^\circ$  com o vento verdadeiro. Mas uma derrota mais fechada, à direita, onde se entra em linha de conta com o abatimento, seria mais realista uma grande parte das vezes

mente  $70^\circ$ , bordejará percorrendo um arco muito aberto de  $140^\circ$ . Isto é, pouco andar para barlavento, em comparação com uma caravela ou um veleiro latino moderno, que facilmente fará  $90^\circ$  de bordo a bordo. A figura seguinte ilustra o progresso para barlavento da nau, admitindo os ângulos de bolina referidos. Nela se admite, à direita, um progresso menor, podendo até acontecer que ondulação e vento fortes originem que não haja progresso mas sim retrocesso!

## 6. NAVEGAÇÃO DA NAU NO MAR ALTO

Um navio da época de pano redondo, se tiver vento favorável, o que corresponderá ao sector de cerca de  $220^\circ$  do esquema apresentado ( $360^\circ-140^\circ$ ), limitar-se-á a seguir a rumo constante, mareando o pano de acordo com a direcção do vento. Mas se para seguir ao seu destino o vento estiver dentro do sector dos  $140^\circ$  anteriormente referidos, terá de bordejar, o que é penoso e moroso.

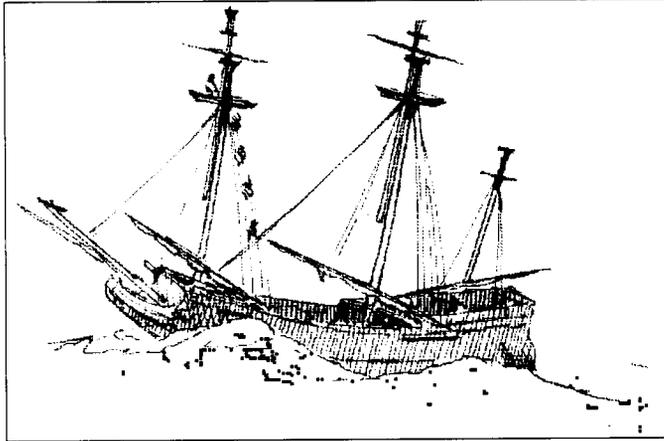


Fig. 4 - Nau à corda, com as vergas dos papagigos arriados e pano ferrado

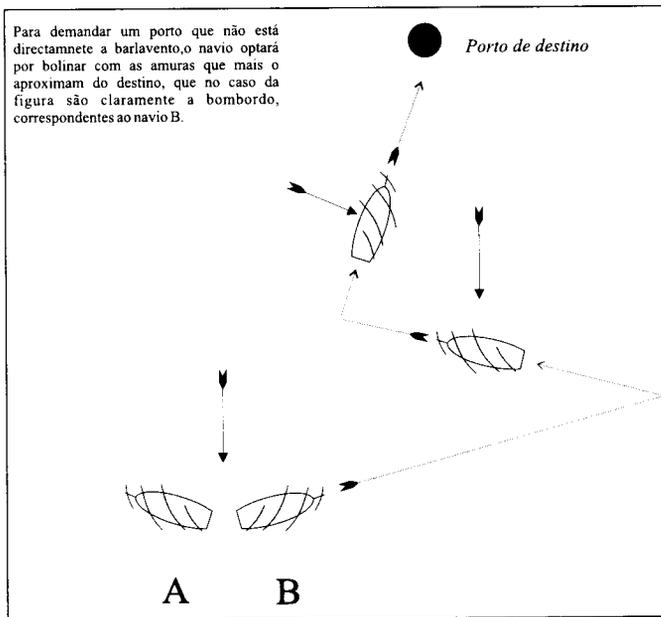


Fig. 5 - Demandar um porto a barlavento

No entanto esta solução só era empregue muito esporadicamente e por curtos períodos, porque era possível planear as viagens passando por zonas do mar onde o vento fosse favorável de modo constante ou periódico. Então os navios navegariam com vento a favor, mesmo que aparentemente tivessem que percorrer maiores distâncias.

Nas zonas de transição, onde os ventos eram variáveis, tomavam duas atitudes. Uma delas era o «paíro», ou «à corda»,<sup>(3)</sup> quando o vento estava na direcção do destino e as condições de mar tornariam o navegar à bolina cerrada mais desvantajoso em termos de progresso para barlavento. Esse «paíro» consistia em manter o navio praticamente parado na água ou com o mínimo abatimento possível para sota-vento.

Quando o vento estava algo afastado da direcção do destino, navegava-se à bolina cerrada com as amuras mais favoráveis, isto é, recebendo o vento pelo bordo em que o rumo assim obtido fizesse um

menor ângulo com a direcção do destino, originando assim mais progresso para barlavento. Aguardava-se em seguida que o vento rondasse. A figura 5 exemplifica a situação.

Vejam os em seguida, e em linhas muito gerais, que condições iriam encontrar os navegantes da expedição de Vasco da Gama nos oceanos em que iriam navegar com os seus navios de pano redondo. Para isso iremos socorrer-nos de figuras que representam esquemáticamente situações médias para a época do ano em que a viagem de Vasco da Gama se efectuou, omitindo quaisquer considerações de carácter teórico.

Trataremos também dos factores fundamentais para a navegação da nossa nau, e que são o vento, a corrente e a ondulação.

## 7. O VENTO NO ATLÂNTICO E NO ÍNDICO OCIDENTAL

Na gravura 6 que se mostra<sup>(4)</sup>, e que representa a situação dos centros de pressão e a direcção e intensidade do vento médios para o mês de Agosto, salientamos os seguintes pontos que corresponderão à situação média com que Vasco da Gama se confrontou à entrada no Atlântico Sul e ao início da travessia do Índico, tanto num sentido como no outro. De facto à ida já se iniciara no Índico a monção SW, que no regresso ainda se mantinha mas já em transição:

- Os centros de alta pressão no Atlântico Norte e Sul, que vão originar os alíseos de NE no Atlântico Norte e de SE no Atlântico Sul.
- A alta no Índico Sul Ocidental, que associada à depressão na Ásia originará os alíseos do SE no Índico Sul Ocidental e a monção de SW no Índico Norte Ocidental.
- A Frente Intertropical de Convergência, a traçado a norte do Equador, no Atlântico.
- A monção de SW na costa Ocidental de África, que sopra até ao limite da F.I.C.
- A ausência de F.I.C. no Índico Norte nesta época do ano.

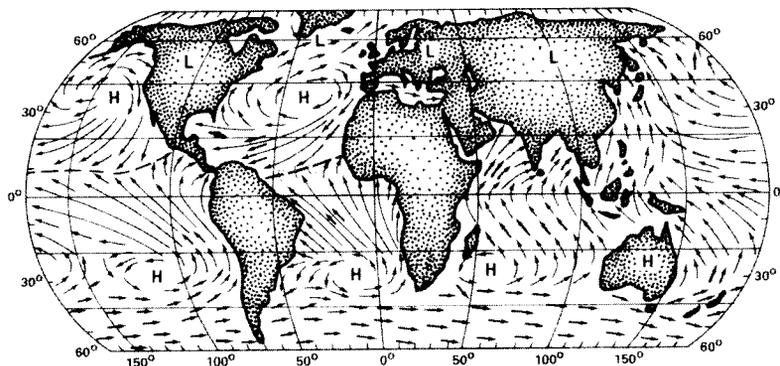


Fig. 6 – Centros de pressão e ventos em Agosto.

Analisemos agora a situação média em Janeiro, cujo esquema se apresenta na fig. 7, e salientemos, tendo em linha de conta que esta época corresponderá a parte da travessia do Atlântico Sul e à parte final durante o regresso, no Índico Norte:

- Um deslocamento mais para sul, devido ao correspondente deslocamento aparente do sol, da F.I.C., no Atlântico, que arrastou consigo a alta do Atlântico Norte mais para sul.

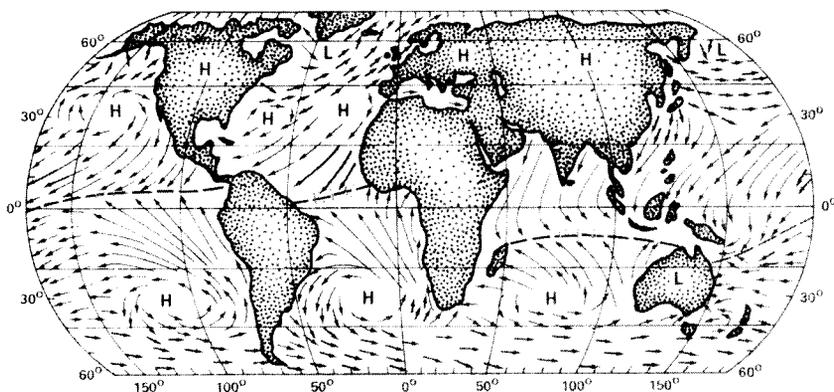


Fig. 7 – Centros de pressão e ventos em Janeiro

- Um abrandamento da monção de SW na costa ocidental africana, onde o vento junto à costa é agora mais sul do que SW.
- A agora definida F.I.C. no Índico Sul.
- O alíseo do SE no Índico Sul e a monção de NE no Índico Norte. Repare-se que a monção NE invade o Índico Sul mas desviando-se para a esquerda ao atravessar o equador, devido à força de Coriolis.

Note-se ainda em qualquer dos esquemas o seguinte:

- A perturbação originada aos ventos pela ilha de Madagáscar. De facto estes esquemas indicam os ventos pela sua frequência maior ou menor de acordo com o comprimento das setas, e a ausência delas corresponderá a vento variável.
- A existência também de vento variável nas proximidades do C. da Boa Esperança.

Há assim ventos periódicos, as monções, ventos constantes, os alíseos, e zonas de ventos variáveis, pelo que um veleiro, para executar longas viagens oceânicas, terá que navegar com vento a favor nas áreas de ventos constantes, e escolher a época em que deverá atravessar zonas de ventos periódicos. Nas zonas de ventos variáveis, que serão inevitáveis, manobrará de modo a progredir na direcção do destino quando o vento é favorável, ou a navegar à bolina numa amura cujo rumo lhe proporcione uma melhor componente de aproximação do porto de destino, como anteriormente se disse.

Há ainda junto à costa (a 30 ou 40 milhas), as brisas do mar (durante o dia), e as brisas da terra (durante a noite) que proporcionam o único meio de conseguir manobrar em navegação costeira, e entrar e sair de portos. São os chamados «terral» e «viração» dos nossos cronistas náuticos.

## 8. AS CORRENTES

O esquema apresentado em Anexo A(6), resume a situação nas áreas do globo que nos interessam, salientando-se:

- A Corrente das Canárias e a corrente da Guiné.

- As Correntes Equatoriais do Norte e do Sul no Atlântico entre as quais, embora mais fraca, haja a Contra Corrente Equatorial. Note-se que a Corrente Equatorial do Sul se separa da Corrente do Brasil no famoso Cabo de S. Agostinho (nas proximidades do actual Recife), dos nossos navegadores da Carreira da Índia (ver fig. 8).
- A Corrente de Benguela, que dificultou a vida a Diogo Cão e Bartolomeu Dias, nas suas explorações marítimas, e também a Vasco da Gama, antes de atingir o Cabo.
- As correntes do Índico Norte que são afectadas em direcção pelas monções.
- E finalmente a Corrente das Agulhas, tão importante na história da Carreira da Índia e nos naufrágios da Costa SE da África, narrados na nossa História Tragico-Marítima.

Para melhor apreciarmos a intensidade da Corrente das Agulhas, analisemos o esquema apresentado no Anexo B<sup>(6)</sup>, onde se mostram as direcções das correntes, cujo grafismo é afectado, quando significativo, pela indicação com dois números, da sua intensidade mínima e máxima em 24 horas. Corresponde este valor ao espaço percorrido pelas partículas de água naquele período. Note-se então que há valores na zona do Canal de Moçambique, nas costas do Natal e nas proximidades do Cabo da Boa Esperança, que chegam a atingir 100 milhas por dia o que corresponde a velocidades médias de mais de 4 nós!

## 9. O MAR E A ONDULAÇÃO

As zonas do mar, correspondentes às navegadas pela armada de Vasco da Gama onde a ondulação é mais intensa, são fundamentalmente: - O Atlântico Sul entre as proximidades da Ilha de Tristão da Cunha; a costa entre o Cabo da Boa Esperança e a actual Durban; e todo o Canal de Moçambique, além da costa do Indústão no auge da monção de SW, ou seja em Julho.

No Atlântico Sul, a ondulação forma-se em consequência das depressões que se movem para leste, com o vento circulando à volta do seu centro no sentido dos ponteiros do relógio, e originam ventos fortes de oeste à volta dos 35° de latitude sul. Estes ventos levantam muito mar, que vai embater na costa da zona do Cabo e originar mares alterosos, principalmente pelo embate dessa ondulação com a corrente das Agulhas que vem em sentido oposto. A ondulação será assim por vezes fortíssima na costa do Natal, onde tantos navios portugueses se perderam, muito antes de quaisquer outros marinheiros de outras nações se aventurarem naquelas águas<sup>(7)</sup>. No Canal de Moçambique, a corrente das Agulhas que se dirige para o sudoeste, encontrando o vento sul que sopra muito fresco, principalmente no inverno austral, forma mares intensos.

Todo o Índico Norte, principalmente no mês de Julho, no auge da monção de SW, é atravessado por forte ondulação de oeste e sudoeste que torna os portos da costa ocidental Indiana impraticáveis.

São estas as zonas mais afectadas por forte ondulação, havendo evidentemente em todo mar navegado pelos descobridores probabilidades de ondulação forte, mas com menor ocorrência do que as referidas. Note-se que um factor primordial para a formação de ondulação perigosa para os navios é a provocada por vento contra corrente nas proximidades de costa. É nestas condições que as ondas adquirem amplitude e se combinam com outras ondas reflectidas, de direcções diferentes, provocando mar desconchado e quebrando com frequência. É este mar que fatiga os navios de madeira, originando entradas de água pelas juntas do costado, o enfraquecimento das articulações do leme, e esforços desconchados na mastreação e aparelho, que associado a vento forte os faz soçobrar.

## 10. ASPECTOS NÁUTICOS DA VIAGEM

Analisemos agora a viagem nos aspectos que nos propusemos cobrir e para isso recorramos a representações esquemáticas da mesma, onde estarão assinalados os ventos dominantes e a derrota dos navios conjecturada. Utilizaremos a descrição de Álvaro Velho, comentada por Fontoura da Costa<sup>(\*)</sup>, por ser considerada a mais exacta descrição da viagem, tendo servido a Rui de Pina, Fernão Lopes de Castanheda e João de Barros, para elaborarem os seus trabalhos. A crónica de João de Barros, na sua primeira década<sup>(\*)</sup>, será também utilizada.

### 10.1 A derrota Atlântica

Ao saírem de Lisboa, os navios seguiram em conserva até às Ilhas de Cabo Verde, depois de algumas horas fazendo pescaria nas imediações da Angra dos Ruivos e de se terem entretanto perdido uns dos outros. A viagem até S. Tiago decorreu sem outros incidentes de maior, navegando-se com o favorável vento de NE, dominante na área.

A média geral até S. Tiago foi de 4.6 nós. No entanto a tirada Lisboa-Canárias foi de 3.6 nós e a de Canárias-S. Tiago de 5.5 nós, o que indicia o natural aumento da intensidade do vento nesta área, aliado à maior corrente, também favorável, a corrente das Canárias. Estas médias revelam a lentidão natural dos navios, mas que no entanto pouco diferirá dos que futuramente seguiram estes intrépidos exploradores. Depois de Cabo Verde, não há outra opção para entrar no Atlântico Sul e atingir de modo seguro e relativamente rápido o Cabo da Boa Esperança, senão seguir na «volta do mar». De facto este assunto foi amplamente discutido, e o nosso objectivo é reavivá-lo de um modo prático, o que se irá compreender pela análise da figura 8.

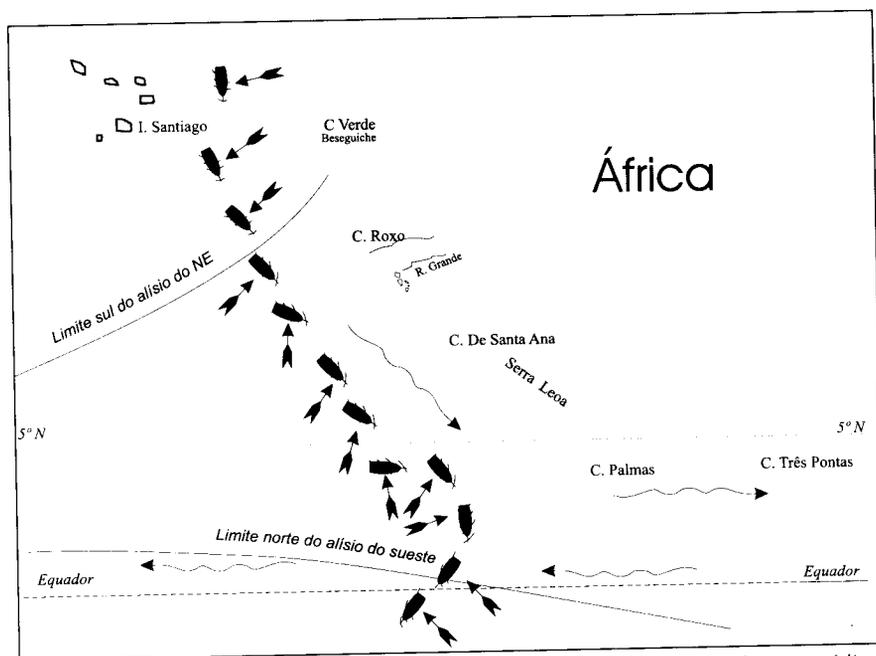


Fig. 8 – Procedimento para a entrada no Atlântico Sul em condições meteorológicas médias

Como anteriormente referimos, é o alíseo do SE que predomina no Atlântico Sul, estendendo-se a sua acção até a norte do Equador. Na costa ocidental africana, na época em causa, a depressão que lá se forma, origina um fenómeno de monção, que se traduz em vento S SW. A única possibilidade que um veleiro redondo que boline mal tem, de seguir para o Cabo, de um modo mais eficiente e seguro, é, partindo de Cabo Verde, seguir para sul e sueste até o vento NE se manter, e ao encontrar a zona de calmas, negociar o vento de modo a continuar a seguir para SE ao longo da costa, porque o vento SW (monção), o ajudará. Isto permitir-lhe-á ganhar barlavento ao SE que o espera ao atravessar as calmas e no Atlântico Sul.

Não deverá no entanto seguir demasiado para SE, porque poderia ensacar no Golfo da Guiné, onde se sente um regime de brisas e de ventos variáveis, fazendo-se o alíseo do SE sentir bastante mais no mar. Seguirá então ao longo da costa, mas suficientemente afastado dela, e seguirá na volta do mar nas proximidades da Serra Leoa ou um pouco mais a sul já com o SE.

Ao sentir que atingiu a zona onde o alíseo sopra, terá de se meter à bolina com amuras a BB, e tratar de ir sempre de ló, de modo a montar o Cabo de S. Agostinho, ponto mais a leste da costa do Brasil. Se o vento não abrir o suficiente, como deverá ir fazendo lentamente à medida que se progrida para SW, (visto que se trata de vento que circula à volta do centro de alta pressão do Atlântico Sul), ou se for mal navegado, poderá não conseguir montar a costa do Brasil.

E se tal acontecer, e se estiver já perto da costa do continente sul americano, o único remédio será voltar para o reino, navegando para norte até apanhar o alíseo de NE e mais tarde, à latitude dos Açores os ventos de W que o conduzirão à Europa. De outra maneira a Corrente Equatorial do Norte e o vento, encarregar-se-iam de levar o navio às Antilhas. Ver figura 9.

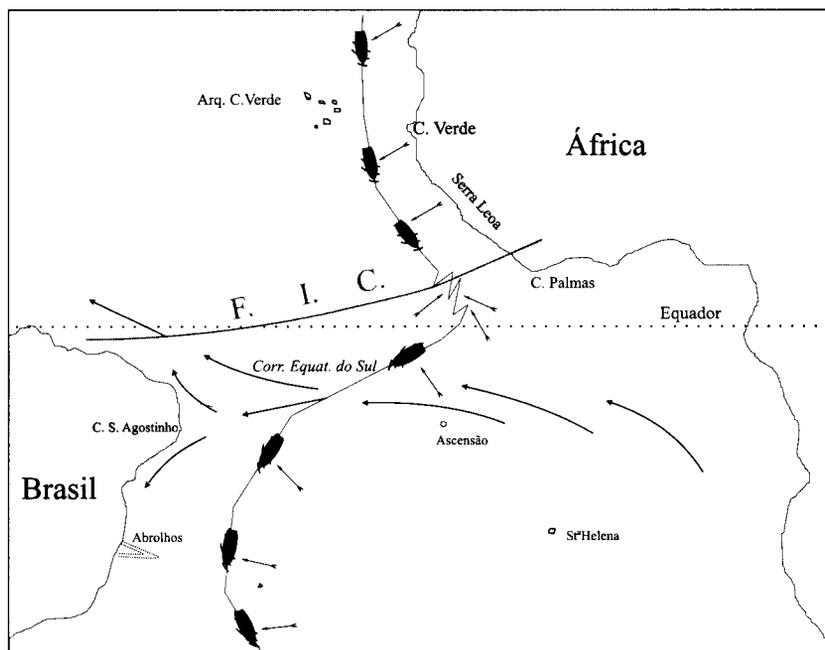


Fig. 9 – Um navio pouco *amarado* da costa do Brasil, pode não conseguir dobrar o C. S. Agostinho e terá que regressar ao reino, (ou à costa da Guiné), porque o ramo NW da corrente equatorial o levará para as Antilhas. É o caso do navio B

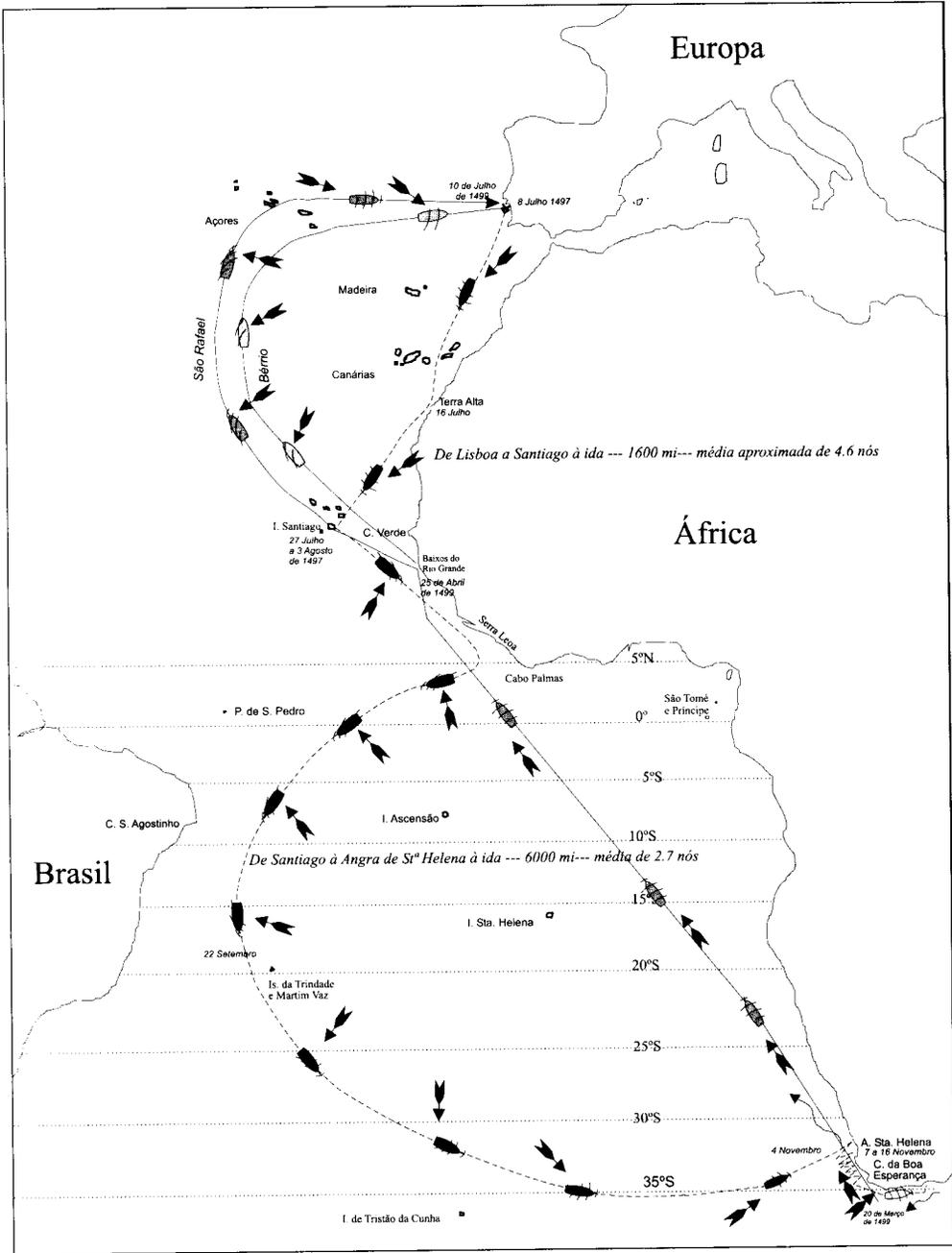


Fig. 10 – Derrota Atlântica de Vasco da Gama à ida para a Índia e no regresso

E Álvaro Velho é muito claro, quando se refere a ir *na volta do mar ao sul quarta de sudoeste*<sup>(10)</sup>, rumo que faz 6 quartas (um pouco mais que 65°), com o vento SE dominante, como se pode ver pela gravura. E na altura em que esta afirmação se faz já eram 22 de Agosto, 21 dias depois de terem saído de Cabo Verde, já devendo estar nas proximidades da costa brasileira, como as referências a aves indiciam.

E à medida que os navios progrediam na sua derrota foram guinando para bombordo, acompanhando o vento, cada vez mais aberto, até que já mais a sul os ventos de N, NW e W começaram a soprar, permitindo navegação com vento largo até ao Cabo.

Vasco da Gama, pouco confiante na sua latitude, devido ao balanço dos navios que terá dificultado as observações com o astrolábio, (ou tendo errado mais do que 1 ou 2 graus no cálculo da mesma) reconheceu terra ainda a norte do Cabo, tendo sentido a acção dos ventos frescos de SE que lá sopram com bastante intensidade em Dezembro. Os mesmos ventos encontrou Bartolomeu Dias 10 anos antes. Aliás não será de excluir a acção da corrente de Benguela e do vento, que mesmo admitindo que os navios viessem mais pelo sul, os terá feito derivar para NE.

Isto foi a 4 de Novembro, e depois de bordejar 3 dias contra SE dominante, atingiu a Angra de St.<sup>a</sup> Helena. Esta tirada é conjecturada esquematicamente no Anexo C<sup>(11)</sup>.

Felizmente estava suficientemente perto do Cabo, para o dobrar. No entanto só 8 dias depois de ter largado da Angra de St.<sup>a</sup> Helena é que o dobrou, estando apenas a pouco mais de 100 milhas dele. Esta distância cobrir-se-ia em um dia e algumas horas com vento favorável. Ver ainda o Anexo D, onde se conjectura a derrota.

A média geral da viagem, desde Cabo Verde à aterragem a norte da Angra de St.<sup>a</sup> Helena, foi de cerca de 2.7 nós, que correspondem a terem-se percorrido cerca de 6000 milhas em 93 dias. Note-se que a viagem foi afectada pelas calmarias da zona intertropical de convergência, ao se passar do alíseo do NE para o do SE. A fig. 10 apresenta uma derrota provável de toda a viagem de Lisboa à aterragem na costa SW africana.

A título de curiosidade se mostra, em Anexo D, 2 derrotas da Fragata D. Fernando, (meados do século XIX) em viagens de Lisboa a Goa e de Lisboa à Ilha de Moçambique<sup>(12)</sup>. Repare-se na derrota em arco, contra SE dominante e também a sua semelhança, apesar de uma viagem ser em Agosto/Setembro e a outra em Maio/Junho. As médias de Luanda às proximidades do Cabo foram ambas de 4 nós aproximadamente, tendo o navio percorrido à volta de 3200 milhas.

## 10.2. Do Cabo da Boa Esperança até Moçambique

Até à Angra de S. Brás, actual Mossel Bay, tudo indica terem navegado com vento de popa, percorrendo as cerca de 200 milhas que a separam do Cabo, em 3 dias, a uma média portanto de aproximadamente 2.8 nós. A Corrente das Agulhas deve ter contribuído para a fraca média. Aqui permaneceram 13 dias. Note-se que estamos na primeira semana de Dezembro, portanto em pleno verão austral.

Reiniciaram no dia 8 de Dezembro a viagem, tendo navegado muitas vezes com vento contra, bordejando, e estando algumas vezes à corda<sup>(13)</sup>, isto é ao paio, quando se pretendia passar a noite para reconhecer terra no dia seguinte ou se aguardava outro navio, ou o vento era tão contrário que não convinha bolinar, por se perder mais caminho, com navios tão ineficientes nesta mareação. Há aqui referências às grandes correntes, tendo os navios perdido caminho, voltando aos ilhéus da Cruz a 20 de Dezembro, depois de lá terem passado no dia 14 do mesmo mês. Além disso Barros refere<sup>(14)</sup>, além das correntes que os fizeram andar para trás, uma grande tempestade que os desmoralizou muito. Barros afirma ainda que correram *em*

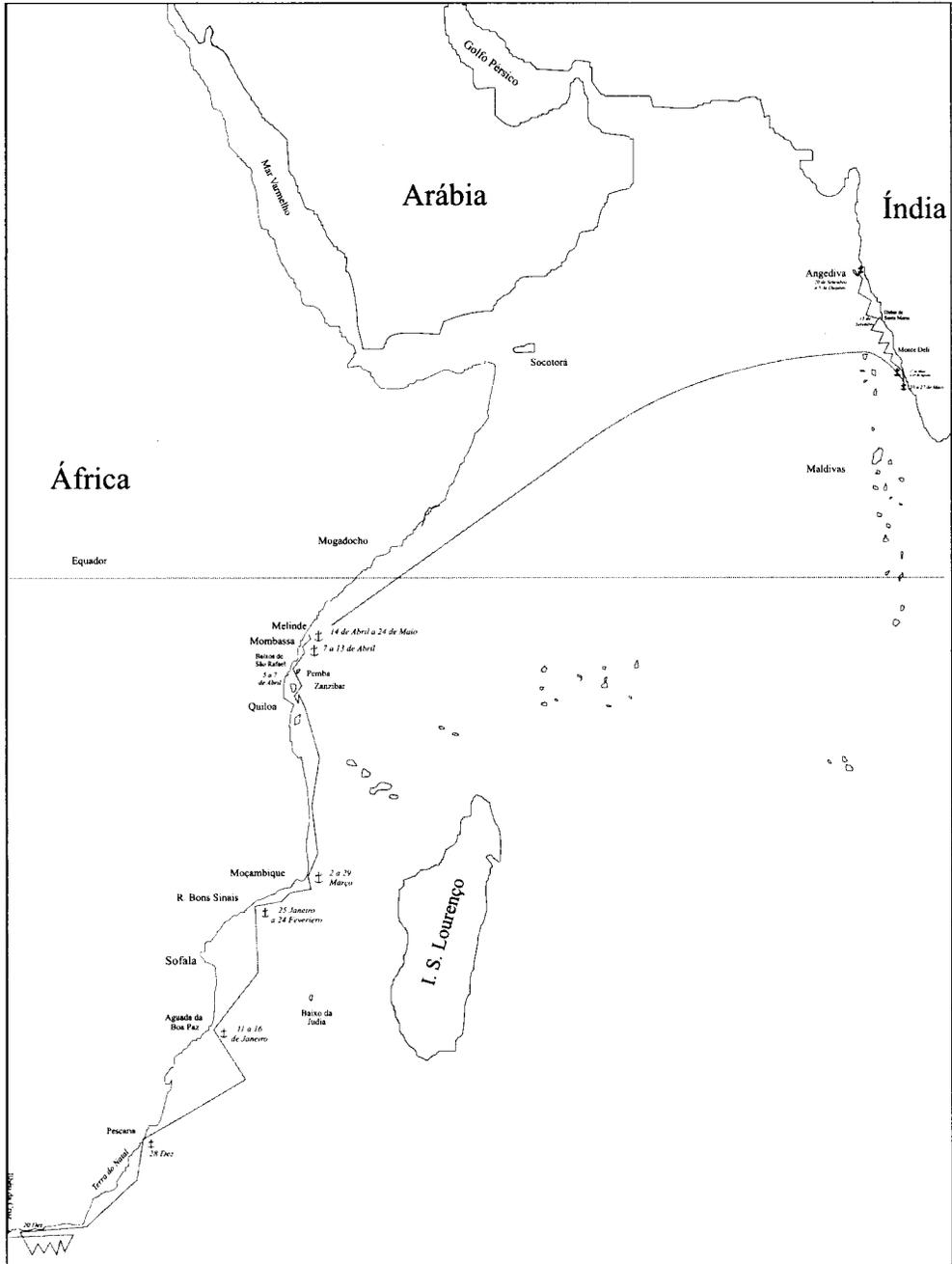


Fig. 11 – Derrotas no Índico à ida e no início do regresso

*árvore seca*, isto é, andando ao sabor do vento sem qualquer pano. Tudo isto apesar de se estar no verão. Note-se a possibilidade de se terem defrontado com ondulação fortíssima e muito diferente do que até ali tinham encontrado. Ver ainda Anexo D.

No dia 28 de Dezembro pousaram, isto é, fundearam, por algumas horas, já depois da costa que designaram por Terra do Natal, e aparentemente com vento favorável e sem avistar terra, chegaram às proximidades do Rio Inharrime (Aguada da Boa Paz), onde fundearam, a 11 de Janeiro.

As 840 milhas desta tirada foram percorridas em 34 dias, o que dá uma média de 1 nó, bem demonstrativa da intensidade da Corrente das Agulhas, e da tempestade a que estiveram sujeitos.

Até Moçambique, e depois de estar fundeados no Rio dos Bons Sinais, nas proximidades da actual Quelimane, foi uma navegação calma, com muitos «paíros», e sem incidentes de maior. João de Barros afirma que Vasco da Gama efectou a viagem sem reconhecer a costa, por recear as correntes impetuosas que atiravam os navios para a mesma. Isto impediu que fosse visitada Sofala. De facto os navegantes, depois de passarem o Cabo das Correntes, verificaram que a terra inflectia para dentro, e Barros refere que o Gama receou que as correntes o empurrassem para a mesma. Parece-nos esta informação um pouco fantasiosa, apesar de como já se referiu as correntes serem fortíssimas na área. A Moçambique chegaram a 2 de Março.

Os prováveis fundeadouros na Aguada da Boa Paz, e no Rio dos Bons Sinais, estão representados nos Anexos E e F, extraídos de cartas hidrográficas actuais do Instituto Hidrográfico.

As cerca de 465 milhas que separam a Aguada da Boa Paz do Rio dos Bons Sinais, um braço do Zambeze nas imediações da actual Quelimane, foram percorridas em 6 dias, dando uma média de 3.2 nós. Até Moçambique será pouco significativo calcular uma média, visto que os navios pairavam com frequência durante a noite, dado navegarem ao longo da costa e quererem reconhecê-la com a luz do dia.

A figura 11 apresenta as derrotas aproximadas no Índico.

### 10.3 De Moçambique a Melinde

A 11 de Março largaram de Moçambique, mas depois de terem pouco vento, muitas calmarias e corrente contra, o que é natural na área, tiveram de regressar a Moçambique, para fazer aguada, depois de terem estado fundeados na Ilha de S. Jorge, actual ilha de Goa.

A largada definitiva só se deu a 29 de Março, depois de terem estado fundeados mais uma vez na Ilha de S. Jorge a aguardar vento favorável. Voltaram a perder caminho com a corrente, e finalmente, conseguindo algum vento favorável, passaram ao mar da Ilha do Açoutado, actual Quisivo, (uma das Qirimbas), tendo a 4 de Abril dobrado o Cabo Delgado. Note-se que se continua a navegar numa área de ventos variáveis, mas já muito perto da zona onde a monção de NE atinge o Índico a sul do Equador.

Tiveram ventos de oeste, (poentes) e mais vento variável e forte, passaram a Ilha de Quiloa, a Ilha de Mafia e finalmente o S. Rafael encalhou, em 6 de Abril, nos baixos que ficaram muitos séculos com esse nome. Estão frente à Ilha de Pemba, que os navegadores reconheceram. Fez-se nesta tirada uma média de 3 nós (660 milhas em 9 dias). As últimas 75 milhas até Mombaça foram cobertas no dia 7 de Abril. O Anexo G mostra o local provável do encalhe da S. Rafael, segunda a opinião de Fontoura da Costa<sup>(6)</sup>, além da conjectura da derrota de Moçambique a Melinde.

Depois de uma atribulada escala em Mombaça, manobrando em espaço reduzido com tão difíceis navios, largaram para Melinde no dia 14 de Abril, depois de terem fundeado a 8 léguas de Mombaça. Este fundeadouro poderá ser na foz do actual Rio Kilifi, como também

admite Fontoura da Costa<sup>(16)</sup>. Ver Anexo H, onde os fundeadouros de Mombaça, Kilifi e Melinde se conjecturam.

Foi em Melinde que se obteve o piloto que auxiliou Vasco da Gama na travessia do Índico, em demanda de Calecute.

#### 10.4 A travessia do Índico

A 24 de Abril largaram os navios de Melinde, demandando Calecute, objectivo final de Vasco da Gama. Pelo calendário Gregoriano já se está em Maio, altura em que se inicia a monção de SW, que atinge o auge de intensidade a meado de Julho, período em que não se deve atravessar o Índico devido às condições de vento e mar muito violentas, apesar de serem a favor.

Note-se que em Mombassa e Mogadichio, cidades situadas imediatamente a Sul e a Norte de Melinde, os ventos predominantes em Maio já são de SW<sup>(17)</sup>. Assim, a decisão da largada é perfeitamente adequada e não poderia ser outra, se Vasco da Gama pretendesse não aguardar mais 4 a 5 meses, para largar no fim da monção de SW e chegar à costa da Índia em fins de Setembro, com vento ainda favorável ou variável, e com os portos daquela costa já praticáveis e seguros.

De facto a travessia, iniciada em 24 de Abril, fez-se segundo o relato de Álvaro Velho em 23 dias e segundo João de Barros em vinte e dois, tendo-se atingido a costa Indiana a 18 de Maio. E a viagem foi com vento à popa como é natural, tendo na costa encontrado alguns chuveiros e trovoadas, indiciadores do evoluir da monção de SW.

A distância de cerca de 2200 milhas, coberta em 23 dias (ou 24 dias, como corrige Fontoura da Costa<sup>(18)</sup>), dá uma média aproximada de 4 nós. Note-se que nesta época do ano ainda a monção era fraca, daí a média relativamente baixa. De facto deve ter havido muitos dias de vento muito fraco, intercalados com alguns de vento mais forte.

#### 10.5 As escalas em Calecute, Pandarane e Angediva e as navegações entre estes portos.

A aterragem deu-se a norte de Calecute como já se disse, pelo que a derrota deve ter passado ao norte das Lacadivas, talvez a norte dos baixos de Cherbaniani, Byrampori e Bitra, ou mesmo entre eles. A carta em Anexo I, mostra a área em causa, onde se nota que as profundidades de 80 metros (45 braças aproximadamente), estão de facto a cerca de 25 a 30 milhas da costa, ou seja, as 8 léguas que a relação refere ser a distância a que se avistou a costa. Os navios fundearam finalmente a cerca de 6.5 milhas a NW de Calecute e a 2.5 milhas de terra.

Tal como a carta hidrográfica da área indica, a costa é completamente exposta ao mar de SW, pelo que a permanência dos navios ali fundeados seria perigosa. João de Barros expõe este assunto de modo extremamente claro, dizendo que os navios estrangeiros não fundeavam ali nunca naquela época, e que os locais entravam nos esteiros pelo interior, em fossas cavadas de propósito, cobrindo-se até com folhas de palma, para os proteger certamente da chuva violenta<sup>(19)</sup>. Isto leva a que os locais sugiram uma mudança de fundeadouro para Pandarane, conjecturando-se que o mesmo seja o representado também no Anexo I.

A 23 de Agosto suspenderam os navios de Pandarane, mas como o vento era *por davante*, isto é, contrário, vieram fundear a sotavento de Calecute. No dia seguinte suspenderam e bordejaram para navegar para NW ao longo da costa, mas o vento já era NE e fundearam muito ao mar de Calecute, já quasi sem ver terra. A 26 largaram outra vez e fundearam ao cair da noite, já mais a norte. Os movimentos estão bem conjecturados por Fontoura da Costa, no seu trabalho já citado<sup>(20)</sup>.

A 29, com muitas trovoadas e calmas iniciaram o regresso a Portugal, demandando os Ilhéus de St.<sup>a</sup> Maria. Há uma permanente referência a esperarem a viração e o vento da terra, para navegar, tendo fundeado frequentemente. A 15 de Setembro fundearam nos Ilhéus de St.<sup>a</sup> Maria, onde permaneceram algumas horas, tendo em seguida demandado Angediva com vento de terra, o NE não só como terral, mas já também o do início da monção de NE, visto que pelo calendário actual já se estar quase em Outubro.

## 10.6 O regresso ao reino

### 10.6.1 *Da Índia à Angra de S. Brás*

Em Angediva espalmaram os navios, isto é, limpam-lhes o fundo, fizeram aguada e a 5 de Outubro largaram para Melinde. Era ainda muito cedo para atravessar o Índico, a monção ainda não estava estabelecida com regularidade, o que só aconteceria em Novembro. A viagem foi extremamente penosa, com ventos fracos e variáveis.

No entanto, os últimos seis dias trouxeram o desejado NE com regularidade, que proporcionou viagem rápida e segura até Mogadouxo, onde chegaram a 2 de Janeiro de 1499. Note-se que toda a travessia foi feita sem piloto conhecedor da costa.

De Mogadouxo a Melinde, e apesar do vento favorável, navegaram de dia e pairaram de noite, por não conhecerem a costa e quererem não errar este último porto. De facto, apesar de os pilotos terem certamente determinado à ida, a latitude de Melinde, o rigor da sua determinação no mar não foi suficiente para com segurança demandarem este porto, receando mesmo passá-lo de noite.

Chegaram a Melinde a 7 de Janeiro. As 460 milhas foram percorridas em 4 dias (Mogadouxo foi só reconhecido a 3 de Janeiro), o que dá uma média de 4.5 nós, indiciando forte corrente, visto que de noite os navios estiveram ao pairo. No entanto esse pairo, com vento NE fresco deveria proporcionar aos navios, alterosos como eram, velocidade superior a 2 nós para sotavento, mesmo sem qualquer pano.

De Melinde largaram a 11 de Janeiro para o sul, tendo a 12 passado à vista de Mombaça e a 13 fundeado novamente nos Baixos de S. Rafael onde incendiaram o navio com este nome e mudaram para os outros dois todos os materiais, mantimentos e guarnição.

A 27 suspenderam e demandaram a Ilha de Goa, (uma das designadas Ilhas de S. Jorge), e a 2 de Fevereiro largaram tendo chegado à Angra de S. Brás a 3 de Março.

Esta última tirada, de cerca de 1600 milhas, foi coberta em cerca de 30 dias correspondendo a uma média de 2.2 nós, indicadores de muitos ventos contrários ou pouco favoráveis, naturais na área em causa, como anteriormente foi referido. E tudo isto apesar da corrente a favor em muitas zonas do percurso, mas cuja direcção junto à costa é muito afectada pela direcção do vento.

### 10.6.2 *Da Angra de S. Brás ao Reino*

Uma tentativa em 12 de Março para dobrar o Cabo foi infrutífera, visto terem apanhado vento poente, provável consequência da passagem de uma depressão com centro a sul da área, como é normal. Voltaram a fundear na Angra, tendo finalmente de lá largado em data não clara no Roteiro, dobrando o Cabo com vento favorável a 20 de Março.

Passados 26 dias de vento à popa, o alíseo do SE, houve vento ponteiro, como seria de esperar, por necessariamente terem de encontrar o geral do NE. O Roteiro termina aqui, dando a informação que a 25 de Abril encontraram fundo de 35 braças, devendo estar nos baixos do Rio Grande.

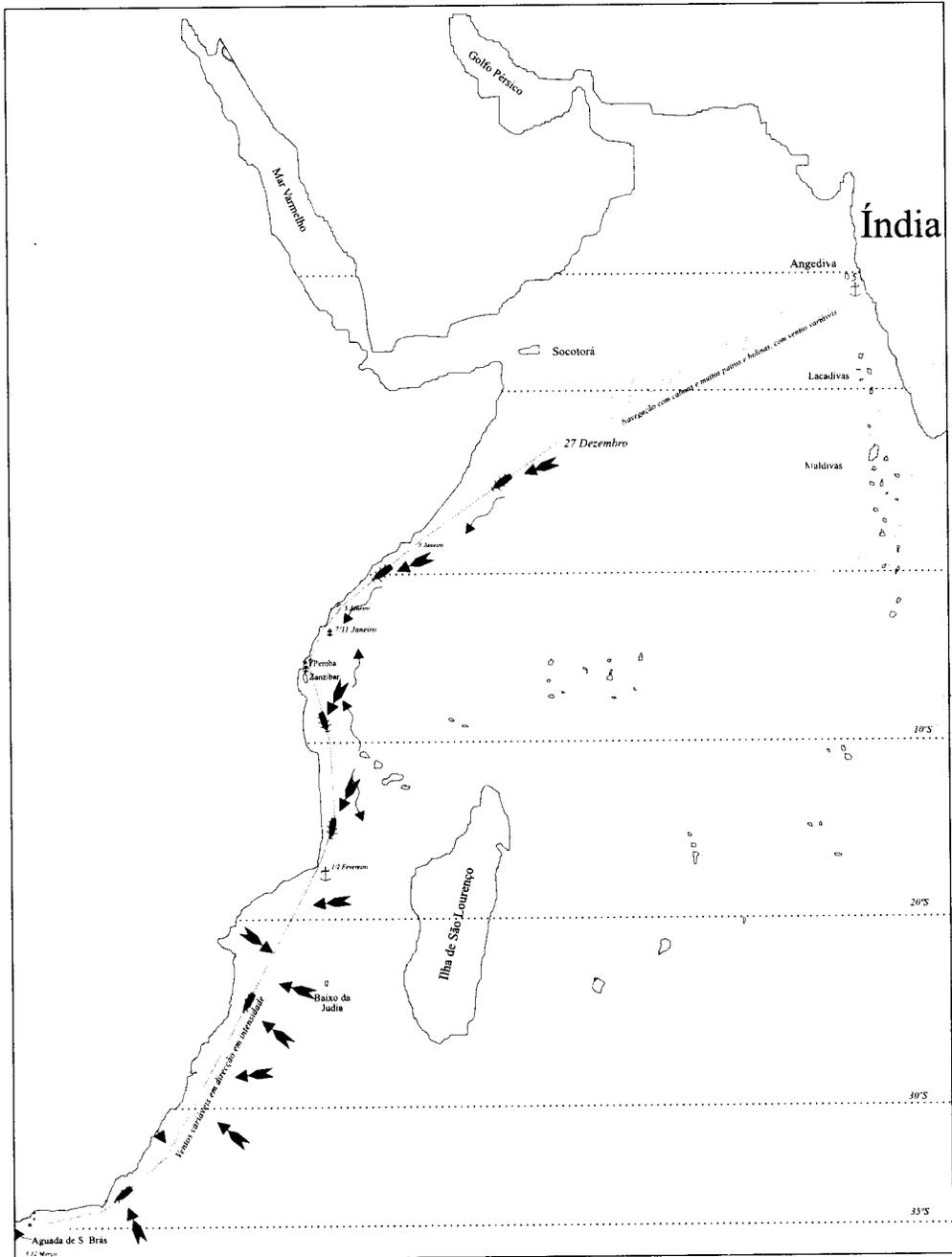


Fig. 12 – Derrota no Índico durante o regresso.

João de Barros, no entanto, completa a informação<sup>(21)</sup> referindo que Nicolau Coelho perdeu numa tormenta perto de Cabo Verde o navio de Vasco da Gama, tendo seguido para Lisboa onde chegou a 10 de Julho. Vasco da Gama seguiu numa caravela para Lisboa, escalando a Ilha Terceira, onde enterrou o irmão, chegando mais tarde a Lisboa.

A viagem de Nicolau Coelho, admitindo ter sido feita no Atlântico norte dando a volta pelo largo, opção mais provável no verão boreal, corresponde aproximadamente a 6000 milhas, que cobertas em aproximadamente 100 dias dão uma média de 2.5 nós, o que nos parece normal. De facto, apesar do favorável geral do SE, houve as calmas equatoriais, a bolina no geral do NE e a volta pelos Açores com ventos fracos naquela época do ano.

A derrota de regresso no Índico é esquematizada na figura 12, estando na fig. 10 incluído a de regresso no Atlântico.

## 11. CONCLUSÕES

Cingir-nos-emos essencialmente à descrição da testemunha ocular da viagem, e abster-nos-emos de comentar as opiniões de outros analistas. Pretendemos assim expor a nossa opinião pessoal sobre o modo como a viagem foi executada e planeada, à luz da nossa experiência, e pondo-nos no lugar dos responsáveis pelo planeamento e execução da mesma.

### 11.1 A derrota Atlântica

Parece não haver dúvidas que Vasco da Gama atravessou o Atlântico Sul dando o bombordo ao centro da alta lá existente, bolinando com amuras a bombordo contra o alíseo do SE. Uma viagem diferente teria de ser ao longo da costa africana e perto dela, beneficiando das brisas, como se disse. Ao chegar aos 28 ou 29º de latitude sul, teriam de fazer um longo bordo, com amuras a bombordo, contra o alíseo do SE e a corrente de Benguela.

Tal derrota foi a seguida por Bartolomeu Dias, que esteve treze dias a navegar em condições muito adversas até finalmente, e já à latitude do Cabo, encontrar os ventos do oeste que lhe permitiram dobrá-lo. A derrota da fragata D. Fernando, em anexo E, é outro exemplo elucidativo das dificuldades da luta contra vento e corrente contrários, e neste caso com um navio de pano redondo. Note-se que foi necessário mais do que um mês para chegar ao Cabo, em ambas as viagens deste último navio, tirada que se faria em cerca de 12 dias em derrota directa com vento favorável.

Uma derrota costeira originaria além disso uma descrição de acordo, com eventuais informações de encontro com navios portugueses no Golfo da Guiné, nas costas de Angola etc. Assim, e dadas as limitações que um veleiro tem em cingir-se ao vento, as opções de entrada no Atlântico Sul só podem ser duas contra o vento, com um amplo ângulo entre os rumos de cada uma delas, como vimos, pelo que tudo leva a crer que a opção de amuras a bombordo foi a que se seguiu.

Note-se ainda, que consideramos que a distância a que os navios passaram da costa brasileira estará apenas dependente da correcta maré dos navios à bolina, da altura, na costa de África em que se decidiu pela volta do mar, da natural variação da direcção do alíseo do SE que é perfeitamente normal, dentro de certos limites, e da intensidade das correntes. Assim, consideramos irrelevante este ponto, sendo apenas suficiente concluir que Vasco da Gama fez a sua viagem com amuras a bombordo, contornando a alta do Atlântico Sul por bombordo e montando com sucesso o Cabo de S. Agostinho. E que além disso iniciou a «volta do mar» com espantosa eficiência, como se tal manobra fosse frequentemente executada por navios portugueses!

## 11.2 A exploração das costas sul e oriental africanas, e a largada de Lisboa em Julho

Se Vasco da Gama tivesse todas as informações sobre a costa oriental africana e sobre as melhores épocas para atravessar o Índico, teria largado de Lisboa em Março, tal como se passou a fazer no futuro. Mas tudo leva a crer que era necessário dispor de tempo para o efeito, pelo que não se poderia planear uma viagem corrida.

Além disso era conveniente explorar a costa nas melhores condições de tempo, que deveriam corresponder ao verão austral. Tal não conteceria se a passagem pelo Cabo se desse em Julho, como deveria ser, para a travessia do Índico se dar em fins de Agosto ou princípios de Setembro.

Acontece também que a colaboração de um piloto só se conseguiria bastante a norte, em latitudes mais baixas, onde o complexo comercial afro-asiático já estava perfeitamente estabelecido. Isso implicaria uma longa viagem pela costa oriental africana, de duração difícil de prever, até porque conseguir o piloto seria tarefa eventualmente difícil e de resultados desconhecidos, como a experiência mais tarde mostrou.

Portanto Vasco da Gama e os seus capitães e pilotos, decidiram largar de Lisboa e atingir o Índico equatorial nas melhores condições de segurança e com tempo. Ao chegar ao local de largada para a travessia desse mítico oceano logo se decidiria quando o atravessar.

## 11.3 O salto final

A travessia do Índico deu-se então no início da monção de SW, período usado por muitos veleiros na área, que no entanto sabiam que ao chegar à costa indiana teriam de procurar abrigo para aguentar a investida do vento forte e dos mares intensos da monção. De facto, a partir de meados de Junho e até meados de Agosto a costa oeste do Índustão tinha os portos fechados, como já repetidas vezes se disse.

A decisão está portanto correcta no aspecto náutico, e a viagem foi feita com sucesso e em pouco mais do que 20 dias. Mas o permanecer fundeado na costa Indiana durante o pior período da monção é um mistério que se torna difícil desvendar. Tudo leva a crer, no entanto, que as condições foram razoáveis ou boas, visto não haver qualquer referência a problemas na amarração dos navios, e além disso haver um contínuo vai e vem de embarcações portuguesas e dos locais. A descrição não dá aparentemente qualquer indício de dificuldades.

Poderá ter acontecido que a monção fosse pouco intensa nesse ano, ou que Pandarane desse mais abrigo na altura. A análise da carta em Anexo M, indicia no entanto que a enseada de Pandarane actualmente, dará algum abrigo a ventos de Oeste, visto ter um recife que se estende para sul numa distância superior a 1 milha. Além disso, o actual *Pilot* do Almirantado Britânico<sup>221</sup> informa que frente a Quilândi não há rebentação, restando no entanto saber se isso é também verdadeiro no auge da monção de SW. Dá ainda indicações sobre a extensão do anteriormente referido recife.

Acontece também que o actual recife poderá estar erodido por 500 anos de acção da ondulação das sucessivas monções, desde o século XV até agora, pelo que daria na altura muito mais abrigo por ser mais extenso.

Poderemos finalmente concluir que os navios permaneceram na área 3 meses fundeados e não tiveram avarias, ou porque o fundeadouro dava abrigo, ou porque o abrigo que dava, aliado à excepcional benignidade da monção, foi suficiente para a segurança dos navios.

E Vasco da Gama conseguiu com algum sossego, exercer a sua acção diplomática (é certo que com pouco sucesso, como se sabe), sem a concorrência de navios de outras origens. De facto tal não aconteceria se tivesse chegado em fins de Setembro, altura em que Calecute estaria pejada de mercadores e navios de todas as nações, visto ser a partit dessa época que toda a costa começava a estar apta a recebe-los, permitindo o transbordo das mercadorias em segurança.

Poderíamos também dizer que Vasco da Gama sabia da existência de um abrigo perto de Calecute, durante a monção de SW, pelo que quiz chegar à costa Indiana, e permanecer nela, durante um período em que não tinha a concorrência dos seus rivais no comércio!

#### 11.4 O regresso

A largada da Índia foi nitidamente prematura, devendo ter sido iniciada pelo menos em fins de Novembro, altura em que a monção de NE já estivesse estabelecida. De facto o NE constante só apareceu em fins de Dezembro, já perto da costa africana. Havendo normalmente um retardo de leste para oeste da monção de NE, é provável que nesse ano o vento favorável aparecesse 3 semanas antes na costa Indiana, pelo que fins de Novembro, tal como dissemos, teria sido boa opção.

No entanto, teremos que nos pôr no lugar do Gama na época. De facto, já há mais de um ano que tinham largado das praias de Portugal, estando naturalmente ansiosos de dar a boa nova a toda a nação portuguesa e ao mundo. Além disso as guarnições estavam naturalmente cansadas, e a estadia por mais 2 meses na costa Indiana, com a hostilidade de muitos dos locais à presença portuguesa, poderia fazer perder toda a missão, que com tanto sacrifício se tinha preparado e que era afinal um culminar de muitos decénios de sucessivas e morosas expedições marítimas. Nestas condições, Vasco da Gama tinha como única alternativa a busca da segurança do alto mar, embora soubesse que ainda não era o momento oportuno para a travessia.

De facto, não é de admitir que os contactos com as populações locais, tanto à ida na costa oriental africana, como na costa indiana, não tenham proporcionado as informações necessárias relativas às técnicas de navegação no Índico. Portanto admitimos que Vasco da Gama sabia já o que iria encontrar no mar, e Deus sabe o que sofreu ao ver que a sua decisão originou a morte a tantos dos seus companheiros, obrigando-os a permanecer 3 meses no mar, em vez de 20 dias que demoraria a viagem com vento favorável. Mas como disse, aparentemente não teve outra alternativa, decidindo salvar os navios, a fazenda e parte das suas já tão desgastadas guarnições, em vez de tudo perder na costa indiana<sup>(23)</sup>.

## 12. NOTA FINAL

Vasco da Gama conseguiu com mão de ferro conduzir estes pequenos navios de madeira e as suas reduzidas guarnições, por mais de 24000 milhas de mar aberto, com extensas e fáticas tiradas de navegação costeira, que puzeram à prova os conhecimentos e a perícia dos seus mestres e pilotos.

Atravessam o Atlântico Sul de um modo que se tornaria clássico e sem qualquer aparente hesitação, que indicia um conhecimento anterior de tal derrota, ou pelo menos do regime de ventos daquela área oceânica.

Inicia a viagem numa época que lhe permitirá passar a zona do Cabo durante o Verão do hemisfério sul, já sabendo, por informação de Bartolomeu Dias, que naquela área as condições de navegação eram adversas, e que o seriam muito piores no Inverno.

Reconhece, em navegação quasi sempre costeira, a costa entre o Rio do Infante, limite de exploração de Bartolomeu Dias, e a região já para norte de Sofala. Reconhece ainda a costa oriental africana até Melinde, nos dois sentidos e a costa Indiana entre Calecute e Angediva.

Conseguiu, por motivos dificilmente explicáveis, que os seus navios se agentassem fundeados em Pandarane durante 3 meses (ou «amarrados», como diz o cronista), sem sofrerem os efeitos dos ventos e mar da monção de SW, naquela costa tão desprotegida.<sup>(21)</sup>

Atravessa o Índico para leste na data adequada ao aproveitamento do início da monção de SW, e no sentido oposto em data pouco propícia, que originou uma viagem extremamente penosa, mas que possivelmente era inevitável dada a hostilidade das autoriades locais.

Consegue ainda conduzir cerca de 55 homens da sua valorosa guarnição, cujo número à partida poderia ser de 150, revelando extarordinárias qualidades de chefia e espírito de decisão.

Na nossa modesta opinião esta viagem foi o maior feito náutico realizado até ao momento, nada se comparando ao verdadeiro passeio, pelo menos à ida, da viagem de Cristóvão Colombo, que na sua totalidade corresponderá, grosso modo, a cerca de 7000 milhas, tendo o Gama como já se disse navegado 24000 milhas, ou mais do que corresponde ao perímetro da terra.

É pena que não tenhamos o poderío económico dos Estados Unidos, porque se o tivessemos, as comemorações desta viagem suplantariam com justiça as que se fizeram em 1992.

Restar-nos-à pelo menos fazer justiça a este grande homem, manifestando-lhe neste período da nossa história o nosso reconhecimento, não tendo pejo em admirarmos a sua têmpera, a dos seus mestres e pilotos e das suas guarnições, grande parte das quais se sacrificaram, para que nos tornassemos finalmente numa aldeia, que agora está tão em voga ser designada por global!.

## NOTAS

(<sup>1</sup>) Adaptado de John Harland, *Seamanship in the Age of Sail*, Londres, Conway Maritime, 1989, pag. 36.

(<sup>2</sup>) Quirino da Fonseca, *Diários da Navegação da Carreira da Índia*, Lisboa, 1938. Em todos os diários de navegação desta colectânea e de todas as outras conhecidas, é referido, quando se navega à bolina, o rumo do vento e aquele que o navio consegue fazer. Na pág. 19 desta colectânea, transcreve-se a título de exemplo, o seguinte passo, que elucida o problema - ...*Aos 18 do mês em domingo tomey o sol e fiquey em 1 g e 1/6 da banda do sul o vento foi sueste. Toda a noite bonaçoso a proa ao susudueste...* Aqui se verifica que na prática os pilotos conseguiam bolinar até 6 quartas do vento aparente, (67<sup>o</sup>,5) que é neste caso as diferença entre o rumo susudoeste e a direcção do vento de sueste.

(<sup>3</sup>) Ver nota 13.

(<sup>4</sup>) William G. Van Dorn., *Oceanography and Seamanship*, Londres, 1974., pag. 75,

(<sup>5</sup>) Almirantado Britânico, *Ocean Passages for the World*, carta n.º 5310, World Surface Currents, Londres, 1950.

(<sup>6</sup>) Almirantado Britânico, *Meteorological Charts for the World*, Londres, 1928.

(<sup>7</sup>) Na carta hidrográfica actual do Almirantado Britânico referente à área em causa, vem anotada a possibilidade de concorrência de ondas até vinte metros.

(<sup>8</sup>) Álvaro Velho, *Roteiro da Primeira Viagem de Vasco da Gama*, prefácio de A. Fontoura da Costa, Lisboa, A.G.U., 1960.

(<sup>9</sup>) João de Barros, Ásia, 1<sup>a</sup> Década, prefaciada por António Baião, Lisboa, 1932.

(<sup>10</sup>) *Op. cit.* na nota 8, pág. 5.

(<sup>11</sup>) Almirantado Britânico, carta hidrográfica n.º 632. Excerto.

(<sup>12</sup>) Arquivo Geral de Marinha, *Diários Náuticos da Fragata D. Fernando*. As derrotas apresentadas foram delinçadas por nós, durante a leitura dos Diários Náuticos da Fragata, documentos que entre outros nos permitiram elaborar o *Relatório de Investigação Histórica*, com vista à reconstrução do navio, actualmente em curso.

(<sup>13</sup>) Cte. Humberto Leitão, *Diccionario da Linguagem de Marinha Antiga e Actual*, Lisboa, 1990, pag. 180, Estar à corda corresponde a estar ao paio ou de capa. Admite-se que a designação venha de a manobra se efectuar sem pano nenhum, exercendo o vento apenas pressão sobre o cordame. A nós parece-nos no entanto que consistia no uso de cabos largados à proa, como se de amarras se tratasse, e que exerciam grande atrito na água, reduzindo assim o abatimento. A gravura da figura 4, extraída de um excelente trabalho sobre a manobra de veleiros antigos, sugere o que entendemos pela acção de «andar à corda». O navio estaria naturalmente sem pano caçado.

(<sup>14</sup>) *Op. cit.* na nota 9, pp. 129 e 130.

(<sup>15</sup>) *Op. cit.* na nota 8, pp. 117, nota 95.

(<sup>16</sup>) *Op. cit.* na nota 8, pp. 108.

(<sup>17</sup>) Almirantado Britânico, *Africa Pilot*, Londres, 1967, vol. III, pág. 67 e 68.

(<sup>18</sup>) *Op. cit.* na nota 8, pág. 121, nota 121.

(<sup>19</sup>) *Op. cit.* na nota 9, pág. 146.

(<sup>20</sup>) *Op. cit.* na nota 8, na figura anexa à pág. 84.

(<sup>21</sup>) *Op. cit.* na nota 9, pág. 164.

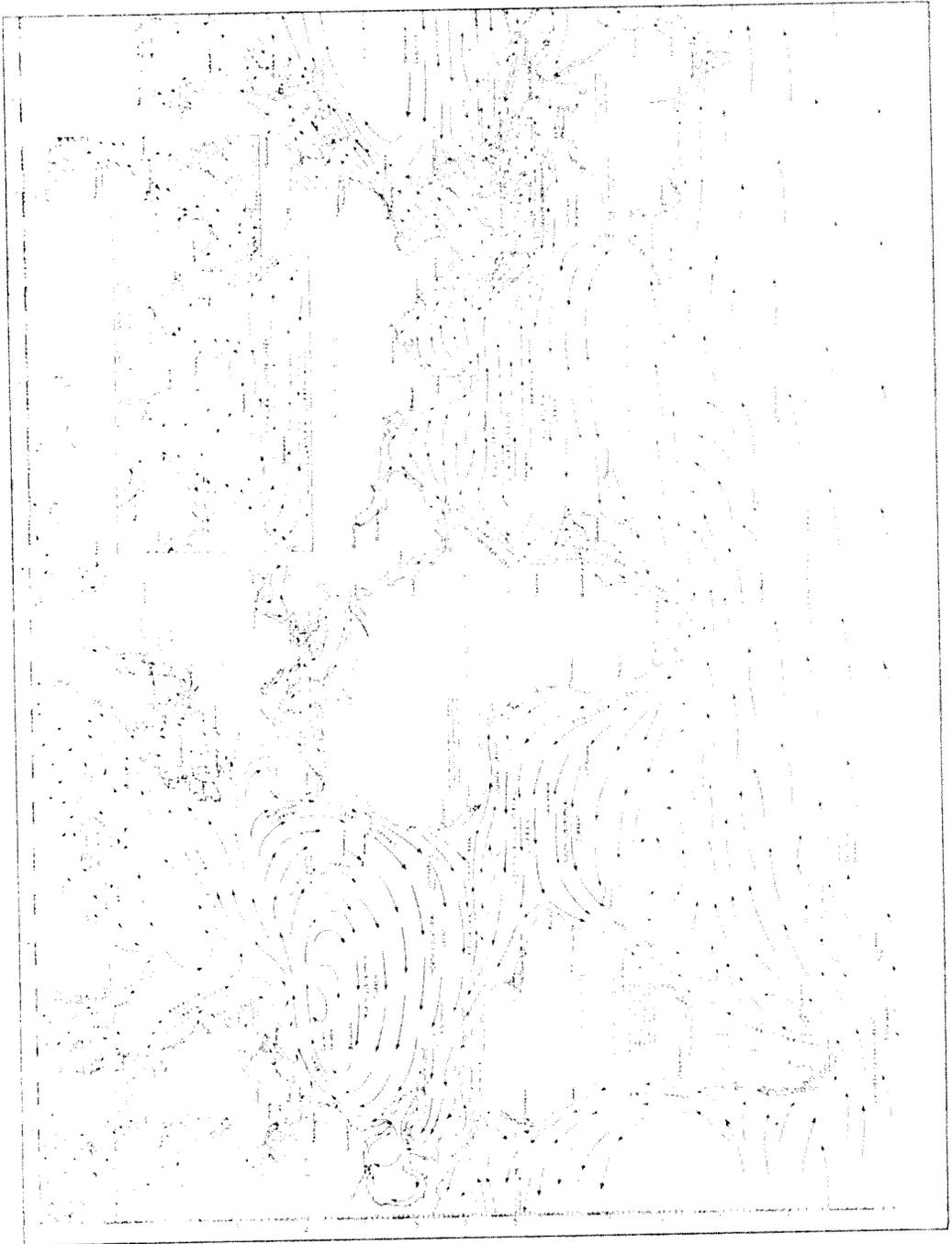
(<sup>22</sup>) Almirantado Britânico, *Indian Pilot*, ....

(<sup>23</sup>) Note-se que a experiência de Vasco da Gama nesta viagem é integralmente aproveitada na expedição de Pedro Álvares Cabral, visto que o planeamento desta última se fez com as recomendações do Gama. E estas recomendações, das quais infelizmente só se conhece uma muito pequena parte, são extremamente lúcidas, dando à coroa meios para efectuar as bem sucedidas viagens que se seguiram imediatamente. Ver, *Os Sete Únicos Documentos de 1500. Conservados em Lisboa, Referentes à Viagem de Pedro Álvares Cabral*, Lisboa, Agência Geral das Colónias, 1940.

(<sup>24</sup>) Em viagem organizada pela Academia de Marinha, o coordenador e dois dos colaboradores no 4.º volume da História da Marinha Portuguesa, Viagem de Vasco da Gama à Índia (1497-99), verificaram-se as condições prováveis do fundeadouro de Pandarane, sugerido pelo Samorin. Ver para o efeito, José Manuel Malhão Pereira, *Vasco da Gama na Costa Indiana*. Lisboa. Academia de Marinha, 2000.

ANEXO A

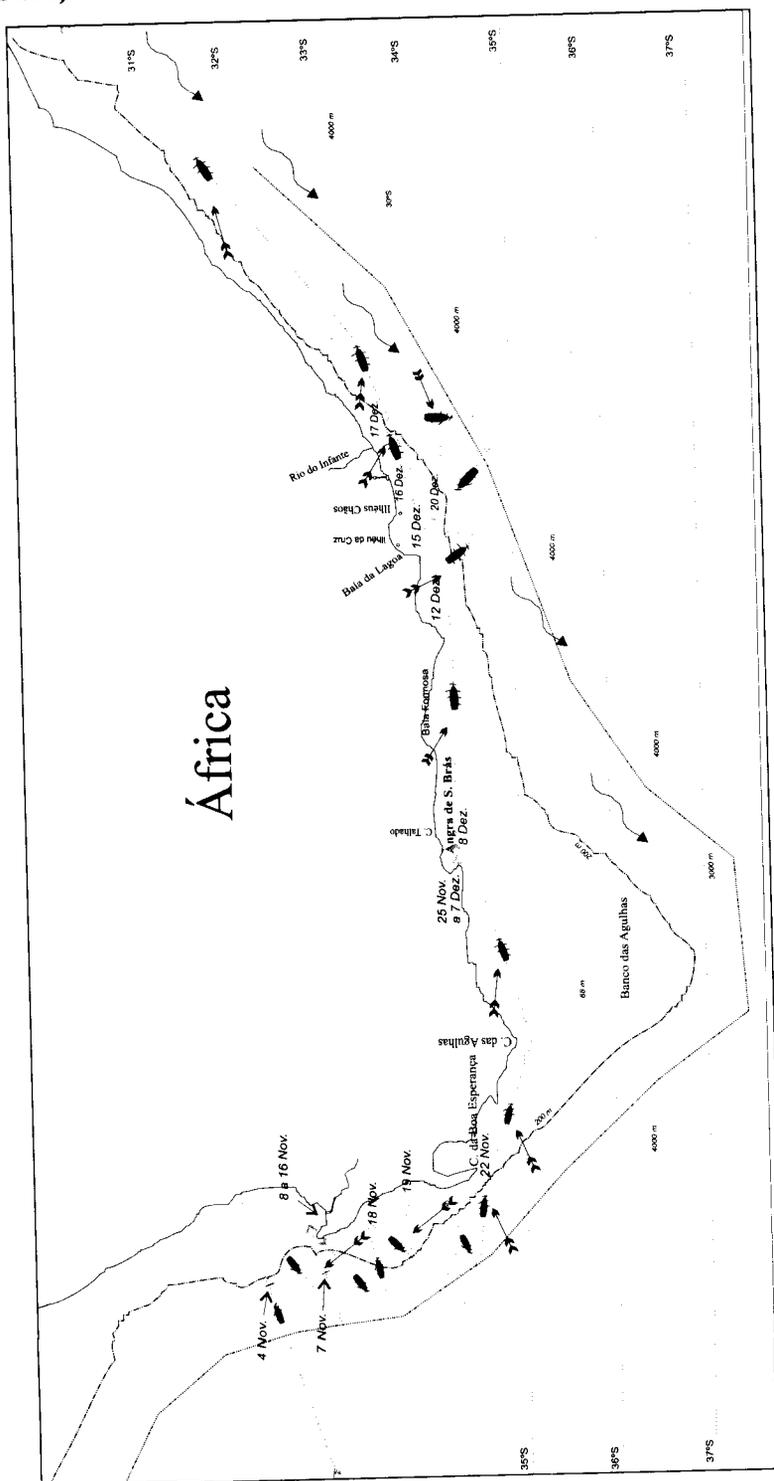
**Circulação geral das correntes de superfície**





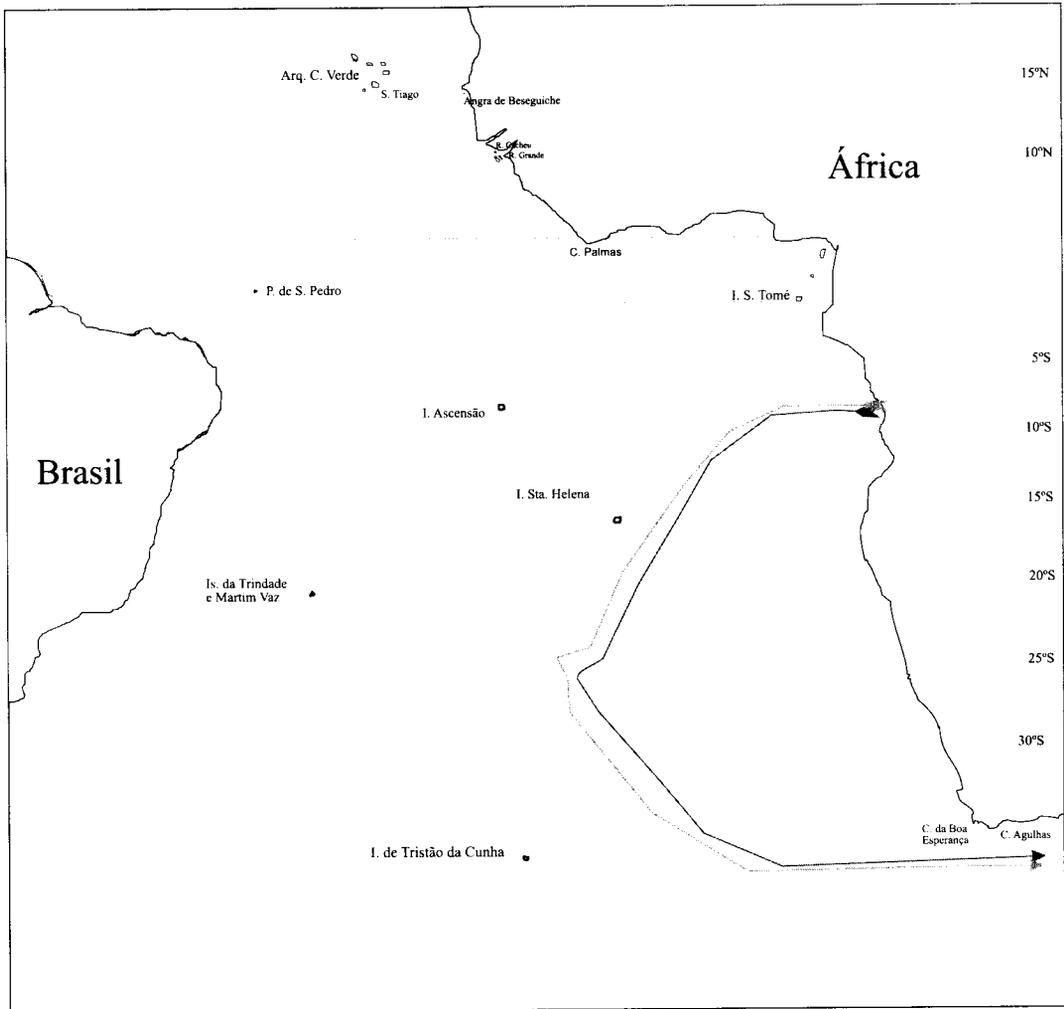
ANEXO C

Derrotas conjecturadas de Vasco da Gama na costa sul de África à ida para a Índia



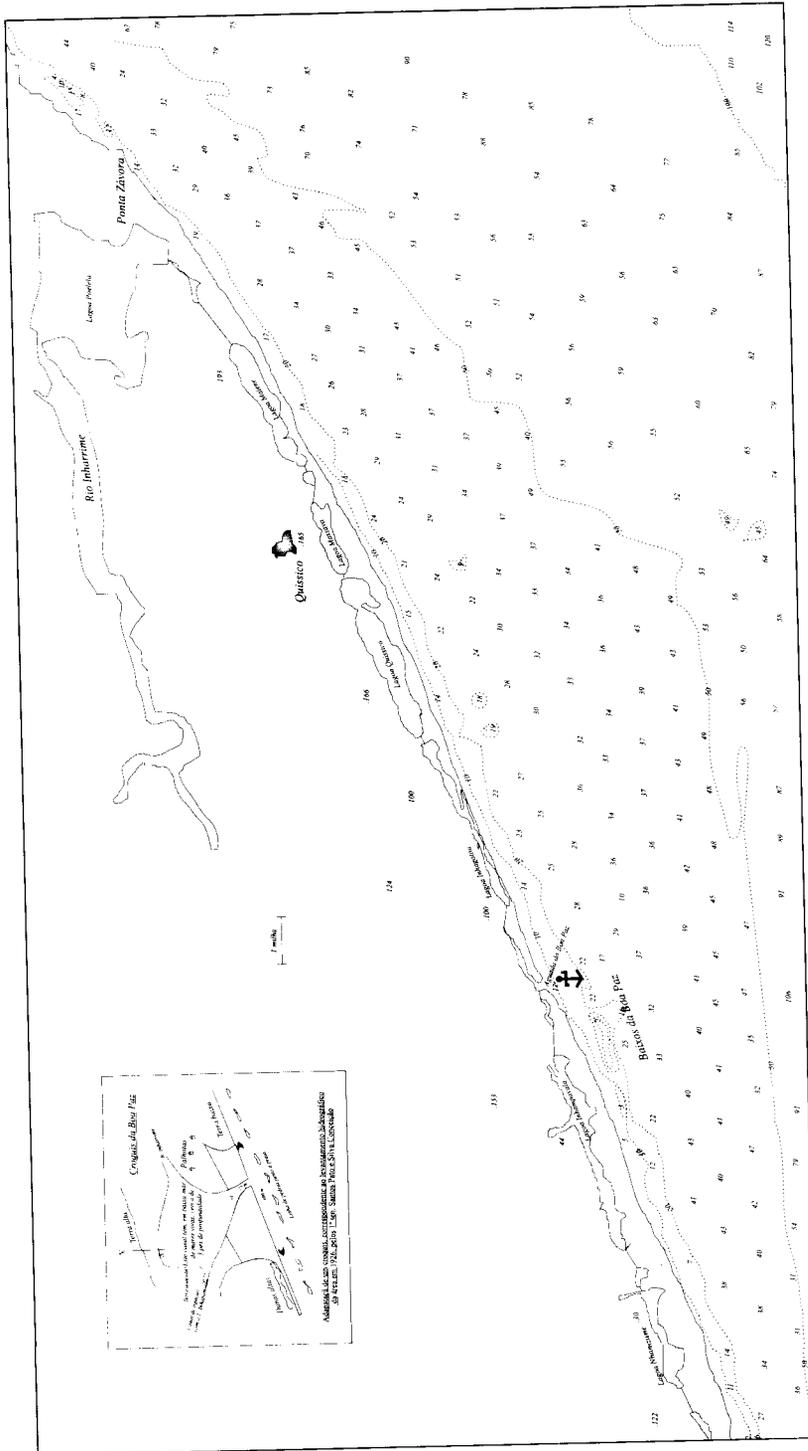
ANEXO D

Duas derrotas da fragata *D. Fernando* em meados do século XIX



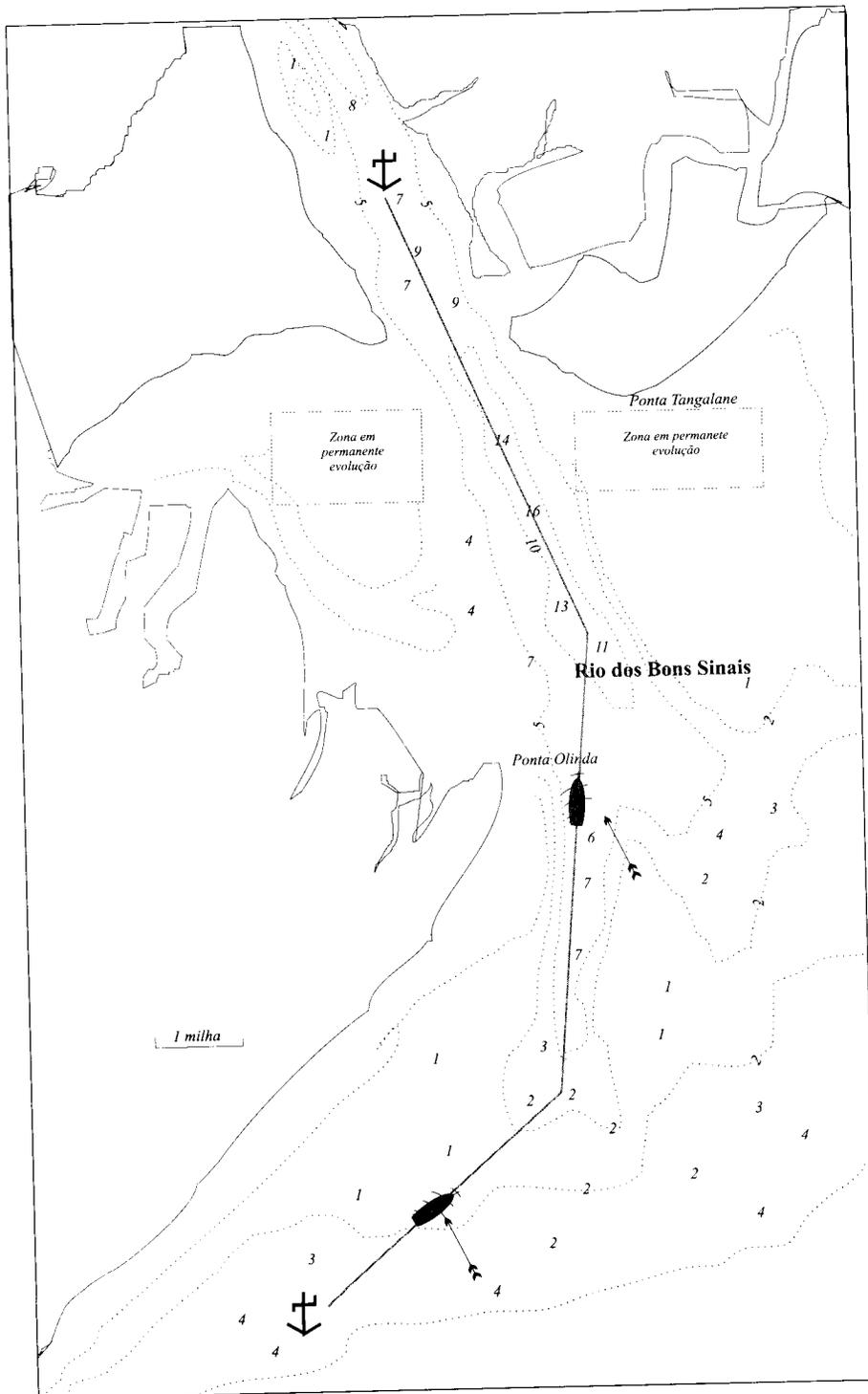
ANEXO E

Fundeadouro provável no Rio do Cobre. Vejam-se as características lagoas, o Rio Inharrime, o Quissico, e a ponta Závora, tão referidos quando se conjectura o local da escala de Vasco da Gama na «Terra da Boa Gente»



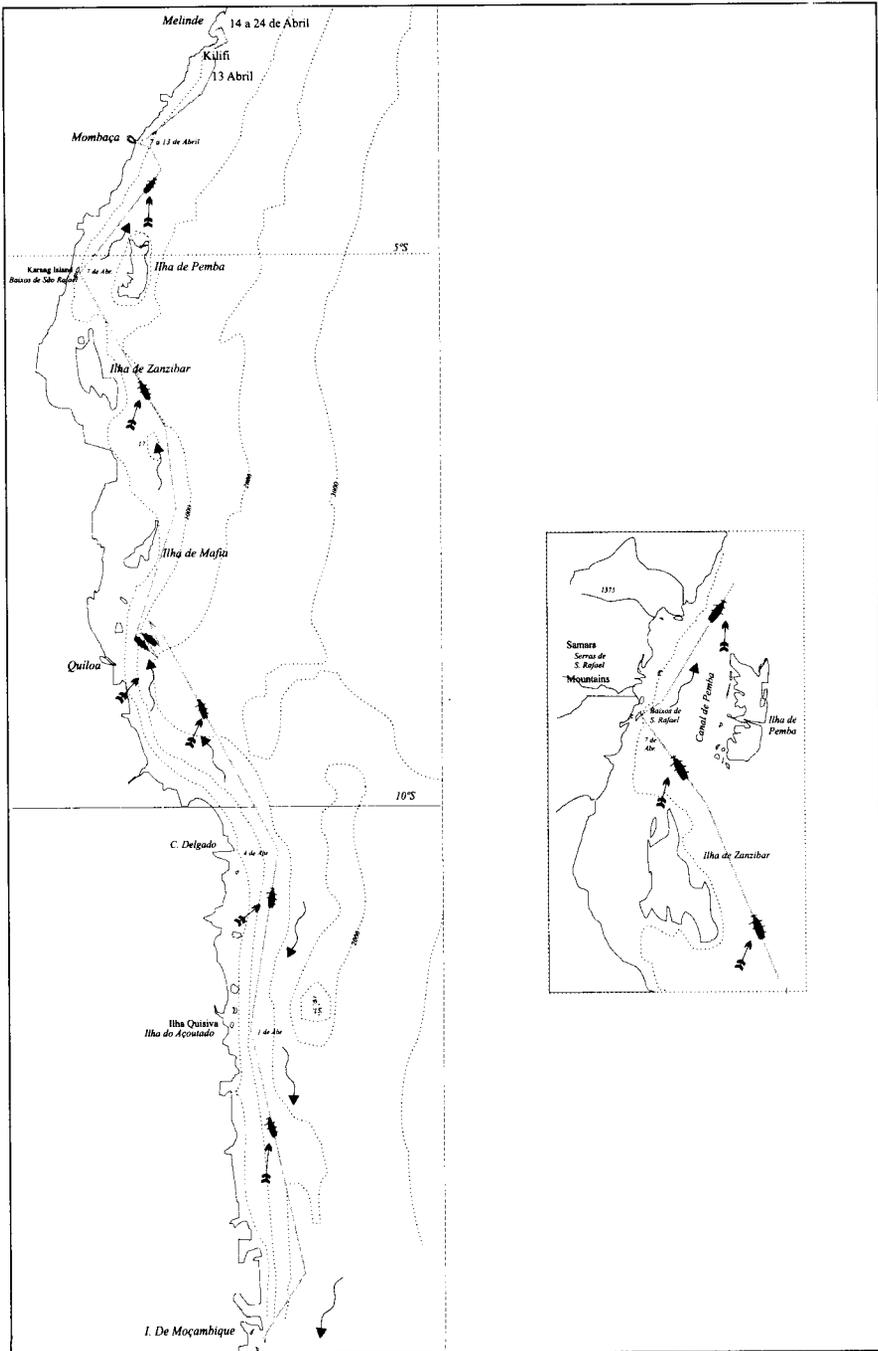
ANEXO F

Fundeadoiro no Rio dos Bons Sinais



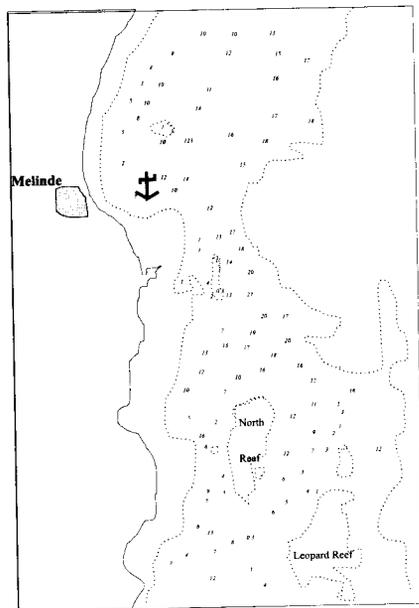
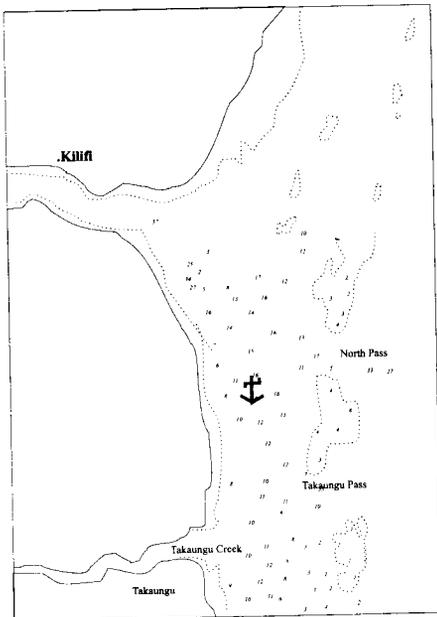
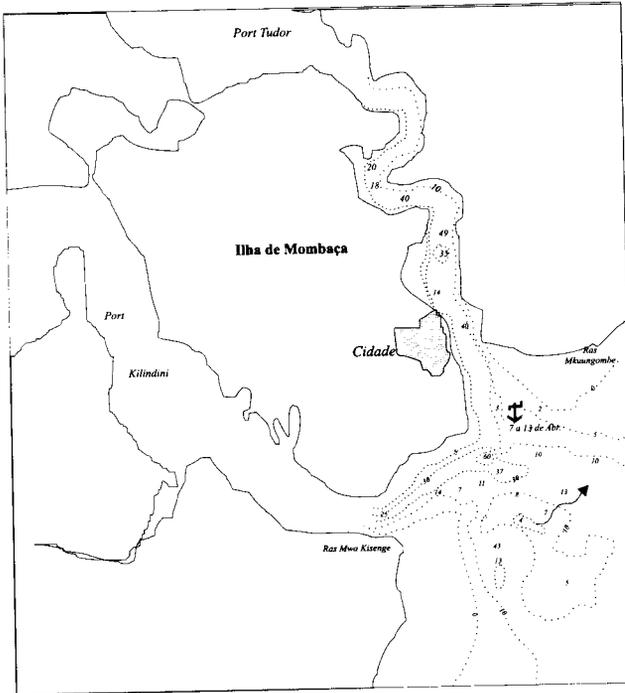
ANEXO G

De Moçambique a Mombaça e pormenor do encalhe nos Baixos de São Rafael



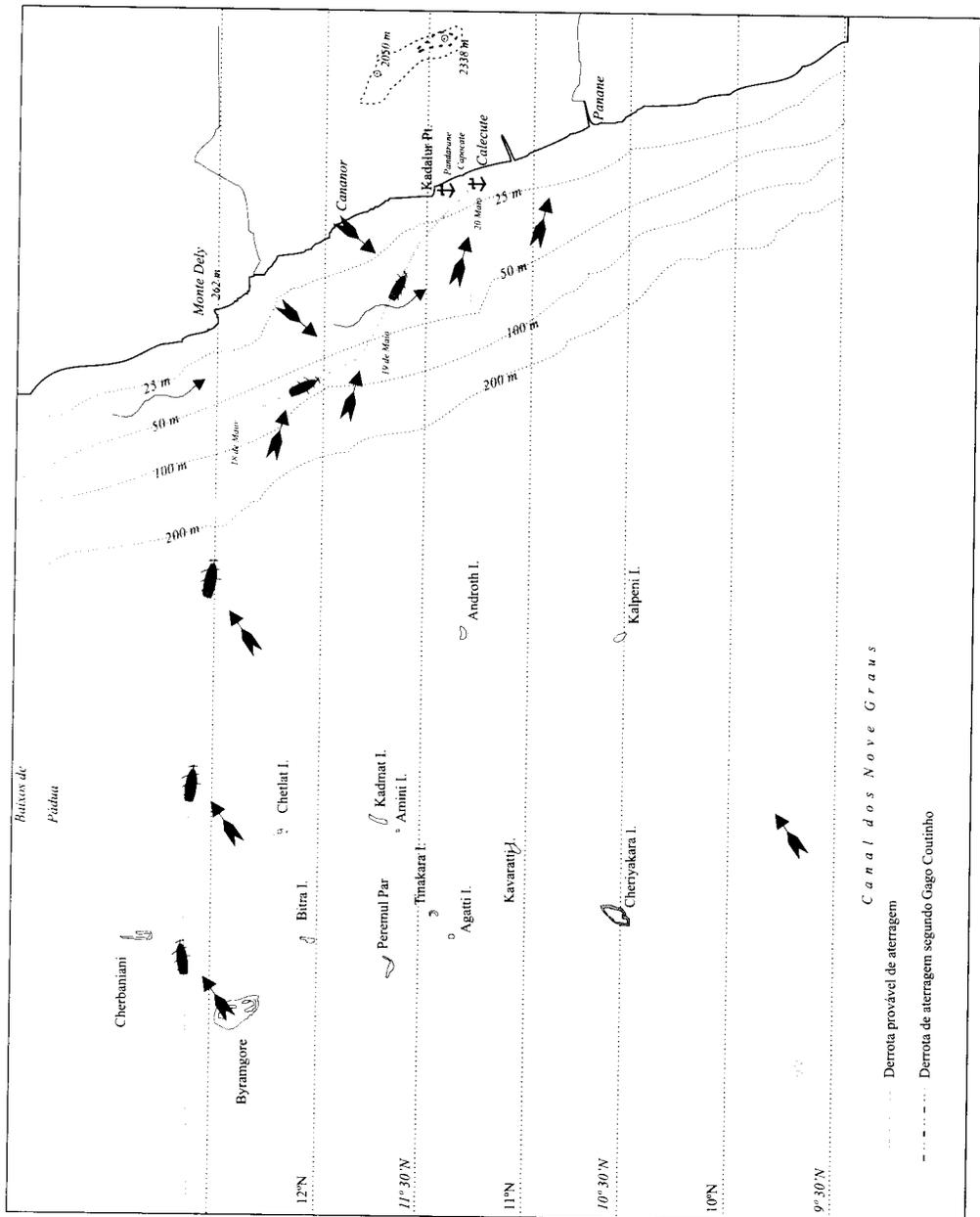
# ANEXO H

## Fundeadoiro em Mombaça, Kilifi e Melinde



ANEXO I

Derrota provável da aterragem na costa indiana



# Da paisagem, da fauna e da flora da África Austral no *Diário* da 1.<sup>a</sup> viagem de Vasco da Gama à Índia

Dr.<sup>a</sup> Ana Cristina Roque <sup>(1)</sup>

A comunicação que aqui se apresenta insere-se num trabalho mais vasto, que foi desenvolvido com vista à descrição e caracterização da costa Oriental de África e do seu hinterland, na primeira metade do séc. XVI<sup>(2)</sup>. Tendo por base as informações disponíveis nas fontes portuguesas desse período, bem como nas que lhe são imediatamente anteriores ou posteriores, mas que com ele se interligam, pretendeu-se com tal trabalho avaliar a importância destas fontes para o conhecimento geográfico, ecológico, social, económico e político da costa Oriental de África, numa perspectiva de repensar o papel dos portugueses na história da região.

À margem da nossa História, da História de Portugal e dos Portugueses no Mundo, a nossa proposta de reavaliação das fontes portuguesas centrou-se, sobretudo, na análise e avaliação do seu contributo para a construção de uma História que não seja apenas a nossa História, mas sim uma História do Outro, que está também subjacente nesta documentação:

- Avaliar qual o grau de veracidade que o seu «olhar» encerra;
- Sobrepor as suas informações, expressas ou não, aos motivos que levaram os portugueses até àquelas paragens;
- Tentar captar até que ponto esses motivos condicionaram ou não as suas observações.

Pretendemos assim tentar «recriar» o olhar e o sentir dos portugueses do séc. XVI:

- Como viam eles a terra, os homens e as cidades;
- Qual o limite do fantástico e da realidade;
- Qual a influência do seu quotidiano nessa observação.

A primeira metade do séc. XVI corresponde ao momento quase mágico do primeiro contacto com o Outro, dominado ainda por um universo de personagens míticas e fantásticas, criadas pelo imaginário medieval, mas onde, no entanto, podemos já entrever a perspicácia e o espírito observador, patentes no olhar admirado e incrédulo de marinheiros e viajantes ávidos de tudo apreender. É o primeiro impacte, um olhar que a experiência das décadas seguintes irá negar ou confirmar, ainda que nem sempre essa experiência afaste definitivamente o maravilhoso de que as primeiras observações aparecem imbuídas. É um momento privilegiado de encontro em que, frente ao outro, o português não consegue dissimular o espanto que, mais do que o desconhecido, lhe provoca a diferença ou a semelhança.

O nosso principal objectivo foi assim depurar, tanto quanto possível, toda a informação contida nestas fontes, justapo-la à realidade objectiva, avaliar a sua possível veracidade, por forma a podermos contrapor o traçado de um quadro real hipotético ao de um quadro fantástico ou deturpado, por comparações indevidas ou objectivos específicos. E esse quadro quize-lo o mais completo possível. Por isso a descrição e caracterização da costa Oriental de África que realizámos comportou, necessariamente, não só as referências ao homem e à sociedade em que ele se insere, como também ao seu *habitat*, considerando este no seu

sentido mais vasto e que inclui desde as condições abióticas (relevo, solo, clima...) às biológicas (flora, fauna, paisagem...).

No que respeita à flora e à fauna, de que mais detalhadamente e a título de exemplo nos ocupamos nesta comunicação, elas constituem, juntamente com as descrições geográficas, os principais indicadores do reconhecimento das diferentes regiões, no advento, aliás, de um movimento de conhecimento da natureza que estaria na origem do desenvolvimento das ciências zoológicas e botânicas, bem como das alimentares, farmacopeias e terapêuticas europeias, como é hoje comumente aceite.

Numa perspectiva biogeográfica, os traços comuns e mais característicos da documentação tratada evidenciam que, numa região diversa e distante da do Paleártico Ocidental, onde nos localizamos, a partir da região do Cabo da Boa Esperança – caracterizadamente influenciada pelas correntes antárticas e, logo depois, pelas correntes equatoriais que passam a dominar a Costa Oriental –, os portugueses reencontram, reencontram-se, com uma imagem «simétrica» do seu mundo natural, replicando o canto Oeste europeu da bacia mediterrânica no sector terminal Sul da região Etiópica: – É a região do Cabo, com a sua flora mediterrânica capense, em tudo muito semelhantes às formações mediterrânicas do Sul da Península Ibérica.<sup>(5)</sup>

Mas, para além da flora, são também as aves marinhas, em fluxos e refluxos migratórios em torno da África Austral e em torvelinhos e sazonalidades próprias das regiões charneiras, como é também o território português e a sua costa, que permitem ao passar pelo Cabo a utilização de saberes empíricos de marinagem, quer na previsão do tempo quer na antevisão da proximidade de terra a que não deixam de estar inclusivé ligadas certas espécies que ocorrem simultaneamente na fachada dos dois hemisférios.

A perspectiva de quem faz este tipo de registo é, inicialmente e antes do mais, a tentativa de resolver problemas de marinagem e de subsistência vital:

– É o conhecimento dos sítios, a antevisão do tempo, os indicadores para o abastecimento de água, mantimentos e lenha, que estão presentes na necessidade das descrições da fauna e da flora desenvolvidas, com vista a transmitir também aos outros, aos viajantes seguintes, uma informação mais detalhada, que lhes permitisse uma rápida identificação dos locais, das potencialidades dos mesmos das variações sazonais do meio e dos cuidados a ter quando por ali se navegava;

Mas é também a necessidade de registar o que de novo se oferece ao olhar de quem por ali passa.

É deste modo que, na região do Cabo, se detêm as descrições sobre lobos marinhos e outras aves nunca vistas pelos portugueses da mesma forma que, na fachada índica, a vegetação e os animais dos climas tropicais serão profusamente comentados, sobretudo quando até aí desconhecidos.

Por outro lado, o tratamento da informação disponível que desenvolvemos permitiu concluir desde logo uma diversidade e precisão insuspeitas, num quadro descritivo, por vezes muito objectivo das condições naturais do meio da costa Oriental de África na primeira metade do sec. XVI, o que não deixa de ser extremamente importante, mesmo nos tempos actuais, com vista à análise das condicionantes e perspectivas ecológicas da conservação da natureza nesta região do Globo.

De facto, a situação das populações animais naqueles tempos, algumas vezes com referências populacionais bastante precisas – como no caso dos lobos marinhos –, certos aspectos

do comportamento animal, sobretudo dos até então desconhecidos, ou o povoamento florestal da Costa e do Litoral, são questões que, entre outras, aparecem profusamente documentadas, permitindo perceber hoje melhor os problemas dos usos e das ameaças ou da degradação das comunidades naturais da região, questões que já eram problemáticas na altura.<sup>(1)</sup>

Sem nos querermos alongar sobre estas questões, diremos que estes são alguns dos aspectos que, quanto a nós, justificam um tipo de abordagem diferente à documentação portuguesa deste período e que consideramos constituir, neste âmbito e para regiões específicas, um *corpus* documental único e ainda por explorar.

O texto em que se relata a primeira viagem de Vasco da Gama à Índia (1497-1499)<sup>(2)</sup> é, dem dúvida, do ponto de vista da História dos Descobrimentos e da Expansão Portuguesa, um dos textos clássicos que não pode deixar de ser referido sempre que se pretende abordar a problemática da expansão quinhentista. Tido como o culminar de todo um período de navegações e descobertas no Atlântico, ou como ponto de partida para o Índico e o Oriente, ele representa para o historiador deste período o testemunho de um momento demasiadamente importante para ser negligenciado.

Neste sentido, são muitas as leituras que dele se têm feito mas, ainda assim, e na perspectiva atrás referida, propomo-nos apresentar mais uma. Uma leitura centrada fundamentalmente no olhar atento de quem, pacientemente, foi registando o dia a dia vivido e sentido na nau em que seguia. Quem passou à pena a história desta viagem, fosse ele Álvaro Velho ou outro dos mais anónimos que povoam a nossa história, era um observador atento e arguto, disposto a dar conta, em pormenor, de tudo o que via e ouvia, nesse fim do mundo onde, talvez, não voltasse a passar. Num primeiro momento, o mundo novo que se ia desvendando, progressivamente, ao seu olhar era minuciosamente registado, na tentativa de o apreender na sua totalidade e para em seguida, pelo recurso à comparação com o seu próprio mundo referencial, se evidenciar o que até aí era desconhecido.

Finalmente, tido já como conhecimento adquirido, quase se pode concluir que o que espanta, mais do que a diferença, é sobretudo a semelhança que se encontra.

Para demonstrar esta relação observador/observado escolhemos a passagem do texto da viagem em que se faz referência à região da Angra de S. Brás. As observações sobre a terra e os homens e, em particular, sobre a fauna e a flora testemunham de forma inequívoca esta relação.

Por outro lado, e porque esta é igualmente uma das componentes importantes no tipo de abordagem que nos propomos fazer, decorrem destas observações e registos uma série de informações que ultrapassam o domínio clássico da história e nos remetem para outras áreas, como sejam a etologia ou a caracterização dos habitats naturais desta região, tornando assim este texto num documento referencial para todos aqueles que, historiadores ou não, se interessam pela África Austral.

Tomemos então como primeiro exemplo, a passagem em que o autor se detem a descrever alguns dos aspectos que lhe chamaram a atenção à chegada à Angra de São Brás:

(...)

Os bois desta terra são muito grandes, como os do Alentejo, e muito gordos, à maravilha, e muito mansos; e são capados e (alguns) deles não têm cornos. E os negros, àqueles que são mais gordos, trazem-lhes umas albardas de tábua, assim como as de Castela, e uns paus, assim como andas, em cima da albarda, e andam em cima deles. E àqueles que querem resgatar metem-lhes um pau de esteva pelas ventas e trazem-nos por ali.

Em esta angra está um ilhéu em mar, três tiros de besta; e em este ilhéu há muitos lobos-marinhos e (alguns) deles são tão grandes como ursos muito grandes e são muito temerosos e têm muito grandes dentes, e vêm os homens e nenhuma lança, por força que leve, os não pode ferir; e outros mais pequenos e outros muito pequeninos; e os grandes dão urros como leões e os pequeninos como cabritos; e aqui fomos um dia a folgar e vimos, entre grandes e pequenos, obra de três mil; e atirávamo-lhes do mar com bombardas. E neste ilhéu há umas aves que são tamanhas como patos, e não voam porque não têm penas nas asas, e chamam-lhes sotilicairos e matámos delas quanto quizémos; as quais aves zurram como asnos».<sup>101</sup>

Esta passagem, embora fazendo parte de uma descrição mais ampla sobre a população e as características desta região, permite-nos, no entanto e por si só, concluir que:

- I. A população vista na Angra de São Brás é negra;
- II. A pastorícia/criação de gado – bovino – era uma das suas actividades económicas fundamentais servindo também como suporte ao comércio, que aparece assim como uma actividade subsidiária;
- III. Os bois são gordos, mansos, capados e sem cornos e, quando albardados, servem como meio de transporte;
- IV. Os bois destinados a serem objecto de comércio são marcados de forma característica – enfiam-lhes um pau de esteva nas narinas o que pressupõe, por sua vez, em termos de flora, a existência desta espécie e, conseqüentemente, das condições necessárias ao seu desenvolvimento.
- VI. Do ponto de vista da fauna, a região apresenta-se rica em mamíferos marinhos e em avifauna, sendo especialmente característicos e destacados os «lobos marinhos» e os «sotilicários» que proliferam nas águas envolventes de um ilhéu próximo.

Posto isto, tentemos agora avaliar da veracidade de tais observações, uma vez que se a permanente comparação com situações anteriormente conhecidas nos pode pôr em causa alguns elementos, a descrição dos lobos marinhos e dos estranhos «sotilicários» tende a transportar-nos ao domínio do fantástico.

De acordo com estudos de natureza muito variada, que abarcam não só a História mas também outras ciências, tais como a Arqueologia, a Etnografia, a Antropologia ou a Linguística, desde há muito tempo que foi possível identificar os negros referidos para a Angra de São Brás (actual Mossel Bay) como sendo um grupo de Khoisan, mais precisamente os Khoi-Khoi, ou Hotentotes como depreciativamente têm sido chamados, pastores ou recolectores «... que erravam continuamente por montes e vales, (e) tinham à sua disposição grandes extensões de savanas ervedas, especialmente a planície costeira e os vales do cinturão montanhoso ...».(C)

Os mesmos dados confirmam a dominância de uma economia pastoril, de transumância, com base na criação de bovinos e ovinos, referenciada igualmente numa outra passagem da descrição de Álvaro Velho – «... e traziam obra de doze rezes antre boys e vacas e quatro ou cymquo carneiros ...»(D) –, que são também objecto de uma incipiente actividade comercial na base da troca de produtos, inexistentes ou escassos mas necessários como complemento da sua dieta alimentar, ou tão somente desejados pelo significado que entre eles possam ter como testemunha uma outra passagem do texto onde se lê que «... ali resgatámos um boi negro por três manilhas ...».(E)

Por outro lado, é curioso notar o cuidado que é posto na descrição dos bovinos, à qual uma certa componente de admiração não é alheia. Primeiro são comparados com os de Portugal – eles são tão grandes como os do Alentejo – depois, «albardam-lhe» à moda de Castela para serem utilizados como meio de transporte e, finalmente, como dirá numa outra passagem, a sua carne é tão saborosa como a dos bovinos portugueses.<sup>(10)</sup>

De facto, a produção de bovinos exclusivamente para uso alimentar (produção de carne e de leite) é relativamente recente. Em termos de cronologia da domesticação de animais, os bovinos parecem ocupar o 5.º lugar – depois de cão, ovinos, caprinos e suínos – <sup>(11)</sup> e destinavam-se, até há poucos anos atrás, prioritariamente, ao trabalho agrícola ou ao transporte, subsistindo ainda, vestigialmente, tais práticas nos nossos dias em algumas regiões.

A comparação ganha assim uma dupla valoração. Por um lado, a melhor compreensão da realidade local pela constante alusão a um referencial conhecido. Por outro, a constatação da semelhança de costumes que, implicitamente, vai também contribuir para afeiçoar a imagem das gentes daquele lugar, que se esperava fossem «selvagem». Sentimento este que já o autor expressara anteriormente ao referir «... e nos como os vimos fomos logo em terra e elles começaram logo de tanger quatro ou cinco frutas e huns tangiam alto e outros baixo em maneira que comcertavam muito bem pera negros de que se nom espera musica ...».<sup>(12)</sup>

Em seguida, Álvaro Velho acrescenta que os bois são gordos, mansos, capados e sem cornos, factores estes que o desenvolvimento de ciência como a Genética, a Etologia ou a Zootecnia vieram revelar como sendo inerentes ao próprio processo de domesticação das espécies.

De facto, «Designa-se tradicionalmente por «domesticada» uma raça de animais quando ela se distingue do tronco, que vive no estado selvagem, por certas manifestações típicas e hereditárias que se desenvolveram à medida que foram sendo domesticadas. Em quase todos os animais domésticos se encontram pintas, encurtamento das extremidades e da base do crânio, relaxamento dos tecidos conjuntivos, as orelhas caídas, baixa do tónus muscular, etc... e, além disso, tendência para engordar, mas principalmente o alargamento geral e hereditário do campo de variações de todas as características da espécie».<sup>(13)</sup>

Aqui, tais aspectos aparecem complementados pela amputação dos órgãos genitais, o que parece corresponder a uma prática comum a certas comunidades que, utilizando os bovídeos ou outros animais de estrutura semelhante para os trabalhos agrícolas ou para transporte, como parece ser o caso, capam os animais para se tornarem mais dóceis.<sup>(14)</sup>

Particularmente interessante é também a observação sobre a marcação do gado que vai ser comercializado, não tanto pelo facto de o marcarem, prática comum a muitas sociedades, mas por aquilo que, segundo Álvaro Velho, utilizam para o marcar: um pau de esteva, planta que não existe na África do Sul.

De facto, a esteva (*Cistus ladanifer*) é uma planta arbustiva da família das *Cistaceas*, típica de formações xerófilas e de climas de tipo mediterrânico, bastante abundante em Portugal e certamente conhecida do autor, uma vez que este se lhe refere. No entanto, o facto é que nem a esteva nem qualquer outra espécie da sua família existe na natureza no sul de África, embora esta região apresente por um lado, quer a nível fitogeográfico<sup>(15)</sup> ou ao nível dos solos<sup>(16)</sup>, uma dominante de formações xerófilas e, por outro lado, um clima fundamentalmente temperado marítimo, com situações pontuais de clima mediterrânico, parecendo assim reunir todas as condições para a existência desta espécie da flora.

Assim, do ponto de vista da flora as observações de Álvaro Velho não correspondem inteiramente à realidade. Por um lado, ele reconhece aqui a existência de um coberto vegetal semelhante ao de algumas regiões da Península Ibérica, mas, por outro lado, é esse reconhe-

cimento que o induz no erro de identificar inequivocamente como estava uma espécie local que apenas lhe é semelhante uma vez que, noutros pontos da sua descrição, ele refere como desconhecidas outras espécies vegetais e animais que, de certa forma o deixaram perplexo como, por exemplo, o caso dos «lobos marinhos» e, principalmente dos «sotelicários».

No que respeita aos «lobos marinhos» a surpresa não terá sido muito grande, na medida em que os marinheiros portugueses tinham já, seguramente, encontrado espécies afins no Atlântico, onde uma espécie semelhante pode observar-se, ainda hoje, ao largo da Madeira e dos Açores e nas costas norte-africanas. Tanto ao longo da costa da Namíbia, como na Angra de Santa Helena, pode também ainda no nosso tempo ver-se a espécie observada no «ilhéu ... a três tiros de besta» da Angra de S. Brás<sup>(17)</sup> que, ali, se incluía na dieta alimentar das populações locais.<sup>(18)</sup>

Os «lobos marinhos» descritos por Álvaro Velho são na realidade mamíferos marinhos da família das *Otariidae*, conhecidos pela designação de Ursos-marinhos-da-África-do-Sul ou do-Cabo (*Arctocephallus pusillus*). A subespécie local – *Arctocephallus pusillus pusillus* –, que constitui um endemismo, vive ao longo das costas da Namíbia até ao Cabo da Boa Esperança, distribuindo-se igualmente para leste até Delagoa Bay. De subpelagem escassa, cabeça convexa, focinho relativamente comprido mas forte, esta espécie apresenta os caninos posteriores robustos e tricúspides com projecções anteriores e posteriores demarcadas, o que de algum modo corresponde às referências expressas na descrição.

Interessante também são as observações feitas aos diferentes tamanhos destes animais e à sua agressividade. Álvaro Velho refere que há uns muito grandes e muito agressivos, outros mais pequenos e uns muito pequeninos e que pelo menos 3 mil povoavam aquelas águas quando os portugueses, aparentemente sem motivo, – a folgar –, os bombardearam a partir da nau.<sup>(19)</sup>

Assim, nesta viagem, os portugueses estiveram não só perante uma colónia de Ursos-marinhos-do-Cabo, como num local de reprodução destes. Os grandes são os machos, que têm cerca de 2,34 m de comprimento e um peso médio de 700 kg.. Os pequenos são as fêmeas que atingem 1,80 m de comprimento e cerca de 122 kg de peso. Os pequeninos são as crias recém nascidas.

E dizemos recém nascidos porque nesta espécie, embora o período de reprodução se prolongue de Outubro a Janeiro ao longo de toda a sua área de distribuição, os nascimentos ocorrem na região que tratamos sobretudo por volta de 1 de Dezembro. Ora, nós sabemos que os portugueses ali estiveram entre 25 de Novembro e 8 de Dezembro – «Em vinte e cinco dias do dito mês de Novembro, um sábado à tarde, dia de Santa Catarina, entrámos em angra de S. Brás, onde estivemos treze dias ...».<sup>(20)</sup> Se o não soubéssemos bastaria esta observação para se situar, com relativa aproximação, a época do ano em que os portugueses permaneceram naquelas paragens.

Por outro lado, o período em causa justifica igualmente a referência à agressividade e aos «urros» dos machos. De facto, o macho é polígamo, sendo durante o período de acasalamento e de reprodução a sua agressividade redobrada para com os outros machos, com o objectivo de arranjar mais fêmeas para o seu harém, mostrar a sua superioridade e defender o seu território contra qualquer elemento externo que ponha em perigo o seu domínio.

Apesar de nada poderem contra as bombardas dos portugueses, estes machos parece não deixaram de reagir ao sentirem-se ameaçados no seu território, mais ainda em tempo de reprodução. Álvaro Velho foi suficientemente perspicaz para registar o comportamento desta espécie, conferindo assim ao seu relato um valor que é também etológico, uma vez que, tanto

quando pudemos apurar, se trata do primeiro registo escrito sobre o comportamento desta espécie.

Falta-nos referir ainda os estranhos «sotelicários», as fantásticas aves, grandes como patos, que não voam porque não têm asas, zurram como asnos e que surpreenderam os portugueses dos finais do sec. XV pelo seu aspecto e comportamento bizarros.

Contrariamente ao que inicialmente se poderia pensar – que estes fossem apenas fruto da imaginação dos mareantes – os «sotelicários» foram desde há muito identificados. Estas estranhas aves não são mais do que Pinguins, mais precisamente o chamado Pinguim-burro ou Pinguim-do-Cabo (*Spheniscus demersus*), ave não voadora, igualmente endêmica das costas da África do Sul e da Namíbia, caracteristicamente adaptada a áreas tropicais, desde ou quando aí existam correntes frias. É o caso do ilhéu em questão, ou mais precisamente de Seal Island, ao largo de Mossel Bay, banhado pela corrente fria das Agulhas, que influencia toda esta zona da África do Sul.

Depois de identificados, os «sotelecários» perdem a marca do fantástico com que inicialmente nos são apresentados, ainda que não deixem de nos espantar uma vez mais quando os portugueses, na viagem de regresso, agora já mais familiarizados com estas estranhas criaturas, talvez a título de experiência ou porque a fome o exigia, resolveram também caçá-los e salgá-los para reforçar os mantimentos necessários a tão grande viagem: «Aos três dias do mês de Março, chegámos à Angra de São Brás onde tomámos muita anchova e lobos-marinho e sotelecairos, dos quais fizemos salga, para o mar».<sup>(21)</sup>

Mas, mais do que avaliar do gosto de tal especialidade, o importante é que, tal como para o caso dos lobos marinhos, é por via deste primeiro registo dos portugueses que os europeus terão, pela primeira vez, conhecimento desta ave. São eles os «descobridores» do Pinguim-burro, característico da avifauna da região, e esta descrição constitui também a primeira referência bibliográfica sobre a espécie.

Aos «lobos marinhos» e aos «sotelicários» vêm juntar-se as referências, menos exuberantes, das anchovas, raposas e elefantes, que parecem assim constituir um primeiro quadro referencial da fauna da região. Em nenhum dos casos parece haver dúvidas quanto ao tipo de animal de que se trata, embora, no caso dos mamíferos terrestres referidos ninguém os tenha visto. Das raposas viram-se apenas os rabos que os homens traziam nas mãos e com «... os quais abanavam o rosto»<sup>(22)</sup>, e dos elefantes «... o estrago deles bem à vista da aguada, onde eles vinham beber».<sup>(23)</sup> e a abundância de marfim, sob a forma de pulseiras, que as gentes locais traziam nos braços. Qualquer deles fazem, indubitavelmente, parte da fauna da região.<sup>(24)</sup>

Menos fantásticas mas não menos interessantes são as considerações feitas sobre a paisagem e a flora da região.

As referências à paisagem, bem como a aspectos da flora local, aparecem-nos como enquadramento de outras situações, fundamentalmente relacionados com a movimentação da população no terreno, o acesso a recursos locais e o permanente receio, por parte dos portugueses, de serem atacados, como aliás acontecera a Bartolomeu Dias quando este ali fizera aguada.<sup>(25)</sup> Muito embora esta gente parecesse receptiva à presença dos portugueses, o texto deixa transparecer um clima permanente de desconfiança mútua. Apenas seis dias depois de estarem na Angra, os portugueses viram chegar, vindos do interior montanhoso «... obra de noventa homens baços, da arte daqueles da angra de Santa Helena...»,<sup>(26)</sup> alguns dos quais ficaram pelos outeiros fronteiros à Angra enquanto outros desceram, caminhando depois ao longo da praia.<sup>(27)</sup> Por sua vez, os portugueses que estavam na nau, quando os viram, dirigiram-se armados para terra e, enquanto os batéis tocavam a praia, o capitão-mór «... lhes lançava casca-

veis pela praia fora e eles os tomavam; e não somente tomavam os que lhes lançavam, mas vinham por eles a tomá-los da mão do capitão-mór, do que nós ficámos muito maravilhados porque quando Bartolomeu Dias aqui esteve, eles fugiam dele e não tomavam nenhuma coisa daquele que eles lhes dava.»<sup>(28)</sup> Porém, o capitão-mór não quis desembarcar porque o mato era muito e preferiu ir acostar, mais adiante, em «lugar descoberto».

Nos dias seguintes as visitas tornaram-se mais frequentes e o grupo foi-se tornando cada vez maior, seriam «... obra de duzenos negros ...»<sup>(29)</sup>, entre homens, mulheres e crianças, e apesar da música e dança com que brindavam os portugueses e dos resgates ali feitos, as mulheres ficavam sempre nos outeiros sobranceiros e os moços, agachados e com as armas na mão, mantinham-se no mato que pegava com a praia, onde os homens se chegavam a «falar» com os portugueses.<sup>(30)</sup> Estes, por seu turno, na nau, mantinham-se em alerta na eventualidade de, em qualquer momento e se necessário, saírem armados. A tensão é permanente e em causa parece estar um bem que a todos é necessário, a água.

Numa paisagem em que se destacam os outeiros que acompanham a praia ao longo da angra e a separam de um interior mais montanhoso, e onde apenas se referem como vegetação as estevas e os matos, a angra abrigada de ventos oferece também um importante recurso disputado por todos: a água doce, potável. Assim, a água aparece aqui não só como um recurso local fundamental na perspectiva dos portugueses, pela necessidade do reabastecimento das naus, como também um recurso local fundamental para as populações semi-nómadas da região que, ali chegando com os seus rebanhos, esperam poder usufruir de um recurso que parece não ser abundante e de que depende a sobrevivência da comunidade. Numa região em que os verões são quentes e secos, com marcada secura dos horizontes superficiais do solo, não parece estranho que a população local se manifeste contra os portugueses que, fazendo ali aguada<sup>(31)</sup>, pretendem beneficiar de um recurso, quase seguramente escasso, que a comunidade já partilha com os seus gados e demais fauna da região.<sup>(32)</sup>

Aspectos particulares da paisagem envolvente à Angra surgem assim, de forma indirecta e quase despercebida, revelando, no entanto, uma percepção bastante apurada.

As referências várias aos matos que chegam até à praia e que, pela sua altura, permitem que neles se escondessem os «moços agachados», ou aos altos perto do mar, nas dunas, com matos rastejantes, constituem referências à vegetação típica da região<sup>(33)</sup>, caracterizada pela presença de matos e matagais que, na sua maioria, são relativamente densos, variando entre os 0.60 e 2.4 metros de altura, apresentando-se muitas vezes com dois andares (superior e inferior) de arbustos e um subcoberto rasteiro de pequenas plantas lenhosas, bolbosas ou tuberosas.

Ainda que, pela natureza sintética da comunicação, do texto de Álvaro Vellho apenas tivéssemos evidenciado pequenos trechos, julgamos ter mostrado que, a título de exemplo, ele fornece, por um lado, elementos que de uma forma objectiva contribuem para caracterizar a região de Mossel Bay quanto à população, às principais actividades económicas, à paisagem, à flora, à fauna e, implicitamente, ao clima e, por outro lado, encerra informações que o tornam um texto de referência para o estudo de aspectos específicos da região como, por exemplo, a questão da água ou do povoamento e comportamento animal de algumas espécies locais. Muitas «descobertas» ficam ainda por fazer...

## NOTAS

(<sup>1</sup>) Centro de Pré-História e Arqueologia do Instituto de Investigação Científica Tropical.

(<sup>2</sup>) Ana Cristina Roque, *A Costa Oriental de África na primeira metade do séc. XVI segundo as fontes portuguesas da época*. Dissertação de Mestrado apresentada, em Fevereiro de 1995, na Universidade Nova de Lisboa, no âmbito do Mestrado de História dos Descobrimentos e da Expansão Portuguesa.

(<sup>3</sup>) Apesar de semelhante, a flora desta região encontra-se muito afastada da flora europeia climática e edaficamente equivalente e é tão específica que se caracteriza por Flora Capense (ou Flora do Cabo), constituindo um dos seis conjuntos genéticos de plantas geograficamente individualizadas à superfície da Terra.

(<sup>4</sup>) Embora não dizendo respeito à região específica que tratamos na presente comunicação, refira-se que, por exemplo, os documentos portugueses relativos à costa Oriental de África referem já, para a primeira metade do séc. XVI, a grande importância regional do tráfico do marfim, com abates de quantidades significativas de elefantes.

(<sup>5</sup>) Apesar da discutida autoria deste texto considera-se aqui Álvaro Velho como sendo o seu autor e reportam-se todas as citações ao texto que foi publicado por ALBUQUERQUE, Luís de (1989), *Relações da Primeira Viagem de Vasco da Gama*, texto modernizado e comentários do Prof. Luís de Albuquerque in *Grandes viagens marítimas*, Lisboa, Alfa, Biblioteca da Expansão Portuguesa, vol. I pp.7-51.

(<sup>6</sup>) VELHO, Álvaro, *Relação da primeira viagem de Vasco da Gama*, ed. BEP, p.14.

(<sup>7</sup>) PARKINGTON, J. E. «A África Meridional: Caçadores e Colectores» in *História Geral de África* – vol. II. *A África Antiga*, Unesco, p.682.

(<sup>8</sup>) VELHO, Álvaro *op. cit.* p.13.

(<sup>9</sup>) *Ibidem*.

(<sup>10</sup>) «... ali resgatámos um boi negro por três manilhas o qual jantamos ao domingo; e era muito gordo, e a carne dele era saborosa como a de Portugal» *Ibidem*.

(<sup>11</sup>) GUILLAINÉ, Jean (1976), *Premiers berges et paysans de l'Occident méditerranéen*, Mouton, Paris, pp.14-15.

(<sup>12</sup>) VELHO, Álvaro *op. cit.* p.13.

(<sup>13</sup>) LORENZ, Konrad (1975), *Três ensaios sobre o comportamento animal e humano*, Arcádia, Lisboa, p.247.

(<sup>14</sup>) É o caso dos «Lapões (que) castram precisamente as renas mais fortes para que se tornem menos violentas», in LORENZ, *op. cit.* p. 248.

(<sup>15</sup>) A nível fitogeográfico a região em que se insere Mossel Bay caracteriza-se por florestas e matas raras de xerófilas de folhagem persistente.

(<sup>16</sup>) Em termos de solos encontramos nesta região da África do Sul solos castanhos de florestas xerófilas e estepes em transição para solos pardos avermelhados de estepes das regiões semi-áridas.

(<sup>17</sup>) O ilhéu da Angra de S. Brás foi identificado como sendo a actual Seal Island por COSTA, Fontoura da (1940) (Apresentação e notas), *Roteiro da primeira viagem de Vasco da Gama (1947-1499)* por Álvaro Velho, AGC, Lisboa, p.109.

(<sup>18</sup>) «Nesta terra há homens bacos que não comem senão lobos marinhos e baleias, e carne de gazelas e raízes de ervas (...) E tanto que eles de nós foram apartados, tomaram um lobo marinho e foram-se ao pé de uma serra, em uma charneca, e assaram o lobo marinho», VELHO, Álvaro, *op. cit.*, pp.10-11.

(<sup>19</sup>) Ter em conta que a população local da espécie se encontra nos dias de hoje a ser permanente e atentamente seguida pelas organizações mundiais de conservação da natureza, que temem a sua extinção devido à degradação dos *habitats*, sobretudo em resultado da poluição marinha provocada por petroleiros na região do Cabo.

(<sup>20</sup>) VELHO, Álvaro, *op. cit.*, p.12.

(<sup>21</sup>) *Idem*, p.51.

(<sup>22</sup>) «... e os homens vieram falar connosco, e traziam uns paus curtos nas mãos e uns rabos de raposa, com os quais abanavam o rosto», *Idem*, p.13.

(<sup>23</sup>) *Idem*, p.12.

(<sup>24</sup>) Trata-se da Raposa-do-Cabo (*Vulpes chama*) endemismo capense semelhante ao ocorrente no Paleártico e do Elefante africano (*Loxodonto africanus*).

(<sup>25</sup>) Quando Bartolomeu Dias ali estivera «... um dia, em (que) ele tomava água em uma aguada, que aqui está muito boa à beira do mar, eles lha defenderam às pedradas de cima de um outeiro que está sobre esta aguada, e Bartolomeu Dias lhes atirou com uma besta e matou um deles», *op. cit.*, p.12.

(26) VELHO, Álvaro, *op. cit.*, p.12.

(27) "... e andava (parte) deles ao longo da praia, e (outra) deles ficavam pelos outeiros", *Ibidem*.

(28) *Ibidem*.

(29) *Idem*, p.13.

(30) "Ao domingo vieram outros tantos, e traziam as mulheres consigo e moços pequenos; e as mulheres estavam em cima de um alto, perto do mar, e traziam muitos bois e vacas; e puseram-se em dois lugares ao longo do mar, e tangiam e bailavam como no sábado. E o costume destes povos é os moços ficarem no mato com as armas; e os homens vieram a falar connosco ... e nós estando assim à fala por acenos, vimos andar por entre o mato os moços agachados, e traziam as armas nas mãos", *Ibidem*.

(31) "E o capitão-mór mandou um homem que se chama Martim Afonso, que já andara em Manicongo, fora, e deu-lhe manilhas (para) que resgatasse um boi. E eles, depois que tiveram as manilhas, tomaram-no pela mão e foram-lhe mostrar a aguada disendo (lhe) porque lhes tomávamos a água", *Ibidem*.

(32) "... porque nesta terra, segundo nos parece, há muitos elefantes; e nós achávamos o estrabo deles bem à vista da aguada onde eles vinham beber", *Idem*, p.12.

(33) A Angra de S. Brás insere-se na região fitogeográfica do Cabo, que engloba toda a região do Sul da África, estendendo-se desde a Baía de Santa Helena, a Norte do Cabo da Boa Esperança, até ao Rio do Infante, logo a seguir à Baía de Alagoa. Reduto limitado e isolado de estruturas de vegetação de tipo mediterrânico no extremo Sul de África, a região do Cabo, que parece ter constituído no passado uma floresta razoavelmente luxuriante, é agora caracterizada por pastos, florestas e, sobretudo, matos e matagais característicos designados por *fynbos*. Este termo pode, contudo, ser utilizado para designar genericamente a vegetação capense, desde a arbórea e arbustiva, até às savanas.

## D. João II e o Oceano Índico

### Algumas dúvidas e controvérsias sobre a viagem de Vasco da Gama

Cor. *Nuno Valdez dos Santos*

Quando no dia 31 de Agosto de 1481 o Príncipe D. João, filho de D. Afonso V, subiu ao trono de Portugal, já tinha uma perfeita ideia do modo como ia governar o seu Reino pois, praticamente, desde a Batalha de Toro, travada em 1476, regia o País.

Toda a política de governação de D. João II foi feita dentro de uns parâmetros objectivamente definidos e debaixo de grande sigilo, muito em especial no que se relacionava com os descobrimentos, ciência náutica, construção naval e defesa militar.

Talvez seja esta a razão de inúmeras lacunas documentais das chancelarias deste Rei e que hoje provocam tantas dúvidas e controvérsias e, neste aspecto, a viagem de Vasco da Gama para o descobrimento do Caminho Marítimo para a Índia tem um papel de primazia.

Hoje, a interpretação de alguns documentos, quer coevos que se encontram em arquivos nacionais ou estrangeiros, quer escritos após a morte de D. João II, a sua comparação, análise e estudo permite ter uma ideia, mais ou menos conjectural mas com grande aproximação à realidade, dos acontecimentos de há quinhentos anos e, não só desvendar a preocupação constante do Rei D. João II em preparar, nos mínimos pormenores, o descobrimento do caminho marítimo para a Índia como também imaginar o que teria sucedido no decorrer da viagem de Vasco da Gama.

A «Junta dos Astrónomos, ou dos Matemáticos» de D. João II<sup>(1)</sup> ou o conjunto dos «astrónomos, matemáticos, físicos, homens de ciência e técnicos de então, certamente que se debruçaram não só sobre a secular experiência marítima e ciência náutica dos portugueses no Atlântico como também sobre tudo o que se tinha escrito, na antiguidade, acerca do Oceano Índico, considerado» a pátria da arte de navegar.<sup>(2)</sup>

As mais remotas crenças mitológicas da Pérsia, de Roma ou da Grécia e, ainda de outros povos, milenárias tradições egípcias, fenícias e, até, chinesas, contavam que desde a mais alta antiguidade grandes embarcações cruzaram o Índico, navegando de costa a costa, de África para a Índia, da Índia para África, aproveitando o regimen de ventos deste Oceano: as Monções.

O fascínio das «Terras do Oriente» desde muito cedo que despertara a atenção e o interesse dos povos europeus.

Conta a tradição lendária que, em tempos remotos, o grego «Hipalo, perplexo às Bocas do Mar Eritreu(\*) estudara e definira como estranha novidade, o regimen das monções<sup>(3)</sup> mas ao que parece, foi Aristóbolos, na sua «Metereologia», quem aprofundou o sistema das monções do Índico, separando-o da feição mitológica<sup>(4)</sup> sublinhando o seu regimen regular, ora do S.W. ora de N.E., tão certo e preciso como as cheias do Nilo.

Consta da história da antiga Grécia que, trezentos anos a.C., Alexandre o Grande esteve na costa oriental do Índico e que uma sua frota, sob o comando de Nêarque, teria navegado neste Oceano até ao Golfo Pérsico. Foi assim, segundo dois historiadores dos nossos dias<sup>(5)</sup> A. Malet e J. Isaac, que a navegação dos gregos nos mares arábicos, ou seja no Índico, na área dos Golfos de Oman e Pérsico, «lhes fez conhecer todas as espécies de novidades que o mara-

vilharam (a Alexandre): a maré – tão fraca no Mediterrâneo – o vento chamado moonção que sopra em sentidos diferentes, as baleias cuja vista espantou as equipagens».

Estas notícias impressionaram tanto Alexandre Magno que, dias antes da sua morte, pediu a Néarque que lhe recontasse as suas navegações no grande mar Índico.<sup>(6)</sup>

Também, muito envolta na tradição há a memória de uma expedição grega que, no ano 160 d.C., teria ido à China com ideias de estabelecer, através os Mares Vermelho, Índico e dos do Oriente, uma «rota marítima da seda»<sup>(7)</sup>. Um dos elementos dessa embaixada teria, então, sabido através de um indiano, todos os conhecimentos necessários para o aproveitamento das monções na travessia, em ambos os sentidos, do Oceano Índico.

Escreveu<sup>(8)</sup> um historiador da China de hoje, Niu Zhong Xun, que «é antiquíssima e muito estreita a relação entre o povo chinês e os mares». Antes do ano 300 da nossa era já o seu país mantinha viagens para a Ilha de Ceilão e Índia. Por volta do ano de 411 ou 412 um navegador chinês, de nome Fai Xian, regressara à sua terra depois de uma atribulada viagem à Índia. Então, escreveu a sua biografia, na qual incluía um detalhado relato da sua viagem, que ficou sendo a mais antiga referência escrita sobre viagens marítimas no Oceano Índico.<sup>(9)</sup>

Continuando a seguir o mesmo autor, a partir do séc. V, as embarcações chinesas «tripuladas por marinheiros hábeis e bem treinados, e famosas pelas suas grandes dimensões, tonelagem, solidez de construção e resistência às vagas e aos ventos do Pacífico e do Índico»<sup>(10)</sup> navegavam para o Golfo Pérsico e litoral nordeste da África, em rotas marítimas previamente escolhidas e com o auxílio da bússola, «um dos três grandes inventos chineses»<sup>(11)</sup>. Depois dos finais do séc. XII surgem, na China, várias obras descrevendo viagens, usos e costumes dos mais distantes países do mundo oriental e de regiões do litoral indiano e costas africanas.

Na Roma pagã a «sede do luxo» provocou uma verdadeira corrida às sedas e artigos de luxo originários da Índia, China e de outros países orientais, trazidos pelas cáfilas árabes, por mares, desertos e regiões hostis, até às margens mediterrânicas.

Por isso, para fazerem concorrência aos mercadores asiáticos, os comerciantes romanos mais abastados confiavam os seus haveres a armadores gregos e fenícios, que tinham navios no Mar Vermelho, para que adquirissem na boca do Bab-el-Mandeb, ou seja nas portas do Índico, Golfo de Adén, as especiarias e produtos orientais vindos de Mares Orientais e Árábicos, transportando-os, depois, para Alexandria, onde embarcavam nas ligeiras galés que os levavam, directamente, a Roma.

Ao que parece no séc. I d.C., já os mercadores romanos viajavam no Índico em navios fretados, possivelmente a gregos, fenícios ou mesmo indianos, trafegando os produtos e mercadorias do oriente.<sup>(12)</sup>

Tradições persas também aludem a viagens dos seus navios nas águas do Índico escalando África e atingindo, depois, a Ilha de Ceilão «que consideravam o núcleo do seu comércio marítimo».

Um conto tradicional persa<sup>(13)</sup> refere-se às «Aventuras singulares de Abul Faorí» que, partindo de Serendib (Ceilão) – «a mais bela ilha do Mundo» – navegara com ventos de feição e «pelas alturas das estrelas» nos Mares da Índia e Costas de África.

Aos primitivos egípcios o Oceano Índico não mereceu grande interesse pois, o seu «mundo», resumia-se ao vale do Nilo e só muito esporadicamente, os seus barcos de papiro, «em pequenas expedições mercantis»<sup>(14)</sup> atravessavam o Mar Vermelho ou chegavam junto das águas do «grande mar do país dos Deuses». Contudo, no final do «novo império egípcio» foi estabelecida uma «estrada comercial» com a Pérsia e os seus barcos «com velas e trinta remos

e muita tripulação» passaram a fazer a travessia do Mar Vermelho e, mais tarde, contornaram a península Arábica e chegaram ao litoral persa.<sup>(15)</sup>

«A Marinha mercante dos egípcios – conforme escreveu <sup>(16)</sup> Guilherme Oncken ao historiar a 26.ª dinastia faraônica – estava em poder dos comerciantes phenícios e era tripulada por marinheiros que depois demonstraram ser muito superiores aos gregos, no que respeita a navegação e a construção naval».

Com efeito – exceptuando a viagem de Néarque ao Golfo Pérsico<sup>(17)</sup> – os navios gregos mal se aventuraram no Oceano Índico, limitando-se a visitar uma pequena parte das costas índicas do nordeste africano talvez, na opinião<sup>(18)</sup> de Guilherme Oncken, por estas, «disporem de nenhum porto bom, e apesar de só se poder chegar até lá atravessando diagonalmente o mar».<sup>(19)</sup>

Por alturas do ano 600 a.C., o faraó Neco «começou outra obra gigantesca, a exploração das ignotas costas africanas; para isso enviou ao Mar Vermelho navios phenicios que levavam ordem de regressar pelas columnas de Hércules».<sup>(20)</sup>

Duzentos anos mais tarde Herodoto<sup>(21)</sup> escreveu que «os phenicios quando sahiram do Mar vermelho penetraram no mar do sul, e no começo do outomno desembarcaram no ponto a que tinham conseguido chegar; semearam ahi trigo e esperaram pela colheita; depois proseguiram a viagem, até que, volvidos dois annos, passaram as columnas de Hércules e regressaram ao Egypto. E disseram, o que eu não posso crer e commigo talvez muita gente, que durante a sua travessia à roda da Lybia tiveram o sol à direita».

Esta expedição, que o historiador Guilherme Oncken diz<sup>(22)</sup> «que não temos o direito de por de parte uma informação de Herodoto tão concretamente exposta», teria despertado o interesse dos egípcios pelo mar, levando-os à criação de uma esquadra de navios de guerra no Mar Vermelho e, «mais tarde o Egypto entrou no numero das potências marítimas e levou a cabo diversas expedições militares por mar. No tempo de Xerxes, o Egypto poudo aprestar duzentos navios para a esquadra do rei persa».<sup>(23)</sup>

Face a este incremento naval é licito deduzir que o mesmo teria sido acompanhado por um melhor conhecimento do Oceano Índico e das suas possibilidades de navegação, pelo menos ao longo da costa africana a norte do Equador e travessia... até à foz do Indus, que não teria desaparecido, de todo, com o escoar dos tempos.

No entanto Ptolomeu,<sup>(24)</sup> astrónomo, matemático e geógrafo grego do séc. II d.C., que viveu, ou esteve de passagem em Alexandria, o maior foco da cultura e civilização de então, formulou, na sua «Geographia» conceitos verdadeiramente fantásticos sobre o Índico, que prevaleceram na Europa por mais de mil anos. Um deles era que a África e a Ásia, a algures do Sul da Terra, se ligavam rodeando, por completo, este Oceano.

No alvorecer do nosso Séc VII «nasceu»<sup>(25)</sup>, em terras do médio Oriente a religião islâmica que, rapidamente, se espalhou por todo o norte de África e, como uma gigantesca tenaz foi apertar a Europa, pelo levante e pelo poente, estendendo-se depois pelo sul da África, passando, da costa oriental – onde proliferaram inúmeros estados ribeirinhos, como Melinde, Mombaça, Zanzibar, Quiloa e a lendária Sofala – para a Índia.

Trezentos ou quatrocentos anos depois da sua criação estas cidades africanas eram autênticos empórios comerciais onde se trafegava, praticamente para todo o mundo de então, ouro, marfim e escravos.

No dizer<sup>(26)</sup> de um escritor moderno, o Oceano Índico transformou-se num imenso lago muçulmano «sulcado em todos os sentidos por resistentes barcos de madeira de palmeira, cosidos com fibras de coco, e velas de esteira ou de peles de animais.

Estes navios navegavam para o remoto oriente influenciando a vida comercial política e religiosa da Índia, Malásia, Indonésia e, ainda, de povos mais distantes,<sup>(27)</sup> levando e trazendo muitas idéias e conhecimentos geográficos que, certamente, também se espalharam pela Europa, medieval.

Era impossível que a Portugal não tivesse chegado o eco dessas crenças, lendas, tradições e literatura sobre o «Mar Eritreu», ou seja, o Oceano Índico da antiguidade.

Não nos podemos esquecer que bem perto das nossas fronteiras, em Toledo, Cordova, Sevilha e Granada floresceram importantes universidades árabes, de elevado nível cultural, onde pontificaram grandes mestres da ciência e civilização islâmica, tendo alguns nascido em terras portuguesas, como Alcácer do Sal, Beja, Silves e Santarém.<sup>(28)</sup>

Nestes grande núcleos da cultura muçulmana não se ensinava só matemática, astronomia, medicina, química e filosofia mas também, geografia, difundindo-se conhecimentos da antiguidade – desde o séc. IX que circulava nos principais centros culturais uma versão árabe<sup>(29)</sup> da «Geografia de Ptolomeu» – juntamente com modernos relatos, estudando-se a «Crónica Geral das Viagens», de autoria do grande historiador Ibn Khaldum<sup>(30)</sup> ou divagando-se sobre as peregrinações do incansável Ibn Batuta.<sup>(31)</sup> Aliás a memória deste grande viajante devia ser muito conhecida dos portugueses dado que ele nascera em Tânger (1304) e morrera em Fez (1377), terras que, no séc. XV, se ligaram intimamente com a nossa história e onde as façanhas dos mais notáveis marroquinos eram contadas, a cristãos e muçulmanos, nos curtos momentos de paz e nos duros momentos de guerra.<sup>(32)</sup>

Muito do que se escrevera, ao longo dos séculos sobre o Oceano Índico, da sua história, da sua geografia e das sua particularidades – em especial o seu característico regimen de ventos: as monções – teria chegado ao conhecimento do Rei D. João II.

O Rei de Portugal saberia o passado desse Oceano mas pouco devia saber do que na altura se passava nas suas águas.

Era, pois, necessário auscultar o seu pulsar, a sua vida *in locu* e, para isso, enviou às terras do Oriente Frei António de Lisboa e Pedro de Montarroi mas estes, por não saberem árabe, poucas informações obtiveram, regressando a Lisboa após uma curta ausência. D. João II teve que escolher novos emissários e estes foram Afonso de Paiva e Pero da Covilhã, bons conhecedores do árabe e de outras línguas. Deu-lhes, como missão, colherem o maior número possível de informações, especialmente sobre a travessia do Índico e o estabelecimento do comércio marítimo com a Índia.

Estes dois enviados foram, de facto, infatigáveis viajantes e extraordinários informadores.

Chegaram a Adén ainda em 1487<sup>(33)</sup>, onde se separaram: Afonso de Paiva seguiu para a corte do Rei da Etiópia e Pero da Covilhã para a Índia, visitando as cidades de Ormuz, Calicut, Goa e muitas outras. Depois voltou ao Cairo navegando numa nau de mouros. Talvez tivesse visitado os principais portos do nordeste africano e alcançado Sofala. Retrocedendo para o norte, navegou no Golfo de Adén, atravessou o Mar Vermelho e passou-se para o Cairo.<sup>(34)</sup>

Nesta importante cidade encontrou dois novos enviados de D. João II, os judeus Rabi Abraão e Jozé, sapateiro de Lamego. A estes entregou uma «carta e um mapa» onde registara tudo o que tinha observado e era necessário conhecer para a abertura do caminho marítimo da Índia... e dominar, depois, o Comércio das especiarias.

Ao que parece Pero da Covilhã, por alturas de 1491, teria estado em Sofala, ou muito perto desta cidade e, então, teria informado o Rei D. João II de «que as suas caravelas que praticavam na ... Guiné, navegando de terra em terra, demandando a costa de Madagáscar e

Sofala, poderiam facilmente penetrar naqueles mares orientais e chegar a Calecut, pois tudo era mar, como ele tinha sabido».<sup>(35)</sup>

Teria sido então, como escreveu<sup>(36)</sup> Armando Cortezão, que o Rei D. João II devia «ter decidido enviar Vasco da Gama pelo menos até Sofala».<sup>(37)</sup>

Os árabes conheciam a região de Sofala, rica em ouro, desde tempos imemoriais e, para eles, era o término da derrota dos seus navios para o sul do continente africano.<sup>(38)</sup>

O comandante Moura Braz escreveu<sup>(39)</sup> que «Mas`udi, (é) autor de uma obra que dá a conhecer a geografia oriental do século X» em que, «pela primeira vez se lê referência a Sofala como termo geográfico», considerada, no mundo árabe, como o polo sul do continente africano.

Afigura-se-nos que Sofala seria do perfeito conhecimento dos portugueses e, por isso, o conselho de Pero da Covilhã ao Rei D. João II.

No séc. XV o Oceano Índico estava a viver um período de grande actividade comercial, sendo atravessado, em todos os sentidos, por navios das mais diversas regiões.

Na China, o comércio internacional, através da troca de produtos do país e originários de diversos pontos da Ásia com os de África, Índia, Pérsia e mesmo da Europa mediterrânica tem, neste século, um enorme desenvolvimento.<sup>(40)</sup>

Durante vinte e oito anos, de 1405 a 1433, o navegador chinês Zheng He, fez sete viagens através do Índico, chegando a comandar uma frota composta de mais de sessenta navios, de grande porte, o maior dos quais tinha cerca de 130 metros de comprimento, 54 de largura e 9 mastros, com velas de bambu. Tinha perto de 1000 homens de tripulação.<sup>(41)</sup>

Se consultarmos o mapa das «Rotas das armadas de Zheng He», recentemente apresentado<sup>(42)</sup> pelo Prof. chinês Zhong Xun e atentarmos, unicamente, nas rotas de navegação do Índico, verificamos que Zheng He percorreu, praticamente, todo este Oceano. Esteve nos portos do Malabar, desde Colombo a Angediva e, mais tarde foi a Cambaia, esteve em Ormuz, no Golfo Pérsico, em Oman no Mar das Arábias, em Gidá e Adén no Mar Vermelho e, por fim, em Mogadoxo, Luba, Melinde, Mombaça e outros pontos da costa ocidental africana.<sup>(43)</sup>

Ora a memória destas viagens, ainda nos finais do séc. XV, estaria bem viva na tradição oral dos indianos<sup>(44)</sup> e árabes e teria chegado aos ouvidos de Pero da Covilhã que, certamente, procurou todos os meios para a fazer chegar ao Rei D. João II.

Segundo a crendice popular goesa um dos seus deuses, o deus do mar Váron ou Somudró, periodicamente, transformava-se em vento e soprava com suavidade. Mas, por vezes enfurecia-se, recorria a Indra, que personificava a tempestade e que, com as suas armas – o raio como espada, o trovão como rugido – ia lutar com o dragão Vitra, que acorrentava as nuvens, prendendo-as de água. Quanto maior era a luta, maiores eram as tempestades que assolavam os mares. Vencido o dragão Vitra imediatamente libertavam-se as nuvens que deixavam cair as suas águas sobre a terra, em forma de chuva, fertilizando-a.

Este ciclo repetia-se anualmente, com precisão e, era assim como os goeses explicavam as monções.<sup>(45)</sup>

Segundo seculares relatos indianos o Oceano Índico só servia para os navios árabes navegarem e, destes, deixaram renome pelas suas viagens e incursões, realizadas a meados do séc. XV, os navios do Sultão Mahamud Beghâd, «que davam a lei em todos os outros portos do Guzarate e Concão»<sup>(46)</sup> e as esquadras de guerra dos turcos e rumes, que desciam do Mar Árábico, por vezes assolando e espalhando a morte em todo o litoral marítimo.

No entanto esta tradição talvez não corresponda, inteiramente, à verdade pois, ainda há cinquenta anos, falava-se em Goa de um intenso tráfego marítimo que teria existido pouco

tempo antes da chegada dos portugueses. Os navios goeses percorriam a costa ocidental da Índia, desde o Katiawar até ao Beruwala (Colombo), navegavam para os portos de Bengala, Ceilão, Arábia, Pérsia e da África.<sup>(47)</sup>

A comprovar, há cem anos, foi encontrada uma inscrição gravada numa placa de cobre definindo as obrigações a que ficava sujeito qualquer navio que «viesse pelo caminho do mar».<sup>(48)</sup>

Além disso, por meados do séc. XII os reis Kadambas de Goa travaram grandes combates para firmarem a sua hegemonia marítima declarando-se, depois, «Senhores do Oceano Ocidental». Consta que então os seus navios atravessavam velozes o Oceano Índico aproveitando, em ambos os sentidos os efeitos das monções.

Na Goa da segunda metade do séc. XV ainda seria muito viva a invasão anfíbia ocorrida no ano de 1432, quando uma poderosa frota árabe desembarcou milhares de homens nas praias de Salcete e um numeroso exército marchou do norte sobre Tiracol e atravessou o Chaporá.

Em 1469 de novo Goa voltou a ser atacada por mar. Milhares de «mouros», desembarcados em Salcete de uma frota de 120 navios, marcharam sobre a cidade de Goa Velha ou Gopakur – sucessora da lendária Chandra pur, fundada mil anos antes,<sup>(49)</sup> e atacaram-na durante dois anos, até que se rendeu, sendo, então arrasada.

Uma nova cidade formou-se, talvez em 1473, na Ilha de Tissuary, com o nome de Goa, banhada pelos rios Mandovy e Zuary, separada da terra firme pelo Canal de Combarjua. Esta cidade, ou melhor, duas cidades pois era formada pela «parte hindú» e pela «parte maometana» desenvolveu-se tão rapidamente que hoje é impossível imaginar como se teria processado esse desenvolvimento.<sup>(50)</sup>

Goa fora tão bem construída com «vistosos e alinhados edifícios separados por excelentes ruas e praças adornadas de jardins»<sup>(51)</sup> e tão bem fortificada, com uma muralha, não muito alta, toda circundada por um fosso sempre cheio de água que, em 1481, resistiu ao ataque do poderoso Rajá de Bísagar.<sup>(52)</sup>

Após esta vitória tornou-se num dos portos mais florescentes da costa Índiana. Aqui apartavam os navios que sulcavam o Índico vindos do Mar Vermelho, de África, do Golfo Pérsico, do Mar da Arábia, da Baía de Bengala e de muitas outras terras orientais.

Em Goa esteve Pero da Covilhã o «homem que todas as línguas sabe, que se falar podem asy de Christãos como mouros & gentios & que todas as cousas a que ho mandaram soube, & asy dellas da conta, como has tivesse presente».<sup>(53)</sup>

Pero da Covilhã, como escreveu <sup>(54)</sup> o cronista Castanheda, «... chegado à Índia vio Calicut, & a Ilha de Goa, & enformouse bem da especiaría que avia na Índia, & da que vinha de fora, & assi dos lugares da Índia de que pos todos os nomes na carta que levava, ainda que mal escriptos».

Assim, ter-se-ia inteirado de tudo quanto na Índia se sabia não só sobre o Oceano Índico, sua história e suas navegações como também das rotas do tráfego das especiarias e pérolas, o que aliás era a missão que o Rei D. João II lhe havia determinado.

Mais tarde, já no Cairo, encontrou os dois judeus enviados pelo Rei à sua procura, Rabi Abraão e o sapateiro de Lamego Joseph, e entregou-lhes cartas para o rei em que lhe contava ho que vira na Índia & sobre Sofala ...»<sup>(55)</sup> .

Nos nossos dias escreveu <sup>(56)</sup> Armando Cortezão que «infelizmente a carta de Covilhã desapareceu, mas o simples facto de sabermos que ela existiu constitui elemento histórico de grande significado».

Em 1487-1488 Bartolomeu Dias, ao dobrar o Cabo da Boa Esperança, abriu a porta dos mares do Oriente dando o «passo decisivo para se enriquecer com dados positivos a cultura geográfica sobre a África Ocidental e sobre a ligação do Atlântico com o Índico».<sup>(57)</sup>

D. João II, os seus navegadores e homens de ciência certamente que não adormeceram, embalados, nesta descoberta. Para eles – aliás como tinha acontecido com os homens do Infante D. Henrique – só havia um caminho, ir sempre mais além, embora fosse passo a passo.

Assim, a partir de 1488 devia ter começado, pelos portugueses, a exploração sistemática da costa oriental de África e a experiência da navegação em águas do Índico.

Escreveu Armando Cortezão que «depois da viagem de Bartolomeu Dias em 1487-8, D. João II continuou a enviar navios para explorar a costa oriental africana em prosseguimento de alcançar a Índia por mar»<sup>(58)</sup> o que é corroborado pelas palavras<sup>(59)</sup> de Damião de Góes: «corrêdo hos nossos muito mais pela costa da Guine atte chegarem quasi a hos limites, & termos de Çofala, & Moçâmbique ...».

Muitos outros autores dos nossos dias, baseados em fortes argumentos, partilham a mesma opinião e o assunto tem sido abordado numa vasta bibliografia, que não é possível referir. o que nos leva, somente a remeter para os estudos de Armando Cortezão, Joaquim Bensaúde, Jaime Cortezão, Moura Braz, Pedro Machado, Viriato de Campos e outros.

Além desta remissão não podemos deixar de apontar – e dedicar-lhe algumas linhas – um velho poema árabe, a «Arjûza de Sofala» de autoria de um grande piloto e roteirista, Ibn Mâjid, escrito entre 1514 a 1535.<sup>(60)</sup>

O precioso «Arjûza de Sofala», e mais dois documentos similares, foi, há mais de cem anos, catalogado no Museu Asiático de Leninegrado – cidade que voltou a ter o seu primitivo nome, São Petersburgo – no entanto, só há perto de cinquenta anos, foi devidamente estudado, primeiramente pelo arabista russo I. J. Kratchkovsky e, depois, por T. A. Chumovosky, acabando este último por apresentar um interessante estudo sobre o mesmo, que foi publicado pela Academia de Ciências da Rússia, em 1957.<sup>(61)</sup>

Este importante documento permite deduzir que, de facto, teriam sido efectuadas – ficando, contudo, secretas – algumas viagens experimentais nas águas do Índico.<sup>(62)</sup>

Numa dessas viagens – quem sabe se chefiada pelo próprio Vasco da Gama – <sup>(63)</sup> um dos navios portugueses teria naufragado às portas de Sofala, como dá a entender a «Arjûza de Sofala», um dos três roteiros do Oceano Índico, atribuído a Ahmad Ibn Mâjid, que teria sido o piloto árabe de Vasco da Gama.<sup>(64)</sup>

Em parte comprova esse naufrágio e as suas causas o facto de Vasco da Gama ter vindo, desde o Cabo de Boa Esperança, a navegar junto à costa oriental africana como bordejando-a, tocando em pequenas enseadas e abrigos seguros mas, ao passar por Sofala – a mais importante cidade do sul de Africa, cujo nome, de maneira nenhuma podia ser desconhecido dos portugueses – fez-se ao mar, certamente para fugir ao perigoso e extenso «Parcel de Sofala» formado em torno da barra do rio Dondo.<sup>(65)</sup> Alguns autores dos nossos dias são peremptórios: «é um facto que na viagem de Vasco da Gama, em 1497-8, Sofala foi evitada».<sup>(66)</sup>

De posse de todos os dados colhidos pelos seus homens de ciência, na história da antiguidade e nas notícias práticas obtidas pelos seus navegantes e emissários – em especial Bartolomeu Dias e Pero da Covilhã – D. João II ficou a conhecer o que foi e o que era o oceano Índico e qual era o complicado panorama, político e comercial do Oriente.

Concluía, certamente, que o Índico era navegável, em determinadas épocas e em todas as direcções, partindo da opulenta Sofala até Calicut, o grande empório comercial das espe-

ciarias. Teria, então, decidido e gizado o plano do descobrimento do caminho marítimo para a Índia e alcançar a longínqua Calicut.

Para isso, em 1494, mandou fazer «dous navios : & colher a madeira de q~ se avião de fazer foi mädada cortar» <sup>(67)</sup> além de ter seleccionado homens para essa empresa e preparado os mais pequenos pormenores da expedição, inclusive a artilharia, como depreendemos da sua «Carta ao Capitam dos bombardeiros do mar», datada de 1489.<sup>(68)</sup>

Gaspar Correia, nas suas «Lendas da Índia» laconicamente anotou que o Rei de Portugal D. João II «... andando nesta negociação adoeceo e morreo».

Coube a D.Manuel I a glória do «descobrimento da Índia e daquelas partes orientais»<sup>(69)</sup> acabando a obra de D. João II, grandiosa obra que só a morte daquele grande Rei de Portugal não deixara finalizar.

No dia 8 de Julho de 1497 Vasco da Gama recebeu o seu «Regimento» e «cartas» para o Samorim de Calicut – o único potentado oriental a quem D. Manuel escreveu<sup>(70)</sup> – e embarcou para a grande aventura..

Deixou Lisboa, desceu o Tejo, entrou no imenso Oceano Atlântico, com destino à Índia, ou melhor, a Calicut.

A viagem, para a época, pode-se considerar boa: a 18 de Novembro estava à vista do Cabo de Boa Esperança que, com uma certa dificuldade, foi ultrapassado quatro dias depois. Navegou, em seguida com rumo norte – no dia 25 de Dezembro avistou terras, a que chamaria Natal, passou pela Terra da Boa Gente, fez aguada num rio a que chamou «dos Bons Sinais» – ao que dizem por ter tido indícios que ia em bom rumo. Aqui permaneceu cerca de um mês e, de novo, fez-se à vela até à Ilha de Moçambique onde começa o seu «peditório» de um piloto para Calicut.

Em Moçambique permaneceu de 7 a 13 de Abril e, no dia seguinte, chegava a Melinde,<sup>(71)</sup> onde, em poucos dias conseguiu estabelecer com o Rei e os seus súbditos uma amizade que perdurou, a favor de Portugal, por muitos e muitos anos.

Surge, então, na saga do descobrimento do caminho marítimo para a Índia, uma figura notável: a do «mouro, guzarate de nação chamado Malema Cana»<sup>(72)</sup> como escreveu João de Barros, e que hoje está identificado como «lbn Mâjid, grande mestre árabe de navegação astronómica».<sup>(73)</sup>

O encontro de Vasco da Gama com este piloto teve tanta importância que João de Barros descreveu-o, com pormenor e muito interesse no Livro IV da Década 1.

Apesar do bom acolhimento do Sultão de Melinde e das suas gentes, das interessantes conversas com o piloto Malema Cana e, certamente, da necessidade de dar descanso ao seu pessoal, reabastecer-se de água e víveres e eventuais benefícios nos navios, Vasco da Gama pouco se demorou em Melinde e, no dizer<sup>(74)</sup> de João de Barros, «se fez à vela a caminho da Índia a vinte e quatro dias de Abril».<sup>(75)</sup>

Autores dos nossos dias põem em dúvida a data da partida de Melinde – 24 de Abril – e perguntam se Vasco da Gama teria tido conhecimento do regimen das monções no Índico.

Não podemos conceber que Vasco da Gama – e muito menos lbn MMâjid, um dos melhores pilotos de todo o Índico – desconhecêssem o regimen das monções deste Oceano, tão ... regulares como o dia e a noite, tão certas como a sucessão da época das secas e das chuvas. Pode-se mesmo afirmar que as monções são o pêndulo que pauta a vida dos povos ribeirinhos do Oceano Índico.

Africanos e indianos sabem, perfeitamente, que a meados de Abril o tempo dá sinal da aproximação da monção. Além de uma vaga de calor, o vento sopra de sul «com chuva e saltos»

avisando que quem quiser fazer a travessia do Índico só tem um mês disponível para aproveitar a monção que os pilotos portugueses do Séc. XV chamavam de «Monção Tendente», favorável à travessia W.-E. mas só se podendo navegar até ao dia 25 de Maio, data em que começava o «surgidouro», pequeno período de alguns dias em que todo o navio a navegar no Índico deve recolher-se<sup>(76)</sup> ao porto mais próximo e, aqueles que já estavam em porto seguro, deviam procurar «invernar» o que, no dizer<sup>(77)</sup> de João de Barros consiste em meter os navios nos «rios e isteiros ... em fossas cobertas com folhas de palma, segundo costumam por toda aquela costa»<sup>(78)</sup>.

Ibn - Mâjid – o piloto Malema Cana dos portugueses – sabendo que a travessia do Índico se fazia, normalmente, em vinte e poucos dias<sup>(79)</sup> e que poderia chegar à Índia antes de 25 de Maio, data limite para procurar «surgidouro» num porto seguro, aproveitou a «Monção Tendente» e «se fez à vela a caminho da Índia a vinte e quatro dias de Abril», conforme João de Barros.<sup>(80)</sup>

Após vinte e dois dias de viagem chegou à cidade de Calicut onde já havia, como informou<sup>(81)</sup> Álvaro Velho no seu «Diário muitos chuveiros e trovoadas ou seja, indícios do começo da Monção de SW», a monção das grandes tempestades e chuvas torrenciais.

Os navios de Vasco da Gama – continuando a dar crédito a Álvaro Velho<sup>(82)</sup> – «pousaram» (\*) ao longo da costa, obra de légua e meia da terra acrescentando<sup>(83)</sup> João de Barros que ficaram «um pouco largo do pôrto por causa de um recife em que o mar quebrava» e onde os barcos dos pescadores «saíam a pescar».<sup>(84)</sup>

No dia seguinte, porque estavam em «mau porto e de Pedra»,<sup>(85)</sup> por indicação do próprio Rei de Calicut, os navios foram levados, por um piloto da terra, para «um lugar que se chama Pandarane, porque ali estava bom porto e que ali nos amarrássemos».<sup>(86)</sup>

Alvaro Velho acrescentou<sup>(87)</sup> que «não foram tanto dentro como o piloto que nos El-Rei mandou quisera» e que João de Barros admitiu<sup>(88)</sup> ser «um lugar mais seguro».

Assim ficaram abrigados num rio, talvez o Capocate<sup>(89)</sup>, «... obra de légua e meia (\*) onde vimos muitas naus grossas e grandes, as quais estavam varadas em seco, por respeito do porto que ali não há».

Pela descrição de Alvaro Velho de vários acontecimentos posteriores relacionados com a retenção, ou hospitalidade forçada,<sup>(90)</sup> de Vasco da Gama, levam-nos a crer que os navios portugueses não estavam muito afastados de terra, fundeados de frente de uma longa praia onde os efeitos da monção não se faziam sentir com violência pois, pequenas almadias, batéis de bordo, tonas<sup>(91)</sup> e barcas de transporte faziam, ao que parece com facilidade, a ligação com os navios ou mantinham as suas fainas habituais.

Escreveu<sup>(92)</sup> a historiadora Elaine Sanceau que «na costa ocidental (da Índia) o Samorim de Calicut era o grande Senhor do Mar. As naus de Meca iam fundear no seu porto. A Calicut acorria toda a pimenta do Malabar. Todas as especiarias do Extremo Oriente seguiam de Malaca para ali todos os anos, para se trocarem por produtos idos do Levante».

Podemos acrescentar, a estas palavras, as do Padre Gabriel Saldanha<sup>(93)</sup> que referem que em Calicut viviam os «mais importantes e mais ricos os fanáticos moplas, muçulmanos naturais da terra ou procedentes destes, além dos arabes, persas, guzarates e outros estrangeiros, estabelecidos ahí ... Estes mouros ... eram senhores do comércio do Malabar com Adem e com o Mar Vermelho, constituindo o seu principal empório em Alexandria».

Este ..... amálgama de raças e de povos era devido a um intenso tráfego marítimo-mercantil e, por isso e com toda a razão, ao soberano hindu de Calicut davam-lhe o título de Samudri – Rajá,<sup>(94)</sup> ou seja, «Rei da Terra e do Mar».

Mas, no dizer<sup>(95)</sup> de um grande viajante francês dos princípios do séc. XVII, Francisco Pyrard de Laval, «os navios que aportavam e surgem em Calicut e que trazem tôdas estas mercadorias, não estão em muita segurança, porquanto não há ali surgidouro capaz, mas simplesmente uma angra; de sorte que em ventando do mar, correm grande perigo. A terra é baixa e há um pequeno cabo ou ponta que entra pelo mar».

Diogo do Couto, nas suas Décadas, indicou<sup>(96)</sup> que ladeando Calicut, separados, apenas, por cerca de uma légua, ficavam dois rios, um «que vem desaguar em Marcaré e que pode ser navegado em bateis pelo espaço de mais de vinte e cinco léguas para navegação de bateis». Estes dois rios seriam o Capocata e o Pudiangaré e ambos podiam abrigar, na altura da monção, todos os navios que tivessem demandado Calicut. Além disso, num espaço de doze léguas, a norte da cidade, situavam-se três portos: Chomanhá, Montangué e Badorá que, conforme o que escreveu<sup>(97)</sup> Pyrard de Laval, «jazem assim como no fundo de uma enseada», que, certamente, proporcionariam abrigos seguros.

Por isso a Calicut, e seus arredores, acorriam a tomar surgidouro e a invernaem inúmeras naus dos mais distantes países. Ali ficavam durante toda a monção e, logo que esta abrandasse, começavam a aprestar os seus navios, carregando-os durante o mês de Novembro e, por alturas de Dezembro largavam para os seus portos de origem e de destino da carga, e eram tantos que nalguns dias chegavam a sair para o mar trinta a quarenta naus, o que levou os portugueses do séc. XVI a chamar a esta cidade «vespeiro de naus».

Para provar a importância do porto fluvial de Calicut basta seguir os primeiros passos de Afonso de Albuquerque na Índia e debruçar-mo-nos sobre um dos seus sonhos – o de fazer construir nesta cidade, no Rio Capocata, «pegado na água de dentro do arrecife junto do pouso das náos»<sup>(98)</sup> uma fortaleza.

Após várias contrariedades o seu sonho foi uma realidade – construiu-se uma fortaleza «tamanho e muito forte»<sup>(99)</sup> na foz do rio «porque como ali era a escapula principal dos Mouros estrangeiros, que tratavam na Índia, com se fazer ficaram atalhados de suas navegações».<sup>(100)</sup>

Um século mais tarde Francisco Pyrard de Laval escreveu<sup>(101)</sup> com admiração, que «todos os navios vinham surgir ao pé da fortaleza em toda a segurança, e ali estavam a salvo de todo o perigo e discómodo».

Assim podemos concluir que, à chegada de Vasco da Gama à Índia, a costa de Calicut era «aberta às tempestades», isto é, sem porto de mar, abrigado, mas em contra-partida, os dois rios que ladeavam a cidade asseguravam o «porto seguro» referido por Álvaro Velho e João de Barros.

Teria sido no Rio Capocata, juntamente com as «muitas naus grossas e grandes»<sup>(102)</sup> de indianos, arábés e outros estrangeiros, que invernaram os navios de Vasco da Gama «aguardando o fim da monção».

Certamente que, mesmo em águas fluviais, sofreram todos os incómodos resultantes da monção<sup>(103)</sup>, com fortes águas corredeiras e agitadas, provocando um balanço curto e duro, chuva violenta e uma humidade que quase atingia os 100%. Além disso a bordo devia haver um cheiro nauseabundo a bafio e a podre, ao qual se devia juntar o da fritagem do peixe e carne seca, em óleo rançoso de coco, a principal alimentação dos marinheiros.

Mas os navios de Vasco da Gama e as suas tripulações conseguiram, apesar de tudo, passar a monção em lugar seguro e mal tinham acabado os dois piores meses, Junho e Julho, e o tempo começava a «secar»<sup>(104)</sup> e a surgirem as chamadas<sup>(105)</sup> «chuvas-amor», tudo acordou da letargia da invernação e, apressadamente substituíram-se os cabos que tinham ficado expostos ao tempo, fizeram as respectivas «vestiduras e enramentos»<sup>(106)</sup>, untaram-se as «rodas do poleame»<sup>(107)</sup> e, na medida do possível, raspou-se o fundo dos navios, ensebando-os em seguida.

Tudo leva a crer que a monção desse distante ano de 1498 tivesse sido muito branda porque, logo no dia 29 de Agosto os navios de Vasco da Gama suspenderam do seu fundeadouro de Calicut e, como escreveu Alvaro Velho<sup>(108)</sup> «...logo fizemos as velas e nos partimos caminho de Portugal, vindo todos muito ledos por sermos tão bem aventurados de acharmos uma tão grande coisa como tínhamos achada».

Navegaram em «calma» se bem que depois tivesse surgido uma enorme trovoadas, que os levou para o mar, sinal do começo da contra-monção. Voltaram a ser arrastados para a costa, por vezes muito junto a terra, a ponto de terem contacto directo com as ligeiras «tonés» ou canoas dos pescadores.<sup>(109)</sup>

Todo o mês de Setembro os navios de Vasco da Gama, ora mais afastados ora mais juntos a terra, navegaram ao longo do litoral indiano «por respeito do vento que era pouco, com o vento de terra para o mar e a viração para terra e (de) dia com a calma». A esta explicação de Alvaro Velho,<sup>(110)</sup> João de Barros acrescentou sem<sup>(111)</sup> «os mouros usar de suas maldades» o que foi devido, conforme indicação de Castanheda<sup>(112)</sup> «se as suas naus (do Samorim) estiveram no mar, êle mandara sobre Vasco da Gama; mas estavam varadas, por ser inverno: o que é de crer que N. Senhor ordenou que os nossos fossem lá neste tempo por que pudessem escapar».

Estava-se no cambiar da Grande Monção do S.W., começo da contra monção, com ventos favoráveis para a travessia do Índico, mas de poente a nascente, a chamada «Monção Folgada» dos nossos roteiristas do séc. XVI, só favorável nos meses de Outubro a Dezembro para quem, de África, demandasse a Índia.

Apesar de ter que enfrentar ventos e condições desfavoráveis e «ante que viessem os navios que o Sabaio havia de mandar»<sup>(113)</sup> Vasco da Gama mandou que as suas naus, aproassem ao poente e se fizessem ao mar onde, de facto, os ventos e os tempos não foram propícios, queixando-se João de Barros que tiveram «com os perigos do mar, trabalhos de fome e sede, dores de novas enfermidades».<sup>(114)</sup>

«Andámos – escreveu<sup>(115)</sup> Álvaro Velho – tanto tempo em esta travessa que três meses menos três dias gastámos nela; isto com muitas calmarias e ventos contrários que em ela achámos» mas, a 2 de Janeiro, avistaram terras de África, após uma penosa viagem que levou três vezes mais que o normal. A 7 de Janeiro chegaram à hospitaleira Melinde onde, há já alguns dias, eram esperados, no entanto pouco se demoraram, apenas cinco dias.

Fizeram-se ao mar e, ao longo da costa africana, tiveram mais algumas paragens, todas de pouca duração. O desejo do regresso a Lisboa devia ser muito grande.

Passaram o temível Cabo da Boa Esperança a 20 de Março e «éramos de saúde e rijos e às vezes bem mortos de frio de grandes brisas» salientou<sup>(116)</sup> Alvaro Velho. Com ventos, calmas e trovoadas chegaram, «com assaz trabalho» junto das ilhas de Cabo Verde, onde sofreram um violento temporal que desgarrou os dois navios que restavam da frota de Vasco da Gama. Um deles, comandado por Nicolau Coelho «veio ter à barra de Lisboa a dez de Julho daquele ano de quatrocentos noventa e nove, havendo dous anos que saíra por ela»<sup>(117)</sup>.

Vasco da Gama, devido à morte de seu irmão ocorrida na Ilha Terceira, só chegou às águas amenas do Tejo, embarcado numa caravela, um mês mais tarde, em Agosto. Ele e a sua tripulação, tinham realizado o grande sonho do Rei D. João de Portugal, descoberto o caminho marítimo para a Índia.

## NOTAS

- (1) Armando Cortezão, *O Mistério de Vasco da Gama*, Coimbra, Junta Investigação do Ultramar, 1973 p. 174.
- (2) Alan Villiers, *Nos Domínios da Monção*, Porto, Liv. Civilização-Editora, 1957, p. 36.
- (\*) Nome dado pelos antigos ao Mar Vermelho, Oceano Índico e Golfo Pérsico.
- (1) C. A. Moura Braz, *O Encontro das Marinhas Oriental e Ocidental na Era dos Descobrimientos*, Lisboa, Soc. Geog. de Lisboa, 1962, p. 6.
- (1) Enciclopédia Luso-Brasileira, vol. termo «Monção», p. 586, ed.
- (1) A. Malet e J. Isaac, *L'Orient et La Grèce*, Paris, Lib. Hachette, 1926 p. 376.
- (1) Id., *ibid.*, p. 379.
- (1) Wilhelm Treve e Juri-Georg Semjonow, *A Conquista e as Riquezas da Terra*, Lx., Ed. Atlante, p. 27.
- (1) Niu Zhong Xun. *As Viagens Marítimas de Zbeng He e a sua Contribuição para os Estudos de Geografia*. In -Actas do Seminário Ciência Náutica e Técnica de Navegação nos Séculos XV e XVI-, Macau, Inst. Cult. Macau e Centro Estudos Marítimos de Macau, 1988, pp. 171, 173.
- (2) Id., *ibid.*, p. 174.
- (10) Idem.
- (11) Idem
- (12) V/autores, *Os Grandes Exploradores de Todos os Tempos*, Lx. Ed. Selecções, 1989, p. 11.
- (13) C. A. Moura Braz, op. cit., p. 8.
- (14) Guilherme Oncken, *História Universal*, Lx., Casa Bertrand e J. Bastos, 1.º vol., pp. 139, 201 e 302.
- (15) Id., *ibid.*
- (16) Id., *ibid.*, p. 300.
- (17) Vide página.
- (18) Vide op. cit., 1.º vol., p. 299.
- (19) Ignoramos o que G. Oncken pretendia dizer com a expressão «atravessando diagonalmente o mar».
- (20) G. Oncken, op. cit., 1.º vol., 301.
- (21) Historiador grego, nasceu em Halicarnasso c. 484 e fal. em Túrio, c. 420 a. C.
- (22) Op. e vol. cit., p. 301.
- (23) Idem, p. 302.
- (24) Vide: *Os Grandes Exploradores de Todos os Tempos*, pp. 18 e 46.
- (25) D. S. Margoliouth, *Islamismo*, Barcelona, ed. Labor Vide, th., *História do Homem nos últimos dois milhões de anos*, Lx., Ed. das Selecções p. 209.
- (26) Vide op. ant. cit., p. 209.
- (27) Idem.
- (28) Vide: Fernanda Espinosa e Maria Luísa Guerra, *História, Idade Média, Idade Moderna*, Porto, Ed. E.L. Fluminense, p. 48.
- (29) Ao que se julga tradução do grego ou do assírio. Consulte-se: Ivan Kupcik, *Cartes Géographiques Anciennes*, Paris, Gründ, 1981, pp. 26 e segs.
- (30) Nasceu em Túnis em 1332 e faleceu no Cairo em 1406. Foi autor de várias obras como a *Crônica Geral de Viagens e Prolegômenos*, onde expõe a sua filosofia da história.
- (31) Nasceu em Tãnger em 1304 e faleceu em Fez em 1377. Foi um dos mais famosos viajantes medievais. Fez uma viagem de 26 anos através da África, Ásia e algumas regiões da China. Na sua descida da costa oriental africana chegou a Quiloa, descrevendo-a como «uma das mais belas cidades». Visitou Sofala antes de atravessar o Índico «nos barcos que navegam com as monções». Consultem-se as já citadas obras das Selecções *Os Grandes Exploradores. e a História do Homem* respectivamente pp. 46 e 209.
- (32) Vide Elaine Sanceau, *Casos e Curiosidades* Porto, Liv. Civilização.
- (33) Tinham partido de Lisboa em Maio desse ano.
- (34) Armando Cortezão, op. cit., p. 91.
- (35) Idem, p. 184.
- (36) Op. ant. cit., p. 184.
- (37) Contudo Vasco da Gama passou ao largo de Sofala. Vide A. Cortezão, op. cit., p. 174, nota (36).
- (38) Mora Braz, op. cit., p. 23.
- (39) Idem, 26.

(<sup>60</sup>) Para um maior esclarecimento consulte-se: «Relation des voyages faits par les arabes et les persans dans l'Inde et à la Chine dans le IX Siecle de J. C.» publié par Mr. Reinaud, Paris, 1845 e «Memoire Géographique, historique et Scientifique sur l'Inde antérieurement au milieu du XI<sup>e</sup> Sidele de J. C., d'après les auteurs Arabes, Perses et Chinois» par Reinaud, 1849.

(<sup>61</sup>) Vide: *Museu Marítimo de Macau*. Roteiro, Macau, Museu Marítimo, 1988.

Uma réplica, em miniatura, deste navio encontra-se em exposição no Museu Marítimo, de Macau.

(<sup>62</sup>) In: Seminário de Ciência Náutica e Técnicas de Navegação nos Séculos XV e XVI, que se realizou em Macau no ano de 1988.

(<sup>63</sup>) Niu Z. Xun, op. cit., p. 175.

(<sup>64</sup>) A transmissão oral dos indianos é muito grande. Escritos sagrados e códigos de justiça, como os Vedas e as Leis de Manus, escritas há mais de quatro mil anos foram transmitidos de geração para geração, por via oral e somente há 300 ou 400 anos é que foram escritos.

(<sup>65</sup>) Tradição popular colhida em Goa em 1953. Consulte-se: Sten Konow, *Índia*, Barcelona, ed. Labor, pp. 28-33.

(<sup>66</sup>) Bragança Pereira, *Etnografia da Índia Portuguesa*, Nova Goa, Imprensa Nacional 1923, 1.<sup>o</sup> vol p. 214.

(<sup>67</sup>) A. M. da Cunha, *A Índia Antiga e Moderna*, Nova Goa, 1968 p. 49.

(<sup>68</sup>) A. Lopes Mendes, *A Índia Portuguesa*, Lx., Imp. Nac., 1886, 1.<sup>o</sup> vol. p. 211.

(<sup>69</sup>) Na literatura hindu *Goa* é normalmente, designada por «Gomant». Vide: Prof. Dr. Panduranga Pissurlencar – *O último historiador português de Goa* – na revista «O Oriente Português» n.º 18 e 22 de 1938 e no Boleim da Agência Geral da Colónias, n.º 107, nos seus diversos estudos sobre as «Antigas Capitais de Goa».

(<sup>70</sup>) Idem.

(<sup>71</sup>) Padre Gabriel Saldanha, *História de Goa*, Nova Goa, Liv. Coelho, 1925, 1.<sup>o</sup> vol., p. Sobre a História de Goa podem-se consultar muitos autores portugueses, como: Germano Correia, J. J. Fragoso, Maria Ermelinda Gomes, Alexandre Lobato, Conde Mahém, Bragança Pereira, P. Pissurlencar, Cunha, Rivarra Filipe Nery, além dos cronistas clássicos.

(<sup>72</sup>) Idem.

(<sup>73</sup>) A. Cortezão, op. cit., p. 96, nota (<sup>74</sup>).

(<sup>74</sup>) Idem p. 94.

(<sup>75</sup>) Idem.

(<sup>76</sup>) Idem, p. 98.

(<sup>77</sup>) José Pedro Machado e Viriato de Campos, *Vasco da Gama e a sua Viagem de Descobrimto*, Lx., 1969.

(<sup>78</sup>) A. Cortezão, op. cit., p. 103.

(<sup>79</sup>) In *Chronica de D. Manuel*, cap. XXIII, referência de A. Cortezão, op. cit. p. 185.

(<sup>80</sup>) Consulte-se: J. P. Machado e V. Campos e também A. Cortezão, op. cit. respectivamente pp. 41 e 101.

(<sup>81</sup>) Idem .

(<sup>82</sup>) A. Cortezão op. cit., p. 187.

(<sup>83</sup>) Hipótese posta por muitos historiadores dos descobrimentos, incluindo A. Cortezão, op. cit., pp. 105 e 107.

(<sup>84</sup>) Veja-se P. Machado e V. Campos e, ainda, A. Cortezão, op. cit., respectivamente, pp. 41 e 103.

(<sup>85</sup>) Roteiristas portugueses aconselhavam que a navegação, para quem viesse do Sul, junto a Sofala, se devia fazer com a «sonda na mão». Logo que esta acusasse menos de 14 braças, «era de fugir de terra».

(<sup>86</sup>) A. Cortezão, op. cit., p. 104.

(<sup>87</sup>) Garcia de Rezende, *Chronica do Rei Dom João II*.

(<sup>88</sup>) Este documento encontra-se transcrito em letra de imprensa por Silva Marques e Varela Rubim.

(<sup>89</sup>) Vide: Elaine Sanceau, *O Caminho da Índia*, Porto, Liv. Civilização, pp. 72 e seg.

(<sup>90</sup>) O que prova que o destino de Vasco da Gama estava bem marcado e que nada foi obra do acaso.

(<sup>91</sup>) Para a elaboração deste trabalho seguiu-se o *Relato Directo da Viagem de Descobrimto do Caminho Marítimo para a Índia*, segundo manuscrito anónimo existente na Biblioteca Municipal do Porto (Versão Moderna), apresentada por J. P. Machado e V. Campos, op. cit., pp. 113 a 225.

Este relato é atribuído a Álvaro Velho e assim, sempre que se faça uma remissão para Álvaro Velho, entenda-se que se está a seguir a obra e autores indicados.

Álvaro Velho, p. 157. Vide: Jean Poujade, *La Route des Indes et ses Navires*, Paris, Payot, 1946, p. 114.

(<sup>92</sup>) João de Barros, *O Descobrimto do Caminho da Índia Livro IV da década I Lx.*, Liv. Sá da Costa – Editora, 1945, p. 85.

(<sup>65</sup>) J. P. Machado e V. Campos, op. cit., p. 78.

(<sup>66</sup>) Op. cit., p. 87.

(<sup>67</sup>) Esta data, de 24 de Abril, também é seguida por Álvaro Velho, op. cit. p. 163, e por muitos autores modernos. No entanto há autores que admitem, que tivesse sido a 6 de Agosto.

(<sup>68</sup>) João Vidago, no seu completo trabalho e bem fundamentado *Sumário da Carreira da Índia*, publicado nos «Anais do Club Militar Naval», em 1969, não indica nenhum navio – exceptuando o galeão «Botafogo» que fundeou na barra da Aguada em 20 de Julho de 1512 – que tivesse chegado a Goa entre o dia 28 de Maio e meados de Agosto.

(<sup>69</sup>) Op. cit., p. 97.

(<sup>70</sup>) Há cerca de 50 anos, em Goa, vimos idêntico procedimento. Navios de um certo porte (vide : Bragança Pereira, op. cit., 2.º vol., pp. 88-95) recolhiam-se em pequenos esteiros, ou mesmo valas feitas pelo homem, nos canais de Marcela, Mapuçá, Naroá e no de Combarjua, que depois eram fechados com troncos de árvores formando uma espécie de dique. Aos navios eram apeados os mastros e recolhido todo o material, sendo depois cobertos com olas.

(<sup>71</sup>) O que ainda hoje se verifica em barcos à vela. Vide: A. Villiers, op. cit.

(<sup>72</sup>) Vide nota (<sup>75</sup>).

(<sup>73</sup>) Op. cit., p. 165.

(<sup>74</sup>) Idem.

(<sup>75</sup>) Op. cit., p. 97.

(<sup>76</sup>) Idem.

(<sup>77</sup>) A. Velho, op. cit., p. 167.

(<sup>78</sup>) Idem. O emprego da expressão «amarrássemos» – repetida a p. 169, «... depois de estarmos assentados e amarrados no dito porto...» – em vez de «pousar», geralmente usado no sentido de «fundeado», faz pressupor que fosse uma amarração especial, com dois ou mais ferros largos para o mar e com cabos passados, pela proa e popa, a terra, para poderem aguentar a violência da monção.

(<sup>79</sup>) Idem, p. 169.

(<sup>80</sup>) J. Barros, op. cit., p. 99.

(<sup>81</sup>) Também chamado Capotata ou Capotate. Consulte-se Dúogo do Couto, Dec. XII, Liv. I, Cap. XVIII, o roteiro da costa de Malabar de Cananor a Cochi

(<sup>82</sup>) Supomos que seria desde a foz deste rio, que era navegável a batéis por vinte e cinco milhas.

(<sup>83</sup>) Veja-se A. Velho, op. cit., pp. 171, 185 a 191.

(<sup>84</sup>) Vulgarmente em Goa chamam-se «tonas» a pequenas embarcações, feitas «de um só tronco, acrescentada na parte superior por uma borda muito inclinada para fora e bastante alta». Tem como acessório, para não se voltar, a «cangalha». Vide B. Pereira, op. cit., 2.º vol., p. 92.

(<sup>85</sup>) Op. cit., p. 15.

(<sup>86</sup>) Op. cit., 1.º vol., p. 27.

(<sup>87</sup>) O «Samorim» dos portugueses.

(<sup>88</sup>) In: *Viagem de Francisco Pyrard de Laval*, versão portuguesa correcta e anotada por Joaquim Heliodoro da Cunha Rivara. Ed. revista e actualizada por A. Magalhães Basto. Porto, Liv. Civilização 1.º vol. p. 299.

(<sup>89</sup>) Vide Dec. XII, Liv. I, cap. XVIII.

(<sup>90</sup>) Op. cit., 1.º vol., p. 256.

(<sup>91</sup>) Vide: «Comentários de Afonso de Albuquerque» prefácio de Joaquim Veríssimo Serrão, Lx., 5ª Ed., 1973, 2.º vol., Parte IV, p. 84

(<sup>92</sup>) Idem.

(<sup>93</sup>) Idem, p. 86.

(<sup>94</sup>) Pyrard de Laval, op. cit., 1.º vol. p. 261.

(<sup>95</sup>) A. Velho, op. cit., p. 171.

(<sup>96</sup>) Vide Pyrard de Laval, op. cit., 1.º vol., p. 326. Vide nota (<sup>95</sup>).

(<sup>97</sup>) Termo popular goês com o significado de deixar de chover.

(<sup>98</sup>) Nome dado pelos goeses às chuvas que vinham depois de 15 de Agosto.

(<sup>99</sup>) Termo usado nos sécs. XVI e XVII para se designar o que hoje se chama «aparelhar», ou seja, preparar o navio para a viagem. Vide H. Leitão e V. Lopes, op. cit., termos, a p. 230, «enramamento» e «enramar».

(<sup>100</sup>) Conjunto de peças (então todas de madeira), compostas pela «caixa, roda e eixo», destinadas à passagem de cabos. Vide: H. Leitão e V. Lopes, op. cit., p. 419.

(<sup>108</sup>) Op. cit., p. 205.

(<sup>109</sup>) J. de Barros, a p. 132 da op. cit., indica: «tonés, que são barcos pequenos». A. Velho geralmente chama-lhes «barcas» dando a entender que eram pequenas. Cronistas e autores portugueses chamavam-lhes «Tonies», afirmando Antonio do Couto Castelo Branco, nas suas «Memórias Militares» (Tratado XXIV, p. 285) que era «uma forte embarcação». O Almirante Augusto Neuparth, num Relatório elaborado como Capitão dos Portos da Índia (vid. Bragança Pereira, op. cit., p. 88) indica: «A tona varia muito na sua tonelagem que pode ir desde 5 a 30 toneladas». Veja-se a nota (<sup>91</sup>).

(<sup>110</sup>) Op. cit., p. 207.

(<sup>111</sup>) Op. cit., pp. 132 e segs.

(<sup>112</sup>) Cit. a nota (<sup>1</sup>) p. 131 de «O Descobrimento do Caminho da Índia».

(<sup>113</sup>) J. de Barros, op. cit., p. 143.

(<sup>114</sup>) Idem, p.135.

(<sup>115</sup>) A. Velho, op. cit., p. 219.

(<sup>116</sup>) Idem, p. 225.

(<sup>117</sup>) J. de Barros, op. cit., p. 145.

## BIBLIOGRAFIA

- ALBUQUERQUE, Afonso de, *Comentários de Afonso de Albuquerque*, prefácio de Joaquim Veríssimo Serrão, Lisboa, Imprensa Nacional-Casa da Moeda 1973.
- BARROS, João de, *O Descobrimento do Caminho da Índia* (Livro IV da Década I), prefácio e notas de António Sérgio, Lisboa, Liv. Sá da Costa, 2.ª ed. 1945.
- BENSAÚDE, Joaquim *L'Astronomie Nautique au Portugal à l'Époque des Grands Découverts*, in «Opera Omnia», vol. I, Lisboa, Academia Portuguesa da História 1995.
- BOLEO, J. de Oliveira *A Actividade Marítima no Índico e no Pacífico em Tempos Pregâmicos*, Lisboa, Centro de Estudos de Marinha, 1974.
- BOXER, C. R., *O Império Marítimo Português 1415-1825* tradução de Inês Silva Duarte, Lisboa, Edições 70, 1992.
- BRAZ, C. A. Moura, *O Encontro das Marinbarias Oriental e Ocidental na Era dos Descobrimentos*, introdução e notas de Júlio Gonçalves, Lisboa Edição da Sociedade de Geografia de Lisboa, 1962.
- CAMPOS, Viriato (e José Pedro Machado), *Vasco da Gama e a sua Viagem de Descobrimento*, com a edição crítica e leitura actualizada do relato Anónimo da Viagem, Lisboa, 1969.
- CORTEZÃO, Armando, *O Mistério de Vasco da Gama*, Coimbra, Junta de Investigações do Ultramar, 1973.
- CORTEZÃO, Jaime, *A Política de Sigilo dos Descobrimentos, os Tempos do Infante D. Henrique e de D. João II*, Lisboa, C.E.C. 5.º C.M.I.D.H., 1960.
- CUNHA, A. M. da, *A Índia Antiga e Moderna*, Nova Goa, 1935.
- FARO, Com. Sousa, *A Barra da Aguada e o Porto de Mormugão*, Lisboa, «Rev. Portuguesa Colonial e Marítima».
- IRIA, Alberto, *Da Navegação Portuguesa no Índico no Século XVII*, Lisboa, C.E.H.U., 1973.
- ISAAC, J. (e A. Malet), *L'Orient et la Grèce*, Paris, Librairie Hachette, 1926.
- KENOW, Prof. Sten, *Índia*, Barcelona, ed., Labor, 1930.
- KUPOIK, Ivan, *Cartes Géographiques Ancienés*, tradução de Suzane Bartošek, Paris, 1989.
- LEONE, Metzner, Lisboa, Editorial Aster, 1968.
- MACHADO, José Pedro, (e Viriato Campos), *Vasco da Gama e a sua Viagem de Descobrimento*, com a edição crítica e leitura actualizada do relato Anónimo da Viagem, Lisboa, 1969.
- MALET, A. (e J. Isaac), *L'Orient et la Grèce*, Paris, Librairie Hachette, 1926.
- MENDES, A. Lopes, *A Índia Portuguesa*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1886.
- NEUPARTH, Eng. Hdr. Augusto Eduardo, *A Barra do Mandory e a necessidade de estudo dos canaes d'este Rio e do Zuary*, Lisboa, Rev. Portuguesa Colonial e Marítima.
- PEREIRA, A. B. de Bragança, *Etnografia da Índia Portuguesa*, Bastorá, Tipografia Rangel, 1940.
- ONCKEN, Guilherme, *História Universal*, Lisboa, Livrarias Ailaud Bertrand; Livraria Francisco Alves, Rio de Janeiro.
- PERES, Damião, *Os Descobrimentos Portugueses*, Lisboa, Ed. Verbo, 1970.
- POUJADE, Jean, *La Route des Indes et ses Navires*, Paris, Payot, 1946.
- PYRARD, Francisco, *Viagem de Francisco Pyrard*, de Laval. Versão portuguesa correcta e anotada por Joaquim Heliodoro da Cunha Rivara. Ed. revista e actualizada por A. de Magalhães Basto, Porto, Livr. Civilização.
- SALDANHA, Padre M. J. Gabriel de, *História de Goa (Política e arqueológica)*, Nova Goa, Liv. Coelho, 1925.
- SANCEAU, Elaine, *O Caminho da Índia*, Porto, Liv. Civilização, 1948 D. João II, Porto, Liv. Civilização - Editora, 1952.
- SEMJONOW, Juri-Georg (e Wilhelm Trewe), *A Conquista e as Riquezas da Terra*, Lisboa, Ed. Atlante.

- TREWE, Wilhelm (e Juri-Georg Semjonow), *A Conquista e as Riquezas da Terra*, Lisboa, Ed. Atlante.
- SOUSA, Manuel de Faria e, *Ásia Portuguesa*, Porto, Liv. Civilização Editora, 1943.
- VIDAGO, João, *Sumário da Carreira da Índia*, Lisboa, «Anais do Club Militar Naval», 1969.
- VILLIERS, Alan, *Nos Domínios da Monção*, Porto, Liv. Civilização Editora, 1957.
- RECLUS, Elisée, *Nouvelle Géographie Universelle. La Terre et les Hommes*, Paris, Lib. Hachette.
- V/A.:
- Museu Marítimo de Macau, *Roteiro*, Macau, Museu Marítimo, 1988.
  - *História do Homem nos Últimos Dois Milhões de Anos*, Lisboa, «Seleccões do Reader's Digest», 1978.
  - *Os Grandes Exploradores de Todos os Tempos*, Lisboa, «Seleccões do Reader's Digest», 1989.
  - *Actas do Seminário de Ciência Náutica e Técnicas de Navegação nos Séculos XV e XVI*, Macau, I.C.M. e C.E.M.M., 1988.
- XU'N, Niu Zhong, *As Viagens Marítimas de Zheng He e a sua Contribuição para os Estudos de Geografia*, Macau, «Actas do Seminário de Ciência Náutica e Técnicas de Navegação nos Séculos XV e XVI», 1988.



# Logística na armada de Vasco da Gama

1.º ten. António José Duarte Costa Canas

## INTRODUÇÃO

A primeira viagem realizada por via marítima entre Portugal e o sub continente indiano obteve sucesso graças ao elevado nível de preparação da mesma. Esta preparação verificou-se em diversos níveis, tendo alguns deles sido já tema de diversos estudos e debates. De entre estes destacamos a preparação a nível técnico e náutico, com as viagens que permitiram o reconhecimento das águas e costas africanas do Atlântico Sul, de modo a conhecer as condições meteorológicas e oceanográficas que seriam previsíveis ao longo do percurso, por um lado, e a encontrar a ligação entre o Atlântico e o Índico por outro. A referida viagem pode mesmo ser integrada num plano estratégico global, que veio alterar a posição de Portugal no mundo conhecido de então, tanto a nível político como económico.

Uma navegação com uma duração tão alargada, como foi a realizada por Vasco da Gama acarretaria problemas de carácter logístico que importava resolver, para garantir o seu sucesso. Neste trabalho vamos tentar analisar quais foram os problemas que se colocaram nessa viagem e a forma como os mesmos foram resolvidos. Começemos por definir o nosso objecto, ou seja o que entendemos por logística. Por um lado, englobamos neste termo o abastecimento de víveres e outros géneros necessários aos marinheiros, mas também abarcamos nesta definição as reparações que foram sendo realizadas ao longo do trajecto, ou seja as acções que caem no âmbito da manutenção. Finalmente, dada a grande relação entre a alimentação e os problemas de saúde que ocorriam ao longo da viagem, estes também serão aqui analisados.

Para conseguirmos atingir o nosso propósito, após uma leitura das fontes, na qual recolhemos os dados referentes ao tema que nos interessa, tentaremos apresentar respostas para algumas questões:

Quais os produtos de que os marinheiros se abasteceram, ao longo da viagem? Antes de avançar para as questões seguintes importa fazer um pequeno parêntese para esclarecer quais os produtos que nos interessam. No âmbito deste estudo, estamos apenas interessados nos produtos necessários ao regular funcionamento da armada, pelo que as especiarias não serão consideradas, pois embora algumas fossem eventualmente consumidas a bordo, o objectivo da viagem era a obtenção das mesmas com intuítos comerciais.

Interessa-nos saber de que modo os mesmos produtos eram obtidos:

- Compra dos mesmos às populações litorais?
- Simples recolha de produtos naturais, nos locais onde paravam?
- Estas actividades de compra e/ou recolha eram pacíficas ou violentas?
- Que género de acções de manutenção foram levadas a cabo, distinguindo aquelas que foram realizadas com os navios a navegar daquelas que apenas se poderiam realizar com os navios em seco?
- Quais os problemas de saúde verificados ao longo da viagem?

Finalmente, tentaremos analisar se foram tomadas algumas providências especiais, no planeamento desta viagem tão longa, de modo a garantir que a mesma não falharia devido a problemas logísticos.

## AS FONTES

Embora não seja nossa intenção fazer um estudo detalhado dos textos, sob o ponto de vista de classificação literária, ou debater as polémicas que eventualmente existam em torno de alguns deles consideramos de todo o interesse fazer uma breve apresentação das obras empregues neste trabalho. As fontes por nós utilizadas foram: o denominado *Roteiro da Primeira Viagem de Vasco da Gama*, classicamente atribuído a Álvaro Velho, embora existam grandes incertezas sobre a sua verdadeira autoria, o *Esmeraldo de Situ Orbis* de Duarte Pacheco Pereira, a *História do Descobrimento e Conquista da Índia* por Fernão Lopes de Castanheda e as *Décadas da Ásia* da autoria de João de Barros.

Embora não sejam os únicos que abordam o tema, os textos indicados fornecem-nos um conjunto muito grande de informações sobre a viagem, permitindo-nos avançar com algumas propostas de resposta às questões inicialmente colocadas. De seguida tentaremos fazer um breve resumo dos aspectos mais importantes de cada um dos textos, no que se relaciona com o objectivo desta apresentação.

Começemos pelo texto de Álvaro Velho, que assim designaremos por uma questão de comodidade, pois será concertada esta a forma como é mais conhecido. A sua classificação literária tem sido um assunto polémico, o que aliás acontece com a maioria dos textos da dita Literatura de Viagens ou Literatura da Expansão. Será um Roteiro, um Diário ou uma Relação? Esta discussão sai fora dos objectivos desta comunicação, pelo que apenas aqui fica a questão. O que nos importa notar é que este texto é o relato duma testemunha directa que realizou a viagem, tendo passado pelas mesmas dificuldades que os restantes membros das tripulações. O texto não descreve o dia-a-dia, relatando apenas os factos mais importantes: as avarias graves, as paragens, os confrontos com as populações litorais, tudo aquilo que nos possa dar uma ideia das dificuldades sentidas durante a viagem. É um texto que não nos parece ter um carácter oficial, ao contrário dos restantes. O autor não se preocupa com o enaltecimento desta ou daquela figura, o que não acontece com os demais textos. Para este trabalho utilizámos a edição de 1960, da Agência Geral do Ultramar, com prefácio e anotações de Fontoura da Costa. Consultámos ainda a edição de 1960, de João Pedro Machado e Viriato Campos, da Câmara Municipal de Lisboa e a tradução para francês por Paul Teyssier e Paul Valentin publicada pelas Editions Chandeigne em 1995.

O *Esmeraldo de Situ Orbis* é um texto bastante complexo. De acordo com as palavras do seu próprio autor, pretenderia ser um roteiro que permitisse a viagem até à Índia, descrevendo todas as regiões costeiras do percurso. Esse objectivo é conseguido, pelo menos no que concerne à costa ocidental de África, tendo o texto ficado aparentemente incompleto, não fazendo a descrição das regiões costeiras a partir do Rio do Infante. Mas além desse seu carácter roteirístico, o texto de Pacheco Pereira tem aspectos que o aproximam muito doutro género de textos, nomeadamente das crónicas. A sua estrutura confirma esta afirmação, estando dividido em livros, nos quais seriam descritas as regiões descobertas por iniciativa do Infante D. Henrique. D. Afonso V, D. João II e D. Manuel I. Ao longo do texto são muitos os passos em que enaltece as acções daquelas figuras, especialmente do último dos monarcas, a quem o livro é

dedicado. É neste contexto que se consegue compreender a inclusão dum capítulo dedicado à primeira viagem para a Índia, iniciativa do *Venturoso*. As palavras de Pacheco Pereira, embora não descrevam a viagem propriamente dita, fornecem-nos informações extremamente úteis sobre a preparação da mesma, sob o ponto de vista logístico. A edição por nós utilizada foi a de 1975, da Sociedade de Geografia de Lisboa, que é a reprodução da realizada por aquela entidade científica em 1905, anotada por Epifânio da Silva Dias.

O texto de Castanheda é também uma obra que tem por objectivo enaltecer o papel dos Portugueses, especialmente daqueles que os dirigem, nessas acções de descobrimento e conquista. A principal fonte onde Castanheda se teria inspirado para a descrição da viagem de Vasco da Gama, seria o texto de Álvaro Velho, existindo muitos excertos que quase poderíamos classificar como decalque das palavras daquele autor. No entanto, não teria sido ele a única fonte, pois por vezes Castanheda complementa as informações que ele nos fornece no seu *Roteiro*. Para este trabalho socorremo-nos da edição de 1979 de Lello & Irmãos, com introdução e revisão de M. Lopes de Almeida.

A obra de João de Barros também nos fornece, nos seus primeiros livros uma descrição dos feitos realizados pelos Portugueses nas suas acções de descobrimento, desde a época do Infante D. Henrique. Deste modo, teria obrigatoriamente que descrever a primeira viagem de Vasco da Gama para a Índia. O seu texto é um pouco sintético, quando comparado com o de Álvaro Velho ou o de Castanheda, mas mesmo assim por vezes fornece-nos informações que os outros dois não referiram. A edição utilizada foi a de 1945, publicada pela Agência Geral das Colónias, com anotações de Hernâni Cidade.

Para finalizar esta pequena abordagem dos textos que serviram de base a este trabalho devemos referir as Instruções dadas por Vasco da Gama para a Armada de Pedro Álvares Cabral, que em 1500 descobriu o Brasil. O referido texto foi propositadamente considerado como separado dos restantes pois não é um texto que descreva a viagem ou a sua preparação. Contudo, como as instruções dadas por Gama seriam decerto resultado da sua experiência na dita navegação, achámos por bem incluí-las, pois fornecem-nos algumas pistas sobre as maiores dificuldades sentidas durante o percurso.

## **ABASTECIMENTOS**

O primeiro aspecto que analisaremos será apresentar quais os produtos que as fontes referem como tendo sido obtidos pelos marinheiros ao longo do seu trajecto. Podemos dividi-los em três grupos:

- lenha;
- produtos alimentares;
- água.

Quanto ao primeiro, a lenha, aparece por diversas vezes referenciado nas fontes. Embora não seja um produto essencial à sobrevivência, seria bastante útil a bordo, pois sem ela não seria possível conseguir-se confeccionar refeições cozinhadas. Também seria eventualmente necessária para aquecimento dos tripulantes, especialmente nas altas latitudes praticadas a Sul do continente africano. Embora não seja referida esta utilização, encontramos alusão às baixas temperaturas encontradas nessas regiões.

No que se refere aos produtos alimentares, eles seriam variados, sendo contudo bastante dependentes das existências numa determinada região, como é óbvio.

Em primeiro lugar os produtos de origem marinha. Na época era perfeitamente natural que navios cuja principal missão era de índole comercial ou militar recorressem à pesca para obtenção de géneros alimentares de que necessitassem. Encontramos esse facto por diversas vezes referido, pelo que podemos supor que seria uma prática corrente, permitindo o consumo de produtos frescos. No entanto, não seria a pesca realizada directamente pelos membros da tripulação, a única forma de obtenção de peixe e outros seres marinhos. Encontramos também, por diversas vezes informações sobre a aquisição desses produtos a pescadores locais, especialmente junto ao sub continente indiano.

No que respeita aos produtos que seriam obtidos, na maioria das vezes apenas é feita menção ao facto de terem feito uma pescaria ou terem adquirido pescado aos habitantes dum determinado local. Contudo, encontramos algumas informações sobre os animais que seriam recolhidos nessas pescarias. Assim João de Barros informa-nos que, à ida na Baía de Santa Helena, enquanto alguns dos marinheiros «mariscavam lagostas, por haver ali muitas», outros elementos dos navios, entre eles Paulo da Gama dedicaram-se a apanhar baleatos, que ali andavam atrás de cardumes. O processo de apanhar estes cetáceos consistia em usar um arpão, lançado por uma fiska, conforme o mesmo autor nos indica. No regresso, na Aguada de São Brás, fizeram uma caçada de solitícários, ou seja pinguins da região do Cabo, lobos-marinhos e anchovas, que foram os alimentos consumidos durante o percurso realizado até à região da Guiné. O facto é mencionado numa forma que dá a entender ter sido feito este abastecimento como uma solução de recurso, pelo facto de não ser possível obter outro género de produtos.

As populações dos locais em que paravam forneciam-lhes diversos produtos. Já vimos que entre estes se incluía o pescado. O abastecimento de carne seria também feito junto destas populações. Encontramos referências ao abastecimento de carne de gado ovino e bovino, assim como de aves domésticas. Também junto destas populações do litoral fariam abastecimento de frutas e legumes. Estes últimos géneros assumiriam uma importância fundamental para a saúde dos tripulantes, pelo que voltaremos a mencioná-los quanto for analisada esta questão. Finalmente, de referir que também são mencionados ovos e leite de vaca entre os produtos fornecidos à armada durante a viagem.

Para terminar esta questão dos produtos que teriam sido adquiridos pelos navios ao longo da viagem, vamos analisar aquele, que em nossa opinião, seria o mais importante: a água. Não pretendemos afirmar que os outros não seriam também importantes. No entanto, aquele que é mais vezes mencionado como tendo obrigado o navio a arribar, para que a missão não falhasse seria o precioso líquido.

Embora não nos seja possível determinar a capacidade de armazenamento de água dos navios de Vasco da Gama ela deveria ser bastante razoável, se tivermos em conta as necessidades da época. Como argumentos a favor desta suposição, apresentamos uma informação que ele próprio fornece nas instruções para a armada de Álvares Cabral. Segundo as suas palavras, os navios na viagem de ida, caso tivessem água suficiente para quatro meses quando passassem junto da Ilha de Santiago de Cabo Verde, não teriam necessidade de parar nesse arquipélago, seguindo viagem para a travessia do Atlântico Sul. Como antes de atingir aquele arquipélago os navios já andariam há algum tempo no mar, parece-nos razoável concluir que seria normal terem capacidade para mais de quatro meses de aguada. Obviamente este valor tem que ser visto à luz da época, não tendo nada a ver com aquilo que hoje se considera a quantidade de água necessária para um ser humano no seu dia-a-dia. Não andaremos muito longe da verdade se afirmarmos que a água doce serviria apenas para a confecção de alimentos e para beber. Quanto à culinária, em situações de escassez da água doce seria realizada com

água salgada, sempre disponível, como aliás nos é relatado nos textos. Após esta pequena abordagem da importância daquele líquido, passemos a observar quais as referências que as fontes nos fornecem sobre o assunto.

Praticamente em todas as paragens realizadas ao longo da viagem foi feito abastecimento de água. No entanto, isso não foi suficiente para evitar algumas situações de escassez da mesma a bordo. A primeira aconteceu nos primeiros dias que a frota sulcou as águas do Índico. Apesar de se terem reabastecido nos primeiros dias de Dezembro, aparentemente sem problemas, na Angra de São Brás, no início de Janeiro já cozinhavam com água salgada e racionavam a água para beber. Esta situação é de difícil explicação se tivermos presente que na tirada da Ilha de Santiago para Santa Helena, que durou cerca de três meses, este problema não surgiu, e por outro lado, não são referidos grandes problemas no abastecimento na Angra de São Brás. Encontramos a informação de que os habitantes do local perguntaram porque motivo recolhiam os Portugueses a água. No entanto, pelas informações que os textos nos oferecem, não teriam surgido grandes dificuldades na recolha da mesma.

Uma das razões apresentadas para justificar a paragem em Moçambique também terá sido a falta de água. Mais uma vez é difícil compreender esta situação, pois os navios estiveram parados até vinte e quatro de Fevereiro no Rio dos Bons Sinais, onde aparentemente se abasteceram de água sem problemas e menos de um mês depois tiveram necessidade de entrar em Moçambique para se reabastecerem.

Relativamente à viagem de regresso, não surgem informações sobre os problemas que a falta de água teria provocado. Apesar da travessia desde a Índia até à costa oriental de África ter sido bastante complicada, tendo levado mesmo os capitães a considerarem a hipótese de voltar atrás caso não surgisse vento favorável, a água não parece ter constituído grande problema. Uma possível explicação poderá ser o facto de já ser tão pouca a gente a bordo, o que teria como consequência um menor consumo, ou então, porque podendo prever uma travessia demorada, sem hipóteses de arribada, os navios tenham sido abastecidos convenientemente.

Como podemos observar, por vezes escasseava a água a bordo. A principal causa seria um deficiente abastecimento desse líquido nas paragens realizadas para o efeito. Vamos seguidamente apresentar alguns dos motivos para essa situação. Os locais para recolha da água doce nem sempre estariam situados de modo a permitir um embarque rápido e em quantidades suficientes para as necessidades de bordo. A paragem no Rio do Cobre comprova aquilo que acabamos de afirmar. Os navios estiveram cinco dias a recolher água, não tendo tal período sido suficiente. Tiveram contudo que abandonar o local pois o vento estava favorável para continuarem a viagem, tendo eles aproveitado esse facto para continuarem a exploração da costa oriental de África.

Outro grande obstáculo, porventura o maior, seria a resistência demonstrada por várias populações litorais à recolha daquele líquido. Já anteriormente mencionámos o facto dos habitantes da Aguada de São Brás terem «questionado» porque motivo os Portugueses lhes tiravam a água. Neste local não chegou a existir um confronto para a recolha da água. Pelo contrário, em Moçambique, o referido líquido apenas foi obtido pela força, após uma autêntica batalha, com os habitantes da terra a defenderem o acesso à aguada. Os marinheiros apenas conseguiram atingir o local com a utilização de artilharia. Em Moçambique além deste confronto a recolha de água foi também dificultada, duma forma mais indirecta. Como os Portugueses não conheciam exactamente os locais onde se poderiam abastecer, confiaram no piloto mouro que levavam, para lhes indicar esses locais. O referido piloto teria andado uma noite inteira para indicar onde eram as aguadas, não tendo chegado aos locais, sendo esta atitude concertada propositada.

## MANUTENÇÃO

Após o estudo do abastecimento dos navios ao longo da viagem examinemos quais as situações que implicaram acções de manutenção. Podemos considerar dois tipos de manutenção: a correctiva e a preventiva, utilizando conceitos dos nossos dias. No entanto, na época teriam concerteza a noção que não bastava apenas reparar as avarias que surgiam, sendo também necessário tomar acções para evitar que as mesmas acontecessem, como tentaremos demonstrar em seguida.

Comecemos então pela manutenção correctiva. Nas fontes menciona-se diversas vezes a ocorrência de avarias, que não impediram a normal continuação da viagem. Aconteciam devido a temporais ou então como consequência de encalhes em baixios. Por vezes são indicadas as soluções adoptadas para resolver o problema, como é o caso da fenda surgida num mastro, do São Rafael, no dia de Natal de 1497. O problema foi provisoriamente «remendado com brandais», ficando a solução completa adiada para quando o navio «tomasse porto abrigado». Seria todavia quando os navios paravam num local abrigado, que seriam efectuadas as reparações de maior vulto. Seria nestas paragens, pelo menos durante algumas delas que, além das reparações das avarias surgidas nas tiradas anteriores seria também efectuada manutenção preventiva, conforme de seguida será observado.

Na viagem de ida, os navios detiveram-se trinta e dois dias nos Rio dos Bons Sinais onde os navios foram colocados «a monte», para essas acções de limpeza e beneficiação. No regresso, foi realizada a mesma operação, na Ilha de Angediva, a dois dos três navios que restavam. O navio que não foi beneficiado foi o São Rafael tendo tal facto consequências nefastas para o mesmo. De seguida vamos observar numa forma mais detalhada as informações que os textos coevos nos oferecem sobre este assunto.

Embora tanto João de Barros como Castanheda refiram o facto de os navios terem espalmado em Angediva, apenas Álvaro Velho nos informa não ter o São Rafael sido submetido a essa operação. A intenção seria submeter todos os navios a operações de manutenção, no entanto, tal não foi possível pelo facto de terem descoberto que uma grande frota se estava a preparar para os atacar, tendo decidido abandonar as regiões costeiras da Índia em direcção ao continente africano. Uma das razões que terão levado ao abandono e destruição foi a escassez de homens para manobrar três naus, conforme nos indicam as fontes. No entanto Castanheda refere também que o navio metia muita água, quando chegou aos baixos onde foi destruído. Essa entrada de água seria decerto consequência do facto do navio não ter ido a monte em Angediva.

De seguida tentaremos esclarecer que acções eram levadas a cabo durante estes períodos de paragem prolongada. Esta operação era denominada tanto «espalmar os navios» como «pôr os navios a monte». Consistiria em escolher uma praia com boas condições para colocar os navios a seco e realizar manutenção dos mesmos. Seriam reparadas as avarias surgidas durante os períodos de navegação, conforme já anteriormente afirmámos, mas também seriam limpos os cascos dos navios. Esta limpeza seria certamente acompanhada de acções de reparação da madeira do casco que se encontrasse mais deteriorada. No entanto as fontes referem quase sempre a acção de limpeza. Esta seria bastante importante, pois os navios seriam bastante afectados pelo busano. Nesta designação englobam-se os vermes que se criam na madeira que se encontra em contacto com a água e que a vão furando. Seria certamente um dos grandes problemas para as armadas, o que levou Vasco da Gama a referir nas suas instruções para a armada de Álvares Cabral que a derrota aconselhada, para dobrar o Cabo da Boa

Esperança, reduzia esse problema para os navios, eventualmente pelas temperaturas das águas sulcadas.

Para terminar este tema da manutenção vamos referir um outro tipo de incidentes que aparecem algumas vezes referidos nos textos. Acontecia por vezes os navios perderem os seus ferros, provavelmente devido à natureza do fundo. Os referidos incidentes parece não terem afectado a viagem pelo facto de os navios perderem as âncoras. A explicação para isto estará certamente na circunstância de os navios disporem de várias âncoras embarcadas. Quando o São Rafael encalhou, nos baixos do mesmo nome, durante a viagem de ida, foi auxiliado pelos outros navios. Após o encalhe, foram enviados para o local, os batéis das outras duas naus que passaram muitas âncoras do navio para a água. A finalidade dessas âncoras seria manter o navio numa posição estável, enquanto a maré descia e voltava a encher para que o navio pudesse flutuar. Embora não se tratasse propriamente duma acção directa de manutenção, este episódio remete-nos para um outro tema, que adiante será abordado, quando se estudar o planeamento da viagem, ou seja a existência de bastantes sobressalentes a bordo.

## **SAÚDE**

Conforme anteriormente declarámos, a saúde foi incluída neste trabalho pela grande relação entre esta e a alimentação e conseqüentemente com os abastecimentos. O principal problema sentido, que teria dizimado a grande maioria das tripulações, foi o escorbuto. Este é, como se sabe, uma avitaminose, no caso concreto motivada pela não ingestão de vitamina C. Tal facto era obviamente desconhecido dos membros da armada de Vasco da Gama.

As explicações apontadas para a doença são normalmente de ordem religiosa ou como sendo provocada pelo facto dos ares de um determinado sítio serem maus, sendo os homens curados quando chegam a um local de bons ares. Pelos textos somos informados da existência de duas grandes ocorrências daquela terrível doença, durante a viagem. A primeira aconteceu durante a ida, aquando da longa paragem no Rio dos Bons Sinais, enquanto que a outra sucedeu no regresso, durante o trânsito da Índia para a costa de África. Após passarem Mombaça melhoraram muitos dos doentes, pelo facto de se terem alimentado de frutas e legumes, nomeadamente laranjas, naquela cidade e já anteriormente em Moçambique. A explicação para as melhoras, dada por Castanheda, encontra-se nos bons ares da região, não sendo atribuída ao consumo daquelas frutas. Contudo, Álvaro Velho apresenta-nos um excerto em que liga a doença e o consumo da fruta, embora não a considere como curativa do mal. Refere que os doentes que sobreviveram à travessia até à costa oriental de África, ao chegarem a Melinde desejavam muito comer laranjas. No entanto, acrescenta logo de seguida, que as mesmas não foram de grande utilidade pois ali morreram muitos deles. Tal sucedeu certamente porque seriam doentes já muito afectados pela doença, já sem grandes hipóteses de cura.

## **PLANEAMENTO DA VIAGEM**

Já analisámos anteriormente alguns dos produtos que eram obtidos pelos marinheiros ao longo da viagem. Iniciaremos este capítulo relativo ao planeamento da mesma com um estudo de quais os que aparecem mencionados nos textos que eventualmente seriam levados de Portugal. Pacheco Pereira refere alguns deles: água, como é óbvio, mas também vinho, vinagre,

azeite, farinhas, carnes e legumes. Além destes encontramos nas fontes referidos mais alguns alimentos pelo que interessa aprofundar um pouco mais o seu estudo.

Em primeiro lugar o biscoito. Seria um dos elementos fundamentais da dieta nestas grandes viagens, pelo facto de se conservar por períodos de tempo bastante grandes. Curiosamente, Álvaro Velho refere que ao largo de Calecut, um ano depois de iniciada a viagem os biscoitos eram muito apreciados pelos habitantes locais, que os roubavam aos marinheiros que andavam em tarefas de manutenção dos navios. Explica essa atitude devido ao facto de existirem poucos géneros para alimentar a população numerosa que habitava no local.

Um outro episódio ocorrido já no regresso, na ilha de Angediva fornece-nos também algumas informações sobre a alimentação na viagem. Aí um homem que apareceu a bordo afirmando ser cristão, pediu a Vasco da Gama um queijo para enviar a um companheiro que tinha deixado em terra, como sinal de que tudo estava bem. Não encontramos nos textos referência à aquisição de queijos, mas tal não significa que ela se fizesse. No entanto o carácter algo insólito do pedido leva-nos a avançar com a hipótese que tal alimento não seria obtido na região, podendo eventualmente ter sido levado de Portugal. Vasco da Gama forneceu um queijo e dois pães moles ao referido homem. A confecção de pão a bordo seria uma prática corrente. Quanto às farinhas, os textos não nos dão indicações suficientes para sabermos se as mesmas teriam sido levadas todas de Portugal ou, se pelo contrário, seriam adquiridas ao longo do trajecto, à medida que fossem sendo necessárias.

Pacheco Pereira informa-nos ainda da necessidade de reforçar todos os recipientes usados para armazenar os géneros alimentares, por forma a que eles resistissem a uma viagem tão longa e na qual seriam de esperar temporais que teriam como consequência a destruição de recipientes mais frágeis.

Outro aspecto que importa evidenciar, no tocante à fase de preparação da viagem, está ligado à existência dum elevado número de sobressalentes a bordo. Já anteriormente abordamos este assunto, quando referimos a existência a bordo de cada navio dum número bastante elevado de âncoras. Mais uma vez é Pacheco Pereira quem melhor nos informa sobre esse aspecto do planeamento da viagem. Começa por nos informar que para aquela viagem foram escolhidos navios pequenos, pois como iam a descobrir terra incógnita, o tamanho não deveria ser um obstáculo que os impedisse de praticar locais que considerassem ser necessário explorar. Apesar do seu reduzido tamanho, foi considerada duma maneira muito especial a resistência dos mesmos. Além disso, os materiais necessários para as reparações foram embarcados em números três e quatro vezes superiores aos normais, nomeadamente a nível de velas, amarras e outros aparelhos necessários à manobra.

Das linhas anteriores podemos verificar que esta viagem mereceu uma atenção muito especial nos aspectos relacionados com a sua preparação, a nível logístico. Essa preocupação nota-se logo no facto de terem levado mais um navio, cuja única missão era o transporte de excedentes logísticos. A nau de mantimentos seria mesmo o maior navio da armada, tendo como destino ser sacrificada, para permitir que os restantes navios não fracassassem a sua missão por falta de algum material essencial. Navegou até à Aguada de São Brás, próximo do local atingido por Bartolomeu Dias na sua viagem anos antes. Esta necessidade de levar navios de reabastecimento, para aumentar as possibilidades de sucesso duma viagem de longa duração não é inédita na viagem de Vasco da Gama. Já Bartolomeu Dias levava também um navio que serviria apenas para transportar géneros, de modo a aumentar a distância percorrida. A tática usada por este último foi ligeiramente diferente. Terá levado a naveta com os mantimentos até um local da costa ocidental de África onde a deixou, apenas com nove homens aguardando

pelo regresso das duas caravelas que entretanto continuaram para além do Cabo da Boa Esperança. João de Barros esclarece-nos sobre a razão pela qual teriam levado mais aquele navio: aumentar a capacidade de transporte de géneros em excesso. Diz-nos ainda que uma das razões que levou a armada de Bartolomeu Dias a regressar após dobrar o cabo foi o receio de que os alimentos se acabassem antes de poderem tornar a alcançar a naveta com mantimentos. Também o destino desta foi semelhante ao da que Vasco da Gama levou, após terem sido retirados todos os géneros que continha foi queimada, pois não existia já gente suficiente para a manobra de três navio e por outro lado, encontrava-se bastante deteriorada devido ao busano.

Para terminar refira-se que este problema do abastecimento dos navios em quantidades suficientes para viagens longas, preocupava deveras os responsáveis pela organização dessas navegações. Diversos autores mencionam o facto de que Vasco da Gama, no seu encontro com o Samorim de Calecut, o informou que desde os primeiros anos daquele século que os Portugueses tentavam atingir a Índia, não sendo bem sucedidos pela escassez de mantimentos que transportavam.

## **CONSIDERAÇÕES FINAIS**

Apresentaremos de seguida os aspectos que em nossa opinião consideramos de realçar, daquilo que anteriormente afirmámos, quanto a esta questão da logística na viagem de Vasco da Gama. Em primeiro lugar, o factor planeamento, talvez o mais importante. Conforme observámos, este foi fundamental para o sucesso da viagem. Sem uma cuidada preparação nos mais diversos campos, incluindo aquele que nos interessa, a viagem não teria atingido o seu destino, tal como aconteceu com outras anteriores, que tiveram que regressar por insuficiência de mantimentos. Este planeamento nota-se não apenas no campo da alimentação, mas também na preocupação em assegurar que os navios se manteriam em boas condições de navegabilidade, levando para tal os materiais suficientes para acorrer às mais variadas necessidades que ocorressem.

Embora fosse fundamental, um bom planeamento apenas, não era suficiente para que a viagem se realizasse com sucesso pleno. Podemos observar que a sua condução também contribuiu para o êxito. Tornava-se necessário compensar os consumos, com o abastecimento de novos géneros. Conforme se apresentou, este abastecimento socorreu-se duma diversidade de fontes: recolha pura e simples, como no caso do pescado e da água, completada com a aquisição de diversos artigos junto das populações locais. Quanto à condução da viagem em termos de manutenção também foi bem conseguida. As avarias não colocaram em risco o cumprimento da missão, tendo contribuído bastante para este êxito as acções de manutenção preventiva levadas a cabo.

Como conclusão podemos afirmar que embora não tão recordados como os aspectos ligados à arte de navegar: cartografia, exploração das novas regiões, métodos para determinação da posição, construção naval, etc., os aspectos logísticos foram fundamentais para o sucesso da viagem de Vasco da Gama.

## **NOTA**

(<sup>1</sup>) Para o âmbito deste estudo, estamos apenas interessados nos produtos necessários ao regular funcionamento da armada pelo que as especiarias não serão consideradas pois embora algumas fossem eventualmente consumidas a bordo, o objectivo da viagem era a obtenção das mesmas com intuítos comerciais.

## **Acerca da data da chegada de Vasco da Gama a Calicut e do mais que daí decorre**

*Cte. Armando Saturnino Monteiro*

Antes de entrar propriamente no assunto desta comunicação parece-me oportuno colocar a seguinte questão: deverão ou não as datas anteriores a 1582, referidas ao antigo calendário Juliano, ser actualizadas para o actual calendário Gregoriano?

Creio que é ponto assente entre os historiadores que NÃO devem ser actualizadas. Como é óbvio, não faria sentido dizer, por exemplo, que o casamento de um rei que para os coevos teve lugar, por hipótese, num domingo, dia de Santa Filomena, do ano de 14.., na realidade teve lugar a uma quarta-feira, dia de São Gregório, desse mesmo ano!

Não obstante se a doutrina de não actualizar as datas anteriores a 1582 se afigura perfeitamente lógica para a generalidade dos acontecimentos, penso que não o será quando de trate de acontecimentos relacionados com o clima, uma vez que, neste caso, nos poderia levar a conclusões disparatadas como, por exemplo, afirmar que as armadas da Índia antes de 1582 partiam em regra dez dias mais cedo do que depois de 1582, ou que as vindimas antes de 1582 começavam em regra dez dias mais cedo do que depois de 1582!

No caso vertente não me parece que seja indiferente dizer que Vasco da Gama chegou a Calicut a 20 de Maio, cerca de quinze dias antes do início da «monção» ou a 30 de Maio, apenas cerca de cinco dias antes do início da «monção».

Nos casos em que os acontecimentos referidos estão relacionados com elementos do clima julgo que será aconselhável, a seguir à data do calendário Juliano, indicar sempre, entre parêntesis, a data correspondente do calendário Gregoriano. É o que farei no decorrer desta comunicação.

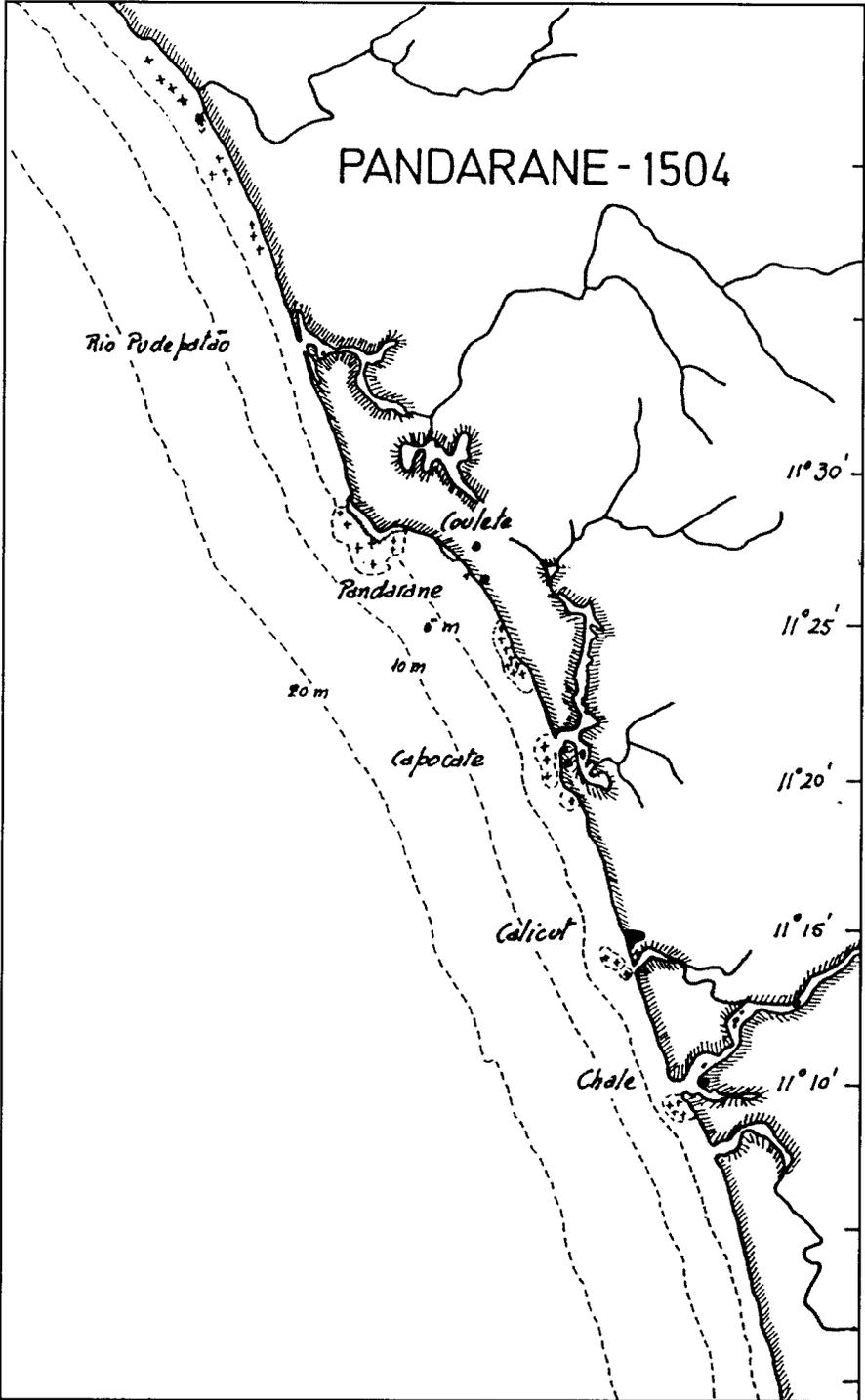
Passemos então ao tema que me propuz abordar: qual a data da chegada da armada de Vasco da Gama a Calicut?

A resposta consagrada a esta pergunta é que foi 20 de Maio de 1498 (30 de Maio do calendário actual). Com efeito é esta a data indicada, com ligeiras variações, por todos os cronistas, à excepção de Gaspar Correia que diz ter sido 26 de Agosto (5 de Setembro do calendário actual).

À primeira vista parece tratar-se de uma divergência que não oferece dificuldades de maios. Adopta-se a data indicada pela maioria e considera-se a de Gaspar Correia como uma simples aberração resultante da má qualidade da fonte ou fontes que utilizou.

O pior é que, adoptando como correcta a data de 20 de Maio (30 de Maio actual) para a chegada de Vasco da Gama à Índia, nos colocamos perante a obrigação de explicar como é que os navios portugueses se conseguiram aguentar fundeados, durante os dois piores meses da monção de SW, em mar aberto, nas proximidades de Calicut. (Mais precisamente em Pandarane, que julgo corresponder à actual Quilandi, povoação costeira situada cerca de doze milhas a norte daquela cidade. Ver o esquema).

Como se sabe, durante uma «monção» normal toda a costa ocidental da Índia é açoitada por vagas alterosas que não permitem que nela se conserve fundeado qualquer navio durante muito tempo sem garrar ou partir a amarra. Consequentemente, parece que a única explica-



ção que poderemos dar para o facto de os navios da armada de Vasco da Gama terem conseguido permanecer fundeados ao largo de Calicut durante toda a «monção» de 1498 no caso de lá terem estado a 20 de Maio, e aventar a hipótese de nesse ano a «monção» ter sido excepcionalmente fraca ou mesmo inexistente, mercê de um incrível acaso ou de uma deliberada intervenção divina em favor dos Portugueses, coisas que, sem negar que possam ter acontecido, são de tal maneira invulgares que nos obrigam, pelo menos, a analisar com todo o cuidado as premissas que nos conduziram a tal conclusão.

Vejamos então o que dizem os cronistas: de um lado Fernão Lopes de Castanheda, como representante da maioria, afirmando que Vasco da Gama chegou à Índia precisamente no início da «monção»; do outro lado Gaspar Correia, sozinho, dizendo que Vasco da Gama chegou à Índia no final da «monção».

De um modo geral todos os cronistas, incluindo Gaspar Correia, concordam na data de chegada a Melinde: 15 de Abril (25 de Abril actual) para a maioria, fins de Abril (princípios de Maio actual) para Gaspar Correia. E todos referem que a principal preocupação de Vasco da Gama era conseguir obter um piloto que o levasse à Índia.

De notar desde já que o facto de Vasco da Gama ter chegado a Melinde em fins de Abril ou Maio e ter pedido com toda a naturalidade um piloto para o conduzir à Índia parece demonstrar inequivocamente que à sua partida de Lisboa não era conhecida pelos Portugueses a existência das monções do Índico cujo regime, durante o período da vela, condicionava rigidamente a navegação naquele oceano. Daqui se poderá concluir que, provavelmente, não terão chegado a Portugal quaisquer informações enviadas por Pero da Covilhã ou Afonso de Paiva, facto que a ser verdadeiro poderá ter sido providencial.

Na verdade, se o Rei de Portugal tivesse sido informado em detalhe que a navegação e o comércio no oceano Índico estavam por inteiro nas mãos dos Muçulmanos; que estes muito provavelmente se iriam opôr por todos os meios à concorrência dos Portugueses; que em Calicut se juntavam todos os anos para cima de seiscentas naus que podiam ser utilizadas como navios de guerra; que o Samorim dispunha de uma armada de mais de duzentos paraus e de um exército de mais de vinte mil homens; que seria praticamente impossível sustentar uma feitoria portuguesa em Calicut sem recorrer à força das armas; como é que se teria atrevido a tentar abrir o comércio marítimo com o Oriente enviando apenas uma minúscula armada de tres navios, guarnecidos, por junto, com menos de duzentos homens?

Nestas circunstâncias o mais natural é que se tivesse limitado a tentar estabelecer o comércio com a costa oriental da África, tal como se fazia com a costa ocidental.

Parece não oferecer dúvidas que, na falta de informações precisas, os Portugueses supunham que na Índia havia comunidades ou mesmo reinos de cristãos que os poderiam apoiar e pensavam ingenuamente que os potentados indianos, tal como acontecia com os da Guiné, se deslumbrariam facilmente com algumas peças de veludo e ficariam estarecidos perante algumas salvas de artilharia.

Terá sido com base nestas falsas premissas que Vasco da Gama e os seus companheiros penetraram no oceano Índico e se dirigiram afoitamente para a costa indiana onde, em condições normais, os seus navios seriam infalivelmente destruídos pela «monção» (se chegaram no início dela) ou tomados pelos «mouros ou pelo Samorim». O facto é que nada disso aconteceu. Ou fosse por sorte ou por milagre a verdade é que nem a «monção» nem as «naus de Meca» apareceram e Vasco da Gama pode regressar triunfante a Portugal trazendo consigo todas as informações datalhadas, que Pero da Covilhã e Afonso de Paiva presumivelmente, não haviam conseguido fazer chegar a Lisboa e com base nas quais foi possível a D. Manuel, logo no ano

seguinte, iniciar, a coberto dos canhões e das espadas, a obra portentosa que foi a edificação do Império Português do Oriente.

Mas, regressemos a Melinde e vejamos qual foi o resultado das diligências feitas por Vasco da Gama para arranjar piloto.

Diz Gaspar Correia: «O capitão-mor disse que logo queria partir, que isto era em fim de Maio de 1498. El-rei lhe respondeu que não tinha tempo para partir senão daí a três luas que havia de ser no mês de Agosto, que era o tempo da monção para navegar; do que o capitão-mor se agastou em seu coração e disse que folgava de logo partir ... el-rei lhe disse ... (que) não podia navegar senão com sua monção porque na outra costa era inverno e havia grandes tormentas com que se poderiam perder e que portanto não podiam mais fazer senão aguardar pela monção».

Como é evidente, a fala do rei de Melinde não podia ter sido outra. Até aqui, tubo bem. Daqui para diante é que surjem as versões diferentes.

Continua Gaspar Correia: «Vasco da Gama com seu irmão e Nicolau Coelho praticaram todo o que se passara com el-rei com que houveram todos muito prazer, somente da muita detença que ali haviam de fazer ... mas que nisto não havia senão encomendarem-se a Deus-. E mais adiante: «E chamaram os mestres e pilotos e com eles falaram que ali haviam de estar até Agosto que então era a monção em que haviam de partir ...»

Ouçamos agora Castanheda: «E estando Vasco da Gama ainda neste porto (Melinde)ao domingo que foram 22 de Abril (2 de Maio actual) foi um privado de el-rei visitá-lo e ele estava bem agastado por haver dois dias que não vinha ninguém da cidade à frota; e temeu-se que el-rei estaria agravado dele porque não quisera ir a terra; e queria quebrar a amizade que tinham assentado, e pesava-lhe disso porque ainda não tinha pilotos. E quando viu que aquele seu criado lhos não levava teve má suspeita de el-rei, e por isso lho deteve. E sabendo el-rei a causa disso, mandou-lhe logo um piloto guzerate chamado Canaqua, desculpando-se de não lho ter (ainda) mandado; e assim ficaram amigos como dantes».

Tendo em conta a tradicional desconfiança dos Portugueses em relação aos Muçulmanos e as tradições de que Vasco da Gama tinha sido vítima em Moçambique e Mombaça, devo confessar que esta segunda versão me parece bastante mais verosímil que a primeira, embora, naturalmente, sem pôr esta definitivamente de parte.

Segundo Gaspar Correia Vasco da Gama teria largado de Melinde a 6 de Agosto (16 de Agosto actual); segundo Castanheda teria largado a 24 de Abril (4 de Maio actual).

Quanto à viagem da costa oriental da África para a Índia ambos coincidem em dizer que foi feita com vento favorável, sem qualquer problema, o que não é de estranhar, quer tenha sido feita em Maio, com a monção de SW a crescer, quer tenha sido feita em Agosto, com a monção de SW a diminuir.

Gaspar Correia diz que Vasco da Gama chegou à Índia a 26 de Agosto (5 de Setembro actual), fundeando diante de Capocate (actual Elattur). Não refere grandes aguaceiros nem dificuldades de comunicação com a terra, o que não será de estranhar se aquela data está certa. Mas também não faz qualquer referência a que tenham começado a chegar as «naus de Meca» ou a que o Samorim tenha posto as suas na água, o que nos pode fazer duvidar que o esteja.

Por seu lado, Castanheda diz que Vasco da Gama chegou à costa indiana a 20 de Maio (30 de Maio actual), fundeando primeiro diante de Capocate, depois diante de Calicut e por fim, a conselho do Samorim, diante de Pandarane. Por duas vezes faz referência a muita chuva. «E uma sexta-feira que foram 17 de Maio ... houveram vista dela (da terra) ... fez o caminho ao SE e ao sábado a foi demandar (parece evidente que o vento devia ser de SW e que o piloto

estava com receio de ser arrastado para norte); e não se chegou tanto a ela que pudesse haver perfeito conhecimento dela, e isto pelos muitos chuveiros que acharam depois que viram terra, que era já Inverno na Índia. ... E ao domingo, 20 de Maio, viu o piloto umas serras muito altas que estão sobre a cidade de Calicut ... e no mesmo dia à tarde foram surgir duas léguas abaixo (a norte!) de Calicut, légua e meia da costa, defronte de um lugar chamado Capocate, com o que o piloto (se) enganou, cuidando que era Calicut. ... e deles (de uns pescadores que acorreram) se soube que o lugar não era Calicut que era mais adiante e ofereceram-se a levar a frota lá, o que Vasco da Gama quiz que se fizesse, e as almadias (dos pescadores) o levaram a Calicut. ... (O Samorim) mandou dizer a Vasco da Gama que ele fosse ancorar suas naus a Pandarane, (ver esquema) uma vila abaixo (a norte!) donde primeiro surgira, que tinha porto mais seguro que Calicut, onde as naus corriam risco de se perderem ... e mandou-lhe um piloto ... que o levou lá (a Pandarane), e quando foi ao entrar dentro na barra (qual barra? Será a passagem para dentro de um banco de lodo referido pelo Pilot?) Vasco da Gama não quiz tanto entrar dentro como o piloto quisera, porque não sabia o que sucederia depois». Mais adiante, referindo-se à ida de Vasco da Gama a terra diz! «... e nisto sobreveio uma chuva tamanha que as ruas iam todas cheias de água». Como se vê o quadro descrito por Castanheda corresponde claramente aos dias que antecedem a chegada da força da «monção». Aliás ele refere explicitamente que a armada portuguesa permaneceu fundeada em Pandarane durante a «monção» quando descreve a ruptura das negociações com o Samorim: «E acabando de dizer isto (Vasco da Gama) mandou-lhes tirar às bombardadas (aos paraus de Calicut) e os fez fugir. O que el-rei (o Samorim) sentiu muito quando soube; se as suas naus estiveram no mar ele (as) mandara sobre Vasco da Gama; mas estavam varadas por ser Inverno; o que é de crer que Nosso Senhor ordenou que os nossos lá fossem neste tempo porque pudessem escapar e dar novas do descobrimento desta terra para se restaurar nela a santa fé católica; o que não fora se os nossos foram no Verão, porque podera el-rei de Calicut ajuntar seu poder que era tamanho, como já disse, e mandar sobre eles e tomá-los a todos que nenhum tornara com novas de Portugal ...» Eis uma explicação convincente do facto insólito de a armada portuguesa, depois de iniciadas as hostilidades com o Samorim não ter sido de imediato destruída ou capturada. Neste ponto parece-me que o relato de Castanheda é, mais uma vez, bastante mais verosímil que o de Gaspar Correia.

No entanto, informa o primeiro, sem dar qualquer explicação para o facto, que durante os dois piores meses da «monção» (Junho e Julho) as comunicações dos navios com a terra se processavam com a maior das facilidades: «... Posta a mercadoria em Calicut ... e cada dia mandava de cada navio um homem, e vindos aqueles iam outros. ... e muita gente da terra, pescadores e outros gentios iam cada dia aos navios vender ... E outros muitos vinham com os filhos pequenos sem trazerem nada a vender, se não ver os navios!» ...«ipsis verbis» o que diz Álvaro Velho.

Nenhuma referência a dificuldades de manter os navios fundeados. Parece, portanto que a «monção» desse ano foi muito fraca, praticamente inexistente. Que esse facto não tenha merecido qualquer comentário a Álvaro Velho, compreende-se perfeitamente, uma vez que nada sabia do regime das monções nem da sua força. Mas o mesmo não se poderá dizer de Castanheda que as conhecia bem. Porque não refere ele explicitamente que nesse ano de 1498, por obra e graça de Nosso Senhor, a «monção» foi muito fraca? Teria receio de que fazendo-o poderia ser acusado de estar a insinuar que o êxito da viagem de Vasco da Gama se ficara devendo a uma série de acasos providenciais?

Seja como for, julgo que, pelo que foi dito até agora, se poderá concluir que o que diz

a maioria dos cronistas, encabeçados por Fernão Lopes de Castanheda, tem bastante mais consistência do que aquilo que diz Gaspar Correia que, possivelmente se terá baseado numa fonte ou fontes pouco fiáveis. Creio que a mesma conclusão se poderá tirar quando se analisa em detalhe a descrição feita pelos diversos cronistas da viagem de regresso, desde Calicut até Melinde, coisa que me dispense de fazer para não alongar demasiadamente esta comunicação.

De qualquer forma, o que me parece que não pode oferecer dúvidas é que o êxito da viagem de Vasco da Gama de 1497-1499 se ficou a dever a uma considerável dose de Sorte, o que, aliás, não lhe tira o mérito, uma vez que a Sorte sempre esteve na base, em maior ou menor percentagem, de todos os grandes sucessos.

## ADITAMENTO

Terminado o Colóquio e ponderados os comentários feitos a esta minha comunicação, particularmente os do Ex.<sup>ma</sup> Senhor Coronel Valdez dos Santos, julgo que se poderão tirar as seguintes conclusões:

1.<sup>o</sup> Ao tratar da viagem de Vasco da Gama à Índia de 1497-1499 não deverá ser esquecido o facto aparentemente insólito de a sua armada ter conseguido aguentar-se fundeada nas proximidades de Calicut, durante os dois piores meses da «monção», sem qualquer dificuldade.

2.<sup>o</sup> Tal facto poderá ser explicado de várias formas:

- a.* A armada de Vasco da Gama teria chegado à Índia não no início da «monção», como diz a maioria dos cronistas, mas sim no fim dela, como afirma Gaspar Correia;
- b.* No ano de 1498 a «monção» teria sido muito fraca ou mesmo inexistente;
- c.* A hidrografia da zona de Pandarane ter-se-ia modificado consideravelmente durante os últimos quinhentos anos, havendo ali, nos finais do século XVI, uma enseada ou estuário com largura e fundos suficientes para dar entrada a naus. Nessa enseada ou estuário teria encontrado abrigo seguro a armada de Vasco da Gama.

3.<sup>o</sup> Conforme decorre da comunicação, que apresentamos, a hipótese *a.* é pouco plausível, o que nos levou a atribuir maior grau de probabilidade à hipótese *b.* No entanto, após a realização de Colóquio e tendo em conta que Castanheda refere por diversas vezes, a propósito de outros acontecimentos, a existência de uma barra em Pandarane e que o «Pilot» assinala o avanço das areias naquela zona da costa, somos levados a crer que a hipótese *c.*, sem por inteiramente de lado a *b.*, será, possivelmente, a que apresenta maior grau de probabilidade.



## **Em torno da viagem de Vasco da Gama: algumas improváveis «certezas»**

Cte. *Carlos Encarnação Gomes*

A presente comunicação mais não é do que o desenvolvimento das intervenções que, bem recentemente nesta Academia, efectuei em relação a alguns aspectos pouco claros da viagem de Vasco da Gama, não só na forma como é descrita, como ainda na interpretação que dela tem vindo a ser feita assumindo-se correntemente como «certezas» factos que estão bem longe de se encontrarem provados.

Não se trata pois da apresentação de qualquer novo relato ou documento relacionado com tal empreendimento mas de leitura, que julgo a a mais adequada, das fontes mais comumente citadas que se referem à viagem .

É meu convencimento que os feitos dos portugueses são só por si de tal forma extraordinários que não carecem ser exagerados, infundadamente acrescentados ou até deturpados por muito bem intencionada e patriótica que seja a intenção de quem tal faz, convencimento este que, aliado à procura do que julgo ser a verdade dos acontecimentos me levaram, após longa hesitação, à elaboração da presente comunicação pois, tenho para mim, que a grande maioria dos estudos efectuados sobre tão grande empreendimento traduzem quase que exclusivamente aquilo que os respectivos autores gostariam que tivesse ocorrido e não o que com grande grau de probabilidade realmente terá acontecido.

Entendo, também, que a história deve constituir o relato do que comprovadamente aconteceu ou, desde que não contrariado por prova, pelo que, com grande grau de verosimilhança, poderá ter sucedido.

Parece-me importante frisar, desde já, não pretender com esta intervenção denegrir ou apoucar quem quer que seja, tão pouco ganhar qualquer tipo de notoriedade através da eventual polémica que antevejo irá suscitar pois serão postas em causa algumas «certezas» que se têm, quanto a mim, infundadamente por adquiridas.

Pretendo sim, e tão só, contribuir para o conhecimento, quanto a mim ainda por fazer, de uma das mais relevantes acções dos portugueses.

Da justeza do propósito e da pertinência das questões V. Ex.as assim o poderão ajuizar se tiverem paciência para me ouvir e a tanto se dispuserem.

### **1. INTRODUÇÃO**

Tem sido geralmente aceite, a meu ver sem qualquer fundamento, que Vasco da Gama efectou a viagem de 1497 em naus, daí decorrendo necessariamente, de acordo com tal tese, que:

- a. A viagem teria de ser feita, devido aos ventos dominantes no Atlântico Sul e às características desse tipo de navios, recorrendo a uma grande volta pelo SW, volta essa que Gago Coutinho, seu principal defensor, conjencturou e que raramente é contrariada.

b. A grande volta pelo SW pressupunha o conhecimento do regime de ventos do Atlântico Sul, conhecimento esse conseguido através de viagens para o efeito levadas a cabo logo após o regresso de Bartolomeu Dias da viagem em que dobrou o cabo da Boa Esperança.

Partindo destas «certezas» fácil foi admitir, na mesma linha de pensamento:

c. Do conhecimento do Brasil em data anterior à da viagem de Pero Álvares Cabral e,  
d. Da realização por Vasco da Gama de uma viagem a Sofala em data anterior a 1497.

Registe-se como curiosidade que a argumentação, embora fazendo uso dos mesmos argumentos, nem sempre é a mesma pois, por vezes, já se tem afirmado serem os navios de Vasco da Gama naus pois só com navios deste tipo seria possível efectuar a volta pelo SW que se sabe, «de certeza certa», ter sido feita.

Estou em crer que tanto estes aspectos, como outros que seguidamente enunciarei, não resistem a uma análise desapassionadamente e minimamente objectiva, assim:

## 2. O TIPO DOS NAVIOS

Da leitura efectuada nalgumas das fontes existentes sobre a viagem extraio, quanto ao tipo de navios utilizados na viagem de Gama, o seguinte:

a. Em Castanheda:

Que logo após a chegada de Bartolomeu Dias o rei mandou cortar madeira para fazer 2 navios (note-se que não refere naus nem caravelas), enquanto no início da descrição da viagem de Gama esclarece que o rei mandara fazer 2 navios, o «S. Gabriel» de 120 toneis e o «S. Rafael» de 100 acrescentando ainda que comprara também uma caravela de 50 toneis a um piloto Bérrio e uma nau de 200 a Aires Correia.

E se é verdade que Castanheda, ao longo da narrativa, usa indistintamente os termos navio e nau não deixa de ser claramente significativo o propósito de, no princípio da narrativa, esclarecer que nem o S. Gabriel nem o S. Rafael eram naus, nem tão pouco caravelas pois destas só havia o Bérrio e naus só a de Aires Correia. Fossem os navios em causa naus e a redacção não seria forçosamente a mesma.

b. No borrão do Regimento de Pedro Álvares Cabral – Leis sem data, maço I, n.º 21 ANTT lê-se:

«... que agora pouco tempo há Vasco da Gama nosso capitão foi em 3 navios pequenos entrando no mar da Índia ...», a designação de navios não pode ser considerada como feita em termos genéricos pois no mesmo documento os navios de Cabral aparecem identificados como sendo naus e, por vezes, como navios e naus. O propósito de distinção do tipo de navios entre as duas armadas afigura-se-me obviamente intencional e também significativo.

c. Nas Décadas de João de Barros:

O título do livro 4 refere «mandou vasco da Gama com 4 velas ao descobrimento da Índia «tal expressão, quer em Barros, quer noutros cronistas, só é utilizada quando as armadas não integram naus.

Ao descrever a armada de Vasco da Gama Barros indica que esta era constituída por 3 navios e a nau de mantimentos indicando assim tratar-se de tipos de navios diferentes. Acrescente-se ainda que, em todo o texto, nunca o Bérrio, o S. Gabriel ou o S. Rafael são, alguma vez, designados por naus sendo-o sempre por navios, contrariamente ao que ocorre com a nau de mantimentos a qual, por sua vez, nunca é designada por navio.

Em mais nenhuma descrição de armadas recorre João de Barros ao mesmo procedimento o que, não sendo obra do acaso, é claramente demonstrativo quanto à intenção do autor em distinguir o tipo dos navios utilizados.

d. Na carta de D. Manuel à Rainha de Castela:

Escreve-se que «... como tínhamos mandado a descobrir 4 navios pelo mar oceano ...» também aqui a expressão navios não pode ser considerada como tendo sido feita em sentido genérico pois, no mesmo texto, o Rei usa a designação de naus para identificar outros navios, o mesmo sucedendo na segunda carta, datada de 12 de Julho de 1499, na qual as expressões atrás indicadas se repetem.

e. Na carta de Sernigi de 10 de Julho de 1499:

«Li navili che mand'questo serenissimo re di Portogallo, furono tre balonieri nuovi: due de tonellate novanta l'uno; e l'altro di cinquanta; e piu una navetta tonellate centodieci» que, sem grande erro se pode traduzir por «Os navios que mandou este rei de Portugal foram 3 barineis novos: dois de noventa toneis cada um; e o outro de cinquanta; e mais uma naveta de cento e dez toneis».

Sernigi, ao longo da carta, refere vários tipos de navios nomeadamente os dos mouros que classifica como sendo naus pelo que se me afigura pouco provável que, se esse fosse o caso, não tivesse identificado o S. Rafael e o S. Gabriel do mesmo modo.

f. Na carta de D. Manuel ao rei de Castela (impressa em Roma em 1505):

Afirma-se que «... as primeiras naus que mandamos aquelas partes (India) foram em número de doze, além de uma caravela que levava mantimentos. E saíram a 8 de Março de 1500».

Também aqui me parece haver um propósito claro de distinção, não se indicam os primeiros navios que foram à Índia (os de Vasco da Gama) mas sim as primeiras naus (as da armada de Pedro Álvares Cabral).

g. Na Relazione de Leonardo de Ca Masser lê-se que:

«em 1497 mandou o dito rei 4 caravelas, capitão D. Vasco da Gama, ... para descobrir a Índia»

Também aqui o autor, na descrição de outras armadas, utiliza a designação de naus, navios grandes e pequenos e caravelas para identificar os tipos de navios que as constituíam.

b. No Roteiro:

Ultrapassam largamente a centena as referências aos navios nas quais o autor, ou melhor dizendo o copista somente em 8 vezes utiliza a expressão naus, três das quais relativamente à nau de mantimentos.

Nas mais das vezes utiliza a expressão navios completa pelo respectivo nome em maior número de vezes do que aquelas em que usa a expressão nau. Esta evidência leva-me a admitir que a utilização da expressão nau, na escassa meia dúzia de vezes em que ocorre aplicada aos navios S. Gabriel e S. Rafael, resulta essa sim de falha ou incorrecta generalização.

Atente-se que, tanto quanto me foi dado verificar, nunca a expressão navio é utilizada relativamente às naus dos mouros.

Ora, mesmo tendo em conta a falta de rigor quanto à terminologia náutica de que os cronistas e demais intervenientes daquele período geralmente dão provas, estou em crer que os testemunhos indicados, que embora longos não são exaustivos, indicam, como quase certo, que Vasco da Gama fez a viagem não em naus mas noutro tipo de navios especialmente construídos para esta viagem e que, quer se trate de barineis, caravelas modificadas, caravelas redondas ou qualquer outro tipo não é possível, com os dados actualmente disponíveis, caracterizar com um mínimo de segurança.

Não conheço e julgo não existir qualquer depoimento de autor coevo em que se possa extrair posição contrária. Aliás, a utilização de naus, numa viagem de descobrimento como esta era, para além de desajustada e constituiria facto inédito e único.

É pois meu convencimento que a análise da provável rota de Vasco da Gama deverá ser reformulada tendo em conta o facto de os navios utilizados não serem naus.

Não obstante o que atrás se referiu, e admitindo que os navios de Gama tivessem sido naus o que, como julgo ter ficado provado não era o caso, não era obrigatório, como nos têm querido fazer crer que a viagem só fosse possível ter sido realizada recorrendo à volta pelo SW.

### 3. CONHECIMENTO PRÉVIO DO REGIME DE VENTOS

Afigura-se-me como provável que os portugueses deverão ter navegado no Atlântico Sul no período que decorreu entre as viagens de Bartolomeu Dias e a Vasco da Gama mas, inferir daí que tais viagens se destinavam a estudar o regime de ventos e correntes é, quanto a mim completamente forçado.

Os elementos que se conhecem não referem o conhecimento do regime de ventos naquela área do Oceano em data anterior à da viagem, existem sim, pelo contrário, algumas indicações que me levam a admitir o seu desconhecimento, pelo menos na forma como tem vindo a ser afirmado existir, assim:

a. Nas instruções, para Pedro Álvares Cabral – Leis sem data, maço I, n.º 21, ANTT:

Nestas instruções, que só adquirem sentido não havendo conhecimento do regime de ventos pois a have-lo eram desnecessárias, recomenda-se que depois das ilhas de Cabo Verde os navios deverão «... A popa fazerem seu caminho pelo Sul e se houverem de guinar seja a banda do Sudoeste e tanto que neles der o vento escasso devem ir na volta do mar até meterem o cabo da Boa Esperança em Leste franco e daí em diante navegarem segundo lhe servir o tempo e mais ganharem porque quando forem na dita paragem não lhes minguará tempo com ajuda de Nosso Senhor com que cobrem o dito cabo e por esta maneira lhe parece que a navegação será breve».

Pretender, como já tem sido feito, que vento escasso não quer dizer vento da proa mas sim ventos que não eram de popa, para daí se concluir que eram ventos de SE parece-me claramente abusivo.

Destas instruções extraio e julgo que não se poderá extrair mais do que um conselho de Vasco da Gama para se fazer rumo ao Sul, guinando para SW se tal fosse necessário e, logo que o vento se aproximasse da proa (der o vento escasso) em vez de navegarem para terra continuarem na volta do mar etc.

Atente-se que do texto não se extrai, antes pelo contrário, ter sido aquele o caminho que Gama seguira, isso mesmo se recolhe das expressões «se houverem de guinar» e «por esta maneira lhe parece que a navegação «mas sim o caminho que, pela experiência da sua viagem, lhe parecia ser o melhor sem, no entanto, reconhecer que a sua experiência só teria validade se a viagem de Cabral se realizasse na mesma época do ano, facto este que constitui indubitavelmente mais uma prova quanto ao desconhecimento do regime de ventos do Atlântico Sul.

b. Duarte Pacheco, no Esmeraldo, livro 5, cap. 5, indica que:

«Todo o navio que estiver no Cabo Verde e houver de ir para a Índia se o vento lhe servir a seu prazer deve fazer o caminho do Sul 600 léguas, no fim das quais se verdadeiramente as tiver andadas será em 19º graus de ladeza do círculo equinocial contra o polo antártico e haverá de tal nau ao cabo da Boa Esperança 850 léguas do qual o lugar se deve fazer o caminho Lessueste e por esta via irão fora do dito cabo 40 léguas em mar dele devendo-se ir buscar ao Nordeste e a quarta do Norte».

Estas instruções, que reúnem os conhecimentos náuticos existentes no início do sec. XVI, não denotam qualquer conhecimento do regime de ventos no Atlântico Sul ou, tão pouco, a necessidade de efectuar a volta do SW.

c. Regimento do capitão-mor da armada (1503) – Leis sem data, maço I, n.º 20, ANTT:

Também aqui me parece ser de concluir de forma idêntica à do caso anterior pois que, sobre o caminho a seguir depois de Bezequiche, se estabelece «que vos sigam fazendo seu caminho por onde mais poderem ganhar para dobrarem o Cabo da Boa Esperança...»

d. Em João de Barros:

No decurso do relato que faz sobre a viagem de Vasco da Gama Barros é peremptório quanto a este assunto quando afirma:

«Os navios partiram sem ser na época própria como agora se sabe: porque naquele tempo tão escura era a notícia da terra que ia buscar como os ventos que serviam para boa navegação».

Os testemunhos que se apresentaram, dos quais o de Barros é decisivo quanto à ignorância, ao tempo, do regime de ventos, apontam tão só para a necessidade de se governar de Cabo Verde para Sul evitando cair junto à costa onde se sabia que os ventos eram contrários para depois se demandar o Cabo, dado o conhecimento, transmitido por Bartolomeu Dias, da existência de ventos que assim o permitiam.

É isto que se depreende também de Gaspar Correia que, reportando-se à viagem de Janinfante, informa que tendo este apanhado ventos contrários e mares tão grandes que os não

podia navegar pedira ao rei navios mais altos para, como depois escreve acerca da viagem de Gama, «correr quanto podiam para o mar donde era o vento por dobrarem a terra sem trabalho e assim navegarem até dar na costa» costa essa que sabiam haviam de achar, explicação que se me afigura convincente quer lógica quer nauticamente.

Não tendo conhecimento de que alguns séculos mais tarde se viria a declarar ser impossível navegar para o Cabo sem ser pela volta do SW, António de Saldanha em 1503, Job Queimado em 1506 e Garcia de Noronha em 1511, e eventualmente outros de que não temos notícia, intentaram e conseguiram chegar ao Cabo e daí à Índia sem utilizar aquela derrota. O que se conhece destas viagens bem como doutras são, a meu ver, claros exemplos de fases de um processo experimental para aquisição do conhecimento do regime dos ventos no Atlântico Sul o qual só veio a se conseguido, e mesmo assim de forma incipiente, bastante depois.

Houvesse ao tempo, como se quer fazer crer, um completo conhecimento do regime de ventos, e até das correntes, como também já foi afirmado como certo, e nem a viagem de Gama teria ocorrido na data em que o foi, nem as viagens referidas teriam sido realizadas da forma como o foram.

Os elementos que acabei de referir vêm, assim o creio, também eles apontar para a necessidade de reformulação da conjectura (e dada como certa) rota provável de Vasco da Gama, pois os pressupostos em que tal conjectura se baseia não parecem ter, como julgo ter ficado claro, qualquer consistência.

#### 4. VIAGENS ANTERIORES

Embora não se prendam directamente com a viagem que é o objecto da presente comunicação parece-me oportuno, no entanto, tecer também sobre este tema algumas considerações que julgo poderão contribuir para um mais completo esclarecimento da viagem de Gama.

##### a. Viagem secreta ao Brasil:

Há uma corrente de opinião, com não poucos seguidores, que afirma ter Duarte Pacheco Pereira realizado uma viagem ao Brasil em data anterior a 1500 baseando-se, para o efeito, na seguinte afirmação constante no Esmeraldo:

«Temos sabido e visto como no terceiro ano do vosso reinado do ano de Nosso Senhor de 1498 donde nos Vossa Alteza mandou descobrir a parte ocidental, passando além a grandeza do mar oceano onde é achada e navegada uma tão grande terra firme com muitas e grandes ilhas adjacentes».

Associar esta descrição da terra achada ao Brasil parece um tanto ou quanto forçado porquanto não existem ali muitas e grandes ilhas adjacentes. Por outro lado não se vislumbra a existência de qualquer razão que pudesse ter impedido Duarte Pacheco, tão cioso das suas realizações, de se afirmar, se esse fosse o caso, como descobridor do Brasil. Invocar a política do sigilo, tão frequentemente invocada para explicar o que doutra forma não teria explicação, não parece ter aqui cabimento pois sendo já o Brasil conhecido à data da publicação do Esmeraldo e situando-se na zona de influência portuguesa estabelecida pelo Tratado de Tordesilhas não poderia ser essa a razão para omitir a descoberta.

A afirmação de Duarte Pacheco adquire contornos mais claros e bem mais plausíveis caso a viagem descrita tivesse sido efectuada na zona de influência castelhana, por exemplo na

América Central, aí existem sim muitas e grandes ilhas adjacentes a terra firme e haveria necessidade de manter desconhecida tal viagem.

*b.* Viagem anterior de Vasco da Gama:

Tem sido admitido que Vasco Gama, e, ou outros navegadores, terão navegado no Índico anteriormente a 1498 baseando-se, quem tal admite, em partes do texto do Roteiro de Sofala atribuído a Ibn Majid, piloto árabe que é também identificado como tendo sido o piloto de Vasco da Gama no troço de Melinde a Calicut.

Após o estudo que Ibrahim Khoury efectou sobre o Poema de Sofala, já publicado em Portugal e tão pouco referido, sabe-se:

- (1) Ter sido o poema elaborado numa data anterior a 1475 o que impossibilita conter o relato de qualquer acontecimento posterior.
- (2) Ibn Majid, em 1489, que já tinha gasto mais de 50 anos na observação de estrelas para a navegação, já abandonara a vida do mar pois ultrapassara os 60 anos de idade e, conforme refere, chegara ao fim da vida.
- (3) A estrutura do poema, na cópia de Leninegrado, está alterada com acrescentos posteriores.
- (4) Não haver, nas crónicas arábicas, qualquer indicação da presença dos portugueses em data anterior a 1507.

O desconhecimento claramente evidenciado por Gama, não só sobre a geografia como pela navegação naquelas paragens, é quanto a mim um claro indício de que não se havia até então navegado no Índico, aliás, se tal tivesse ocorrido, como se poderia justificar a mais que evidente ignorância quanto à data conveniente da partida de Lisboa que a viagem de Gama demonstra e constitui caso único.

Não cuidam os que defendem a teoria de que anteriormente a 1498 se havia navegado no Índico que, certamente contra o seu propósito, ao fazê-lo estão classificando os navegadores de Gama e os portugueses de incapazes e inconscientes pois, não haviam sido capazes de observar, analisar e compreender as condições de navegação da região ou, caso o tivessem sido, não haviam informado adequadamente Vasco da Gama dessas condições.

## 5. ROTEIRO

*a.* A autoria:

A atribuição da autoria do Roteiro, e chamamos-lhe assim por uma questão de facilidade, a Álvaro Velho também, quanto a mim, pouco convincente. Como certamente se recordam a identificação baseia-se na indicação do nome, por Castanheda, de 7 dos 12 tripulantes supostamente presentes na entrevista com o Samorim no pressuposto de que conhecendo Castanheda a identidade do autor, o incluía nesse número.

Partindo desta premissa, e por exclusão de partes, foi a autoria do relato atribuída com toda a «certeza» a Álvaro Velho.

Se, como se argumenta, Castanheda conhecia a identidade do autor, e nada há que em tal leve a acreditar não se entende qual a razão que o impediria de expressamente o nomear recorrendo a tão estranha forma de o fazer.

Argumenta-se também, que a interrupção da narrativa nos baixos do Rio Grande constitui prova da autoria do relato pertencer a Álvaro Velho pois Valentim Fernandes indica que parte do que escreve sobre a Guiné Lhe foi transmitido por um Álvaro Velho do Barreiro que ali estivera oito anos, oito anos esses que correspondem ao período que decorre entre a chegada, na viagem de regresso de Gama aos baixos (1499) e a data provável da elaboração do manuscrito (1507).

A interrupção da narração nos baixos do Rio Grande não pode, tratando-se de uma cópia como é o caso do manuscrito que conhecemos, ser exclusivamente imputada ao seu autor; o mais provável até é ser da responsabilidade do copista pois, quem ao notar uma falha no texto que copiava logo se apressou a registar o facto escrevendo «que ficou na ponta do autor deste livro como estas armas são feitas», não deixaria igualmente de assinalar a interrupção do texto se proventura tal se verificasse no original.

Por outro lado a identificação do Álvaro Velho da viagem com o Álvaro Velho do Barreiro informador de Valentim Fernandes é também, a meu ver, muito discutível; na verdade desconhece-se quando foram prestadas as informações que Valentim Fernandes reporta, e podê-lo-ão ter sido entre 1495 (data limite da chegada de Valentim Fernandes a Portugal) e 1507, bem como o período em que o citado Álvaro Velho do Barreiro teria estado naquelas partes da Guiné, período esse de que só o limite posterior é condicionado pela data em que o Manuscrito de Valentim Fernandes foi feito (1507). Argumenta-se ainda, em abono da identificação de Álvaro Velho, agora já identificado «com certeza» como sendo do Barreiro, registada no relato, entre Melinde e Alcochete pois cito «quem vivia no Barreiro via frequentemente Alcochete»; ora, quem assim argumenta desconhece que Alcochete não se avista do Barreiro sendo-o, no entanto, das zonas central e oriental de Lisboa.

Julgo que deverá constituir motivo de reflexão o facto do autor do relato não fornecer qualquer elemento que possibilite a sua identificação, não referir o navio em que esteve embarcado nem tão pouco o cargo ou função que desempenhava na armada, mais de estranhar ainda quando há indícios de que o texto foi escrito com a intenção de ser divulgado como o parece atestar a utilização das expressões «como tendes visto» (a fls. 52), «como vos tenho dito» (a fls. 57) e, a (fls. 66) «torno a falar de nossa vinda» para além da apresentação da frase «De como El Rei mandou chamar Diogo Dias e lhe disse o que se segue» que, tal como a anterior, de forma completamente distinta da estrutura da narrativa até ali seguida mais se assemelhando a títulos de capítulos de obra destinada à divulgação.

*b.* O texto:

O relato, tal qual o conhecemos, e nunca é demais frisar que se trata de uma cópia, para além de alguns erros de datas, de algumas descrições pouco claras apresenta pontos que, quanto a mim, são tão improváveis que podem levantar a suspeição de se tratar de documento, no todo ou em parte, forjado. senão atente-se:

(1) Travessia de Melinde para Calecut:

Efectuada no período da monção de Sudoeste não há referência a ventos fortes e as chuvadas que constituem um fenómeno que quem alguma vez as viu jamais esquece, colhem do autor duas pequenas observações, uma no dia do avistamento de terra que não foi reconhecida «pelos muitos chuveiros e trovoadas que faziam em esta terra, nesta travessa e costa» e no dia do regresso de Vasco da Gama da

visita ao Samorim quando indica que «a água da chuva era tanta que as ruas iam cheias». Nos restantes dias, especialmente durante o mês de Julho, em que as chuvas são mais abundantes o relato parece dar a entender, não ter havido nem chuva nem ventos.

A existência de ventos e de ondulação que levam ao encerramento, durante os meses de Maio, Junho, Julho e Agosto, dos portos da costa do Malabar com excepção do de Bombaim, não é minimamente referenciada podendo-se, pela leitura do relato, chegar à conclusão da inexistência de tais fenómenos pois os embarques e desembarques na praia são uma constante, bem como a visita de embarcações locais aos navios da armada principalmente durante os meses de Julho e Agosto que são os mais tempestuosos e os que trazem mais chuvas.

Tal omissão é tão mais de estranhar quanto D. Manuel, na carta ao Cardeal protector, referindo-se à permanência dos navios em Calecut durante três meses (fim de Maio ao cabo de Agosto) informa: «era então o Inverno dela ... porem de chuvas infindas e mui grandes e continuas mais que nestas partes».

Esta afirmação de D. Manuel vem, quanto a mim, deitar por terra a hipótese daquelas que procurando justificar tal incongruência avançaram com a hipótese da monção daquele ano ser das mais fracas, eventualmente, digo eu, naquele ano a monção apesar de tão fraca só terá passada despercebida ao autor do relato.

## (2) A data da chegada a Calecut:

A informação de Gaspar Correia de que os navios teriam chegado depois da monção a 26 de Agosto parece de excluir face ao referido na carta de 28 de Agosto de 1499 do rei D. Manuel ao cardeal protector na qual se afirma que Gama esteve em Calecut desde o fim de Maio ao cabo de Agosto.

Não deixa de ser curioso e significativo, quanto à falta de rigor nas análises efectuadas, que Franz Hummerich, um dos principais defensores da autenticidade do Roteiro atribuído a Álvaro Velho, na argumentação com que contraria as posições de F. Ayalla, o qual afirma tratar-se o Roteiro de documento forjado, transcreva, em abono da sua tese a seguinte parte do texto da «História dos Portugueses do Malabar» escrito por Zinadim no final do séc. XVI:

«A primeira vez que os franges apareceram no Malabar foi no ano de 1498; vieram a Pandarane em 3 navios no fim da monção da Índia e daí dirigiram-se por terra ao porto de Calecut ...».

O facto do fim da monção não ocorrer em Maio, contrariando assim o Roteiro, não recolhe do citado autor qualquer comentário ou explicação.

A chegada de Gama em Agosto tal como indicada por Gaspar Correia é defendida por Armandio Gracias baseando-se para o efeito na «História dos portugueses na Índia» escrita em olas na língua malabar cujo original se encontra na posse dos descendentes do Samorim (e que não conseguimos apurar se se trata do mesmo documento indicado por Hummerich).

Armandio Gracias acrescenta ainda conhecer um outro manuscrito, na posse dos descendentes do Samorim, em que se lê:

«1497 – o Gama saiu da cidade de Bilam (Belem?) em Março de 1497.

1498 – o Gama viu pela primeira vez o monte Ely a 26 de Agosto de 1498».

(3) Naus de Meca:

Excepto quanto ao aparecimento de 8 naus em Angediva não se verifica no texto qualquer outra referência à passagem das naus de Meca que, usualmente, chegavam à Índia pelos finais de Agosto e cujo número sempre foi objecto de realce, facto este que quando verificado no texto de Gaspar Correia tem sido utilizado para demonstrar da falta de rigor deste autor.

(4) Regresso de Calecut a Melinde:

Neste troço da viagem, que se prolongou desde 5 de Outubro até aos primeiros dias de Janeiro, ou seja, no período da monção de NE (Outubro a Março) o relato refere, estranhamente, terem sido calmarias e ventos contrários que os levaram, inclusive, a admitir a possibilidade de regressar para a Índia se tivessem vento para isso o que resulta desde já estranho pois, se os ventos eram contrários, deveriam ser os mais propícios para o regresso a Calecut.

Milagrosamente, acrescenta o autor, só nos finais de Dezembro tiveram ventos de feição (de popa) que lhes permitiram atingir terra em 6 dias.

(5) Inexistência de pilotos:

Refere-se no relato, aquando da aterragem no regresso de Calecut a Melinde, terem demandado terra para saberem onde estavam pois «não havia a bordo aí piloto ou homem que cartear soubesse».

Esta informação, sabe-se, não é verdadeira quanta à falta de pilotos pois dois deles, Pero Escobar e Afonso Gonçalves, regressaram a Lisboa onde foram recompensados por D. Manuel. O autor, aliás, não tendo presente o que antes dissera termina o seu relato com a frase:

«E os pilotos diziam que eramos nos baixos do Rio Grande»

Parecendo de excluir que a frase em questão queira significar estarem os pilotos doentes, pois nesse caso a redação seria forçosamente diferente, o que atrás se indica só adquire sentido se se admitir pela inexistência de pilotos arabes a bordo, os únicos que saberiam utilizar as cartas (ou carta) de que eventualmente dispunham. Outra explicação, que não me repugna aceitar, é a de que os pilotos não sabiam ainda efectuar o cálculo da latitude pela observação com o astrolábio o que, no caso de Pero Escobar, a fazer fé na carta que mestre João escreveu do Brasil durante a viagem de Cabral, parece ser o caso pois este, escreve: # TP

«saberá V.A. que todos os pilotos vão adiante de mim em tanto que Pero Escobar vai 150 léguas e outros mais e outros menos, mas quem diz a verdade não se pode certificar até que em boa hora chegemos ao cabo da Boa Esperança e ali sabermos quem vai mais certo, eles com a carta, ou eu com a carta e o astrolábio»

Julgo que este trecho só tem uma leitura possível cuja é de que os pilotos (ou a sua maioria) não utilizavam o astrolábio e, se isto era verdade em 1500, por maioria da razão o seria na viagem anterior. O carácter experimental na utilização do astrolábio,(e de outros instrumentos) a bordo parece-me claramente indicado na citada carta como aliás também se retira das afirmações de Barros, de Gaspar Correia e até nos *Lusiadas*.

Quanto a mim é claramete significativo que, quer no relato da viagem de Gama, quer no da de Cabral, só se refira terem sido feitas observaçõe com astrolábio em terra.

A ser verdade o que antecede, como se me afigura, adquire sentido a afirmação do desconhecimento das distâncias e a ignorância do local onde estavam como no relato da viagem se indica. Muito provavelmente quem fizera as observações na Baía de St.<sup>a</sup> Helena (talvez Pero de Alenquer?) já seria entretanto falecido.

## CONCLUSÃO

De tudo o que fica parece claro que o estudo da viagem está longe de estar feito. Muito do sucedido ficará certamente por conhecer e há que ter a honestidade e humildade de reconhecer tal desconhecimento e, bem assim muito do que se afirma como certeza terá de ser autores partem usualmente das conclusões recorrendo, para as demonstrar, a alguns relatos conhecidos os quais, conforme se torna conveniente são apresentados na íntegra, truncados ou até mesmo alterados e, quando contrários ao fim em vista, são pura e simplesmente ignorados com o argumento de que os seus autores ou estavam mal informados ou desconheciam o sucedido ou, então, os alteravam como consequência da política de sigilo.

Seria extremamente longo e fastidioso referir as vezes em que ao texto do relato da viagem de Gama e às crónicas de Castanheda e Barros têm sido aplicadas, pelos principais comentadores da viagem de Gama, expressões como as seguinte:

**É erro evidente (quando refere o contrário do que se pretende provar). Deveria estar escrito (aquilo que se pretende), a expressão não tem o significado de ...mas sim o de... (que é normalmente o oposto do que consta), é evidente que o autor queria significar que, está escrito isto mas deve ser, trata-se de erro de cópia, o autor desconhecia o que ocorrera por isso faz esta afirmação, o autor recebeu ordem para omitir (ou alterar) etc., etc.**

Tenho esperança que este simpósio represente o primeiro passo para o estudo sério e objectivo da viagem que representa um dos pontos mais altos da gesta dos portugueses no mar.



### TEMA III — CONSEQUÊNCIAS IMEDIATAS (ATÉ 1500)

- 1 — O OUTRO E O UNIVERSO CULTURAL EXPRESSO EM O *DIÁRIO DE VASCO DA GAMA*  
Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> *Benedita Araújo*
- 2 — OS POVOS ORIENTAIS NO ITINERÁRIO DA 1.<sup>a</sup> VIAGEM DE VASCO DA GAMA  
Dr.<sup>a</sup> *Curchida Sulemane Bayate*
- 3 — COMO EM MELINDE: OS PILOTOS ORIENTAIS NA BASE DO DOMÍNIO PORTUGUÊS  
DOS MARES DA ÁSIA  
Dr. *José Alberto Leitão Barata*
- 4 — EL VIAJE DE VASCO DA GAMA Y SUS REPERCUSSIONES EN LA CORTE ESPAÑOLA  
Prof. *Istvan Szaszdi Leon-Borja*
- 5 — A VIAGEM DE VASCO DA GAMA NAS CARTAS DE D. MANUEL  
Dr. *José Manuel Garcia*



## O «Outro» e o Universo cultural expresso em o *Diário da Viagem de Vasco da Gama*

Prof.<sup>ª</sup> Dr.<sup>ª</sup> Maria Benedita Araújo

A visão do «Outro» referenciada no denominado *Diário da Viagem de Vasco da Gama* traduz por si só todo um universo cultural comum ao reino e à época. A herança tradicional da sociedade portuguesa fundamentava-se incondicionalmente nos valores espirituais do Ocidente e portanto as suas constantes de comportamento encontravam-se situadas no âmbito de influência clássica da Grécia e de Roma, enriquecida no caldear das culturas do Oriente Próximo, principalmente da cultura judaico-cristã. Traduzia esse legado uma encruzilhada de etnias e de valores e adquirira maior significado porque, sendo a península Ibérica terra de passagens e de permanências, quer de mercadores judeus quer de conquistadores árabes, englobara, com o decorrer do tempo, muitos dos seus valores culturais.

Assim, a herança social que identificava o «outro» como interlocutor válido, prendia-se, por um lado, ao etnocentrismo comum à tradição ocidental, mas superava-o por outro, nesse caldear de culturas e de civilizações, que, burilado pelos Descobrimentos, veio a culminar naquilo que poderemos designar por «cultura marítima», intensamente vivida durante a era gâmica por um povo que fizera dos caminhos oceânicos e das zonas d'além mar a sua área privilegiada de acção.

Portugal já não era, nestes finais do século XV, apenas mais um reino situado nos confins de uma Europa mais rica e mais civilizada. Desde a tomada de Ceuta, havia como que uma antecipação de eventos cuja materialização não podia tardar. O esforço empreendido levava à descoberta das ilhas atlânticas e à sua valorização, bem como à localização de áreas de produções ricas na costa ocidental africana: ouro, malagueta, escravos....

Da Europa da época, através do Mediterrâneo, de Espanha principalmente, chegava a influência da península itálica, foco da latinidade, e a sua mensagem de humanismo. Esta mutação cultural, embora atenuada pela distância e aprofundada apenas por alguns, era mesmo assim geradora de fortes impulsos espirituais. Os contactos mercantis com o norte europeu permitiam igualmente um despertar de possibilidades, antevistas principalmente pela burguesia. O reino não permanecera à margem da vida política europeia e pagara por isso o seu tributo. Dos contactos guerreiros ficara-nos principalmente a vivência das lutas contra o Castelhana e contra o Mouro, que, de onde em onde, aferventava a chama do patriotismo popular. Do último antagonista, do Mouro, porque inimigo religioso, guardaram-se recordações pouco abonatórias e traçara Zurara um perfil sombrio. Contudo, uma vez transformado de invasor em invadido e de vencedor em derrotado, não faltavam na literatura cronista traços de piedade cristã pelos sofrimentos dos vencidos. Este «Mouro», considerado opositor na guerra da Reconquista, deparava-se agora aos Portugueses sob as roupagens do mercador, na costa oriental africana. Hoje, como ontem, pronto a expulsá-los das terras de sua pertença ou das áreas comerciais geradoras de riqueza. Como encarariam os Portugueses estes mercadores concorrentes? Como traçará a documentação escrita o seu perfil? À óptica de apreciação do «Outro» será a mesma da época de Zurara?

Realmente, a imagem de «Outro» retratada na literatura cronística, ainda com amplos ressaibos medievais, do que a citada obra pode servir de exemplo, acentua o carácter de antagonismo dos contactos culturais desenvolvidos entre os dois povos. Assim, a *Crónica de Tomada de Ceuta*, cujas primeiras linhas foram traçadas pelo ano de 1449, a mandado de D. Afonso V, é marcada por um forte sabor arcaizante relacionado com o conceito medieval de «guerra justa». Essa escrita da visão do real está bem presente, por exemplo, na «assolviçam perpetua» a que faziam jus os guerreiros cristãos que morressem em combate com os infiéis, ou ainda na resposta dos letrados a D. João I sobre se a conquista de Ceuta seria ou não serviço de Deus. Determinaram aqueles que «vossa merçee pode mover guerra contra quaaesquer infiees assy mouros como gemtios ou quaaesquer outros (...) per cujo trabalho mereçerees grande gallardom do nosso Senhor Deos pera a vossa alma»<sup>(1)</sup>.

Sentiram-se mesmo na obrigação de acrescentar «e allem desto nom ouçaaes cousa que vos açerqua dello seia dito, nem ajmda que vos pareçam visoões em semelhança de cousas divinaes nom lhe dees ffe, ca entemdee verdadeiramente que he o espiritu maligno que vem pera vos tirar de vosso boom e samto proposito»<sup>(2)</sup>. Temos presente, portanto, uma interpretação medieval do perfil do «Outro».

Também o rei D. Duarte, ao questionar o papa sobre a legitimidade da expedição a Tânger, obtivera explicação semelhante. A resposta pontifícia esclarecera o monarca do que o possível dano praticado contra os cristãos por gentios e pagãos, entendia-se à proibição do comércio pacífico e ao impedimento da pregação da verdadeira religião. Tal asserção postulava o princípio da liberdade do apostolado e da liberdade do comércio e veio a ser desenvolvida pelos Autores com diferentes variantes ao longo dos tempos, principalmente no século XVI, variantes essas consideradas justificativas do direito de conquista.

Situavam-se na mesma linha de força os comentários de alguns teólogos que defendiam que o nascimento de Cristo retirara aos infiéis o direito da posse da terra, uma vez que, com o evento, surgira a necessidade de difundir a boa noya. Os seguidores da doutrina tomista, pelo contrário, sustentavam a ilegitimidade do esbulho e da imposição da fé pelo uso da força. Postulando o tema, Francisco de Vitória, em 1557, veio defender que o papa não possuía qualquer direito em relação aos infiéis. Fundamentando-se no Direito Natural, afirmava que os infiéis deviam apenas ouvir a doutrina de Cristo, abstendo-se de tentar hostilizá-la. Nesta último caso surgia a possibilidade de os obrigar pelas armas a acatá-la. Mas sugere-se a ocupação das terras dos que forem incapazes de ter cultura e civilização.

Já no século XIV, a doutrina jurídica veiculada pela universidade de Oxford, pela voz do seu reitor, Richard Fitzalfe (!1360), que se debruçara sobre o tema, equiparava a infidelidade a um pecado capital, justificativo portanto da apropriação da terra e de outros bens materiais, assim como do uso da violência na irradicação do erro.

Contudo, a doutrina mais difundida, cindia os não-cristãos em duas vertentes:

os positivos – todos aqueles que, conhecendo a doutrina cristã se recusavam a aceitá-la, pelo que poderiam ser guerreados e despojados de seus bens materiais.

os negativos – os que não a conhecendo, não podiam aceitá-la e que precisariam primeiramente de ser instruídos nas coisas da fé<sup>(3)</sup>.

Nicolau V, em 1454, justificara esse direito à apropriação das terras dos infiéis, uma vez que autorizara Portugal a «conquistar, vencer e subjugar todos, os sarracenos ou pagãos, e outros inimigos de Cristo, onde quer que se encontrassem». Não havia portanto qualquer limi-

tação, mesmo que os territórios disputados sempre lhes houvessem pertencido, - nem a vulgar distinção entre positivos e negativos.

O entusiasmo e exaltação em Zurara está ainda ligado à persistência do espírito de cavalaria, ao cruzadismo medieval da conquista e da guerra justa em que o «Outro» é visto como o inimigo da Fé. Mas não obstante, uma vez vencido, é lastimado com piedade cristã.

Nota-se então uma mutação de sentimentos e de valores e o «Outro» civilizacional deixa de revestir o aspecto do opositor arrogante e feroz, para ser apenas o homem que chora sobre a perdição da sua cidade, ou aquele que jaz por terra moribundo, ou ainda alguém em quem a morte já colocou o seu estigma.

Escreve Zurara: «e vem a nós um mordimento de piedade, posto que na sua vida lhe houvessemos ódio (...) uns jaziam com os corpos tendudos e as mãos apertadas e os dentes fechados, outros jaziam (com os focinhos) sobre a terra emburilhados no seu sangue, outros com os corpos embuziados, apertando com seus punhos a roupa que traziam, outros jaziam assim espedaçados, que homem não poderia diretamente julgar qual fora primeiramente sua queda». Mas, ao mesmo tempo, os conquistadores lançavam-se sobre a presa, não tendo «mayor cuydado doutra cousa, que de apanharem o esbulho»<sup>(1)</sup>.

Também na *Crónica de Guiné* (1453) não deixa Zurara de mencionar os quadros de tristeza e temor ao descrever a entrada dos portugueses numa povoação de guinéus quando as mães procuram furtar seus filhos à sanha dos incursores, ou quando em Lagos se procede à partilha dos escravos. Em qualquer destas páginas encontramos a piedade pelos que sofrem a grave quebra da unidade e da fraternidade humanas. (Evidentemente que o cronista não se insurge contra a escravatura, pois, desde que o mundo era mundo, estava na ordem normal das coisas).

Estamos portanto perante exemplos que, embora mitigados pela piedade, focam contactos presenciais de intolerância e de irredutibilidade. Não há qualquer margem para a conciliação, dada a divergência apriorística em matéria de fé.

O relato da viagem de descobrimento do caminho marítimo para a Índia, apresenta-nos o perfil do «Outro» ainda marcado por algumas destas interpretações tradicionais, presentes na mentalidade de transição da época medieval para a modernidade, e de que vimos exemplos ao reportarmo-nos à obra de Zurara. Mas, depara-se-nos agora uma vivência de cerca de oitenta anos de descobrimentos e de projectos de aculturação a separar os acontecimentos narrados em qualquer das fontes.

Durante esse tempo, os marinheiros portugueses haviam percorrido a costa ocidental africana, e dobrado o Cabo da Boa Esperança com Bartolomeu Dias. No percurso, alargaram-se as experiências e os contactos culturais. Destas realidades, uma fora particularmente positiva, a do reino do Congo.

Portugal, caminhando na vanguarda da Europa, trazia até esta os múltiplos benefícios de um melhor conhecimento das etnias, culturas e civilizações recém-reveladas, bem como do percurso por mar necessário para alcançá-las. Pertenciam a este somatório de saberes, não só os acréscimos experimentados nas ciências da navegação, no conhecimento da geografia, da fauna e da flora, mas também o enriquecimento dos diferentes valores humanos e estéticos na apreciação do «Outro».

Vejamos então alguns aspectos mais salientes do universo cultural português expresso nesta fonte:

**O Oriente** – povoava as imaginações de miríficas riquezas. As sonhadas cristandades orientais, os monarcas ricos e poderosos, de que o Preste João seria o pardigma, surgiam como

um possível reforço na luta contra o Infiel. Os reis portugueses, à medida que os Descobrimientos iam dilatando o conhecimento do globo terrestre, não esqueciam essa demanda.

Por isso, uma vez atindida a costa Oriental africana, ou mais precisamente, a ilha de Moçambique, ao pretenderem informações sobre este lendário soberano cristão, os navegadores do Gama foram informados de que «o Preste João estava dali perto, e que tinha muitas cidades ao longo do mar, e que os moradores dellas eram grandes mercadores e tinham grandes naus»<sup>(\*)</sup>.

As notícias assim obtidas pareciam confirmar os sonhos dourados da terra de cocanha, pois acrescentava-se ainda «e que para diante, para onde nós íamos, havia muito (ouro), e que as pedras e o aljôfar e a especiaria eram tantas, que não era necessário resgatá-las, mas apanhá-las aos cestos»<sup>(\*)</sup>.

Tudo isto estava de acordo com as lendas que corriam na Europa sobre as riquezas da Índia. E, justamente por essa coincidência de fronteiras do imaginário com a visão enganadora do real, o língua, um marinheiro que já fora cativo de mouros, traduzia o que todos pretendiam ouvir.

Igualmente presentes no percurso mítico do marítimo e do terrestre correspondentes às áreas orientais, encontramos as notícias da existência dos cristãos de S. Tomé, que o Apóstolo trouxera ao conhecimento de Cristo.

Todos os irmãos de crença, perdidos ou separados da sua matriz pelo avanço dos Infiéis, poderiam agora restabelecer os contactos com o mundo ocidental. O traçar de novas rotas mercantis, o acesso às fontes dos produtos preciosos, uma vez que o comércio enriquecia os povos, seria mais uma forma de luta.

No diário da viagem de Vasco da Gama não encontramos embelezamentos literários, nem tal era o propósito deste relato de bordo, escrito, ao que tudo indica, por Álvaro Velho. O processo de aculturação apresenta neste documento vias diferenciadas, a que a *Crónica da Tomada de Ceuta* pode servir de contraponto.

Os instintos bélicos presentes na obra de Zurara, reportando-se a acontecimentos vividos no segundo decénio do século, ou, mais precisamente, a partir de 1411, data das pazes com os Castelhanos, embora a obra tenha sido escrita posteriormente, entre 1449 e 1450, estavam ultrapassados de momento.

O conflito religioso cedia passo ao interesse mercantil, conforme fica atestado em inúmeras passagens do *Diário*.

Assim, ao pisarem terra na baía de Santa Helena, o primeiro cuidado do capitão-mor foi o de mostrar aos naturais diversas mercadorias – ouro, canela, cravo, aljôfar, e outros produtos ricos, que aqueles não souberam reconhecer. As dádivas, cascavéis e anéis de estanho, aparecem como um processo de estabelecer relações pacíficas, processo esse que vai repetir-se na Angra de S. Brás. O mesmo acontece no Rio do Cobre ou na Terra da Boa Gente, em que as relações comerciais se travam por troca directa. O capitão oferece ao «senhor», entre outras prendas, uma jaqueta, umas calças vermelhas, alimentando este os portadores da oferta com papas de milho e «uma galinha cumo as de Portugal»<sup>(\*)</sup>.

A sua realidade de origem serve de charneira para apreciação de novos códigos culturais, por isso, houve necessidade de mencionar repetidas vezes que os bois e os cães daquelas distantes paragens também eram semelhantes aos da terra natal. E até as localidades costeiras, na sua beleza natural, lembravam as povoações portuguesas: Melinde era semelhante a Alcochete.

Mas as maiores preocupações dos navegantes centravam-se nas produções ricas e no seu comércio. Assim, na ilha de Moçambique encontraram quatro navios de mercadores mouros e

a carga surge cuidadosamente apontada: ouro, prata, pimenta, cravo, gengibre, pérolas, aljôfar e rubis.

Em Mombaça, os emissários enviados ao rei da terra regressam com amostras de cravo, pimenta, trigo tremês e gengibre, e com a informação de que eram fornecimentos que poderiam carregar. E, uma vez na Índia, resolvidas as questões levantadas em Pandarane com as mercadorias, estabelecem-se relações comerciais e fixou-se a feitoria em Calecute<sup>(6)</sup>.

Nos contactos de aculturação estabelecidos no decurso desta viagem com populações de etnias diversas, a personalidade sócio-cultural das zonas visitadas apresenta-se quase sempre discriminatória dos portugueses, que sofrem o comportamento divergente ou até hostil dos naturais. É o que acontece, por exemplo, com os habitantes da Baía de Santa Helena, onde o próprio capitão é ferido e mais três ou quatro homens. O mesmo acontece em Moçambique, Mombaça e Calecute.

Na primeira fase do percurso, ao longo da costa ocidental africana, o trilha marítimo, embora de insegurança e de expectativa, não apresentava novidade de maior, pois as viagens anteriores ao longo das costa da Guiné, do Congo e de Angola, haviam preparado os navegantes para possíveis encontros. E o primeiro episódio de relação com o elemento humano, a nova realidade biopsicosociocultural, o «Outro», se assim quisermos, terminou em conflito armado.

Refrimo-nos ao episódio de Fernão Veloso, magnificamente cantado por Camões, e que no decurso da viagem surge tratado como um excesso de confraternização, uma vez que os navegantes se fiaram daqueles homens desconhecidos, parecendo-lhes ser do pequeno coração e não transportaram consigo quaisquer armas.

Pelo contrário, na costa oriental, o desdobramento concreto do real humano apresenta-se enriquecido, é múltiplo e diverso. E o mesmo acontece na concretização da chegada a Calecut. Nota-se da parte do Autor uma preocupação descritiva em relação a este elemento humano. Incide-se na notação fisionómica, na constituição física, aponta-se a diferente pigmentação da pele, procede-se a cálculo etário, referem-se os cabelos lisos ou frisados, curtos ou compridos, as cabeças rapadas ou tosquiadas (Calecute), a existência de barbas.

Os homens são pequenos e baços, na baía de Santa Helena, ou negros de grandes corpos, no Rio do Cobre e na Terra da Boa Gente, ruivos e de bons corpos na área entre Moçambique e Mombaça. Em Calecute, os homens são igualmente baços e trazem grandes barbas. Uns usam os cabelos compridos e outros as cabeças rapadas: «E trazem em a moleira uns topetes (...) e nas barbas bigodes; e trazem as orelhas furadas, e nos buracos delas trazem muito ouro.»<sup>(7)</sup>

Os atributos dos dignitários, quando existem, correspondem aos eixos axiais de qualquer descrição de um nobre europeu: o vestuário, ou a sua escassez surge como referência obrigatória embora integrando-se no discurso de descrição individual e é referenciado como um indicador de estatuto social. O mesmo acontece com o material de confecção da roupa.

Assim o «sultão» da ilha de Moçambique «era tão alterado que desprezava tudo quanto lhe davamos». Estava interessado e pedia que lhe dessem escarlata, tecido precioso de origem persa, mas «nós não a levávamos».

Em Calecute, os homens andavam com o dorso nú, e ostentavam a partir da cintura uns panos de algodão muito finos<sup>(8)</sup>. Tal era o modo de cobrir o corpo «dos mais honrados, que os outros trazem-se como podem»<sup>(9)</sup>. Outros atributos do poder são salientados: o ouro e a prata dos utensílios de uso pessoal do Samorim, os panos lavrados, as sedas coloridas, os atavios de veludo do seu dossel.

Igualmente presentes, os aspectos do ritual alimentar ou do uso de estimulantes, que justificam alusões pormenorizadas. Assim, o Samorim masca o bêtele «em um patim, lançado

de costas em uma camilha», recoberta por panos de veludo verde e outros tecidos preciosos. Mais adiante, aparecem ainda referências a panos lavrados de ouro<sup>(12)</sup>.

As folhas do atambor ou bêtele, em mistura mastigatória, rica em alcalóides afrodisíacos, encontravam-se dentro de um recipiente de grossas paredes de ouro maciço. Dos pormenores da descrição que apontam tamanhos e consistências, deduzimos a impressão forte produzida no narrador por esta e outras demonstrações exteriores de riqueza.

Por outro lado, os navegantes interpretam todo o cerimonial e os seus vários intervenientes no consumo deste preparado como símbolo de elevada condição social e civilizacional, bem diferentes das populações do sul de África (baías de Santa Helena e de S. Brás). Estes apenas resguardavam com peles a sua nudez e não pareciam conhecer os ritos sociais das refeições.

A diferenciação entre sexos encontra-se apontada embora sem naturalidade. Ao contrário do que ocorrerá posteriormente o Autor do relato não parece impressionado com o exotismo das mulheres. Assim, da Angra de S. Brás sabemos apenas que «as mulheres estavam em cima de um alto, perto do mar», juntamente com os moços pequenos, os bois e as vacas<sup>(13)</sup>. A mesma quase ausência de referências sofrem as do Rio do Cobre. Sabemos apenas que são negras e possivelmente também de grandes corpos, o que é muito pouco.

A gente do Rio dos Bons Sinais mereceu melhores alusões, pois são mencionadas «mulheres moças que nesta terra parecem bem, trazem os beiços furados por 3 lugares e ali trazem uns pedaços de estanho retorcidos».

Ao pronunciar-se acerca das indianas, escreve Álvaro Velho:

«As mulheres desta terra em geral são feias e de pequenos corpos, e trazem ao pescoço muitas jóias de ouro, e pelos braços muitas manilhas; e nos dedos dos pés trazem anéis com pedras ricas»<sup>(14)</sup>.

Maior somatório de menções encontramos para os alimentos. Os novos comeres apresentados não são referidos em termos de sabores ou de valor alimentar, mas como exemplificativos de uma escala de abundância e riqueza. Assim, em Calecute, o arroz é acompanhado «com muita manteiga e muito bom pescado cozido», portanto, em subido grau na gama de valores socioculturais. A base de sustentação dos bosquimanos de Santa Helena, pelo contrário, é vista como rudimentar, pois «não comem senão lobos marinhos e baleias, e carne de gazelas, e raízes de árvores»<sup>(15)</sup>.

Não surge referência expressa ao método de preparação, à ingestão do cru ou do cozido, embora esteja subjacente. O mesmo acontece com o ritual que acompanha o cumprimento dessa necessidade biológica. Mais adiante, indica-se a assadura, portanto o processo mais rudimentar da transformação cultural dos alimentos.

A presença no *Diário* da axiologia religiosa surge logo na frase de abertura, que é uma inovação e ao mesmo tempo um pedido de intercessão. Vai transformar-se em regra quase geral em documentos deste tipo:

«Em nome de Deos, amém».

No mar, encontramos-nos em plena esfera de justaposição do humano e do divino, do natural e do sobrenatural. O diarista é sensível a essa interferência quotidiana do sagrado.

Assim, na rota da Terra do Natal, as dificuldades com as fortes correntes daquele mar, levam a que a anotação refira:

«E naquele dia em diante quis Deus, por sua misericórdia, que nós fossemos àvante, e não a ré; e praza a Ele que assim seja sempre»<sup>(17)</sup>.

Os valores religiosos traduzem-se por um elevado grau de privilegiada confiança na religião cristã. Em Calecute os navegadores julgaram-se em presença de cristãos. As orações proferidas no templo bramânico, que era suposto ser uma igreja, mostram até que ponto os portugueses estavam convencidos de que se encontravam entre os seguidores de Cristo: «Esta cidade de Calecute é de cristãos»<sup>(18)</sup>.

Nesse sentido apontavam as informações colhidas ao longo da costa oriental africana e confirmadas desde que atingiram esta área. A pequena imagem de Nossa Senhora, e «os outros muitos, muitos santos que estavam pintados pela parede da igreja, os quais tinham diademas, e a sua pintura era em diversa mancha, porque os dentes eram três grandes que saiam da boca uma polegada, e cada santo tinha quatro e cinco braços» não bastaram para fazer vacilar tal certeza.

A substância doutrinal das religiões hindú e maometana, com que os marinheiros entravam em contacto, esta última já familiar através do processo de aculturação vivida na península ibérica, era tida por totalmente errada.

Tal atitude crítica encontrava-se fundamentada nos aferidores indicativos da sua realidade de origem e na certeza de que comungavam a verdadeira fé, conforme a configuração cultural homogénea, socialmente aceite e sancionada pela sociedade portuguesa da época.

## NOTAS

- (<sup>1</sup>) Gomes Eanes de Zurara, *Crónica da Tomada de Ceuta*, p. 36.
- (<sup>2</sup>) Idem, *Ibidem*, p. 36.
- (<sup>3</sup>) Hernani Cidade, *A Literatura Portuguesa e a Expansão Ultramarina*, vol. I, Coimbra, 1963, p. 21.
- (<sup>4</sup>) Gomes Eanes de Zurara, *Crónica da Tomada de Ceuta*, introd., selec. e notas de Alfredo Pimenta, Lisboa, 1964, Cap. XXXVII, pp. 96-99.
- (<sup>5</sup>) Álvaro Velho, *Diário da Viagem de Vasco da Gama*, ed. facsim. do cód. original, com introd. de Damião Peres, Porto, 1945, p. 33.
- (<sup>6</sup>) Idem, *Ibidem*
- (<sup>7</sup>) Idem, *Ibidem*, p. 24.
- (<sup>8</sup>) Idem, *Ibidem*, p. 85.
- (<sup>9</sup>) Idem, *Ibidem*, pp. 40-41.
- (<sup>10</sup>) Idem, *Ibidem*, p. 41.
- (<sup>11</sup>) Idem, *Ibidem*, p. 69.
- (<sup>12</sup>) Idem, *Ibidem*.
- (<sup>13</sup>) Idem, *Ibidem*, p. 16.
- (<sup>14</sup>) Idem, *Ibidem*, p. 61.
- (<sup>15</sup>) Idem, *Ibidem*, p. 7.
- (<sup>16</sup>) Idem, *Ibidem*, pp. 21-22.
- (<sup>17</sup>) Idem, *Ibidem*, p. 60.

# Os Povos Orientais no itinerário da 1.<sup>a</sup> Viagem de Vasco da Gama

Dr.<sup>a</sup> *Churchida Solemane Bayate*

Nesta comunicação abordaremos essencialmente, a temática das relações humanas entre os elementos da frota «Gâmica» e os povos orientais.

Tomaremos em atenção localidades identificadas com a numástica eclesiástica, ou psico-etnológica, ou geográfica físico-económica de acordo com a data de chegada dos navegantes aos lugares, ou conforme a atitude das populações locais, ou ainda consoante a novidade observada em cada sítio descoberto. Vasco da Gama percorre várias etapas das idades do mundo, em cada escala que realiza no sentido gradativamente ascendente em termos civilizacionais, desde a Angra de Santa Helena até à Índia, observa povos na fase de recolção, Angra de Santa Helena, na fase da pastorícia, Angra de São Brás, na fase da agricultura, terra da Boa-Gente ou rio dos Reis, ou rio do cobre actualmente Inhambane, e na fase do comércio sob o regime do sheikado Ilha de Moçambique, ou sob o regime real, Mombaça, Melinde e Calecute, autenticas cidades marítimas.

Imaginemos então qual terá sido a relação de Vasco da Gama e da sua tripulação, no encontro com povos da zona Índica, nomeadamente da terra da Boa-Gente, do rio dos Bons-Sinais, da ilha de Moçambique, de Mombaça, de Melinde de Calecute.

Como os navegantes preseneiaram a geografia física local e comunicaram com esses vários tipos, de povos remotos, para arranjar mantimentos para as Naus e apoios no seu concerto.

Como seria o traje, as armas, a gastronomia, e a música, a sociabilidade, o convívio e hospitalidade dos povos orientais?

Vários estudos elaborados acerca da viagem de Vasco da Gama à Índia, não contemplam ainda a análise do exotismo dos povos orientais, intervenientes no percurso Gâmico.

Talvez a época não fosse propícia para este tipo de problemática, devido à colonização, que não preconizava a tolerância, a cooperação e compreensão do outro.

Temática actual, na busca de uma colonização, segundo a opinião do Presidente da Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimientos Portugueses. Vejamos então como as testemunhas oculares do evento, os cronistas e o poeta Camões, perceberam o exotismo oriental e reportaram para as suas obras, as diversas partes.

Terra da Boa Gente ou rio dos reis ou rio do cobre: Álvaro Velho, descreve com minúcia a anatomia dos habitantes, a demografia, o tipo de habitação, as armas, a riqueza do subsolo, a actividade da zona, a estima que tem pelo linho e a prática da poligamia, «e ao outro dia fomos nos batéis a terra onde achamos muitos homens e mulheres negros, e são de grandes corpos, e um senhor entre eles.»

Esta terra segundo nos pareceu é muito povoada, e há nelas muitos senhores, e as mulheres eram mais que os homens, porque onde vinham vinte homens vinham quarenta mulheres, e as casas desta gente são de palha, e as armas desta gente são arcos muito grandes, e flechas e zagaias de ferro, e há nesta terra segundo nos pareceu muito cobre, o qual trazem nas pernas e pelos braços, e pelos cabelos retorcidos, e ainda, há nesta estanho que eles

trazem numa guarnição de punhais e as bainhas deles são de marfim, e a gente desta terra preza muito o pano de linho, esta gente traz cabaças grandes, levam do mar para o sertão água salgada e deitam-na em poços e fazem dela sal.

Castanheda segue de perto a descrição de Álvaro Velho; João de Barros, acrescenta o marfim resgate local, o tratamento amistoso que os habitantes desta zona consideram aos portugueses, e o motivo pelo qual a região se passou a chamar Rio dos Reis.

E no dia dos reis entraram no rio deles, e alguns lhe chamam do Cobre por resgate dele em manilhas, e assim marfim e mantimentos, que os negros da terra com ele resgataram. Em seguida conclui desta forma perante observação do traje, que os habitantes apresentaram, depois este mesmo senhor, com outros mui acompanhados vieram ver os navios e em seu tratamento mostraram habitar em terra fria, por virem alguns vestidos de peles, e que tinham comunicação com gente de boa razão.

Damião de Góis, segue de perto também a descrição do relato, a história de Castanheda e a conclusão de Barros, toda a terra muito graciosa, de grandes arvoredos, prados e muitas criações de gado, o que tudo se via da frota, por irem muito perto da praia e lhes dar por isso lugar ao bom fundo que achavam, viram andar ao longo da praia muitos homens e mulheres grandes de corpo, da mesma cor dos que deixaram atrás, no entanto adiante ainda a hipótese de esta população estrangeira, proveniente da Guiné, que deviam ser estrangeiros da parte da Guiné. Camões praticamente não dá nenhuma descrição acerca desta população, a não ser povo mudo e rude.

Trazia o sol o dia celebrado, em três reis das partes do oriente, foram buscar o rei do portonado, no qual rei outros três, ajuntamento neste outro porto, foi tomado por nós da mesma já contada gente, num largo rio ao qual o nome demos do dia, em que por ele nos metemos, desta gente refresco algum tomámos, e do rio fresca água, mas contudo nenhum sinal aqui da Índia achámos, no povo como nos outros. Quase imundo, para provar que não existiu comunicação entre os portugueses e os habitantes da Terra da Boa Gente, visto que, estes se pareciam com os da zona do Cabo da Boa Esperança, local onde não houve contacto linguístico, mas gestual, ora verei, com tamanha terra andamos, sem sair nunca deste povo rude, sem vermos nunca nem sinal, da desejada parte oriental.

No entanto neste espaço, relativamente aos outros autores citados, faz um balanço do estado de cansaço, em que se encontrava a tripulação após um longo percurso, de busca de sinais do caminho marítimo para a Índia, avaliam o esforço desenvolvido pelos navegantes até àquela zona, em proporção com os sentimentos de amor, obediência e lealdade, que um Vassalo tem para com o seu Rei, não fora isso, nada justificaria tamanho sacrifício, que elevava os portugueses para o plano supra humano, ora imaginem, agora como coitados andaríamos todos como perdidos de fome, de tormentas quebrantados, por climas e por mares não sabidos, e do esperar comprido, tão cansados, quanto a desesperar já compelidos, por céus não naturais de qualidade inimiga da nossa humanidade, corroído já, danado o mantimento, danoso e mal ao fraco corpo humano, e além disso, nenhum contentamento, que se quem da esperança fosse engano, crês tu que, se este nosso ajuntamento de soldados não fosse lusitano que durara ele tanto obediente, porventura a seu Rei, e a seu regente?

Segundo Gaspar Correia, após a escala feita em Cabo Verde, Vasco da Gama, só voltou a ancorar na Terra da Misericórdia, que pelas suas indicações se situa antes da zona do Natal.

Que terra seria esta?

Nenhum cronista fala sobre ela, pedindo a Deus Misericórdia, que lhe desse o porto de salvação, o que a si lhe aprove por sua piedade, que logo lhe mostrou terra e caminharam ao

longo dela, muitos dias sem acharem onde se metessem, e assim corriam perto da terra com grande vigia, que não ousavam se afastar dela, por o perigo em que iam os navios de fazerem muita bomba, e assim indo, um dia amanheceram na boca de um rio grande, em que entrou o Capitão-Mor, em que dentro fazia a baía grande, emparado de todos os ventos, em que surgiram brandando todos, Senhor Deus da Misericórdia, três vezes, pelo que puseram nome a este Rio de Misericórdia, onde logo tomaram muitos bons pescados, com que os doentes foram remediados, por ser cousa fresca e a água do rio muito doce.

Escreve também o que se segue acerca do Rio da Misericórdia: depois de assim concertados os navios, mandou o Capitão-Mor a Nicolau Coelho com vinte homens no batel, que fosse descobrir o rio o qual entrando para ele duas lagoas, achou arvoredos e verduras, e indo avante achou umas armadilhas que andavam pescando e nelas homens baços, que não eram muito pretos, que andavam nus, somente cobertas suas vergonhas, com folhas de árvores ou de ervas.

A temática do nudismo africano asiático e americano, é uma constante nos escritores portugueses quinhentistas, em confronto com a mentalidade cristã e pagã, perante o choque cultural com a diversidade de povos. Do Rio dos Bons Sinais, diz Álvaro Velho: Indo pelo mar houvenos vista de uma terra muito baixa, e de uns arvoredos muito altos e juntos, e indo assim nesta rota vimos um rio largo, embocam, e porque era necessário saber conhecer onde éramos, pousamos nesta terra; esta terra muito baixa e alagadiça, é de grandes arvoredos, os quais dão muitas frutas de muitas maneiras, e os homens desta terra, comem delas e a gente desta terra é negra, e são homens de bons corpos, e andam nus, somente trazem uns panos de algodão, com que cobrem as suas vergonhas, e os senhores desta terra trazem estes panos maiores e as mulheres moças que nesta terra parecem bem, trazem beiços furados por três lugares, e ali lhes trazem uns pedaços de estanho retorcidos, vieram dois senhores desta terra a ver-nos, os quais eram tão alterados, que não prezavam coisa que lhes dessem e um deles trazia uma touca posta na cabeça, com vivos lavrados na cabeça, e o outro trazia uma carapuça de cetim verde.

Barros escreve: e foi, entrando num rio mui grande abaixo dela cinquenta léguas, vendo, entram por ele uns barcos com velas de palma, à entrada do qual rio, depois que viram deles o gentio que habitava a borda dele, deu grande animo a toda a gente para qual quebrado levava, tendo tanto navegado sem achar mais que negros bárbaros, como os da Guiné vizinhos de Portugal, e a gente deste rio, pelo que também fosse da cor e cabelo como eles eram, havia entre eles homens fulos, que pareciam mestiços, de negros e mouros, e alguns entendiam palavras do arravigo, que lhe falava um marinheiro com o nome Fernão Martins, mas a outra língua própria, nenhum dos nossos a entendia, donde Vasco da Gama suspeitava, que estes negros assim na cor, como nas palavras do arábio, podiam ter comunicação com os mouros, da maneira que os negros de jalofe tem com os Azeneques, e os mais deles traziam em redor de si, uns panos de algodão, tintos de azul, e outros tobas, e panos de seda, até carapuças de chamalote de cores, os barcos africanos com velas tecidas de folha de palmeira, foram também objecto de apreciação dos escritores, dito pelos navegantes portugueses, visto que eram muito velozes as velas podiam ser substituídas com facilidade quando estivessem estragadas, além disso secavam depressa, quando apanhavam água., Damião de Góis, com a sua precisão diz o que se segue vieram quatro senhores dos principais daquela comarca, visitam Vasco da Gama, e vem as Naus, aos quais fez muita honra e eles a soberam tomar, como pessoas de qualidade de cujo os atavios eram como os da outra gente, contudo os panos com que cobriam as partes vergonhosas, eram maiores e mais largos, que os de os populares, um dos quais trazia na cabeça uma touca com vivos e cabilos de seda, outro uma carapuça de cetim verde, o que aos

nossos de se irem já chegando para a Índia do que outros foram ledos. Camões segue a ideia de todos os outros autores poetizando, e foi que estando já da costa perto onde as praias e vales, vem se viam, no rio que ali saía ao mar aberto batéis à vela entravam e saíam, alegria mui grande foi por certo acharmos já pessoas que sabiam navegar, porque entre elas, esperamos achar algumas como achamos. Camões descreve também como os autores anteriores. o traje deste povo, mas não estabelece a hierarquia, porém considera os negros desta zona como etiôpe e acrescenta, a temática da navegação comercial entre a costa ocidental da Índia, e a costa oriental da África, etiôpes são todos, mas parece que com gente melhor comunicavam, palavra alguma arábia se conhece, entre a linguagem sua que falavam, e com pano delgado que se teçe de algodão, as cabeças apertavam com outro que tinha azul se tinge, cada um as vergonhosas partes cinge, pel Arábia língua que mal falam, e que Fernão Martins mui bem entende, dizem que por naus que em grandeza igualam às nossas o seu mar corta e fende, mas que lá donde sai o sol se abalam para onde a costa ao sul se alarga e estende, e do sul para o sol era de onde havia gente assim como nós da cor do dia.

Gaspar Correia, apresenta de forma diferente, este acontecimento, pois não menciona o rio dos bons sinais. Afirma que no caminho entre Natal e Sofala, ouveram vista de uma vela, que vinha do mar para a terra, com que ouveram mui grande prazer dando louvores a nosso senhor, por lhos trazer a terra da navegação. Esta embarcação conseguiu no entanto escapulirse, mas mais adiante surgiu-lhes uma grande enseada e logo ao socalho da ponte viram um ambuco surto, que saiu desse espaço, com seis ocupantes negros, que nadaram para terra; apenas restou nela um mouro que não fugiu, porque não sabia nadar, era natural da chamada Davane, explicou aos navegadores portugueses a forma como deviam evitar os traiçoeiros baixios de Sofala.

Segue-se a descrição do escorbuto, doença infecciosa, provocada pela insuficiência de fruta, de vegetais e pelo predomínio alimentar de carnes e peixe salgados; Gaspar Correia informa que os navegantes curavam esta doença com urina. No entanto é interessante a forma como Camões descreve o tratamento das naus nesta paragem, após um longo percurso, aqui delimos cascas de ostrinhas, nojosa criação das águas fundas, alimpamos as naus que dos caminhos longos dos mares vêm todas imundas, é dos hóspedes que tínhamos vizinhos, como ostras apazíveis e jocundas, houvermos sempre usado mantimento limpo de todo o falso pensamento. Não vamos alongar-nos mais com este tipo de levantamento, com medo do tempo, na medida em que se pode observar já pelo que foi exposto a evolução civilizacional, em sentido gradativamente ascendente, dos espaços percorridos pela frota Gâmica.

Nesta análise falaremos seguidamente acerca da hospitalidade dos povos de Moçambique, Melinde e Calecute. Camões situa a viagem de Vasco da Gama na costa oriental de África, em pleno canal de Moçambique, ponto crítico para os conflitos entre os mouros e navegantes portugueses, donde, surgem dois mundos diferentes em simultâneo, entre os deuses Vénus e Baco, no concílio dos deuses no Olimpo, e entre humanos mouros e nautas portugueses, ora a posição entre os portugueses e árabes culmina em confrontos nos portos de Moçambique e Mombaça, originando a construção de uma imagem negativa acerca dos Portugueses. Camões serve-se da figura mitológica Baco, como representante e Deus conquistador do Oriente nas manobras de ataque contra os Lusitanos, tendo dez cristãos sanguinolentos que quase todo o mar tem destruído, com roubos, com incêndios violentos, e trazem já de longe em grande urdido contra nós, todos os seus intentos, são para nos matar e roubar, e mulheres e filhos cativar, o confronto entre os Muçulmanos e Portugueses, entre Baco e Venús, ultrapassava o domínio das convicções religiosas e definiu duas formas de ser e de estar no mundo, enquanto os

mouros assolados e enfraquecidos pelo receio, se tornavam indivíduos hipócritas, desleais, traiçoeiros e defensores de uma falsa fé, os heróis dos Luzíadas, nada temiam, pela força interior que lhes era proporcionada, pelo amor aos valores supremos, o estado a cristandade e o conhecimento do mundo, os portugueses estavam ao serviço de Deus, que lhes confiara a empresa da organização do Império Universal Cristão, a presença dos deuses no plano alegórico em que se situa, concilia-se com a fé cristã, na definição e na exaltação da Europa, testemunhando a identificação cultural e inalienável entre Vênus e Baco, representantes do antagonismo entre o Ocidente e o Oriente. O poeta faz dos portugueses os heróis do Cristianismo, exemplo de uma nova forma de ser e estar no mundo, tornando inoperante o antigo mundo, governado pela maldade e falsidade, simbolizado na figura de Baco, Deus que se assemelhava aos Mouros, na sua conduta. Por exemplo, o fingimento do Xeiue de Moçambique, mostrando intenção de amizade, enquanto interiormente, planificava a destruição dos Nautas, equipara-se com a recepção preparada por Baco aos emissários do Gama, num templo em Mombaça, paramentado em Sacerdote Cristão, afeição de ser o que não era, e perante as manobras enganosas de Baco em Mombaça, é Vênus quem vem acudir os portugueses, impedindo-os de cair na cilada armada pelos mouros.

Camões comparava a conduta dos povos de Moçambique e de Mombaça, com a do Rei de Melinde, que concedeu um bom acolhimento aos portugueses, igual ao que o do Rei de Odecino ofereceu a Ulisses aquando da sua chegada ao País dos Freáceos, para Camões o Rei de Melinde destaca-se em relação aos outros povos de África, de peito rude, que não acolhem benignamente os portugueses, como ele o fizera, então o soberano é elevado à posição de sábio e culto, pela sua conduta.

Para o vate a ignorância, isto é, o estado de infantilismo dos povos, como o de Angra de Santa Helena, Angra de São Brás e Terra da Boa Gente, era sinónimo de desumanidade, rudeza e brutalidade, a sabedoria e erudição, significavam cultura e humanidade, assim o conceito de humanismo, defendido por Magalhães Godinho, entra em colisão com o da Antiguidade Clássica, cada homem deve ser considerado pelos outros, um fim em si próprio, e nunca um instrumento ao serviço deles, jamais um meio da perseguição que faz, lhe sejam intrínsecos, segundo Jaime Cortesão e José Saraiva, o poeta nunca saiu da sua própria atmosfera, assim como partiu, assim voltou a Lisboa, com a memória recheada de clássicos, e algumas observações e curiosidades mais, a juntar ao repositório dos casos, que aprendera desses autores.

Ainda na linha de Camões, João de Barros, retrata o Rei de Melinde, como homem de bem, ponderado, que sabe escolher o que lhe convém, ao tomar partido a favor dos portugueses, como os Lusitanos se tinham mostrado brandos e caridosos, no tratamento que deram aos reféns Melindanos que prenderam no caminho entre Mombaça e Melinde, não convinha perder a amizade desta gente honrosa, que parecia ter amor ao próximo, sem obras más, conforme tinham feito as autoridades anteriores. Mas segundo Castanheda, quando os portugueses chegaram a Melinde, não encontraram ninguém na praia para os receber, os Melindanos estavam com medo da Armada Portuguesa, pois sabiam o que se tinha passado em Moçambique e Mombaça, no entanto na perspectiva de Gaspar Correia, os Portugueses foram bem recebidos pelo rei de Melinde, que lhe ofereceram a espada da cavalaria da Ordem de Cristo, como forma de celebrarem a amizade consertada entre os dois povos, na óptica humanística de Damião de Góis, de tolerância em relação aos outros povos, o rei de Melinde recebeu bem os portugueses e mostrou-se interessado em conhecer pormenores acerca da Frota de Portugal.

Na Índia, Vasco da Gama agiu com muita precaução, pois sabia que tinha de utilizar toda a cautela se queria alcançar o objectivo da sua viagem, não respondendo com a mesma violên-

cia aos ataques dos Mouros, conforme fizera nos Portos de Moçambique e de Mombaça, cabia-lhe portanto o dever de cumprir as recomendações de paz e amizade, aconselhadas e recomendadas por D. Manuel I, se queria entregar ao Samorim a mensagem diplomática da sua viagem, porém, o Cautal como tinha sido envenenado, pelas insinuações dos malévolos mouros, pediu a Vasco da Gama uma demonstração das suas afirmações, obrigando-o a vender a sua fazenda, caso não o fizesse, ele pensaria que o Capitão-Mor, não viera comerciar e sim, provocar a guerra ao ceder às exigências do ritual da cultura do outro, Vasco da Gama confirma a sua performance como Primeiro Embaixador Português do Oriente, em interação com o outro, salvando a sua vida e a tarefa que lhe fora incumbida pelo rei D. Maniel. O Capitão-Mor reconhece que não poderia agir de uma forma diferente, por se tratar de uma população, com uma civilização avançada em relação às outras encontradas anteriormente até então dissera em todos os portos orientais por onde passara, que não poderia largar a Frota por obediência ao rei.

Todavia na Índia não se conseguiu descartar do convite ameaçador do Cautal, preferiu entrar no seu jogo, desde que fizesse prevalecer os objectivos da sua viagem. Portanto o jogo é uma representação mimética dos povos civilizadores, em momentos de competição e medição de forças, desta forma podemos concluir que a hospitalidade africana apesar de conflituosa em determinados momentos, é melhor do que a indiana.

Por último notamos portanto, que cada autor possui uma determinada perspectiva, no tratamento do assunto proposto.

O narrador da Ásia como administrador dos bens do rei, mostra no texto, preocupações da ordem económica e administrativa, é ele quem fala nas perdas das Naus Portuguesas e vidas humanas em Moçambique, é ele quem caracteriza o feito de Vasco da Gama, como uma façanha grandiosa, feita em pouco tempo e com menos custos.

Porém é Castanheda quem revela que dos cento e quarenta e oito homens, que Vasco da Gama levava, só regressaram cinquenta e cinco.

Gaspar Correia apresenta em pormenor assuntos não referenciados por outros autores.

Damião de Góis sendo humanista na linha islamiana procura apresentar um discurso mais dialogante, com diversidade.

Camões é o arauto da Lusitanidade.

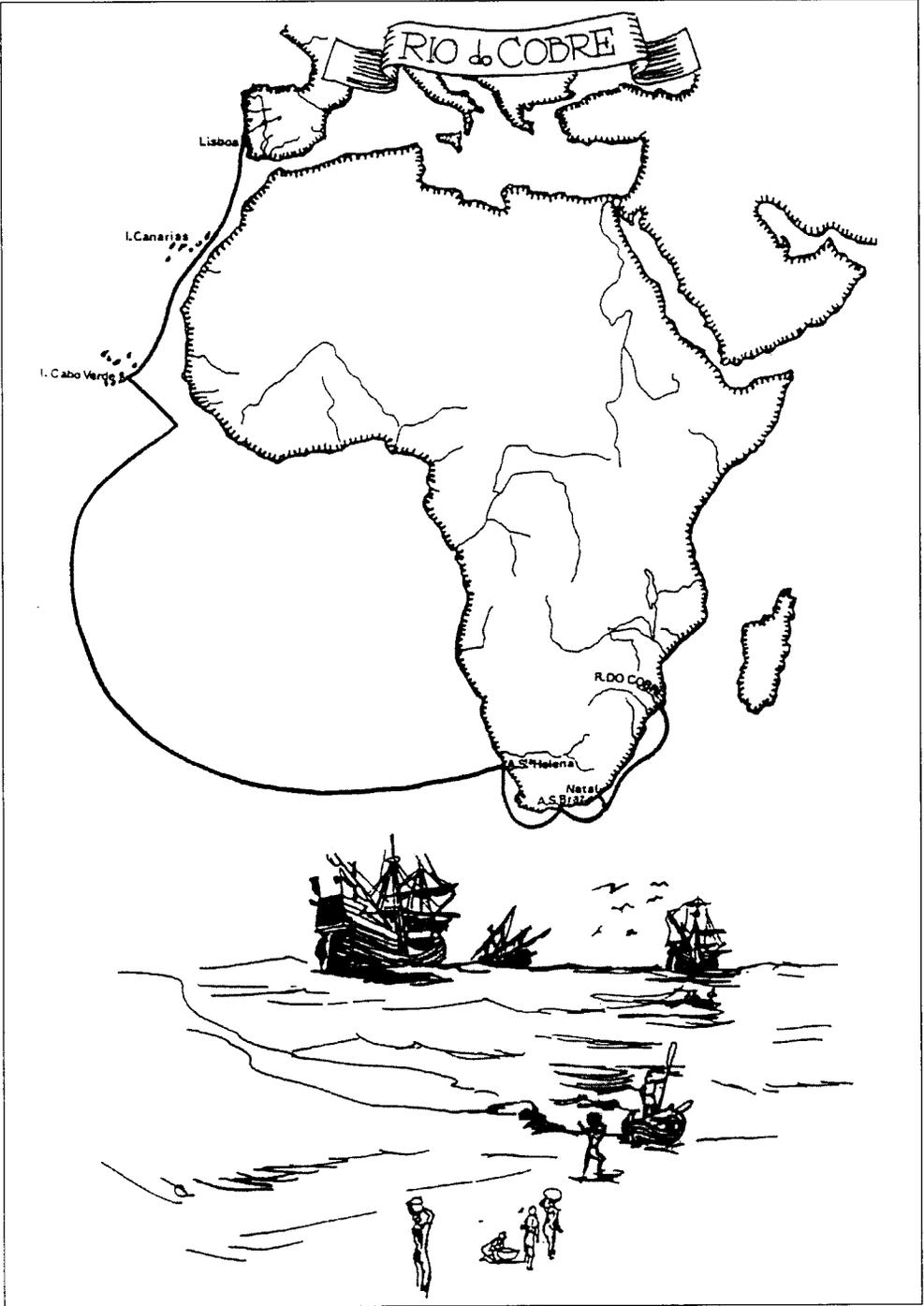


Fig. 1

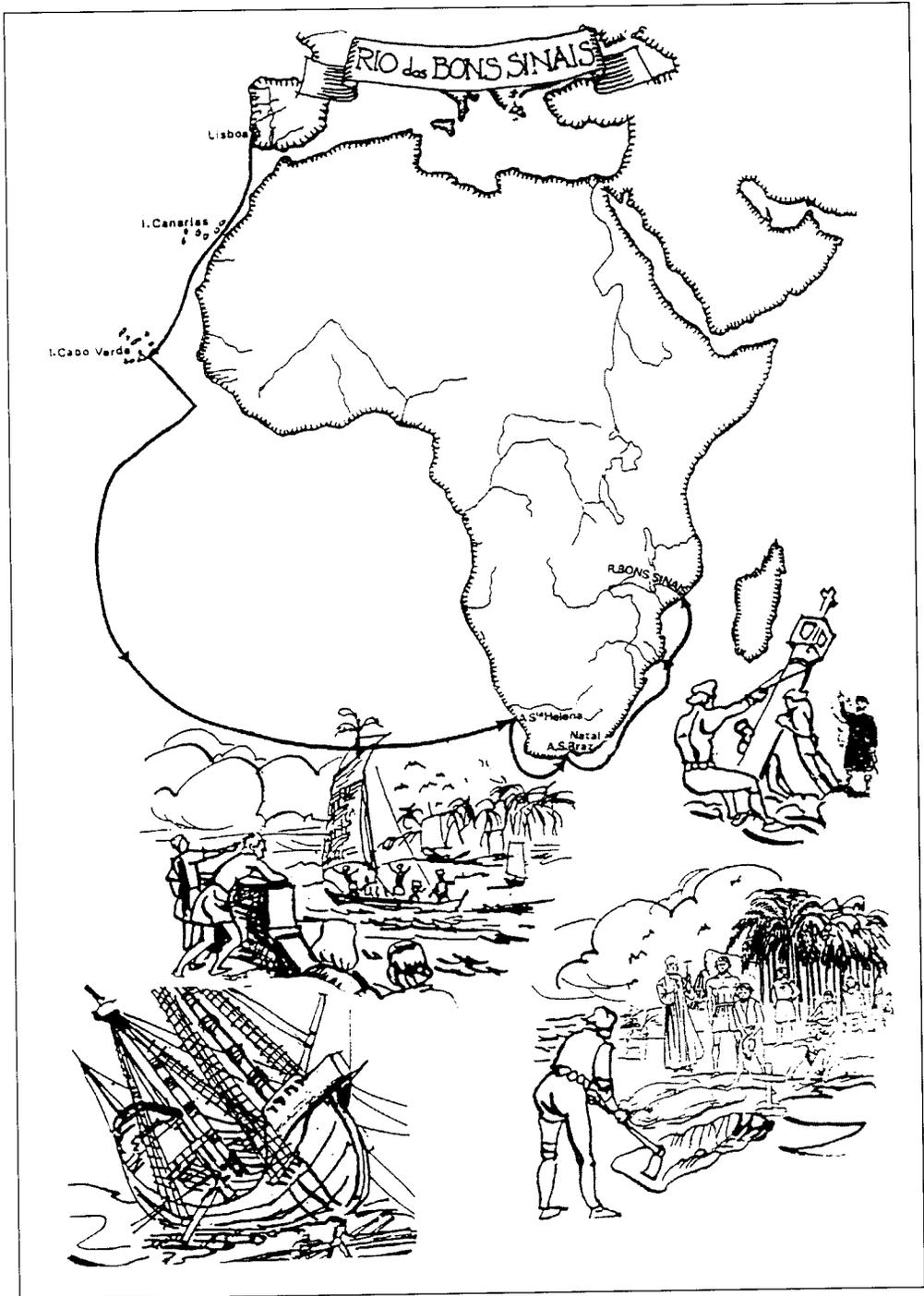


Fig. 2



*Fig. 3*

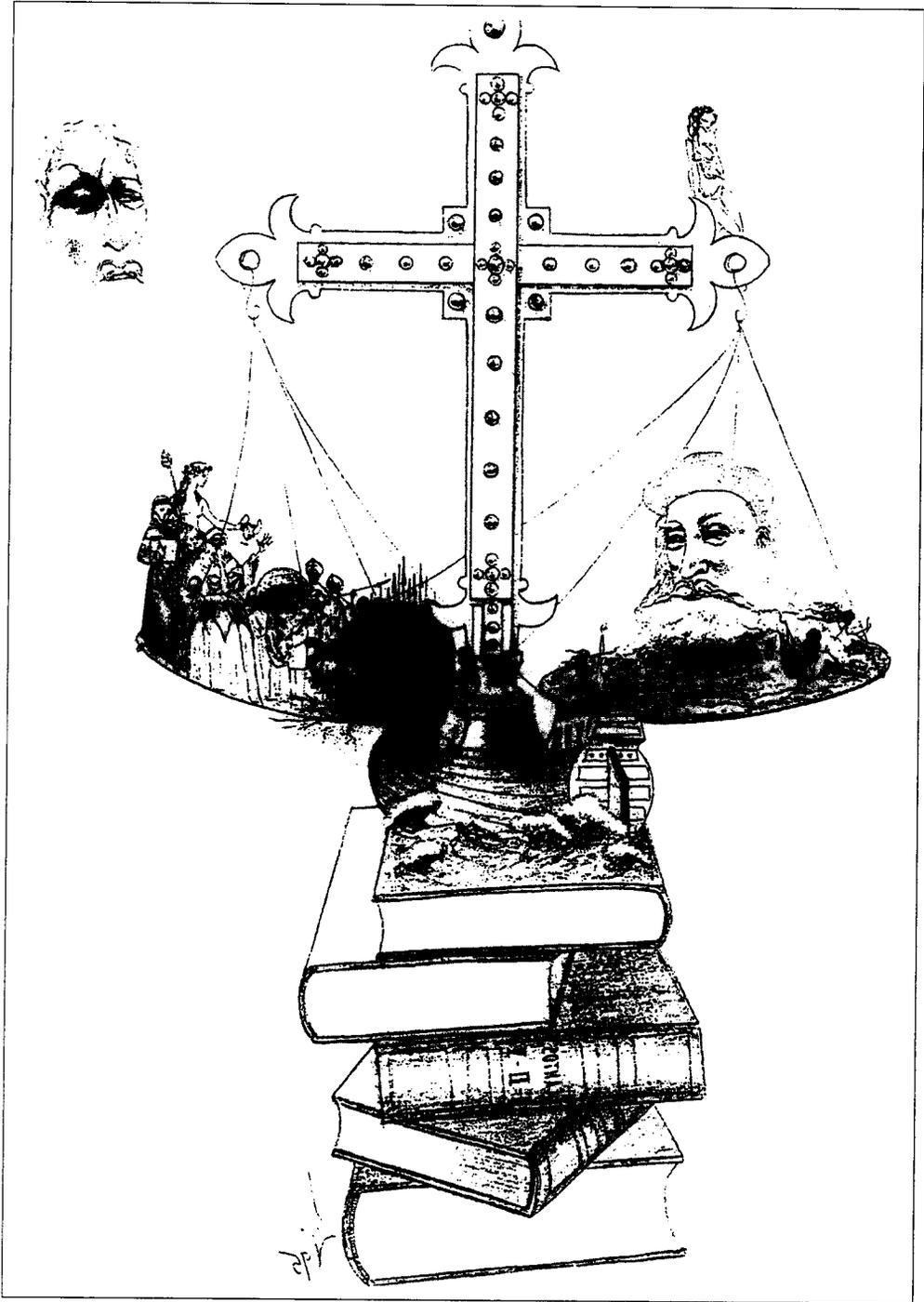


Fig. 4

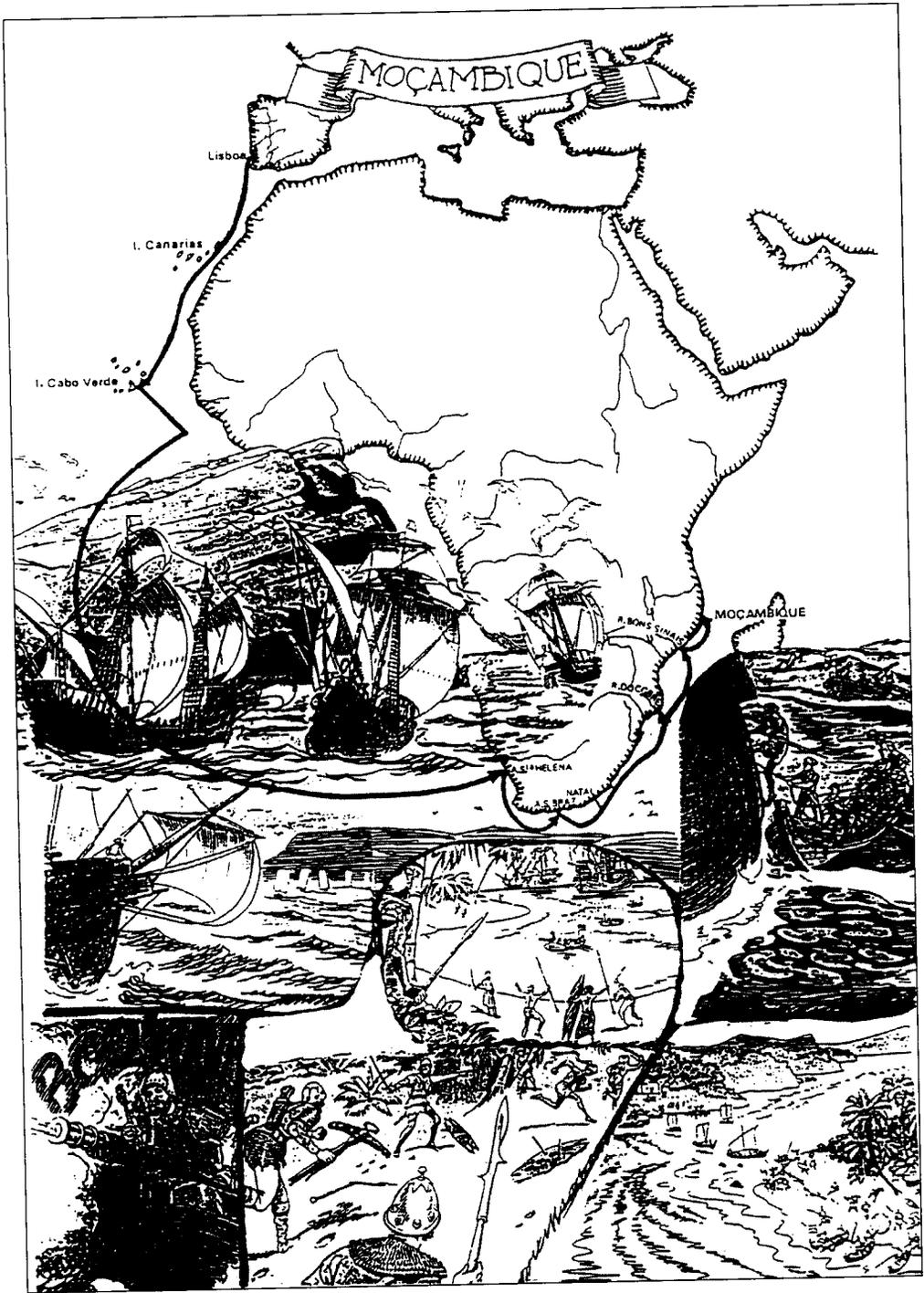


Fig. 5



Fig. 6

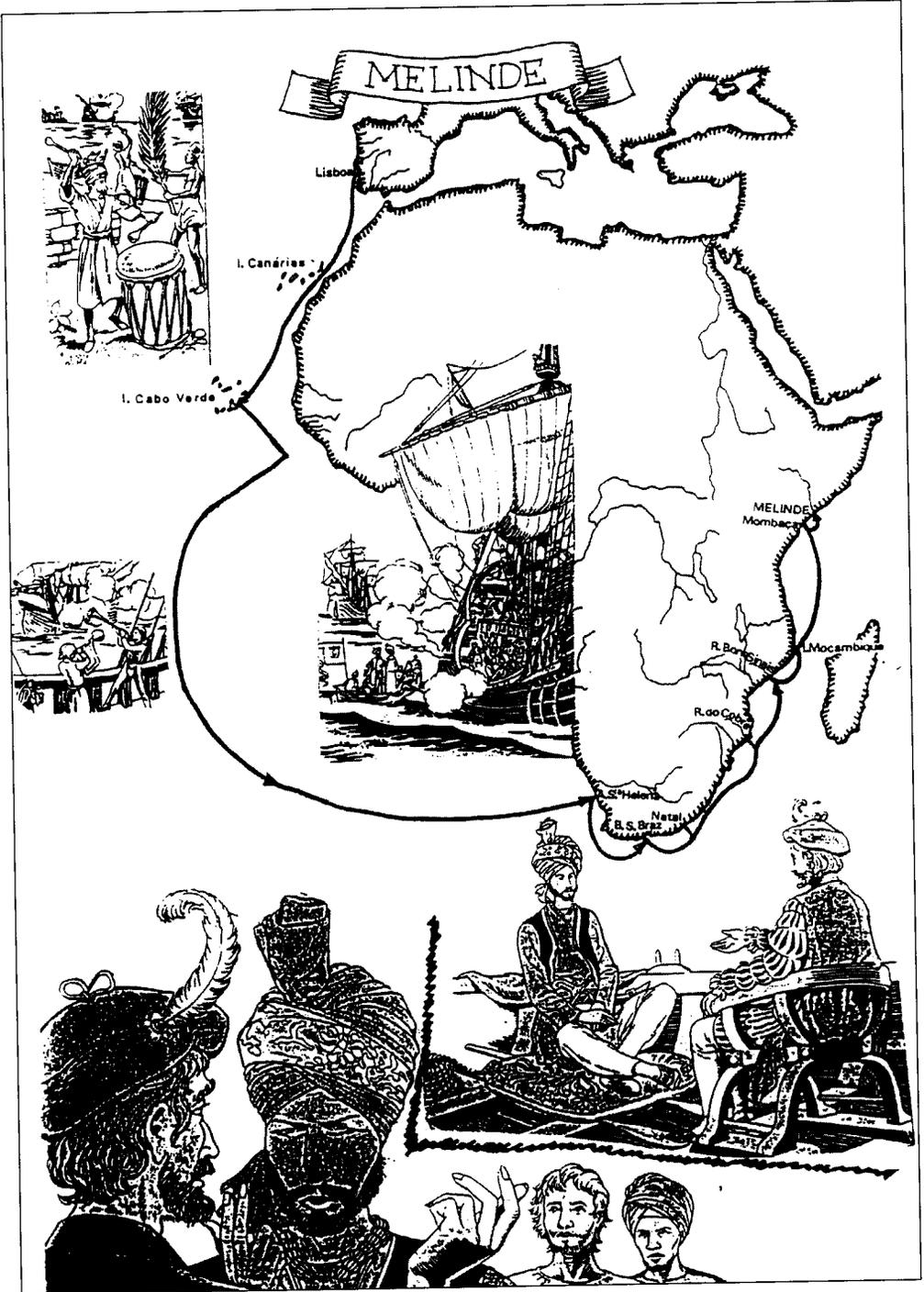


Fig. 7

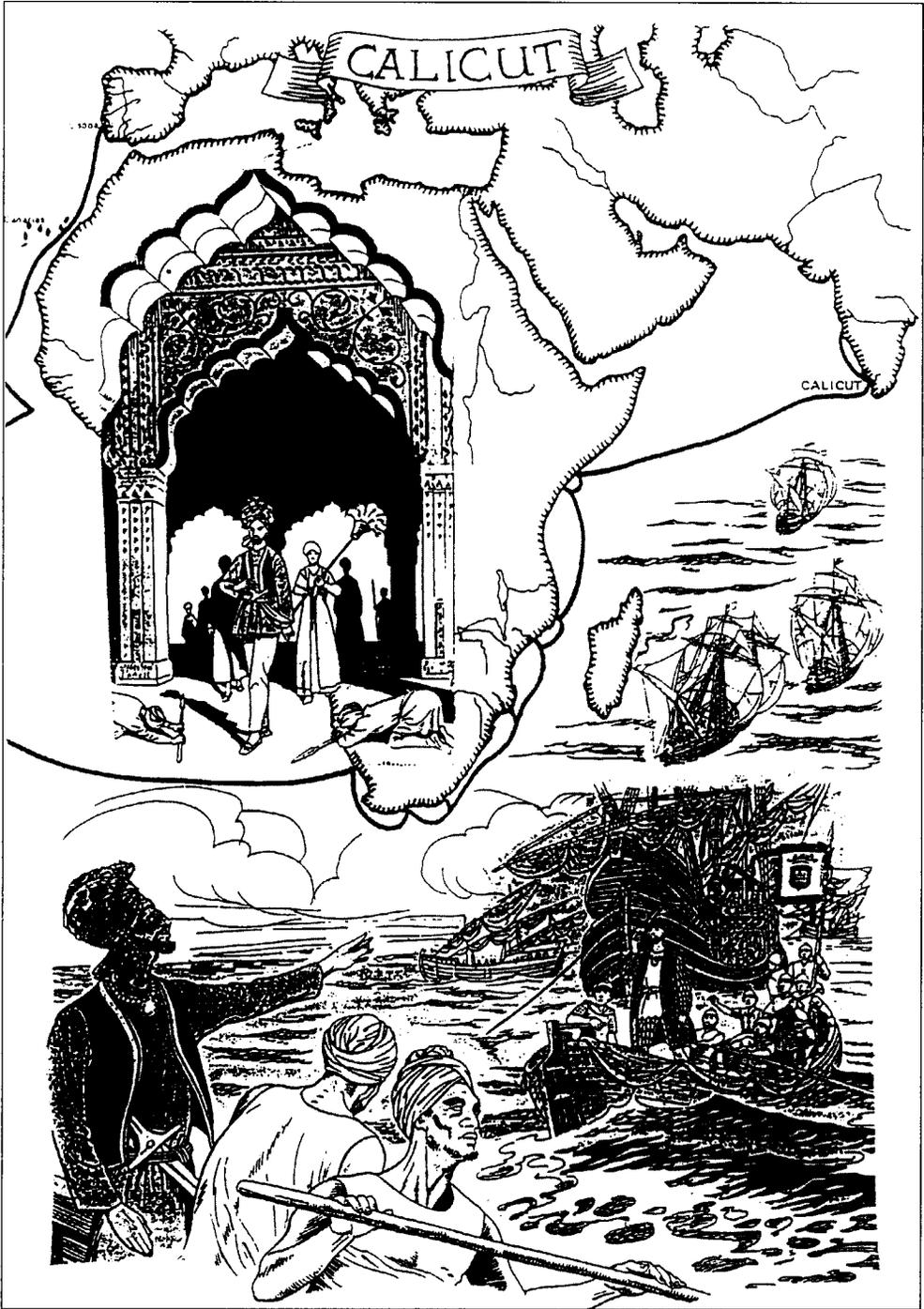


Fig. 8

## Como em Melinde:

Pilotos orientais na base do domínio português dos mares da Ásia

Dr. José Alberto Leite Barata

### 1. PILOTOS «MOUROS» DE VASCO DA GAMA

Avistam-se os ilhéus Chãos, umas cinco léguas além do da Cruz, assim conhecido por ali ter deixado seu último padrão, o navegador Bartolomeu Dias. Celebra-se a bordo a quadra natalícia, nesse ano de 1497, enquanto se vai percorrendo a extensa costa do «Natal»; e no dia 6 de Janeiro, avista-se o «rio dos Reis».<sup>(1)</sup> Logo, uma paragem na «Terra da Boa Gente»;<sup>(2)</sup> em seguida, o cabo das Correntes e a enseada de Sofala, que se cruza pelo largo. No rio dos Bons Sinais, estanciam as naus cerca de um mês, para que possam ser corrigidas. Por vez primeira, tem-se notícia de que navios grandes, semelhantes aos europeus, navegam aquelas águas. A «era dos descobrimentos», está, em rigor, a chegar ao fim.

Como Bartolomeu Dias, dez anos antes, no ilhéu da Cruz,<sup>(3)</sup> Vasco da Gama sente que deve solenizar aquele momento. Repete-se pois o gesto oficial: vai-se buscar à São Rafael uma das «seis columnas» que, para o efeito «El-rei mandara fazer»,<sup>(4)</sup> e coloca-se como padrão na praia.

O movimentado porto de Moçambique, com os seus navios mercantes ancorados, confirmaria dentro em breve os «bons sinais». Decididamente, deixava-se para trás o oceano virgem, penetrando-se em mares «civilizados», que os nossos sabiam serem de há muito sulcados por quilhas e lemes de mercadores orientais. A pequena ilha de Moçambique, ponto extremo da navegação asiática, (destinada aliás a desempenhar futuramente um papel de charneira na rota do cabo), transformava-se pois, com naturalidade, no ponto final do descobrimento europeu.

Doravante, para os nossos, tratava-se já não tanto de descobrir, mas de reconhecer. Reconhecer, com rapidez e eficácia, os mares e as rotas; os portos e os tratos. Impunha-se actuar com rapidez, se se queria tirar partido de um eventual efeito de surpresa, e de uma possível superioridade técnica. Tratava-se afinal, da operação de reconhecimento, prévia a qualquer acto de conquista, já que, conquistar um lugar nesses mares tão remotamente humanizados, era agora o objectivo próximo.

Aportaram pois os navios de Gama à ilha de Moçambique, para ver se podiam tomar «pilotos que os guiassem dali por diante, pois os não tinham».<sup>(5)</sup> Neste capítulo, as coisas começaram por não correr muito bem a Vasco da Gama, que, aliás, a acreditarmos em Gaspar Correia, já por então, nem com o seu próprio piloto, podia contar, uma vez que, desde que soubera de rumores de uma tentativa de motim a bordo, o trazia em ferros, assim como ao mestre e a três dos mais experientes marinheiros na arte de navegar. O exemplo de Bartolomeu Dias pesava, justificando todas as cautelas.<sup>(6)</sup>

Os acontecimentos na ilha de Moçambique, são bem conhecidos; isto, embora as cinco versões de que hoje podemos dispôr a seu respeito, não coincidam inteiramente entre si. <sup>(7)</sup> É sabido como, mais ou menos a contragosto, o sultão terá entregue ao capitão-mor dos Portugueses, os dois pilotos por este tão insistentemente requeridos, desde a sua chegada ao porto. Não se ignoram tão pouco, os maus tratos a que aqueles pobres foram submetidos da parte dos nossos, tão pouco dispostos que estavam, estes últimos, desde o início, a confiar neles.

Tentativas de fuga, planos de traição de um lado; ameaças e açoites, do outro, foram o corolário lógico de uma desconfiança mútua, que não deixava, aliás, de ser razoável. Lembre-se que acabaram por disparar-se então, os primeiros tiros de artilharia em praias orientais, precisamente como represália em relação ao comportamento destes pilotos, e à má fé, alegadamente manifestada pelo sultão, ao cedê-los. Segundo João de Barros, um dos referidos pilotos, teria mesmo vindo a ser uma das primeiras vítimas da artilharia portuguesa em águas orientais; e, já que o seu companheiro, prudentemente, se escapara pelo sertão dentro, temendo represálias, o sultão ter-se-ia sentido obrigado a ceder um terceiro piloto, aliás, em sua opinião, mais experiente que os anteriores, na viagem da Índia.<sup>(8)</sup> Confirmava-se desta forma, a má fé inicial do sultão, mas acabava por resolver-se, diplomaticamente, um primeiro sério atrito entre Portugueses e Orientais.

Com a bem fraca consolação de levar consigo, um timoneiro em quem não podia, nem queria, confiar inteiramente, partiu pois Vasco da Gama de Moçambique, rumo às terras «que vinha buscar». Fosse como fosse, e maugrado todas as vicissitudes, a confiança entre os nossos, saíra reforçada do incidente. A sua primeira exigência em águas orientais, fora apesar de tudo, atendida, e sabiam agora, trilhar mares percorridos por mercadores africanos e asiáticos. Ao piloto, ou pilotos mouros embarcados em Moçambique,<sup>(9)</sup> terá cabido o encaminhamento das naus, tendo mesmo o capitão-mor, aceite uma sua sugestão, para que se visitasse a cidade de Quiloa, o que, segundo os nossos cronistas, «Deus não viria a permitir»; com efeito, havendo-se escorrido o porto, a força das correntes, rumo ao Norte, teria impedido que se tomasse aquela cidade muçulmana, desta forma se evitando uma cilada eminente.

Perdida Quiloa, a próxima escala da «Costa Longa», (assim designa Ibn Madjid, no seu roteiro de Sofala, o litoral africano),<sup>(10)</sup> era a cidade de Mombaça. Demasiado longa, devia estar a parecer, de facto, a costa, sobretudo ao piloto muçulmano, que fora, entretanto, pelos nossos, «açoutado», por, alegadamente, ter afirmado ao capitão-mor, ser um continente, aquilo que, na realidade, como se viria a verificar, não passava de uns ilhéus.<sup>(11)</sup> Mas, se o desejo do piloto, era deitar-se à água o mais depressa possível, e, fugindo a nado, acolher-se à cidade, como realmente viria a fazer, teve ainda que o refrear durante uns tempos, uma vez que, frente à cidade, os nossos não entraram logo no porto. Álvaro Velho, não explica as razões da detença; mas, o autor anónimo da crónica do British Museum, adianta: «Porque não sabiam a entrada nem confiavam no piloto, não entraram».<sup>(12)</sup> Deixar-se escapar o piloto mouro em Sofala, não representou pois mais, do que perder-se de vez, o que estava já perdido, visto que a desconfiança instalada, não permitia que se tirasse proveito dos seus serviços.

Foi então, uma vez mais, sem pilotos, (lembremos que o da S. Gabriel prosseguia viagem em ferros), que se retomou o caminho; desta feita, rumo a Melinde. Encomendaram-se os homens a Deus, tomando remédio em «andar de dia e tomar âncora de noite». Decorridas algumas léguas, depararam-se à frota dois zambucos. Não regeitaram os capitães esta oferta da providência, e, atacando-os, «por horas de vésperas», tomaram um deles, onde se acharam uns tantos homens, (umas tantas mulheres também; as fontes não se esquecem de realçar a beleza da jovem esposa do capitão do navio aprisionado, «homem já de dias»), e ainda algumas riquezas.<sup>(13)</sup> Consumara-se o primeiro acto de pirataria dos Portugueses nos mares orientais.<sup>(14)</sup> De pirataria, realmente; não podemos aqui ainda, utilizar o termo mais suave e oficial de «corso», já que os contendores não se conheciam sequer. Esta nova potência que se propunha ao Oriente, apresentava-se, apenas; não tivera ainda tempo de se impôr. Aliás, sob o ponto de vista da diplomacia internacional, que era o campo no qual D. Manuel, através de Vasco da Gama, gostaria de se mover, este acto só poderia revelar-se prejudicial. Gama reconheceu-o,

ao apresentar, mais tarde, desculpas ao rei de Melinde, pelo sucedido. O que é que então, justificaria o risco elevado de tal actuação? Uma vez mais, a necessidade premente de se obter um piloto que, com eficácia e rapidez, conduzisse a frota até à Índia.<sup>(15)</sup> A questão do piloto, que fizera já de Gama um homem de guerra ameaçador, em Moçambique, e o transformava agora num pirata vulgar, tornava-se realmente, numa obsessão; não esqueçamos que, partida a frota, das margens do Tejo, aos 8 de Julho de 1497, levava já cerca de nove meses de mar, pela páscoa do ano seguinte, altura em que se dão estes acontecimentos. Como deixaria pois de pairar, entre todos, a perspectiva de um malogrado retorno ao reino, lembrando Bartolomeu Dias?

Piloto com experiência na carreira da Índia, não se achou no zambuco capturado, o qual, certamente, se dedicava em exclusivo ao comércio de cabotagem. Mas, pelo menos, a tripulação aprisionada, passaria a constituir uma útil moeda de troca, a utilizar quando a próxima ocasião se apresentasse.

A próxima ocasião, (podia bem ser a última), apresentava-se na cidade de Melinde. Por isso, se tratou logo do assunto, uma vez trocados os primeiros cumprimentos de boas vindas e subsequentes protestos de boa amizade. Ainda em seu navio, assegurava o capitão-mor ao enviado do monarca de Melinde, que «se lhe (el-rei) desse um piloto que o levasse adiante, que o pagaria mui bem e lhe daria os mouros que tomara».<sup>(16)</sup> O acto de pirataria previamente praticado sobre um pacífico navio mercante, não facilitou, de começo, o negócio. Decididamente, a pressa que os nossos revelavam, não se mostrava boa conselheira. Cedo, os Portugueses compreenderiam que, no Oriente, os ritmos e os termos da negociação, eram bem diversos dos da Europa.

Parecia evidente que, à força, não se obteriam, com facilidade, os desejados pilotos. E a experiência, mostrara já que, ainda que se obtivessem, de pouco préstimo seriam, se não se pudesse contar à partida, com a sua colaboração voluntária. Havia pois, que negociar. Com a preocupação de porem em evidência a boa vontade desde cedo manifestada pelo rei de Melinde, que viria a transformar-se, como é sabido, no principal aliado dos Portugueses no litoral africano, os nossos cronistas ignoram, por norma, as dificuldades do primeiro encontro. Mas Álvaro Velho, não deixa de nos revelar que, a fim de obter o almejado piloto, no decurso de negociações que se arrastavam, Vasco da Gama se viu na necessidade de aprisionar no seu navio, um enviado do rei, «fidalgo» de sua casa e homem de sua confiança. Mas, Gama enganava-se uma vez mais. As intenções de boa amizade manifestadas pelo rei mouro, eram daquela feita, verdadeiras. Chegaria pois, o piloto requerido. E, nada menos, do que o mais seguro e mais experiente, que em Melinde se pudera achar. Afirmam os primeiros relatos, que se tratava de um cristão; mas, os posteriores, mais prudentes e bem informados a este respeito, dizem-no guzerate.<sup>(17)</sup> João de Barros, especifica, afirmando que o piloto, «guzerate de nação», chegara a Melinde numa nau de Cambaia, pertencente à comunidade de mercadores Baniães, e que se chamava «Malémo Caná», confundindo, evidentemente, o título profissional que ostentava, com um nome próprio.<sup>(18)</sup> Na verdade, «Malémo», representa claramente o aportuguesamento do termo árabe «mu'allim», (mestre), que se generalizou no Índico ocidental, para designar «piloto»; enquanto «caná», poderia, segundo alguns, traduzir a palavra sânscrita «ganika», ou seja: «astrónomo». Entretanto, alguns autores modernos, querem que fosse árabe, e que tivesse por nome, Ahmad Ibn Madjid. O «piloto árabe de Vasco da Gama», teria sido neste caso, por feliz coincidência, precisamente, o mais famoso dos pilotos muçulmanos quatrocentistas, autor de uma enciclopédia marítima e de diversos roteiros.<sup>(19)</sup> Não cabe no âmbito desta breve exposição, evidentemente, a discussão de tal tema. Para o nosso caso, basta-nos saber, que era oriental o piloto a quem Vasco da Gama confiou o último trecho da sua viagem, que, aliás, correu a

contento: em vinte e três dias, se atravessou o «golfão», sempre com vento à popa, indo-se aterrar bem perto da sonhada Calecute. Durante a travessia, voltou a avistar-se, finalmente, a estrela polar, para alegria geral dos marinheiros. <sup>(20)</sup> De espaço, puderam mesmo observar-se, simultaneamente, «o Norte e o Sul». A grande aventura, aproximava-se do seu termo.

## 2. PILOTOS ORIENTAIS EM NAVIOS PORTUGUESES

Mas, se a aventura da viagem terminava, a do imperium, começava apenas.

Quando, em 1502, Vasco da Gama regressar à Índia, não se esquecerá de escalar, no litoral africano, a cidade de Quiloa, que desejava visitar já em 1498, e cujos naturais tão mal haviam recebido a expedição de Álvares Cabral. A sua postura, entretanto, mudara: não era já a do diplomata; ao rei local, que tentava evitar um encontro pessoal com o capitão-mor da armada, protelando uma decisão, manda dizer pelos principais da terra, «que não curasse de visitas; que lhe viesse logo falar, que, se ele era rei de Quiloa, ele era rei do mar»<sup>(21)</sup> De facto, o rei de Quiloa viria a submeter-se, reconhecendo a superioridade deste novo poder que lhe chegava do mar. Vasco da Gama, que já então ostentava o pomposo título de «almirante do mar oceano», (verdadeiramente, título de rei), não vinha agora solicitar pilotos, de que já não necessitava para chegar à Índia, mas sim exigir o pagamento de párias. Era este, o império sonhado em Lisboa, e que incumbia à frota de vinte velas comandada pelo almirante, fazer cumprir. Dominar as rotas mercantis e obter pontos de apoio através de alianças com os reis «amigos» de Cochim e Cananor; trazer à submissão o renitente rei de Calecute. O Samorim, ele também «rei do mar», viria a empreender uma luta de morte com os Frangues, acabando por ver reduzir-se o seu domínio ao espaço da pequena cidade de Calecute. Havia que reconhecer que o mar pertencia agora aos Portugueses, os quais, com uma rapidez inusitada, se espalhavam de Sofala a Socotorá; da boca do mar Vermelho a Ceilão. Nuns cinco, seis anos, as potências marítimas orientais, viam-se confrontadas com este novo poder, a cuja unidade não conseguiam dar resposta. A rapidez da acção desencadeada pelos Europeus, aleada a uma relativa superioridade técnica, nomeadamente no domínio do armamento, fora de facto crucial para a vitória que se desenhava.

Foi neste momento básico de construção imperial, que os Portugueses sentiram a necessidade de recorrer aos multiseculares conhecimentos náuticos dos pilotos orientais, o que fizeram inúmeras vezes, frequentemente com assinalável sucesso. Sempre que havia que desbravar uma região desconhecida, iam-se procurar pilotos da terra, a quem se prometia bom pagamento, se quisessem acompanhar os nossos. Já em 1504, encontrando-se em Cananor, com as naus carregadas, de regresso ao reino, pretendendo seguir em direitura a Moçambique, Afonso de Albuquerque requer os serviços de um piloto da terra, e, resistindo às críticas dos que diziam que «havia de dar com a nau a través», confia-lhe a embarcação; e, tiveram todos que reconhecer que «o mouro era tão bom oficial daquele ofício e sabia tão bem aquele caminho, que o levou direito a Moçambique, por boa navegação, sem ter nenhum contraste».<sup>(22)</sup> Aliás, Afonso de Albuquerque, reconhecidamente o grande construtor do domínio português oriental, foi precisamente quem, com maior frequência e ousadia, abandonou as suas embarcações à experiência dos pilotos orientais. Atestam-no inúmeras passagens da biografia que dele nos deixou o seu filho e admirador, Brás de Albuquerque. Com frequência, antes de tomar uma decisão, confrontava as opiniões de pilotos portugueses com as dos mouros. Em 1507, encontrando-se em Socotorá, espera pela lua nova para aparelhar as embarcações, por ser esse

o melhor tempo para navegar, segundo informação que colhera dos pilotos que trouxera de Melinde.<sup>(23)</sup> Durante a segunda expedição portuguesa a Malaca, em 1511, tendo ultrapassado o reino de Passém, e por ir entrando «na paragem dos baixos, segundo lhe diziam os mouros pilotos que levava, mandou ir diante todolos navios pequenos, uns ao longo da costa da ilha e outros mais ao mar, por resguardo das outras naus de maior porte».<sup>(24)</sup> Quando, em 1513, o governador decide tentar a conquista de Adém, à falta de pilotos arábios que soubessem a navegação do estreito, pois não se achavam com facilidade na Índia, contrata os serviços de um certo Martim Mendes, que navegara já por aquelas partes. Mas não se sentia seguro, Afonso de Albuquerque, tendo em vista a pouca experiência do piloto. Sente-se pois aliviado, quando a «providência» coloca perante uma das caravelas de sua companhia, junto a Socotorá, uma nau de Chaul, que foi tomada, e onde se encontrou um piloto mouro, que sabia bem a navegação do estreito. Confiadamente, Albuquerque aceita os conselhos deste último; e, em vez de seguir para o cabo Guardafui, como era sua intenção, correndo depois a costa africana do estreito, «logo de aqui, (Socotorá), atravessou à terra de Arábia por causa dos tempos.»<sup>(25)</sup>

E os exemplos, podiam multiplicar-se indefinidamente: Ainda em 1539, solicitado pelo governador, a fim de opinar acerca das vantagens da possível construção de uma fortaleza à entrada do mar Vermelho, D. João de Castro sentia a necessidade de mandar convocar pilotos «arábios e guzerates e assim de Malabar», para que o informassem a respeito das reais condições de navegação no estreito de Bab El-Mandeb.<sup>(26)</sup> Um pouco por toda a parte e em qualquer época, sistematicamente se seguia a atitude de Vasco da Gama em Melinde, assim como o avisado comportamento de Afonso de Albuquerque, sempre que houvesse que desbravar e reconhecer novos mares e litorais. Foi assim em todo o Índico ocidental: da boca do mar Roxo à costa do Malabar; assim também na ilha de Ceilão, no arquipélago do Sueste Asiático, ou no mar da China. Foi numa embarcação guiada por pilotos chins, que, alegadamente no ano de 1541, e após haver percorrido o arco das Ryu Kyu, (a rota tradicional do comércio sino-nipónico), Fernão Mendes Pinto veio a atingir a ilha de Kyu-syu, no sul do Japão.<sup>(27)</sup> Nas regiões onde não se possa contar com a colaboração de piloto da terra, o reconhecimento de rotas e litorais, pode ser consideravelmente retardado: é o caso da ilha de S. Lourenço, «por dentro» e «por fora», assim como o da Cochinchina, onde «a gente da terra não usa a navegação.»<sup>(28)</sup> E, se o dédalo dos «mares do Sul» foi rapidamente percorrido, até às distantes ilhas do Cravo, logo a partir de uma primeira viagem exploratória, com António de Abreu, em 1511, graças à colaboração de pilotos «malaios e jaos que andavam naquela navegação»,<sup>(29)</sup> já o reconhecimento da rota alternativa que levava directamente de Malaca a Maluco, bordejando o Norte da «Jaoa pequena», (Bornéu), ficou retardado até à década de 1520,<sup>(30)</sup> por não ser aquele, caminho que fizesse parte dos circuitos tradicionais. Ainda em 1533, encontrando-se em Malaca e pretendendo seguir, na monção de Agosto, por Bornéu, até à sua nova capitania de Ternate, Tristão de Ataíde, confrontando-se com a resistência dos seus pilotos e mestres a seguir pela nova rota, os ouvia, entre outras razões, alegar não se poderem achar na cidade, pilotos da terra que os quisessem conduzir por aquela nova navegação.<sup>(31)</sup>

### 3. A CIÊNCIA DOS PILOTOS ORIENTAIS AO SERVIÇO DOS PORTUGUESES

Foi pois de enorme importância, a colaboração dos pilotos orientais, fossem eles Africanos, Arábios, Persas, Hindús, Malaios ou Chins, com as autoridades portuguesas, traduzindo-se inegavelmente, nos ritmos de instalação dos primeiros Europeus nos mares da Ásia. Não se

pode já hoje ignorar, em que medida a sua experiência contribuiu para a elaboração dos primeiros roteiros e cartas náuticas portuguesas do Oriente. Gaspar Correia, registou com algum pormenor, os primeiros momentos dessa profícua colaboração luso-oriental: referindo-se à primeira viagem de Vasco da Gama, lembra que, durante o retorno ao reino, deixada para trás a cidade de Melinde, deram os capitães ordem aos pilotos, para que «vigiassem muito e vissem bem as terras e mostras que faziam e perguntassem aos pilotos mouros, tudo que vissem, e o escrevessem muito miudamente, e mormente as mostras que fizessem as terras já quando ficassem por popa, porque aquela era a vista e conheçença per que seriam conhecidas dos que viessem do reino, correndo a costa; e os lugares, rios, os nomes de tudo, o que os pilotos fizeram com muito cuidado».<sup>(32)</sup> Em Outubro de 1502, o autor anónimo da carta hoje conhecida como de «Cantino», poderia já contar, para a sua elaboração, com estas informações, assim como com aquelas outras que, durante a segunda expedição, comandada por Álvares Cabral, seriam recolhidas. Em artigo publicado há já mais de trinta anos,<sup>(33)</sup> o comandante Teixeira da Mota, teve ocasião de pôr em realce os aspectos que, na aludida carta, distinguem as regiões directamente observadas pelos Portugueses, daquelas outras que foram cartografadas a partir de informações alheias. São aliás bem evidentes,<sup>(34)</sup> e ilustrariam, segundo aquele autor, os diferentes graus de maturidade e evolução técnica, atingidos respectivamente pelas ciências náuticas ocidental e oriental.

Com efeito, enquanto que os nossos navegantes, utilizando a bússola, (herança mediterrânica), como complemento da rosa dos ventos, e fazendo medições precisas da altura das estrelas, durante a noite, e do Sol, de dia, estavam aptos a traçar o rumo seguido e fazer o ponto da navegação, dia a dia, a partir de verdadeiras cartas náuticas, isto em todos os mares e em qualquer latitude, os pilotos orientais, guiando-se exclusivamente a partir das estrelas, não utilizando a bússola senão como um instrumento indicador de rumos magnéticos, e possuindo cartas náuticas que mais não eram do que transcrições cartográficas das linhas de costa, tinham criado processos de navegação práticos e perfeitamente ajustados à regiões em que se moviam, mas que dificilmente se adaptariam a outras regiões, ou adoptariam novos instrumentos ou processos técnicos. Utilizando cartas em que se encontravam registadas, através de paralelos, as ascensões verticais de diversas estrelas do firmamento, semelhantes àquela que, segundo João de Barros, Malémo Caná teria mostrado a Vasco da Gama,<sup>(35)</sup> e utilizando instrumentos extremamente simples e práticos para a medição da altura das estrelas, os pilotos Árabes do Índico ocidental, eram realmente capazes de determinar, com bastante rigor, a posição do seu navio em alto mar; isto, grosso modo, entre os 5 e os 30 graus de latitude Norte. Mas, se se deslocavam para regiões menos navegadas, como junto a Quiloa ou Sofala, o rigor, como demonstrou Custódio de Moraes, era já bem menor.<sup>(36)</sup> Ou seja:

Formada que fora, a partir da herança mediterrânica, na dura escola do Atlântico; exercitada ao longo de oitenta anos, entre os 40 graus de latitude Norte e Sul, a ciência náutica portuguesa apresentava-se, de facto, pelos começos do século XVI, mais universal e abrangente, do que a dos pilotos orientais; por isso aplicável a quaisquer mares e latitudes. Sobre-tudo, a capacidade de medição da altura do Sol, a qualquer hora do dia e em qualquer dia do ano, graças ao recurso a tábuas de declinação, fazia a diferença, permitindo aos nossos pilotos, como notou ainda Custódio de Moraes,<sup>(37)</sup> uma identificação fácil e constante das conheçenças dos lugares, observados durante o dia, com o respectivo grau de latitude, medido no mesmo momento. Mas: se estas conclusões, apresentadas há décadas já, por autores como Teixeira da Mota e Magalhães Godinho,<sup>(38)</sup> não encontraram ainda quem as refutasse, globalmente, de forma convincente, elas não nos podem levar a pensar, de modo algum, que a cola-

boração dos pilotos orientais foi, para os nossos, despicienda, ao instalarem-se no Índico. É que, e recorramos uma vez ainda a Custódio de Moraes, «só com o uso das estrelas, não havia grande diferença entre os dois métodos.»<sup>(39)</sup> Quer dizer: fazendo uso da sua ciência multissecular, os pilotos muçulmanos, quer do Índico ocidental, quer do mundo malaio, estavam perfeitamente aptos a mover-se no espaço das suas navegações, que viria a ser afinal, o da expansão portuguesa no Oriente. O mesmo se diga dos huo zhang, pilotos do mar da China, que sabemos utilizarem, pelos finais do século XV, processos em muito semelhantes aos dos mualim índicos, fazendo uso de instrumentos de tabuinhas para medição da altura das estrelas, assim como de uma agulha flutuante, que indicava o rumo do Sul magnético.<sup>(40)</sup>

Que as técnicas e instrumentos de orientação náutica dos Europeus, eram superiores aos dos Orientais, fica provado pelo simples facto de, a breve trecho, os dos primeiros terem substituído aqueles outros, um pouco por todo o lado. Mas isto não significa que os timoneiros orientais não estivessem aptos a conduzir os «Frangues» onde quer que estes lho solicitassem. Isto é que deve ser posto em realce, se quisermos avaliar a verdadeira importância do seu contributo para a instalação dos primeiros Europeus em águas orientais. Abrir caminhos, foi a sua principal missão; e parece que a cumpriram, em geral, com zelo e eficácia. Puseram sobretudo à disposição dos nossos, o seu antiquíssimo saber das conhecenças dos lugares e dos infundáveis sinais que, na prática, se revelam úteis à navegação.<sup>(41)</sup>

Não deixavam frequentemente os Portugueses de se admirar, com os conhecimentos práticos demonstrados pelos seus timoneiros orientais, que «eram tão sabidos, que diziam: «amanhã veremos tal terra, ou rio, ou ilhas»; tudo acertavam, sem errar nada.»<sup>(42)</sup> Sabiam indicar quais eram as melhores entradas nos diversos portos, e até podiam, em caso de necessidade, fornecer informações preciosas, a respeito dos melhores locais para «saídas em terra», fossem quais fossem as intenções.<sup>(43)</sup> Ajudavam a evitar acidentes físicos, e, caso fosse necessário até, acidentes outros, como aconteceu a Francisco Serrão, a quem os pilotos malaios que levava, avisaram do eminente ataque de piratas, na pequena ilha das Tartarugas, junto à de Banda<sup>(44)</sup> E se, a respeito dos céus, os homens do mar que os Portugueses eram, não tinham muito a aprender, pois afinal aqueles que encontravam no Oriente eram os mesmos que cobriam a Europa e o mundo mediterrânico, já no concernente aos regimes de ventos e correntes, compreenderam que teriam toda a vantagem em indagar, dos seus colegas asiáticos, tudo o que soubessem, pois a experiência do Atlântico lhes mostrara serem esses, conhecimentos que, apenas pela experiência, se adquiriam muito lentamente. São os pilotos mouros, que informam Vasco da Gama acerca da força das correntes nas imediações de Mombaça e na Enseada de Sofala. Uma vez mais, são eles que, na viagem de retorno, lhe explicam não ser ainda chegada a monção favorável para a travessia do golfo, dando por conselho ao capitão-mor que regressem as naus até à costa indiana, e fiquem pairando, pelas paragens de Angediva<sup>(45)</sup> Algumas informações errôneas, como a relação permanentemente estabelecida entre luas novas e cheias e a mudança das direcções dos ventos, parecem ter sido aceites pelos nossos como boas<sup>(46)</sup> Outras informações, mostravam-se entretanto reconhecidamente úteis, como aquelas que diziam respeito aos modos práticos de prever, no mar da China, os temíveis tufões: coloração do Sol, ao levantar-se e ao pôr-se; voo das aves; aspecto do mar, etc.<sup>(47)</sup> Em suma: nada que pudesse traduzir-se num conhecimento útil, os Portugueses queriam desprezar. Consultaram roteiros e cartas que, benevolmente ou contra bom pagamento, os muallims lhes cederam; e, embora as cartas de que puderam dispôr fossem, no esclarecedor dizer de Tomé Pires, mais «para ler» do que «para marear»,<sup>(48)</sup> podemos facilmente imaginar de que utilidade se terrão revestido, nas mãos experientes de pilotos obrigados a navegar por mares desconhecidos,

coalhados de ilhas e obstáculos. Excelente ponto de partida para o reconhecimento dos litorais, serviram de base a roteiros e mapas portugueses. Por exemplo: no famoso «pedaço de padrão» de uma grande carta desenhada por um piloto de Jaoa, referida por Albuquerque em carta dirigida ao rei, (1512), se deve Francisco Rodrigues ter inspirado para traçar os mais antigos esboços portugueses das ilhas da Insulíndia<sup>(49)</sup> E, provavelmente, um roteiro hoje desconhecido, terá servido de base ao seu «caminho da China». Dos litorais do golfo pérsico, afirmava Albuquerque possuir um roteiro «de todos os portos, vilas e lugares daquela costa que fizera um piloto mouro que se chamava Omar, andando ali em companhia de Vicente Sudré».<sup>(50)</sup> Os próprios Japoneses, não obstante povo pouco dado às artes do mar, parece que possuíam já os seus mapas, quando os Portugueses os contactaram<sup>(51)</sup> E, pelos finais do século XVI, é certo que os marinheiros das Maldivas faziam uso de «muitas cartas marítimas», onde os atóis e as passagens para os navios «estavam exactamente notados»<sup>(52)</sup> Seriam estas «cartas», certamente do tipo daquelas várias que, desde a Idade Média se vinham desenhando ao longo de toda a costa indiana e que, transmitidas de pais para filhos, constituíam verdadeiros tesouros para gerações de mualims.<sup>(54)</sup>

Importante contributo, de rapidez e eficácia, em momentos de desbravamento e abordagem, os conhecimentos náuticos orientais, eram depressa absorvidos pelos técnicos de marinharia portugueses, fenómeno que a História da nossa cartografia comprova. Frequentemente, numa segunda expedição, não se requeria já a presença de pilotos orientais a bordo; nenhuma crónica lhes faz referência em relação à segunda viagem à Índia, ou à segunda passagem ao Índico, de Vasco da Gama, em 1502. Neste último caso, ao sultão de Moçambique, solicita-se de novo, que confie aos nossos, um piloto; mas o objectivo, é agora o de guiar o navio de Pêro Afonso, que ia a resgatar, pela vez primeira, a Sofala. Podiam contratar-se pilotos da terra para viagens de rotina; mas em tais casos, a prudência pedia que se lhes preferissem pilotos portugueses, caso os houvesse no porto, pois com eles se consideravam os nossos mais seguros, e não apenas, sob o ponto de vista técnico.

A breve trecho, o Índico ocidental, de todas as regiões asiáticas, aquela que os nossos mais navegaram, foi cartografado e descrito com minúcia, por sectores, em variados roteiros. Pelos fins da primeira metade do século XVI, o livro de marinharia, de Bernardo Fernandes, sugere já uma navegação segura e perfeitamente controlada.<sup>(54)</sup> O recurso continuado a pilotos da terra, só se justificava pois, naquelas regiões em que, pela pouca navegação, os nossos não se sentissem à vontade. Foi o que aconteceu, durante toda a primeira metade do século XVI, no «mar Ruivo», onde os Portugueses pouco se aventuravam. É que, para se ir «às presas», principal provento daquela região, bastava que ficassem os navios, pairando, à entrada do estreito. A proximidade do Turco, tornava aquele mar interior, pouco hospitaleiro, fazendo ainda mais perigosa uma navegação já de si complicada pela existência de inúmeros acidentes físicos, imersos ou aflorantes, e por ventos adversos dominantes. Tomaram então os nossos o hábito de, sempre que lhes era forçoso ir até ao estreito de Meca, ou para fazer comércio na costa da Arábia, ou para visitar o Preste no litoral Abechim, ir demandar a «aldeia de Pilotos», que jazia umas tantas léguas além da «ilha das Portas», (Perim). Aí tomavam timoneiro, para seguir viagem. Este hábito só cessaria quando, como lembra, já no século XVII, o padre Jerónimo Lobo,<sup>(55)</sup> dominando o litoral arábico do estreito de Meca, os Turcos viessem a impôr elevadas taxas aduaneiras nos seus portos, mormente no de Meca, ameaçando do mesmo passo, toda a navegação cristã na região. Mas, vale a pena também lembrar que, no ano de 1541, integrado na expedição a Suez, conduzida por D. Estêvão da Gama, o capitão de uma das embarcações, D. João de Castro, se «entretivera» a observar com minúcia as condições locais

para navegação, trabalho que viria a resultar num primeiro completo roteiro do mar Roxo.<sup>(56)</sup> Ou seja: também no mar Vermelho, a partir de meados do século XVI, os Portugueses podiam já dispensar os serviços de pilotos locais, pois tinham entretanto criado os seus próprios instrumentos de navegação.

#### 4. ENTRE CAPITÃES E PILOTOS

E agora... que tipo de pagamento receberiam estes homens que, tantas vezes viam a vida mesma, quando não a reputação junto das suas comunidades, posta em risco, ao serviço destes novos senhores? Frequentemente, mau pagamento. É sabido que, em qualquer parte, ser-se piloto, era seguir-se uma profissão de risco; Múltiplos riscos: os do mar e os outros. É que, quando as coisas corriam mal, era frequentemente ao timoneiro que se assacavam as culpas. Sendo a sua posição no navio, de relevo, se chegava a hora de castigar, a punição devia ser exemplar. Lembremos de relance, aquele mestre e aquele piloto, mandados enforcar «nas vergas das naus», por Afonso de Albuquerque, durante o segundo ataque a Goa, em 1510.<sup>(57)</sup> Quando às responsabilidades inerentes à profissão, acresciam uma cultura e uma religião alheias, os riscos, claro, dobravam. Surgiam então as eternas ameaças de açoites, ou mandava-se supliciar aquele de cuja lealdade se desconfiava. Ao piloto mouro, com tanta dificuldade resgatado em Moçambique, que já fora «açoutado» por mentir ao capitão-mor e sofrera ameaças de ser «pingado» por ter deixado passar o porto de Quiloa, prometia Vasco da Gama que, caso cometesse algum erro e deixasse varar as naus em algum baixio, «logo lhe havia de tirar ambos os olhos».<sup>(58)</sup> Se o piloto estrangeiro fora conseguido à má fé, nomeadamente numa embarcação tomada de assalto, considerava-se verdadeiramente um risco entregar-lhe a direcção do navio. Ordenava-se então aos pilotos e mestres portugueses que redobrassem de atenção e vigiassem constantemente todos os movimentos do estranho. É fácil imaginar que suplício seria para este último, em tais condições, a viagem. Na expedição de 1513, rumo à ilha de Camaran, «como não tinha (Albuquerque), piloto português que soubesse aquela navegação e os mouros, pelo modo com que os houvera, lhe eram suspeitosos, em tudo o que lhe diziam dava resguardo e queria ir devagar, sempre com o prumo na mão».<sup>(59)</sup> Era prudente, o capitão, pois, de facto, ao fazerem entrar a nau numa enseada, davam os pilotos mouros com ela numa restinga; não nos revela no entanto o cronista, o que lhes aconteceu. Mas, na mesma expedição ao mar Vermelho, Francisco Rodrigues confirma estas desconfianças, afirmando que, a caminho de Dalaca, o seu piloto mouro bem trabalhou «para tudo lhe esconder».<sup>(60)</sup> Muitas vezes, a fuga era a única solução que restava ao pobre timoneiro. Veremos o piloto chim de António de Faria, deitar-se do navio ao mar e fugir a nado, pois não atinava com o caminho a seguir até Calemplui, em tudo repetindo afinal, os gestos do piloto mouro de Vasco da Gama em Sofala.

Seria de esperar que nem sempre tudo corresse bem, com os pilotos mouros, como aconteceu com aqueles que D. Lourenço de Almeida levava na sua expedição exploratória a Ceilão, os quais, com as correntes, deixaram que as naus fossem «dar» na ilha.<sup>(61)</sup> E, em tais casos, embora as fontes sejam omissas, é de crer que não se aceitasse de modo semelhante ao piloto estrangeiro e infiel, o erro que, noutras circunstâncias, podia ser cometido por um Cristão, compatriota. Mas, se, pelo contrário, as coisas corriam bem, o prémio podia ser, e era certamente, compensador. Lembremos Malêmo Caná: não foram açoites, mas alvissaras, que recebeu dos capitães, ao avistarem-se as desejadas terras da Índia.<sup>(62)</sup> São raras, as referências a

pagamentos; mas, sabemos por exemplo, que o piloto mouro que levou Afonso de Albuquerque de Cananor à ilha de Moçambique, se considerou bem pago, ao receber à chegada, 50 cruzados, por seu serviço.<sup>(64)</sup> Representavam tais honorários, precisamente um quinto da recompensa total que D. Manuel concedera a pilotos e mestres, por seus bons serviços, na primeira viagem de retorno da Índia. Neste último caso, o pagamento foi feito em géneros, o que aliás se tornaria norma em relação à generalidade dos Portugueses que no Oriente, servissem o rei. A saber: meio quintal de cada uma das drogas trazidas na nau, exceptuando-se a canela e as maçãs, porque destas, havia chegado pouca quantidade ao reino.<sup>(64)</sup> Já na viagem de ida, Vasco da Gama fora generoso ao prometer a cada um dos dois pilotos requeridos na ilha de Moçambique, o pagamento de «trinta miticais de ouro», moeda corrente na terra, para além de «duas marlotas» de grã. Castanheda, que confirma a informação adiantada por Álvaro Velho, traduz o valor da moeda local, em «vinte e um vinténs», os quais, segundo Barros, «puderam ser até catorze mil reais dos nossos».<sup>(65)</sup> Assim: nem sempre os pilotos índicos se terão sentido agravados do comportamento dos nossos, quando, voluntariamente, se colocavam ao seu serviço. Aliás, seria relativamente fácil aos Portugueses, oferecer recompensas apetecíveis pelos serviços prestados, tendo em vista os baixos níveis de vida, (como hoje diríamos), generalizados nas partes do Oriente.

Fixemos, para terminar, uma imagem: os pilotos muçulmanos de Vasco da Gama, visitando o mosteiro da Batalha, acompanhados por alguém a quem El-rei, em pessoa, ordenara que lhes mostrasse tudo quanto de bom houvesse no reino para ver; não deixaram de ser presentes a «canas», a «touros», aos próprios jantares do monarca. Enfim: tratamento de cortesia, a pagar serviços que Vasco da Gama e o próprio D. Manuel terão considerado, verdadeiramente, inestimáveis.

## NOTAS

- (<sup>1</sup>) Rio dos Reis, segundo a devoção; do Cobre, segundo a economia.
- (<sup>2</sup>) Barros cita já este local pela designação (mais nobre) por que virá a ser conhecido, de: «Aguada da Boa Paz»: *Décadas da Ásia*, 4 volumes, Lisboa, 1945-46, Dec. I, Liv. IV, Cap. III.
- (<sup>3</sup>) «Quando Bartolomeu Dias se apartou do padrão que assentara, foi como se deixara um filho desterrado para sempre». Barros, Dec. I, Liv. III Cap. IV.
- (<sup>4</sup>) Gaspar Correia, *Lendas da Índia*, Edição de M. Lopes de Almeida, 4 vol. Lello & Irmãos Editores, Porto, *Lenda de Vasco da Gama*, Cap. XV. Entretanto: para que um dos padrões não regressasse ao reino, Gama viu-se obrigado a deixá-lo numa pequena ilha de pescadores, na costa da Índia, durante o regresso: (-padrão de Santa Maria-). Segundo: Castanheda.
- (<sup>5</sup>) Fernão Lopes de Castanheda, *História do Descobrimento e Conquista da Índia pelos Portugueses*, intro. e revisão de M. Lopes de Almeida, Lello & Irmãos, Porto, 1979: Liv. I Cap. V.
- (<sup>6</sup>) Caspar Correia, *Lenda de V. da Gama*, Cap. VIII. Álvaro Velho, o único dos seis autores que nos relata a viagem, que constitui, seguramente, uma testemunha presencial dos acontecimentos, não refere o incidente.
- (<sup>7</sup>) Referimo-nos a «cinco versões», já que, dos seis relatos da primeira viagem de Vasco da Gama que até, nós chegaram, a saber: o de Álvaro Velho; o do autor anónimo da *Crónica do Descobrimento e Primeiras Conquistas dos Portugueses na Índia*, (manuscrito do British Museum); e os dos cronistas, mais ou menos oficiais: Damião de Góis, João de Barros, Fernão Lopes de Castanheda e Gaspar Correia, claramente um, o de Castanheda, na sua *Hist. do Descobrimento e Conquista da Índia pelos Portugueses*, retoma, ponto por ponto, apenas lhe acrescentando alguns pormenores de sua lavra, o chamado *Diário de Bordo* de Álvaro Velho.
- (<sup>8</sup>) Dec. I, Liv. IV, Cap. V.
- (<sup>9</sup>) Álvaro Velho e Castanheda, utilizam o plural, ao contrário do que faz Barros. Esta confusão, pode talvez explicar-se, pelo facto de, segundo várias das nossas fontes, um indivíduo árabe, de «junto com Meca», se ter apresentado aos nossos, acompanhado «por um menino», nos ilhéus de S. Jorge, junto a Moçambique, solicitando-lhes lhe permitissem acompanhá-lo até, à Índia; dizia ter chegado a Moçambique, na qualidade de piloto de um navio árabe.
- (<sup>10</sup>) O primeiro dos *Três Roteiros Desconhecidos de Ahmad Ibn-Madjid*, Piloto Árabe de Vasco da Gama, segundo o único manuscrito do Instituto de Estudos Orientais da Academia de Ciências da U.R.S.S.; publicado pelo professor Shumovski, Leninegrado, 1957; trad. portuguesa, 1960.
- (<sup>11</sup>) O acontecimento, a que respeita o topónimo «ilhas do Açoutado», deu-se numa das ilhas de Querima, ao largo de Moçambique.
- (<sup>12</sup>) *Crónica do Descobrimento e Primeiras Conquistas dos Portugueses na Índia*, intro. e notas de Luís de Albuquerque, I.N.-Casa da Moeda, Lisboa; cap. V.
- (<sup>13</sup>) Temos seguido neste passo, o autor anónimo da *Crónica do British Museum*, que refere a captura de 13 homens. Segundo Góis, *Crónica de D. Manuel I*, seriam 14. Para Álvaro Velho, como quase sempre, seguido por Castanheda, eram 17. Só Gaspar Correia se afasta destes computos, apontando um verdadeiro saque de 80 homens e grandes riquezas: um carregamento de marfim, jóias e moedas.
- (<sup>14</sup>) Em rigor, Paulo da Gama, tomara já, junto a Moçambique, «quatro mouros em uma almadia», na qual se encontraram muitos panos finos de algodão e livros de Alcorão e de Mafamed». (Ver: Castanheda, caps. VII, VIII). No entanto: não se tratou então de um acto de pirataria isolado, devendo antes os acontecimentos inscreverem-se no conjunto de represálias praticadas por Vasco da Gama, sobre a população de Moçambique.
- (<sup>15</sup>) Álvaro Velho, presente aos acontecimentos, não se esquece de apontar os motivos: «por os havermos de tomar, porque desejávamos de haver pilotos que nos levassem onde nós desejávamos». Relação da Primeira Viagem à Índia da Armada chefiada por Vasco da Gama por Álvaro Velho, in: *Viagens de Descobrimientos*, orga. intro. e notas de J. Manuel García, Editorial Presença, pp 155 ss.
- (<sup>16</sup>) *Crónica do Descobrimento e Primeiras Conquistas...*, Cap. V.
- (<sup>17</sup>) No primeiro caso: Álvaro Velho e o autor anónimo da *Crónica do British Museum*; no segundo: Góis e Barros.
- (<sup>18</sup>) Dec. I, Liv. IV, Cap. VI.
- (<sup>19</sup>) Em 1957, o professor Shumovski, dava à estampa *Três Roteiros Desconhecidos*, identificando o seu autor, Ahmad Ibn Madjid, como sendo o «piloto árabe de Vasco da Gama». (Ver: nota 10). O arabista francês Gabriel

Ferrand, que havia já estudado o manuscrito, subscrevera tal identificação, que em Portugal teve um defensor e divulgador na pessoa de Armando Cortesão, seguido por diversos outros autores, entre os quais: o comandante Teixeira da Mota. Mais recentemente, tem sido posta em causa a identificação proposta; retomando trabalhos de Ibrahim Khoury e de Lerenó Barradas, o professor Luís de Albuquerque, foi grande divulgador desta posição crítica; ver por exemplo: *Grandes Viagens Marítimas*, pub. Alfa, 1989, pp 52-59.

(<sup>20</sup>) Álvaro Velho assinala o facto, e Castanheda acrescenta o pormenor de ter ele ocorrido 5 dias após a partida de Melinde. Um marinheiro flamengo, autor anónimo de um dos relatos da 2.<sup>a</sup> viagem de Vasco da Gama à Índia, (1502), hoje conhecido sob a designação de «manuscrito Calcoen», não deixa, por seu turno, de registar a alegria que tomou posse da tripulação em ocasião semelhante: «A cinco de Agosto vimos a estrela polar o que nos deu grande contentamento porque ainda estávamos a mais de quinhentas milhas da Índia.» Trad. a partir da tradução francesa por: J. P. de Oliveira Martins, in: *Portugal nos Mares, Geração de 70*, vol. VIII, Círculo de Leitores.

(<sup>21</sup>) *Crónica do Descobrimento e Primeiras Conquistas...*, cap. XV.

(<sup>22</sup>) Brás de Albuquerque, *Comentários do Grande Afonso de Albuquerque*, edições Alfa, 1989, cap. VI.

(<sup>23</sup>) Idem, *ibidem*, Cap. XVIII.

(<sup>24</sup>) Barros, Dec. II, Liv. VI, Cap. II.

(<sup>25</sup>) Idem, Dec. II, Liv. VII, Cap. VII.

(<sup>26</sup>) *Cartas de D. João de Castro a D. João III*, Alfa, 1989, doc. II, p. 9.

(<sup>27</sup>) Veja-se o nosso artigo: «A rota portuguesa do Japão: 1571-1639»; in: *Mare Liberum*, n.º 6, Lisboa, Dezembro, 1993, pp 49-54.

(<sup>28</sup>) Padre João de Lucena, *História da Vida do Padre Francisco Xavier*, Alfa, 4 vols. 1989, vol. II, Cap. XV.

(<sup>29</sup>) Barros, Dec. III, Liv. V, Cap. VI.

(<sup>30</sup>) Em 1523, pelo mês de Maio, «mandou António de Brito, que estava por capitão de Maluco, a Simão de Abreu, seu primo, a saber o caminho de Bornéu para Malaca». Segundo: António Galvão, *Tratado dos Descobrimientos, Civilização* Editora, Porto, 1987; Vejam-se igualmente: Castanheda, Liv. VI, Caps. XLI, XLII; Barros: Dec. II Liv. VI, Cap. I.

(<sup>31</sup>) *Carta de Tristão de Ataíde ao Rei*, A. N. T. T. Gavetas, XVIII, m.8-20.

(<sup>32</sup>) *Lenda de Vasco da Gama*, Cap. XXI. Lembremos que a pormenorizada descrição da primeira viagem de Vasco da Gama, tem por base, segundo informação do próprio Correia, um «caderno» redigido pelo clérigo João Figueira que nela teria participado; desse caderno se teriam feito vários treslados «de que eu vi os pedaços de um deles, em poder de Afonso de Albuquerque (...) j feito em pedaços e roto em partes.»

(<sup>33</sup>) *Méthodes de Navigation et Cartographie Nautique dans L'océan Indien Avant le XVIème Siècle*, Studia, C.E.H.U. n.º 11, Lisboa, 1963, pp 49-91.

(<sup>34</sup>) Considere-se, a mero título de exemplo, a evolução das representações cartográficas referentes ao grupo das ilhas Mascarenhas; Ver: J. Alberto Leitão Barata, *Mascarenhas ilhas*, in: dic. de *História dos Descobrimientos Portugueses*, Círculo de Leitores, 1994.

(<sup>35</sup>) Dec. I, Liv. IV, Cap. VI: «Do saber do qual, (Malémo Caná), Vasco da Gama, depois que praticou com ele, ficou muito contente, principalmente quando lhe mostrou uma carta de toda a costa da Índia, rumada ao modo dos mouros, que era em meridianos e paralelos, mui miúdos, sem outro rumo dos ventos».

(<sup>36</sup>) Traduzindo «isbas» em graus, Costódio de Moraes calculou, a partir da leitura dos «roteiros» de Ibn Madjid, um erro médio nos cálculos de latitude de 30 M. para a primeira das regiões referidas; mas de cerca de 2 G. para a segunda. in: «Determinação das coordenadas geográficas no oceano Índico pelos pilotos portugueses e árabes no Princípio do Século XVI», bol. do Centro de Estudos Geográficos, vol. II, n.º 18, Coimbra, 1960, p. 19.

(<sup>37</sup>) Idem, *ibidem*, p 45.

(<sup>38</sup>) Ver respectivamente: *Méthodes...*, ob. cit.; e: *Navegação Oceânica e Origens da Náutica Astronómica*, in: «Duarte Leite e a Evolução dos Estudos de História dos Descobrimientos», Obras de Duarte Leite, vol. II, pp 445-511.

(<sup>39</sup>) Ob. cit. Aceitemos esta afirmação, tendo em consideração os resultados práticos da aplicação dos dois métodos, j que, na realidade, eles diferiam em pontos importantes; assim: no Oriente não se elaborara um «regimento da Polar», enquanto, por outro lado, se fazia maior uso do que na Europa do conjunto das estrelas do firmamento, como alternativa ou complemento à observação da Estrela do Norte.

(<sup>40</sup>) Veja-se: Zheng Yi Jun, «As Técnicas de Navegação das Armadas de Zheng He e Sua Contribuição para a Ciência Náutica», in: *Ciência Náutica e Técnicas de Navegação nos Séculos XV e XVI*, Instituto Cultural de Macau, Macau, 1988, pp. 73 ss.

(11) Profundo conhecedor dos textos náuticos árabes, G. R. Tibbetts, é autor autorizado para concluir da relevância do «isharat»: ramo da náutica oriental, que trata das conhecenças dos lugares e sinais práticos da navegação; afirma ele: «A parte mais importante da teoria náutica árabe, é (...) o conhecimento das conhecenças e sinais visíveis, como o aparecimento de certos peixes ou pássaros que sempre surgem ao largo de certos litorais ou em certas águas.»; in: *The Navigational Theory of the Arabs in the 15<sup>th</sup> and the 16<sup>th</sup> Centuries*, J. I. U. Agrupamento de Estudos de Cartografia Antiga, n.º 36, 1969.

(12) Gaspar Correia, *Lenda de Vasco da Gama*, Cap. XXI.

(13) Assim, com Tristão da Cunha, em Socotorá: «Meteu-se em um batel com Afonso de Albuquerque e alguns capitães e um piloto, dos mouros de Brava, que lhe foi mostrar o lugar por onde podia sair.» Barros: Dec. II, Liv. I, Cap. III.

(14) Idem, Dec. III, Liv. V, cap. VI.

(15) Castanheda, Liv. I, Cap. XXVII; e: Gaspar Correia, *Lenda de Vasco da Gama*, Cap. XIX.

(16) Assim: com Vasco da Gama em 1498, rumo a Quiloa: (Barros, Dec. I, Liv. IV, Cap. IV). Ou com Afonso de Albuquerque, em 1507, partindo-se de Socotorá para a costa da Arábia: (Brás de Albuquerque, *Comentários*, Cap. XVIII). Em 1513, o mesmo no mar Vermelho: (Barros, Dec. II, Liv. VIII, Cap. V). Os exemplos podiam multiplicar-se indefinidamente. Lembremos ainda inúmeras passagens da «Peregrinação» de Fernão Mendes Pinto, como nos capítulos: L, LIV, LXII e CC.

(17) Veja-se: Jean Hugues de Linschoten, *Le Grand Routier*, Amsterdam, 1619, Cap. LXVII, pp 116; e: Diogo do Couto, *Décadas da Ásia*, Dec. V, Liv. VIII, Cap. XII.

(18) Cit. por: Magalhães Godinho, ob. cit.

(19) Armando Cortesão: A Suma Oriental de Tomé, Pires e o Livro de Francisco Rodrigues, *Acta Universitatis Conimbrigensis*, leitura e notas de Armando Cortesão, Coimbra, 1978.

(20) Brás de Albuquerque, *Comentários*, ob. cit. Cap. XXI.

(21) «E diz que esta escrita china, se lê desde Champá até ao Miaco, terra firme de Japão, que serão de costa, se não mentem as cartas que os Japões mostram, quinhentas léguas ou mais». Informação da Cuina Mandada per um Homem a Mestre Francisco, in: Livro que Trata das Cousas da Índia e do Japão, Edição Crítica do Cod. 5/381, da B. N. de Elvas, por A. de Almeida Calado, bol. da Universidade de Coimbra, Sep. Coimbra, 1957, doc. XIX, pp 113-117.

(22) In: *Viagens de Francisco Pyrard Laval*, Livraria Civilização, Porto, 1944, parte I, Cap. X, vol. I, pp 85 ss.

(23) Ao Seminário Marítimo Encounters-East ans Ouest During 15<sup>th</sup> and 19<sup>th</sup> Centuries, organizado pela Unesco, em Forte Aguada, Goa, Dezembro, 1990, apresentou o professor B. Arunachalam, uma comunicação intitulada: «Traditional Medieval Indian Sea Charts». Veja-se ainda: «The Haven Findinf Art in Indian Navigational Traditions and Cartography in Satish Chandra», 1987.

(24) *Livro Náutico de Bernardo Fernandes*, (cerca de 1548), edição de Fontoura da Costa, 1940.

(25) *Itinerário e Outros Escritos Inéditos*, Civilização, Barcelos, 1971, Cap. IX, p 264.

(26) D. João de Castro, *Roteiros, Roteiro de Goa a Suez ou do Mar Roxo*, 2.ª edição, Lisboa, 1940. Veja-se ainda: idem: Cartas para D. João III, ob. cit. doc. III, Outubro, 1541.

(27) Barros, Dec. II, Liv. III, Cap. X.

(28) Gaspar Correia, *Lenda de Vasco da Gama*, Cap. VIII. Vejam-se igualmente: Álvaro Velho, ob. cit. e: Castanheda, Liv. I, Cap. VIII.

(29) Barros, Dec. II, Liv. VIII, Cap. II.

(30) Livro de Francisco Rodrigues, in: Armando Cortesão, ob. cit.

(31) Barros, Dec. I, Liv. X, Cap. V.

(32) Castanheda, refere o facto; mas Gaspar Correia, , mais preciso: «Deram aos pilotos, a cada um, um saio de pano vermelho, e dez tostões.»; *Lenda de Vasco da Gama*, Cap. XV.

(33) Brás de Albuquerque, ob. cit. Cap. VI.

(34) O cálculo total de 250 cruzados, , obtido a partir de dados fornecidos por Gaspar Correia, *Lenda de Vasco da S*, Cap. XXII.

(35) Dec. I, Liv. IV, Cap. IV.



# **El viaje de Vasco de Gama y sus repercusiones en la corte española.**

¿Tordesillas revisado?

Prof. *István Szászdi León-Borja*.

Cuando Vasco de Gama llegó a Melinde «terminaron por así decirlo, las atentas vigili-  
as y los golpes de audacia de los descubridores»<sup>(1)</sup>. Mientras, el Almirante de las Yndias, se  
negaba a aceptar la realidad que los portugueses se le habían adelantado en la carrera a la  
India. En el Lejano Oriente nadie había visto ni sabido de las armadas de los Reyes de Castilla.  
El misterio del Mar Océano había sido desvelado para siempre.

Tales noticias fueron recibidas en la corte de Fernando e Ysabel con satisfacción y en-  
vidia, el descrédito de don Cristóbal Colón como gran cosmógrafo había comenzado, su repu-  
tación científica nunca se recuperaría a partir de entonces, a pesar de sus constantes invoca-  
ciones a la Providencia Divina y sus místicas revelaciones sobrenaturales que compartía con  
la reina Ysabel. Aquí relataremos el fuerte impacto que la noticia de la llegada de Vasco de  
Gama a la India produjo entre los cortesanos castellanos y aragoneses, y cómo de no haber  
existido la unión matrimonial entre los Trastámara y los Avis aquél nuevo panorama geopolí-  
tico hubiera hecho difícil el sostenimiento de la Paz acordada en 1494 en Tordesillas. En el  
libro «Colón y su secreto», su autor Juan Manzano escribía hace 15 años al respecto del viaje  
de Gama que la reacción de la Corte castellana ante aquel magno acontecimiento «no la cono-  
cemos bien», deseamos que estas páginas sirvan para cambiar tal imprecisión historiográfica.

## **LOS REFUGIADOS EN CASTILLA, SU REACCION ANTE EL DESCUBRIMIENTO COLOMBINO. EL CASO DE DON ALVARO DE ATAYDE**

La llegada a la Corte castellana de refugiados provenientes de Portugal, debido a consi-  
derandos políticos, no era nuevo. Igualmente era costumbre que los castellanos malquistos con  
sus reyes buscaran amparo en la Corte de Portugal. La proximidad geográfica, cultural y los  
intensos lazos familiares – muchas veces – como políticos hacían que desterrados, conspira-  
dores y derrotados encontrarán su refugio. Después de las Paces de las Alcáçovas, la primera  
oleada de refugiados que pidieron asilo a la reina Ysabel, fueron los deudos del Duque de  
Braganza, sus criados y amigos. Entre ellos llegó en 1483 don Alvaro de Portugal, hermano del  
Duque, quien pronto alcanzaría privanza ante los Reyes y que se convirtió en cabeza del  
partido portugués en Castilla. A partir de entonces un goteo de portugueses fue incrementando  
su presencia en la Corte, hasta el año de 1484. A finales de agosto de aquél murió asesinado,  
a manos de su cuñado y rey, el joven Duque de Viseo. La terrible represión de El-Rey contra  
los conjurados, encubridores y sospechosos de aquella trama desató una riada de huídos a  
Castilla<sup>(2)</sup>. Uno de los supuestos conspiradores que no logró huir fue don Pêro de Albuquer-  
que, Almirante de Portugal y hermano de otro fugitivo que después de largas aventuras  
terminó también en España, el Conde de Penamacor, don Lope de Albuquerque. Mientras el  
Almirante moría en el cadalso con la pena reservada a los traidores, su familia trató de resis-

tir en sus propiedades. Doña Catarina se encerró en el castillo de Sabugal, negándose a entregarlo al Príncipe Perfecto hasta finales de septiembre de 1484, a cambio de ciertas condiciones<sup>(4)</sup>. Seguramente, una, fue la de la autorización real para poder abandonar con los suyos el reino portugués, además de la restitución de los bienes de su marido. Así llegó a Castilla una dama que se unió a la lista de los exiliados portugueses en la Corte conocida como la «Almirantesa de Portugal» por ser familia del Almirante don Pêro de Albuquerque, y quien creo que debe identificarse con una hija del mismo, al no poder tratarse de la viuda. Su nombre era doña Felipa de Atayde. Doña Felipa fue muy querida por la Reina doña Ysabel quien le llegó a utilizar para misiones de gran recaudo, como lo atestigua que en el mes de julio de 1485, la Reina le concedió una Carta de Seguro a la «Almirantesa de Portugal» que «va desta mi Corte a la villa de Llerena para fazer algunas cosas complideras a mi serviçio»<sup>(4)</sup>. Tal encargo debió referirse a asuntos delicados relativos a Portugal. Quizás, por la cercanía de Llerena a la frontera se tratase de una entrevista con parientes para procurar consejo, tal como el rey João había autorizado a la Condesa de Faro en el verano de 1486 quien también se hallaba refugiada en Castilla<sup>(5)</sup>. En cambio el Conde de Penamacor, después de refugiarse en Penamacor obtuvo un Seguro Real para ver a El-Rey pero al no acceder a su requerimiento de que se pusiese en manos de la justicia para ser encausado pasó a Castilla en compañía de su mujer e hijos, según Rui de Pina, comenzando un largo y peregrino exilio.

Uno de los personajes hasta ahora menos conocidos, aunque de indudable importancia, fue don Alvaro de Atayde. Acusado por la justicia real al igual que su hijo, don Pedro, de ser uno de los conspiradores de la conjura del Duque de Viseo, tuvo que huir a Castilla para salvar su vida. Don Pedro, en cambio, sufrió peor suerte pues hecho prisionero, fue degollado y hecho cuartos en Setúbal<sup>(6)</sup>. Su sentencia de muerte es de 9 de septiembre de 1484. El 9 de agosto de 1485 don Alvaro de Portugal y don Alvaro de Atayde fueron sentenciados en Portel a pena de muerte por traición<sup>(7)</sup>. En la sentencia de Atayde, además de recordar el Príncipe Perfecto que había sido juzgado en rebeldía por no comparecer ante su Audiencia y su procurador de justicia -a pesar de haber hecho pregón el Portero de la Audiencia Joham de Tramoso, El-Rey hacía memoria recordando que Atayde había sido criado de su padre don Alfonso y cómo le había favorecido dándole las villas de Castanheira, Povoos, Chilheiros y otras muchas mercedes. Dom João acusaba a Atayde de haberse entendido con el Obispo de Évora, por «na amizade e parentesco que tynha com o dito Bispo» para cometer regicidio y asesinar al Príncipe<sup>(8)</sup>. Y estos lazos de parentesco y amistad tenemos que tenerlos siempre en cuenta para comprender la complicada trama de la política castellano-portuguesa de la época. A continuación, en los considerandos de la misma sentencia, se acusaba a don Alvaro de Atayde de haber inducido a su hijo Pedro a cometer traición; también se le hacía acusación formal de haber reunido mucha gente en Santarem para levantar la villa contra el Rey en el momento preciso y así mismo apoderarse de doña Juana, «filha delRey dom Amrique de Castella, minha prima»<sup>(9)</sup>. Se le acusó finalmente a don Alvaro de «ser sabedor e emcubridor» de aquella traición y maldad, de recibir dinero del duque Don Diego para su ejecución, de no revelar la conjura a El-Rey como un buen vasallo, y de mantener comunicación sobre ella con su hijo dom Pedro y dom Gotierre «ssea sobrinho» que eran «dos primçipaaes trauidores e hordenadores e machinadores da dita traiçam...»<sup>(10)</sup>. A pesar que la justicia portuguesa parece haber quitado protagonismo en la conspiración a don Alvaro de Atayde posteriormente, se mantuvieron los cargos contra él<sup>(11)</sup>. En agosto de 1485, el embajador portugués Fernando de Silva pidió a la Reina, en Córdoba, que le entregara a su señor los enemigos acogidos a su Corte cumpliendo así con los capítulos de Alcáçovas. Don Fernando y doña Ysabel le respondieron

que «oy en estos reynos y en el suyo estan heredados fijos e nietos de muchos dellos», y que al no empuñar las armas contra Portugal no había violación de las Paces<sup>(12)</sup>. Principalmente la petición iba dirigida contra Atayde y contra don Alvaro de Portugal. Cuando en julio de 1486 Esteban Vaz, Secretario de El-Rey, presentó a Fernando y a Ysabel las respuestas de su señor a las peticiones que habían hecho a Silva, insistió en la culpabilidad de don Alvaro de Portugal, que estaba en comunicación con Viseo y sus conspiradores quebrantando la paz, y por tanto que a la petición de los Reyes de perdonar y restituirle en sus bienes la respuesta de Dom João era que no. En cambio insistía en la restitución de las propiedades de los partidarios castellanos de doña Juana huídos en Portugal que los Reyes no querían conceder alegando pretextos formales<sup>(13)</sup>. Ello debió causar el duro escrito que don Alvaro de Portugal dirigió al Príncipe Perfecto haciendo cuenta de la persecución sufrida a sus manos y exculpándose de traición<sup>(14)</sup>. El Príncipe Perfecto estaba convencido que el Duque de Viseo se entendía con don Alvaro, y que desde Castilla le ofrecía apoyo para llegado el momento, siendo uno de los objetivos de la conjura su regreso a Portugal con su hermano, el Marqués<sup>(15)</sup>.

Cualquier ser que conozca la dureza del exilio político puede entender los sentimientos de los refugiados en Castilla y cómo su suerte les unió ante un enemigo común. El parentesco y la indudable amistad entre Atayde y el hermano del Duque de Braganza tuvieron sus consecuencias como veremos. El 10 de diciembre de 1485, la Reina de Castilla concedió asilo a don Alvaro de Atayde<sup>(16)</sup>. En 1487, durante el sitio de Málaga, don Alvaro de Portugal que se encontraba muy favorecido por la Reina, casi dio su vida por el Rey don Fernando, al confundirlo con éste el «moro santo» que intentaba asesinarle en el real, dándole una herida en la cabeza gravísima<sup>(17)</sup>. Ello, y el deseo de proteger y mostrar su amor a su deudo debió ser la causa de su nombramiento por la Reina para que se integrase en su Consejo. Dos años más tarde don Alvaro fue nombrado Presidente del Consejo Real de Castilla<sup>(18)</sup>. Los demás refugiados gozaron de protección por parte de la Reina mientras cumplieran con una sola condición: no escribir ni obrar contra el Rey de Portugal, es decir no quebrantar la paz, como ocurrió con Fernando de Silveira<sup>(19)</sup>. Pero ninguno de ellos podía dejar de esperar ver el día de la muerte de don João II. Muchos de ellos mantuvieron comunicación con Dom Manuel, El-Rey futuro, entre ellos el mismo don Alvaro de Portugal<sup>(20)</sup>. La llegada a la Corte castellana de Cristóbal Colón para presentar su proyecto descubridor no pasó desapercibida en Lisboa, en noviembre de 1490 al redactar las Instrucciones para el embajador en Castilla, Dom João recordaba a sus primos que las Canarias eran una excepción en Alcáçovas pues todo lo descubierto y por descubrir pertenecía al Rey de Portugal como expresaba aquella capitulación<sup>(21)</sup>. Los refugiados, incluso el Presidente del Consejo, no podían ver con peores ojos el inoportuno proyecto de Colón. Si desde el punto de vista cosmográfico era un disparate, desde el político era crear un pretexto para que Castilla interviniera en el Mar Océano que era conquista de Portugal, como permitía a El-Rey pedir compensaciones por aquella intrusión. No podemos olvidar que ser enemigos de El-Rey no implicaba ser traidores al Reyno, los refugiados podían aborrecer al Príncipe Perfecto pero ninguno había dejado de amar a su patria<sup>(22)</sup>. Por ello no resulta extraño que ninguna de las antiguas historias hablen de un apoyo portugués en la Corte de Castilla para Colón antes de 1493. ¿Porqué?, porque no lo hubo. Tampoco las noticias personales de Colón y su vida en Portugal le eran favorables. Su regreso victorioso a la Península trajo una grave crisis en la paz entre los dos reinos<sup>(23)</sup>.

Pero si el Príncipe Perfecto mostró una gran curiosidad – y sagacidad – por conocer todos los pormenores del viaje, los portugueses en Castilla tampoco se quedaron atrás. Y no hay que pecar de ingenuos, el fruto de sus pesquisas se lo hicieron llegar a Dom Manuel. Y aquí vuelve

a aparecer un hombre al que prestamos atención en un comienzo, don Alvaro de Atayde. En el segundo viaje, como en el primero, también hubo portugueses enrolados. En una de las Instrucciones de Juan de Aguado que debió entregar al Almirante a fines de 1495 en las Yndias se ordena:

«Lo otavo, que dexe venir a fray jorge y a don fernando y a bernaldo balenciano y a miguel muliarte, porque acá han quejado a sus altezas dello, diciendo que los tiene e maltrata: ansy mesmo dexe venir a un portogues que alla está, que rescebio a causa de don alvaro de atay, porque non han gana que haya alla estrangeros, synon fuese alguno muy provechoso para alla, y menos portogues que de otros, y que en todo caso envie el portogues: esto mismo mandan sus altezas a fornizado»<sup>(24)</sup>.

Esta Instrucción constituye la primera norma que recuerde regule claramente materia de extranjería en las Yndias<sup>(25)</sup>. Pero antes de entrar en la consideración misma de la prohibición obsérvese que la persona que envió al portugués a la isla Española es don Alvaro de Atayde; Atay por error de transcripción a la hora de desarrollar su abreviatura. Quizás se trató de un criado para hacer de factor suyo e informarse de aquella isla atlántica que para algunos cosmógrafos en Castilla se trataba de la Antilla, isla que era para los portugueses todo un mito nacional. El portugués de Atayde debió ser vigilado y retenido por Colón al ver en él a un espía. Muchas razones podía alegar el Almirante para tal desconfianza. La primera razón debió ser que el 15 de abril de 1495, en Madrid, los Reyes de Castilla y Aragón tuvieron por bien y con el acuerdo del Príncipe Perfecto, el prorrogar el término de diez meses capitulado en Torde-sillas para la demarcación de la línea de partición y del Mar Océano a partir que una de las partes requiriera a la otra, teniendo en cuenta que se declaraba que una junta de astrólogos, pilotos y marineros decidirían cómo se haría la demarcación en algún lugar de la frontera de los dos reinos en el mes de julio de aquel año. Contemplábase que se recogería declaración de la distancia en leguas desde la línea hasta la ubicación de las islas descubiertas en ese espacio de tiempo por las carabelas de ambas partes<sup>(26)</sup>. Toda información era valiosísima y Colón no quería que se repitiese la experiencia al retorno del primer viaje en que un piloto y un marino, los dos portugueses, desertaron en Lisboa para informar a El-Rey<sup>(27)</sup>. Esta era la segunda razón. En el segundo viaje colombino juró la continentalidad de Cuba ante el Almirante, el grumete de la carabela San Juan, Pedro de Salas «vecino de Lisboa»<sup>(28)</sup>. Y éste no era el único lusitano, como ya lo prueba el hombre de Atayde. Para Colón, como lo prueba el Memorial de la Mejorada, los portugueses eran su pesadilla. Eran quienes le queían quitar su victoria. El mismo segundo viaje se debió al temor que los portugueses se le adelantaran en el Caribe, él mismo lo confesó en una carta al Papa de febrero de 1502: «nasció a ese tiempo diferencia entre el señor Rey de Portugal y el Rey e la Reina mis señores, diciendo el Rey de Portugal que también quería ir a descubrir y ganar tierras en aquel camino hacia aquellas partes, y se refería a la justicia. El Rey e la Reina mis señores, me reenviaron a priesa a la empresa para descubrir y ganar todo; y ansí non pudo haber efecto mi venida a V. Santidad»<sup>(29)</sup>. Cuando se redactó esa Instrucción a Aguado todavía no había fallecido el Príncipe Perfecto, el 5 de octubre de 1495. Elevado Dom Manuel al trono de Portugal, todo cambió. Los refugiados en Castilla no le veían como enemigo, todo lo contrario, todos esperaban su llamado para volver.

El temor a nuevas filtraciones de información sensible geoeconómica: rutas, costas, corrientes y recursos, llevó a los Reyes a instruir a Aguado que le dijera al Almirante que dejara regresar al hombre de Atayde «porque non han gana que haya alla estrangeros... y menos

portugues que de otros». El interés por el mar de don Alvaro de Atayde no se explica lo suficiente si no se hace memoria de algunos datos familiares. Don Alvaro Gonçalves de Ataíde, hijo de Martim Gonçalves de Ataíde y de Mencía Vasques Coutinho, fue enviado por João I en 1429 para servir de árbitro en el conflicto que tenían los reyes de Castilla, Aragón y Navarra. Antes y durante la regencia de D. Pedro fue miembro del Consejo del Rey y Gobernador de la Casa del Infante. En 1445 figura como un armador lanzado a la empresa de la expansión marítima. Su carabela participó en el asalto de la isla de la Palma en que capturaron esclavos. Fue ayo del rey Afonso V, y éste le nombró en 1448 Conde de Atouguia. Le sucedió en el título su hijo D. Martinho de Ataíde en 1452. D. Martinho recibió con el Conde de Vila Real, de manos de Enrique IV de Castilla el señorío de las islas de Canaria, Tenerife e isla de Hierro el año de 1455<sup>(40)</sup>. En abril de 1468 el rey Enrique revocó por una Real Cédula la concesión de las islas a los portugueses. D. Martinho era por vía materna nieto del señor de Cadaval Pedro de Castro y de Leonor Telles de Meneses<sup>(41)</sup>. Obsérvese que el abuelo del II Conde Atouguia llevó uno de los títulos que luego ostentó don Alvaro de Portugal, el de señor de Cadaval. Y es que la madre de D. Alvaro era doña Juana de Castro, hija y heredera de D. João de Castro, señor de Cadaval y Peral, e hijo de Pedro de Castro<sup>(42)</sup>. Así que los Braganza se encontraban emparentados con los Atayde, gracias a los Castro.

Don Alvaro de Atayde era el segundogénito del I Conde de Atouguia, Alvaro Gonçalves de Ataíde, Caballero de la Orden de Santiago de la Espada, quien en 1445 había armado una de las seis carabelas que se dirigieron a Guinea comandadas por João de Castilho. El I Conde de Atouguia también combatió en Marruecos, y se distinguió en las acciones militares de la Palma y de Gomera, su hermano Vasco Fernandes de Ataíde fue Veedor de la Casa del Infante D. Henrique y murió en la toma de Ceuta. No es de extrañar así las ambiciones atlánticas que manifestó el II Conde por las islas Canarias, como su hermano D. Alvaro por los negocios indios, era una tradición en la familia<sup>(43)</sup>.

Don Alvaro de Atayde envió a las Yndias a un «portugues que... rescebio [Colón] a causa de... » es decir a petición suya. El que tamaña medida fuera tolerada por Colón como por los Reyes se debía al pasado sufrido por Atayde, la persecución del Príncipe Perfecto era garantía de su lealtad. En principio el enviar a un criado a las Yndias no tenía nada de particular, probablemente así viajó Alonso de Hojeda – por ser criado del Duque de Medinaceli. La nobleza quería participar y enterarse de qué expectativas de negocios ofrecían las islas. Estos hombres continos o criados de las casas señoriales se convertirían en informadores si no factores de sus amos. Un claro ejemplo de este fenómeno en Africa fue Pedro de Estopiñán al servicio del Duque de Medina Sidonia, quien de paje pasó a ser veedor del Duque para ser nombrado en 1497 capitán de la flota que conquistó a Melilla<sup>(44)</sup>. Y lo mismo sucedía en Portugal<sup>(45)</sup>.

La preocupación de los reyes Fernando e Ysabel a causa del espionaje portugués debió tener fundamento. Si el Príncipe Perfecto se enteraba del contenido de las reuniones del Consejo Real castellano también podía colocar informadores en las carabelas colombinas. Si bien resulta difícil creer que don Alvaro de Atayde cooperase con su mayor enemigo, las circunstancias pronto cambiaron con la muerte de El-Rei. Su rehabilitación y su regreso a Portugal dio mucho que hablar. Rui de Pina, a pesar que fue protegido y encumbrado por el Afortunado, no pudo evitar el recoger en la Chronica que dedicó a la vida de João II, el escándalo que provocó entre muchos: «Mas Dom Alvaro como da morte do Duque foy avisado, fogio, e fooyse pera Castella, onde andou em vida d'ElRey. E porem despois per mercee, e piedade d'ElRey Dom Manuel nosso Senhor, foy a estes Regnos com sua honra retornado, e nam sem algũ escandalo, e descontentamento dos Portugueses, por este seo crime ser atribuido a sua

propria pessoa; e por isso nõ devera aver tal privilegio, como se no dicto crime encorrera per socessam, e per rigores de Dereyto; com que leve, e piedosamente se podia bem despensar, como o dicto Senhor a muitos fez...»<sup>(36)</sup>. Y sin duda tal perdón era incómodo por tratarse de la conspiración supuestamente acaudillada por su propio hermano el Duque de Viseo contra el monarca anterior que le había dejado el trono por herencia. En nombre de la legitimidad Dom Manuel debía, por su propia imagen, haber retrasado la rehabilitación de D. Alvaro de Atayde, o Ataíde. Y el Afortunado lo hizo con prontitud y gran generosidad, fue entonces cuando D. Alvaro desposó a doña Violante de Távora que le convirtió en señor de Castanheira gracias a su matrimonio. El hijo habido entre ellos, D. Antonio, fue más tarde Conde de Castanheira, señor de Povos y Chileyros, y Veador da Fazenda del Rey, entre otros oficios<sup>(37)</sup>. La comprometida decisión de Dom Manuel, fue por razón de estado, y soy de opinión que el favor real que recibió Atayde se debió por haber proporcionado noticias secretas, no de la Corte de Castilla sino de las lejanas Yndias de Colón. La decisión tomada de enviar un criado portugués a la que se creía isla Antilla – la mítica isla portuguesa –, es decir la Española, tenía que estar acompañada por una enorme curiosidad previa de un hombre que aunque en el exilio seguía teniendo sangre portuguesa y la vocación marinera de su Casa. La tranquilidad de los portugueses por el avance descubridor castellano se debía a que sabían que su India no eran las Yndias de Castilla. Conocían la diferencia de sus frutos, hombres y recursos, y esta era otra ventaja de Portugal sobre Castilla en su carrera a la India. El viaje portugués realizado al Nuevo Mundo en 1493 ofreció a la Corte lusitana precisiones de carácter cosmográfico necesarias para cualquier negociación ventajosa con Castilla que fueron redondeadas con las noticias ofrecidas por Atayde y otros informadores que no conocemos<sup>(38)</sup>.

#### **LA LLEGADA DE LA NOTICIA DEL VIAJE EN CASTILLA: EL TESTIMONIO DE ANDRES BERNALDEZ Y LA CARTA DE DOM MANUEL EL AFORTUNADO**

La muerte del Príncipe de Asturias don Juan, el 4 de octubre de 1497, como el aborto del hijo que llevaba la infanta Margarita en sus entrañas, convirtieron a los Reyes de Portugal en los herederos de los estados y reinos reunidos por Fernando e Ysabel de Trastamara. Parecía que la restauración de la unidad peninsular bajo un cetro iba a ser posible de nuevo, después de 784 años de fraccionamiento histórico-político.

Don Manuel y doña Ysabel fueron jurados herederos por las Cortes de Castilla, reunidas en Toledo, donde pasaron la primera mitad de mayo de 1498 recibiendo la lealtad de los procuradores de las 17 ciudades con derecho reconocido de voto allí reunidos. Previamente el rey Manuel había asegurado a sus vasallos portugueses que la unión personal de reinos se respetaría escrupulosamente, manteniendo la independencia de las instituciones y del gobierno del reino lusitano de las castellanas y aragonesas<sup>(39)</sup>. El nacimiento del infante don Miguel de la Paz el 24 de agosto en Zaragoza, y la muerte de su madre doña Ysabel por consecuencia del parto que le convirtió en heredero tanto de la Corona de Aragón, de Castilla y León como del reino de su padre, Portugal, parecían augurar el cumplimiento de las profecías joaquinistas más felices en el orden de la pronta conversión de los infieles a la fe de Cristo. La herencia del niño hijo de Dom Manuel era el imperio marítimo más extenso de la tierra.

A diferencia de lo creído por muchos, la noticia de la feliz arribada de Vasco de Gama corrió por Castilla como la pólvora. Difícil hubiera sido lo contrario considerando que para los Reyes Católicos, el Rey de Portugal era su «hijo» y el padre de su heredero.

Pero es más, los datos de la llegada a Lisboa de Nicolau Coelho, quien se anticipó a Gama abordo del Berrio aportando en Lisboa el 10 de julio de 1499 según el Roteiro, fueron conocidos en Sevilla como lo atestigua el Cura de Palacios, Andrés Bernáldez: «A diez días del mes de junio [de MCCCCIX] años vino a Lisbona, en Portugal, uno de los dos navíos que el rey don Juan de Portugal avía enbiado a descubrir; el qual ya pasava de dos años que avía partido de Lisbona. Los quales por el mar Occéano, del costado de la Mina, fueron, la tierra sienpre a la mano izquierda, más adelante de lo descubierto hasta allí mill e ochocientas leguas; hasta que llegaron en India, donde hallaron una cibdad mayor que Lisbona poblada, llamada Calicut, poblada de cristianos indianos, los quales tienen iglesias y canpanas, y las casas derechas. Y el rey de la dicha cibdad se haze muy bien servir, e tiene su palacio muy bien ordenado, con sus escuderos e camareros e porteros. En la qual cibdad ay muchos mercaderes moros riquísimos, e todo el tráfigo es en sus manos, y el rey se gobierna y se rige por consejo de los dichos moros.» A continuación Bernáldez, que tanto estaba interesado en los recursos de lejanas tierras, como lo mostró al interrogar a Cristóbal Colón y pedirle sus relaciones y cartas para escribirlo en sus Memorias, recoge con minuciosidad los artículos y precios que hallaron los portugueses en el mercado de Calicut: «Toda la escala de especies es en la dicha cibdad. Vale un peso de canela, que son cinco quintales, diez o doze ducados de oro. Ay pimienta y clavos, a aquel respecto gengibre la mitad menos; las quales especias nascen en ciertas islas, de la dicha cibdad cerca de ciento e setenta leguas, e son cerca de la tierra firme una legua, y son pobladas de moros, y ellos son señores de la dicha isla. Ay infinitas naos allí y por aquella comarca, que dizen que ay mill e quinientas, y la mayor parte no pasa de sesenta toneles, y no llevan más de un mástel y no pueden navegar sino a popa, y son déviles sin nengund artillería ni armas; y todas son de moros y navegadas por la mano de moros. Y las naos que van a las dichas islas por las especias son pequeñas y llanas, porque ay poco fondo, y algunas ay que no lleva hierro, porque han de pasar sobre la piedra de imán, que es de la dicha isla poco. E a sus naos vienen con las dichas especias un grand golfo que es adelante de la dicha cibdad, que travesaron los dichos navíos que fueron a descubrir, e fueron bien setecientas leguas de traviessa; en el qual golfo ay infinitas cibdades e villas e castillos, todas de moros. E después, a la fin del dicho golfo, pasan un estrecho como el de Gibraltar, y entran en otro golfo, donde a la parte derecha es el mar Rubio, que allí descargan las dichas especias; y allí hay otros navíos pequeños, por respecto que ay poco fondo, e de allí las llevan a otros puertos, que es cerca de la casa de la Meca, que es una cibdad assentada en los desiertos de Arabia. Allí yace el cuerpo del malaventurado Mahomad enterrado, tres jornadas adelante del dicho punto; e después van sus jornadas e su camino al Cairo, con camellos, e pasan al pie del monte Sinaí. E todas las dichas cibdades e villas habitadas e muradas e fermosas.»

No olvidemos que Bernáldez fue contemporáneo de los sucesos descritos, las últimas noticias suyas parecen datar de 1513, es muy posible que esta relación corta del viaje de Vasco de Gama la hubiera obtenido de sus amigos cortesanos o de su protector fray Diego de Deza. Pero volvamos al texto del Cura de Palacios: «E los portugueses decendieron e fueron en dos de las dichas cibdades y el rey dellos diz que les fazía mucha buena compañía; y este no puede ser sino el golfo de Arabia, de que escribió Plinio. La gente de aquella cibdad son cristianos, vestidos de la cintura para abaxo, e también así las mugeres; e aquellas de los onbres onrrados se cubren también delante arriba de cierta tela delgada. Ay allá terciopelo, damasco, raso e tafetanes de cada color, e paños de Luca e de otras suertes, telas muy delgadas, e alatón e estaño muy bien labrados. Ay de todo mucha abundancia. Ay malvasía de Candía, en barriles; e mi opinión es que todo esto ayan del Cairo, donde vienen a parar las mercaderías, la mayor suma

de aquellas especias. Ay trigo mucho de acarreto, que se lo llevan aquellos moros en las dichas naos. Ay bueyes e vacas, e son pequeñas. Ay naranjas, todas dulces, limones, cidras, melones, e duragnos, e otras muchas frutas; dátiles verdes e secos. Ay açúcar que fazen conservas. Tienen algodón y lácara infinita, y brasil, los montes llenos; estoraque y menjú e algalia. E joyas de todas suertes, aunque son caras. E no es maravilla, que los moros lo atraviesan todo. E lo que allí corre, la moneda del soldán del Cairo, que son serafines de oro que pesan menos que el ducado dos o tres granos. Corren ducados venecianos e de Génova. Ay moneda menuda, de plata alguna, que así mesmo debe ser del soldán.»

La curiosidad de nuestro cronista andaluz queda patente, y él mismo explica por qué recogió con minuciosidad la información de este viaje: «Ay marea como acá, e cresce e mengua. Ay grandes morerías en aquellas partes, e todos loros como los indios. E más acá del dicho golfo, obra de cien leguas, hallaron una mina de oro en tierra de negros, que casi son súbditos a moros. E porque del primer viaje como dicho es, descubrieron e supieron los portugueses que fueron a descubrir, en el tiempo e vida del rey don Juan, fijo del rey don Alonso, e por su mandado, lo suso dicho, e vinieron reinando el rey don Manuel que le subcedió en el reino. fue mi voluntad asentarlo en aqueste libro de memorias, porque esto fue en principio.»

Finalmente Bernáldez, que parece haber escrito a manera de colofón en un momento posterior a 1499, termina diciendo: «E de aquí se prosiguió que el rey don Manuel de Portugal enbió muchas vezes sus armadas por aquella vía, e descubrieron mucho más aquellas partes, e tomaron la posesión por él de la conquista e del rescate e descubrir. E le truxieron a Portugal el uso de las mercaderías de las especias de aquellas tierras, que nunca tal fue visto por tantas leguas del mar Océano, que se cree ser del viage desde Portugal fasta allá cerca de tres mill leguas, con los rodeos que se fazen. En las riquezas de las especias, desde lo susodicho se descubrió, a lo qual fue muy grand prejuizio del soldán del Cairo e Babilonia, enemigo de nuestra santa fe cathólica, e fue en amenguamiento de sus rentas, que todos los mercaderes de Venescia e Génova e Florencia, que son loa más ricos mercaderes del mundo, ivan a la cibdad de Alexandría, que es suya y el puerto más principal que él tiene, e a otras partes de su tierra, a cargar de las dichas especierías e mercaderías, para proveer toda la cristianidad latina, que es Italia, Francia, Alemania, España, Inglaterra, Flandes; e agora todo lo más le es quitado, e se provee de Portugal, de donde el rey de Portugal acrescentó mucho en su onrra»<sup>(6)</sup>.

La noticia del feliz retorno a Portugal de los expedicionarios de Gama no fue guardada por Dom Manuel como «segredo» con Castilla. Todo lo contrario, en una carta breve fechada el 12 de julio de 1499 en Lisboa - sólo dos días después del desembarco de Coelho - dirigida a sus primos y padres de su difunta esposa, Fernando e Ysabel, el Rey de Portugal compartía su júbilo por la llegada a la India y lo que ello significaba en la lucha contra el Islam. La Carta era un notable ejercicio de diplomacia tratándose de la pretensión que casi había llevado a Castilla a romper su paz con Portugal entre 1492 y 1494. Por ello Dom Manuel hacía relación de los productos y recursos allí rescatados, que siendo atribuidos a la India no habían sido hallados por Colón en sus Yndias. No podemos evitar su análisis: «Sabiam vosas altezas como tinhamos mandado a descobrir Vasquo da Gama, fidallguo da nosa Casa e Concello. Paulo da Gama. suo irmaão com quatro navios pello Oçeano. Os quaês agora ja pasava de dous annos que eram partidos, e como ho fundamento principal desta empresa sempre fosse per nosos amtepasados de servey de Deus nosso sennor e asy mesmo noso prouelhe por sua piedade asi os encaminhar segundo lo recado que per huî dos capitaães que a nos ja he chegado

ouvemos, que acharam e descobriram a Imdea e outros reynos a ella comarquaos e entraram e navegaram o mar della, em que acharam grandes cibdades e de grande edificios rico e de grande poivoança, nas quaaes se faz todo o trauto da espeçaria e pedraria que pasa em naaos que os mesmos descobridores viram e acharam em grande cantidade e de grande grandeza, e dhy ao Cairo dhomde se espalha pollo mundo, da qual trouxeram loguo agora estes cantidade, sicilicet, da canella, cravo, gingivre, noz mozquada e pementa e outros modos de speccaria e ainda os lenhos e folhas delles mesmos, e muyta pedrarya fina de todas sortes, scilicet, robiiis e outras. E ainda acharam teerra em que ha ha menas douro, do qual e da dita especciarria e pedraya nam trouxeram loguo tamta soma como poderam por nam levarem mercadarya. E pero que subemos que vosas altezas desto han de receber grande prazer e contentamento ouvemos por beem darlhe disso notificaçam. E cream vosas altezas que segumdo o que per esto sabremos que se pode fazer, que nam ha hy duvyda que segundo a desposiçam da jeente christiaã que acham posto que tam confirmada na fee nam seja nem della tenham tam inteiro conoçemento se nam siga e faça muyto serviço de Deus em serem convertidas e inteiramente confirmadas em sua santa fee com grande eixaçamento della e depois de asy se fazer ser azo da destroçam dos mouros daquellas partes, allem de espearmos em nosso sennor que o trauto principall de que toda a mourama daquellas partes se aproveitava e que pero suas mãos se faziam sem outras pessoas nem linhajeês niso emtenderem per nossa hordenança com nosos naturaães e navios de nosos regnnois se mudar todo para daqui se largamente poder proveer toda a Christandade desta parte da Europa das ditas especeraryas e pedraryas, que sera com aajuda della mismo Deus que asy pero sua merçe lho hordena. Mais causa de nosas temçoês e propositos com mais fervor se eixeritaram pero seu serviço na guerra dos mouros de nosas conquistas destas partes pora que vosas altezas teem tanto proposito e nos tamta devaçam...»<sup>(14)</sup>.

En los primeros meses de 1499 Ludovico Sforza, Duque de Milán, había pedido apoyo a Bayaceto en contra de Venecia. En la primavera la noticia que los turcos preparaban una armada circulaba en la corte de Fernando e Ysabel. Venecia pidió a los Reyes Católicos y al Rey de Francia, Luis XII, auxilio. En julio se envió desde la Corona de Aragón auxilio al Maestre de Rodas. Cuando en agosto de 1499 los franceses invadieron Milán, respondiendo al llamamiento de Venecia, la armada y ejércitos del Gran Turco atacaron por mar y tierra a las factorías venecianas en el Peloponeso. Fernando colocó un ejército en Sicilia preveyendo un desembarco turco. El papa Alejandro VI persistía en su alianza con el rey francés y en una inevitable hostilidad hacia Portugal, Castilla y Aragón; especialmente desde la embajada española de diciembre de 1498 en que públicamente se le había afeado su conducta. En julio de 1499 los franceses iniciaban la campaña que culminaría con la conquista de Milán el 6 de septiembre de aquel año. En este crispado ambiente internacional la noticia del hallazgo de la ruta a la India no podía ser mejor recibida por los más queridos aliados de Dom Manuel, Fernando e Ysabel. Pero esta felicidad, compartida en familia, de pronosticar una nueva Cruzada europea contra el Islam – producto de la codicia y de la envidia hacia Portugal –, pronto se empañó por la enfermedad del Infante don Miguel. El 23 de julio Dom Manuel escribía al secretario Almazán contando como por una carta que los Reyes Católicos habían escrito a don Alvaro de Portugal, «meu muyto amado e preçado primo», supo que el Príncipe se encontraba enfermo. El Rey de Portugal pidió a Almazán noticias detalladas del mal que le aquejaba<sup>(15)</sup>. Dom Manuel no sabía entonces que su niño habría de fallecer un año después en Granada, el 20 de julio de 1500, sin cumplir los dos años de edad, lanzando al traste el sueño de la unidad de los reinos hispanos.

## **CRISTOBAL COLON Y PEDRO MARTIR DE ANGLERIA, DOS OPINIONES CONTRAPUESTAS**

Precisamente poco tiempo antes de la muerte del Príncipe de Portugal, de Castilla y Aragón sucedió una anécdota que se relaciona con el recuerdo del pequeño Miguel. A finales de 1499 o inicios de 1500, la imagen de los Colón se encontraba gravemente deteriorada. Su Virreynato, lejos de estar formado por estados de opulencia, lo estaba por tierras de pobreza y opresión. El que Portugal se hubiera adelantado en la ruta a la India había quebrantado la fe de los cortesanos en el proyecto colombino. Hernando, el hijo natural del Almirante y Virrey lo recordaba así: «muchos de los rebeldes, con cartas desde la Española, y otros que se habían ido a Castilla, no dejaban de dar informaciones falsas a los Reyes Católicos y a los de su Consejo, contra el Almirante y sus hermanos... afirmaban que si Sus Altezas no ponían remedio... el mismo Almirante se rebelaría y haría liga con algún Príncipe que le ayudase, pretendiendo que todo era suyo por haberlo descubierto por su industria y trabajo... Prosiguiendo en estas calumnias y otras semejantes, importunaban mucho a los Reyes Católicos, hablando mal del Almirante, y lamentándose que había muchos años que a los españoles no se les pagaba el sueldo, con lo que daban que decir y murmurar a todos los que estaban en la Corte. De tal manera que el Serenísimo Príncipe D. Miguel, más de cincuenta de ellos, como hombres sin vergüenza, compraron una gran cantidad de uvas, sentáronse en el patio de la Alhambra y decían a grandes voces que Sus Altezas y el Almirante les hacían pasar la vida de aquella forma, por la mala paga, y otras mil desvergüenzas que repetían. Tanto era su descaro que, cuando el Rey Católico salía, le rodeaban todos y le cogían en medio, gritando: ¡Paga, paga!; y si acaso, yo y mi hermano, que éramos pajes de la Serenísima Reina, pasábamos por donde estaban, levantaban el grito hasta los cielos, diciendo: Mirad los hijos del Almirante de los mosquitos, de aquél que ha descubierto tierras de vanidad y engaño para sepulcro y miseria de los hidalgos castellanos; y añadían otras muchas injurias, por lo cual nos excusábamos de pasar por delante de ellos»<sup>(43)</sup>. Nadie mejor que el Consejo a quien pertenecía don Alvaro de Portugal, a pesar de encontrarse en Portugal – por lo que su presidencia fue ocupada por Juan Daza, Obispo de Oviedo – conocía la hazaña de Vasco de Gama y las implicaciones políticas y jurídicas que ella entrañaba. Dom Manuel, a raíz de ella, acababa de tomar el justo título de «Senhor da conquista, navegação e commercio da Ethiopia, Arabia, Persia e India». La primera vez que se registró esta nueva titulación fue en una carta del Afortunado al Cardenal Protector, Alpedrinha, el 28 de septiembre de 1499<sup>(44)</sup>.

El Almirante de las Yndias no reconocía su error y seguía alegando haber llegado al Lejano Oriente antes que los portugueses. Colón tuvo noticia de los preparativos del viaje de Vasco de Gama. Estos se habían iniciado antes de la muerte del rey João II, ocurrida el 25 de octubre de 1495. A pesar que el espionaje de Portugal en Castilla era más eficiente que el castellano en Portugal, los informantes de Colón – probablemente los comerciantes genoveses y florentinos amigos de Berardi – lograron pasar la noticia de la partida de las naos de Vasco de Gama el 8 de julio de 1497. Pero cuando entre el 19 y el 20 de julio de ese año Colón presentó su Memorial ante los Reyes Católicos, en el monasterio jerónimo de la Mejorada, a las afueras de Olmedo, probablemente sólo conocía la inminente partida de la expedición. Da igual porque lo que nos importa de veras es la preocupación de que los portugueses se pudieran atribuir aquello que era de su conquista, alcanzado exclusivamente por su industria: el señorío de las Yndias<sup>(45)</sup>. El Memorial de la Mejorada, nos ha llegado por diferentes copias. Su importancia radica que se convirtió en el escrito ideológico donde se reunían los alegatos histórico-jurídicos de la familia Colón para reclamar sus derechos y los de los Reyes Católicos y sus

sucesores sobre el Señorío del Mar. Por ello el interés que mostraron los monarcas hispanos por su contenido en el siglo siguiente. Mientras el rey Juan III de Portugal se hacía con una copia del Memorial de la Mejorada, por medio de una delicada operación de espionaje en que intervino la Condesa de Lemos, doña Beatriz de Castro viuda de don Dionís de Portugal, cuando en 1524 se celebraron las Juntas de Badajoz -Elvas el hijo cordobés del I Almirante de las Yndias presentaba al rey Carlos un Pareçer que recogía la tesis sostenida por su padre en el Memorial de la Mejorada<sup>(46)</sup>.

La carta que envió el embajador Duarte de Almeida al rey João III, relatando como la Condesa estorbaba para que el Consejo de Indias pudiera conocer ese escrito de Cristóbal Colón que le había prestado don Diego Colón y como aquélla había hecho traslado de ello y se había enviado a Portugal, sólo lleva la fecha de 25 de noviembre. Pero claramente debe fecharse en 1523, en vísperas de las Juntas. También Hernando Colón hizo de espía por entonces, pues conocemos de un misterioso viaje que hizo al reino lusitano por entonces, probablemente para comprar información<sup>(47)</sup>.

En el Memorial de Cristóbal Colón, éste sostuvo en 1497 que: «Agora el serenísimo rrey de Portugal don Manuel, no aviendo rrespecto al dicho asyento fecho con el rrey don Juan, que Dios aya, que tanto tiempo auia guardado y mandado que no nauegasen sus naos adelante del dicho limite cabo de Boa Esperança porque fasta alli comprehendia la dicha donaçion del summo pontiçe, como dicho es, ha mandado nauegar a sus naos grandissimo numero de leguas al oriente, atrauesando Arabia, Persia e Yndia, fasta llegar casy a donde auian llegado las naos de los sobredichos rrey e rreyna, nauegando de oriente hasya el poniente, y al polo artico; y fueron allende de la dicha raya que auian marcado, allende de la del summo pontiçe. Lo qual todo fue contra del dicho asyento, y en perjuysio de los dichos rrey e rreyna.» Colón no podía admitir la originalidad de la ruta portuguesa, ni que en la carrera de la India se obrara de buena fe, especialmente después de las Paces de Tordesillas. Dom Manuel simplemente quería apoderarse de la isla Española, y de las demás Antillas que se encontraban más allá de «Arabia, Persia e Yndia». Lo que hace pensar que Colón conocía el desastre de Sofala, de 1495, y los planes de la Corte portuguesa. En el mismo Memorial de la Mejorada escribió el genovés: «no es de creer que sus altezas dieran estas dichas 270 leguas para que el dicho rrey de Portugal o sus naos entrasen ni navegasen por otra puerta ni entrada yndireta; porque claro se puede desir que fue engaño, por averse hecho contra la yntinçion del dicho asyento y en quebrantamiento del; en el qual esta prometido y asentado por el dicho rrey de Portugal que se guardaria... sin cautela ni engaño ni symulacion; lo qual no ha conplido asy el dicho señor rrey don Manuel, porque ha mandado nauegar en India, por la parte de Guinea, y en Scitia, por la parte del poniente y al setentrion, allende el dicho limite o rraya»<sup>(48)</sup>. Y es que para Colón el límite del señorío de Portugal pactado en Tordesilla era «el dicho cabo de Boa Esperança es el mojon y diuision de las dichas tierras». Por esto, Colón intentaba convencer a los Reyes Católicos que denunciaran el acuerdo asentado en Tordesillas tres años atrás. El Memorial de la Mejorada termina: «Por todo lo qual: queda claramente dicho y prouado que la diferençia que fue entre los serenissimos rrey e rreyna de Castilla e de Aragon y el señor rrey de Portugal non fue saluo en la mar Oçeana... y asy mismo se declara como: el serenissimo rrey don Manuel non guardo el asyento, asy como hasia el rrey don Juan, su antecesor, porque ha navegado, allende del cabo de Boa Esperança, en Arabia, Persia e India, por el camino de Guinea, y a nauegado al setentrion, y pasado la rraya, de la parte de poniente; por lo qual non son obligados sus altezas de guardar ya aquel asyento sy no quisieren»<sup>(49)</sup>. En otras palabras, Colón invitaba a la ruptura y al inicio de hostilidades.

Pedro Mártir de Anglería, en sus Décadas, al hablar de las exploraciones de Vicente Yáñez Pinzón, refiriéndose al Cabo de San Agustín: «Y ya desde el mar hercúleo hemos dado primeramente con la orilla de esta tierra, no será impertinente hablar algo que podría acaso ocasionar discusiones, si no fueran suegro y yerno, entre el Rey Católico don Fernando y don Manuel, rey de Portugal»<sup>(50)</sup>. Esta opinión se aplicaba también a la situación creada por el viaje portugués a la India de 1497-1499. Años más tarde Hernando Colón reconocía en el final del Pareçer de Badajoz porque desde entonces en adelante nunca en vida del dicho Rey don Juan portugueses passaron ni navegaron al oriente del dicho Cabo de Buena Esperança. Y sy sus subçesores an pasado syn averles sydo hasta el presente qontradicho sería por el Amor que los dichos Catholicos Reyes les ternian como a verdaderos hijos»<sup>(51)</sup>. Y esta actitud de anteponer el amor a la familia sobre los intereses del reino fue característica de las relaciones entre los Trastámara y los Avis a partir de 1479, como en distintos trabajos leídos ante esta Academia he intentado demostrar.

La rabia colombina es comprensible, después de tantos esfuerzos y riesgos, los portugueses se habían adelantado a la meta soñada. No habían descubierto en su camino ninguna nao de Castilla que les estorbaba, ni nadie había dado noticia de haber oído hablar de castellanos en aquellas indias aguas. Además no hay nada más demoledor que la lectura del Roteiro de la expedición de Vasco de Gama, sí encontraron hispanos en Calicut, aunque moros que certificaron a los portugueses que eran los primeros cristianos europeos en llegar en naos: «y el capitán mayor mandó a uno de los desterrados; y aquéllos que con los que él iba le llevaron ante dos moros de Túnez que sabían hablar castellano y genovés. Y el primer saludo que le hicieron fue: – Al diablo que te dio, ¿Quién te trajo por aquí? Y le preguntaron qué andábamos buscando, tan lejos; a lo que él respondió: – Venimos buscando cristianos y especiería. Ellos le dijeron: – Por qué no manda aquí el rey de Castilla, el rey de Francia y el señor de Venecia? Y él les respondió que: – El rey de Portugal no quería consentir que aquí mandasen ellos. Y ellos dijeron que: – Hacía bien»<sup>(52)</sup>. Quedaba confirmada la opinión de los enemigos de Colón, sus Yndias no eran mas que islas en el Mar Océano. Las Bulas *Inter caetera*, y en especial la *Dudum siquidem*, como el Tratado de Tordesillas perdían contenido ante la incuestionable realidad<sup>(53)</sup>. Porque era Asia y no otra cosa lo que había movido a Castilla a buscar nuevos títulos e instrumentos internacionales para hacer valerlos. El cuarto viaje de Colón estará marcado por el deseo de encontrar a los portugueses, y sobre todo, la ruta desde las Antillas hasta la Especiería. En América Central se percató de la delgadez de la tierra pues los indios le informaron que a corta distancia existía otro inmenso mar, pero no halló el estrecho que comunicara los dos espacios marinos.

Otra fuente para conocer la reacción de la Corte castellana y las primeras noticias que circularon se encuentra en las epístolas de Pedro Mártir de Anglería, cartas que presentan una enorme alteración de fechas pues éstas se fijaron arbitrariamente después de la muerte de Pedro Mártir. Con todo no hay razón para creer que no son originales. Las tres cartas que tratan del glorioso viaje de Vasco de Gama y de su segundo viaje a la India, están absurdamente fechadas el 1 de septiembre de 1497, el 7 de noviembre de 1497, y el 4 de febrero de 1499 cuando las tres dan a entender que ya han regresado las naos de la India. Las tres cartas van dirigidas a Pomponio Leto. La primera, fechada en Medina del Campo dice: «Los portugueses, grandes descubridores de nuevos litorales, os presentan materia de reflexión... Todos afirman unánimemente que éstos avanzando un poco cada año, fueron dejando atrás el promontorio de Práxum... pero sin atreverse nunca a separarse de las costas, hasta que llegaron a un último cabo, que llaman de Buena Esperanza. Entonces, guiados por los habitantes de aquellos luga-

res, navegantes muy conocedores de ellos, se alejaron de la tierra y se arriesgaron a adentrarse en alta mar por en medio de ciertos escollos, cuyos vados eran conocidos de muy pocos, enfilando desde allí proas a Oriente, pero un poco a la izquierda del Septentrión. Llegaron por fin a aquellas regiones, desde las cuales nos han venido hasta ahora todas las especias. Haciendo de pilotos los nativos, llegaron a Calicut, a doce grados hacia nosotros dentro del Equinoccio, como Meroe.» Así explica el misterio de la India: «Es Calicut una ciudad populosa, con grandes edificios de piedra, el más importante emporio de aquellas regiones, al cual siempre afluyeron de Alejandría y de todo Egipto, y de Damasco y de toda Siria, para importarnos desde allí las especias y sus olorosas mercancías y llevarse nuestros golosos dineros y nuestras utilidades... Satisfechos los portugueses con tan importante descubrimiento, entablaron una alianza con el rey de Calicut. Bajan a tierra y establecen sus casas de comercio con los calicutanos. Pero la envidia, común veneno del género humano, pronto quebró las amistades; porque los mercaderes de Damasco y de Alejandría, olfateando los graves inconvenientes que se les seguirían del comercio con los portugueses, levantaron contra ellos al pueblo de Calicut, quienes en revuelto tumulto, aun contra la voluntad del rey, asaltan repentinamente la casa en donde habitaban los portugueses, se apoderan hasta del último y matan a los cincuenta que hallaron en tierra; pero no sin llevarse su merecido, pues disparados los cañones desde nuestras naves, hicieron blanco en la mayoría de las suyas y las hundieron»<sup>(4)</sup>. Como se puede comprobar la fuente de Anglería es distinta de la Carta de Dom Manuel y de la relación que sirvió a Bernáldez para escribir sus Memorias. El relato vívido de Anglería demuestra una identificación con los protagonistas de la hazaña lusitana inusual. Sería él quien poco tiempo después del viaje de Gama encabezaría una embajada ante el Sultán de Babilonia, el mayor afectado por la entrada de Portugal al mercado de la especiería.

En 1492 Colón llevó a Castilla a violar el Tratado de las Alcáçovas-Toledo con Portugal, su Descubrimiento atentaba contra lo asentado en aquellas Paces. En 1499, en cambio se inutilizaban buena parte de los Instrumentos Jurídicos Internacionales al redescubrirse la verdadera cara de Asia. La geografía trastornaba todos los acuerdos y la falacia de la descripción del mundo de Colón quedaba al descubierto. Ante esta realidad política los Reyes Católicos, afligidos y perseguidos por la muerte de sus hijos aceptaron el nuevo estado de cosas por el bien de la Cristiandad.

## NOTAS

(<sup>1</sup>) CORTESÃO, JAIME: *Os Descobrimentos portugueses*. Lisboa. 1960 T.II, p. 174.

(<sup>2</sup>) SZASZDI, ISTVAN: *Las Paces de Tordesillas en peligro. Los refugiados portugueses y el dilema de la guerra. Las relaciones entre Portugal y Castilla en la época de los descubrimientos y la expansión colonial*. Ana María Carabias Torres (Ed.) Ediciones Universidad de Salamanca, 1994. pp. 119-122. SZASZDI, ISTVAN: *Don Juan II y el Memorial Português de 1494. Una reinterpretación*. «Actas del II Simpósio de História Marítima». Academia de Marinha, Lisboa (en prensa).

(<sup>3</sup>) MENEZES, JOSE DE VASCONCELLOS e: *Armadas Portuguesas*. Os Marinheiros e o Almirantado. Elementos para a História da Marinha (séc. XII-séc. XVI). Armadas Portuguesas. Academia de Marinha, Lisboa. 1989. pp. 342-346. Sobre la ejecución del Almirante consúltese a RUI DE PINA *Crónica de El-Rei D. João II*. Nova edição com prefacio e notas de Alberto Martins de Carvalho. Ed. Atlântida. Coimbra, 1950. Cap. XVIII. pp. 59-60. Según Rui de Pina en el mismo capítulo dice que doña Caterina fue cercada por el Mayordomo Mayor don Pedro de Noronha, p. 63.

(<sup>4</sup>) Documentos referentes a las relaciones con Portugal durante el reinado de los Reyes Católicos. Edición preparada y anotada por ANTONIO DE LA TORRE y LUIS SUAREZ FERNANDEZ. Valladolid, 1960. Vol. II, pp. 302-303. Doña Felipa de Atayde aparece en el Libro de Cuentas de Gonzalo de Baeza en un asiento con fecha de 1485: «Al almirantesa de Portugal, 6.000 mrs. de merced.» Ed. preparada por Antonio de la Torre y E. A. de la Torre. CSIC. Madrid, 1955. T.I, p. 87.

(<sup>5</sup>) *Documentos...* (4). pp. 318-319.

(<sup>6</sup>) No hay que confundirlo con su tocayo Pêro de Ataíde, señor de Penacova y del Consejo Real, quien fue nombrado por João II como miembro del tribunal que juzgaron al Duque de Braganza y le sentenciaron a muerte. Este Pêro tuvo un hermano llamado D. Alvaro de Ataíde, y parece haberse mantenido en gracia del Príncipe Perfecto hasta su muerte, sobreviviéndole. Su biografía ha sido relatada magistralmente por HUMBERTO BAQUERO MORENO en su estudio: «A conspiração contra D. João II: O julgamento do Duque de Bragança, en su libro «Exilados, marginais e contestatários na sociedade portuguesa medieval.» Editorial Presença, Lisboa. 1990. pp. 202-205. Valga la pena añadir que en calidad de letrado participó en el dicho tribunal el doctor Vasco Fernandes de Lucena.

(<sup>7</sup>) SERRÃO, JOAQUIM VERÍSSIMO. *Itinerários de El-Rei D. João II (1481-1495)*. Academia Portuguesa da História, Lisboa. 1993. pp. 187-188.

(<sup>8</sup>) FREIRE, A. BRAANCAMP: *As conspirações do reinado de D. João II*. Archivo Historico Portuguez. Vol. II, Lisboa, 1904. pp. 276-278.

(<sup>9</sup>) La noticia de la amistad entre don Alvaro y la Excelente Señora se encuentra explicada por Rui de Pina en sentido que los conjurados habían acordado que Atayde la sacara del monasterio de Santa Clara de aquella villa y la subiera al castillo donde la tendrían en calidad de rehén para obtener ayuda de los Reyes de Castilla que «segundo fama tudo isto era revelado» pp. 60-61.

(<sup>10</sup>) Este sobrino o deudo debe ser Dom Gotierre Coutinho, hijo del Mariscal.

(<sup>11</sup>) En la sentencia de muerte contra su hijo Dom Pedro se recoge que el Obispo de Évora le dijo «quamto a dom Alvaro, seu pay, lhe nam deviamos açerqua delle preguntar cousa alguã.» FREIRE (7), p. 30.

(<sup>12</sup>) *Documentos...* (4). pp. 310-312.

(<sup>13</sup>) *Documentos...* (4). pp. 317-323. MENDONÇA, MANUELA: *As relações externas de Portugal nos finais da Idade Média*. Edições Colibri, Lisboa. 1994. pp. 41-42.

(<sup>14</sup>) FREIRE (7), pp. 390-391. *Provas da História genealogica*. Vol. V, p. 492. «Annaes das sciencias e lettras», 2 año, p. 104.

(<sup>15</sup>) PINA (3), en Documento III: *Declarações de testemunhas referentes à conspiração do Duque de Viseu*. pp. 226-227.

(<sup>16</sup>) SUAREZ FERNANDEZ, LUIS: *Política Internacional de Isabel la Católica. Estudio y Documentos*. Tomo II. (1482-1488). Valladolid, 1966. p. 69.

(<sup>17</sup>) PULGAR, HERNANDO DEL: *Crónica de los Reyes Católicos*. Edición de Juan de Mata Carriazo. Espasa Calpe S.A., Madrid, 1943. Tomo II, p. 316.

(<sup>18</sup>) DIOS, SALUSTIANO DE: *El Consejo Real de Castilla (1385-1522)*. Centro de Estudios Constitucionales, Madrid. 1982. p. 249. El cariño que guardaba la reina Ysabel por los Braganza se prueba en la documentación

económica relativa a los pagos de los gastos de los hijos del Duque de Braganza en Castilla y como la Reina guardaba un retrato de la Duquesa. Ella había enviado a sus hijos a Castilla y los había encomendado a doña Ysabel para su protección. [FRANCISCO JAVIER SANCHEZ CANTON: *Libros, tapices y cuadros que coleccionó Isabel la Católica*. CSIC. Madrid, 1950. p. 167] La Duquesa de Braganza era hija del Infante doña Beatriz, y hermana del Duque de Viseo y de la reina Leonor, por tanto prima de la Reina de Castilla.

(<sup>19</sup>) SZASZDI (<sup>2</sup>), pp. 120-121.

(<sup>20</sup>) No olvidemos que los mayores defensores de los derechos al trono de Don Manuel fueron los Reyes Católicos, y que fueron éstos los que impidieron que Don João declarase heredero a su hijo Dom Jorge. Precisamente don Alvaro de Portugal, en calidad de Presidente del Consejo e internamente como simpatizante de la Casa de Viseo y miembro de la de Braganza se mostró leal a la causa manuelina. Por ello hasta 1494 El-Rey no cesaría en intrigar para su caída en desgracia ante doña Ysabel. [Véase mi trabajo en prensa citado en la nota 2].

(<sup>21</sup>) MENDONÇA (<sup>12</sup>), p. 58.

(<sup>22</sup>) SZASZDI (<sup>2</sup>), p. 128-129.

(<sup>23</sup>) ADAM SZASZDI e ISTVAN SZASZDI: *La llegada de Colón a Boriquén y la crisis luso-castellana de 1493*. Homenaje a Aurelio Tió. Centro de Estudios Avanzados del Caribe, San Juan de Puerto Rico, 1993. pp. 287-316.

(<sup>24</sup>) Instrucción de SS.AA. para Juan Aguado. «Lo que vos Juan Aguado aveis de decir al almirante de parte de sus altezas es lo siguiente.» [DUQUESA DE BERWICK Y ALBA: *Autógrafos de Cristóbal Colón y Papeles de América*. Madrid. 1892. p. 5.] Fue entregado en noviembre de 1495 en la Indias, según reza otra Instrucción gemela de los Reyes a Aguado relativa a los mantenimientos.

(<sup>25</sup>) En la Instrucción que los Reyes enviaron al Almirante para la población de las islas... y que Fernández de Navarrete fechó de 23 de abril, los Reyes ordenaron qué hacer con los testamentos y herencias de los extranjeros muertos en las Yndias. Sobre la extranjería y su regulación por el derecho indiano, de una forma general, véase de J.M. OTS CAPDEQUI: *El Estado Español en las Indias*. Ed. Fondo de Cultura Económica. México, 1975. pp. 20-22.

(<sup>26</sup>) FERNANDEZ DE NAVARRETE, MARTIN: *Colección de los viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo XV*. Edición de Carlos Seco Serrano. Biblioteca de Autores Españoles (BAE), Vol. 75. pp. 403-404.

(<sup>27</sup>) SZASZDI NAGY y SZASZDI LEON-BORJA (<sup>23</sup>).

(<sup>28</sup>) FERNANDEZ DE NAVARRETE (<sup>26</sup>), p. 389.

(<sup>29</sup>) *Ibidem* (<sup>26</sup>), pp. 469-471.

(<sup>30</sup>) ROSA FERREIRA, JOÃO PEDRO: Ataíde, D. Alvaro Gonçalves de: (1.º Conde de Atouguia) Dicionário de história dos Descobrimientos portugueses. Direcção de Luís de Albuquerque. Coordenação de Francisco Contento Domingues. Círculo de Leitores, 1994. Vol.I. pp. 95-96.

(<sup>31</sup>) RUMELI DE ARMAS, ANTONIO: Un aspecto de la rivalidad luso-castellana por el dominio del Atlántico. Problemática en torno a la concesión de las Canarias Mayores por el rey Enrique IV de Castilla a los Condes de Atouguía y Vila Real, vasallos de Portugal. Revista de Indias. CSIC. 1986. Vol XLVI, n.º 177. pp. 13-21.

(<sup>32</sup>) *Enciclopêdia Luso-Brasileira de Cultura*. Ed. Verbo, Lisboa. 1977. p. 1277.

(<sup>33</sup>) *Ibidem*. 2.º, pp. 1699-1700. 1783. Martinho de Ataíde fue además Capitão-mor del Reino del Algarve. (Grande Enciclopêdia Portuguesa e Brasileira, Vol. III. Editorial Enciclopedia Limitada, Lisboa-Río de Janeiro. p. 675).

(<sup>34</sup>) ISTVAN SZASZDI y KATALIN KLIMES-SZMIK: *El Memorial Portugués de 1494*. Colección Tabula Americana. Testimonio Compañía Editorial. Madrid, 1994. pp. 72-73.

(<sup>35</sup>) SILVA DE SOUSA, JOÃO: *Casas senhoriais no Portugal quatrocentista*. Revista de Ciências Históricas. Universidade Portucalense, Porto. 1994. pp. 95-104.

(<sup>36</sup>) PINA (<sup>6</sup>), capítulo XVIII p. 61. GARCIA DE RESENDE también confirma el regreso de D. Alvaro a Portugal después de la muerte de D. João y por merced de D. Manuel, justificando al Afortunado por no haber querido Atayde participar activamente en el asesinato de El-Rey. [Crónica de D. João II e Miscelânea. Prefacio de Joaquim Veríssimo Serrão. Imprensa Nacional-Casa da Moeda. Lisboa, 1973. Capítulo LIV, pp. 83-84.].

(<sup>37</sup>). RESENDE (<sup>36</sup>).

(<sup>38</sup>). SZASZDI NAGY y SZASZDI LEON-BORJA (<sup>23</sup>).

(<sup>39</sup>). SUAREZ FERNANDEZ, LUIS: El camino hacia Europa. Ediciones Rialp. Madrid, 1990. pp. 150-151.

(<sup>40</sup>). BERNALDEZ, ANDRES: Memoria del reinado de los Reyes Católicos. Edición de Manuel Gómez Moreno y de Juan de la Mata Carriazo. Real Academia de la Historia. Madrid. 1962. Capítulo CLIX, pp. 383-386. Para alcanzar la curiosidad del Cura de Palacios en materia de cosmografía y descubrimientos apréciase que fue el único cronista que recogió meticolosamente el contenido de cartas colombinas, inéditas hasta la publicación del Libro

Copiador hace pocos años, también tuvo en su propia casa al I Almirante de las Yndias según confiesa en su crónica en el capítulo CXXXI.

(<sup>41</sup>) SUAREZ FERNANDEZ (<sup>40</sup>), Universidad de Valladolid, 1972. Tomo V, pp. 394-396. La copia de esta Carta se encuentra en la Real Academia de la Historia, Colección Salazar, de Madrid.

(<sup>42</sup>) *Ibidem*, pp. 85-86, 111, 396. Véase también mi trabajo: Después de las Inter-caetera, ruptura y cambio en la política indiana de Alejandro VI. Memoria del X Congreso del Instituto Internacional de Historia del Derecho Indiano. Escuela Libre de Derecho – Universidad Autónoma de México, México. 1995. Tomo II, pp. 1606-1607.

(<sup>43</sup>) COLON, HERNANDO: *Historia del Almirante*. Edición de Luis Arranz. Historia 16, Madrid. 1984. Capítulo LXXXV, pp. 280-281. Debe entenderse que los queijosos se sentaban comiendo uvas con el Príncipe, a quien rodeaban y con quien jugaban al corro – mientras cantaban: «paga, paga» – cada vez que el rey Fernando salía al Patio de los Leones o a los jardines, para que éste les prestara su atención.

(<sup>44</sup>) DIOS (<sup>45</sup>). MANZANO MANZANO, JUAN: Nueva hipótesis sobre la historia de las Bulas de Alejandro VI referentes a las Indias. Memoria del IV Congreso Internacional de Historia del Derecho Indiano. Universidad Autónoma de México, 1976. pp. 358-359. MANZANO MANZANO, JUAN: Colón y su secreto. El predescubrimiento. Ediciones de Cultura Hispánica, Madrid, 1982, p. 721.

(<sup>45</sup>) RUMEU DE ARMAS; ANTONIO: *Un escrito desconocido de Cristóbal Colón: el Memorial de la Mejorada*. Ediciones de Cultura Hispánica, Madrid. 1972. pp. 26-27.

(<sup>46</sup>) SZASZDI, ISTVAN: El perdido Pareçer de Badajoz escrito por Hernando Colón en 1524. La opinión colombina del Tratado de Tordesillas y dos escritos inéditos. Homenaje al profesor Alfonso García-Gallo. Editorial Complutense, Madrid. 1996. pp. 241-266. RUMEU (<sup>45</sup>), pp. 30-37. Dionís de Portugal era hijo de don Fernando Duque de Braganza y de doña Isabel de Portugal, hermana de Dom Manuel. Por tanto era sobrino de don Alvaro de Portugal.

(<sup>47</sup>) MARIN, TOMAS: La participación de Hernando Colón en las Juntas de Badajoz-Elvas, de 1524. El Tratado de Tordesillas y su proyección. Seminario de Historia de América de la Universidad de Valladolid, 1973. Tomo I, p. 176.

(<sup>48</sup>) RUMEU (<sup>45</sup>), pp. 80-84. Aquí llama la atención las referencias a la ruta polar ártica como una de las seguidas por los portugueses hacia Asia. Y es que el Memorial Portugués de 1494, la señalaba a la reina Ysabel de Castilla como la única ruta posible para alcanzarla navegando por el poniente. [SZASZDI y KLIMES-SZMIK (<sup>46</sup>), pp. 52-57] Sobre viajes portugueses por aquellas heladas aguas tómese en cuenta el descubrimiento de la Península de Labrador por Pero de Barcelos y João Fernandes Labrador allá por 1495. Según parece la expedición partió hacia el noroeste desde las Azores por orden de João II, lo que me hace creer que pudo partir en 1494, durante las negociaciones con Castilla en Tordesillas. Ver a CORTESÃO, JAIME: Los portugueses. Salvat Editores SA. Barcelona. 1947 Historia de América y de los pueblos americanos; dirigida por Antonio Ballesteros y Beretta. T.III, p. 741-743.

(<sup>49</sup>) RUMEU (<sup>45</sup>), pp. 85-86. Dada la imprecisión geográfica colombina es difícil creer que este colofón sea suficiente para hacer creer que el Memorial se redactó al regreso del viaje de Gama y sus compañeros.

(<sup>50</sup>) ANGLERIA, PEDRO MARTIR: Décadas del Nuevo Mundo. Introducción de Manuel Alba. Ediciones Polifemo. Madrid, 1989. Década Segunda, capítulo VII, p. 143.

(<sup>51</sup>) SZASZDI (<sup>46</sup>), pp. 264-265.

(<sup>52</sup>) PLANELLS, ANTONI: *Meridiano 76.º Diario del primer viaje de Vasco de Gama (1497-99)*. Sendai Ediciones, Barcelona. 1992, pp. 47-48.

(<sup>53</sup>) MANZANO (<sup>44</sup>), p. 359.

(<sup>54</sup>) ANGLERIA, PEDRO MARTIR: Epistolario. Estudio y traducción por José López de Toro. Documentos Inéditos para la Historia de España. Publicados por el Duque de Alba, Duque de Maura, Conde de Gamazo, etc. Madrid. 1953. Tomo IX. pp. 342-343. Anglería murió en Granada en 1526, la primera edición de sus cartas data de 1530.

# A Viagem de Vasco da Gama nas Cartas de D. Manuel

Dr. José Manuel Garcia

Tendo sido a primeira viagem de Vasco da Gama à Índia o acontecimento mais importante do reinado de D. Manuel é natural que este monarca tenha prestado a maior atenção a tal feito.

Quanto a nós a melhor forma de conhecer a sua reacção perante o êxito dessa viagem consiste em acompanhar de perto as cartas que ele próprio mandou preparar sobre tal assunto. Elas revelam que foi logo a seguir à recolha dos primeiros dados seguros sobre o sucesso do Gama que ele começou a idealizar um vasto projecto imperial, que se reflecte na sua bem conhecida titulatura. Simultaneamente elas evidenciam a conjugação dos interesses geo-estratégicos da acção dos portugueses no Índico tendo em vista uma ofensiva expansionista no domínio da religião cristã contra o islão e no de novos mercados económicos contra os interesses muçulmanos.

D. Manuel, nascido nove anos depois da morte de D. Henrique, desde o início do seu reinado em 1495 revelou uma forte consciência de quão grande poderia ser o seu papel na História. A sua missão consistiria fundamentalmente na conclusão do ambicioso e inovador processo dos Descobrimentos iniciado pelo seu famoso tio-avô e continuado por D. Afonso V e sobretudo por D. João II, mas que não fora ainda concluído. Tendo-se considerado o herdeiro de uma tarefa legada por D. Henrique não o fazia certamente por modéstia mas por ter a consciência da responsabilidade histórica que teria se não finalizasse a iniciativa de inspiração do seu ilustre antepassado. Deveria, por consequência, concluir um projecto que consagra a fama de Portugal e dele próprio por todo o Mundo e um lugar ímpar na História, área do conhecimento que ele tanto apreciava.

A decisão de D. Manuel para que se realizasse a viagem que iria ligar a Europa à Índia por via marítima, concretizada apesar do parecer contrário de muitos dos conselheiros régios, demonstra claramente a compreensão por parte do rei da força da dinâmica de um processo histórico que ele não deveria atrasar. A sua admiração pelo Infante D. Henrique e o desejo de concluir a sua obra passava pela missão de chegar à Índia, mesmo que em 1495 D. Manuel não tivesse em conta que algumas décadas antes a noção de Índia era mais nebulosa ainda que aquela que ele próprio teria, apesar dos progressos alcançados no conhecimento geográfico resultantes dos progressos dos descobrimentos entre 1469 e 1488 e das informações de judeus e italianos que tinham aumentado mas eram ainda muito limitadas, tanto mais que ao contrário do que muitas vezes se tem afirmado é pouco credível que as informações recolhidas por Pêro da Covilhã no Índico entre 1489 e 1490 alguma vez tenham chegado a D. João II ou D. Manuel. Pelo menos é nesse sentido que militam as afirmações do secretário de D. João II e cronista de D. Manuel, Rui de Pina<sup>(1)</sup>, bem como do cortesão Garcia de Resende<sup>(2)</sup> que segue de perto e ampliou as informações de Rui de Pina, sobre o rigor das suas intenções finais quanto ao sentido da Índia que pretendia alcançar, e o conhecimento das realizações levadas a cabo pelo seu primo D. João II para a realização de um projecto de chegar à Índia, era suficiente para o convencer de que alcançar a Índia e o Preste João seria o seu grande desígnio. Aos portugueses caberia o papel histórico de superar as dificuldades dos contactos, através do contorno da África pela navegação dos vastos oceanos Atlântico e Índico.

Foi no dia 8 de Julho de 1497 que partiram do Restelo cinco navios, dos quais três tinham por objectivo concretizar a primeira viagem europeia por mar até à Índia. Dois anos depois a *Bérrio*, capitaneada por Nicolau Coelho, regressava ao Tejo com a boa nova de que tal viagem tinha sido concretizada com sucesso. O chefe da expedição, Vasco da Gama, contudo, só faria a sua entrada solene em Lisboa em Setembro de 1499.

O êxito deste empreendimento é de enorme importância histórica, apesar de se poder considerar que a estadia em Calecute não foi totalmente positiva no estabelecimento de relações com as autoridades indianas. Tal facto resultou dos obstáculos colocados pelos muçulmanos à expedição portuguesa, já que não desejavam novos concorrentes às suas rotas no Índico, e também porque a expedição portuguesa não ia devidamente preparada com as mercadorias adequadas para o comércio asiático. O que mais importava destacar em 1499, no entanto, era que se abria a Rota do Cabo da Boa Esperança, que passava a unir regularmente o Ocidente e o Oriente.

Dessa extraordinária viagem o único testemunho presencial que chegou até nós é aquele que se atribui a Álvaro Velho, que redigiu uma relação da viagem da armada chefiada por Vasco da Gama sob a forma de diário, o qual é completado por um pequeno vocabulário português-malaiala e uma muito breve e esquemática geografia do Oriente<sup>(5)</sup>. Os outros documentos escritos pelos escrivães da armada e eventualmente outras figuras que nela iam perderam-se, ainda que alguns tivessem podido ser aproveitados pelos cronistas portugueses, que na primeira metade do século XVI trataram desta viagem.

Para lá do referido diário, outras informações relativas à viagem de 1497-1499 foram registados em alguns documentos portugueses e italianos coevos da chegada das naus, mais concretamente em cartas de D. Manuel e de mercadores italianos sediados em Lisboa. Neste trabalho limitamo-nos a abordar a documentação régia, a qual revela dados sobre o referido acontecimento e expressa a forma como as notícias foram recebidas e transmitidas em Portugal e em outros pontos da Europa. Vejamos um pouco melhor este assunto, tanto mais que a maioria dos autores que se debruçaram sobre a viagem de Vasco da Gama ou não conheceram todas as cartas de D. Manuel sobre a viagem ou não se preocuparam em analisá-las.

No período subsequente à chegada dos primeiros portugueses no navio de Nicolau Coelho com as notícias da vitoriosa viagem à Índia, D. Manuel logo tratou de divulgar tão boa nova através do envio de várias cartas. Quanto à data daquela chegada importa aqui colocar a questão que não tem sido devidamente considerada e que respeita ao dia em que ela se verificou. Com efeito tem existido uma aceitação genérica de que tal regresso se verificou a 10 de Julho de 1499, certamente por ser essa a data fornecida por João de Barros<sup>(6)</sup>. Um exame rigoroso dos factos talvez deva admitir uma data anterior dois dias para a entrada na barra do Tejo da *Bérrio*. Com efeito num dos manuscritos que contém a primeira carta de Girolamo Sernigi de 10 de Julho de 1499 sobre a viagem de Vasco da Gama, o chamado *Códice Soranzo*, lê-se que Sernigi informou que recolhera as notícias que transmitia «da persona de intelletto, ritornato a Lisbona li .8. de luido .1499. con parte de l'armata de Vascho da Caman, il qualc si era trattato nell'isola di Chapoverde per la grave malattia di un suo fratello Pagolo da Caman»<sup>(7)</sup>. Esta versão está mais completa do que aquela que se encontra na carta do *códice Riccardiano 1110*, onde não está reproduzida<sup>(8)</sup>. Esta precisão cronológica é mais razoável para dar um pouco mais de tempo a que Sernigi tivesse possibilidade de preparar a sua carta de 10 de Julho e ao rei as cartas para os concelhos do País em 11 de Julho e que passamos a abordar.

A melhor forma de divulgar rapidamente em Portugal era enviar uma missiva para as principais povoações. Elas foram as primeiras a ser preparadas por ordem de D. Manuel que

assim mostrava publicamente a concretização de uma façanha que iria daí para a frente marcar profundamente a vida de inúmeros portugueses durante séculos. Dessas cartas tão rapidamente enviadas logo no dia 11 de Julho apenas se conhece a cópia da carta enviada aos juizes, vereadores e procurador de Tavira(7).

Nela se anunciava que Vasco da Gama e os capitães «que tinhamos mandado a descobrir são vindos e achegados» e por piedade de Deus «prouve-lhe de assim os encaminhar que descobriram a Indea o outros muitos reinos senhorios a ela comarcões e entraram e navegaram por mares dela e acharam grandes cidades mui ricas e de grandes edificios em que se faz todo o trauto da especearia e pedraria que passa por naus grandes que os nossos viram». Foi pois esta a primeira imagem da Índia atingida pelos portugueses que o rei quis divulgar junto dos seus súbditos, não escondendo, contudo algumas das limitações do empreendimento pois quanto à quantidade da especiaria trazida reconhece que ela era «não tanta como podaram por não levarem tantas mercadorias nem tais como convinha». Além de informar da notícia recolhida sobre minas de ouro e da existência de críticos o rei termina por realçar perante tão auspiciosas notícias se deveria ficar grato a Deus «pela grandíssima honra, bem e proveito que a estes nossos reinos se pode seguir e seguirá» pelo que deveriam em acto de reconhecimento fazer no concelho uma procissão solene.

Mais divulgada do que a carta que aqui referimos é aquela que no dia seguinte, 12 de Julho de 1499, D. Manuel enviou aos Reis Católicos com informações sobre o êxito da viagem de Vasco da Gama. Em algumas publicações sobre a viagem de Vasco da Gama os seus autores nem sempre se aperceberam de que havia duas versões semelhantes desse documento. A primeira encontra-se numa minuta não datada(8), e a segunda numa minuta que regista o dia 12 de Julho(9) e a indicação de que «esta foi».

A primeira redacção tem menos palavras do que a segunda, embora quase todas as frases sejam iguais. Em ambas as versões verificamos que a maior parte das informações e mesmo as palavras são as mesmas que se encontram nas cartas enviadas aos concelhos, revelando a essência daquilo que o rei desejava fosse divulgado. Há, no entanto algumas diferenças, como seria de esperar. Entre elas é de realçar o facto de D. Manuel especificar aos Reis Católicos algumas das mercadorias trazidas mas de não aludir aos proveitos que esperava obter da Índia e com que começava a aliciar as populações do reino, embora na segunda redacção da referida carta enuncie já o princípio de que Portugal passaria a desviar para a Europa e a centralizar o comércio das especiarias. D. Manuel iniciou esta carta com uma breve alusão à razão do empreendimento então levado a cabo, explicando «como o fundamento principal desta empresa sempre fosse per nossos antepassados de serviço de Deus Nosso Senhor», acrescentando na primeira versão «e mui principalmente nosso», emendando depois para uma expressão mais modesta na segunda: «e isso mesmo nosso». A Carta a Isabel e Fernando termina com uma alusão religiosa-diplomática no sentido de eles enquadrarem aquela realização no âmbito da luta contra os muçulmanos que tanto preocupava os referidos monarcas.

Depois da chegada a Lisboa da nau *S. Gabriel*, dirigida por João de Sá desde as ilhas de Cabo Verde, em data próxima de 26 de Agosto de 1499, D. Manuel voltou a mandar escrever novas cartas sobre o sucesso da viagem. A primeira conhecida foi dirigida em 26 de Agosto de 1499 ao imperador Maximiliano(10). Trata-se da única carta original que foi enviada que chegou até nós e que só muito recentemente foi divulgada(11). A outra carta conhecida tal, como a dos Reis católicos através de uma minuta, está datada de 28 de Agosto de 1499 e foi enviada ao Cardeal Alpedrinha em Roma(12), a qual foi completada por uma informação que chegou até nós através de uma minuta não datada mas onde se indica que «foi a Roma»(13). Pela carta ao

Cardeal sabemos que D. Manuel enviou ainda uma carta ao Papa na mesma data, mas é dada como perdida.

A carta ao Cardeal Alpedrinha é a mais extensa e aquela onde revela «que estes que ora tornaram da dita investigação e descobrimento antre outros portos da Índia estiveram em uma cidade chamada Qualecut principal escapula de mercadoria da Índia domde nos trouxeram toda maneira despeça». Depois esclarece «estiveram os nossos nesta cidade três meses des o fim de Maio até cabo d'Agosto nos quais meses então era o Inverno dela». Esta carta em cuja redacção aparece o nome do Conde de Portalegre, tal como na que foi enviada a Maximiliano, fornece informações muito cuidadas em comparação com as breves generalidades das cartas anteriores e exigiria uma análise mais extensa que aqui não é viável, deverá ser confrontada com as cartas dos mercadores italianos e da já mencionada minuta de uma informação onde se lê que «...foy a Roma do descobrimento».

A carta enviada ao imperador Maximiliano, dois dias antes daquela que foi remetida ao Cardeal Alpedrinha, é, de entre o conjunto epistolográfico de D. Manuel, aquela onde o rei procurou expressar-se de uma forma mais elaborada. Logo de início lembra o primo «o zelo incessante, o labor permanente e o virtuoso propósito que nossos antecessores puseram em descobrir, através do oceano austral os povos da Etiópia e da Índia», não se esquecendo da «liberalíssima concessão feita (a Portugal) por parte da Sé apostólica, de tudo quanto foi já descoberto». Tal esforço era já antigo pois afirma, arredondando os anos, que «há já 50 anos que se tem vindo a trabalhar incessantemente a arrostar com os mais altos perigos e danos». Foi ele D. Manuel I, que, logo que assumiu o governo do País decidiu «investir adicionais cuidados e recursos com vista a atingir por completo os deste mesmo descobrimento».

Esta reflexão histórica, para lá da breve alusão a que nos referimos a propósito das cartas aos Reis Católicos, só foi retomada alguns meses depois nos preâmbulos historiados de importantes documentos oficiais onde D. Manuel quis registar e explicar os fundamentos das suas decisões. Todas elas coincidem no esforço de mostrar que a viagem de Vasco da Gama foi o corolário de um processo iniciado pelo infante D. Henrique. Não foi por acaso que o rei ordenou que a estátua do seu tio avô fosse colocada no portal principal do Mosteiro virado para Sul e para o rio Tejo, que visava homenagear o empreendimento por ele iniciada.

Vejamos as expressões que revelam tal ligação.

O primeiro documento a considerar é a carta de doação régia do Almirantado da Índia a Vasco da Gama, de 10 de Janeiro de 1500<sup>(14)</sup>, a qual é em parte retomada numa carta de 10 de Janeiro de 1502<sup>(15)</sup>.

Nela se afirma logo no início que: «(...) sendo pelo infante D. Henrique meu tio começado o descobrimento da terra de Guiné na era de 1433 com tenção e desejo de pela costa da dita terra de Guiné se haver de descobrir e achar a Índia(...)». O rigor desta precisão cronológica de mencionar o ano de 1433, o da primeira tentativa de Gil Eanes passar o cabo Bojador, é de realçar, pois demonstra uma grande preocupação histórica na datação do início do processo que então se concluía. Tal facto contrasta com os arredondamentos das cartas a maximiliano (50 anos) e ao samorim de calecute (60 anos).

O segundo documento é a carta com a mercê de uma tença régia a Nicolau Coelho passada em 24 de Fevereiro de 1500<sup>(16)</sup> onde as menções históricas são muito semelhantes às do documento anterior. Com efeito nele se pode ler que: «(...) sendo pelo infante D. Henrique meu tio que Deus haja começado o descobrimento da terra da Guiné com tensão e desejo de pela costa dela se haver de descobrir e achar a Índia (...)».

O terceiro documento que conhecemos relacionados com este tipo de considerações

sobre os fundamentos da viagem à Índia encontra-se na carta de 1 de Março de 1500, que D. Manuel enviou ao samorim de Calicute<sup>(17)</sup>. Trata-se de um documento notável onde, curiosamente (e prudentemente...), não regista toda a sua nova titulação de domínios orientais, que apresentara pela primeira vez em 26 de Agosto na carta a Maximiliano. Esta missiva é como que um contraponto para o Oriente relativamente à que enviara ao imperador europeu.

D. Manuel considerou nesse documento que era necessário fornecer algumas explicações prévias ao samorim para lhe explicar os fundamentos de uma tão extensa e difícil viagem, como era aquela que passava a ligar directamente o Ocidente e o Oriente por via marítima. Ao fazê-lo vai utilizar expressões muito semelhantes às que utilizara quer na carta a Maximiliano quer nos outros dois textos com as recompensas de Vasco da Gama e Nicolau Coelho. Diz ele que o projecto da Índia foi realizado por inspiração do Infante Henrique «haverá sessenta anos», sendo ele que «por serviço de Deus tomou propósito (...) fazer esta navegação e por os reis nossos antecessores foi prosseguido até agora». É de notar aqui como os 50 anos da carta a Maximiliano passaram para 60 anos, num desejo expresso de realçar ao monarca oriental a antiguidade dos esforços dos portugueses. Pensamos que tais referências aproximadas não procuravam o rigor histórico que não interessava a estrangeiros, ao contrário do que aconteceu no documento oficial passado em 1500 a Vasco da Gama. A menção dos anos servia apenas como breve orientação cronológica para situar a História das origens do processo que levava à realização da viagem que abria uma nova fase da história das relações entre o Ocidente e o Oriente.

Retomando de novo a carta enviada a Maximiliano é muito importante sublinhar o facto de D. Manuel ter pensado que ninguém seria melhor que um imperador para anunciar a nova titulação que decidira adoptar, após o conhecimento do sucesso da viagem de Vasco da Gama. Até à divulgação desta carta pensara-se que tal titulação fora utilizada pela primeira vez na carta de 28 de Agosto ao cardeal Alpedrinha. Com efeito é na carta de 26 de Agosto que pela primeira vez D. Manuel se intitula: «Emanuel eadem (refere-se a Deus) gratia rex Portugallie et Algarbiorum citra et ultra mare in Africa dominusque Guinee et conquiste navigationis ac commercii Ethiopie, Arabie, Persie atque Indie».

Perante tão poderosa figura da Europa Oriental o monarca do estado mais ocidental da Cristandade ao tratá-lo com uma certa familiaridade, inerente ao grau de parentesco que os unia (eram primos), vai intitular-se de uma forma original e bem demonstrativa de quão grandes eram as suas ambições (utilizamos desta feita a versão portuguesa da titulação atrás citada em latim, a qual se encontra na carta ao cardeal Alpedrinha): «Dom Manuel per graça de deus rei de Portugal e dos Algarves, daquém e dalém mar em África e senhor da Guiné e da conquista da navegação e comércio de Etiópia, Arábia, Pérsia e Índia».

Na carta de D. Manuel expressam-se ideias caras aos humanistas do Renascimento como as de «aquilo que outrora o império de romanos, de cartagineses e de outros povos, com suas longínquas fronteiras e incomensurável vastidão, aquilo que a triunfante ventura de Alexandre Magno, ao percorrer o mundo inteiro, deixaram inexplorado e incógnito no orbe terrestre, por ser de caminhos vedados e exceder as forças humanas, ou seja, a circum-navegação de ocidente para oriente, através do mar Atlântico, do etiópico e do Índico, isso mesmo os desígnios da divina clemência (com a autoridade de) sua santa fé e da república da cristandade, o tornaram desimpedido, neste tempo, para os reis de Portugal e assensível e submisso, por forma a que o orbe terrestre, mesmo em terra alheia e em regiões de algum modo desterrada de seu poder, pudesse parecer restituído a si próprio e submetido de ora em diante ao seu único criador e redentor». É de notar que algumas destas ideias já estavam expressas na carta em que cerca de 1448 Poggio Bracciolino elogiava o Infante D. Henrique<sup>(18)</sup>.

Por vontade divina Portugal aparecia como cabeça e representante da *Respublica Crbistiana* em todo o Mundo, pois fora ele que devido ao empenho dos seus monarcas permitiu uma verdadeira universalidade no encontro dos homens e na expansão da fé cristã. A superação da grandiosidade dos romanos e dos gregos, bem como de figuras tão famosas como Alexandre era um motivo de orgulho nacional.

Para enaltecer a grandiosidade da viagem que mandou empreender D. Manuel afirmou que só nela se descobriu uma extensão de terra quase tão grande como aquela que tinha vindo a ser descoberta nos cinquenta anos anteriores.

Na sua descritiva grandiloquente D. Manuel não procurou apresentar uma descrição marcada pelo rigor, pois o que D. Manuel queria dar a entender a Maximiliano era que os cuidados em «abrir àqueles povos os pórticos da Sua clemência e conversão» eram para ele uma questão prioritária. Só depois de enfatizar as questões religiosas é que alude às «mercadorias orientais» que os portugueses «touxeram dos mercados da Índia» para «proveito nosso» e «para beneficio de Deus», a Ele se devendo agradecer «pois se dignou compensar os trabalhos destas nossas descobertas e proporcionar que se atingisse o objectivo tão desejado por todos os votos».

O esforço dos portugueses para trazer os produtos valiosos em grandes quantidades constituía uma estratégia cujo objectivo imediato era o enriquecimento de Portugal (e da Europa) em detrimento dos interesses dos muçulmanos, que pela inerência desta política seriam arrastados para o descalabro sonhado pelos ideais de cruzada de D. Manuel. Tal como desde os primeiros momentos da Expansão com o Infante D. Henrique, D. Manuel nunca se esqueceu de referenciar que os interesses económicos de primordial importância eram convergentes com objectivos ideológico-religiosos.

O enunciado das riquezas trazidas pelos sobreviventes da armada do Gama constituem pontos comuns nas três cartas de D. Manuel a que nos temos referido. Vejamo-las um pouco mais em detalhe:

Carta aos Reis Católicos (2.ª versão, de 12 de Julho): «canela, cravo, gengibre, nós moscada, e pimenta e outros modos de especiaria e ainda os lenhos e as folhas deles mesmo; e muita pedraria fina de todas sortes: a saber: robis e outras (...)».

Carta a Maximiliano: «larga cópia de canela, cravo, pimenta, gengibre, nós moscada, almíscar, benjoim, incenso, e toda a sorte de especiarias e também de pedras preciosas e todas as outras variedades de produtos de grande preço (...)».

Carta ao Cardeal Alpedrinha: «canela, cravo, pimenta, gengibre, nós moscada, bemjoim(m), âmbar, almíscar, pérolas, robis e de todo outro género de pedraria mercadorias preciosas (...)».

D. Manuel expressava com toda a clareza a dupla natureza religiosa e económica de «tão venturoso sucesso». A sua intenção era a de marcar claramente que a sua iniciativa embora tivesse óbvios objectivos de enriquecimento mercantil não descurava de forma nenhuma uma preocupação espiritual de proselitismo cristão, que sempre acompanhou o expansionismo português pelo Mundo.

Na carta a Maximiliano D. Manuel explica que as alterações inerentes a uma modificação das rotas de um «tamanho comércio de bens», conseguido «por intermédio de nós» conduziria à prosperidade da Cristandade em detrimento dos muçulmanos.

Ao concluir o empreendimento da busca de um caminho marítimo para chegar à Índia D. Manuel podia considerar de forma lapidar que era «lícito depositar em tal matéria firmes esperanças, se tiver em consideração quanta perda de poderio aconteceu da parte dos infiéis, em particular do próprio sultão, e quanto acrescentamento sobreveio para os cristãos, por ter

sido transferido para nós o comércio espiritual e temporal, daquelas terras, de tantas almas, de tantas riquezas».

D. Manuel, ao viver intensamente um dos momentos mais felizes do seu reinado, tinha consciência que a importância histórica dos sucessos do presente seriam a garantia da prosperidade futura não só para Portugal mas para toda a Cristandade. Diz ele a Maximiliano ao terminar a carta: «que vossa majestade se persuada de que este actual benefício de Deus e quantos mais temos e teremos nos dias que hão-de vir, tudo isso há-de constituir de alguma forma seguro acrescentamento de vosso estado e poder».

## NOTAS

(<sup>1</sup>) A propósito das explorações de Afonso de Paiva e Pêro da Covilhã afirma que nada se soube deles ao escrever em 1504 ou pouco antes: «E porém nunca finalmente se soube o que obraram, porque nunca mais tornaram». *Crónica de D. João II*, cap. XXI, in *Crónicas de Rui de Pina*, introdução e revisão de M. Lopes de Almeida, Porto, Lello & Irmão, Editores, 1977, p. 938.

(<sup>2</sup>) Este autor segue de perto Rui de Pina quando diz «e enfim nunca se soube nada porque nunca mais nenhum deles tornou», mas depois completou «até agora, que certas pessoas que da Índia foram ao Preste acharam lá vivo o João da Covilhã que pelos perigos que passou não ousou tornar», *Livro das obras de Garcia de Resende*, cap. LXI, edição por Evelina Verdelho, Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian, 1994, p. 250. Resende refere-se às informações recolhidas pela embaixada de D. Rodrigo de Lima que entrou na Etiópia em 1520, onde encontrou Pêro da Covilhã, denominado João por Pina e Resende, talvez porque também tivesse esse nome.

(<sup>3</sup>) Sobre o diário/relação veja-se o que escrevemos em *Ao encontro dos Descobrimientos: temas de história da Expansão*, Lisboa, Editorial Presença, 1994, pp. 152-154.

(<sup>4</sup>) *Ásia*, (...) primeira década, livro 4.<sup>o</sup>, cap. XI, 4.<sup>a</sup> ed. por António Baião, Coimbra, Imprensa da Universidade, 1932, p. 164. Este autor, contudo diz que a chegada foi dois anos depois «havendo dous anos», o que corresponderia ao dia 8 de Julho de 1499. Este dado leva-nos a supor que houve aqui falta de rigor por parte de João de Barros.

(<sup>5</sup>) Só conhecemos esta citação na *Raccolta di Documenti e studi pubblicati dalla R. Commissione Colombiana del quarto centenario dalla scoperta dell'America*, Parte III, vol II, Toma, 1893, p. 113, Luís de Matos chamou a atenção para este documento mas não o reproduz e não sabemos porque razão indica o vol. I em vez do segundo, onde ele é citado de facto na nota 4 da p. 113.

(<sup>6</sup>) Cf. Carmen Radulet, Vasco da Gama.

(<sup>7</sup>) Conserva-se na Biblioteca da Academia das Ciências de Lisboa, Reservados ms. n.<sup>o</sup> 403, Azul fl. 82 v.<sup>o</sup> e foi publicada por Alberto Iria em «O descobrimento do caminho marítimo para a Índia participado à Câmara de Tavira, pela carta régia de D. Manuel, de 11 de Julho de 1499», *O Instituto*, Coimbra, 1949-1950, pp. 111-115. Esta e as outras cartas de D. Manuel sobre o Descobrimento da Índia foram referenciadas por António Alberto Banha de Andrade, em *Mundos Novos do Mundo: Panorama da difusão pela Europa, de notícias dos Descobrimientos Geográficos Portugueses*, vol. I, Lisboa, Junta de Investigações do Ultramar, pp. 199-216.

(<sup>8</sup>) Colecção de S. Vicente de Fora, vol. III, fl. 515. De entre as suas edições destaco a que se encontra em *Descobrimientos portugueses*, publicados por João Martins da Silva Marques, Lisboa, Instituto de Alta Cultura, 1971, pp. 671-2.

(<sup>9</sup>) Colecção de S. Vicente de Fora, *Descobrimientos portugueses*, publicados por João Martins da Silva Marques, vol. III, Lisboa, Instituto de Alta Cultura, 1971, fl. 513.

(<sup>10</sup>) Conserva-se no arquivo de Viena.

(<sup>11</sup>) José Manuel Garcia, *A carta*.

(<sup>12</sup>) Encontra-se na Torre do Tombo, e foi publicada por *Descobrimientos portugueses*, publicados por João Martins da Silva Marques, vol. III, Lisboa, Instituto de Alta Cultura, 1971, fl. 513.

(<sup>13</sup>) Conserva-se também na Torre do Tombo na Colecção de S. Vicente de Fora, e foi publicada em *Descobrimientos portugueses*, por João Martins da Silva Marques, vol. III, Lisboa, Instituto de Alta Cultura, 1971, fl. 511.

(<sup>14</sup>) *Descobrimientos portugueses*, publicados por João Martins da Silva Marques, vol. III, Lisboa, Instituto de Alta Cultura, 1971, p. 559.

(<sup>15</sup>) *Descobrimientos portugueses*, publicados por João Martins da Silva Marques, vol. III, Lisboa, Instituto de Alta Cultura, 1971, p. 127.

(<sup>16</sup>) *Descobrimientos portugueses*, publicados por João Martins da Silva Marques, vol. III, Lisboa, Instituto de Alta Cultura, 1971, p. 566.

(<sup>17</sup>) *Descobrimientos portugueses*, publicados por João Martins da Silva Marques, vol. III, Lisboa, Instituto de Alta Cultura, 1971, clecute.

(<sup>18</sup>) José Manuel Garcia Poggio.

*RELATÓRIO DOS TRABALHOS*

*ENG. Bernardino Cadete*



# Relatório dos Trabalhos

Eng. *Bernardino Cadete*

Assim, e mais uma vez em obediência ao Regulamento, apresento a V. Ex.<sup>sa</sup>, a súmula dos nossos trabalhos nestes três intensos dias de grande animação, muita erudição e viva discussão.

Já foi referida por mais alta instância a brilhante lição da Prof.<sup>a</sup> Carmen Radulet, e dada a sua natureza de oração inaugural não me cabe aqui fazer outras considerações sobre o tema que desenvolveu, a não ser para dizer da mestria com que traçou o quadro em que se iam desenvolver as anunciadas comunicações.

A jornada das incertezas (assim reza o tema I) trouxe-nos muitas certezas. A primeira que importa realçar foi o grande êxito em que a jornada se traduziu, naturalmente devido ao interesse das muitas variadas comunicações, mas principalmente pelo excelente encadeamento que a grande erudição do Presidente da Mesa, Prof. Dias Farinha, lhe soube imprimir, como muito oportunamente o Sr. Presidente da Academia já salientou. Mas não é demais registrar aqui os seus brilhantes comentários conduzindo e complementando as fecundas intervenções dos assistentes, que também contribuíram para o sucesso da jornada, pela oportunidade e pertinência das questões levantadas que, quase sem exceção, sempre permitiram acrescentar mais interesse às próprias comunicações.

Após o Dr. Abel da Fonseca, com a sua habitual vivacidade, nos ter apresentado o verdadeiro Vasco da Gama, trazendo-nos assim a segunda grande certeza – a identidade do grande navegador – foi a vez do Cte. Saturnino Monteiro incendiar o rastilho das grandes discussões e das grandes incertezas.

A notável teoria que apresentou, preenchendo as lacunas do tempo com um bem desenhado conjunto de viagens, trazia em si os elementos suficientes para despoletar outras opiniões que não se fizeram esperar e que ainda fizeram eco nos dias seguintes.

Outra certeza que nos trouxeram as comunicações seguintes é que do balanço dos prós e contras que foram apresentados sempre com muito brilho, é forçoso concluir que o Cte. Saturnino teve razão ao titular a sua comunicação como o fez. **E esta é talvez a conclusão mais importante que sai deste Simpósio** pois que várias incertezas se transformaram numa grande certeza quanto ao planeamento dos descobrimentos da Índia e do Brasil, que não é possível d'ora avante ser escamoteada, não obstante continuarem algumas vozes discordantes, como é natural, mas que cada vez mais vão perdendo intensidade, até certamente um dia desaparecerem por completo.

Os excelentes trabalhos apresentados pelo Dr. António Salvado sobre a incerteza do Preste João, e do Alm. Bellec sobre a certeza da navegação em latitude no Índico dos portugueses, não deixaram de se enquadrar no quadro já anteriormente descrito, porque trouxeram dados técnicos e científicos de grande valor.

A bem ordenada dissertação do Cte. Gomes Pedrosa sobre a evolução dos vários tipos de navios dos Descobrimientos, procurou desfazer várias outras incertezas que há muito perduraram quanto à nomenclatura, construção e utilização dos diversos tipos de navios que foram referidos. Naturalmente nem todos lhe deram ou darão razão, mas podemos concluir que a

discussão valeu bem a pena porque a questão ficou mais clara e se poderá dizer que mais alguma certeza se adquiriu.

A comunicação do Prof. Castelo Branco não fugiu do quadro que se estava discutindo e teve o grande mérito de meter muitas das questões nos limites da ética historiográfica e balizar o alcance que a conjectura pode ter no processo histórico.

A última intervenção a cargo do Prof. Adam Szaszdi veio corroborar muitas das certezas que já se vinham desenhando, ao remover outras tantas incertezas, emprestando com a sua palavra autorizada um notável e insuspeito contributo para a solução das questões que de início haviam sido lançadas e que com tanto acerto e erudição foram tratadas nas diversas comunicações e nas intervenções da assistência e da Mesa, a ponto de permitir tirar a importante conclusão que já foi enunciada.

Na segunda jornada foram desvendados alguns dos mistérios da viagem de Vasco da Gama.

O alto nível técnico e científico das comunicações apresentadas nada ficou a dever à elevada cota do primeiro dia, continuando o sucesso que neste já se entrevira, e que não pode deixar de nos encher de satisfação por ver que foram atingidos muitos dos objectivos que se propunham neste Simpósio e mostrou claramente que o âmbito restrito do tema não perturbou de modo algum os conferencistas e os participantes nas discussões que se seguiram a cada tema, novamente com a mesma vivacidade, interesse e rigor.

Pode ainda concluir-se que é possível e mais vantajoso discutir temas concretos, nos quais têm perdurado muitas ideias confusas – os tais mistérios – solicitando a reputados especialistas para os tratarem com honestidade e convicção.

Naturalmente que haverá opiniões antagónicas, o que não é um obstáculo ou um impasse, pois que um certo dia o peso de uma das partes tenderá inevitavelmente para a verdade que se procura.

Abrindo com uma circunstanciada análise dos tipos de navios, a cargo do Dr. Amaral Xavier, que apresentou uma exaustiva série de dados iconográficos, a cuja forma de argumentação quase parecia impossível resistir, algumas vozes discordantes imediatamente se fizeram ouvir, mostrando mais uma vez a dificuldade de conseguir certezas neste difícil campo, que vai continuar a exigir mais estudo e mais investigadores.

No entanto, é pelo menos muito satisfatório constatar que há gente que se interessa, que são cada vez mais e diversificados, o que é uma garantia que mais tarde ou mais cedo este outro mistério se desvendará.

De seguida, o grande velejador que é o Cte. Malhão Pereira, mostrou-nos como se bolina e se anda ao largo com os tipos de navios antes referidos, de modo a poder tirar melhor proveito da análise das derrotas possíveis nos grandes oceanos e que podem, de algum modo, condicionar as teorias em voga para a explicação de certas viagens envoltas ainda nalguns mistérios.

Um intervalo de Cristina ou Cristalina intervenção da Dr.<sup>a</sup> Ana Cristina Roque veio trazer alguma paz aos espíritos, permitindo-nos apreciar com prazer os seus judiciosos comentários sobre o que os métodos de análise da fauna e da flora, podem representar no estudo duma viagem, trazendo à luz uma fonte nova, muito válida, de observação.

O Coronel Valdez dos Santos apresentou mais uma versão das dúvidas e controvérsias, abrindo novamente uma discussão que ontem já parecia ter ficado arrumada.

O Ten. Canas lançou para a mesa uma inexgotável série de dados estatísticos, tratando por tu a logística da viagem de Vasco da Gama, focando também um aspecto muito importante e um método de análise das viagens do descobrimentos que tem fatalmente de ser tomado em devida conta.

Como não podia deixar de ser o Cte. Saturnino mostrou mais uma vez umas das singularidades da Viagem de Vasco da Gama, no que se refere à data da chegada à Índia, assunto muito controverso que parece não ter ficado ainda completamente definido, sendo indispensável voltar a analisá-lo noutra sede com base nos dados meteorológicos, sem confiar tanto nas opiniões divergentes dos cronistas. E também como já era de esperar o Cte. Encarnação Gomes defendeu bem a sua tese que contraria a primeira conclusão importante a que se chegara no dia anterior, e que considerámos importante registar por ter atingido um alargado consenso.

Certamente que o Cte. Gomes continuará a encarniçar-se na sua tese e quando convencer os mais da outra parte, seguramente que estes lho saberão reconhecer.

Terminava assim esta jornada, que não ficou nada a dever ao brilho da anterior, uma vez que tantos e diversos detalhes da viagem foram analisados e expostos com grande competência e inegável sabedoria e experiência.

Entrando-se com antecipação na terceira jornada, que aqui acomodamos por razões sistémicas, a primeira fase, relativa à cultura dos povos visitados por Gama, esteve a cargo duma ilustre professora, Doutora Benedita Araújo, e uma diligente aluna, Dr.<sup>a</sup> Curchida Bayate que em nada desmereceram o nível de exposição a que já nos habituáramos. Seguiram-se dois apontamentos de grande interesse: os Drs. Miguel Seixas e Humberto de Oliveira completaram a identidade de Vasco da Gama com uma descrição da heráldica de Vasco da Gama, exemplificando os acrescentamentos heráldicos com as dignidades que foram conferidas ao navegador, e mostrando-nos por essa via a maneira curiosa como tais acções se processam na heráldica portuguesa.

O Dr. Leitão Barata ocupou-se do caso do piloto de Melinde que, depois de vários episódios picarescos, Vasco da Gama veio a conseguir e que não se pode ignorar que de algum modo contribuiu para o êxito da sua viagem, pondo em evidência esta necessidade do piloto, que certamente significa alguma falta de segurança e informação na navegação desta zona do Índico diversas vezes aflorada também no Simpósio.

As duas últimas comunicações aguardadas com muita expectativa não desiludiram os assistentes.

Cada um, em seu estilo diferente, ocuparam-se de questões idênticas, referentes às repercussões da viagem de Vasco da Gama, principalmente na corte castelhana que foi o objecto principal da 1.<sup>ª</sup> comunicação a cargo do Prof. Istvan Szazsdi e a outra apresentada pelo Dr. Manuel Garcia, além de Castela, indo para mais longe na própria Europa com o Imperador Maximiliano e o Papa, depois de antes de tudo D. Manuel se ter regozijado com o seu próprio Povo.

À parte pequenas divergências, é lícito dizer que as suas opiniões convergiram no essencial o que é sempre agradável poder registar quanto importantes factos são debatidos por pessoas importantes.

Apraz-me por isso registar aqui uma frase que hoje foi pronunciada e nos outros dias andou frequentemente no ar – Com a Viagem de Vasco da Gama **os portugueses abriram o mundo para a era moderna.**

E por aqui me podia quedar pois dificilmente saberia achar melhor chave para encerrar os nossos trabalhos.

Devo, porém, uma explicação ao Prof. Istvan Szazsdi sobre o atraso na publicação do Memorial da Melhorada, que constituiu a grande revelação do seu trabalho no Simpósio no ano passado. A discussão mostrou bem a falta que fez não ter havido divulgação do Memorial, mas pode crer que compreensíveis razões nos impediram de o fazer, contra a nossa vontade.

Posso anunciar, no entanto, que esperamos fazê-lo no próximo ano pois mais uma vez se verificou ser um documento muito importante.

Pouco mais me resta dizer num documento de trabalho deste tipo, ficando para o Sr. Presidente os agradecimentos mais alargados pela presença de todos os nossos confrades, amigos e convidados que com as suas intervenções argutas muito contribuíram para acrescentar brilho às excelentes comunicações que foram proferidas, pois julgo ser licito, sem falta modéstia, dizer que constituiu o melhor conjunto até hoje conseguido nos nossos Simpósios e um acervo de grande valor científico que sem dúvida vai ser de grande utilidade para futuras referências sobre o tema da Viagem de Vasco da Gama.

A última conclusão importante que resulta destes três longos e frutuosos dias de trabalho fértil é que para analisar correctamente as questões marítimas dos descobrimentos é indispensável o concurso dos historiadores e dos marinheiros, sem ciúmes nem prioridades, como ficou bem demonstrado, ratificando de maneira brilhante o que é a missão honrosa desta Academia.

*CONFERÊNCIA  
DE  
ENCERRAMENTO*

«A ERA GÂMICA E A ESCOLA PORTUGUESA DE DIREITO NATURAL»  
Proferida pelo Prof. Doutor *Adriano Moreira*



# A Era Gâmica e a Escola Portuguesa de Direito Natural

Prof. Dr. *Adriano Moreira*

Este fim de século, em que implodiu a ordem mundial a que o globo esteve submetido desde 1945, e tudo parece mais submetido a planos de contingência do que a qualquer assumida versão globalista de substituição, também parece assistir ao regresso a perspectivas que superam o modelo do conflito agressão-resposta que orientou as alegações e intervenções dos países que se consideram vítimas de uma acção colonizadora ocidental, na qual Portugal teve uma das mais significativas participações, e da qual será formalmente o último Estado europeu a despedir-se quando, em 1999, Macau for entregue à soberania chinesa.

Esta noção de um Ocidente agressor diz principalmente respeito ao período que se inicia com o êxito da viagem de Vasco da Gama, dando início ao período que Toynbee chamou a Era Gâmica, durante o qual se constituíram e desapareceram os impérios coloniais das democracias estabilizadas da frente marítima europeia, que todas se envolveriam nas guerras civis, chamadas mundiais, de 1914-1918 e 1939-1945, fazendo ruir o Euromundo, que tinham organizado, mais por decadência interna do que por declínio em face de poderes nascidos no ambiente externo do sistema.

Talvez seja Adam Smith quem, ao publicar o seu *An Inquiry into the nature and cause of the Wealth of nations*, no ano de 1776 marcado pela independência dos EUA, pela primeira vez, na área ocidental, olhou para a Europa «como um só grande país» cujo projecto colonial tinha sido orientado pelo louco projecto do ouro e da prata, e deste modo as metrópoles, sedes das antigas soberanias cristãs, apenas teriam querido explorar o resto do globo.

A formulação por Toynbee do conceito de um Ocidente agressor, conceito também assumido por Panikkar ao olhar do lado oposto da fronteira cultural, traduziu uma versão académica das imagens e dos factos que animaram politicamente a competição interior dos expansionismos europeus, tendo como elemento mais característico de tal processo a lenda negra que se mantém presente na angústia contemporânea de alguma literatura sul-americana.

Mas é certamente necessário ir mais além do discurso do combate político, e reconhecer que a meditação ocidental sobre a justiça da expansão e dos estatutos que formalizaram a imposição dos poderes coloniais forneceu as premissas de uma ordem jurídica que pretendeu a paz pelo direito, embora os factos continuamente negassem os valores.

Desta contradição não decorre necessariamente a correção de uma percepção da Europa como agressora mundial, responsável por levar a perturbação a um mundo antes imaginado geralmente pacífico e, em larga medida, suposto habitado pelo bom selvagem das utopias também ocidentais.

Resulta antes a verificação de que o processo desenvolveu dois legados, um legado maquiavélico e um legado humanista, de convergência difícil, mas que finalmente se reconhecem na Carta da ONU que lhes atribuiu sedes diferentes: o maquiavélico no Conselho de Segurança onde a força recebe a homenagem da hierarquia das potências e do veto; o humanista na Assembleia Geral, onde finalmente todos os Estados se encontram com todos, para reconhecerem que transportam o peso de heranças equivalentes, de conflito entre os valores e os comportamentos.

Foi assim que, em conexão com o projecto soviético mas com autonomia, o alinhamento dos povos submetidos a um regime colonial ocidental, e que lutaram pela independência neste século, não tornaram coerentes as suas proclamações de valores, princípios e ideologias, com os métodos de luta pelo poder soberano a que recorrem.

O anónimo marinheiro do Roteiro de Vasco da Gama, quando explicou que os portugueses tinham ido à Índia em busca de cristãos e de pimenta, identificava os termos da contradição inseparável de todos os projectos políticos.

A violência foi um instrumento usado contra o colonizador, e continua a ser usada em toda a área, até há pouco chamada neutralista, para resolver questões de vizinhança, para decidir questões internas de incompatibilidade étnicas, para assumir o poder sem contestação: Nigéria, Sudão, União Indiana, Indonésia, Vietname, Somália, Etiópia, Ruanda, Angola, são alguns dos exemplos da fraca presença dos valores pacifistas, assim como Nerhu, Giap, N'Krumah, Keniatta, sobretudo o teorizador Mao Tsé-Tung, não foram discípulos da primeira geração da revolta que se inspirou frequentemente em Ghandi.

A expansão portuguesa revela uma noção muito clara da autonomia do fenómeno do poder, e, na data do início da Era Gâmica, uma lúcida percepção daquilo que Maquiavel (1469-1527) identificou como novidade, o Estado soberano, a exigir um tratamento autónomo da arte do poder e dos fundamentos práticos da acção política, mas rejeitando o amoralismo do mestre da ciência política, como demonstrou Martim de Albuquerque.

Tem interesse a maneira como, no Capítulo Primeiro do Livro Sexto da *Primeira Década da Ásia*, João de Barros explica «como El-Rei Dom Manuel, depois que Pedro Álvares Cabral veio da Índia por razão deste descobrimento e conquista dele, tomou o título que ora tem a Coroa deste Reino de Portugal, e a razão e causas d'ele». O cronista é muito rigoroso ao explicar que tais títulos não os recebe El-Rei de outra instância, porque «a reis, como não teem superior de quem possam receber algum novo e ilustre nome para a campa da sua sepultura, que é a crónica do discurso, da sua vida, lançam mão não de obras comuns e possíveis a todo o homem poderoso em dinheiro, mas de feitos excelentes que lhe podem dar títulos, não em nome, mas em acrescentamento dalgum justo e novo Estado que por si ganharam».

O mesmo texto procede a uma distinção entre Rei e Senhor: o primeiro título, que vem de reger, será usado dizendo «rei dos portugueses»; mas o segundo, que tem a ver com o título de propriedade, leva D. João II a intitular-se «por Senhor e não Rei da Guiné», porque sobre os povos da terra não tinha jurisdição, e porem teve senhorio dela. «É vigorosa a refutação feita recentemente pelo Doutor António Saldanha, que apoia em documentação nova, a defesa da coerência da doutrina portuguesa, oposta àquela distinção. Mas talvez tenha de reservar-se algum espaço para a falta de autenticidade que é inerente a todo o processo político, e que não contraria a averiguação dos princípios.

Esta distinção teve de facto presença, com semântica variável, na história do direito colonial português, até 6 de Setembro de 1961, data em que foi revogado o Estatuto dos Indígenas.

Uma resistência dos factos que, sempre na perspectiva euromundista e cristã, exigiu doutrina para dois temas principais, um que foi legitimar a execução do projecto político e a guerra como seu instrumento, outro que era definir o estatuto das populações, dos direitos do homem, da cristandade.

Até 1961, encontra-se doutrina portuguesa sustentando que os indígenas dos países africanos não eram cidadãos nem nacionais, o que parecia obrigar a recorrer a um conceito de subdito nunca invocado, e que aproximou realmente tal conceito da discriminação que vigorava institucionalizada na África do Sul. A longa questão da escravatura, os acidentes do esta-

tuto e Directório dos Índios do Brasil, as dúvidas teológicas sobre a natureza humana de algumas das etnias que habitavam os territórios ocupados, o penoso instituto da assimilação individual, tudo fazia parte dos antecedentes dessa doutrina sobre o indigenato, e parece radicar naquela distinção de mau anúncio que João de Barros fazia entre Rei e Senhor. O activo que vem em *Os Lusíadas de Camões*, permite avaliar com tranquilidade o passivo que pertence a todos os sistemas e que Diogo do Couto mencionou em *O Soldado Práctico*.

Em todos os casos, nos da integração dos territórios e submissão das populações, a perspectiva era exactamente ocidental e cristã, e tem de reconhecer-se a notável contribuição dada por teólogos, moralistas e juristas para normativizar as acções do Estado, quer na vida interna, quer nas relações, frequentemente conflituosas, com os principados com que se deparava e eram tributários de outros sistemas culturais, então ignorando-se mutuamente.

Era inelutável o recurso à lei natural para lidar com ambas as vertentes da expansão e se não faltam mestres nas escolas portuguesas, justamente no período de que se ocupa a tese de António Vasconcelos de Saldanha, é certo que a história corrente dos direitos do homem e do direito internacional não regista, frequentemente, na teoria dos notáveis, doutrinadores nacionais.

E todavia o período é rico de contribuições da chamada Escuela Española de Derecho Internacional do século XVI, organizada ao redor do grande acontecimento que foi a descoberta da América, sendo os dois Estados peninsulares obrigados ao conceito estratégico de Tordesilhas e à mesma doutrina pontifícia.

A unidade dessa escola espanhola desenvolve-se a partir de Francisco de Vitória (1480-1546), o catedrático de Prima Teologia de Salamanca, e caracteriza-se, na síntese de Miaja de la Muela, adoptada por Garcia Arias ao completar a *História de Nussbaum* (Cap. III), nestes termos:

- 1) uma concepção universalista do Direito das gentes, válido para todas as comunidades políticas do mundo e não apenas para a cristandade;
- 2) a proclamação da igualdade entre os Estados, que não têm submissão a qualquer poder superior;
- 3) a noção, de Maquiavel e de Bodin, de que o Estado é uma sociedade perfeita limitada todavia pelo reconhecimento de que pertence à comunidade do género humano, cujo bem comum exige uma solidariedade universal;
- 4) o recurso ao Direito Natural, com o qual deve estar coerente o direito internacional positivo;
- 5) a afirmação de uma comunidade internacional cujo direito positivo tem o último fundamento na Lei Eterna.

Na escola são incluídos, entre outros, Bartolomeu de las Casas (1474-1566), Domingo de Soto (1491-1586), Diego de Covarrubias (1512-1577), Fernando Vázquez de Menchaca (1512-1569), Bartolomé de Medina (1527-1580), Baltasar de Ayala (1548-1584), Domingo Banéz (1528-1604), Gregório de Valencia (1551-1603).

Os portugueses internacionalmente reconhecidos na teoria geral, com excepção de Serafim de Freitas (+1633) ainda como professor em Valladolid, quando em 1625 publicou *De iusto imperio lusitanorum asiatico*, que mais se ocupa do poder do que dos direitos do homem, aparecem mais tarde, como Silvestre Pinheiro Ferreira (1796-1847), quando a liderança no Oriente estava há muito perdida, e o Brasil se tornava independente.

Mas requerem exame separado, e revisão cultural, os casos de Francisco Suarez (1548-1617) e de Luís de Molina (1535-1600), ambos espanhóis, mas com largo magistério em Portugal, pelo

que nos pertence parte do património. Ambos passaram pela Universidade de Évora, mas o primeiro foi em Coimbra que se tornou notável, e hoje aparece referenciado como um precursor do ideal democrático europeu. Todavia é a nacionalidade que lhe serve de referência, não a instituição e o país onde trabalhou e ensinou e ao qual pertence culturalmente. A sua doutrina conimbricense é sobretudo notável pela concepção de comunidade internacional que afirma no Capítulo XIX, Livro II do *De Legibus*: tal comunidade é formada por todos os povos, aos quais é indispensável um direito regulador porque são por natureza comunicantes e não isolados, adiantando a regra da solidariedade geral. O globalismo de hoje não deveria ignorar raízes tão profundas.

Não são infundadas as observações no sentido de que tal comunidade estava longe de existir, em vista da possibilidade dos Estados recusarem a aplicação do direito das gentes, mas, como notou Barcia Trelles, a soberania não era vista por Suarez como absolutamente ilimitada, de tal modo que o poder do Estado é antes avaliado em função da comunidade internacional considerada num plano superior de valores.

Esta doutrina conimbricense, não tanto pela data como por exprimir a consolidação de um trajecto de escola, faz parte do enquadramento de uma acção que teve nos Tratados, na sua doutrina, validade e eficácia, um especial fundamento do império dos portugueses no Oriente.

Em relação mais íntima com o período observado, tem por outro lado de ser relembrada a doutrina de Luís de Molina, iniciador de uma escola de direito natural na Universidade de Évora, que, de acordo com as conclusões de Diez-Alegria, Stegmüller, e da desenvolvida tese doutoral de Fraga Iribarne sobre o mestre, ali floresceu entre 1565 e 1591. Exercendo o magistério eborense de 1568 até 1584, passou pela última vez em Évora em 1591 a caminho de Madrid onde morreu. Na sua obra *De iustitia et iure*, especialmente no tomo 6.<sup>o</sup>, ocupou-se largamente de questões como o Direito das gentes, a comunidade internacional e a soberania, e naturalmente do direito da guerra. Quanto ao direito das gentes entendeu que era positivo e poderia ser derogado pelo consenso da generalidade das nações, um facto difícil de prever. Mas, na interpretação de Fraga, o teórico da «ciência média» considera que a soberania decorre da natureza das coisas, porque nem o Papa nem o Imperador, possuem jurisdição temporal em toda a terra, embora aceite que aquele a possui indirecta.

Porque uma República perfeita não reconhece poder superior no temporal, Molina identifica uma sociedade internacional em que a soberania do Estado é um dado essencial, porque este não pode ser obrigado por normas positivas em que não tenha consentido, nisto mais restritivo do que Vitória.

Daqui parte para o exame do direito da guerra, um tema essencial para Estados em movimento, como era o caso da expansão marítima. Muito claramente afirma esse direito, por vezes de exercício necessário, quer defensiva quer ofensivamente, porque diz: «de outro modo, seria infeliz a condição de qualquer Estado, que seria molestado constantemente pelos inimigos se, não existindo superior comum na terra que possa castigar as injúrias cometidas contra ele, apenas lhe fosse lícito defender-se dos inimigos, sem poder continuar depois o exercício do direito de guerra para vingar as injúrias recebidas». É por isso que, recorrendo ao primeiro requisito da doutrina Tomista da guerra justa, que é a legitimidade da autoridade que a determina, reconhece tal competência aos Príncipes e Repúblicas soberanas, ou demais comunidades imperfeitas que tenham igual direito por costume ou concessão.

No seu magistério de Évora, cuja Universidade foi criada pela Bula de 15 de Abril de 1559, teve Molina contemporâneos portugueses, como Gaspar Gonçalves, que leu teologia

moral, escolástica, e Sagrada Escritura, doutorando-se em 26 de Outubro de 1572; a cátedra de Molina foi ocupada inteiramente pelo português Ignácio Martins, que se doutorara em 1570, o mais notado destes mestres foi Dom Luís de Cerqueira, que ensinou em Coimbra de 1581 a 1588, passando a Évora onde foi chamado «mestre insigne»: foi Bispo no Japão entre 1598 e 1614, tendo sido, segundo o biógrafo, o primeiro que chamou clero indígena, que formou, à responsabilidade das paróquias em que foi dividida Nangasaki. Neste caso, a Universidade de Évora, restaurada, já assumiu e reivindica a herança, tendo instituído a Fundação Luís de Molina ao redor da qual se intenta dinamizar um regresso ao estudo das humanidades.

Sem esquecer o realismo da recordada observação do marinheiro do Roteiro de Vasco da Gama, esta linha de internacionalistas portugueses, uns pela nacionalidade e doutrina, outros pelo ensino, não teve na história do direito a relevância que merece, assim como faltaram, ao longo dos tempos, as avaliações sobre a autenticidade da acção portuguesa, quer nas áreas como as Américas em que eram as populações que exigiam meditar sobre os direitos do homem, quer nas áreas em que o confronto de poderes colocava em questão o reconhecimento da validade de um direito internacional formulado com perspectiva ocidental, mas de aplicação mundializante.

Foi já na época do retorno das legiões a Roma que essa avaliação pareceu despertar a atenção dos estudiosos, e no Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas – I.S.C.S.P. da Universidade Técnica, a primeira grande obra foi a do Padre Prof. Doutor Silva Rego sobre o *Padroado Português do Oriente*. Dela se disse que, se o Vaticano a conheceu, de outro modo teriam corrido as negociações e decisão sobre o fim desse Padroado, que amargou o Cardeal D. José da Costa Nunes, Patriarca de Goa, que desgostou a Nação portuguesa, que tratou injustamente um esforço de séculos. A Fundação Oriente está actualmente a reeditar os volumes da documentação que Silva Rego organizou sobre esse Padroado.

Agora, e no mesmo Instituto, a pouca distância temporal da retirada da bandeira portuguesa de Macau, em 1999, é o Doutor António de Vasconcelos de Saldanha que produz uma valiosa análise dos Tratados como fundamento do império português no Oriente, enfrentando e afrontando alguma lenda negra de fim de século, alguns mitos sobre a agressividade exclusiva dos ocidentais, a omissão deliberada por numerosos historiadores e juristas da vasta contribuição portuguesa para a constituição de um direito internacional que substitua a paz pelo consentimento à paz pela imposição.

A problemática portuguesa do encontro de culturas, que hoje é tema principal da redefinição da ordem internacional, muito ajuda no que respeita ao entendimento das alianças ímpias que perduraram; enriquece a teoria da organização do Estado para responder aos novos objetivos, hoje chamada crise do Estado soberano, a definição do Rei de Portugal como rei dos Reis, um conceito que se afasta do de imperador embora não necessariamente da problemática actual do Estado Director, e da noção de hierarquia das potências, um dos importantes desafios ainda deste século, que condicionou novos tipos de relacionamento, outra tipologia dos títulos de aquisição territorial, de subordinação pela vassalagem neocolonialista ou satelização, e finalmente da aliança entre iguais: tudo são temas ali estudados à luz da doutrina suscitada e acabada pela expansão portuguesa, e que teria expressão final num *jus cogens* que apenas recebeu reconhecimento expresso no Tratado de Viena de 12 de Maio de 1969; e finalmente implantando, acima das divergências culturais, a regra *Pacta sunt servanda*, esta a norma consuetudinária que sustenta todo o direito dos Tratados, e é o primeiro alicerce da paz pelo direito.

Numa data em que o passivo da colonização ainda é o tema que mais atenção merece aos analistas e historiadores de uma demorada conjuntura de implosão do Euromundo, são

fundamentalmente os trópicos que reclamam o regresso a muita da meditação desses clássicos sobre a comunidade mundial e o direito das gentes.

Uma especulação sobre os trópicos no século XXI, partindo de um levantamento confiável da situação nos planos do desenvolvimento integrado, isto é, económico, social, e político, enfrenta a fragilidade essencial que decorre do facto de não ser identificável, nesta data, uma ordem mundial de referência.

De maneira geral, e no que respeita à herança histórica, são territórios e povos que no passado próximo estiveram politicamente subordinados a soberanias do Norte do Mundo, uma dependência que foi quebrada formalmente em duas vezes, a vaga do movimento liberal que viu nascer a soberania do continente americano, a vaga do anticolonialismo deste século que se estendeu pela África e pela Ásia.

A caracterização de ambas as áreas, a do Norte que perdeu o político, e a do Sul que obteve a independência jurídica, tem levado a não esquecer o conceito de Josué de Castro, homenageado na Conferência de Roma deste mês, que a incluiu numa definição da geografia da fome.

Os conceitos de sociedade industrializada, de consumo, e af luente, são os que melhor caracterizam o Norte, à margem do passivo que não deixa de exhibir, enquanto que os conceitos de sociedade agrária, carente e pobre encontram o domínio de aplicação no Sul. Lembremos o livro do actual Director Geral da UNESCO, *Mañana siempre es tarde*, (Madrid, 1987) com o retrato amargurante que traça dos trópicos, e a frieza numérica dos Relatórios do PNUD (Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento) de 1990 e de 1996. Repetimos aqui considerações recentes sobre esta situação.

No Relatório de 1996, o acento tónico foi posto na relação entre crescimento e equidade, e acentuada a distinção entre os conceitos de *desenvolvimento humano* e *desenvolvimento de recursos humanos*. Diz «o desenvolvimento dos recursos humanos vê os seres humanos apenas como um meio para uma maior produção de bens. O desenvolvimento humano, ao invés, vê as pessoas como um fim - vendo o seu bem-estar como o objectivo último e único do desenvolvimento». Em suma, procura-se um modelo de crescimento com equidade, pressuposto da paz interna e da segurança externa.

Esta equidade diz respeito ao passivo que resulta da convergência da violência sistémica da ordem dos pactos militares, e do economicismo sem rosto humano. Tal passivo inclui, na estimativa para os países em desenvolvimento, os 17 milhões de pessoas que morrem anualmente de doenças que sabemos curar; os 130 milhões de crianças fora do ensino primário e os 275 milhões que não entram no secundário; os 800 milhões de pessoas com fome, e os 500 milhões que sofrem de sub-alimentação crónica; o terço da população mundial que vive na pobreza; a mortalidade infantil seis vezes mais alta que nos países industrializados; os 11 milhões de refugiados nos países desenvolvidos.

A queda do Muro de Berlim, em 1989, implicou que também, na área da segurança militar e da paz, o mundo tenha regressado à ONU, e certamente à *Agenda para a Paz* de Boutros-Ghali que representa uma lúcida tomada de consciência da necessidade de ultrapassar o conceito maquiavélico em que se baseou o Conselho de Segurança, que agora se pretende envolvido por um conceito de segurança global que evite o exercício abusivo do interesse-armado de cada um dos países que possuem capacidade estratégica, como os EUA, ou têm simplesmente a capacidade do perturbador, como o Iraque, acrescentando os poderes erráticos que frequentemente fazem apelo ao terrorismo.

Não é de esperar que a conversão do mundo às novas propostas seja feita com a instantaneidade dos milagres, mas está ao alcance de todos os responsáveis fazer o milagre fácil de

aproveitar a lição, e de não esquecer a referência de meio século de falta de autoridade da ONU na área da segurança militar.

Falamos aqui da memória, e um dos mais importantes aspectos da questão da paz é o de não esquecer a teia de erros cometidos, é o de não tentar reinventar a história, é o de não insistir na falta de autenticidade, para enfrentar uma reforma da ONU que reflecta a mudança do Mundo e a realidade do Mundo.

Aceitar o *Desenvolvimento Humano*, pressuposto da paz, exige a equidade reclamada pelos povos, pelos sectores sociais diminuídos, pelas crianças marginalizadas, que a violência sistemática é tão destruidora como as agressões programadas, e que a tolerância não é neutral em matéria de valores, antes tem de encontrar limites internos e externos para as relações entre os indivíduos e os grupos, para as relações entre os Estados e destes com os cidadãos. Não esquecer que o globalismo foi antes de mais político, e que a natureza maquiavélica do poder foi corrigida pelos internacionalistas e jusnaturalistas, é um limite necessário ao predomínio das perspectivas de globalismo económico. A exigência do regresso aos valores para restaurar uma nova ordem mundial da qual apenas sabemos que acabou a antiga, também inclui o regresso ao património dos que anteviram a transformação da sociedade internacional em comunidade, dos que combateram a falta de autenticidade com o jusnaturalismo, dos que implantaram o núcleo do que viria a ser o *jus cogens*, dos que procuraram substituir a imposição pelo Tratado. Um domínio onde tem lugar, que deve ser revalorizado, a contribuição portuguesa.

## BIBLIOGRAFIA

- BOOTH, Ken e Smith, Steve (edt.) – *International Relations Theory Today*, Cambridge, 1995.
- BUZAN, B., Jones, C. and Little, R. – *The logic of Anarchy: Neorealism to Structural realism*, N. Y., 1993.
- FRAGA IRIBAME, M. – *Luis de Molina y el Derecho de la Guerra*, Madrid, 1947.
- FRAGA IRIBAME, M. – *Los seis libros de la Justicia y el Derecho*, Madrid, 1941-1944.
- FUKUYAMA – *The end of history and the last man*, Londres, 1992.
- GALTUNG – *The True Worlds*, N. Y., 1980.
- GÓMEZ ARBOLEIA – *La filosofía del derecho de Francisco Suarez, em relación con sus supuestos metafísicos*, Escorial, 1943.
- MOREIRA, Adriano – *Teoria das Relações Internacionais*, Coimbra, 1996.
- NUSSNAUM, Artur – *Historia del derecho internacional*, Madrid, 1947.
- SALDANHA, António de Vasconcelos – *Vincere Reges et facere – Dos tratados como fundamento do Império dos Portugueses no Oriente* (pol.), Lisboa, 1982.
- SUÁREZ, Francisco – *Tratado de las Leyes y de Dios legislador*, Madrid, 1918-1921, (tr. da edição de Coimbra, 1612. por J. Torrubiano).
- WALTZ, R. N. – *Theory of International Politics*, Mass., 1979.
- WIGT – *Systems of States*, Leicester, 1977.







