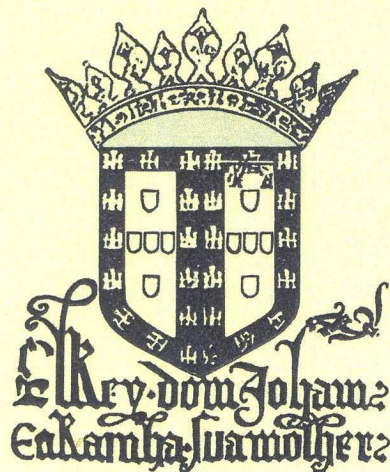


ACADEMIA DE MARINHA



III SIMPÓSIO DE HISTÓRIA MARÍTIMA

D. JOÃO II
O MAR E O UNIVERSALISMO LUSÍADA

11 a 13 de Outubro de 1995



LISBOA
2000



PATROCINADORES

MARINHA PORTUGUESA
CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA
COMISSÃO NACIONAL PARA A COMEMORAÇÃO
DOS DESCOBRIMENTOS PORTUGUESES
BANCO COMERCIAL PORTUGUÊS

TÍTULO D. JOÃO II – O MAR E O UNIVERSALISMO LUSÍADA
ACTAS DO III SIMPÓSIO DE HISTÓRIA MARÍTIMA
LISBOA, 11/13 DE OUTUBRO DE 1995

CAPA ARMAS DE D. JOÃO II

ORGANIZAÇÃO BERNARDINO CADETE

EDIÇÃO 2000

TIRAGEM 500 EXEMPLARES

EXECUÇÃO GRÁFICA INSTITUTO HIDROGRÁFICO

DEPÓSITO LEGAL 171019/01

ISBN 972-781-043-8

ACADEMIA DE MARINHA



LISBOA

2000

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 «CERIMONIAIS RÉGIOS NA CORTE DE D. JOÃO II»	11
— Prof.ª Doutora <i>Manuela Mendonça Fernandes</i>	

COMUNICAÇÕES

TEMA I

O HOMEM: PRÍNCIPE E MONARCA

O EXÉRCITO E A GUARDA DE CÂMARA DE D. JOÃO II	31
— Dr. <i>Manuel António Ribeiro Rodrigues</i>	
D. AFONSO V E O ATLÂNTICO: A BASE DO PROJECTO EXPANSIONISTA DE D. JOÃO II	39
— Prof. Dr. <i>João Paulo Oliveira e Costa</i>	

TEMA II

POLÍTICO E DIPLOMATA

A POLÍTICA DE D. JOÃO II E A COLÓNIA ITALIANA EM PORTUGAL	65
— Prof.ª Dr.ª <i>Carmen Radulet</i>	
D. JOÃO II, CONSTRUTOR DO IMPÉRIO E ARQUITECTO DO BRASIL	71
— Com. <i>Dino Willy Cozza</i>	
OS CORSÁRIOS DE D. JOÃO II	75
— Com. <i>Alberto Gomes Pedrosa</i>	
D. JOÃO II Y EL MEMORIAL PORTUGUÊS DE 1494	81
— Prof. Dr. <i>Istvan Szaszdi</i>	
D. JOÃO II E A VIAGEM A PORTUGAL DO DR. JERÓNIMO MÜNZER	91
— Dr. <i>João Abel da Fonseca</i>	
D. JOÃO II E A DEFESA MARÍTIMA DE PORTUGAL	101
— Coronel <i>Nuno Valdez dos Santos</i>	

TEMA III

DESENVOLVIMENTO CIENTÍFICO: NÁUTICA, CARTOGRAFIA, CONSTRUÇÃO NAVAL

ARQUEAÇÃO DE NAUS (SÉCS. XVI-XVII)	113
— Dr. <i>Carlos Francisco de Moura</i>	
THE LOCATION AND IDENTITY OF THE BAIXOS DA INDIA	127
— Dr. <i>Brian R. Stuckenberg</i>	
DUARTE PACHECO PEREIRA, HIDRÓGRAFO DE D. JOÃO II	155
— Ten. <i>António Duarte Costa Canas</i>	

TEMA IV

O PLANO DA ÍNDIA: AS GRANDES NAVEGAÇÕES

THE INDIA PLAN PORTUGUESE NAVIGATION AND TRAVEL UNDER KING JOHN II . . .	167
— Prof. Dr. <i>Joseph de Barros</i>	
VIAGENS E RELAÇÕES DE VIAGENS NA ÉPOCA DE D. JOÃO II: ALGUMAS OBSERVAÇÕES SOBRE OS GÊNEROS DAS VIAGENS	177
— Prof. ^a Dr. ^a <i>Ilaria Luzzana Caracci</i>	
VIAJES Y RELATOS DE VIAJE DE LA ÉPOCA DE DON JOÃO II: ALGUNOS EJEMPLOS . .	191
— Dr. ^a <i>Carla Masetti</i>	
A ROTA DA MINA (1482-1567)	199
— Dr. <i>José Alberto Leitão Barata</i>	

TEMA V

DOMÍNIO E PARTILHA DO MAR

O PLANO DA ÍNDIA E AS NAVEGAÇÕES PORTUGUESAS E CASTELHANAS	215
— Prof. ^a Dr. ^a <i>Maria Benedita Araújo</i>	
LA PARTICION DEL MAR OCEANO (1479-1495) Y LOS PRINCIPIOS DEL DERECHO INTER- NACIONAL EUROPEO EXTRACONTINENTAL	227
— Prof. Dr. <i>Adam Szaszdi Nagy</i>	
LA ARMADA DE VISCAYA E EL ARRIBO A BAYONA DE MARTIN ALONSO PINZON. LOS REYS DE CASTILLA QUEBRANTARON LA PAZ CON EL REINO DE PORTUGAL EN 1493	263
— Prof. Dr. <i>Istvan Szaszdi Leon-Borja</i>	
— Dr. ^a <i>Inês Rodrigues Lopez</i>	

RELATÓRIO FINAL	303
Com. <i>Bernardino Cadete</i>	

CONFERÊNCIA DE ENCERRAMENTO

JOÃO II E O SONHO UNIVERSALISTA DE PORTUGAL	309
Prof. Doutor <i>Joaquim Veríssimo Serrão</i>	

III SIMPÓSIO DE HISTÓRIA MARÍTIMA

COMISSÃO ORGANIZADORA

C/Alm. *Rogério d'Oliveira* (Presidente)
Prof. Dr. *Fernando Castelo Branco*
Eng. *José Gonçalves Viana*
Eng. *Bernardino Cadete*
Com. *Luís Zoio*

COMISSÃO CIENTÍFICA

Prof. Doutor *Joaquim Veríssimo Serrão* (Presidente)
Com. *Eduardo Henrique Serra Brandão*
Prof. Doutor *Humberto Baquero Moreno*
Prof. Doutor *António Dias Farinha*
Com. *Alberto Gomes Pedrosa*
Dr. *Francisco Contente Domingos*

COLABORAÇÃO

Academia das Ciências de Lisboa
Academia Portuguesa de História
Sociedade Histórica da Independência de Portugal
Sociedade de Geografia de Lisboa
Academia Nacional de Belas-Artes

III SIMPÓSIO DE HISTÓRIA MARÍTIMA

TEMA GERAL

D. João II – O Mar e o Universalismo Lusíada

SUBTEMAS

O Homem. Príncipe e Monarca

Político e Diplomata

Desenvolvimento científico: Náutica, Cartografia e Construção naval

O Plano da Índia. As grandes navegações

Domínio e Partilha do mar

PROGRAMA

11 DE OUTUBRO

- 09.00 — Recepção dos participantes e entrega da documentação.
10.00 — Sessão de Abertura, presidida por Sua Ex.^a O Ministro da Defesa Nacional
Alocução pelo Presidente da Academia.
10.30 — Conferência inaugural, pela Sr.^a Dr.^a *Manuela Mendonça Fernandes*:
«Cerimoniais Régios na Corte de D. João II».
11.15 — Lançamento do Monumento a D. João II, na Câmara Municipal de Lisboa.

TEMA I — O HOMEM: PRÍNCIPE E MONARCA

PRESIDENTE: Prof. Dr. *Humberto Baquero Moreno*

V/PRESIDENTE: Dr. *Joseph Barros*

SECRETÁRIO: Dr. *Jorge Couto*

- 11.45 — «A Guarda de Corpo de D. João II»
Dr. *Manuel Ribeiro Rodrigues*
12.15 — «D. Afonso V e o Atlântico: a Base do Projecto Expansionista de D. João II»
Dr. *João Paulo de Oliveira e Costa*
12.45 — «Monopólios de Príncipes: Pequenos negócios, Grandes interesses»
Prof.^a Dr.^a *Maria Emília Madeira Santos*

TEMA II — POLÍTICO E DIPLOMATA

PRESIDENTE: Com. *Max Justo Guedes*

V/PRESIDENTE: Dr. *Francisco Contente Domingues*

SECRETÁRIO: Com. *Manuel Silva Ribeiro*

- 14.30 — «A Política de D. João II e a Colónia Italiana em Portugal»
Prof.^a Dr.^a *Carmen Radulet*
15.00 — «D. João II, Construtor do Império e Arquitecto do Brasil»
Com. *Dino Willy Cozza*
15.30 — «Os Corsários de D. João II»
Com. *Alberto Gomes Pedrosa*
16.00 — Intervalo
16.30 — «D. João II y El Memorial Português de 1494»
Prof. *Istvan Szaszdi*
17.00 — «El Memorial Português y la Sucesion al Trono»
Dr.^a *Júlia Montenegro Valentin*
17.30 — «D. João II e a Viagem a Portugal do Dr. Jerónimo Münzer»
Dr. *João Abel da Fonseca*
18.00 — Inauguração da Exposição – D. João II: Um Homem, um Projecto,
na Sociedade Histórica da Independência de Portugal

12 DE OUTUBRO

TEMA II — CONTINUAÇÃO

- 10.00 — «D. João II e a Defesa Marítima de Portugal»
Coronel *Nuno Valdez dos Santos*
- 11.00 — «Intervalo»

TEMA III — DESENVOLVIMENTO CIENTÍFICO: NÁUTICA, CARTOGRAFIA, CONSTRUÇÃO NAVAL

PRESIDENTE: Eng. *José Gonçalves Viana*
V/PRESIDENTE: Prof.^a *Carmén Radulet*
SECRETÁRIO: Com. *José Cyrne de Castro*

- 11.15 — «Arqueação de Naus (Sécs. XVI-XVII)»
Dr. *Carlos Francisco de Moura*
- 11.45 — «The Location and Identity of the Baixos da Índia»
Dr. *Brian R. Stuckenberg*
- 12.15 — «Duarte Pacheco Pereira, Hidrógrafo de D. João II»
Ten. *António Duarte Costa Canas*
- 13.15 — «Almoço»

TEMA IV — O PLANO DA ÍNDIA: AS GRANDES NAVEGAÇÕES

PRESIDENTE: Prof. Dr. *Luís Adão da Fonseca*
V/PRESIDENTE: Prof. Dr. *António Dias Farinha*
SECRETÁRIO: Com. *José Rodrigues Pereira*

- 14.00 — «Pioneers of Portuguese Navigation and Travel under D. João II»
Dr. *Joseph de Barros*
- 14.30 — «Travels and Travelling Relations in the Age of D. João II – The Italians»
Prof.^a *Ilaria Caracci*
- 15.00 — «Travels and Travelling Relations in the Age of D. João II Some Examples»
Dr.^a *Carla Masetti*
- 15.30 — «Intervalo»
- 16.00 — «A Expansão Marítima Joanina, vista por estrangeiros»
Dr. *Istvan Rakockzi*
- 17.00 — «A Rota da Mina»
Dr. *José Alberto Leitão Barata*
- 20.00 — «Jantar na Messe de Cascais»

13 DE OUTUBRO

TEMA V — DOMÍNIO E PARTILHA DO MAR

PRESIDENTE: Com. *Henrique Serra Brandão*

V/PRESIDENTE: Prof. *Istvan Szaszdi*

SECRETÁRIO: Com. *Manuel Limpo Serra*

- 10.00 — «O Plano das Índias e as Navegações Portuguesas e Espanholas»
Prof.^a Dr.^a *Benedita Araújo*
- 10.30 — «La Particion del Mar Oceano (1479-1495) y los Principios de Derecho Internacional Europeo Extracontinental»
Prof. *Adam Szaszdi*
- 11.00 — Intervalo
- 11.30 — «La Armada de Viscaya y el Arribo a Bayona de Martin Alonso Pinzon. Los Reys de Castilla Quebrantaron la Paz con el Reino de Portugal en 1493»
Prof. *Istvan Szaszdi*
- 13.00 — Almoço
- 15.00 — Relatório dos Trabalhos
- 16.00 — Conferência de encerramento pelo Prof. Dr. *Joaquim Veríssimo Serrão*
- 17.00 — Conclusão do Simpósio

ALOCUÇÃO
do Presidente da Academia de Marinha
C/Almirante Rogério S. d'Oliveira
na Sessão de Abertura do Simpósio
presidida por S. Ex.^a
o Ministro da Defesa Nacional

Alocução do Presidente da Academia de Marinha

C/Alm. Rogério S. d'Oliveira

Senhor Ministro da Defesa Nacional
Senhor Alm. CEMFGA
Senhor Alm. CEMA
Senhores Presidentes das Instituições Académicas
Senhores Oficiais Gerais
Senhores Participantes no Simpósio
Prezados Confrades
Senhores Convidados

Quem, mais do que ninguém
desvendou a costa de Africa
p'ra além do reino bailundo?
El-Rei D. João II!

Quem, mais do que ninguém,
fomentou a náutica, a cartografia
esquadrinhou o Atlântico azul profundo?
El-Rei D. João II!

Quem atento a Minerva e Marte,
construiu navios com arte
da borla do mastro ao plão do fundo?
El-Rei D. João II!

Quem cumpriu o plano ingente
d'abrir as portas do Oriente
p'ra atingir os fins do Mundo?
El-Rei D. João II!

Quem rejeitou tão descrente
a rota para Ocidente
do nauta de mistério oriundo?
El-Rei D. João II!

Quem, sonhando com império,
foi senhor de um hemisfério
deste planeta rotundo?
El-Rei D. João II!

Quem, com genial visão
teve um rasgo de expansão,
universal e fecundo?
El-Rei D. João II!

Quem, enfim, desfraldou a odisseia
que Camões chamou em melopeia
o ilustre lusitano peito?
El-Rei, o Príncipe Perfeito!

Estas perguntas poderiam ter sido formuladas com despeito por qualquer «Mostrengo» que pretendesse obstruir o imparável movimento expansionista da Nação Portuguesa há 500 anos. Também as respostas poderiam ter sido espontaneamente dadas por qualquer «homem do leme», fosse da mais pequena caravela, fosse da maior nau de transporte.

Mas é no Simpósio que agora se inicia, que tanto as perguntas como as respostas, e sobretudo estas, devem ser expressas com rigor e profundidade. Aqui têm cabimento e oportunidade.

Oportunidade porque exactamente se realiza no 5.^a centenário da morte daquele grande Monarca, e é assim a forma mais significativa de recordar os seus feitos e prestar-lhe homenagem.

Cabimento, pois a História não está esgotada, e é no aprofundamento do conhecimento pelo estudo e investigação, e também na dedução lógica quando falta a fonte credível, que se estabelece em base científica e com lucidez intelectual a história do maior Rei de Portugal. Porque, como cita Armando Cortesão «a fronteira da ignorância é a esperançosa fronteira da descoberta».

Estes dois argumentos só por si seriam suficientes para justificar a realização deste encontro de eminentes historiadores e estudiosos da História. Porém, duas circunstâncias muito especiais conferem a esta reunião uma relevância e um significado de carácter excepcional, que não podem deixar de ser salientadas.

A primeira resulta do facto deste Simpósio ser uma iniciativa conjunta das mais consagradas instituições científicas de âmbito nacional, cujos presidentes estão presentes, a saber:

Academia das Ciências de Lisboa
Academia Portuguesa da História
Sociedade Histórica da Independência de Portugal
Sociedade de Geografia de Lisboa
Academia Nacional de Belas Artes
Academia de Marinha

Esta acção conjunta, que ocorre, parece, pela primeira vez na história das instituições científicas nacionais, requer uma explicação. Há mais de um ano, por sugestão do Presidente da Academia Portuguesa da História, o ilustre Professor Doutor Veríssimo Serrão, membro emérito da Academia de Marinha, esta instituição organizou o encontro dos presidentes das instituições académicas, científico-culturais – que designarei genericamente por academias nacionais – com o objectivo de se estabelecer entre elas um clima de colaboração.

A nível das academias sentia-se que, em face da evidente degradação dos valores morais, sociais e culturais do Povo Português, era seu dever não permanecerem indiferentes a este fenómeno.

Por outro lado, sentia-se que, para muita gente da comunidade científica e cultural, a época das academias era do século anterior, haviam passado de moda e portanto os seus frutos eram de natureza serôdia. Ora, não só esta apreciação é injusta pois não corresponde à verdade, como se impõe contariar esta tendência preversa, perante a situação verdadeiramente preocupante da vulnerabilidade da cultura, que constitui, senão o principal, um dos pilares suportes da identidade duma Nação.

Nas academias nacionais – como noutras instituições tradicionais, por exemplo as Forças Armadas – ainda permanecem intactos e porventura intocáveis os valores morais e culturais que se geraram e preservaram ao longo de oito séculos e meio, e caracterizaram a Nação Portuguesa.

Conscientes da missão que lhes está cometida, a sua congregação em acções comuns tem como objectivo, para além do princípio de que «a união faz a força», o de contribuir para a revitalização e fortalecimento do vigor anímico da Nação Portuguesa, que assenta entre outros factores na preservação da sua cultura.

Desta forma nasceu a primeira iniciativa em conjunto: a de se promoverem acções comemorativas de D. João II por ocasião do 5.º Centenário da sua morte. Acordou-se concretamente nas seguintes:

- a) A realização de um simpósio de História sobre a vida e acção daquele Monarca.
- b) A realização de uma exposição sobre o mesmo tema.
- c) A iniciativa da edificação de um monumento a D. João II.

O simpósio que neste momento tem lugar é pois o primeiro acto público resultante deste convénio, o que muito me apraz registar.

A exposição que acabei de referir e consta do programa, foi cometida à Sociedade Histórica da Independência de Portugal, e a sua inauguração terá lugar hoje às 18.00 horas.

Finalmente o monumento a D. João II na capital do País, cuja omissão constitui uma vergonha nacional, foi assunto em devido tempo posto ao 1.º Ministro e ao Presidente da Câmara Municipal de Lisboa, com a sugestão de locais apropriados e a esperança de nesta data se lançar o projecto do empreendimento.

*
* *

A segunda circunstância que torna este encontro num exemplo especial é o facto de a esta sessão de abertura presidir S. Exa. o Ministro da Defesa Nacional. Se a presença do Ministro é já de si motivo de honra e satisfação, pois confere dignidade e lustre a esta sessão, a presença do Dr. António Figueiredo Lopes como seu titular, confere a este evento um significado adicional, não só porque é a primeira vez que visita a Academia de Marinha, mas também porque se trata de uma personalidade política de alta craveira, que aos assuntos de defesa tem dedicado muito do seu talento e labor, sendo de entre os políticos portugueses, dos mais conhecedores, se não o mais conhecedor e consciente, em matéria de Defesa Nacional, uma área da política e governação que em Portugal, ao contrário dos países mais politicamente avançados, tem poucos políticos adeptos e muito avessos. Apenas os militares permanecem, até ver, devotos a este culto.

Ora a Defesa Nacional, ainda que esta afirmação contrarie muitos políticos e analistas, é das tarefas mais prioritárias de um Estado, e não se limita a dotar as Forças Armadas dos meios estrategicamente adequados, nem assume só importância quando se enxerga o inimigo.

Pelo contrário, a defesa Nacional tem de ser exercitada dia a dia sob a pena de a vontade de sobreviver como Nação se ir debilitando naturalmente com o tempo.

*
* *

Porquê numa sessão marcadamente de carácter científico e cultural, me encontro a glosar o tema da Defesa Nacional, tão frequentemente confundido com a política e estratégia militares?

Não o faço por lapso ou desvio involuntário. Atrevo-me a abordar o assunto porque parece imperativo que o papel primordial desempenhado pela cultura de um povo na sua capacidade de defesa seja definitivamente compreendido e evidenciado.

Ray S. Clyne, professor norte-americano de geo-política, traduziu em expressão matemática, a relação do poder nacional, isto é a capacidade de realização de um povo, em função das variáveis que a determinam, e são:

- a) O elemento territorial (geografia, recursos naturais, pontencialidades, etc.) e demográfico (quantidade e qualidade da população);
- b) O elemento económico (desenvolvimento da indústria, agricultura, ensino, energia, tecnologia, etc.);
- c) O elemento militar (capacidade de defesa, de dissuasão e de ataque das Forças Armadas).

Estas são as variáveis que afectam directamente o potencial estratégico ou poder nacional.

Mas o grau de influência da soma destes factores, dificilmente quantificáveis mas efectivamente válidos, é determinado pelo produto de um factor anímico amplificativo que depende de duas parcelas:

d) A qualidade da estratégia

e) A vontade nacional.

A estratégia depende da capacidade dos chefes.

A vontade nacional – é desta que desejo falar – que não se afere em termos materiais e muito menos em termos quantitativos, mas cujos efeitos são quantificáveis, é uma função complexa de algumas variáveis, em que predominam a liderança e a cultura.

Quanto à liderança, que é um factor importante, ela pode gerar-se melhor ou pior, mas viável no tempo. Em qualquer caso os políticos se encarregam dela.

Agora, a cultura, fonte de orgulho nacional, é a força anímica sem a qual a liderança, por mais determinante que seja, pouco vale. Ao contrário, a cultura, entendendo-se estas nas suas múltiplas expressões, conduz um povo aos mais relevantes cometimentos, até de sacrifício e heroicidade. A cultura é pois um dos mais sólidos fundamentos da nacionalidade. Leva muitas gerações, séculos até, para se definir e consolidar, mas pode degradar-se em pouco tempo.

Esta relação da cultura com a capacidade de Defesa não foi esquecida no conceito estratégico de Defesa Nacional definido pelo Governo, e é no âmbito desta relação que se deve

interpretar, mais do que na hierarquia tutelar, a presença de V. Ex.^a, Senhor Ministro, neste acto solene, imprimindo-lhe assim um alto significado.

Esta presença, que traduz o interesse de V. Exa. pelos assuntos de cultura, alinha-se perfeitamente com a postura das instituições científico-culturais de em conjunto desenvolver esforços para preservar e fortalecer a cultura do Povo Português, e assim contribuir para a defesa da individualidade da Nação.

Também esta sessão tem acrescida solenidade e brilho que lhe confere a presença de dois distintos marinheiros que ocupam os lugares mais cimeiros da hierarquia militar. Dirijo amigas saudações aos senhores Almirantes Chefe do Estado-Maior-General das Forças Armadas e Chefe do Estado-Maior da Armada, cujo interesse pela Academia de Marinha tem sido demonstrado, até independentemente da sua posição hierárquica. Naturalmente que a sua presença mereceria mais alargadas considerações, mas não me alongarei nelas pois que são santos da casa! Embora deles se esperem alguns milagres!

Para os participantes, e particularmente os que trazem valiosas contribuições para o esclarecimento da verdade histórica, vai uma palavra de apreço da Academia de Marinha. Uma especial palavra devo dirigir aos que se deslocaram do estrangeiro para se associarem a esta homenagem e prestarem um significativo contributo com as suas comunicações. Formulo votos por que este Simpósio, além dos êxitos que lhe estão assegurados, reforce os laços de amizade pessoal que devem persistir numa comunidade científica e cultural.

*
* *

D. João II foi um soberano de estatura universal. No seu reinado Portugal deu os grandes passos da sua expansão marítima. O plano da Índia conheceu nas navegações do seu tempo os primórdios da sua consecução.

Não desejo entrar – até porque os meus conhecimentos de história são limitados – na polémica sobre a origem do plano da Índia. Este pode até ter sido sonho nas mentes do Infante D. Henrique ou mesmo D. Pedro, teses apontadas ou defendidas por ilustres historiadores.

Uma coisa porém é certa. Foi D. João II quem, da sua iniciativa ou herdando a ideia dos seus avós, pôs em prática um plano bem arquitectado, no qual perseverou e do qual toda a expansão marítima portuguesa foi corolário. No seu reinado os progressos científicos da náutica, cartografia e arquitectura naval culminaram num zenite de renascimento.

Por isso é considerado o maior rei de Portugal. Por isso na passagem do 5.º Centenário da sua morte, a sua memória é merecedora de dignas e expressivas comemorações.

Merecia um congresso internacional em que exaustivamente se aprofundasse a sua acção vista dos vários ângulos em que a exerceu, particularmente a do mar e do universalismo lusiada, de que foi o principal obreiro. Um congresso de grande dimensão e projecção internacional.

Este Simpósio, as Academias disso têm consciência, não está à altura daquele Rei. Não tem a grandeza nem a projecção que deveria ter. Para tal não se conseguiram os apoios financeiros necessários, quer no âmbito estatal quer privado. E modestos foram os únicos meios disponíveis da Marinha. Apenas a nível dos participantes e a qualidade dos seus trabalhos estarão à altura das comemorações.

No entanto, alguns apoios exteriores não sendo de grande monta constituíram gestos muito significativos que é justo aqui registar e agradecer: o da Câmara Municipal de Lisboa e do Banco Comercial Português.

A conferência de abertura é confiada a uma personalidade bem destacada no mundo científico da História e reconhecida autoridade na área da História do Príncipe Perfeito: a Prof. Dr^a. Manuela Mendonça Fernandes, a quem agradeço em nome da Academia de Marinha a participação nesta sessão de abertura.

O encerramento do Simpósio será assinalado pela conferência de um dos mais altos expoentes das Ciências históricas: o Prof. J. Veríssimo Serrão, que uma vez mais num admirável sentido de lealdade académica acedeu a prestar a sua inestimável colaboração

*
* *

A cultura é palavra mística e doce, para exprimir um conceito vago, indefinido e complexo, que se aprecia mais pelos seus efeitos do que pela sua causa ou origem.

Cultura pode ser o conjunto do património e actividades espirituais do homem e assumir aspectos científicos, artísticos, antropológicos, sociológicos, éticos, religiosos. Qualquer porém que seja o ângulo sob o qual se observe o fenómeno ou estado de cultura, seja do ponto de vista do conhecimento ou sabedoria, seja dos valores sociais ou artísticos, tem de se concluir que a cultura, mais do que outros factores, caracteriza uma sociedade, um povo, uma nação, e está por isso na base da sua coesão.

Ora a identidade de uma Nação, que não é um mito como as tendências economicistas pretendem fazer crer, mas sim o valor patrimonial conjunto de características que a distinguem de outras, entre elas a língua, os cultos, os mitos, os costumes, as tradições, as idiosincrasias e principalmente o seu passado histórico, numa palavra a sua cultura, está hoje mais do que nunca ameaçada dos mais variados embates e desgastes. Mas a cultura de um povo é um pilar tão forte da sua personalidade que tende a resistir tenazmente aos revezes a que se encontra sujeito.

André Malraux, escritor francês que foi Ministro da Cultura de França, afirmou:

«Uma cultura só morre vítima da sua própria fraqueza.»

Se assim é, para perseverar a cultura e «ipso-facto» a identidade de uma nação, não basta apregoá-la, admirá-la ou mesmo estimulá-la; é necessário persistentemente revitalizá-la.

Contribuir para este objectivo é anseio das academias e instituições culturais que hoje se reúnem irmanadas numa cruzada de revigoramento da cultura nacional. Deste lugar desejo expressar aos Presidentes destas instituições, meus colegas ou melhor cúmplices nesta conspiração de cultura, a honra em falar também em seu nome, certo de que estão empenhados em desenvolver acções conjuntas nesse sentido, de que este Simpósio é um exemplo.

O motivo escolhido é paradigmático. D. João II foi um Rei que, como nenhum outro, soube consolidar a independência e a individualidade da Nação Portuguesa, e difundiu através do Mar o universalismo lusiada, elemento integrante da cultura portuguesa, que perdurou até aos nossos dias.

A cultura, como tentei mostrar, é um bem fundamental de um povo. Neste momento em que se exaltam as virtudes de um Rei que pela sua visão e liderança, mas principalmente pela vontade nacional, levou o Povo Português a todos os cantos do Mundo, é oportuno recordar a sua divisa:

«Pela Lei e pela Grei»

Pela Lei zelam, ou deviam zelar, certamente os órgãos do Estado, mas também a classe política. E quanto à Grei? O futuro desta não se confina à acção do Estado. Aqui a comunidade cultural, e em especial as instituições académicas, têm uma palavra a dizer.

Essa palavra é: Cultura.

Porque a cultura é a alma do povo.

Tenho dito.

CONFERÊNCIA INAUGURAL
«CERIMONIAIS RÉGIOS NA CORTE DE D. JOÃO II»
pela
Prof.^a Doutora Manuela Mendonça Fernandes

Cerimoniais Régios na Corte de D. João II

Prof. Dr.^a *Manuela Mendonça*⁽¹⁾

Seja a minha primeira palavra para felicitar a Academia da Marinha, prestigiada Instituição que, em boa hora, assumiu organizar este Congresso sobre D. João II, porventura o maior monarca da nossa História. A segunda palavra é para agradecer o convite que me foi dirigido para, nesta sessão de abertura, trazer mais algumas informações sobre o tempo, a corte e o monarca, cuja celebração aqui nos congrega.

Falemos então de cerimoniais régios no século XV e, particularmente, na Corte de D. João II⁽²⁾.

1. A corte dos reis portugueses, como as restantes cortes da Europa ocidental, procurou, ao longo do século XV, formas diversificadas de afirmação. Uma das formas mais cultivadas foi visível através de cerimoniais e protocolos, cuja organização tendeu a sofisticar-se à medida que os monarcas, progressivamente seguros do respectivo poder, procuravam institucionalizá-los por meio de ritos.

No final da Idade Média, também os reis da dinastia de Avis impuseram a sua autoridade, procurando consagrá-la através de uma base exterior de manifestações, a que podemos chamar cerimoniais. E puderam fazê-lo na medida em que a corte se transformou em local de vida organizada. A pompa régia foi-se progressivamente sofisticando, sendo, em simultâneo, pressuposto e consequência de um reino em processo de centralização. Generalizou-se então o engrandecimento do mais pequeno acto, desde que inserido na vida da corte.

2. Mas enquanto em Portugal se davam os primeiros passos neste domínio, noutras monarquias europeias tinham-se já institucionalizado os cerimoniais próprios de alguns grandes momentos. Paradigma, na época, era certamente a corte de França, na qual se destacavam quatro grandes actos que, tradicionalmente, constituíam outros tantos cerimoniais régios. Refiro-me à Unção, à Coroação, às Entradas e aos Funcrais. Trata-se de momentos isolados, envolvidos em ritos simbólicos, que foram o ponto de partida para a etiqueta permanente, numa ligação directa entre os protocolos e os cerimoniais de corte.

Embora o nosso objectivo seja sistematizar os conhecimentos de que dispomos sobre os cerimoniais portugueses, é fundamental apresentar uma breve síntese dos aludidos cerimoniais franceses, pois só podemos analisar em profundidade o que se passava neste reino situado nos «arvaldes ou fins da terra», conforme o localizou geograficamente Álvaro Lopes de Chaves⁽³⁾, comparando-o com o que se fazia nos reinos mais próximos. Lembremos então os 4 momentos já referidos⁽⁴⁾.

UNÇÃO E COROAÇÃO. O carácter sagrado dos reis franceses vinha-lhes da convicção de que eram ungidos com o mesmo óleo santo que descera do céu no dia do baptizado de Clóvis. Assim como os anjos haviam «santificado» o primeiro rei franco que aceitou o cristianismo, assim essa qualidade se mantinha nos seus descendentes, dando à respectiva realeza a marca do «sagrado». Por isso esse gesto ou rito – a unção – era fundamental ao futuro rei, sendo um acto de significado duplo, já que o entroncava na realeza como «ungido», enquanto sinal bíblico

e como «sagrado», enquanto rei franco. A Unção era recebida por cada príncipe herdeiro ainda em vida do respectivo antecessor e, até ao século XI, era condição indispensável à coroação. Esta seria então apenas o reconhecimento de uma realidade, ou marca anteriormente recebida. Posteriormente as duas cerimónias - unção e coroação - passaram a fazer-se no mesmo momento, mas sempre em vida do predecessor régio.

Esses dois actos eram então designados por SAGRAÇÃO. Por esta cerimónia procedia-se à aceitação sagrada e profana do que poderíamos chamar uma raça eleita, que a isso tinha direito pelo carácter transcendente da unção. O novo rei surgia progressivamente imbuído de uma soberania legítima, sendo já detentor de uma dignidade imortal. Dela emergia o conseqüente corpo imortal do rei. É na sequência desta concepção que surgirá a teoria dos dois corpos do rei^(*): o mortal e o imortal, que viria a ter a sua expressão máxima nos funerais régios.

ENTRADAS. As entradas régias eram um acontecimento fundamental na acção do novo monarca. Tratava-se do momento em que ele era recebido como rei e soberano em todas as grandes urbes, o que constituía um momento privilegiado de representação. Um grande cerimonial era indispensável à valorização do acto, tanto por parte do monarca como por parte da cidade que recebia.

Foi sobretudo a partir do século XIV que esses cerimoniais ganharam realce e verdadeiro significado, o que deve ser entendido no quadro da evolução política e económica dos reinos. Com efeito, se a entrada significava a aceitação feita pela cidade ao novo rei, a sua grandiosidade era igualmente símbolo da importância, sobretudo social e económica que essa cidade ocupava no reino. É por isso que os grandes senhores dessas cidades aproveitavam as Entradas régias para manifestarem os respectivos poderes. A cerimónia iniciava-se por uma procissão fora de muros, onde se incorporavam todos os grupos representativos da cidade. Eles iam esperar o monarca, encenando a total disponibilidade para o serviço régio. Mas todo o cerimonial era pautado por um duplo objectivo: aceitar o novo rei e garantir privilégios, com o reconhecimento das liberdades urbanas. A partir de 1431 também o clero passou a incorporar-se nas procissões, movimentando-se assim para acolher o rei fora de muros, acompanhando-o depois em cada passo da Entrada e, com todos os outros intervenientes, aclamando-o como o senhor legítimo.

A partir de Luis XI, mais precisamente a partir de 1484, deu-se uma inovação significativa neste cerimonial: ao chegar à cidade onde ia ser recebido, o rei passou a fazer-se preceder pelo chanceler, que transportava o selo régio. Deste modo, esses solenes momentos deixavam de significar apenas a aceitação do monarca como símbolo da justiça, para passarem a significar o recebimento ao governante de um povo, que vinha revestido de um poder justo e legítimo. Por isso não bastava que a espada, recebida no momento da aclamação pelo rei como símbolo de justiça, o precedesse. A partir de Luis XI era o «corpo moral» do reino que em cada acto se garantia. Ao rei não cabia o simples exercício da justiça, mas a justa manutenção de um estado. Por isso o monarca deveria ser recebido no seu duplo atributo: corpo político e corpo moral.

As entradas régias movimentavam, no século XV, uma multiplicidade de intervenientes, todos com posturas individuais e objectivos próprios. Eram os figurantes de um grande projecto. A partir do século XVI o cerimonial viria a ser progressivamente alterado para, com Luis XIII, comportar um actor único: o rei.

FUNERAIS. A partir de 1422 as tradicionais cerimónias dos funerais passaram, em França, a revestir-se de uma pompa e significado diferentes. Essa mudança ficou marcada pelo

funeral de Carlos VI. Nele se utilizou, pela primeira vez, um modelo importado de Inglaterra: a efígie do rei, acompanhando o seu próprio funeral. Esta efígie, que inicialmente não representava mais que o monarca defunto, passou depois a ter um outro significado. Como que desligando-se do corpo que iria descer ao túmulo, ela viria a ter como função perpetuar, no reino, o corpo que não morreu: o corpo imortal do rei. Assim a considerou o Parlamento de Paris em 1498. Esta alteração de significado mergulha fundo na continuidade régia. É ela que dá sentido à expressão: *O rei está morto, viva o rei!*. São os dois corpos do rei que ali estão presentes. Ao lado do rei morto, no seu corpo material, que será entregue à terra, permanece o rei transcendente, o rei sempre vivo, personificado na efígie, vestida e ornamentada com todas as insígneas reais. Esta solução, que garantia a continuidade da realeza, através de um corpo imortal, assegurava igualmente que jamais haveria um vazio de poder.

A realidade desta simbologia supunha que o sucessor não estivesse no funeral, pois não podia haver dois reis em simultâneo. Então, toda a pompa se desenvolvia em volta do corpo morto do monarca defunto e da sua efígie, presença viva da sua imortalidade política. Conduzidos separadamente ao cemitério, só o corpo material lá seria deixado. No regresso, a efígie podia já encontrar-se com um outro corpo, o do novo rei. E o ciclo recomeçava.

Todos estes cerimoniais se desenvolveram até ao final do século XV, tendo atingido o auge nos princípios do século XVI. Depois, a progressão do absolutismo régio, aliada à vontade dos monarcas, estabeleceram alterações, adaptaram rituais, sempre na tentativa de oficializar símbolos e gestos ao serviço de um único personagem: o Rei. E esta prática viria a ser não só a força da realeza, mas o segredo da sua longa permanência.

3. E em Portugal, como decorriam os momentos correspondentes a estes?

São muito poucos os apontamentos de que dispomos para conhecer estes cerimoniais. É certo que o protocolo de corte se foi aperfeiçoando até tomar formas sofisticadas visíveis em acontecimentos, como por exemplo as cortes. Mas grandes momentos ou cerimoniais especificamente régios não aparecem testemunhados como rituais organizados com rígidas normas de protocolo. Em termos pontuais, vamos estabelecer a comparação com os quatro exemplos franceses que acabámos de referir. Fá-lo-emos a partir da análise das Crónicas, numa monarquia legitimada, como passou a ser a de Avis.

UNÇÃO, COROÇÃO. Poucos autores portugueses têm dedicado os seus trabalhos a este tema. Cumpre, no entanto, referir os estudos de Paulo Merêa⁽⁶⁾ e António Brásio⁽⁷⁾, que, pode dizer-se, consagraram a ideia de que os reis portugueses não eram ungidos nem coroados. Porém, em estudo recente, José Mattoso⁽⁸⁾ contraria essa ideia. Considera este historiador que é «demasiado imprudente tirar ilações apressadas» das omissões dos cronistas, para entender que estas devem significar antes «um reduzido interesse dos cronistas régios pelos rituais de investidura régia, ou se se preferir, uma autêntica incapacidade para traduzir na escrita a linguagem gestual, mesmo a mais solene». Desse modo, a falta de informação não deve significar a inexistência de tais cerimónias, que o autor demonstra, com documentos, terem existido, pelo menos na primeira dinastia. Contudo, admite sérias dúvidas para o período posterior a D. João I. Também Margarida Garcês⁽⁹⁾ abordou esta questão, apresentando outras explicações para as mudanças verificadas no tempo de D. João I. José Mattoso escreveu que a tradição destas cerimónias se interrompeu com o rei da Boa Memória por este ser «bastardo e professo de uma ordem militar. Não podia ser ungido nem coroado sem autorização da Santa Sé». Explica assim o autor a necessidade da petição feita ao papa em 1428, por este monarca, que lhe foi conce-

dida, mas que D. João I não utilizou, eventualmente porque «a bula de Martinho V exigia-lhe que prestasse o juramento de fidelidade à Santa Sé, coisa que os reis portugueses não praticavam havia muito». Margarida Garcês considera que «os caminhos da sacralização dos reis portugueses foram outros e suficientes para estabelecerem a ligação directa com Deus, sem terem de pagar o custo da mediação eclesiástica». Mas estas afirmações tornam-se relativas se considerarmos que, em 1436, D. Duarte repetiu o pedido à Santa Sé, que igualmente lho concedeu. No entanto, mais uma vez, a concessão não foi utilizada; também D. Pedro, enquanto regente, parece ter querido preparar um grande cerimonial para a coroação de Afonso V, mas acabou igualmente por não o levar a efeito.

Sem dúvida que o aprofundamento destas questões nos levaria muito longe, na análise da supremacia do poder espiritual sobre o temporal ou vice-versa. É curioso reparar na importância – mítica, embora – que os reis atribuíam à unção. Só assim se explicam os pedidos dos primeiros monarcas de Avis. No entanto, quando o poder espiritual, usando da autoridade que lhe era reconhecida, exigiu a submissão do poder temporal, os reis detiveram-se. Da minha perspectiva, penso poder explicar o que se passou com D. João I. Como afirma Mattoso, não pôde ser sagrado no momento da aclamação, mas não perdeu de vista a importância do acto, que se afigurava indispensável para legitimar o seu poder. Por isso, fez a respectiva petição ao papa, mas frente às exigências desistiu, pois já tinha experimentado a «segurança» do seu poder. D. Duarte, ainda próximo de seu pai, tentou novamente, mas não podia ceder frente ao poder espiritual, cujas exigências se mantinham, no próprio momento em que procurava dominá-lo. E assim se foi distanciando o poder do gesto sagrado, mantendo e vincando o gesto profano.

Independentemente das razões por que tal aconteça, a verdade é que não encontramos em Portugal esses rituais na dinastia de Avis. O que há é um ritual paralelo, isto é, o juramento e, posteriormente, a aclamação. Aquele era feito logo que o príncipe herdeiro nascia, enquanto que a aclamação tinha lugar após a morte do antecessor. Mas os rituais inerentes a estes actos não se revestiam de grande ou sofisticada pompa, sendo as cerimónias feitas de acordo com os recursos do momento. Analisemos:

JURAMENTO: este parece ter sido o acto mais importante na sucessão régia portuguesa, pois a existência de um príncipe jurado apresentava-se como indispensável à segurança do reino, tal como ficou claro nalguns passos das crónicas. É disso exemplo a proposta feita por D. Pedro e aceite por seus irmãos, após a morte de D. Duarte. Propôs então o infante que, dada a pouca idade do príncipe herdeiro e os riscos de doença e morte serem imensos «por sermos fóra d'algumas duvydas, que por sua morte em tal tempo podiam sobrevir, que o Senhor Yfante Dom Fernando, seu Irmaão, seja logo aquy yntitulado, e jurado por Pryncepe, e seu Erdeiro, até que a Deos praza de dar a ElRey nosso Senhor, Fylho, que de tal nome se possa yntitular, e o sobceda...»⁽¹⁰⁾. Foi deste modo jurado D. Fernando e passou a usar o título de «príncipe» até ao nascimento do primeiro filho de Afonso V. Este cuidado manifesta bem a importância que, na geração de Avis, tinha a existência de um príncipe jurado.

No entanto, a cerimónia ficou muito vagamente referida por Fernão Lopes, no reinado anterior. Apenas se lhe refere a propósito de D. Afonso, o primogénito de D. João I, registando que «Foi bautizado aos tres dias d'Outubro, em Santa Maria d'Alcobaça dese lugar e deulhe el Rey procuradores pera receber por elles menagens daqueles a que pertencese de as fazer...»⁽¹¹⁾. Quando D. Duarte nasceu nada ficou registado, nem sequer, o que seria mais natural, quando o primogénito morreu. Esta omissão é estranha numa dinastia em processo de legitimação e

torna-se difícil de entender, por esse mesmo motivo, que se tenha tratado de um lapso do cronista. É um problema a colocar, mas que ficará para outro estudo. Acrescentaremos ainda que as fontes sobre esta cerimónia são igualmente escassas ao longo de toda a primeira dinastia. Como informação directa, apenas temos conhecimento de um documento registado por Gama Barros, relativo a D. Dinis, filho primogénito de D. Afonso IV, que é «documento indubitável de se lhe ter feito menagem em vida ainda do avô, el-rei D. Diniz, a 14 de Junho de 1317»⁽¹²⁾.

Retomemos a dinastia de Avis, para recordarmos o que se quando com o primogénito de D. Duarte, o futuro rei D. Afonso V. O cronista escreveu que, depois de D. Duarte ser aclamado como rei, o infante D. Afonso «foi logo ali jurado em auto solene...»⁽¹³⁾. Rui de Pina acrescenta ainda que este foi o «primeiro filho herdeiro dos reys destes Regnos que se chamou Príncipe, porque atee elle todoloos outros se chamaram Ifantes primogenitos herdeiros». Aqui estamos perante uma novidade: o título de «Príncipe» dado ao herdeiro. Cabe perguntar se é ele que traz consigo a institucionalização do cerimonial do juramento, já que, a partir de então, os cronistas jamais deixaram de o registar. É uma interrogação para que, até ao momento, não temos resposta.

Jurados foram, igualmente, os filhos de D. Afonso V. Nascido D. João, foi baptizado daí a oito dias e «d'hy a um mês foi per todosos três Estados do Reyno sollenemente jurado por Principe legitimo herdeiro...»⁽¹⁴⁾. Os cronistas acrescentam que se fizeram grandes festas. Há uma curiosa particularidade nos registos deste reinado de D. Afonso V. Quando o cronista indicou os filhos do monarca, escreveu que a rainha teve um primeiro filho que morreu «e depois pario logo a Ifante Dona Joana, que sempre se chamou Pryncesa atée o ano que vinha de mil e quatrocentos e cinquenta e cinco, em que o Pryncepe Dom Joam naceo, e depois se chamou Yfante...»⁽¹⁵⁾. Esta notícia parece confirmar a hipótese que colocámos antes, isto é, que o título de «príncipe» supunha o juramento, já que a ineficácia do acto, pelo nascimento de um sucessor varão, retirava o título à «Princesa».

O juramento tornou-se de tal modo importante que, quando nasceu D. Afonso, primogénito do Príncipe D. João, foi solenemente jurado em Arronches, tendo D. Afonso V declarado que «sendo caso que elle ouvesse filhos da Raynha, e o Principe falecesse primeiro que elle, que a socessam do Reyno ficasse ao Infante dom Affonso seu neto, e logo ahy o declarou por seu herdeiro, e deixou ordenado que o jurassem, como logo dahy ha pouco com muyta solemnidade todos jurarão por herdeiro dos Reynos de Portugal, e dos Algarves»⁽¹⁶⁾. É interessante realçar que D. Afonso foi jurado quando seu pai ainda não reinava, o que constitui uma inovação e reforça a ideia da importância crescente do acto.

Estamos, pois, diante de um acto jurídico que ganhou progressiva importância, ainda que não tivesse grande pompa ou cerimonial. Todos estes momentos ficaram registados como tendo sucedido em «auto solene», mas nada mais. Curioso paradoxo: um gesto, um rito, sem cerimonial próprio, tornou-se indispensável e foi condição necessária à pacífica sucessão do reino.

ACLAMAÇÃO: Que diremos quanto à aclamação? Este momento já comporta uma cerimónia com um rito próprio.

D. Duarte e D. Afonso V foram aclamados no dia seguinte às mortes dos respectivos pais.

D. João II fez diferente: «se ençarrou em sua câmara três dias» e só ao fim desse tempo foi «alevantageado por rei». Pela primeira vez, apesar do ritual se manter, verifica-se a escolha de um momento específico, determinado por vontade do herdeiro. Guardado o luto pelo rei desa-

parecido, o seu sucessor faz-se esperar e este seu gesto engrandeceu a aclamação. Por outro lado e a aceitar a informação de Álvaro Lopes de Chaves, preparou todo um cerimonial.

Estamos perante um processo que se foi construindo e valorizando, mas respeitando sempre o momento fundamental, isto é, o «alevamento» que, em qualquer caso, se fazia após a morte do monarca, mas antes do respectivo «saimento». A este propósito referiremos ainda que o corpo do rei defunto nunca se encontrava junto do local da aclamação, tendo sido levado antes pelos seus, para celebração de exéquias. No local da morte ficava apenas o futuro rei. Este, no dia da aclamação, devia levantar-se cedo, confessar-se e comungar, para que ao receber o ceptro real tivesse a alma limpa como limpo deveria ser o seu reinado. Penso que é nesta participação que devemos considerar a «sacralidade» do acto da aclamação. Sem dúvida que não haveria um cerimonial público, mas esta Missa a que o futuro rei assistia no dia da própria aclamação não podia, de modo algum, omitir o acto subsequente, mas antes criaria condições ideais para ele. De resto, conhecemos a descrição da cerimónia, certamente organizada pelo próprio D. João, como referimos⁽¹⁷⁾. Nesse documento ficou determinado que seria celebrada «missa do Sprito Santo cantada...». E é após este acto sagrado que o futuro monarca «será vestido de huma opa roçaguante de pano d ouro e irá acompanhado de todos os grandes e prelados e outra gente nobre...e diante dele hirão officiaes d armas com suas cotas d armas vestidas e diante elle sua espada alevantada e o porteiro moor e os porteros da camara... e nesta maneja hirá onde o dito auto se ha de fazer». Há, portanto, uma sequência nos dois actos - o sagrado e o profano. No entanto, também este será sacralizado, como veremos.

A cerimónia profana era feita no exterior do Palácio, no terreiro. Ali se colocava um estrado e sobre ele uma cadeira, com dois degraus, onde o futuro rei se sentaria.

Com a bandeira real levantada pelo alferes-mor, procedia-se a um discurso. Findo este, seria apresentado ao futuro rei o Evangelho, sobre o qual faria o seu juramento. Depois era a vez dos senhores. Só após este ritual se davam os pregões que declaravam a existência do novo rei. A partir de então a bandeira corria as ruas aclamando, com as gentes, o novo rei, enquanto no terreiro real os presentes lhe beijavam a mão, como seu novo senhor e monarca. Após este dia de glória para todo o reino, o rei recentemente aclamado e, com ele, toda a corte, iriam continuar o luto pelo monarca defunto. Como rei, o soberano acompanharia, posteriormente, o «saimento» do seu antecessor. No entanto, só depois deste efectuado receberia os «juramentos e menagens» dos súbditos.

Na cerimónia de aclamação, a bandeira real testemunhava a aceitação de um novo rei. Mas com D. João II, a espada, símbolo da justiça a defender pelo monarca, estava igualmente presente, como símbolo, na aclamação.

ENTRADAS: No século XV não havia ainda uma cidade escolhida para centro da administração. No entanto, a corte privilegiava já o triângulo Santarém, Lisboa, Évora, para as suas mais longas permanências. Eram estas as principais povoações do reino, embora muitas outras vissem passar a corte e a acolhessem esporadicamente.

Se exceptuarmos as informações de Fernão Lopes para algumas das entradas de D. João I, nomeadamente em Coimbra e no Porto, em 1385, poucos são os dados fornecidos pelos cronistas sobre esta prática. Apenas fazem referência à passagem dos monarcas por várias terras, sem descrições exaustivas dos cerimoniais usados nas «entradas» no século XV. No entanto, referem por vezes a frase «na primeira vez que o rei foi àquela cidade». Um episódio descrito por Garcia de Resende, indica bem a pompa que havia nesses acontecimentos. O cronista diz que a primeira vez que o rei entrou em Lisboa «foy hua muyto grande entrada, e solenissimo rece-

bimento de grandissimas festas e muitos e grandes gastos e despesas, cousa que foi nomeada por grande, e ouve ahy homens que gastaram muyto...»⁽¹⁸⁾. Descreve depois um pormenor, sem dúvida anedótico, mas de todo o interesse para informar sobre a mentalidade. Conta que um Fernam Serram «vendeo duas quintas, e gastou tudo em atavios e vestidos, amtre os quaes fez hum gibam borlado de pedras e pedrarya que valia muyto». O rei considerou demasiada ostentação e uma vez, estando com ele à mesa, perguntou-lhe: «Fernão Serram, quantas quintas fazem um gibam?». E, no entanto, o rei gostava de pompa. Prova-o uma outra informação de Garcia de Resende, quando escreveu, a propósito dos nobres que o rei mandara justicar: «...e por dom Alvaro de Atayde disse, quando foy a sua grande entrada em Lisboa, hindo debayxo do paleo: Não se pode negar, que sem don Alvaro Lisboa não presta pera nada: e isto dizia, porque dom Alvaro por ser muy principal sempre nos taes dias levava os Reys pollas redeas, e era tão sabedor, cortesão e gracioso, que elle por si fazia festa.»⁽¹⁹⁾. Esta informação permite, por outro lado, reconstituir a solenidade da entrada régia, identificar a procissão e o destaque da posição do rei, conduzido «debaixo do paleo».

Certamente que uma busca exaustiva noutras fontes de informação, nomeadamente nas Câmaras Municipais, que já iniciei, poderá oferecer-nos mais elementos, mas esse trabalho ainda não está concluído.

FUNERAIS: Nos funerais dos monarcas portugueses do século XV verifica-se uma constante: o funeral e o saimento. São duas realidades que aconteciam com um intervalo de tempo mais ou menos longo. A primeira necessidade depois da morte do monarca era transportá-lo a um local, onde seria «velado» – uma igreja sempre. A sua permanência ali podia durar alguns dias, meses ou até anos, como foi o caso de D. João II. Depois seria conduzido ao local onde lhe tinha sido preparado o túmulo definitivo. Mas o normal era que o intervalo de tempo entre estes dois acontecimentos fosse curto.

Pode então dizer-se que nestes acontecimentos havia sempre duas partes: uma primeira que consistia nos cerimoniais que decorriam apenas nos dias seguintes ao da morte, com a exposição do corpo e as solenes exéquias. Uma segunda, de não menor solenidade, que se designava por «saimento». Esta designação era também aplicada quando, noutras terras, se faziam solenes exéquias, mas certamente por extensão, porque o seu real significado está ligado à «saída» do cadáver para a sua morada definitiva, isto é, ao cortejo fúnebre.

Estes momentos ficaram bem marcados em todas as crónicas, para os monarcas de Avis. Seja o caso de D. João I. Morto o rei, foi colocado num «ataúde de chumbo bem soldado». Ao cair da noite foi solenemente conduzido à Sé de Lisboa, onde ficou depositado na capela de S. Vicente. Durante o tempo que ali permaneceu sempre estiveram ali nobres e clérigos e rezaram-se muitos ofícios e missas, como era costume. No dia seguinte ao da morte procedeu-se à aclamação do novo rei. O saimento para o mosteiro da Batalha deu-se a 25 de Outubro... Foi nesta altura que todo o reino se mobilizou e as respectivas representações foram acompanhar o «saimento». Com ele seguiu também o novo rei que, como era norma, receberia obediência dos povos em cerimónia marcada no final deste acto.

Embora com algumas diferenças, por o sucessor ser menor, também com a morte de D. Duarte se fizeram idênticos funerais.

A propósito da morte de Afonso V, o cronista registou que «foy seu corpo logo metido em hum ataude, e posto sobre huma azemalla que com Cruzes, tochas, e Clerigos foy pollo conde de Monsanto, que hy era, e per outros Fydalgos levado ao Moesteiro da Batalha, e enterado na casa do Cabido, onde jaz atée aver sua sollene merecida sepultura.»⁽²⁰⁾. Portanto,

embora o ataúde tenha sido levado à Batalha, não ficou no seu lugar definitivo. Essa mudança foi objecto do segundo cerimonial.

O saimento fez-se no mês seguinte e, já aclamado rei, lá estava D. João II «em pessoa acompanhado de todos os grandes, e nobres de seus reynos, e de outra muyta gente honrada: o qual saymento fez muyto perfeitamente, e com grande sentimento no dito Mosteyro»⁽²¹⁾. Dali partiu o monarca directamente para Évora «e no mes de Novembro deste anno de mil e quatrocentos e oitenta e hum forão juntos na Cidade todos os grandes senhores, e pessoas principais, e alcaydes mores, e assi todos os precuradores das Cidades, e villas notaveis pera Cortes...»⁽²²⁾.

O último funeral régio do século XV foi o de D. João II. Morto no Alvor, o monarca tivera o cuidado de tudo deixar preparado para a sua trasladação para Silves. Ele sabia que o seu sucessor teria outras ocupações antes de lhe organizar o «saimento». Com efeito, esta cerimónia só seria realizada por D. Manuel em 1499.

Como fica claro, nenhum dos grandes cerimoniais comuns ao ocidente medieval encontraram inovação na corte portuguesa. Citando mais uma vez Álvaro Lopes de Chaves direi que, talvez por ficarmos nesta ponta do mundo, só «mais tarde que as outras nações» tivemos esta diversidade». Com efeito, podemos afirmar que tanto estes cerimoniais, como outros que marcavam os momentos mais solenes na vida de corte, sofreram a progressiva introdução de um protocolo, só visível a partir dos últimos 30 anos do século XV.

Direi mais: dos festejos – grito espontâneo por um bom momento vivido – passou-se então ao formalismo. Nesta dinâmica de passagem, os cerimoniais foram-se acentuando. Entrou-se então progressivamente na representação de corte, através da exigência de uma etiqueta pouco a pouco organizada.

Como vimos, no século XV só o «juramento» e a aclamação ou «alevntamento» tinham um cerimonial próprio, contendo, sobretudo o segundo acto, toda uma simbologia. Mesmo assim, os únicos documentos que possuímos, nos quais os mesmos actos são descritos com todo o pormenor, são os referentes ao juramento e à aclamação de D. João II⁽²³⁾. Isso prova o cuidado que então já era posto nos actos e no respectivo registo.

Quanto aos funerais, há um grande estudo a erguer neste campo. O respectivo ritual está, em nosso entender, muito para além das descrições que temos. Há toda uma simbologia que não andaria longe do significado do que se praticava nas outras cortes do ocidente. Pois, que significaria a aclamação feita entre a morte e o saimento? Não estaríamos perante a garantia da «continuidade» do exercício régio, numa espécie de corpo imortal do rei? É uma questão em aberto.

4. Mas foi mais fácil introduzir um cerimonial específico nas ocorrências do dia a dia, do que alterar estruturalmente os grandes momentos já consagrados. Quer isto dizer que no final do século XV, nomeadamente durante o reinado de D. João II, vamos progressivamente assistindo à introdução de uma etiqueta diária na corte. E torna-se fácil encontrá-la, se observarmos o quotidiano. E porquê?

É que na afirmação do poder régio, a organização da etiqueta era indispensável. Isto porque essa representação do dia a dia exigia a presença de todos os figurantes. O cerimonial punha ao vivo os faltosos, o que lhes retirava prestígio junto dos monarcas. Neste contexto, o rei tinha também como função observar com rigor o carácter, as motivações, as capacidades e limites de cada cortesão. Caminhava-se então para um universo em que o indivíduo devia ser considerado sempre pelas suas implicações sociais na relação com os outros. Esta atitude foi

de fácil estabelecimento no século XV. Progressivamente, vamos assistindo a uma rígida hierarquia de servidores que se perfilavam na corte e, com ela, ao estabelecimento de um protocolo cada vez mais exigente. A par disso, há que considerar uma outra realidade: serão os homens que no dia a dia servem o monarca, os que ele privilegiará com missões de confiança. Isto quer significar a existência de um grupo «total e gratuitamente» disponível para o serviço régio.

Num reino distante e periférico, os ritos do protocolo têm maior aceitação. É uma forma de afirmação, que poderemos entender estabelecendo um paralelo com a corte da Borgonha. Não seria a consciência de não ser reino que levou à imposição e desenvolvimento de grandes cerimoniais naquela corte? Em Portugal, poderemos encontrar essa motivação na consciência de ser periférico. Mas independentemente das motivações para a fixação desses actos, a verdade é que temos que considerar uma influência grande em Portugal do protocolo borguinhão. Terá sido apenas coincidência? Concerteza foi mais que isso, pois não podemos esquecer a íntima relação que se estabelecera entre as duas cortes após o casamento de Filipe, o Bom, com D. Isabel, filha de D. João I. Mas continuemos.

A condição primeira exigida a um monarca para conseguir impôr um cerimonial era dominar a nobreza. Essa condição do protocolo era também uma das suas consequências. A rigidez da exigência afastava a autoridade para um nível superior, o que criava «camadas» sucessivas de escalões. Cada um era chamado a responder diante do soberano, mas também a exigir, frente aos que lhe eram inferiores. Certamente foi o conhecimento da importância dessa hierarquia que levou os nossos monarcas dos finais do século XV a preocuparem-se em lhes determinarem os respectivos «assentamentos». Vou socorrer-me do código de Álvaro Lopes de Chaves, para analisar alguns preciosos escritos que ajudam a fazer luz sobre esta problemática.

Diz o autor que no ano de 1482 (há um erro de data, pois neste ano já governava D. João II), Afonso V fez um conselho em Coimbra para decidir sobre os assentamentos dos senhores. Estamos, pois, perante uma primeira grande preocupação: o estabelecimento das precedências, que seriam determinadas em cortes. Elas lá surgiram, de acordo com as mentalidades: Duque de Viseu, seguido dos filhos... Duque de Bragança, seguido dos filhos (excepção feita para D. Pedro de Meneses, conde de Vila Real, que devia preceder o primeiro filho do Duque de Bragança que não tivesse título). Enfim, sucessivamente se disporiam os outros condes por grau de proximidade com o monarca: primeiro aqueles a quem ele chamasse sobrinhos ou primos e só depois os outros. Motivo de precedência para dois titulares da mesma linhagem e categoria era a linha de «macho» ou «fêmea» de que vinham. Naturalmente que aquela precedia esta...

Ora este estabelecimento de precedências, que poderemos considerar subjectivo, quis D. João II tornar científico e objectivo. Para tanto, mandou fazer um estudo que, mais uma vez, Álvaro Lopes de Chaves deixou registado e que intitulou «Cerimonial de Príncipes»⁽²⁴⁾. Nele o autor fundamentou as precedências, apontando alguns erros que se teriam já verificado noutras cortes. Diz que as dúvidas são normais, pois já tinham sido levantadas no tempo de Carlos Magno. Como é natural, nessa altura tinha surgido a pergunta sobre a supremacia do imperador sobre os reis, vindo a concluir-se por ela. Na sequência disso e com as respectivas justificações, estabeleciam-se as precedências:

1. Imperador, rei e príncipes
2. Duques: (estes têm direito a usar uma pequena coroa e espada; ouvem missa nas cortinas com o rei e, sobretudo, quando vão à corte, o rei deve sair a recebê-los. Em conselho, sentam-se à direita e à esquerda dos reis, na sala devidamente ornamentada.

3. Marquesses, que antigamente eram antepostos aos duques, pois tinham dignidades perpétuas, enquanto que os duques só as tinham enquanto duravam as campanhas militares.
4. Condes, seguidos dos viscondes e barões.

O documento ilustra o estatuto de cada um destes títulos, registando ainda aqueles que cada senhor podia usar. Dispõe ainda os assentamentos que os senhores deviam tomar quando reunissem com o rei: duques à direita e à esquerda, em escabelos. Se fossem só dois sentavam-se à esquerda. Do outro lado, em bancos, sentar-se-iam os prelados, seguidos de condes. Em frente do rei, igualmente em bancos, dispunham-se os letrados e secretários. Esta era a ordem que se respeitaria a partir de então e que se seguiria mesmo se o rei estivesse ausente. Nota-se assim que a corte ia vivendo progressivamente sujeita ao protocolo.

Relativamente ao documento, não posso omitir uma outra disposição da etiqueta, a que de algum modo me obriga a presença nesta casa. Diz o autor que convém analisar as preceções dos ofícios que «trazem dignidades anexas e jurisdição sem ter senhoria nem administração de terra, tal como ofício de almirante e condestável». Discorre então sobre o significado de cada um destes ofícios e as responsabilidades que lhe estão inerentes, para concluir que, junto do monarca, o Almirante deve preceder o condestável e isto por duas razões: primeiro porque trabalha «em mais perigoso lugar, que certo é que ainda que as batalhas de terra sejam muito perigosas, muito mais são as de mar, pois como onde he o maior perigo ali he a maior honra, rasoada coisa é que mais honra receba o almirante que é precedente do mar». A segunda razão é que o almirante tem plena jurisdição no mar, tanto em tempo de guerra como de paz e o condestável só tem jurisdição no tempo de guerra.

E assim se impunham os lugares no conselho e em cortes, sendo certo que esta disposição rígida permitia ao monarca controlar sempre as presenças. E, como dizíamos no princípio, ter permanentemente os cortesãos sob o seu domínio.

Não poderei alongar-me muito mais, mas quero deixar agora alguns exemplos concretos de outras preocupações com o protocolo, também visíveis na corte de D. João II. A fonte continua a ser Álvaro Lopes de Chaves. Seja o caso das instruções dadas ao Príncipe D. Afonso sobre o modo de escrever as suas cartas aos Reis Católicos, antes do casamento: o príncipe escreveria por seu punho e encimaria a carta com a expressão «Mujto Alto Senhor», ou «Mujto Alta Senhora» e antes do texto repetiria «Senhor». Ao terminar diria «que lhes beijava as mãos e nom poer fim nas cartas nem dizer de minha mão, senão em tal lugar, a tantos dias...». E no «sobre escrito» escreveria «Ao Muito Alto, muito excelente, e poderoso senhor el rei de Castella meu senhor e padre...»

Orientações semelhantes eram dadas nos regimentos, de que é exemplo o que foi «determinado e feito em Evora na era de IIIJLXXXIIJ pera Dioguo da Silva Ayo do senhor dom Manuel quando a segunda vez foy a Castella»⁽²⁵⁾. Todo o modo de proceder de D. Manuel na corte dos Reis Católicos ficava pormenorizadamente estabelecido neste Regimento, que é um precioso documento, não só para análise das preocupações com a etiqueta, mas também da mentalidade do rei português frente aos monarcas seus primos. Apenas um exemplo do que ficou estabelecido, a ilustrar o tipo de preocupações: «Pergunta Dioguo da Silva se dara vosso Primo aguo a as mãos aos Reix sendo seu convidado». O secretário régio esclarece logo a seguir que «esta pergunta se fez dipois alguns dias e nom foy a ella respondido porque loguo socederão cousas em contradição desta ida». Este e outros exemplos mostram bem como D. João II se afirmava por uma determinada maneira de estar, que impunha tanto a si próprio, como aos seus cortesãos. Dessa imagem queria igualmente conseguir um reflexo no exterior.

O monarca punha todo o cuidado nos formalismos e preocupava-se com os mínimos pormenores da representação de sua pessoa. Exemplo disso foram também as instruções dadas para o recebimento a fazer a D. Manuel, quando voltou à Corte portuguesa, depois de ter permanecido em Castela. Nessa corte o irmão mais novo da Rainha D. Leonor substituiu D. Diogo, o irmão mais velho, por força do determinado nas Tercerías de Moura⁽²⁶⁾. O rei analisou, em conselho, como devia ser estabelecido o cerimonial e as disposições foram as seguintes: o rei iria recebê-lo fora, pela sua dignidade de Duque. Mas D. Manuel foi avisado de que, ao encontrar o monarca, não deveria descer da besta, «por se escusar el-rei não descer, o que seria razão de fazer se o senhor D. Manuel se descesse (...)» e mais pareceu que se devia assim de fazer por el-rei não descer a um menino sem título sem embargo de ser a elle tam chegado devido per que ao Duque de Viseu nom podia mais fazer nem a Ifantes do Rejno avendo os hj⁽²⁷⁾. Prova de que se assumia a diferenciação é que, quando foi a vez de D. Diogo, já duque, voltar a Portugal, ele «se desceu a beijar a mão a el-rei e el-rei se desceu a ele». Estamos, pois, perante os rituais já impostos e a representação consequente.

Podíamos ainda exemplificar com outros momentos de vida cortesã. Por exemplo, quando o bastardo de D. João II foi recebido na corte, também o cerimonial foi discutido e disposto do seguinte modo: o príncipe D. Afonso saiu um pedaço da cidade para o receber. O bastardo devia descer da mula e «o príncipe estivesse quedo e o mandasse tornar a cavalgar». De novo montado, D. Jorge devia beijar a mão ao príncipe e abraçar o duque e o marquês ali presentes. Não deveria dar a mão a beijar a pessoas de título. Era, também este, um cerimonial pensado e adequado. Afinal, tratava-se do bastardo.

Enfim, fica em aberto o estudo, cujos apontamentos hoje aqui deixamos. É presente-mente objecto do nosso trabalho, que esperamos dar à estampa daqui a algum tempo, a análise dos cerimoniais desenvolvidos nos momentos que consideramos mais significativos no reinado de D. João II. Referimo-nos, concretamente, às cortes de 1481, ao conselho reunido em Beja em 1485, à elevação a Marquês do conde de Vila Real, aos festejos do casamento do príncipe D. Afonso...

5. Por hoje terminarei esta abordagem consagrando as minhas últimas palavras à visão que o Príncipe Perfeito teve do mundo e dos homens.

As crónicas referem como recebia todos os que à sua corte acorriam, nomeadamente os que vinham das regiões africanas, descobertas pelos portugueses. Pormenorizemos, para o imaginar como que num filme, o cerimonial estudado para a recepção feita a Bemoin, «irmão del-rei de Jalofo, o qual em sua terra era mui grande senhor...»⁽²⁸⁾.

Tanto Garcia de Resende como Rui de Pina referiram este acontecimento, que deve ter marcado a Corte, pois ambos lhe deram muito realce. Mas é ainda Álvaro Lopes de Chaves que descreve o cerimonial e nos deixa perceber como todo ele foi pensado. Imaginemos:

Garcia de Resende escreveu que «como el Rey soube de sua vinda mandou que se viesse aposentar em Palmela, onde logo mandou prover os seus muyto abastadamente, e a elle servir com officiaes, e muyta prata, e todolos outros comprimentos de estado...»⁽²⁹⁾. O rei recebeu-o em Setúbal.

Agora o cerimonial:

D. João II mandou preparar duas salas, esplendorosamente ornadas. A primeira dava para as escadas e ligava-se a uma segunda, na qual, a uma ilharga «estava um dorsel grande de brocado de pelo carmesim e em meio dele uma cadeira coberta com pano e duas almofadas de

brocado sobrela e outras duas aos pés...» e a casa toda estava alcatifada. Na sala de entrada, também ela ornamentada ricamente, só estavam os porteiros com as respectivas maças de prata.

O rei recebeu Bemoin em cerimónia privada, pois com ele apenas estava o duque e alguns grandes fidalgos. Foi do seguinte modo:

- o conde de Marialva foi receber o visitante fora da vila;
- quando chegaram à porta do paço, o rei mandou o duque receber Bemoin no pátio, ao cimo das escadas;
- conduzido pelo Duque para a 1.ª sala, ali saiu o rei a recebê-lo.

Agora repare-se:

- o duque abraçou Bemoin e tirou-lhe o Barrete. Bemoin não tirou o barrete ao duque.
- depois introduziu-o na sala e imediatamente o conde de Marialva se pôs à sua esquerda, de modo a que à direita ficasse o duque e Bemoin ao centro.
- o rei, que viera a esta sala, mas «não mais que o portal» recebeu Bemoin que, de imediato, tirou a touca e pretendeu beijar-lhe a mão, o que o monarca não aceitou. Por sua vez, D. João II tirou o seu barrete, mas «com a mão alta nele para cima e cobriu-se logo».
- Entraram os dois na sala, indo o rei à frente e Bemoin atrás, seguido do Duque.
- D. João encostou-se ao estrado real, mas não se sentou. Chamou Bemoin para junto de si e, com ambos de pé, iniciou-se um breve diálogo de boas vindas.
- Depois o rei sugeriu-lhe que fosse falar à rainha, que o esperava com o príncipe.

O autor descreve então como a rainha também lhe não quis dar a mão a beijar, apesar da insistência e indica uma curiosidade: Bemoin levou a mão à barba, para a ela trazer a do príncipe e, desse modo, a beijar. Explicaria depois que era assim que na sua terra se cumprimentava um filho de rei.

Terminada esta cerimónia o conde acompanhou Bemoin à pousada.

Entramos num segundo encontro.

O rei aguardava Bemoin numa sala bem ornada, com seu estado armado.

Bemoin tirou o barrete e fez duas mesuras, após o que o rei o mandou chegar a si, mandando-o cobrir a cabeça «pero antes esteve um pouco descoberto sem o mandar cobrir el-rei». «E esta vez el-rei não lhe tirou o barrete».

Mandou despejar a sala e ordenou que Bemoin se sentasse numa «cadeira coberta toda a redonda de um bancal derazz». Ali conversaram.

Virá um terceiro encontro, mas o monarca já não compareceu. Antes enviou Álvaro da Cunha e o próprio Álvaro Lopes de Chaves, que se encontraram com Bemoin e tomaram apontamento do que este queria pedir ao monarca.

A exigência do cerimonial estabelecido para receber um senhor africano demonstra bem como na corte portuguesa do final do século XV havia uma etiqueta própria e rígida. Havia também um ritmo e ritos específicos, aplicados a cada situação. Numa palavra, havia um cerimonial que se impunha no dia a dia. Era através dele que se ia moldando e caracterizando uma corte bem colorida e aberta, que buscava afirmar-se ao ocidente não só pela riqueza, mas por saber utilizá-la ao serviço do engrandecimento do reino e da sumptuosidade do monarca, em crescendo para um reino fortemente centralizado.

NOTAS

- (1) Professora associada com agregação da Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa.
- (2) Após a apresentação desta comunicação tive conhecimento do livro de Rita Costa Gomes, *A Corte dos Reis de Portugal no final da Idade Média*, Lisboa, 1995 que, embora centrando-se numa época anterior, aborda esta matéria.
- (3) Álvaro Lopes de Chaves, *Pombalina*, cód. 443, pub. por Anastásia Mestrinho Salgado, Lisboa, 1989.
- (4) Sobre este tema podem ver-se os artigos de Lawrence M. Bryant, Marina Valensise e Ralph Giesey, in *Annales*, Mai-Jun 1986, nº. 3.
- (5) Sobre o tema deve ver-se Kantorowicz, Ernest H., *The King's Two Bodies - a Study in Medieval Political Theology*, Princeton, 1957.
- (6) «Sobre a Aclamação dos nossos reis», in *Revista Portuguesa de História*, Tomo X, Coimbra, 1962.
- (7) «O problema da sagração dos monarcas portugueses», in *Anais da Academia Portuguesa de História*, II série, vol. 12, Lisboa, 1962.
- (8) «A coroação dos primeiros reis de Portugal», in *A Memória da Nação*, Lisboa, 1991.
- (9) *Poder Régio e Liberdades Eclesiásticas (1383-1450)*, dissertação de doutoramento, dactilografado, Lisboa, 1993.
- (10) Rui de Pina, *Crónica do Senhor Rey D. Afonso V*, Lisboa, 1988, p. 593.
- (11) Fernão Lopes, *Crónica de D. João I*, Porto, 1990, II volume, p. 306.
- (12) Gama Barros, *História da Administração Pública em Portugal*, 2ª. edição, Lisboa, 1946, tomo III, p. 310.
- (13) Rui de Pina, *Crónica do Senhor Rey D. Duarte*, Lisboa, 1988, p.499
- (14) Idem, *Chronica do Senhor Rey D.Afonso V*, Lisboa, 1988, p.769. Cf. tb. Garcia de Resende, *Crónica de D. João II e Miscelânea*, Lisboa, 1991, p. 3 e Damião de Góis, *Cronica do Príncipe D. João* Lisboa, 1977, cap. II.
- (15) Rui de Pina, *Chronica do Senhor Rey D. Affonso V...*, p. 764.
- (16) Garcia de Resende, *Crónica de D. João II e Miscelânea*, Lisboa, 1989, p. 7.
- (17) Álvaro Lopes de Chaves, *op. cit.*, pp. 105-108.
- (18) Idem, *Ibidem*, p. 129.
- (19) Idem, *Ibidem*, p. 88.
- (20) Rui de Pina, *op. cit.*, p. 880.
- (21) Garcia de Resende, *ob. cit.*, p. 28.
- (22) Idem, *Ibidem*, p. 32.
- (23) AN/TT, Cortes, mç.2, n.º 2: *Instrumento notarial da homenagem e juramento do príncipe berdeiro, D. João, na sala grande do paço régio de Lisboa, pelos representantes do clero, nobreza e povo do reino, perante os infantes D.Fernando e D. Henrique, nomeados para o efeito por el-rei D. Afonso V*, pub. in *Monumenta Henricina*, vol. XII, pp. 145-151. A aclamação, na cidade de Lisboa, está publicada por Freire de Oliveira, *Elementos para a História do Município de Lisboa*, Lisboa, 1887, vol. I, p. 155. A descrição do cerimonial previsto ficou registado por Álvaro Lopes de Chaves, conforme já referimos.
- (24) Álvaro Lopes de Chaves, *op. cit.*, pp. 141-150.
- (25) Idem, *ibidem*, p. 157.
- (26) Sobre este tema pode ver-se Manuela Mendonça, *As Relações Externas de Portugal nos finais da Idade Média*, Lisboa, 1994.
- (27) Álvaro Lopes de Chaves, *op. cit.*, p. 153.
- (28) Idem, *ibidem*, p. 321.
- (29) Garcia de Resende, *op. cit.*, p. 112.

COMUNICAÇÕES

TEMA 1 — O HOMEM: PRÍNCIPE E MONARCA

- 1 — O EXÉRCITO E A GUARDA DE CÂMARA DE D. JOÃO II

Dr. *Manuel António Ribeiro Rodrigues*

- 2 — D. AFONSO V E O ATLÂNTICO: A BASE DO PROJECTO EXPANSIONISTA DE D. JOÃO II

Prof. Dr. *João Paulo de Oliveira e Costa*

- 3 — MONOPÓLIOS DE PRÍNCIPES: PEQUENOS NEGÓCIOS, GRANDES INTERESSES
(TEXTO NÃO ENTREGUE)

Prof.^a Dr.^a *Maria Emília Madeira Santos*

O Exército e a Guarda da Câmara de D. João II

Dr. Manuel António Ribeiro Rodrigues

Antes de iniciar esta intervenção, quero informar V. Exas. de que o título da minha comunicação é «O Exército e a Guarda da Câmara de D. João II» e não «Guarda de Corpo de D. João II», conforme foi anunciado, confirmando assim, uma vez mais, a confusão que se continua a fazer entre estes dois Corpos e que eu irei tentar esclarecer ao longo das minhas breves palavras. Sobre esta última Guarda já existe um trabalho bastante exaustivo e de grande qualidade, cuja autora temos o grato prazer de ver presente.

O estudo do Exército no período em que decorre o reinado de D. João II é extremamente interessante na medida em que apanha o «fim da Idade Média» e o «alvorecer» da Renascença.

É precisamente durante este que se iniciam ou se acentuam alterações significativas no armamento e equipamento, facto este que já se vinha notando desde o reinado de D. João I. Primeiramente devido ao desenvolvimento das armas de fogo e ao aligeiramento das tropas, ou seja dos besteiros, arqueiros, ginetes, etc.

Este tipo de homens assim armados e equipados, que podemos chamar «à ligeira», já se vinham modificando desde o último quartel do século XVI, obrigando a uma mudança em toda a filosofia da «arte da guerra», que se foi desenvolvendo ao longo dos séculos XVI, XVII e XVIII, começando-se cada vez mais a dar grande importância à infantaria, como arma extremamente versátil, quer a nível de equipamento e armamento, quer a nível tático, isto é, facilidade de manobra, tornando-se o pique uma arma temível contra qualquer exército inteiro. Com o passar dos tempos o pique começou, aos poucos, a ser substituído pelo mosquete e pelo arcabuz.

D. João II, rei centralizador, não descuidou a parte militar, como alguns afirmam, e o que é verdade uma vez que criou vários cargos importantes no Exército, nomeadamente o de Anadel-Mor de Espingardeiros, que foi Paio de Freitas, desprezada a evolução que se ia verificando no armamento, comprovando ser um monarca moderno e esclarecido no rápido desenvolvimento militar que se manifestava em toda a Europa.

D. Fernando Martins de Mascarenhas, foi nomeado Capitão-Mor de Ginetes, carta de Agosto de 1484, outra prova da preocupação do monarca na modernidade dos seus exércitos. Os Ginetes eram tropas de cavalaria muito aligeiradas, para a época, e que praticamente só existiam na Península Ibérica, demonstrando assim que os nossos cavalos, como o nosso terreno, bastante acidentado aliado a um clima quente, não eram favoráveis a armas pesadas e armamento defensivo de ferro completo, isto é, armaduras. Estes homens aligeirados, que muito mais tarde foram chamados de Dragões e depois de Caçadores a Cavalos, coexistiram ao lado da antiga cavalaria «pesada», mas desta somente fazia parte a nobreza. Este último género de cavaleiros resistiu praticamente até ao desastre de Alquebar-El-Quibir (Alcácer Quibir). Cerca de sessenta anos mais tarde D. João IV instituiu as Companhias de Lanças, que pouco mais duraram que três ou quatro anos, tendo sido extintas pela dificuldade que havia em mantê-las, em virtude de se ter chegado à conclusão de que as mesmas já não tinham o efeito que haviam tido anteriormente. Cada cavaleiro necessitava de ter dois cavalos e um criado para

cuidar do animal que não estava a ser utilizado; as nossas montadas não eram suficientemente robustas para o peso que comportavam; o nosso terreno não admitia este tipo de cavalaria, que necessitava de grande espaço para serem eficientes. Assim desapareceram para sempre os homens de armadura, dando lugar aos couraceiros, que embora tenham existido ao longo dos vinte e oito anos da campanha da Restauração, foram decrescendo de tal modo em número que em 1668 já não existia nenhum homem da nossa «cavalaria pesada» tendo sido substituída por dragões ou seja cavalaria ligeira.

D. João II mandou reparar e prover todas as cidades, vilas e castelos de fronteira abastecendo-as de «artilharia, pólvora, salitre e armas», estabelecendo igualmente armazéns de depósito, como a Tercena de Pinhal. Fez igualmente distribuir em grande quantidade pelos castelos reais, lanças compridas e gibanetes (espécie de gibão de malha de ferro), transformando assim essas fortificações em autênticos arsenais de milícia em caso de mobilização. A este Rei ainda se atribui a adopção, em Portugal, da artilharia de bronze fundido.

Os castelos e as fortalezas foram reparados e melhorados tendo-se preocupado, igualmente, com as inovações da arquitectura militar construindo-se e acrescentando-se para o efeito torres e torriões redondos ou poligonais, cubêlos, etc. Iniciou a utilização de artilharia na defesa dos portos e mandou instalar peças de artilharia a bordo das caravelas.

O Exército estava organizado do seguinte modo:

– Cavaleiros ou Vassalos de Lanças a cavalo	2 360
– Cavaleiros ou Vassalos a pé (gozando só os privilégios dos anteriores)	2 000
– Infantaria (besteiros e piqueiros)	2 000
– Ordem de Cristo	100
– Ordem de Santiago	100
– Ordem de Avis	80
– Ordem do Hospital	20

Dos restantes competia aos senhores fornecer 500 além daqueles que deviam ser apresentados pelos Concelhos. As forças mobilizáveis que D. João II teve ao seu dispor foram 7 000 lanças. No respeitante às Ordens Militares, estas contribuíam muito para a Hoste, como acima se indicou, servindo de oficiais os cavaleiros professos; de soldados os serviçais e lavradores dos domínios territoriais das respectivas Ordens.

Em ocasião de guerra tinham mais homens consoante as necessidades tendo, por exemplo, atingido o número de 25 000 no ano de 1475. Toda esta gente estava organizada em Companhias do seguinte modo:

Uma lança (o que seria hoje equivalente a um grupo de combate) era composta por: um Homem de Armas, um Escudeiro, um Pajem, dois Arqueiros a cavalo, ou dois Besteiros ou dois Espingardeiros e um Cutileiro.

Cinco ou seis Lanças formavam uma Bandeira (seria hoje um pelotão) e um certo número de Bandeiras tomava o nome de Companhia de Homens de Armas.

Tudo isto se pode resumir do seguinte modo: Uma lança era composta por seis homens; uma Bandeira por 30 a 36 e uma Companhia de Homens de armas por 108 a 180. Observe-se que estes números são extremamente aleatórios.

Aos soldados das lanças ou se pagava a dinheiro, das rendas do Rei, ou recebiam, os fidalgos, em terras. Os fidalgos que não serviam mais do que com a sua própria lança auferiam 75 libras.

Já por volta de 1442, D. João II demonstrava a sua intenção para que existisse um número de 2 000 vassalos, com obrigação de terem sempre cavalos, recebendo soldo e outros 2000 sem paga, tendo só a obrigação de possuírem armas, mas gozando de todos os privilégios que lhes pertencia. Deprendendo-se, assim, que a base do organismo militar estava na obrigação geral de ter cavalos e armas, ou armas somente. Além destes ainda existiam a Guarda da Câmara composta por doze a vinte homens, embora este Corpo se não possa considerar militar e a Guarda da Escolta Real também conhecida por Guarda de Corpo, Pessoal, da Escolta, Ginetes da Guarda, etc., composta por duzentos homens, mas destes dois Corpos falarei um pouco mais para a frente.

Na obra intitulada Memória Estatístico-Histórico-Militar, verifica-se que no período do reinado de D. João II e outros monarcas se faz menção da Guarda Real ou do Corpo e não da Guarda da Câmara, precisamente por esta não ser de âmbito militar, como acima foi dito, e ao estudarmos este período temos que ter sempre em atenção o seguinte: as mesmas expressões apresentam significados diferentes nos textos e vice-versa, por exemplo «guarda».

Acrescente-se que as sucessivas soluções de ligação com que nos deparamos, no estudo da história militar, concorrem para estabelecer confusão e hesitações no que concerne, por exemplo à sua organização, armamento, nomenclatura, etc.

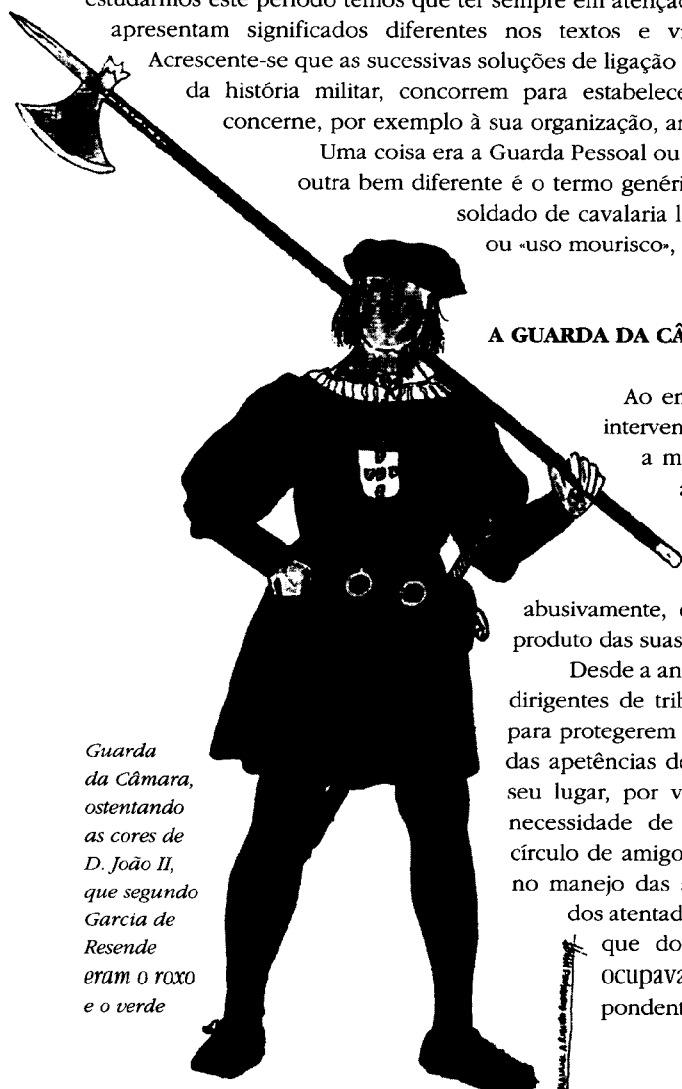
Uma coisa era a Guarda Pessoal ou de Ginetes destinada à escolta real, outra bem diferente é o termo genérico «Ginetes» que é utilizado para o soldado de cavalaria ligeira, montado e armado à «moda» ou «uso mourisco», isto é estribado curto.

A GUARDA DA CÂMARA

Ao entrar nesta segunda parte da minha intervenção, quero deixar aqui bem vincada, a minha homenagem, o meu apreço e admiração ao trabalho de investigação feito pelo Sr. Coronel Alberto Faria de Moraes, fontes inesgotáveis de saber, onde me sedentei e, abusivamente, cito algumas passagens que foram produto das suas pesquisas sobre esta época.

Desde a antiguidade que os primeiros chefes e dirigentes de tribos, depois os reis e imperadores, para protegerem o seu trono e a sua própria pessoa das apetências dos outros aspirantes a ocuparem o seu lugar, por vezes a própria família, sentiam a necessidade de se rodearem por um grupo ou círculo de amigos íntimos e criados leais, exímios no manejo das armas, para os poderem defender dos atentados dentro do seu território, uma vez que dos ataques vindos do exterior se ocupavam as tropas ou exércitos correspondentes.

Guarda da Câmara, ostentando as cores de D. João II, que segundo Garcia de Resende eram o roxo e o verde



Exemplos destas guardas encontram-se ao longo de toda a história e de uma ponta à outra do Mundo. Até a *Bíblia* nos diz que o rei David tinha para sua guarda pessoal legiões escolhidas, chamadas «Cerethi» e «Falethi». O grande Salomão teve uma guarda de 26 000 homens, procedentes de cada uma das tribos de Israel que se revezavam mensalmente e cada uma elegia 60 «varões dos mais esforçados e nobres» a quem confiavam a sua guarda pessoal, o seu palácio e os seus aposentos.

Na Grécia clássica, em Tebas, o rei Gorgidas organizou um «batalhão sagrado», constituído por 300 jovens que se ligavam por juramento de amizade recíproca e mútua defesa. Na Macedónia existiu uma unidade de cavalaria chamada «companheiros do rei» que chegaram até à época de Alexandre Magno que elevou o seu número para 1700 homens. Existem exemplos, desde o Egipto, com a sua esplêndida guarda de mercenários Líbios, a Pérsia com os «imortais», passando por Roma, pela Turquia, etc.

Para uma melhor compreensão do que se passou em Portugal, no respeitante às diversas «guardas» e pela sua semelhança, iremos analisar, como exemplo, o que aconteceu em Espanha: anteriormente aos reis Católicos a Guarda da Câmara mais famosa foi a dos «Monteros de Espinosa» da coroa de Castela, que foi instituída pelo Conde de Castela Sancho Garcia no ano de 1013 e que era composta por 12 fidalgos todos naturais da povoação de Espinosa. Este número de «monteros» foi aumentando ao longo dos tempos até atingirem um máximo de 36 homens. Muito mais tarde Filipe II confirmou todos os direitos e prerrogativas desta guarda que subsistiu até aos tempos de Afonso XIII, sendo neste reinado de 12 o número dos seus componentes; estes tinham a missão da guarda e custódia dos reis, desde as nove horas da noite até às sete da manhã. O seu nome «monteros» ainda se conserva hoje, embora simbolicamente, na primeira companhia da Guarda Real do actual rei de Espanha D. Juan Carlos.

Outras guardas notáveis do reino de Castela foram os chamados «Escuderos do Corpo do Rei» que eram constituídos por uma escolta de 200 homens a cavalo, armados com lança e montados «à gineta».

Unificada a Espanha e sob as ordens dos reis católicos organizou-se em Maio de 1493 uma Guarda da Cavalaria denominada «Guarda Velha de Castela», a primeira de índole nacional, que teve consideração de Guarda Real ao mesmo tempo que era a única força permanente de cavalaria do reino com funções de defesa nacional, mas o carácter de Escolta de Honra dos soberanos. Esta era composta por 2500 cavaleiros divididos em 25 companhias a 100 homens cada.

Depois da morte da rainha e após o atentado que D. Fernando sofreu em

Espingardeiro



Barcelona em 1492, tomou-se a decisão de organizar uma guarda que servisse de protecção imediata à sua pessoa, assim reuniram-se uma série de «moços de cavalaria e cortesãos» que foram instruídos militarmente, armados de espada e alabarda, ficando conhecidos pelo nome de «Guarda de Alabardeiros», esta só foi devidamente organizada em 1504. De início eram 50 os seus componentes, mas foram aumentando até ao número máximo de 100, vestiam libré ou saio de cores roxo e branco das coroas de Castela e Leão. Este corpo também foi conhecido por «Guarda Espanhola» afim de se não confundir com a «Guarda Tudesca» de criação posterior e que se manteve durante todo o reinado dos Astúrias.

Como se pode depreender em Espanha havia uma Guarda da Câmara que eram os «Monteros», que ainda hoje existem simbolicamente. Os «Escuderos do Corpo do Rei» que era a guarda ou a guarda pessoal e a «Guarda Real» que era uma guarda de honra. Os «Escuderos do Corpo do Rei», no tempo dos reis católicos foram substituídos pela «Guarda dos Alabardeiros», ou seja a guarda pessoal ou de corpo.

Passando então a existir a Guarda da Câmara (Montero), a Guarda de Alabardeiros (guarda pessoal ou de corpo) e Guarda Real (de honra).

Como é do conhecimento geral nas cortes dos monarcas, além da parte meramente administrativa, incluía-se a casa militar, como dizemos hoje e, como é natural os conselheiros privados. No tempo do Conde D. Henrique, tem-se conhecimento de um pequeno grupo de cavaleiros com a designação de «Schola Regalis» que zelavam pela sua segurança.

Já em 1411, segundo Fernão Lopes, «conservavam-se na Corte em permanência, quatro conselheiros, vinte grandes senhores, Guarda da Câmara para acompanhar El-Rei, a Rainha e os Infantes; escudeiros com moradia, incluindo Guarda Pessoal do Rei em número de oitenta».

Damião de Góis fez distinção entre os dois géneros de guardas, pois escreve «Capitão-Mor dos Ginetes e da minha Guarda», isto é, uma capitania-mor de ginetes, cargo puramente militar, enquanto que o comando da Guarda era um cargo ou ofício palatino.

Ao referirem-se aos componentes da Guarda da Câmara, aparecem autores que os designam por «acostados, por andarem ao lado de El-Rei» o que não se deve confundir com «acober-tados» que é uma expressão referente a um tipo de arma defensiva.

Os ofícios de Capitão da Guarda e de Guarda-Mor, se bem que acabam por se confundirem, o certo é que constituíam cargos diferentes. Guarda da Câmara Real, Capitão-Mor de Ginetes e Capitão da Guarda eram funções distintas, correspondendo a primeira à incumbência especial de um Guarda-Mor *que os havia já no tempo de Afonso Henriques*, as outras constituíam escoltas da casa militar do Rei.

O Guarda-Mor dormia à porta da Câmara D'El-Rei a quem tinha obrigação de ver, depois de deitado, indo em companhia do *Sumilber* (que era o oficial encarregado de diversos serviços de confiança, principalmente relativos aos viveres e à mesa do soberano), sem a qual cerimónia se não corria a cortina do leito.

A Guarda não era, nem podia ser, como muitos o afirmam *um instrumento de ostentação*. Para os reis era duro mister governar e a atestá-lo está o facto de que nos treze reinados que vão até D. João II, só houve cinco em que não se ateou o espectro da guerra civil.

Como é do conhecimento geral, D. João II viveu grande parte do seu reinado sob o signo da guerra civil e do atentado pessoal, por isso, o soberano *andava mui a recado armado muito secretamente, e sempre com espada e punhal, e a cavalo, e nunca em mula, porém tudo feito com tanta prudência e dissimulação que nunca sentiram o que ele sentia*.

A vida e segurança da pessoa do rei estavam entregues a cavaleiros ou escudeiros da «criação» do monarca, cuja escolha recaía nos mais destemidos e vigorosos, constituindo até esses predicados condições de preferência «ainda mesmo que tais qualidades se tivessem revelado em acções poucas decorosas».

A Guarda da Câmara era inseparável da pessoa real, de dia e de noite, quer na paz, quer na guerra, sob o comando de um Guarda-Mor; este corpo embora não fosse militar, era considerado como fazendo parte integrante da Guarda Pessoal ou Real. O ofício de Capitão de Ginetes, Ginetes do reino ou d'El-Rei era idêntico ao de Guarda-Mor, como foi dito, mas os cavaleiros desta escolta eram em número superior aos dos Guardas da Câmara, visto que orçavam em 200 homens no reinado de D. João II e D. Manuel I.

Na Torre do Tombo e citando Faria de Moraes nos *maços intitulados Lista de guerra; receita e despesas da Fazenda Real referentes aos anos de 1490 a 1509*, no livro de lançamento dos pagamentos feitos aos cavaleiros, escudeiros e besteiros da guarda de D. João II, tanto a organização como o custo da Guarda da Câmara, pode ser apreciado devidamente, pela documentação presente, e na qual se verifica o quanto D. João II era arguto na selecção dos componentes da sua Guarda.

Assim encontram-se entre os cavaleiros da sua Guarda, Afonso de Albuquerque, Duarte Pacheco, Pero Correia e alguns nomes de futuros capitães de armadas ou de naus da Índia e África; Rui de Castanheda, Gil Matoso, Gonçalo Velho, João da Novoa, Braz Sodré, Lopo de Vilas Lobos, etc. Não nos restam dúvidas de que D. João II sabia escolher muito bem os componentes da sua Guarda da Câmara.

Futuramente, poderemos verificar que D. Manuel I, enquanto viveu, teve sempre Guarda da Câmara e dos Ginetes de que muito se prezava, porque na primeira havia vinte quatro cavaleiros dos mais marcados da corte, que dormiam no Paço junto da sua câmara e na mesma casa dormiam alguns moços fidalgos e na sala outros tantos moços do monte e na Guarda dos Ginetes havia duzentos cavaleiros, todos de boa casta e conhecidos por valentes homens, que o acompanhavam quando caminhava, com lanças e adargas, sendo obrigados a ter as armas prestes e cavalos, para quando deles se quisesse servir (4.ª parte da Crónica de Damião de Góias).



Soldado de Ginetes. Observe que era muito comum estes militares andarem com cães.

Em 1508 havia três espécies de Guardas em redor do Rei: a Guarda da Câmara com cerca de vinte homens, a dos Ginetes com cerca de oitenta lanças e da nova Gente das Ordenanças com igual número de componentes.

Irei agora analisar sinteticamente e por paralelismo a situação portuguesa, espanhola e inglesa no que diz respeito a este tipo de Guardas, durante alguns períodos da nossa história:

D. João II

A Guarda da Câmara tem os seus equivalentes em Espanha que são os «Monteros de Espinosa» e em Inglaterra os «King's Spears».

As Guardas Pessoal, Ginetes, de Corpo, etc. acumulavam o serviço dos «Escuderos del Cuerpo d'El-Rey» da «Guardia d'El-Rey» e da «Escolta del Honor» em Espanha e dos «Yeomen of the Guards» e dos «Life Guards» em Inglaterra, respectivamente.

De D. Manuel I a D. João III

Em Portugal e Inglaterra não se registaram alterações.

Em Espanha os «Escuderos del Cuerpo d'El-Rey» foram extintos e substituídos pela «Guardia de Alabarderos».

De D. Sebastião a D. Henrique

Em Portugal e ainda durante a regência de D. Catarina é criada a «Guarda de Alabardeiros» que substituiu a «Guarda da Câmara», que era composta por cem homens comandados por João Gomes Alves.

Em Espanha e Inglaterra não há alterações.

De D. João IV a D. Afonso VI

Os «Alabardeiros» acumulam o serviço de «Guardas da Câmara e Pessoal», passando a escolta a ser feita de um modo ambíguo, isto é, destacam-se para estas funções oficiais escolhidos e «homens de confiança» do exército, para acompanharem o Rei e a sua família nas deslocações para fora da sua residência oficial.

Em Espanha não se verificam alterações.

Em Inglaterra os «King's Spears» são substituídos pelos «Gentlemen-at-Arms».

De D. Pedro II a D. José I

A «Guarda Real de Alabardeiros» passa a designar-se por «Guarda Real de Archeiros».

Em Espanha e Inglaterra não há alterações.

De D. Maria I a D. Manuel II

Como a situação da Guarda Pessoal e a Escolta estavam numa posição incerta, fazia muitos anos, D. Maria I, por força do Alvará de 15 de Dezembro de 1790 *pedindo o decoro da minha Real Família, e do Estado, o indispensável estabelecimento de uma Guarda de Corpo a Cavallo, que esta deve servir primitivamente, e aos Príncipes e Infantes da minha Real casa e família*, etc.

Esta guarda foi, depois e aos poucos, substituída pela Guarda Real de Polícia (séc. XIX) e pela Guarda Municipal até ao fim da Monarquia, assim como a Guarda Real de Archeiros foi extinta em 1910.

Para terminar, concluí-se que:

- 1.º As diversas Guardas da Câmara estavam encarregadas de velar pela segurança dos soberanos e dos seus aposentos privados.
- 2.º As Guardas de Alabardeiros ou Archeiros montavam guarda nas escadas, galerias, corredores, salões, pátios interiores, jardins, etc., dos palácios reais. Mais tarde, conforme foi dito, acumulavam com a função indicada no primeiro ponto.
- 3.º A Guarda Pessoal, de Ginetes, de Corpo etc., escoltava o monarca e os membros da Casa Real, quando se deslocavam em viagem, nas solenidades oficiais e públicas, em dias de gala, nas guardas de honra no exterior do palácio, e quartéis, cerimónias religiosas, funerais, abertura das cortes, etc.

Actualmente e grosso modo, poderíamos comparar a Guarda da Câmara aos «guardas costas», os Archeiros à Guarda Nacional Republicana a pé (no palácio presidencial) e a Guarda Pessoal, Ginetes, de Corpo, etc., aos esquadrões a cavalo ou de motorizada da G.N.R. ou da P.S.P.

Minhas Senhoras e Meus Senhores, termino com a minha frase habitual,

FORSAN ET HAEC MEMINISSE OLIM JUVABIT
que é como quem diz
talvez algum dia nos dê prazer recordar estas coisas.

A todos o meu muito obrigado.

D. Afonso V e o Atlântico: a Base do Projecto Expansionista de D. João II ⁽¹⁾

Prof. Dr. João Paulo Oliveira e Costa

A figura de D. João II destaca-se naturalmente no contexto da história da expansão portuguesa, pois marca um corte nítido com a fase inicial do processo, que foi predominantemente exploratória. Com efeito, até 1481, para lá da ambição do Infante D. Henrique de achar o Preste João, apenas notamos que o avanço dos Descobrimentos decorria do interesse em descobrir novos territórios e novos mercados sem que se buscasse algo em concreto; o estado procurou, então, fundamentalmente, assegurar e alargar a hegemonia marítima a Sul do Bojador.

A Coroa portuguesa sempre se interessara pelo domínio das águas adjacentes e desde o reinado de D. Afonso IV que mantinha uma luta diplomática em torno da posse das ilhas Canárias⁽²⁾. Depois, D. João I assumiu a soberania do arquipélago madeirense⁽³⁾ e, a 2 de Julho de 1439, a regência tripartida estendeu, formalmente, a autoridade do estado aos Açores, ao conceder as ilhas já conhecidas ao infante D. Henrique⁽⁴⁾. Finalmente, em 1443, o infante D. Pedro, então regente do Reino, deu o primeiro passo no sentido da definição duma política de *mare clausum*⁽⁵⁾, ao conceder o exclusivo da navegação a Sul do cabo Bojador a seu irmão D. Henrique, a 22 de Outubro desse ano⁽⁶⁾. Por a mesma altura surgiam as primeiras bulas que reconheciam os direitos da Ordem de Cristo sobre os territórios existentes na região⁽⁷⁾ e depois D. Afonso V, em 1455 e 1456, conseguiria o reconhecimento pela Santa Sé dos direitos da Coroa lusitana sobre o Oceano e as terras meridionais recém-achadas⁽⁸⁾. Nota-se, assim, nesta fase inicial um claríssimo sentimento de posse sem que se vislumbre, contudo, um plano de acção com objectivos pré-definidos.

1. O PLANO JOANINO

O *Príncipe Perfeito* alterou este estado de coisas, pois durante o seu governo, a expansão marítima correspondeu à execução de um plano pré-determinado que foi executado metódicamente⁽⁹⁾. Prosseguiu, é certo, a exploração do oceano Atlântico e das suas linhas de costa, assim como se realizaram tentativas de penetração no sertão africano, mas agora os Portugueses actuavam em função de um objectivo previamente delineado: o achamento da cristandade etíope e a descoberta do caminho marítimo para a Índia.

D. João II foi certamente o primeiro governante da História que gizou uma política expansionista que abarcava uma área de tamanha vastidão que se estendia por mais de 70 graus de latitude e por 180 de longitude. Tratava-se de um teatro de operações moderno, só possível porque Portugal havia desencadeado o fenómeno da descompartimentação do mundo, mas que servia ainda uma estratégia antiga. De facto, sabendo nós que se julgava que a Índia era habitada maioritariamente por cristãos, a busca persistente do Preste João levada a cabo pelo *Príncipe Perfeito* só pode ser entendida como o desejo de encontrar um poderoso aliado para a guerra contra o Islão mediterrânico, ambição que também fora alimentada pelo infante D. Henrique e que seria igualmente perseguida por D. Manuel I, então com o desejo

expresso de expulsar os mouros da Terra Santa⁽¹⁰⁾. A descoberta duma rota naval que desse acesso directo à Índia já teria o duplo escopo que notamos depois, aquando da intervenção lusíada em águas orientais, já sob a égide do *Venturoso*: ao desviar o grosso do fluxo de especiarias entre a Ásia e a Europa para a rota do Cabo, os Portugueses ganhavam novos cabedais e secavam, simultaneamente a principal fonte de receitas dos sultões mamelucos, enfraquecendo, assim, o grande potentado islâmico que controlava a Terra Santa e o Mar Vermelho, assim como a Síria, a Arábia e o Egipto⁽¹¹⁾.

Para se ter uma ideia da complexidade da política expansionista joanina e do modo como esta não se resume à exploração do Oceano e à descoberta do caminho marítimo para a Índia, atente-se no ano imediatamente a seguir à chegada de Bartolomeu Dias com a notícia de que alcançara o Índico. Em 1489, D. João II tentou construir a fortaleza da Graciosa, no sertão marroquino, ao mesmo tempo que enviava uma armada com o encargo de apoiar D. João Bemoim, o chefe jalofo recém-baptizado, e de erguer um castelo na foz do rio Senegal. Ambas as acções foram mal sucedidas, mas a sua realização quando a porta do Oriente já estava aberta constitui, sem dúvida, um sinal do carácter multi-facetado do plano de D. João II.

Como veremos a seguir, a política de D. Afonso V também não se centrou excessivamente num dos rumos da expansão.

2. D. AFONSO V E A EXPANSÃO

A genialidade de D. João II é indiscutível, mas o fascínio que o monarca desperta na maioria dos investigadores tem prejudicado, em nosso entender, a análise do governo do seu antecessor, o que tem levado a uma má avaliação da política expansionista de D. Afonso V. Varios factores contribuem para que tenha sido prestada uma menor atenção ao *Africano*, particularmente quando se fala da expansão marítima.

Em primeiro lugar sobressai o empenhamento pessoal do rei na luta contra os Mouros. Foi um dos poucos príncipes cristãos que respondeu afirmativamente ao pedido do papa para que se formasse um exército capaz de resgatar Bizâncio das mãos dos Otomanos, e depois participou em três campanhas no Norte de África, em 1458, 1463-64 e 1471. Finalmente, no fim da sua vida manifestou o desejo de se dedicar exclusivamente à guerra santa a partir do Algarve⁽¹²⁾. Ainda assim, o interesse do monarca por Marrocos foi marcado por algumas peculiaridades.

É indiscutível que desejava ardentemente conquistar Tânger, a cidade maldita, cujo primeiro assalto, em 1437, se confundia seguramente na sua memória com as imagens conturbadas da crise provocada pelo fracasso militar e a prisão do infante D. Fernando, a que se juntara de imediato a morte inesperada do pai e o seu alçamento precoce à realeza, enquanto o controlo do Reino era disputado pela mãe e pelos tios. Não sabemos a exacta medida em que este turbilhão de acontecimentos entre 1437 e 1440 influenciou o pequeno D. Afonso, mas a verdade é que este pôs fim à sua política intervencionista em Marrocos assim que se assenhoreou de Tânger.

No Verão de 1471, o rei dispunha de mais de 20.000 homens de armas desembarcados⁽¹³⁾, o seu prestígio na região era considerável e o inimigo estava dividido; no entanto, em vez de prosseguir uma política de conquista africana, optou por estabelecer tréguas por 20 anos e, nos anos seguintes, limitou-se a tentar ocupar pacificamente algumas povoações que os mouros haviam deixado desertas na zona de influência portuguesa⁽¹⁴⁾. Mesmo admitindo que o rei não

dispunha de condições materiais para manter uma força expedicionária em África durante muito tempo, nada o impedia de lançar então outros ataques, ao modo de razias e, sobretudo nada justifica, à luz das ideias que o mostram como um monarca obcecado por Marrocos, que estabelecesse uma trégua tão prolongada, que significava seguramente, uma despedida das lides marroquinas⁽¹⁵⁾. Note-se, finalmente, que nessa altura ainda não se desenhava no horizonte a futura intervenção de D. Afonso V na sucessão da coroa castelhana⁽¹⁶⁾.

Além de estar classificada como uma personagem desinteressada da expansão marítima, a figura de D. Afonso V está como que entalada entre três figuras míticas da história portuguesa: a antecederem-no estão os tios, por um lado o infante D. Henrique, celebrado pelo seu papel fundamental no arranque dos Descobrimentos, cuja personalidade influenciou significativamente os homens do seu tempo, e cujo estudo é ainda hoje as mais das vezes assaz apaixonado; por outro lado D. Pedro, o infante das sete partidas, cuja morte em Alfarrobeira tornou-se num estigma do reinado afonsino. Ainda que D. Pedro tenha terminado os seus dias como um senhor feudal rebelde, a História não esqueceu que D. Afonso e os seus apoiantes tudo fizeram para que o duque de Coimbra caísse na armadilha que lhe foi fatal⁽¹⁷⁾.

D. Afonso sucedeu assim aos membros da Íncrita Geração e teve como sucessor, aquele que o povo recordou como o *Príncipe Perfeito*. Dificilmente D. Afonso V conseguiria sobressair entre personagens deste calibre, e a História regista-o geralmente como um rei fraco, quase só interessado em proezas de cavalaria e especialmente desinteressado dos Descobrimentos, processo que estava a conduzir Portugal a um momento glorioso da sua História. Foi esta a imagem que nos transmitiu claramente Damião de Góis⁽¹⁸⁾, que Rui de Pina⁽¹⁹⁾ e João de Barros⁽²⁰⁾ também sugerem, e que foi retomada depois por diversos historiadores⁽²¹⁾; alguns levaram-na mesmo ao exagero, como Jaime Cortesão⁽²²⁾, enquanto uns poucos, embora aceitassem a ideia de que o monarca privilegiou grandemente a conquista em Marrocos, reconheciam a importância de D. Afonso V no prosseguimento dos Descobrimentos⁽²³⁾. A esta imagem de um homem que não percebeu a importância da expansão marítima junta-se a ideia de que o monarca deixou ao seu herdeiro pouco mais que as estradas do país.

Trata-se, em nosso entender, de um julgamento errado que aparentemente ajuda a realçar o brilhantismo do *Príncipe Perfeito*. Parece-nos, contudo, que a genialidade de D. João II emerge naturalmente devido às obras que realizou sem que seja necessário minorar a acção governativa de seu pai. De facto, entre 1460 e 1474 D. Afonso V realizou uma política de expansão marítima inteligente e defensora dos direitos do estado, que lhe permitiu entregar ao filho uma vasta zona oceânica subordinada política e militarmente à Coroa portuguesa, que incluía uma região de comércio excepcional, a Mina, que em breve se tornaria num dos sustentáculos da política centralizadora da Coroa.

Particularmente rendosa nos reinados de D. João II e de D. Manuel I, e ainda com um peso considerável nas finanças públicas ao longo do governo de D. João III, a Mina⁽²⁴⁾ ajudou a que os sucessores de D. Afonso V pudessem recompensar frequentemente a nobreza sem recorrerem a doações fundiárias, assim como permitiu a constituição de corpos armados directamente dependentes do rei, diminuindo, assim, a necessidade da Coroa recorrer ao *auxilium* das grandes casas senhoriais para levar a cabo a expansão ultramarina, nomeadamente a construção do Estado da Índia⁽²⁵⁾.

*
* *

Da intervenção de D. Afonso V no domínio do Atlântico importa destacar três medidas, todas elas decisivas para que D. João II pudesse depois conceber o seu plano expansionista, e que mostram como o *Africano* nunca descurou os interesses de Portugal no Atlântico.

3. O MONOPÓLIO DAS NAVEGAÇÕES A SUL DO BOJADOR E A EXPLORAÇÃO DO OCEANO

Até 1460, a intervenção de D. Afonso V na expansão marítima estava condicionada, pois, como vimos, em 1443, D. Pedro doara os territórios a Sul do Bojador ao infante D. Henrique a título vitalício. Uma das primeiras medidas que o monarca tomou nesta matéria, senão mesmo a primeira, foi a de confirmar a doação do regente, por diploma de 2 de Setembro de 1448⁽²⁶⁾.

Ainda assim, a Coroa empenhou-se em várias frentes, mostrando uma efectiva preocupação pela expansão marítima. Note-se, em primeiro lugar, que o rei assegurou o reconhecimento internacional dos seus direitos sobre as águas recém-descobertas, tendo obtido da Santa Sé as bulas de 1455 e de 1456, que referimos atrás. Conforme é referido por Carmen Radulet, as manobras diplomáticas que levaram a Santa Sé a promulgar estas bulas revelam um monarca que compreendeu a importância dos Descobrimentos e que procurava já salvaguardar a hegemonia lusa a Sul do Bojador⁽²⁷⁾.

Além disso, apesar das prerrogativas do infante D. Henrique, o monarca enviou navios a negociar a Sul do Bojador. Segundo João de Barros, logo que começou a governar, o monarca enviou navios à Guiné⁽²⁸⁾, mas só dispomos de elementos seguros para o ano de 1453, quando o rei enviou à costa ocidental africana uma armada composta, pelo menos, por três caravelas, sob a capitania-mor de Cide de Sousa, fidalgo da Casa Real. Quando os navios chegassem ao rio de São João deviam destacar-se duas caravelas que iriam mais a Sul sob o comando de Nuno Antunes de Góis, escudeiro fidalgo da casa do infante D. Henrique, que era também o responsável pelos negócios que fossem realizados⁽²⁹⁾. Pela carta de quitação de Gonçalo Pacheco relativa ao exercício do cargo de tesoureiro-mor das coisas de Ceuta em Lisboa, sabemos que numa das caravelas seguia Pedro Eanes Sarrabodes, noutra Gonçalo Monteiro e noutra João Serrão, todos eles escudeiros da Casa Real⁽³⁰⁾. A 12 de Dezembro desse ano já se sabia que Sarrabodes falecera na viagem⁽³¹⁾. Um outro documento dá-nos a entender que a actividade dos oficiais régios na Guiné teve continuidade, apesar dos privilégios do *Navegador*. Veja-se, por exemplo, que a 17 de Maio de 1454 o monarca deu carta de alforria a Fátima, moura, com a condição que prestasse serviço à Coroa como tradutora «nas ditas idas à Guiné»⁽³²⁾. Por a mesma altura, Antoniotto Usodimare também refere a intervenção dos oficiais d'el-rei na costa ocidental africana⁽³³⁾.

Além desta actividade *in loco*, a Coroa já tinha então alguns funcionários administrativos ligados aos negócios da Guiné. A 12 de Abril de 1455 foi passada carta de mercê de recebedor dos mouros, mouras e mercadorias que viessem do resgate da Guiné, a Fernão Gomes «nosso homem do tesouro»⁽³⁴⁾. Mais tarde, a 10 de Setembro de 1459, Diogo Borges, outro escudeiro da Casa Real, foi nomeado recebedor do trato da Guiné, «per a guisa que o era Joham Rodriguez d'Afonseca que o dicto officio tinha e se ora finou»; este Diogo Borges ficava subordinado a Pedro Afonso «contador da nossa casa e veedor da nossa Fazenda das cousas que ao dicto trauto pertencem e do mar Ociano»⁽³⁵⁾.

Dispomos, pois, de indícios variados que cobrem praticamente toda a década de 1450-60; esparsos, não nos permitem delinear com rigor o tipo de intervenção da Coroa na costa da Guiné e impedem-nos de todo de tentar uma explicação sobre o modo como estas actividades

se articulavam com as do infante D. Henrique. É indiscutível, porém, que não podemos afirmar que D. Afonso V era um rei desinteressado dos negócios realizados a Sul do Bojador. Pelo contrário, o monarca intervinha na costa ocidental africana e conhecia bem as suas potencialidades económicas, o que ajuda a compreender as medidas que tomou após o falecimento do *Navegador*.

Notamos também, desde já, que o rei seleccionava quase todos os seus enviados à Guiné e os funcionários régios ligados ao comércio daquelas partes dentre os fidalgos da sua Casa, o que é seguramente um sinal do seu empenhamento em controlar de perto o processo dos Descobrimentos e o comércio que lhe estava associado.

*
* *

Antes da morte do tio o rei já intervieria também noutra matéria – a exploração do Oceano. A 10 de Novembro de 1457, D. Afonso V doou a seu irmão quaisquer ilhas que este fizesse descobrir. Podemos ver nesse documento apenas mais uma cedência do monarca a um nobre, na altura provavelmente impaciente por tardar a herança que um dia lhe haveria de caber. Pensamos, contudo, que este documento exprime também um programa político por parte da Coroa. O rei português arvorava-se no direito de doar aos seus súbditos territórios que existissem em águas ainda desconhecidas; definia, assim, mais uma vez, Portugal como um estado marítimo, o que exigia a ocupação de territórios insulares fundamentais para o apoio à navegação, independentemente das suas potencialidades económicas.

Este documento de 1457 é o primeiro de uma lista relativamente longa de doações semelhantes que a Coroa realizou nos reinados de D. Afonso V e de D. João II e que prosseguiu depois esporadicamente⁽³⁶⁾. Este tipo de doações revelam que homens com cabedal, vendo os ganhos que se podiam auferir nos novos territórios atlânticos, se sentiam estimulados a tentar a sua sorte, mas revelam simultaneamente que a Coroa estava atenta e que apostava neste tipo de expedições para alargar a sua influência para zonas mais remotas. Veja-se que D. Afonso V, nas doações que não resultavam dum suposto avistamento de terras, deixou expresso que estas não eram válidas junto da costa ocidental africana, afastando assim os particulares dos territórios controlados pelo estado e empurrando-os para o interior do Oceano. Com efeito, a doação de 21 de Junho de 1473, a Rui Gonçalves da Câmara, só teria validade se as ilhas encontradas não se situassem «além do Cabo Verde»⁽³⁷⁾, e que a concessão feita no ano seguinte a Fernão Teles tinha valor para todo o Oceano «nom sendo porem as taes ylhas nas partes de guynee»⁽³⁸⁾.

*
* *

O enorme património do infante D. Henrique foi herdado por seu sobrinho e filho adoptivo, o infante D. Fernando. Este foi, pois, o 2.º duque de Viseu, o segundo donatário do arquipélago da Madeira, de parte das ilhas dos Açores e das ilhas cabo verdeanas e também sucedeu a este no governo da Ordem Militar de Cristo⁽³⁹⁾. No caso das donatarias atlânticas D. Fernando logrou mesmo que a doação não fosse apenas vitalícia, como a de seu antecessor, mas em duas vidas⁽⁴⁰⁾. Um benefício, porém, não transitou do primeiro para o segundo duque de Viseu – o do exclusivo das navegações a Sul do Bojador. Assim, em 1460 o controlo efectivo da costa ocidental africana passou para as mãos da Coroa⁽⁴¹⁾; foi, sem dúvida, uma deci-

são importantíssima, pois se D. Afonso tivesse cedido nesta matéria como em tantas outras e a exploração do litoral africano tivesse ficado na alçada da casa de Viseu, D. João II nunca teria tido condições, em 1481, para implementar o seu plano expansionista.

4. A CONSOLIDAÇÃO DA HEGEMONIA A SUL DO BOJADOR

Assim que assumiu o governo da costa ocidental africana, D. Afonso começou a intervir na região e a adequar a administração régia à nova situação. Veja-se, por exemplo, que Diogo Borges, nomeado recebedor do trato da Guiné, em 1459, foi indigitado tesoureiro desses mesmos negócios, a 2 de Fevereiro de 1461⁽⁴²⁾. Por a mesma altura, o rei ordenou a edificação da fortaleza de Arguim⁽⁴³⁾; D. Henrique já fizera erguer aí uma construção que servia de apoio aos navios que demandavam o Sul, e que funcionava, ao mesmo tempo, como entreposto comercial com o interior, sobretudo para o trato do ouro. A obra seria demorada, mas a 26 de Julho de 1464, Soeiro Mendes, fidalgo da Casa Real e responsável pela construção do castelo foi nomeado seu alcaide⁽⁴⁴⁾.

Parece-nos pertinente realçar, desde já, como esta medida é semelhante à que seria realizada por D. João II, dois decénios mais tarde. Em 1481, o primeiro acto oficial da política expansionista do *Príncipe Perfeito* foi a edificação duma fortaleza na região onde se realizavam então as principais aquisições de ouro, tal como D. Afonso V se apressava agora a consolidar o domínio do estado sobre o entreposto onde se faziam as melhores compras do precioso metal. Notamos, além disso, que, em 1460, Arguim ainda funcionava como um importante ponto de apoio à navegação mais para Sul, função que seria depois atribuída à fortaleza da Mina, nos primeiros anos da sua existência.

Entretanto, as viagens de descobrimento haviam sido interrompidas, o que é visto, normalmente, como um sinal óbvio do desinteresse do rei pelo processo. No entanto, segundo Damião Peres esta paragem terá resultado fundamentalmente de dificuldades técnicas⁽⁴⁵⁾, opinião que nos parece mais correcta, sobretudo por duas razões: por um lado, porque se ajusta melhor ao modelo geral de avanços e paragens dos descobrimentos quatrocentistas⁽⁴⁶⁾; por outro, porque antes de 1468 navios da Coroa, sob o comando de Soeiro da Costa e de Pedro de Sintra, exploraram o litoral africano entre o cabo Ledo na Serra Leoa e a mata de Santa Maria, ao Sul do cabo Mesurado, já na actual Libéria⁽⁴⁷⁾, o que significa, sem dúvida, que o rei estava interessado na continuidade das descobertas.

Note-se que estes dois capitães pertenciam ambos à Casa Real, e que Pedro de Sintra fora anteriormente um membro da casa senhorial do infante D. Henrique, tendo comandado caravelas do Infante nas águas da Guiné⁽⁴⁸⁾. Isto significa que, em 1460, o monarca não só guardou para si o controlo das navegações a Sul do Bojador, como fez sair da casa de Viseu um dos navegadores mais experimentados e colocou-o ao seu serviço⁽⁴⁹⁾.

Se os Descobrimentos conheceram então uma paragem, aparentemente forçada, o comércio africano, por seu lado, prosperava e a Coroa adequava a sua máquina administrativa às novas responsabilidades.

Nesta matéria, o acontecimento mais significativo é, seguramente, a mudança da feitoria dos tratos de Arguim que, por carta de 4 de Julho de 1463, foi transferida de Lagos para Lisboa; neste mesmo documento o rei nomeava Diogo Dias de Abreu, fidalgo da sua casa, para o cargo de tesoureiro do trato de Arguim⁽⁵⁰⁾. Pedro Afonso, a 26 de Julho de 1464, continuava a ser o vedor das cousas do mar Oceano⁽⁵¹⁾, e contava com a colaboração de Gonçalo Vasques que,

a 4 de Agosto de 1463, fora nomeado oficialmente «homem da nossa fazenda das cousas que pertencem a todollos effectos do mar ouceano, ylhas e trautos da Guynea», cargo que, no entanto, já estava a exercer⁽⁵²⁾; este último pormenor afigura-se-nos muito importante para a análise do contrato com Fernão Gomes, que faremos mais adiante.

A intensidade dos negócios exigia mesmo a ramificação dalguns serviços, pois, a 16 de Fevereiro de 1464, Pedro de Sintra foi nomeado recebedor «das nossas cousas de Guinee que sse rrecadam no dicto rregno do Alguarve»⁽⁵³⁾; em Lagos também estava João Baldaia, «recebedor dos nossos direitos e do trauto d'Arguim»⁽⁵⁴⁾.

Sabemos ainda que, a 5 de Março de 1466, Fernão Gonçalves, escudeiro do doutor João Fernandes da Silveira⁽⁵⁵⁾, foi nomeado para diversos cargos, nomeadamente para o de contador dos feitos do juiz da Guiné, substituindo nessas funções Diogo Peixoto, criado do mesmo João Fernandes da Silveira, que falecera⁽⁵⁶⁾. Finalmente, um documento de 14 de Dezembro de 1468 refere Pedro de Alcáçova, escudeiro da Casa Real, como escrivão da Câmara e da Fazenda da Guiné⁽⁵⁷⁾.

Ao mesmo tempo que a máquina administrativa se desenvolvia, o comércio guineense intensificava-se e prosperava, e a Coroa controlava-o, não hesitando em afrontar os interesses da alta nobreza. É particularmente significativo o alvará de 28 de Março de 1462, pelo qual o monarca confirmava que todos os seus súbditos, incluindo o próprio irmão, deviam pagar sisa dos cavalos que eram despachados para o comércio de escravos⁽⁵⁸⁾. Nos negócios da costa ocidental africana participavam, de facto, muitas figuras importantes, como D. Duarte de Meneses, conde de Viana e capitão de Alcácer-Ceguer⁽⁵⁹⁾, ou a duquesa de Bragança⁽⁶⁰⁾.

Sabemos ainda que a autorização de comerciar na Guiné não era dada indiscriminadamente, pois a 4 de Novembro de 1462, a Coroa deu uma carta de seguro a Anrullo, mercador valenciano, com a condição de que este não fosse aos novos mercados tropicais⁽⁶¹⁾.

*
* *

Nesta década de 1460-70, D. Afonso V também assegurou a hegemonia portuguesa a Sul do Bojador ao nível eclesiástico, resistindo às medidas decretadas pelo papa Pio II (1458-1464)⁽⁶²⁾. Este procurava desenvolver uma acção mais interveniente da Igreja nos territórios recém-descobertos: a 7 de Outubro de 1462, pelo breve *Pastor bonus*, dirigido ao bispo de Rubião, pedia que o prelado, residente na Grã-Canária, averiguasse a causa por que faltavam eclesiásticos nas Canárias e na Guiné⁽⁶³⁾ e, a 12 de Dezembro de 1462, promulgou o breve *Ex Assuetae Pietatis*, pela qual encarregava o franciscano Afonso de Bolano de organizar um grupo de religiosos que se dispusesse a partir para a Guiné a fim de evangelizar os Africanos⁽⁶⁴⁾. Perante a falta duma actividade missionária continuada dos Portugueses, Roma procurava assumir a condução do processo e apostava, aparentemente, no trabalho entre gentios, mesmo sem o apoio de um poder político cristão. Talvez o Papa estivesse mal informado, e julgasse que o terreno africano fosse mais permeável à presença de religiosos do que era na realidade. É, no entanto, inegável que esta foi uma iniciativa que nem a Igreja, nem os impérios repetiram nas décadas seguintes⁽⁶⁵⁾.

Ao apontar um frade castelhano, desligado da autoridade concedida pelos seus antecessores à Ordem de Cristo, o Papa estava pelo menos a cometer um deslize diplomático senão a apoiar os interesses de Castela relativamente ao domínio da costa ocidental africana. D. Afonso V, porém, estava atento, entrevistou e obteve de Paulo II (1464-1471) a revogação daquela

nomeação. A contenda diplomática arrastou-se persistentemente pelos anos seguintes, pois logo no seu primeiro ano de pontificado, a 29 de Junho de 1472, Sisto IV (1471-1484) voltou a autorizar Afonso de Bolano a ir evangelizar a Guiné⁽⁶⁶⁾. Embora, alguns historiadores admitam que Afonso de Bolano terá chegado a trabalhar em África⁽⁶⁷⁾, não temos nenhum indício da actividade deste religioso a Sul do Bojador, pelo que a Coroa portuguesa logrou manter a hegemonia lusa na região, embora retardasse, assim, o arranque da sua evangelização.

*
* *

Em 1466, o monarca tomou nova medida decisiva para o sucesso da expansão marítima.

O povoamento da ilha de Santiago em Cabo Verde era pouco atractivo; tratava-se da primeira experiência de povoamento de um território tropical, em que a mudança exigida aos colonos era muito maior do que a que fora exigida aos pioneiros do povoamento da Madeira e dos Açores; sucedia, assim, que o donatário, o infante D. Fernando, não conseguia mobilizar gente em quantidade suficiente⁽⁶⁸⁾. Este era basicamente um problema do donatário, pois se a ilha não produzisse não haveria rendimentos para taxar. O investimento cabia, assim ao senhor privado e não ao rei.

Tratava-se, no entanto, também de um problema da Coroa, pois ao alienar a exploração económica dos territórios o estado não cedia a soberania, e a ocupação das ilhas descobertas era ainda fundamental para o controlo das rotas navais e para o apoio aos navios que por aí circulavam. Se as ilhas não fossem ocupadas quem perdia rendimentos directos era o donatário, mas quem se arriscava a perder muito mais era a Coroa, pois se outra potência ocupasse essa posição poderia interceptar a navegação portuguesa e estrangular os seus negócios. Sintomaticamente, aquando da guerra luso-castelhana de 1475-79, em que Castela tentou interferir a Sul do Bojador, um dos alvos da sua ofensiva foi a ilha de Santiago.

D. Afonso V parece ter compreendido estes problemas, pois encontrou a solução que permitiu povoar definitivamente a ilha à custa das suas próprias fontes de rendimento. Assim, a 12 de Junho de 1466, ofereceu o exclusivo do comércio com os rios da Guiné aos que se dispusessem a ir morar nessa terra longínqua⁽⁶⁹⁾. Consolidava-se, deste modo, o domínio de um espaço insular que, como é sabido, se tornaria num ponto de passagem de todas as grandes rotas intercontinentais quinhentistas⁽⁷⁰⁾. A ocupação do arquipélago cabo verdeano, fomentada pelo rei, foi, assim, não só decisiva para o controlo do comércio guineense, mas também para o sucesso da futura política joanina.

5. O PROSSEGUIMENTO DOS DESCOBRIMENTOS

Entre 1470 e, muito provavelmente, 1474⁽⁷¹⁾, as caravelas portuguesas exploraram toda a orla costeira do Golfo da Guiné e passaram pela primeira vez a linha equinocial; descobriu-se então a grande zona produtora da malagueta e, depois, a mina de ouro.

Como é sabido, esta nova fase dinâmica do processo coincide e relaciona-se com o arrendamento do comércio da costa da Guiné a Fernão Gomes⁽⁷²⁾. Estranhamente, a esmagadora maioria dos autores, desde Damião de Góis, analisam este tema seguindo acriticamente o relato de João de Barros⁽⁷³⁾; ora, a análise do material documental que nos é acessível revela contradições graves com o relato do cronista. Importa, pois, analisar esta matéria com algum cuidado

e ver detalhadamente alguns dos principais problemas em questão: o estatuto social de Fernão Gomes, o período em que vigorou o contrato e o papel assaz interventor da Coroa.

O primeiro cronista que se referiu a Fernão Gomes foi Rui de Pina que o cita apenas como «cidadão de Lisboa»⁽⁷⁴⁾, expressão que Barros completa referindo-o como «cidadão honrado de Lisboa»⁽⁷⁵⁾. Como é sabido, estas referências levaram alguns historiadores, sobretudo da corrente marxista, a tentar ver neste arrendamento uma dicotomia em que a expansão senhorial da nobreza, associada apenas à guerra em Marrocos, se opunha uma burguesia interessada no comércio ultramarino; Fernão Gomes era assim apresentado, abusivamente, como um «burguês»⁽⁷⁶⁾. Com efeito, se as referências dos cronistas se prestavam a interpretações dúbias, a documentação avulsa não permitia qualquer tipo de dúvida: o arrendatário do comércio da Guiné era um membro da Casa Real, referido na documentação como escudeiro, pelo menos desde 4 de Setembro de 1469⁽⁷⁷⁾ e foi armado cavaleiro aquando da conquista de Arzila, em 1471⁽⁷⁸⁾. Segundo João de Barros já participara na conquista de Alcácer-Ceguer⁽⁷⁹⁾, e talvez fosse ele o Fernão Gomes «nosso homem do tesouro», que a 12 de Abril de 1455 foi nomeado recebedor dos mouros, mouras e mercadorias que viessem do resgate da Guiné⁽⁸⁰⁾. Homem poderoso, a 14 de Dezembro de 1472 recebeu autorização para que ele e os seus acompanhantes, num máximo de 104 indivíduos, pudessem usar «espadas e todas outras armas que lhe prouver defensivas e ofensivas», enquanto durasse o contrato de arrendamento⁽⁸¹⁾.

Parece-nos, pois, que Fernão Gomes personifica a figura típica deste período, socialmente híbrida, como é próprio duma fase de grandes transformações, o cavaleiro-mercador. Veja-se que após a conclusão do contrato com a Coroa, Gomes subiu de categoria no seio da nobreza, recebeu brasão de armas, e foi mesmo integrado no Conselho d'el-rei, em 1478; todavia, não deixou, por isso, de participar nos negócios ultramarinos, pois em 1477 integrava um consórcio que tinha arrendado à infanta D. Beatriz as rendas da ilha da Madeira⁽⁸²⁾.

João de Barros afirma que o contrato foi celebrado em Novembro de 1469, que Fernão Gomes se obrigava a pagar 200.000 réis anuais, depois aumentados para 300.000 pela inclusão do trato da malagueta, e a descobrir 100 léguas de costa por ano, a troco do exclusivo do comércio da Guiné; além disso, a Coroa reservava para si o monopólio da revenda do marfim, pelo que Gomes tinha que o vender integralmente a Martim Eanes de Boaviagem, a quem o rei concedera o exclusivo da venda daquele produto em Portugal⁽⁸³⁾.

Mesmo que esta versão corresponda exactamente à realidade, importa ressaltar de imediato a determinação, e não o desinteresse, do monarca no prosseguimento das navegações ao longo da costa africana. Afigura-se-nos evidente que se não fosse esta exigência de enviar navios a descobrir, o monarca poderia ter negociado uma renda superior, pois o arrendatário não estaria obrigado a investir nos Descobrimentos. Entendemos, por isso, que o *Africano* apostou decididamente na expansão marítima, só que o montante do investimento não se traduziu em despesas mas numa diminuição das receitas. Além disso, podemos afirmar que embora as explorações deste período tenham sido realizadas, aparentemente, em navios armados pelo arrendatário do comércio, é inegável que a Coroa as controlou bem mais de perto do que é sugerido habitualmente.

Com efeito, embora João de Barros não o refira, o contrato foi prolongado por mais um ano, a 1 de Junho de 1473 e, enquanto o texto inicial nunca foi encontrado, o desta prorrogação é conhecido; aí são confirmadas a sua duração inicial e as quantias envolvidas, mas não são feitas referências à obrigatoriedade de Fernão Gomes ter que promover os Descobrimentos⁽⁸⁴⁾, facto que nos levanta dúvidas sobre a existência de tal cláusula expressa no contrato inicial. A esta eventual omissão juntam-se outros dados importantes: Duarte

Pacheco Pereira e Rui de Pina, os primeiros autores que referiram as navegações deste período, atribuem a sua responsabilidade ao rei⁽⁸⁵⁾; além disso, tanto Duarte Pacheco Pereira como João de Barros, referem que os principais capitães das caravelas de descobrimento, Soeiro da Costa, João de Santarém, Pero Escobar, Fernão Pó e Rui de Sequeira, eram cavaleiros da casa real⁽⁸⁶⁾. Pelo menos no caso deste último, dispomos doutra documentação que confirma a sua posição social, embora o refira até 1474 como escudeiro⁽⁸⁷⁾.

Os textos de 1474 são particularmente interessantes: constituem a oficialização dum emprazamento em três vidas duma casa dos armazéns d'el-rei em que Sequeira era representado por Sociro da Costa. Isto significa que na Primavera e Verão de 1474 o navegador não estava em Portugal, o que aumenta significativamente as hipóteses de ter chegado neste ano ao cabo de Santa Catarina. Note-se que o seu procurador no Reino é um outro veterano do Atlântico; talvez seja uma mera coincidência, mas também pode ser um indício dum relacionamento forte entre capitães de caravelas dos Descobrimentos.

No que respeita a Pero Escobar trata-se certamente dum homónimo do célebre piloto⁽⁸⁸⁾ que, mais tarde, acompanharia Diogo Cão, Vasco da Gama e Pedro Álvares Cabral. Este último não era um nobre, como se depreende da carta de 18 de Fevereiro de 1500, em que o rei deu uma tença anual de 4.000 réis a Pero Escobar, piloto, pelos serviços que este realizara na Guiné e no descobrimento da Índia⁽⁸⁹⁾; o Pero Escobar, capitão de D. Afonso V, por seu lado, levava consigo um dos melhores pilotos do seu tempo, pelo que nada indica que ele próprio tivesse esse ofício⁽⁹⁰⁾.

Assim, tanto o arrendatário do comércio guineense, como os capitães das caravelas dos Descobrimentos, em 1470-1474, eram homens da casa real. Afigura-se-nos, por isso, que Fernão Gomes terá sido, muito provavelmente, o financiador das viagens de descobertas promovidas, de facto, por D. Afonso V. Tendo em conta que o relato de João de Barros tem algumas imprecisões, é possível admitir que, aquando do arrendamento, Fernão Gomes se tivesse obrigado a armar navios de descobrimento, mas não temos nenhum indício que fosse ele a coordenar por si só o processo.

Um outro problema que tem sido muito discutido é o do período em que vigorou o contrato; tudo indica que durou seis anos e, apesar do discurso de Damião Peres, parece-nos indiscutível que já não vigorava a 31 de Agosto de 1474⁽⁹¹⁾, o que obriga a fazer recuar para o Verão de 1468 a data do seu início, o que, por sua vez, contraria a versão de João de Barros, que afirma ter visto o documento⁽⁹²⁾. Uma das hipóteses de solução para este problema foi aventada por Luís de Albuquerque, ao sugerir que o contrato, embora tenha sido celebrado por seis anos, só durou cinco⁽⁹³⁾.

Parece-nos, contudo, que a informação de João de Barros pode estar errada. Apesar do rigor da sua obra, e dos capítulos sobre D. Afonso V em particular⁽⁹⁴⁾, nada impede que esta data tenha sido mal apontada pelo cronista, ou que tenha sido atraçoada por uma gralha do impressor. Note-se que não estamos a pôr em causa a qualidade do texto de João de Barros, embora este contenha outras imprecisões⁽⁹⁵⁾, mas também não temos dúvida em afirmar que as informações duma crónica só valem como facto histórico quando as podemos confirmar através doutras provas documentais ou quando não colidem com estas; ora no caso presente, o que não bate certo é a afirmação de João de Barros relativamente à data de início do contrato, pois todos os outros dados se encadeiam harmoniosamente e apontam para que os negócios de Fernão Gomes tenham começado em 1468⁽⁹⁶⁾. Finalmente, é importante notar que isto não invalida a hipótese da data do documento consultado por João de Barros ser, de facto de Novembro de 1469; com efeito, temos vários exemplos de nomeações feitas na centúria quatrocentista, cuja carta oficial

só foi passada muito depois dos beneficiários terem assumido os cargos; para lá dos exemplos dos capitães do donatário do arquipélago madeirense, veja-se o caso, atrás referido, de Gonçalo Vasques que já era «homem da nossa fazenda das coussas que pertencem a todollos ffectos do mar ouceano, ylhas e trautes da Guynea», quando o rei lhe passou a carta de nomeação, a 4 de Agosto de 1463. Não custa admitir, pois, que o documento consultado por João de Barros fosse, eventualmente, uma oficialização tardia dum contrato já em curso.

Além do interesse pelo prosseguimento dos Descobrimentos o monarca manteve-se atento às potencialidades dos novos mercados, pelo que o contrato foi renegociado; veja-se o que sucedeu com a malagueta, cujo monopólio custou mais 100.000 reis anuais a Fernão Gomes. Além disso, também o exclusivo dos moradores de Santiago foi reinterpretado em 1472, quando o povoamento da ilha já estava assegurado. Sob pressão do arrendatário dos trautes da Guiné, a Coroa limitou os direitos dos moradores daquela ilha aos negócios realizados com «produtos da terra»⁽⁹⁷⁾.

Entretanto, nas cortes de 1472, foi pedido ao monarca que pusesse fim ao arrendamento que celebrara, ao que o rei respondeu negativamente⁽⁹⁸⁾. A súplica dos representantes dos concelhos sugeria que a Coroa ganharia muito mais se cobrasse direitos individualmente a cada mercador que desejasse demandar a Guiné, mas isso significava que esta região passaria a ser frequentada por dezenas de particulares que concorreriam entre si. Ao recusar esta proposta o rei defendia não só o contrato com Fernão Gomes mas também o seu próprio controlo sobre a costa da Guiné. Parece-nos, pois, que D. Afonso V tinha uma política clara para os territórios a Sul do Bojador, que passava pelo controlo absoluto da região ainda que momentaneamente através de um arrendatário.

Assaz liberal na distribuição de títulos no Reino⁽⁹⁹⁾, o *Africano* foi, como refere Luís Filipe Thomaz, o «verdadeiro pai dos monopólios régios no comércio ultramarino»⁽¹⁰⁰⁾. Se no território nacional, foi forçado a ceder à nobreza, sobretudo à que o acompanhou na crise de 1448-1449 e que depois também participou na desastrosa aventura por terras de Castela, no que respeita à política ultramarina, o monarca foi verdadeiramente um centralizador. A sua carta de 19 de Outubro de 1470, em que define um conjunto de produtos que passavam a constituir monopólio da Coroa independentemente de «privilegio ou licença algũa que atee ora tenhamos dada»⁽¹⁰¹⁾ revela, uma vez mais, a sua determinação em consolidar o poder do estado. Impunhasse, assim a vontade d'el-rei ao arrepio dos interesses da «corrente liberal» da nobreza⁽¹⁰²⁾. Mais tarde, a 24 de Junho de 1480, o monarca determinaria ainda o monopólio doutros dois produtos, particularmente importantes nos negócios da Guiné, os alambéis de Marrocos e as conchas vindas de Cabo Verde⁽¹⁰³⁾.

Entretanto, a experiência adquirida com o arrendamento do comércio guineense levou o monarca a celebrar pelo menos um outro contrato de arrendamento, a 2 de Dezembro de 1473. Tratava-se, neste caso da cedência do exclusivo do comércio na costa ocidental africana entre o cabo Bojador e a Pedra da Galé e os arrendatários eram Fernão Teles membro do Conselho Real e João Gonçalves Ribeiro, então escudeiro da Casa Real⁽¹⁰⁴⁾. Os contratantes deviam pagar à Coroa um sexto de tudo o que trouxessem daquela zona⁽¹⁰⁵⁾. É ainda interessante notar que o rei, apesar do seu apego aos valores da guerra santa, exigia neste contrato que «elles dictos Fernam Tellez e parceiros nem outras algũas pessoas que per suas licenças a esta terra e resgates forem nom façam guerra nem outro alguum mall aos mouros da dicta terra que traitem e resgatem com elles muy pacificamente»⁽¹⁰⁶⁾.

Assinado no final de 1473, este arrendamento devia entrar em vigor no dia de São João do ano seguinte e vigoraria durante cinco anos. No entanto, segundo a carta de prorrogação

do mesmo, firmada a 17 de Abril de 1475, o contrato só começou a vigorar a 1 de Janeiro de 1475. Esta alteração mais reforça a ideia de que no final de Agosto de 1474 a Coroa pôs fim a todas as actividades dos particulares a Sul do Bojador. A área em questão era, todavia, de pouco interesse comercial e estava bastante distante das zonas onde se faziam negócios chorudos. Além disso, os interessados adiantaram dinheiro ao rei para a sua campana contra Castela, pelo que o monarca acabou por aceder a que eles desenvolvessem actividades económicas naquela região próxima do Bojador. O contrato passava a vigorar por nove anos a troco dum único pagamento adiantado de 28.000 réis, de que 10.000 correspondiam à dívida que a Coroa tinha para com os contratadores. É interessante notar que na carta de prorrogação o comércio com os nativos é referido levemente e é dada uma maior ênfase à pesca⁽¹⁰⁷⁾.

Note-se ainda que este último documento nos mostra que mesmo depois de ter cedido o governo das terras e águas a Sul do Bojador, o monarca não se desinteressou dos assuntos que lhe estavam relacionados. Além disso, é indiscutível que esta foi uma decisão de D. Afonso V, pois na carta de prorrogação nunca é dito que o rei decidia a pedido do príncipe mas, pelo contrário, era «encomendado» a D. João que acatasse a decisão régia.

6. O ADVENTO DO PRÍNCIPE PERFEITO

Em meados de 1474 D. João recebeu o governo da costa ocidental africana. Damião de Góis, na sua *Crónica do príncipe D. João*, afirma que, em 1471, aquando do regresso da expedição a Marrocos, o príncipe recebeu «a gouernança de tudo ho que era atte aquelle tempo descuberto»⁽¹⁰⁸⁾. Baseados nesta afirmação e no facto de anteriormente o rei ter cedido ao seu filho as rendas do trato de Arguim, Jaime Cortesão e, mais recentemente, Manuela Mendonça entendem que D. João já intervinha na administração ultramarina, pelo menos desde 1469 ou 1470⁽¹⁰⁹⁾. Manuela Mendonça vai ainda mais longe e afirma peremptoriamente que foi D. João que pediu ao pai o exclusivo da Guiné⁽¹¹⁰⁾ e acrescenta ainda, baseando-se unicamente em Damião de Góis, que foi o príncipe o mentor da carta por que a Coroa determinou o monopólio de vários produtos ultramarinos, como a malagueta, o brasil e os alicórnios⁽¹¹¹⁾.

Esta visão apaixonada dos méritos do *Príncipe Perfeito* esbarra, contudo, na frieza da documentação. Não dispomos de elementos que nos permitam determinar o momento em que a opinião de D. João passou a ser considerada pelo pai nos assuntos de estado, mas é aceitável que tenha sido um processo gradual que terá decorrido certamente entre 1468 e 1474. No entanto, ao observarmos toda a evolução da política afonsina relativamente à Guiné, é óbvio que a lenta entrada em cena do príncipe, não provocou nenhuma alteração de fundo da acção que o monarca desenvolvia paulatinamente desde a época da meninice de D. João.

Além disso, cronistas e historiadores, na ânsia de glorificarem e exaltarem o grande rei, deturpam a História desnecessariamente. Como vimos, embora Damião de Góis situe o estabelecimento dos monopólios da Guiné em 1471, estes foram decretados no ano anterior⁽¹¹²⁾, como devia ser sabido por todos os investigadores, pelo menos desde que João Martins da Silva Marques publicou o seu *corpus* documental sobre os Descobrimentos. Quanto à «gouernança» da costa da Guiné, além de não se conhecer nenhum documento de 1471 que refira tal doação, os restantes elementos de que dispomos indiciam que o príncipe só a recebeu em meados de 1474. Com efeito, nem na carta de prorrogação do contrato de Fernão Gomes, de 1 de Junho de 1473, nem na carta de licença de comércio dada a Fernão Teles e João Gonçalves Ribeiro, a 2 de Dezembro desse ano, o monarca se refere ao seu herdeiro, sinal de

que este ainda não tinha poderes sobre a região a Sul do Bojador. Pelo contrário, na carta de 31 de Agosto de 1474, em que a Coroa reafirma o seu monopólio sobre a Guiné, D. João é referido como o «senhor do trauto» e depois, a 17 de Abril de 1475, quando prorrogou a licença que passara a Fernão Teles e seus associados, o monarca, pela primeira vez, «recomendava» ao filho que respeitasse esta sua nova determinação.

Assim, ao deixar de interferir directamente nessa área, D. Afonso V não a alienou da Coroa, transformando-a antes como que numa zona de estágio para o seu herdeiro. Além disso importa notar ainda que em 1474, já se tinha uma noção exacta do valor da Mina, pelo que a Coroa passava a dispor de meios de investimentos consideráveis. É possível que a renovação do contrato de arrendamento por um ano, celebrada em 1473, traduzia precisamente um momento de expectativa em que a Coroa pressentia que chegava a hora de passar a controlar directamente o comércio e a policiar a região recém-descoberta que necessariamente suscitaria a cobiça de muitos, dentro e fora do Reino. Subsistiriam talvez algumas dúvidas pelo que se renovou o arrendamento, mas apenas por um curto período.

A decisão de 1474 pode também ter tido motivações militares, pois agora a Mina tinha que ser defendida e Isabel a *Católica* certamente já deixara perceber que iria renovar as reclamações feitas por seu pai João II em relação à Guiné, que Henrique IV não prosseguira.

A guerra de 1475-79, o primeiro conflito europeu com repercussões no Ultramar, mostrou que os Portugueses estavam solidamente implantados nas águas a Sul do Bojador; dominavam os pontos estratégicos, conheciam as rotas ideais e tinham uma grande experiência do mar. Muitos cavaleiros da Casa Real eram homens experimentados no mar, graças à política do *Africano*, e quando foram chamados a defender a hegemonia lusa na região venceram claramente o conflito. O tratado das Alcáçovas, assinado no fim da guerra, dividia as áreas de influência de Portugal e de Castela; ao aceitarem que todos os territórios a Sul das Canárias pertenciam à Coroa lusitana, os Castelhanos reconheciam a superioridade naval dos rivais.

A guerra não impediu, contudo, que prosseguisse a exploração do Oceano. O reconhecimento da costa ocidental africana parece ter estado interrompido até à viagem de Diogo Cão, em 1482, mas alguns navios continuaram a partir em missões destinadas a melhorar o conhecimento dos mares e a realizar observações astronómicas.

Sabemos, por exemplo, que a 3 de Dezembro de 1478 o príncipe D. João «filhava per seu escudeiro» um João Rodrigues, morador em Sintra, que ia partir como capitão duma «caravela de descobrir aas partes de guinea»⁽¹¹³⁾. Parece-nos particularmente significativo que este João Rodrigues antes de partir para as águas meridionais tenha passado a integrar a Casa do príncipe, o que nos mostra, sem dúvida, que este seguia a política de seu pai, relativamente à escolha dos seus enviados à Guiné.

Mais tarde, a 4 de Maio de 1481, D. Afonso doou a D. João todos os territórios a Sul do Bojador⁽¹¹⁴⁾. Este documento constitui simultaneamente, em nosso entender, o momento culminante da política atlântica de D. Afonso V e o ponto de partida irreversível do plano da Índia do *Príncipe Perfeito*. Nesta altura, D. João já tinha delineado o seu projecto expansionista e desejava aplicá-lo, como se comprova pelo pedido que enviou para Roma, nesse ano, ainda em vida de seu pai, solicitando indulgência plenária a todos os membros da armada que desejava enviar à Mina para erguer aí uma fortaleza⁽¹¹⁵⁾. Em Maio de 1481, nada fazia prever que o rei estaria morto passados quatro meses, pelo que se previa então que o arranque da nova fase da expansão marítima decorresse com o *Africano* sentado no trono, mas com o governo da Guiné formalmente nas mãos dum particular, ainda que este fosse o herdeiro da Coroa⁽¹¹⁶⁾.

Manuela Mendonça sugere que o príncipe ainda não ordenara a construção do castelo devido à oposição do partido nobiliárquico⁽¹⁷⁾, o mesmo que pouco depois, no Conselho d'el-rei, votaria contra o envio da armada de Diogo de Azambuja⁽¹⁸⁾. Concordamos, neste caso com a autora e pensamos mesmo que esta afirmação ajuda a compreender a doação de Maio de 1481. Assim, ao doar ao filho os territórios a Sul do Bojador, D. Afonso V permitia que D. João desenvolvesse os seus planos expansionistas livremente, sem ter que dar contas aos cortesãos ou aos membros do Conselho, e evitava afrontar directamente os grandes senhores que o haviam acompanhado a Marrocos e a Castela e que ele cumulava de benefícios. Parece-nos, por isso, que esta doação marca emblematicamente toda a política do *Africano*: um monarca que cedeu consideravelmente aos interesses da grande nobreza, no Reino, mas que desenvolveu uma política centralizadora, absolutista, a Sul do Bojador.

A sua morte, poucos meses depois da doação da costa ocidental africana ao seu herdeiro, fez com que este documento perdesse grande parte da sua importância, na medida em que D. João nunca chegou a intervir na região como um senhor privado, pois quando a armada de Diogo de Azambuja se fez ao mar, em Dezembro de 1481, já D. Afonso V falecera. Antes de enviar as caravelas para a Mina, D. João II enfrentou a oposição do Conselho, mas na posição segura que lhe era proporcionada pelo trono.

7. BALANÇO DUMA POLÍTICA

O *Príncipe Perfeito* viu a Índia no horizonte, não a partir da Serra Leoa, mas muito mais adiante, por altura do cabo de Santa Catarina no fim da longa linha de costa que seu pai mandara descobrir; herdou um território controlado pela Coroa e não uma região saída das mãos de um senhor privado; tinha à sua disposição não os 20 a 25 Kg de ouro que vinham anualmente de Arguim, mas estes mais as centenas oriundas da Mina; pudera assim gizar um plano grandioso que levaria os Portugueses aos quatro cantos do mundo - um plano que só era possível porque um dia um príncipe visionário fizera os seus homens vencerem o medo do mar tenebroso e porque depois um rei tomara conta do processo, consolidara os avanços anteriores, abria novas rotas e fizera descobrir uma fonte de rendimento extraordinária para a época.

*
* *

Globalmente, D. Afonso V mostrou-se, assim, um rei apostado em fazer crescer a influência de Portugal em todas as direcções: realizou campanhas em Marrocos, estimulou a exploração do oceano e controlou o processo de descobrimento da costa ocidental africana. Não podemos dizer que esta política obedecia a um plano em que buscasse alcançar determinadas regiões, mas é seguramente reveladora duma vontade de avançar sistematicamente e de impedir que potências rivais intervissem nas regiões recém-descobertas. A intervenção do monarca no povoamento da ilha de Santiago é, em nosso entender, paradigmática desta atitude.

No que respeita aos Descobrimentos, podemos dividir a acção régia em quatro fases: um primeiro momento que foi, essencialmente, de avaliação das potencialidades do comércio, enquanto respeitava os compromissos estabelecidos entre a Coroa e o infante D. Henrique (1448-1460); seguiu-se um período caracterizado essencialmente pela consolidação do domínio do Oceano e do monopólio do estado, ao mesmo tempo que se desenvolvia o aparelho adminis-

trativo ultramarino (1460-1468); depois, sucedeu a fase mais dinâmica com o reinício das viagens sistemáticas de descobrimento e da intensificação do comércio, o que permitiu à Coroa chamar a si o monopólio de vários produtos africanos assaz lucrativos (1468-1474); finalmente, o Atlântico permitiu começar a associar D. João á governação e a guerra demonstrou que o domínio das águas a Sul do Bojador estava consolidado, ao mesmo tempo que prosseguiam viagens e observações preparatórias de novos avanços mais para Sul e que o monarca alargava a gama de produtos submetidos ao monopólio régio; foi ainda o período em que o príncipe amadureceu as suas próprias ideias, gizando então o célebre plano da Índia (1474-1481).

Ao longo destas várias conjunturas, ressalta uma outra linha estrutural, para lá da referida vontade do rei de alargar sistematicamente a área de influência lusíada. D. Afonso V concentrou sempre a acção do estado a Sul do Bojador nas mãos dos membros da Casa Real, sinal evidente da sua política centralizadora, relativamente à costa ocidental africana⁽¹¹⁹⁾.

NOTAS

(¹) O texto que foi apresentado aos participantes no simpósio, em Outubro de 1995, baseava-se no nosso artigo «Afonso V, D.», in *Dicionário de História dos Descobrimentos* (dir. de Luís de Albuquerque; coordenação de Francisco Contento Domingues), 2 vols., Lisboa, 1994. Esta nova versão, mais desenvolvida e concluída apenas em Setembro de 1998, procura apresentar uma análise mais detalhada do assunto.

(²) Cf., por exemplo, Luís de Albuquerque, *Introdução à História dos Descobrimentos Portugueses*, Lisboa, s/d, pp. 79-104; Manuel Lobo Cabrera, «As tentativas frustradas para ocupação de uma das ilhas Canárias pelos Portugueses», in *Portugal no Mundo* (dir. de Luís de Albuquerque), 6 vols., Lisboa, 1989, vol. 1, pp. 162-175; A. H. de Oliveira Marques, «A expansão no Atlântico», in *A expansão quatrocentista* (coord. de A. H. de Oliveira Marques), Lisboa, 1998, pp. 11-82; Luís Filipe Thomaz, «A evolução da política expansionista portuguesa na primeira metade de Quatrocentos», in *De Ceuta a Timor*, Lisboa, 1994, pp. 43-147. Este último estudo é, sem dúvida, a obra de referência em que nos baseamos para as alusões ao período anterior à morte do infante D. Henrique.

(³) O povoamento da Madeira começou por estar na dependência directa do rei e só passou para a do infante D. Henrique, após a doação do arquipélago feita por D. Duarte, a 26 de Setembro de 1433. Cf. Luís de Albuquerque e Alberto Vieira, *O arquipélago da Madeira no século XV*, Funchal, 1987; Alberto Vieira, «Povoamento e colonização da Madeira», in *Portugal no Mundo* ..., vol. 1, pp. 162-175.

(⁴) Cf. *Descobrimentos Portugueses* (dir. de João Martins da Silva Marques), 3 vols., Lisboa, 1988, 3.ª edição, vol. 1, pp. 401-402 (doravante citada pela sigla DP). Sobre os primórdios do povoamento dos Açores, vide Artur Teodoro de Matos, «Povoamento e colonização dos Açores», *Portugal no Mundo* ..., vol. 1, pp. 176-188.

(⁵) Cf. Luís Filipe Thomaz, «A questão da pimenta em meados do século XVI», in *A carreira da Índia e as rotas dos estreitos* (Actas do VIII Seminário Internacional de História Indo-Portuguesa) (dir. de Artur Teodoro de Matos e de Luís Filipe Thomaz), Angra do Heroísmo, 1998, pp. 37-206, p. 95. Manuel Nunes Dias salienta que esta doação de D. Pedro marca o início do monopólio do estado sobre a costa ocidental africana. Cf. Manuel Nunes Dias, *O capitalismo monárquico português (1415-1549)*. Contribuição para o estudo das origens do capitalismo moderno, 2 vols., Coimbra, 1963, vol. 1, pp. 374-375. Neste caso, a Coroa ainda não obteria proveitos materiais directos, como sucederia, a partir de 1460, mas estavam lançadas, de facto, as bases para a constituição do exclusivo régio sobre as águas a Sul do Bojador.

(⁶) Cf. DP, vol. 1, pp. 435-436.

(⁷) Referimo-nos especialmente à bula *Etsi suscepti*, de 9 de Janeiro de 1443, pela qual a Santa Sé reconhecia ao infante D. Henrique o direito de povoar ilhas do Atlântico e confiava-lhe a espiritualidade das que não tivessem bispo. Trata-se, tanto quanto sabemos, da primeira bula que abarca as novas áreas geográficas descobertas pelos Portugueses. Cf. *Monumenta Henricina* (ed. António Joaquim Dias Dinis), 15 vols., Coimbra, 1960-1974, vol. 8, pp. 1-4.

(⁸) Trata-se das célebres bulas *Romanus Pontifex*, assinada por Nicolau V, a 8 de Janeiro de 1455, e Inter Cetera, promulgada por Calisto III, a 13 de Março de 1456. Cf. DP, vol. 1, pp. 503-508 e 535-537.

(⁹) Sobre este assunto seguimos Luís Filipe Thomaz, «O projecto imperial joanino. Tentativa de interpretação global da política ultramarina de D. João II», in *De Ceuta a Timor* ..., pp. 149-167.

(¹⁰) Sobre a política imperial de D. Manuel I, vide Luís Filipe Thomaz, «L'idée impériale manuéline», in *La Découverte, le Portugal et l'Europe*, Paris, 1990, pp. 35-103.

(¹¹) Cf. Luís Filipe Thomaz, «A «política oriental» de D. Manuel I e as suas contacorrentes», in *De Ceuta a Timor* ..., pp. 189-206. Sobre a criação do Estado da Índia e a presença lusa no Oriente, vide o estudo de Sanjay Subrahmanyam, *The portuguese empire in Asia, 1500-1700. A political and economic history*, Londres e Nova York, 1993, e o nosso livro, elaborado em colaboração com Victor Luís Gaspar Rodrigues, sob a direcção de Luís Filipe Thomaz, *Portugal y Oriente: el proyecto indiano del rey Juan*, Madrid, 1992 (título original, *O Estado Português da Índia no século XVI*).

(¹²) Cf. Rui de Pina, *Crónica do senhor rey D. Affonso V*, cap. cciii.

(¹³) Cf. David Lopes, *A expansão em Marrocos*, Lisboa, 1989, p. 25.

(¹⁴) Cf. Bernard Rosemberger, «Le Portugal et l'Islam maghrebin (XV-XVI siècles)», in *Histoire du Portugal, Histoire Européenne*, Paris, pp. 59-84. O rei doou Anafé a D. João, duque de Viseu, em 1472, Larache ao duque de Guimarães, em 1473, e Tetuão a Álvaro Teixeira, cavaleiro da sua casa, em 1476. Cf. DP, vol. 3, pp. 114-115, 133 e 168. No entanto, nenhum dos donatários chegou a enviar colonos para essas localidades.

(¹⁵) O rei tinha então 39 anos, pelo que o reatamento das hostilidades era adiado para uma época em que, a ser vivo, o monarca teria 59 anos.

(16) Outros autores já chamaram a atenção para esta excessiva focalização dos objectivos marroquinos de D. Afonso V em Tânger. Cf. Manuel Nunes Dias, *O capitalismo monárquico português (1415-1549)*... pp. 394 e 405; Jaime Cortesão, *História dos Descobrimentos Portugueses*, 3 vols., Lisboa, 1978, vol. 2, p. 8.

(17) Pelo que nos é dado a entender através da documentação, parece-nos indiscutível que o processo dos Descobrimentos, nos seus primórdios, desenvolveu-se e consolidou-se devido à vontade férrea do infante D. Henrique e à visão política do infante D. Pedro. No entanto, alguma historiografia persiste em estabelecer um antagonismo fortíssimo entre D. Henrique e D. Pedro e em defender que os Descobrimentos foram essencialmente uma obra do infante D. Pedro. A documentação, porém, mostra-nos que ao nível interno os dois apoiaram-se mutuamente, salvo na crise de Alfarrobeira, em que D. Henrique não secundou a insubordinação do duque de Coimbra. Aparentemente, o fenómeno que leva alguns historiadores a idolatrarem uma ou outra destas personagens e, conseqüentemente, a minorarem excessivamente a restante, é o mesmo que leva outros (quando não os mesmos) a desprezarem a acção de D. Afonso V e até a de D. Manuel I, ao mesmo tempo que colocam num pedestal praticamente inacessível a figura do *Príncipe Perfeito*. Trata-se, em nosso entender, dum modo mesquinho de ver a História e a vida dos seres humanos; teima-se em acentuar as qualidades de alguém desvalorizando as de outrém, como se fosse impossível a coexistência ou a sucessão de personagens com intervenções igualmente importantes, independentemente do peso específico de cada uma. Encontramos um exemplo paradigmático deste tipo de abordagem na obra recente de Alfredo Pinheiro Marques *A maldição da memória do infante Dom Pedro e as origens dos Descobrimentos Portugueses* (Figueira da Foz, 1995). Nesta, o autor contesta justamente a exaltação exagerada do infante D. Henrique, mas cai no extremo oposto ao diminuir demasiadamente a importância do *Navegador* e ao apresentar D. Pedro como uma figura imaculada e como uma vítima duma interminável conspiração movida pelos seus inimigos pessoais e por gerações sucessivas de historiadores; a História é o resultado da acção de homens, todos eles com qualidades e defeitos, como é próprio dos seres humanos. Sobre o papel de D. Henrique e de D. Pedro na génese dos Descobrimentos vide o estudo rigoroso e desapaixonado de Luís Filipe Thomaz citado acima (nota 2).

(18) «No ano de M.CCCLXIX, não achei cousa que seja pera screuer, saluo que neste anno por elRei ter mais gosto da guerra d'Africa que dos descobrimentos, nem proveitos das cousas de Guiné, arrendou por çinquo annos ho tratto destas terras descubertas a hum Fernão Gomez, çidadão da çidade de Lisboa, com condição que elle fosse obrigado a descobrir neste tempo çem legoas cad'anno allem da serra Lioa, que era ho extremo do que atte entam hos nossos tinham descuberto». *Crónica do príncipe D. João de Damião de Góis* (ed. de Graça Almeida Rodrigues), Lisboa, 1977, p. 55.

(19) Na sua *Chronica do senhor rey D. Affonso V*, Rui de Pina só alude aos Descobrimentos ao relatar o falecimento do infante D. Henrique (cap. cxliv), pelo que embora atribua aí a responsabilidade da descoberta do Golfo da Guiné ao monarca, não dá a entender que este estivesse interessado na expansão marítima, ao mesmo tempo que faz repetidas alusões ao empenho de D. Afonso V na guerra contra os Mouros. Depois, ao descrever a construção da fortaleza de São Jorge da Mina, o cronista afirma que antes de D. João governar os negócios da Guiné, a Coroa os «trazia por muy pequena contia arrendados a Fernã Gomes». *Chronica d'elrey D. João II*, cap. ii.

(20) «E andando assi estas cousas [comércio na Guiné] tão correntes, e ordinarias em as partes da costa já descuberta, como Elrey pelos negocios do Reyno andava occupado, e não havia por seu serviço per si mandar grangear esta propriedade do commercio, nem menos leixallo correr no modo que andava acerca do que as partes pagavam [...] o arrendou [...]». João de Barros, *Ásia*, I, ii, 2. Para lá das afirmações explícitas, a própria estrutura da obra insinua que D. Afonso V foi um monarca pouco empenhado nas Descobertas, pois João de Barros dedicou 16 capítulos às viagens no tempo do infante D. Henrique, 12 às navegações sob D. João II e apenas dois ao período em que o *Africano* dirigiu o processo.

(21) Cf., por exemplo, Manuela Mendonça, *D. João II, um percurso humano e político nas origens da modernidade em Portugal*, Lisboa, 1991 (especialmente pp. 92-98); José Manuel Garcia, *Portugal e a repartição do Mundo: do infante D. Henrique ao rei D. João II*, Lisboa, 1994 (especialmente pp. 114-115); A.H. de Oliveira Marques, «A expansão no Atlântico»..., p. 89. Ainda encontramos esta ideia nalguns estudos de Luís Filipe Thomaz; vide «A evolução da política expansionista portuguesa na primeira metade de Quatrocentos» e «O projecto imperial joanino (Tentativa de interpretação global da política ultramarina de D. João II)», in *De Ceuta a Timor*..., pp. 43-147 e 149-167.

(22) Este autor entende que o período entre 1460 e 1471 foi um período de depressão e que, de facto, ao infante D. Henrique sucedeu o príncipe D. João «à testa da empresa dos Descobrimentos». Cf. Jaime Cortesão, *História dos Descobrimentos Portugueses*..., vol. 2, p. 7. Esta ideia transparece também na recente *História da Expansão Portuguesa* dirigida por Francisco Bethencourt e Kirti Chaudhuri; Luís de Matos, por exemplo, refere os anos de 1460 a 1475 como «um período de estagnação, que poderá ser relacionado com o carácter das pessoas ou com dificuldades técnicas de vária ordem» (vol. 1, p. 78).

(23) Cf. Joaquim Veríssimo Serrão, *História de Portugal*, 12 vols., Lisboa, 1978-1990, vol. 2, p. 174; Manuel Nunes Dias, *O capitalismo monárquico português (1415-1549)*..., vol. 1, pp. 394-395 e 401.

(24) Sobre esta matéria vide João Cordeiro Pereira, «O resgate do ouro na costa da Mina nos reinados de D. João III e D. Sebastião», in *Studia*, Lisboa, nº 50, 1991, pp. 5-48.

(25) Cf. João Cordeiro Pereira, «A estrutura social e o seu devir», in *Nova História de Portugal* (dir. de Joel Serrão e de A.H. de Oliveira Marques), vol. V, *Portugal. Do Renascimento à crise dinástica* (dir. de João Alves Dias), Lisboa, 1998, pp. 289-298.

(26) Cf. DP, vol. 1, p. 458.

(27) «D. Afonso V será acusado pela crítica historiográfica de se ter desinteressado depois da morte do infante D. Henrique da prossecução das explorações africanas, deixando-as nas mãos de Fernão Gomes, um particular. A análise até aqui conduzida mostra inequivocamente que o monarca, mais interessado na conquista do Norte de África do que nas explorações atlânticas, compreendeu, todavia, que naquele determinado momento histórico o ponto era garantir juridicamente e no plano internacional a expansão extra-europeia». Carmen Radulet, «Os descobrimentos portugueses e o tratado das Alcáçovas», in *Portugal no Mundo*..., vol. 2, p. 16.

(28) Cf. João de Barros, *Ásia*, I, ii, 1.

(29) Cf. mandado d'el-rei sobre o trato das mercadorias dos navios que enviava à Guiné. Évora, 27 de Fevereiro de 1453. DP, vol. 1, pp. 501-502

(30) Foram estes servidores d'el-rei que receberam os mantimentos carregados em cada embarcação, mas não dispomos de informações suficientes para determinar os seus postos. Cf. DP, sup. ao vol. 1, p. 352.

(31) Cf. carta de mercê à mulher de Pedro Eanes Sarraibodes de uma tença por morte de seu marido na Guiné. Viseu, 12 de Dezembro de 1453. in *Portugaliae Monumenta Africana*, 2 vols., Lisboa, vol. 1, 1993, p. 39 (obra doravante citada pela sigla PMA).

(32) Cf. DP, vol. 1, pp. 516-517.

(33) Cf. carta de Antoniotto Usodimare aos seus credores. 12 de Dezembro de 1455. PMA, vol. 1, pp. 77-78.

(34) Cf. DP, sup. ao vol. 1, p. 347.

(35) Cf. DP, sup. ao vol. 1, p. 581. Segundo João Silva de Sousa, Pedro Afonso começou por pertencer à casa senhorial do duque de Viseu (cf. João Silva de Sousa, *A casa senhorial do infante D. Henrique*, Lisboa, 1991, p. 276). Desconhecemos se já passara, nesta altura, para a Casa Real ou se só consumou a transferência após o falecimento do infante D. Henrique.

(36) Para o século XV conhecemos 11 doações deste tipo. Depois da de 1457, a 19 de Fevereiro de 1462, D. Afonso V doou a João Vogado, fidalgo da Casa Real e escrivão da Fazenda, o senhorio hereditário de duas ilhas que teriam sido descobertas e que se supunham ser as míticas Lono e Caprária; a 29 de Outubro do mesmo ano concedeu a seu irmão o senhorio duma ilha que parecia ter sido avistada nas imediações das Canárias; a 12 de Janeiro de 1473 doou aos seus sobrinhos uma ilha que se julgava existir nas proximidades da de Santiago, mas que ainda não fora alcançada. A 21 de Junho de 1473 concedeu a Rui Gonçalves da Câmara o senhorio de qualquer ilha que este viesse a descobrir e a 28 de Janeiro de 1474 fez igual concessão a Fernão Teles, governador da casa da princesa. Depois, D. João II, a 30 de Junho de 1484, prometeu a Fernão Domingues, morador na ilha da Madeira, que lhe concederia a capitania de qualquer ilha que este lograsse achar e a 3 de Março de 1486 passou carta semelhante a Fernão Ulmo, que se associou, passados quatro meses, a João Afonso do Estreito. Mais tarde, a 28 de Outubro de 1499, D. Manuel I prosseguiu com esta política, ao conceder a João Fernandes, morador na ilha Terceira, a capitania de qualquer ilha que este achasse, e ao fazer semelhante doação a Gaspar Corte Real, a 12 de Maio de 1500. Cf. DP, vol. 3, pp. 21-22, 34-35, 124, 130-131, 136-138, 278, 317-318, 326-329, 552-553 e 609-610.

(37) Cf. DP, vol. 3, p. 131.

(38) Cf. DP, vol. 3, p. 137.

(39) Conforme é salientado por Jaime Cortesão, D. Afonso V tentou inicialmente chamar a si o governo desta ordem militar, o que lhe chegou a ser concedido pelo Papa, pela bula *Dum tuam*, de 25 de Janeiro de 1461, mas depois a Santa Sé alterou a sua decisão e, a 11 de Julho desse ano, entregou o governo da Ordem ao infante D. Fernando, pela bula *Repentes animo*. Cf. Jaime Cortesão, *História dos Descobrimentos Portugueses*..., vol. 2, pp. 7-8.

(40) Sobre o património de D. Fernando antes e depois da morte do infante D. Henrique veja-se João Silva de Sousa, *op. cit.*, pp. 279-280; ainda do mesmo autor «As origens da casa senhorial de D. Fernando, duque de Viseu e de Beja - Conjunturas», in *Anais do Município de Faro*, Faro, vol. XX, 1990, pp. 201-210.

(41) Além dos estudos de João Silva de Sousa atrás citados, cf. Manuel Nunes Dias, *op. cit.*, pp. 392-398; Luís Filipe Thomaz, «A evolução da política expansionista portuguesa na primeira metade de Quatrocentos» ..., p.142. Apesar desta não ser uma matéria que levante dúvidas, recentemente, foram publicadas duas obras que retomam a tese de que o infante D. Fernando também deteve o exclusivo da navegação a Sul do Bojador. Cf. A.H.

de Oliveira Marques, «A expansão no Atlântico» ..., p. 83; Luís de Matos, «A navegação: os caminhos de uma ciência indispensável», in *História da Expansão Portuguesa* (dir. de Francisco Bethencourt e Kirti Chaudhuri), vol. 1, 1998, p. 78.

(⁴²) Cf. PMA, vol. 1, p. 108.

(⁴³) Cf. João de Barros, *Ásia*, I, ii,1. Manuel Nunes Dias, *op. cit.*, vol. 1, p. 376, nota 125.

(⁴⁴) Cf. DP, vol. 3, p. 44.

(⁴⁵) «O condicionalismo físico do Atlântico, já modificado desde o cabo Verde – ao Sul do qual desaparece a constância dos alisados de Nordeste, substituída por um regime de ventos variáveis – acha-se em tais paragens singularmente agravado. Numa atmosfera adensada de espessos nevoeiros, a falta de vento a cada passo detém os navios, enquanto a túmida calema temerosamente os balanceia, indo rebentar, ainda assaz longe da costa, em fundos de 6 a 8 metros; e logo, quase repentinamente, surgem violentas chuvadas e o sopro tempestuoso do *tornado* que põe em grave risco de naufrágio o nauta desprevenido». Damião Peres, *História dos descobrimentos portugueses*, Porto, 1983, 3.^a edição, p. 165. A esta explicação, assente nos condicionalismos geográficos, cremos que se deve ainda acrescentar um outro problema: foi nestes anos que se procedeu ao reconhecimento do arquipélago de Cabo Verde, cujo povoamento sistemático só se iniciou a partir de 1466; o achamento destas ilhas, muito bem localizadas para o apoio à navegação à vela entre o litoral africano e a Europa, levou, seguramente, a que as rotas fossem reformuladas em função da nova escala de que os navegadores dispunham. Segundo Duarte Pacheco Pereira a rota mais directa para a Serra Leoa fazia-se por via das ilhas de Cabo Verde. Cf. Duarte Pacheco Pereira, *Esmeraldo de Situ orbis*, Lisboa, 1975 (reprodução anastática da edição de 1905), p. 97.

(⁴⁶) Entre 1434 e 1500 houve quatro pausas nos Descobrimentos, em 1437-1441, 1460/62-1468/70, 1475-1482 e 1488-1497. Em todos os casos podemos assinalar causas externas ao processo, nomeadamente a campanha de Tânger e a instabilidade política do início do reinado de D. Afonso V, no primeiro; a guerra luso-castelhana de 1475-1479, em que também se disputou a hegemonia nos mares da Guiné, no terceiro; a morte do príncipe D. Afonso e a crise gerada pela primeira viagem de Cristovão Colombo, no último. O hiato que agora analisamos, o único cujos limites cronológicos são difíceis de definir, é, sem dúvida, o que não tem uma explicação óbvia deste ponto de vista a não ser o aparente desinteresse do rei, o que nos parece ser manifestamente insuficiente. No que respeita a problemas técnicos, esta paragem adequa-se mais ao ritmo da história das navegações quatrocentistas, pois a paragem de 1437-1441, coincide com o momento em que foi necessário encontrar uma solução para tornar os alíseos que sopravam na costa da Mauritânia e que tornavam o regresso muito difícil, o que levou à adopção da caravela como o melhor navio para as viagens de exploração e à utilização sistemática de instrumentos de orientação astronómica; a interrupção de 1475-1482 decorreu logo a seguir à passagem do Equador e foi marcada pela consequente necessidade de preparar novos instrumentos que permitissem a navegação no hemisfério Sul; o hiato de 1489-1497 foi preenchido, em parte, com a exploração do Atlântico Sul, na busca do caminho mais directo para o cabo da Boa Esperança. Assim, as dificuldades técnicas aludidas por Damião Peres foram seguramente um factor determinante para a interrupção verificada nos anos a seguir ao falecimento do *Navegador*.

(⁴⁷) Cf. Damião Peres, *op. cit.*, pp. 113 e 120. Alguns autores defendem que esta viagem de descobrimento foi realizada logo a seguir à morte do infante D. Henrique, mas parece-nos mais segura a análise de Damião Peres, que, embora entenda que tal viagem decorreu entre 1466 e 1468, reconhece que só é possível estar certo que esta teve lugar entre 1460 e 1468. O mesmo se depreende da narrativa de Duarte Pacheco Pereira que se limita a dizer que o rei «em seu tempo» mandou descobrir «além da Serra Leoa». Cf. Duarte Pacheco Pereira, *Esmeraldo de Situ orbis...*, p. 100.

(⁴⁸) Sobre Pedro de Sintra, que ainda comandou navios ao serviço de D. João II, veja-se o artigo de José Manuel García, «Sintra, Pedro de», in *Dicionário de História dos Descobrimentos*.

(⁴⁹) João Silva de Sousa mostrou recentemente que vários membros da casa do infante D. Henrique transitaram, em 1460, para a Casa Real. A personagem mais relevante é, certamente, D. Álvaro de Castro que, depois de ter sido cavaleiro do duque de Viseu, foi camareiro-mor do rei, fronteiro, alcaide-mor de Lisboa e primeiro conde de Monsanto. Cf. João Silva de Sousa, *A casa senbortal do infante D. Henrique...*, pp. 268-279.

(⁵⁰) Cf. DP, vol. 3, pp. 36-37.

(⁵¹) Ainda é referido neste ofício na carta de nomeação de Soeiro Mendes como alcaide de Arguim. Cf. DP, vol. 3, p. 44. Desconhecemos a data em que terminou o desempenho destas funções.

(⁵²) Cf. PMA, vol. 1, p. 135.

(⁵³) Cf. PMA, vol. 1, p. 140.

(⁵⁴) Cf. Carta a saldar a dívida do infante D. Henrique de 44.750 reais brancos a Fernão Valarinho, criado e escudeiro do infante D. Henrique, por umas casas em Lagos, onde se arrecadam os direitos do trato de Arguim. Cf. DP, vol. 3, pp. 39-40. Os mercadores de Lagos continuavam a desenvolver uma actividade importante na costa

da Guiné, como se vê, por exemplo, através duma carta assinada a 23 de Julho de 1462, em que o rei fazia mercê a Diogo Valarinho e seus sócios do direito de exportarem livremente para Castela os escravos que haviam comprado em África. Cf. DP, vol. 3, pp. 31-32.

(⁵⁵) Este João Fernandes da Silveira era membro do Conselho e regedor da Casa da Suplicação.

(⁵⁶) Cf. DP, vol. 3, p. 54.

(⁵⁷) Cf. carta de aforamento a Pero de Alcáçova dum paúl em Tornada. Cf. PMA, pp. 151-152. Mais tarde, a 11 de Agosto de 1470, a escrivãinha da Fazenda da Guiné foi anexada à da Fazenda Real. Cf. DP, vol. 3, p. 81.

(⁵⁸) «[...] mandamos que daqui em diante de todolos cavallos que se embarcarem e levarem para as partes de Guinee se pague sisa direita, e disto nos ne o iffante dom Fernando meu muito prezado e amado irmão, nem outra pessoa de qualquer stado e condição não seja dello escusado [...]». PMA, vol. 1, p. 116.

(⁵⁹) Cf. carta de mercê a conceder a D. Duarte de Meneses a liberdade de enviar caravelas e navios à Guiné com mercadorias não defesas. Santarém, 24 de Março de 1462.

(⁶⁰) Cf. carta de doação a D. Constança de Noronha, duquesa de Bragança, dos bens embargados a João Correia, que morrera na Guiné, quando servia como mestre dum navio da dita duquesa. Cf. DP, vol. 3, pp. 30-31.

(⁶¹) Cf. PMA, vol. 1, pp. 127-128.

(⁶²) Sobre este assunto seguimos Henrique Pinto Rema O.F.M., *História das missões católicas da Guiné*, Braga, 1982, pp. 43-47.

(⁶³) Cf. PMA, vol. 1, pp. 122-125.

(⁶⁴) Cf. PMA, vol. 1, pp. 129-130. Pio II confirmou esta ordem pela bula *Non debet indecens*, de 12 de Janeiro de 1464. Cf. PMA, vol. 1, pp. 137-139.

(⁶⁵) A primeira iniciativa semelhante decorreu na orla costeira venezuelana entre 1514 e 1521, e depois do seu fracasso só reencontramos outras idênticas em meados do século, nomeadamente no Japão. Sobre o modo como evoluiu a noção de evangelização dos povos na época dos Descobrimentos, seguimos o estudo de Luís Filipe Thomaz, «Descobrimentos e evangelização. Da Cruzada à missão pacífica», in *Congresso Internacional de História Missionação Portuguesa e Encontro de Culturas – Actas*, 4 vols., Braga, 1993, vol. 1, pp. 81-129, assim como o nosso trabalho «D. João II e a cristianização de África», in *Congresso Internacional Bartolomeu Dias e a sua época – Actas*, 5 vols., Porto, 1989, vol. 1, pp. 405-416. Recentemente, apresentámos uma visão mais global deste tema na nossa dissertação de doutoramento *O Cristianismo no Japão e o episcopado de D. Luís Cerqueira*, Lisboa, 1998 (texto policopiado), cap. 1.

(⁶⁶) Cf. PMA, vol. 1, pp. 173-178.

(⁶⁷) Alain Milhou refere-o como «uma grande figura da missionação das Canárias e da Guiné». Cf. *Histoire du Christianisme* (dir. de J.-M. Mayeur, C. Pietri, A. Vauchez e M. Venard), 14 vols, (em publicação), vol. 7 (1450-1530), Paris, 1994, p. 598.

(⁶⁸) Sobre todo o processo de povoamento do arquipélago de Cabo Verde, e da sua inserção nas redes mercantis do Império Português, vide *História Geral de Cabo Verde*, vol. 1 (coord. de Luís de Albuquerque e de Maria Emília Madeira Santos), Lisboa, 1991. Para os problemas concretos da dificuldade dos Europeus nesta primeira adaptação a um meio ambiente tropical, vide Maria Manuel Torrão, *Diets alimentares. Transferências e adaptações nas ilhas de Cabo Verde (1460-1540)*, Lisboa, 1995.

(⁶⁹) Cf. DP, vol.3, pp. 55-57.

(⁷⁰) Cf. Artur Teodoro de Matos, «A rede das carreiras comerciais no Atlântico», in *Portugal no Mundo...*, vol. 4, pp. 251-259; idem, «As escalas do Atlântico no século XVI», in *Revista da Universidade de Coimbra*, Coimbra, 1988, pp. 157-183; Maria Emília Madeira Santos, «Rotas atlânticas, o caso da carreira de S.Tomé» in *Actas do II Colóquio Internacional de História da Madeira*, Funchal, 1989, pp. 649-655.

(⁷¹) As fontes são imprecisas quanto ao ano em que terá terminado este ciclo de explorações ao longo da costa ocidental africana, embora se admita que o ponto mais meridional, o cabo de Santa Catarina tenha sido atingido num dia 25 de Novembro, dia da festa desta santa. Perante a falta de clareza da documentação, admite-se, normalmente, que este cabo terá sido descoberto em 1474 ou 1475. Conforme mostraremos mais adiante, parecem-nos quase certo que o seu avistamento ocorreu em 1474.

(⁷²) Não cabe aqui uma análise detalhada das características gerais e das consequências do contrato celebrado entre a Coroa e Fernão Gomes; tanto os descobrimentos náuticos realizados nesse período como os novos negócios então desenvolvidos são bem conhecidos e constituem matéria pacífica (cf. por exemplo, Luís de Albuquerque, «As viagens de reconhecimento de Fernão Gomes a Bartolomeu Dias», in *Portugal no Mundo ...*, vol. 2, pp. 68-81). Neste trabalho interessa-nos, assim, analisar detalhadamente os aspectos que nos parecem menos claros e tentar compreender a política régia que determinou e condicionou este arrendamento.

(74) Cf. *Ásia*, I, ii, 1 e I, ii, 2.

(75) Cf. Rui de Pina, *Chronica d'elrey D. João II*, cap. ii.

(76) Cf. *Ásia*, I, ii, 2.

(76) Cf., por exemplo, Manuel Nunes Dias, *op. cit.*, vol. 1, p. 392; Vitorino Magalhães Godinho, *Descobrimentos e economia mundial*, 4 vols., Lisboa, 1982-1983, vol. 1, p. 168.

(77) Cf. licença para que Fernão Gomes possa enviar uma caravela de 30 toneladas a Safim. Lisboa, 4 de Setembro de 1469. DP, vol. 3, p. 67.

(78) Ainda é referido como escudeiro num documento de 7 de Fevereiro de 1471, em que o rei lhe cedia uma nave das casas das taracenas reais, em Lisboa, enquanto durasse o contrato de arrendamento da costa da Guiné. Cf. DP, vol. 3, pp. 90-91.

(79) Cf. *Ásia*, I, ii, 2.

(80) Cf. DP, sup. ao vol. 1, p. 347.

(81) Cf. PMA, vol. 1, p. 184.

(82) Cf. carta da infanta D. Beatriz aos seus oficiais na ilha da Madeira para que cumprissem o regimento que os obrigava a pagar os dízimos do açúcar da Madeira a Fernão Gomes da Mina e seus «parceiros». Évora, 1 de Maio de 1477. PMA, vol. 1, pp. 222-223.

(83) O cronista acrescenta ainda que Fernão Gomes arrendou, posteriormente, o trato de Arguim por mais 100.000 réis anuais (cf. *Ásia*, I, ii, 2). Este arrendamento não é referido na prorrogação do contrato, em 1473, muito provavelmente porque constituía um negócio à parte, como se depreende da primeira licença dada, a 2 de Dezembro de 1473, pelo rei, a Fernão Teles e a João Gonçalves Ribeiro, para que estes pudessem comerciar durante cinco anos entre o cabo Bojador e a Pedra da Galé; neste documento o rei refere-se ao «trato d'Arguim que ora teem Fernam Gomez» e mais adiante reafirma que esta licença era passada «com condiçom que nom vão resgatar aa terra que teemos arrendada ao dicto Fernam Gomez assy aa terra de Guínee como ao dicto trauto d'Arguim». Cf. PMA, vol. 1, pp. 196-197.

(84) Cf. DP, vol. 3, pp. 129-130.

(85) Cf. Rui de Pina, *Chronica do senhor rey D. Affonso V*, cap. cxliv; Duarte Pacheco Pereira, *Esmeraldo de situ orbis* ..., pp. 98-129. Note-se que Rui de Pina refere o arrendamento do comércio da Guiné a Fernão Gomes, separando, assim, a actividade comercial do processo de exploração do litoral africano.

(86) Cf. *Ibidem*, pp. 110-129; *Ásia*, I, ii, 2. Só não dispomos de referências relativamente a um outro capítulo deste período - Lopo Gonçalves, citado indirectamente por Duarte Pacheco Pereira.

(87) Cf. carta de nomeação de Rui de Sequeira para o cargo de escrivão do trato de Arguim e do seu castelo. Avis, 10 de Março de 1469 (cf. DP, vol. 3, p. 63); carta de emprazamento em três vidas duma casa do armazém d'el-rei a Rui de Sequeira, feita por seu procurador, Soeiro da Costa. 25 de Fevereiro e 28 de Agosto de 1474; por este documento sabemos que Rui de Sequeira exercera antes o cargo de recebedor dos armazéns d'el-rei. Cf. DP, vol. 3, pp. 140-142.

(88) Os dois indivíduos são confundidos, por vezes, como se vê, por exemplo, pelo artigo de Mariana Lagarto no *Dicionário de História dos Descobrimentos*.

(89) Cf. DP, vol. 3, p. 565.

(90) Pouco mais se sabe sobre as tripulações das caravelas de descobrimento deste período; refira-se apenas que Duarte Pacheco Pereira assinala a presença dum marinheiro genovês, o que é certamente um sinal de que alguns estrangeiros participaram nestas viagens. Cf. Duarte Pacheco Pereira, *Esmeraldo de situ orbis*..., p. 106.

(91) Nesta data o rei promulgou uma ordenação em que proibia toda a navegação a Sul do Bojador sem licença régia, e ao longo do documento não faz nenhuma referência à existência dum contrato com Fernão Gomes (cf. DP, vol. 3, pp. 153-154), que, dois dias antes fora agraciado com «nobreza de novas armas» (cf. *Ásia*, I, ii, 2). Damião Peres sustenta que este mesmo texto não nega a continuidade do contrato e que se trata duma afirmação de soberania e não da afirmação dum exclusivo comercial propriamente dito (cf. Damião Peres, *op. cit.*, pp. 117-119). No entanto, todo o encadeamento dos factos que conhecemos dão a entender que o arrendamento de Fernão Gomes estava terminado nesta altura.

(92) O documento que estabelece a prorrogação do contrato não é explícito sobre a data em que o que estava em vigor expiraria; pela leitura do texto, é evidente que o arrendamento ainda estava em curso, mas não é possível precisar se terminaria dentro de algumas semanas ou dentro de ano e meio. Sabemos que a 4 de Setembro de 1469 o rei concedeu uma licença para que Gomes enviasse uma caravela de 30 toneladas a Safim (cf. DP, vol. 3, p. 67), o que pode ser interpretado como um sinal de que o arrendamento já vigorava (cf. PMA, vol. 1, pp. 186-188).

(93) Cf. Luís de Albuquerque, «As viagens de reconhecimento de Fernão Gomes a Bartolomeu Dias», in *Portugal no Mundo* ..., vol. 2, p. 76.

(⁹⁶) Nestes capítulos são referidos outros documentos do reinado de D. Afonso V cuja data completa está certa.

(⁹⁷) Veja-se, por exemplo, que nestes mesmos capítulos, é afirmado que os descobrimentos na época do contrato de Fernão Gomes começaram na Serra Leoa, o que está errado, assim como João de Barros afirma que, em 1464, D. Afonso V concedeu a alcaidaria de Arguim a Soeiro Mendes «pera si, e pera seus filhos» (*Ásia*, I, II, 1), quando no documento original está escrito: «damo llo ora novamente por nosso alcaide moor do dicto castello [...] e jsto em ssua vida» (DP, vol. 3, p. 44).

(⁹⁸) Além de Dias Dinis (citado em Damião Peres, *op. cit.*, pp. 18-119), a data de 1468 para o começo do contrato de Fernão Gomes foi também defendida por J.B. Ballong-Wen-Mewuda («Os entrepostos móveis e as relações com os povos circunvizinhos» in *Portugal no Mundo* ..., vol. 2, p. 105) e, mais recentemente, por Carlos Riley («Ilhas atlânticas e costa africana» in *História da Expansão Portuguesa* ..., vol. 1, p. 159).

(⁹⁹) Cf. carta de declaração e limitação dos privilégios concedidos aos moradores da ilha de Santiago a 12 de Junho de 1466. Sintra, 8 de Fevereiro de 1472. PMA, vol. 1, pp. 166-169.

(¹⁰⁰) Cf. PMA, vol. 1, pp. 186-188.

(¹⁰¹) Anselmo Braamcamp Freire refere que no reinado de D. Afonso V «se prodigalizaram os títulos», pois o monarca criou três novos ducados, 19 novos condados e acrescentou ainda novos títulos, tendo feito 4 marqueses, um barão e um visconde. Cf. Anselmo Braamcamp Freire, *Brasões da sala de Sintra*, 3 vols., Lisboa, 1996, (edição fac-similada da 2ª edição de 1930), vol. 2, pp. 229-230.

(¹⁰²) Luís Filipe Thomaz, «A questão da pimenta em meados do século XVI...», p. 98.

«Diga-se entre parêntesis que a vantagem do monopólio sobre o regime de concorrência não era tanto a de assegurar o volume máximo de comércio de um determinado artigo como a de garantir o domínio total da sua oferta no mercado - o que, dentro dos limites impostos pela elasticidade da procura, permitia fixar arbitrariamente os preços e assim obter proventos suplementares». *Ibidem*, p. 98.

(¹⁰³) Eram abrangidos por este documento, gatos de algália, malagueta e outras especiarias, alicórnios, pedras preciosas, brasil e alacar. Cf. DP, vol. 3, pp. 85-86.

(¹⁰⁴) Cf. Luís Filipe Thomaz, «A questão da pimenta em meados do século XVI...», p. 103.

(¹⁰⁵) Cf. DP, vol. 3, pp. 214-215.

(¹⁰⁶) Quando este contrato foi revisto, a 17 de Abril de 1475, João Gonçalves Ribeiro já era cavaleiro. Cf. DP, vol. 3, p. 158.

(¹⁰⁷) Cf. PMA, vol. 1, pp. 196-197.

(¹⁰⁸) PMA, vol. 1, p. 197.

(¹⁰⁹) Cf. DP, vol. 3, pp. 158-159.

(¹¹⁰) *Crónica do príncipe D. João* ..., p. 78.

(¹¹¹) Cf. Manuela Mendonça, *op. cit.*, p. 94.

(¹¹²) «O acompanhamento que foi fazendo do avanço de Fernão Gomes, tanto em termos territoriais como económicos, determinaram que fosse o Príncipe a pedir ao Pai a entrega de tudo, solicitação alegremente satisfeita por D. Afonso V.» *Ibidem*, p. 94. Tudo indica que D. João, como qualquer herdeiro no final da adolescência, estaria deseioso de intervir nos negócios públicos, tal como demonstrou em 1471 quando se bateu por integrar na expedição a Marrocos. Seguramente agradou-lhe receber o governo da costa ocidental africana e até é possível que o tenha solicitado ao pai, mas nada no-lo garante, pelo que é aceitável levantar a hipótese, mas é incorrecto apresentá-la como um facto comprovado.

(¹¹³) «Sem nos determos em pormenores de acção do Príncipe [...] não podemos, no entanto, ignorar a lei que, logo a seguir à doação e certamente a pedido do Príncipe, Afonso V fez, ainda em 1471 e «per que defendeo que sem licença nenhuma pessoa de qualquer calidade que fosse, trattasse no resgate da malagueta, nem gatos d'alglea, nem de unicornios». *Ibidem*, p. 95.

(¹¹⁴) Este novo exemplo dum erro de datação numa crónica quinhentista, mais reforça a nossa convicção de que a história da expansão marítima na época de D. Afonso V não pode ser feita tendo como base fundamental a crónica de João de Barros.

(¹¹⁵) Cf. DP, vol. 3, p. 178.

(¹¹⁶) Cf. DP, vol. 3, pp. 220-222.

(¹¹⁷) Cf. Breve de concessão de indulgência plenária a todos os que morrerem no castelo da Mina. Roma, 11 de Setembro de 1481. DP, vol. 3, p. 242. Pela data da emissão da bula, deduz-se que esta foi pedida ainda em vida de D. Afonso V.

(¹¹⁸) A historiografia reconhece unanimemente que o rei e o príncipe mantiveram sempre as melhores relações pessoais, próprias de pai e filho, independentemente dos importantes cargos que detinham. D. João secundou, com efeito todas as iniciativas do rei, acompanhando-o mesmo na aventura castelhana, e recusando-se

depois a aceitar a abdicação de D. Afonso assim que este regressou ao Reino. Esta ligação muito próxima, indiscutível, permite-nos admitir que D. Afonso V estaria, em Maio de 1481, a par dos sonhos expansionistas de seu filho e que os apoiava.

(¹¹⁷) Manuela Mendonça refere-se-lhe como «o grupo afecto a Afonso V» (cf. *op. cit.*, pp. 95-96); trata-se seguramente do grupo da nobreza que o *Africano* enfrentara quando defendera os direitos exclusivos da Coroa sobre a Guiné e que depois se opôs à expansão militar do estado na Guiné e na Índia nos reinados de D. João II e de D. Manuel I.

(¹¹⁸) Cf. *Ásia*, I, iii, 1.

(¹¹⁹) A este propósito, parecem-nos assaz elucidativas as palavras de João Cordeiro Pereira: «Para salvar a preeminência da Coroa e assegurar e otimizar a implantação efectiva do poder no território metropolitano e ultramarino, D. Afonso V, tal como os monarcas seus contemporâneos e os seus sucessores, teve de organizar e manter redes clientelares com epicentro na corte.

Nesse contexto surgiu uma inovação estrutural: a criação dos foros ou filhamentos da Casa Real, que duraram até à extinção da Monarquia em 1910. João Cordeiro Pereira, «A estrutura Social e o devir» in *Nova História de Portugal* ..., vol. 5, p. 290.

TEMA 2 — **POLÍTICO E DIPLOMATA**

- 1 — A POLÍTICA DE D. JOÃO II E A COLÓNIA ITALIANA EM PORTUGAL
Prof.^a Dr.^a *Carmen Radulet*
- 2 — D. JOÃO II, CONSTRUTOR DO IMPÉRIO E ARQUITECTO DO BRASIL
Com. *Dino Willy Cozza*
- 3 — OS CORSÁRIOS DE D. JOÃO II
Com. *Alberto Gomes Pedrosa*
- 4 — D. JOÃO II Y EL MEMORIAL PORTUGUÉS DE 1494
Prof. Dr. *Istvan Szaszdi*
- 5 — D. JOÃO II E A VIAGEM A PORTUGAL DO DR. JERÓNIMO MÜNZER
Dr. *João Abel da Fonseca*
- 6 — D. JOÃO II E A DEFESA MARÍTIMA DE PORTUGAL
Coronel *Nuno Valdez dos Santos*

A política de D. João II e a comunidade italiana em Portugal.

Prof. *Camen M. Radulet*

«Ainda que nem a minha condição social nem a minha erudição, nem virtude alguma sejam taes que me julgue lícito escrever-te a ti, rei invencível, contudo faz-me tamanho abalo a admiração de tua dignidade, esplendor e glória, e dos teus louvores, já universalmente celebrados, que a minha pena espontaneamente se alvoroça para te dirigir carta, testemunhar-te os sofrimentos de meu ânimo, significar-te minha afeição, enfim render-te as graças em nome de todo o nosso século, o qual já agora, por benefício de tuas virtudes quasi divinas, se atreve confiadamente a pleitear primazias não só com os séculos passados, mas até com toda a antiguidade. E é justa a sua afoiteiz. Se a brevidade epistolar ou o tempo mo permitissem, a própria verdade me daria arrojo para tentar demonstrar que nem as coroas de loiro nem os coches dourados dos antigos heroes se podem comparar com as tuas empresas e façanhas imortaes»⁽¹⁾.

É com estas palavras de estima profunda e de declarada admiração que o humanista italiano Angelo Poliziano oferece ao rei D. João II a sua perícia de homem de letras, suplicando-o para que conserve e divulgue a memória das suas gloriosas empresas e as do povo português: «em nome não somente deste século, mas também de toda a posteridade, de todas as nações, que não consintas venha a perecer ou apagar-se a memória de tão grandes obras, que se deve guardar para a eternidade, mas ordenes se perpetue na voz férrea ou antes diamantina dos homens doutos, a qual nem a acção roedora do tempo no seu rodar silencioso chega jamais a consumir. Pois se tu proteges a virtude, porque não has de proteger a companhia da virtude, a glória?»⁽²⁾.

A atenção que Angelo Poliziano dispensava às façanhas de D. João II não representava porém um episódio insólito mas testemunhava a presença na sociedade italiana de um interesse especial e já tradicional para os acontecimentos que marcavam a vida portuguesa. Com efeito, entre Portugal e a Península Itálica se registava há séculos uma colaboração constante e intensa em vários domínios: cultural, religioso, político, diplomático, bancário, mercantil e náutico⁽³⁾. Neste sentido o rei D. João II continuará a tradição instaurada pelos seus antepassados, introduzindo, porém, algumas novidades que visaram a satisfazer novas exigências directamente relacionadas com a política, quer metropolitana quer de descobrimento e expansão, por ele empreendida.

O reinado de D. João II afigurou-se desde o primeiro momento como extremamente difícil sendo o *Príncipe Perfeito* obrigado a enfrentar um processo muito complexo de organização administrativa e política do reino, de revisão da política internacional e de uma progressiva consolidação das posições portuguesas em matéria de expansão extra-europeia. Neste contexto também o relacionamento do monarca com as potências europeias e com as comunidades estrangeiras residentes em Portugal marcou uma mudança - variável em função dos diferentes momentos e dos objectivos perseguidos- mas sempre coerente com uma visão global da política empreendida pela Coroa.

No que diz respeito à Itália e à comunidade italiana residente em Portugal vale a pena vincar alguns elementos, significativos para uma avaliação qualitativa da posição que D. João II

assumiu em relação à Europa e, em especial, aqueles países e comunidades que tinham a capacidade e o interesse de sustentar a sua política, quer no quadro europeu quer naquele da expansão ultramarina.

Dada a falta de uma política orgânica a nível estritamente nacional, não apenas os homens de cultura e os artistas mas também os mercadores, banqueiros e navegadores desfrutavam de uma grande liberdade de movimento e de acção. Com efeito, cada república, cada casa comercial, cada mercador tinha a liberdade de escolher uma linha própria de intervenção a nível internacional: o objectivo preferencial era aquele do conseguimento de lucros, privilégios e, possivelmente, do relacionamento com outras filiais da mesma casa ou de casas amigas, que desenvolviam a própria actividade noutros países (veja-se, por exemplo, o caso dos eixos Florença-Lisboa, Génova-Lisboa, Lisboa-Sevilha, Lisboa-Flandres). Os mercadores e banqueiros italianos operavam portanto e não só em directa colaboração com o poder local, mas também com outros compatriotas, suscitando por vezes uma determinada hostilidade dos operadores mercantis nacionais. Esta circunstância conduziu, por um lado, à formação no estrangeiro de comunidades nacionais e, por outro, a uma progressiva integração dos italianos nas sociedades locais, com consequente mixigenação e fixação de numerosas famílias.

No domínio da náutica, depois de um primeiro momento em que sobretudo os genoveses e os pisanos tiveram um papel significativo quer no estabelecimento das rotas entre o Mediterrâneo e os mercados do Norte da Europa quer no desenvolvimento das frota ibéricas, assiste-se a um processo progressivo de «fragmentação» das contribuições: passa-se, com efeito, de uma fase orgânica e directamente controlada a nível político a uma colaboração esporádica e definida no tempo pelas exigências da Coroa e pelos resultados conseguidos. Para o século XV é suficiente citar os casos de Ca'da Mosto, Uso di Mare, Giovanni da Noli, mas também, num segundo momento, os de Colombo e de Vespúcio.

Vejamos, porém, esquematicamente, como estrutura D. João II o seu relacionamento com a Itália através dos italianos que frequentam ou residem no seu reino. Por razões de tempo, nesta ocasião escolheremos só alguns dos exemplos, a nosso ver mais significativos para a definição de uma determinada estratégia na política de colaboração que o monarca estabelece com algumas potências europeias e a Itália, apesar da sua fragmentação política, representava na segunda metade do século XV uma «potência» se considerada na sua globalidade já que ostentava através das várias regiões uma primazia internacional a nível cultural, religioso, diplomático, mercantil e náutico.

No plano cultural D. João II coloca-se na mesma linha dos seus antepassados abrindo, por um lado o reino aos humanistas italianos desejosos de desenvolver a sua obra em terras lusíadas e, por outro, estimulando a formação de homens de cultura portugueses na Itália. Assim, na corte portuguesa depois de um Matteo Pisano e de um Stefano de Nápoles – que contribuíram à educação de D. Afonso V – e do dominicano Justo Baldino – bispo de Ceuta, também encarregado por D. Afonso V de traduzir para latim as crónicas dos reis portugueses – durante o reinado de D. João II chega à corte portuguesa Giovanni Cataldo Parisio. Este humanista de origem siciliana é acolhido em Portugal na qualidade de secretário para a correspondência em latim, de diplomata e preceptor não só de D. Jorge mas também dos descendentes de determinadas famílias da grande nobreza (D. Denis e D. Teotónio, irmão e filho do duque de Bragança, D. Jaime, dos filhos de D. Álvaro e D. Pedro de Meneses, conde de Alcoutim)^(*). A preocupação para a formação cultural dos príncipes e dos expoentes da nobreza manifesta-se claramente também na resposta que D. João II endereça a Angelo Poliziano já que, também naquela ocasião, o monarca, ao aceitar a proposta do humanista italiano de divulgar a nível

internacional a grandeza dos empreendimentos portugueses, não deixa de lhe recomendar a educação dos filhos do Chanceler-mor João Teixeira ⁽⁵⁾.

Para oferecer uma dimensão mais completa das preocupações culturais de D. João II é preciso lembrar, sempre a título de exemplo, também a obra desenvolvida em Portugal por um arquitecto e escultor como Andrea Contucci, o Sansovino, ou por um impressor como Giovan Pietro Bonomini.

Não só a cultura representava naquela época em Portugal um domínio em que a religião tinha um papel determinante a nível da formação mas também a vida política e administrativa ficavam condicionadas de uma maneira profunda pelas escolhas efectuadas neste domínio pelos monarcas. No caso português o reino apresentava-se no plano internacional como defensor da ortodoxia, como estado capaz de desenvolver um papel activo na luta contra a pressão exercitada pelo poderio turco e ao mesmo tempo como país evangelizador em áreas que até aquele momento não pertenciam ao domínio da cristandade. Neste contexto a igreja passa a ter não apenas uma função ecumênica e educativa mas também a de púlpito para um contacto privilegiado com a Santa Sé, depositária de uma ordem política no quadro da *Cristianitas*. É nesta dimensão que D. João II solicita e consegue a emanação de várias Bulas capazes de assegurar ao reino a possibilidade de confirmar e impor a nível internacional o conceito de *mare clausum* no que dizia respeito à expansão ultramarina. A este propósito a *Oratio de Obedientia* proferida por Vasco Fernandes de Lucena em ocasião da coroação do papa Inocêncio VIII representa um exemplo perfeito não só porque desenvolve os *topoi* já tradicionais nesta matéria mas sobretudo porque o reino, através desta intervenção diplomática, consegue da Santa Sé mais um apoio concreto para a cruzada/expansão nas terras dos infiéis, terras colocadas de uma maneira não claramente definida entre a África Ocidental e a Índia⁽⁶⁾.

A acção diplomática e política de D. João II visa não apenas a Santa Sé mas também as Repúblicas e outras regiões italianas directamente interessadas na política portuguesa e nos privilégios que aquele reino oferecia sobretudo no plano bancário, comercial e náutico. Neste sentido é preciso pôr em relevo o facto que, enquanto alguns italianos continuam a ter relações comerciais limitadas e esporádicas com Portugal – é o caso, por exemplo, dos mercadores e navegadores sicilianos empenhados no Algarve no comércio do atum⁽⁷⁾ e de outros envolvidos no comércio do trigo – outras famílias criam com a sociedade local um relacionamento muito mais profundo integrando-se no tecido social e económico nacional. Assim, os Lomellini, num primeiro momento empenhados no comércio do trigo para Ceuta, a partir de 1456 tiveram a concessão do estanco da exportação da cortiça e um ramo desta família, que se fixou na Madeira, esteve empenhado na exportação de açúcar, vinho, conservas, passa e azeite; outros, como Bartolomeu Florentim (dada a época não identificável com Bartolomeu Marchionni), Filipe Peroço e Carlo Florentim dedicaram-se à pesca e ao comércio do coral, enquanto que, depois de 1463 – quando os tratos de Arguim e Guiné foram transferidos para Lisboa – também se empenharam, muitas vezes em colaboração com os italianos residentes em Sevilha – no comércio dos escravos.

Ao lado destas actividades comerciais, intensas e articuladas quer num plano nacional português quer internacional, algumas casas comerciais italianas revestiram um papel determinante também numa actividade mais marcadamente bancária. É este, por exemplo, o caso dos Bardi, Centurione, De Nigro, Sernigi e Marchionni⁽⁸⁾. A propósito deste último florentino é significativo, talvez, recordar que durante o reinado de D. João II este mercador e banqueiro não estava envolvido apenas em questões de carácter comercial e bancário no que dizia respeito às transações entre Portugal e as principais praças europeias, mas detinha também a

confiança do monarca num plano mais marcadamente político. Com efeito, na preparação da viagem secreta de Pero da Covilhã e Afonso de Paiva, Bartolomeu Marchionni forneceu o seu apoio de banqueiro, passando aos dois emissários portugueses uma carta de crédito⁽⁹⁾.

Pode-se em conclusão afirmar que, se por um lado, D. João II continuou e estimulou a ligação já tradicional com os mercadores, banqueiros e navegadores italianos, por outro, enquanto reforçava a nível internacional o respeito do conceito de *mare clausum*, abria aquele mesmo mar àqueles colaboradores italianos que se mostravam capazes de otimizar a sua exploração. D. João II revela-se também neste domínio um inovador, um homem capaz de colher as transformações que marcavam o seu tempo, um homem que – apesar de profundamente ligado a determinados valores tradicionais – abriu de facto Portugal à época moderna⁽¹⁰⁾. No quadro da sua política geoestratégica, D. João II não só ofereceu uma contribuição determinante para a definição das bases políticas, técnicas e náuticas do movimento de descoberta e expansão, mas também procedeu a um aproveitamento económico racional daquele movimento através das famílias italianas que controlavam a circulação das mercadorias, os fluxos financeiros e a dotação de capitais. Já no começo do seu reinado, D. Manuel poderá assim contar quer com a presença activa de um número considerável de mercadores italianos válidos quer com a acção de navegadores, feitores e fornecedores de numerário para o comércio da Índia⁽¹¹⁾.

NOTAS

(¹) Carta de Angelo Poliziano a D. João II na tradução portuguesa de Pe. Francisco Rodrigues in Fidelino de Figueiredo, *A épica portuguesa no século XVI*, Edição fac-similada com apresentação de António Soares Amora, Lisboa, imprensa Nacional-Casa da Moeda, pp. 99-104.

(²) *Ibid.*, p. 101.

(³) Sobre os mercadores italianos em Portugal existe uma bibliografia muito rica, apesar de faltar ainda um estudo de carácter complexo.

(⁴) Luís de Matos, *L'Expansion Portugaise dans la Littérature Latine de la Renaissance*, Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian, 1991 pp. 69-71 e 82-104.

(⁵) «Só resta lembra-te, Angelo querido, que tenhas por muito e mais que todos recomendados os filhos do sobredito Chancellor, moços fidalgos da nossa casa real. E, ainda que espontaneamente te rogamos que por nosso respeito suba de ponto o teu empenho. Taes são eles que te debes considerar seu devedor para toda a espécie de gratidão. Porquanto de sua parte pae e filhos, aquele alegando teus merecimentos e glórias, estes por testemunhos comprovadissimos de tua erudição, não cessam de te encomiar muitas vezes em nossa presença e de tornar conhecido o teu nome até estes confins da terra, o que não é pouco vantajoso à tua glória e reputação. Mas com estes jovens grandemente nos congratulamos por serem de tal idade e tempo que podem ter a feliz sorte de beber no manancial de tuas letras alguma doutrina, com que, servindo primeiro a Deus e depois a nós, mereçam e alcancem uma e outra felicidade, a do reino do céu e a do reino da terra», in Fidelino de Figueiredo, *A épica portuguesa*, cit. p. 105.

(⁶) Vide o texto in Martin de Albuquerque, *Orações de Obediência Séculos XV-XVII*, Lisboa, Edições Inapa, 1988.

(⁷) Vide Valdo D'Arienzo e Biagio Di Salvia, *Skiliani nell'Algarve Privilegi reali e prassi mercantile nell'Atlantico portoghese (secoli XV e XVI)*, Prefazione di Maurice Aymard, Palermo, Sellerio editore, 1990.

(⁸) Vide, por exemplo os estudos de Virginia Rau, *A Family of Italian Merchants in Portugal in The XVth Century: The Lomellini*, in *Studi in Onore di Armando Saporì*, Milano, Istituto Editoriale Cisalpino, 1957 e *Um florentino ao serviço da expansão ultramarina portuguesa Francisco Corbinelli*, in «Memórias» vol. IV, Lisboa, Centro de Estudos de Marinha, 1974, pp. 107-141 e as análises de Vitorino Magalhães Godinho, *Os Descobrimentos e a economia mundial*, Lisboa, Editorial Presença, 1982 (vol. III, pp. 190-194 e *passim*) e AA. Marques de Almeida, *Capitais e capitalistas no comércio da especiaria. O eixo Lisboa-Antuérpia (1501-1549). Aproximação a um estudo de geofinança*, Lisboa, Edições Cosmos, 1993 (*passim*).

(⁹) Vide P.e Francisco Alvares, *Informação das Terras do Preste João das Índias*, Lisboa, 1943, p. 280 e Conde de Ficalho, *Viagens de Pero da Covilhan*, 1898, pp. 67-68.

(¹⁰) Sobre o reinado e personalidade de D. João II vide, Manuela Mendonça, *D. João II um percurso humano e político nas origens da modernidade em Portugal*, Lisboa, Editorial Estampa, 1991.

(¹¹) Além dos estudos já citados e do ensaio já clássico de Charles Verlinden, *La colonie italienne de Lisbonne et le développement de l'économie métropolitaine et coloniale portugaise in Studi in Onore di Armando Saporì*, Milano, Cisalpino, 1957, T. I, vide também – Vanni Bramanti, *Filippo Sassetti. Lettere da vari paesi (1570-1588)*, a cura di –, Milano, Longanesi & C., 1970; Giuseppe Canestrini, *Intorno alle relazioni commerciali dei Fiorentini co'Portoghesi avanti e dopo la scoperta de Capo di Buona Speranza*, in «Archivio Storico Italiano», App. T. III, 1846, pp. 93-10; Gaetano Ferro, *Per una geografia storica degli insediamenti liguri in Portogallo e nella penisola iberica meridionale nell'età delle scoperte*, in «Mare Liberum», 2, pp. 3; Prospero Peragallo, *Cenni intorno alla colonia italiana in Portogallo nei secoli XIV, XV e XVI*, Torino, G.B. Paravia, 1904; Carmen M. Radulet, *Os Descobrimentos Portugueses e a Itália. Ensaio filológico-literário e historiográfico*. Introdução de Luís de Albuquerque, Lisboa, Vega, 1991; Marco Spallanzani, *Giovanni da Empoli mercant Historiography. A Survey of Recent Italian Bibliography on Portuguese Expansion*, in «Itinerarium», vol. X, Leiden 1987; e *La lettera di Piero di Giovanni di Dino in Cochim (1.º Gennaio 1519)*, in «Miscellanea di storia delle esplorazioni», XII, Genova 1987, pp. 43-71 e Sanjay Subrahmanyam, «Um Bom Homem de Tratar» Piero Stozzi, a Florentine in Portuguese Asia, 1510-1522, in «Journal of European Economic History», vol. XVI (3), 1988.

Dom João II, Construtor do Império Lusíada e Arquiteto do Brasil

Com. *Dino Wily Cozza*

1. INTRODUÇÃO

Este trabalho tem o propósito de salientar a importância da acção do Rei de PORTUGAL D. João II na acção do descobrimento do BRASIL.

2. ALGUMAS CONSIDERAÇÕES DE ORDEM HISTÓRICA

«Hoje, muitas vezes nos sentimos prisioneiros do presente: é como se o homem tivesse perdido a percepção de fazer parte de uma história que o precede e o segue».

A frase que o Papa, também João II, e ainda Paulo, citou na sua carta apostólica lida no discurso feito em Trento, em trinta de Abril de 1995, nos dá um objectivo para honrar a memória dos nossos grandes. Continua o Papa João: «O passado está presente, se insinua no hoje desdobrando-se os seus efeitos».

Essa citação, mesmo para os homens afeitos às coisas do mar, acostumados a mirar o horizonte, a seguir a proa, a se projectar para o futuro, nos leva à meditação. Se essas considerações de ordem histórica são verdadeiras hoje, também o foram no passado. Para D. João II o passado estava presente.

Assim, dispunha de algumas vantagens que não existiam antes, tais como: erário real enriquecido pelas importações da costa africana ocidental, que tão substanciais nominaram seus locais de origem, MALAGUETA, MARFIM, OURO e ESCRAVOS; e o ecumenismo português recebendo os matemáticos, navegadores e cartógrafos judeus perseguidos do outro lado da fronteira terrestre. E eis que PORTUGAL, à época de D. João II dá ao mundo, de forma científica, o valor do grau terrestre e portanto a estimativa das dimensões a serem encontradas da parte ainda não conhecida pelos europeus.

Do passado de D. João, e portanto seu presente, até o nosso, encontramos pela vez primeira a palavra **descobrimento**, na «Crônica» escrita por Rui de Pina.

Outro aspecto relevante do passado-presente foi a preocupação do «Príncipe Perfeito» com as informações e em especial com a contra-informação, actividade que a informática, empregando o computador em rede, veio colocar na crista da onda, nos dias actuais.

O presente do Rei D. João valeu-se do passado do Infante Dom Henrique e outros. Saberemos nos valer do passado de D. João para melhorar o nosso presente?.

3. O TRATADO QUE POSSIBILITOU O BRASIL PORTUGUÊS

Não há dúvida que a vida de D. João II teve sempre por cenário a preocupação de PORTUGAL com os descobrimentos e a conquista, buscando a via diplomática para resguardar seus direitos, através de tratados.

Já ao nascer encontra o jovem príncipe a Bula «ROMANUS PONTIFEX», de Nicolau V, de 1455. Em 1474 a definição da política atlântica, assunto que nos dias actuais ainda merece meditação.

O documento intitulado «Chancelaria de Afonso V», datado de 1470, citava as «tintas do Brasil», e o mapa-múndi de Bizagudo, alcunha de Pero Vaz de Caminha, já traçava o contorno e posição do litoral brasileiro.

É esse mesmo mapa, ao qual se refere Mestre João, na carta que escreveu a D. Manuel dando conta da chegada de Pedro Alvares Cabral ao Brasil.

Em contrapartida o Tratado de Tordesilhas só foi aceito pelos espanhóis porque os conhecimentos cartográficos dos portugueses eram muito superiores.

O que se verifica do estudo do procedimento de D. João II na questão que culminou com a assinatura do Tratado de sete de Junho de 1494 é que o Brasil foi obra da arquitectura do Rei que, nas palavras de Damião Peres, «defendeu com inteligência e eficácia a projecção mundial de Portugal».

4. CONDICIONANTES QUE APOIARAM D. JOÃO II

A queda de Constantinopla serve como referência para marcar o fim da Idade Média.

Todavia, nada serve melhor para caracterizar a idade moderna do que a série de descobertas que, ampliando os limites dos conhecimento europeu ampliaram consequentemente a sua história. Nesse evento, Portugal teve um papel inigualável, e D. João II o administrou magistralmente. Diversos condicionantes apoiaram e permitiram a política do «Príncipe Perfeito». Dentre elas podemos citar a *cultura portuguesa* nos mais variados campos do saber humano à época da Renascença. Lembraremos apenas uma, por exemplo, como foi o caso de Frei Pedro de Santarém, que compôs o tratado «De Securitate Navium». Esse trabalho é considerado o primeiro texto a ser redigido na especialidade do Direito Marítimo. É o que nos transmite o grande historiador e escritor português Doutor Joaquim Veríssimo Serrão, membro da Academia de Marinha, na sua obra «Portugal e o Mundo nos Séculos XII a XVI». Filosoficamente falando é muito agradável discutir direitos e tratados. Porém, na prática, o passado nos tem provado que sem coação, a natureza humana nem sempre respeita ou cumpre o direito e os tratados. Assim, vamos-nos lembrar do Domínio do Mar, da Soberania, ou seja do *Poder Naval*. D. João II não se descuidou desse aspecto. Mas, nós hoje, preocupados com as chamadas «Forças de Paz» esquecemos a Segurança, colocando, às vezes, em dúvida a necessidade de se ter uma Marinha forte e adequada. As Cruzadas têm seu valor, mas não substituem os interesses dos Estados.

D. João II teve que aplicar o Poder Naval português já no período de sua Regência, ainda como Infante. Isso ocorreu em 1476. Não nos deteremos nos pormenores do combate. O que conta é assinalar o fato que, a Marinha Portuguesa já, nessa época, teve que lutar, e apesar da superioridade do inimigo em quantidade de navios, nenhuma nau foi capturada. Isso aconteceu no Estreito de Gibraltar. Retornando o trono a D. Afonso V, D. João vive o apresamento de uma frota castelhana na Mina, em 1478, consequência da doutrina do «Mare Clausum», promulgada em 1474, já que ao príncipe estava, desde 1471, com apenas desassete anos, entregue os «tratados da Guiné».

Convém lembrar um trecho do cronista Garcia Resende sobre o Príncipe D. João: «Como era engenhoso em todos os ofícios e sabia muito de artilharia, cuidando muito nisso para

melhor guardar sua costa com mais seguridade e menos despesa, aqui em Setúbal, com muitos experimentos que fez, achou e ordenou em pequenas caravelas andarem muito grandes bombardas e atirarem tão rasteiras que iam tocando na água e ele foi o primeiro que isto inventou». «Dessa forma, a caravela, passou a ser também, o melhor navio de guerra da sua época graças às bombardas de grosso calibre», conforme nos informa o Capitão-de-mar-e-guerra Armando da Silva Saturnino Monteiro, membro da Academia de Marinha, na sua obra «Batalhas e Combates da Marinha Portuguesa.

Em 1474, nas proximidades do Cabo de São Vicente, a Marinha Portuguesa apresa trinta e cinco naves andaluzas, com todas suas guarnições e carga preciosa.

O que se conclui é que, sem contar com um Poder Naval adequado, a doutrina e o fito de D. João II teriam sido inócuos. No presente as lições do passado ainda são válidas. As condicionantes que motivaram D. João II também o são para nós.

5. CONCLUINDO

Apoiado pelo esforço prévio do Infante D. Henrique; pela vocação natural do português, para o mar; pela cultura e tecnologia portuguesa na Renascença; pela tolerância racial e religiosa da raça portuguesa; pela bravura e desprendimento dos portugueses perante as crises que poderiam comprometer a Nação lusa; e pelo bom emprego do poder Naval, da diplomacia e das informações; pode o Rei D. João II ampliar a construção do império lusitano e colaborar decisivamente na arquitectura de uma cultura portuguesa na AMÉRICA DO SUL, o BRASIL.

Os Corsários de D. João II

Cmdt. *Alberto Gomes Pedrosa*

Em trabalhos anteriores⁽¹⁾ mostrámos que na época de D. João II a guerra no mar era conduzida pelos corsários, alguns dos quais fidalgos da casa real, como Álvaro Mendes Cerveira, Pero de Ataíde, Luis Fernandes de Monterroio, Pero Vaz de Castelo Branco e Jorge Mealheiro. Vamos agora indicar mais dois: Vasco Anes de Corte Real, cavaleiro da casa real, alcaide-mor de Tavira, armador-mor e fronteiro-mor do Algarve, e Pero de Albuquerque, fidalgo da casa real e almirante do reino.

De acordo com a distinção que os autores franceses farão mais tarde entre «la grande guerre» e «la petite guerre» (guerrilha), a que, no meio naval, correspondem, respectivamente, «la guerre d'escadres» e «la guerre de course», o corso era praticado em situações de «guerra declarada» e também durante a paz, contra os navios de guerra, comércio ou pesca dos antagonistas, numa estratégia de longo prazo, de desgaste, atrição, mais eficaz do que a «batalha decisiva» da «grande guerra».

Na época de D. João II foram quase permanentes as hostilidades no mar entre súbditos do rei de Portugal e súbditos dos reis de Castela e Aragão. Mesmo a «guerra declarada» de 1475-1479, que terminou com o tratado de Alcáçovas, foi travada por corsários. Para esse efeito, os Reis Católicos concederam aos proprietários dos navios mercantes as honras e prerrogativas de capitães de armada, cederam-lhes o quinto das presas que fizessem e consideraram boa presa todos os navios, portugueses e estrangeiros, que viessem com mercadorias para Portugal. O mesmo fez o então príncipe D. João (futuro D. João II), doando o quinto das presas a todos os «marinheiros, pescadores e outros» que quisessem armar «navios ou caravelas» para andarem a corso.

Eram corsários os principais «homens do mar» desta época. Ao serviço do rei de Portugal esteve um, de nome Coulon (em francês) ou Colombo (em italiano), que é considerado o «pai» da marinha de guerra francesa. O seu navio, também chamado «Coulon» ou «Colombe», foi, segundo diversos autores, o primeiro autêntico navio de guerra francês⁽²⁾ e serviu de modelo para a construção, em 1478, do «Regente», considerado o primeiro navio de guerra da marinha inglesa⁽³⁾. Não são bem conhecidas as características revolucionárias deste navio, mas certamente associava as recentes inovações na construção naval ao emprego de novas peças de artilharia. Sabe-se que a França era então o país onde a artilharia estava mais desenvolvida, como demonstrou em 1494 quando invadiu a Itália.

Outro corsário que esteve ao serviço de D. João II foi o bretão Yann Koatanlem, dito João Bretão e «rei do mar», cujos sucessos se deverão também ao emprego de novas peças de artilharia. Os mestres de artilharia da Bretanha eram então considerados os melhores do mundo, como diz o cronista castelhano Diego de Valera num parecer que enviou aos Reis Católicos⁽⁴⁾.

VASCO ANES DE CORTE REAL

Em 21 de Junho de 1464 iniciou-se em Valência o processo para indemnizar os irmãos Gaspar Daniel e Pere Valleriola, e outros mercadores de Valência, pelos danos causados ao ser

atacada a caravela de Daniel Valleriola «pela frota do infante de Portugal», quando ia comerciar ao norte de África, a Oran e a Honein⁽⁵⁾. Por causa deste incidente, as autoridades de Valência elaboraram um refinado e subtil mecanismo legal para reaverem o subtraído, o chamado «dret português», tributo cobrado a todos os navios portugueses que lá fossem. Só mais de 10 anos depois, em 3 de Abril de 1475, o rei de Aragão cancelou o «dret português» a requerimento da cidade de Valência porque o comércio diminuía⁽⁶⁾.

De acordo com a versão dos lesados, em 12 de Junho de 1462 a *Santa Maria*, caravela de Daniel Valleriola, foi surpreendida pela aproximação de um «ballener» de 400 toneladas e outras duas caravelas, que começaram a disparar «bombardas e colubrinhas». O navio valenciano tentou escapar à abordagem, e iniciou-se a perseguição que durou toda a noite de 12 para 13 de Junho. Na manhã seguinte, uma das caravelas portuguesas conseguiu aproximar-se para parlamentar e tentou convencer Valleriola que só queriam revistar a carga e confiscar, se fosse caso disso, os bens de mouros e judeus que se encontrassem a bordo. Assim, e ainda segundo a versão de Valleriola, este permitiu a fiscalização, durante a qual os portugueses prenderam todos os valencianos (uns 30). Depois abandonaram-nos, sem viveres nem água, num pequeno bergantim que também haviam capturado uns dias antes em águas de Valência. Os responsáveis directos pelo incidente foram Vasco «Ivanyes» de Corte-Real e Álvaro Dias, membros da frota que o infante D. Fernando tinha no Mediterrâneo pelo menos desde 1454⁽⁷⁾.

Neste pleito os agressores foram representados por Pedro «Ivanyes», patrão duma caravela portuguesa, que poucos dias depois do incidente, em 18 de Junho, entrara no porto de Galp alegadamente com receio do pirata genovês Batista Aicardo, dito Scarinchio, que infestava os mares naquele momento com doze galeras armadas. Pedro «Ivanyes» também praticou actos de corso contra valencianos: um «ballener» que fazia o trajecto Valencia-Bruges foi apreendido por ele no mar de Cádiz.

Diz Cecília Tasca⁽⁸⁾ que em 1463 Poncio Brandi vendeu em Cagliari o navio *Corte Reale*, mudando-lhe o nome para *Santa Maria*, que antes fora apresado ao pirata dito «l'Angles», o qual, por sua vez, o havia capturado ao pirata chamado «lo Signe de Portugalia». Essa informação, algo confusa e pouco explícita, sugere que nos anos de 1462 e 1463 a caravela *Santa Maria* teve uma existência atribulada: pertencia a Daniel Valleriola, foi apresada por Vasco «Ivanyes» de Corte-Real, que alterou o nome para *Corte Real*, depois terá sido apresada a este por um inglês, e finalmente ao inglês por um italiano, que lhe restituiu o nome original, *Santa Maria*.

Vasco «Ivanyes» de Corte-Real deve ser o Vasco Anes de Corte Real, cavaleiro da casa real, alcaide-mor de Tavira, armador-mor e fronteiro-mor do Algarve, fundador da família dos Corte Reais. Esteve com o rei D. Afonso V na batalha de Alfarrobeira e participou também nas conquistas de Alcácer-Cequer (1458), Anafé (1469), Arzila e Tânger (1471) e nas guerras com Castela. Em compensação, recebeu do rei inúmeras doações de bens em Tavira e uma tença de 18.576 reais brancos, com início em 1460⁽⁹⁾. O rei chama-lhe, desde 1457, «cavaleiro da nossa casa e nosso armador-mor»⁽¹⁰⁾. A palavra armador tem vários significados. Aqui, a função de armador-mor deve ser relativa ao Algarve, à semelhança das funções de fronteiro-mor do Algarve que também desempenhou. O armador-mor seria o responsável pelo armamento dos navios de armada, isto é, dos que saíam preparados para acções bélicas, tal como sucedia na Biscaia⁽¹¹⁾.

O CORSÁRIO PEDRO DE ALBUQUERQUE, ALMIRANTE

Atendendo aos «muitos e grandes serviços» prestados por Pedro de Albuquerque, «fidalgo da nossa casa», D. João II nomeou-o almirante do reino em Outubro de 1483. No ano seguinte,

em Agosto, deu-lhe vários bens patrimoniais em troca dos castelos de Sabugal e Alfaiates, mas pouco tempo depois mandou-o matar por alegada participação numa conjura.

É geralmente admitido que a nomeação não se deveu à competência marítima do nomeado, mas a razões de ordem política: «(...) satisfazendo-lhe a vaidade com este posto de nula importância militar, [o rei] privava de dois fortes castelos os seus adversários, pois para o lisonjeadora nomeação exigira em troca os castelos de Sabugal e de Alfaiates (...)»⁽¹²⁾. Esta interpretação é muito arriscada: a nomeação, em Outubro de 1483, e a cedência dos castelos, em Agosto de 1484, são dois actos distintos sem relação notória; os castelos foram trocados, sim, mas por outros bens patrimoniais. De qualquer modo, na segunda metade do séc. XV, quer em Portugal quer em Espanha, o cargo de almirante do reino teria perdido o seu conteúdo original, convertendo-se mais num título honorífico e muito lucrativo⁽¹³⁾. Não se conhece a participação de nenhum em qualquer batalha naval.

As alegações aduzidas num processo judicial que decorreu no tribunal de Bruges⁽¹⁴⁾ obrigam a rever esta teoria. Opôs mercadores portugueses, proprietários de mercadorias transportadas de Lisboa para os Países Baixos num navio português, o *Santa Maria da Luz*, aos respectivos seguradores (Alonso de Cuevas, espanhol, Lazaro Lomellini, genovês, e outros):

- Em fins de 1473 ou princípios de 1474 o rei de Castela terá autorizado o biscainho Juan de Arósteguy, de Laredo (Biscaia), a armar uma caravela «para fazer guerra aos mouros e outros infiéis, inimigos da fé católica».
- A caravela veio a ser apresada por um cavaleiro português, «messire» Pedro de Albuquerque, que comandava um «navio de guerra» chamado *Portra*(?). Segundo o agredido, o cavaleiro português terá ido vender a presa aos mouros de Málaga.
- O rei de Castela concedeu ao agredido uma carta de marca e represália no valor dos danos sofridos (8.000 dobras); segundo os costumes da época, a carta autorizava-o a ressarcir-se em qualquer navio da nacionalidade do agressor, isto é, qualquer navio português.
- O primeiro navio português a entrar no porto de Laredo foi o *Santa Maria da Luz*, em 22 de Fevereiro de 1474, para se abrigar de uma tempestade; as autoridades locais apre-saram-no e venderam a mercadoria.

O processo foi muito controvertido porque os seguradores alegavam que o seguro cobria o «risco, perigo e fortuna de mar» («riscum, periculum e fortunam»), incluindo tempestades e até presas por corsários ou piratas, mas neste caso tratava-se de uma represália, risco que nunca fora coberto por qualquer segurador.

O «messire» cavaleiro Pedro de Albuquerque só pode ser o futuro almirante. Com efeito:

- Não se conhece qualquer outro cavaleiro com este nome. O tratamento «messire» era reservado a nobres. Significa «meu senhor» e era equivalente ao italiano «messer» ou «miser», ao catalão «mossém» e ao francês «monsior» (monsieur).
- Em 1640 foram aprisionados no mar de Aragão, por duas naus aragonesas, os portugueses «Pedro dAlborquerque», capitão duma nau, e o seu irmão «Enrique dAlborquerque», capitão dum «balaner», que traziam nos dois navios 160 homens e foram acusados de andarem a roubar fustas, pessoas e bens de súbditos aragoneses. Os dois portugueses negaram a acusação, e o rei de Aragão mandou averiguar⁽¹⁵⁾. Pedro de Albuquerque, o futuro almirante, tinha dois irmãos mais novos: Lopo de Albuquerque e Henrique de Albuquerque.

- No *Livro das moradias da casa do senhor Rey D. Afonso V* está registado em 1462 um Pedro de Albuquerque, cavaleiro fidalgo⁽¹⁶⁾.
- Em carta de 14 de Novembro de 1466 o rei, para recompensar a Pedro de Albuquerque, «fidalgo da nossa casa», «os muitos e estremados serviços» que lhe prestara, doou-lhe os julgados de Avelãs e de Sangalhos. Em carta de 16 de Outubro de 1475 doou-lhe outros bens, em recompensa dos serviços prestados em «Castela, como em Portugal, África, e em outras partes»⁽¹⁷⁾ Henrique de Albuquerque, o irmão mais novo, era «fidalgo da casa do duque D. Diogo» e depois «fidalgo da nossa casa»; o rei doou-lhe também vários bens em recompensa de serviços prestados.
- Quando o nomeou almirante, em 1483, o rei tratou Pedro de Albuquerque por «fidalgo da nossa casa» e «do nosso concelho».
- Um *Rol de despesas da Fazenda Real*, redigido em 1474, menciona várias armadas em anos anteriores, incluindo uma de Pedro d'Albuquerque. Não se tratará desta armada que consta no processo, mas de outra, anterior⁽¹⁸⁾.

Assim, contrariamente ao que se supunha, o cargo de almirante do reino não tinha perdido o seu conteúdo original, pois continuava a implicar o exercício de funções militares no mar. O acto bélico mencionado no processo inscreve-se na guerrilha marítima não declarada mas permanente que então vigorava. Temos também notícia de outra armada, em 1457, comandada pelo então almirante, Rui de Melo.

O processo contém ainda outra informação que constitui novidade. Os litigantes pretendiam que fossem inquiridos, entre as testemunhas, um Álvaro Eanes de Castelo Branco, escudeiro português, e um Dom Ladron de Guevara, biscainho, que alegadamente teriam presenciado o apresamento da *Santa Maria da Luz* em Laredo. Não é dito, mas Dom Ladron de Guevara era uma figura cimeira na Biscaia, de tal modo que dois anos depois, em 1476, comandou uma importante armada de 30 navios contra os portugueses⁽¹⁹⁾. Não é possível identificar o Álvaro Eanes de Castelo Branco, mas talvez fosse familiar do então almirante português, Nuno Vaz de Castelo Branco. Ou seja: tudo indica que seriam, camufladamente, os representantes dos reis (ou dos almirantes) de Portugal e de Castela. Procedimentos deste tipo não são mencionados na documentação conhecida.

O almirante Pedro de Albuquerque foi morto em 1484 por alegada participação numa conjura, e muitos outros portugueses fugiram para Castela, entre os quais o seu irmão Lopo de Albuquerque, fidalgo da casa real, camareiro-mor do rei D. Afonso V, conde de Penamacor e senhor de várias terras, incluindo as vilas de Tavira e Faro.

Também Cristóvão Colombo terá saído secretamente de Portugal em 1484 para se fixar em Castela. Um dos seus maiores amigos foi Diego Mendez (ou Diogo Mendes), que em Espanha era considerado estrangeiro. É curioso constatar que só em 1530, no fim da vida, revelou as suas origens num documento enviado ao Conselho das Índias. Diz que é castelhano e não estrangeiro, esteve com a princesa D. Joana, que depois casou com o rei D. Afonso V, veio então para Portugal, enquanto cá esteve residiu em casa do Conde de Penamacor, Lopo de Albuquerque, e fugiu com ele para Castela em 1484⁽²⁰⁾.

NOTAS

- (¹) Cristóvão Colombo, *corsário em Portugal* (1469-1485), Academia de Marinha, Lisboa, 1989; «Os corsários portugueses na época das grandes descobertas», in *Revista Militar*, JUL/AGO 1991.
- (²) Michel Mollat, *Le commerce maritime normand à la fin du moyen age*, Paris, 1952, p. 343.
- (³) L.G.C. Laughton, «Early Tudor ship guns», in *Mariner's Mirror* nº 46, 1960.
- (⁴) C. Fernández Duro, *Armada Española desde la unión de los Reinos de Castilla y de León*, tomo I, ed. Madrid, 1972, p. 11.
- (⁵) José Hinojosa Montalvo, «Intercambios comerciales entre Portugal y Valencia a fines del siglo XV: el «Dret portogueses», in *Actas das II jornadas luso-espanholas de história medieval*, vol. II, 1987, p. 761.
- (⁶) Visconde de Santarém, *Quadro elementar*, t. I, p. 372.
- (⁷) Andrés Díaz Borrás e José Trenchs Odena, «Pirateria y Dret Português: el caso lusitano en Valencia durante la transición del Mediterráneo al Atlántico», in *Congresso Internacional Bartolomeu Dias e a sua época*, Actas, III, Porto, 1990, pp. 414 e segs.
- (⁸) «Portoghesi in Sardegna nell'Età delle Scoperte», *Congresso Internacional Bartolomeu Dias e a sua época*, Actas, Porto, 1989, p. 457.
- (⁹) H. Baquero Moreno, «A nobreza do Algarve nos fins da Idade Média», in *Revista da Universidade de Coimbra*, vol. XXXV, 1989, pp. 367 e segs.
- (¹⁰) *Arquivo dos Açores*, vol. IV, pp. 475 e segs.
- (¹¹) Em carta de 28 de Junho de 1475, o rei Fernando de Aragão faz mercê a Tristán de Leguizamón, vizinho de Balbau, do cargo de «Armador Mayor de la mi flota e flotas que yo mandare armar en las costas de la mar de Guipúzcoa e Viscaya» (Modesto Sarasola, *Viscaya y los Reyes Catolicos*, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Madrid, 1950, p. 135).
- (¹²) José Maria Cordeiro de Sousa, «Documentos para a biografia dos filhos de João de Albuquerque», in *Anais da Academia Portuguesa de História*, 2.ª série, vol. III, 1951.
- (¹³) F. Pérez Embid, *El Almirantazgo de Castilla hasta las capitulaciones de Santa Fe*, Sevilha, 1944; A. Rumeu de Armas, *Nueva luz sobre las capitulaciones de Santa Fe de 1492*, Madrid, 1985, pp. 193 e segs.
- (¹⁴) Robert Van Answaarden, *Les Portugais, devant le Grand Conseil des Pays-Bas (1460-1580)*, Fundação Calouste Gulbenkian, Centre Culturel Portugais, Paris 1991, pp. 136 e segs.
- (¹⁵) Luís Adão da Fonseca, *Navegación y corso en el Mediterraneo Occidental – Los portugueses a mediados del siglo XV*, Cuadernos de Trabajos de História, Pamplona, 1978, p. 95.
- (¹⁶) António Caetano de Sousa, *Provas da história genealógica da casa real portuguesa*, tomo II, I parte, Coimbra, 1947, p. 30.
- (¹⁷) id., *ibid.*, pp. 59, 67.
- (¹⁸) Jorge Faro, *Receitas e despesas da Fazenda Real de 1384 a 1481 (subsídios documentais)*, Lisboa, 1965, p. 73.
- (¹⁹) Alonso de Palencia, *Cronica de Enrique IV*, vol. II, Madrid, 1975, p. 308.
- (²⁰) L.A. Vigneras, *Diego Mónde, Secrétaire de Christophe Colomb, et le Comte de Penamacor*, Lisboa, 1969.

Don Juan II y el Memorial Portugues de 1494. Una Reinterpretación.

Prof. Dr. *István Szászdi León-Borja*

El contenido de esta investigación gira en torno a los aspectos oscuros del escrito que es objeto de nuestra reconsideración. Según los registros del Archivo General de Simancas, pedí por primera vez fotocopia del escrito de cincuenta páginas que bautizamos como Memorial Portugués, el 10 de marzo de 1992. Era el documento 142, y el siguiente – su resumen –, lo que motivaron mi interés en el legajo de Estado con número 367. Desde aquel día, la Dra. Klimes-Szmik y yo emprendimos el arduo reto de transcribir, anotar y estudiar aquel manuscrito anónimo en un período corto de tiempo. Después de una injustificada dilación editorial, el fruto de nuestro desvelos se publicó el 4 de febrero de 1994, por obra del Ministerio de Cultura y Testimonio Compañía Editorial, bajo el patrocinio del Secretario General del Consejo de Europa; casi dos años después de la firma del contrato y entrega del manuscrito para su publicación (¹). El año de 1992 dimos noticia del hallazgo del Memorial en dos congresos de suma importancia científica: en el V Congreso Internacional de Historia de América celebrado en Granada el mes de mayo, y en el I Congreso Hispano-Portugués, organizado por la Universidad de Salamanca y la Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, en la ciudad de Salamanca el mes de octubre. Dos años después volvimos sobre el Memorial en el congreso celebrado en Valladolid y en Tordesillas el mes de mayo durante las Jornadas rotarias histórico-jurídicas en el V Centenario de las Paces de Tordesillas.

En el tiempo transcurrido desde 1992, seguí investigando para hallar solución a los numerosos enigmas que el escrito planteaba. Fue así como alcancé estas nuevas conclusiones que vengo a considerar con honradez ante este brillante foro dedicado al Príncipe Perfecto. El problema de la identidad del autor del Memorial Portugués fue causa de prolongadas indagaciones por nosotros. Creímos en su momento haberlo resuelto definitivamente al atribuirlo al Comendador Mayor de la Orden de Santiago de la Espada. El manuscrito señalaba en diversas ocasiones hacia don Pedro de Noronha, pero la fecha de su muerte, no coincide con la que atribuimos al Memorial ya que es anterior. Ese escrito secreto dirigido a la Reina de Castilla, sigue siendo fuente de enigmas. Una cosa quedaba clara desde el principio, que el Memorial Portugues estaba unido a la persona del hijo de Alfonso V «el Africano». Los indicios parecían convertir nuestro escrito en el más feroz alegato contra João II conservado hasta el día de hoy, e nos parecía claro que estaba motivado por el rencor y odio de aquella alta nobleza que persiguió con saña en su reino.

UNA OBRA MAESTRA DE LA POLÍTICA DE SIGILO

Tal como Jaime Cortesão afirmó hace unos años, la política de sigilo portuguesa no fue una práctica nueva sino una estrategia de los imperios marítimos desde la Antigüedad. El mantener secretas las rutas comerciales, la geografía de tierras descubiertas al igual que sus recursos, fueron prácticas naturales para mantener el dominio del mar ya desde tiempos de

Cartago (?). Añadiría que su analogía en nuestra época son los ensayos secretos de armas, la investigación espacial y el desarrollo de nuevas tecnologías basadas en la informática. Estos también se guardan a buen recaudo, en un secreto total, o eso es lo que pretenden las potencias en nombre de su seguridad. El autor, o los autores del Memorial Portugués, para dar veracidad al escrito confiesan claramente esa «política»: «hy tanto que aquesta via de Guinea hy quanto mas sse llevo a la Mina sse començo a descubrir i tratar tanto luego por los grandes trabajos i peligros que rreçebian los negros i guineos en hir a Tunez hy a Mon de Barcas çessaran de llevar ell dicho oro alha, i ny alha ny aqua no va ny viene, con esta burla hy enganho daqueste Rey de Portogall hy çegedat i mengua de verdadero conoçimiento hy informaçion de la verdat de aqueste caso de toda la cristiandat hy en espeçiall de los mas vezinos hy comarcanos i ssobre todos de aquesta vuestra Espanha i de Vuestras Altezas ssenhores hy gobernadores delha la quall nunca otro ssostenymiento ny bien tenporall tuvo ni pudo ny puede tener para aver oro i moneda de plata ssy aqueste i por la atras dicha manera no, hy acabado que aquesta çesso esta como esta i cada vez ssera mas pobre fasta no sse falhar en elha, pieça de oro ni de plata, aquesta generall çeguedat en aqueste caso pongo yo que es por ell danho de aquesta cosa sser aun rrezente que no es prinçipallmente que de quarenta anhos aqua, hy por las turbaciones hy fatigas que en aquestos tienpos sse sseguieron a la cristiandat, assy como a Italia hy a todo levante en lo dell turco hy a Espanha las que Vuestra Alteza ssabe, hy junto con aquesto, la mengua de verdadera informaçion i conoçimiento de la verdat de aquesto que no digo Françia hy Ingratierra que ienerallmente lo tienen hy creen mas aun en Vuestra Espanha muy muchos, que Guinea es una Isla hy pequenha i toda del Rey de Portogall hy que en elha es aquesta Mina de Oro ssuya hy que ell tiene hun castilho ssobrelha hy que elha esta dentro enell castilho. I que de alhy manda ell traer ell oro...»⁽³⁾.

Bien conocía el autor los escrúpulos religiosos y morales de Ysabel, y así seguía su razonamiento incitando a la Reina de Castilla a utilizar todas aquellas riquezas para el bien común de la Cristiandad en lugar de desaprovecharlas para los fines egoístas y mezquinos del Príncipe Perfecto. Abriendo el apètito a las riquezas de las Minas del rey Salomón, que era la Mina portuguesa, el autor del Memorial alcanzaba la altura de los más típicos escritos colombinos en que la mística y las fuentes sagradas se mezclaban con un sentido práctico de los negocios muy mediterráneo que se remonta a la época de las Cruzadas. Aquí, sin duda, el memorialista hace un remedo de la tecnica de persuasión del I Almirante de las Yndias, que tan buenos frutos produjo ante la Reina Católica:

«hy aun muy alta poderosa hy cristianissima Reina Nuestra Senhora la prinçipall causa que a my juizio ae hy es de aquesta çeguedat es la particular codiça hy intarresse particular que agora jenerallmente es hy ae en toda la cristiandat que sse pospone dell todo ell bien comun i generall que sse dize devino por ell particular hy en aqueste particular sse ocupan hy aell sse dan dell todo todos jenerallmente hy con humill rreverençia hy no entendiendo aquesto en Vuestras Altezas, los rreys i prinçipes i gobernadores no ssolamente olvidando i posponiendo ell dicho provecho hy bien comun por ell particular i privado, mas aun hiendo clara i manifestamente contra ell bien comun i destruiendolo dell todo hy aviendo ell bien jenerall hu de otros hy estimandolo por propio danho ssuyo, el quall pecado que assy a tanto reina i las injusticias pecados i males otros que sse delho ssiguen van del todo contra el ssegundo precepto que es lo del proximo en los guales dos: Primero de amar a Nuestro Senhor ssobre todas cosas hy en aqueste ssegundo dell proximo dicho por la boca de Nuestro Senhor consiste toda la ley i profetas, hy

assy vemos manifestamente i devemos de tener hy creer que los en tales viçios i pecados abituados hy en elhos permanēçientes, nuestro Senhor los permite çegar que no conoscan la verdat hy que penssando fazer de ssu provecho pagan de ssu perdida i danho, hy que lo que assy mall i como no deven adquieren mall i con poca honrra i trabajosamente lo gasten i despendan, i que no gozen de elho ni lo posean por largo tienpo.

= I quanto en lo de aquesta Mina yo pensso que sse en elho hy en lo que ay hy perteneçe lo que quiça otros ni otro no ssabe, hy con mucha rrazon hy crea Vuestra Alteza que aquesta es la maior i mas provechosa hy rica cosa que en ell mundo ae hu puede aver tratada como deve hy no como es porque alhiende de por mercadorias hy trato delhas Vuestros Reinos de Castilha sse poderen enchir de oro, por cueros i panhos que sse en elha fazen i pueden muy muchos mas fazer assy de ssus propias lanas como de ssu algodón i de muchas otras cosas de poco preçio, i tener tantos navios i mantenimientos e tantas otras buenas disposiçiones para elho, aun alhiende de todo i mas prinçipall es que guardado el tienpo i modo i devida manera como yo pensso que lo sse bien Vuestra Alteza poderia bien ssegun a donde aquesta Mina esta guardando bien lo ssusodicho, e de la misma Mina mandar ssacar i traer ell oro ssegun la dispusiçion para elho tiene que otras ningunas proviñcias ny prinçipes tienen ny pueden tener, hy aquesta sseria hu es la maior bienaventurança i riqueza temporall que ay hu puede en ell mundo sser, i crea Vuestra Alteza i ssepa que aquy a esta Guinea hy Mina enbiava Rey Salomon desde Jerusalem ssus navios con los del Rey de Tunez que ponian tres anchos en hun viaje hy le traian ell oro con que labro ell templo i de que tanto enriqueçiò hy dentes de elefantes, cah ssegun sse dize en ell libro de Paralipomenon en ell rreinado dell dicho Salomon, hy aquell Infante Duen Henrique de Portugall que aquesto invento i descubrio en aquesta autoritat sse fundo, hy anssy lo falho i lo vemos agora, hy de aquesta atan grande rriqueza hy bien para toda la cristiandat, aqueste Rey de Portugall no lhiena otro provecho ny ganancia a manera de hablar ssino encobrilho hy ocupalho mala hy injustamente hy quitallo a Vuestros Reinos de Castilha que para elho tienen las disposiçiones hy aparejo hy possibilidat que tienen hy a toda la cristiandat hy aun con perdida hy distruición de Portugall por ssu indidipusiçion de la tierra de todo lo que para el dicho trato es neçessario hy por la malissima condiçion i natureza hy viçios del Rey.=-(⁴).

Es el estilo «a lo divino» colombino, justamente utilizado contra Colón a quien se quería apartar del interés de la Reina. En un momento en que se celebraba la reconquista del Reyno de Granada, y que en los confines de la Cristiandad se sentía el avance del Turco, el desaprovechar las riquezas del Africa para la Cruzada parecía contraria a la voluntad de Dios. La lucha contra los infieles en los Algarves de allende, es decir Africa, era el sueño de los monarcas castellanos desde el reinado de Fernando III de Castilla. Después de derrotar a los moros se continuaría la Cruzada hasta la Tierra Santa liberando Jerusalén, aquella era la opinión corriente de los contemporáneos en Castilla, no solamente de Cristóbal Colón. La única divergencia era cómo llevar a cabo el proyecto(⁵). Mientras se intenta señalar el camino africano para alcanzar ese fin, el autor del Memorial le indica a Ysabel que se encuentra con la alternativa de tomar contrarias decisiones; siendo una de ellas «Enganho del Diablo». A este último grupo pertenecen dos empresas acariciadas por los Reyes: la conquista y exploración de las Indias, y la conquista de Melilla. Aquellas islas «a que lhaman Indias», no eran más que una «trampa del diablo». Decía el anónimo portugués que el diablo «por le desbiar de aquesto que teneis de

cara hy a la puerta, le atravesso dos cosas falssas i vanas no ssolamente no provechosas, mas danhosas i costosas i peligrosas, la una a mano derecha y la otra a mano ssiniestra, por os desbiar de la de medio en que esta todo ell bien que sse puede dezir hu penssar, hy a que ssobre todas las cosas mas obligada Vuestra Alteza es hy la que aqueste viejo malvado diablo le atravesso hy aseguro a mano derecha de lo bueno hy verdadero, fueron aquestas a que lhaman Indias aziendole dar fe ha openiones erradas i contrarias a toda rrazon hy a la platica hy vista de lo que por los ojos vemos hy all verdadero entendimiento de la Sagrada Escritura hy de los verdaderos i sabios filosofos, hy a fegura de poma u esfera rredonda, como que tall fuesse hu es la tierra descubierta de augua en que las gentes daqueste mundo inferior abitan, hy la mar hu mares navegables que la çercan, i que sse navegan, aquesto el verdadero entendimiento de la Sagrada Escritura hy verdaderos autores lo contradizen, i la platica hy vista de nuestros ojos, que como quiera que el jenerall diluvio transformasse i mudasse la tierra de lo que de antes era que era toda lhana, faziendo montes i vales i çerros etc enpero vemos que aylhamos a tan bien assy en la tierra como en la mar i todo aquesto es contrario a la figura hu forma totallmente rredonda, i lo que my rrudo entendimiento con lo que tengo bien visto con los ojos que es mas de lo que Vuestra Alteza hu alguen penssa, juzga hy tengo y creo es que quanto mas fueren al poniente que tanto sse mas alexaron dell levante i que quanto mas all norte tanto sse mas alexaron dell ssud i tanto iran mas de menos calhiente en mas frio, i por el conssiguiemte quanto mas fueren all levante tanto mas sse alexaran del poniente i tanto iran de menos calhiente en mas calhiente, i assy por el ssud dell norte, hy que la mar que cubre la tierra que esta cubierta debaxo de nos ssera hy es innavegavell, i que elha i la tierra que elha cubre sseran en forma rredonda hy innavegable la mar hy inabitale la tierra, y que es fantasia penssar que por debaxo de nos ssea de navegar de levante a poniente ny de poniente a levante, ny que por ell poniente ssean de falhar las Indias, las quales çierto ssabemos que sson en levante hy aun entre levante hy ssud ny tiyerra calhiente mas ny tanto como esta Vuestra sse puede por aquell camino que dizen que lhieven falhar hy es çierto que ssy aquestos que aquesto buscan hy tienen huviessen hu oviesen de falhar tierra firme, que en Assia ha de sser i no en Africa, hy ssy en Assia no la pueden falhar all ssud ny aun all poniente, ssalvo all noroeste...»⁽⁶⁾.

Este ataque «bíblico» contra Colón tiene la marca de una intriga del mejor estilo joanino⁽⁷⁾. Se afirman verdades conocidas, mediaverdades, y opiniones falsas pero comunes en la época. Hábilmente se sigue el estilo que tanto gusta a la reina Ysabel, de celeste revelación, en la que Colón no es Cristóferens sino el instrumento del Mal, de la mentira y el yerro. Nos hace recordar la mentalidad de la siguiente cita del Diario colombino, que correspondiente al día 26 de diciembre de 1492 recogió el padre Casas en su versión abreviada: «y dice que espera en Dios que a la vuelta que él entendía hacer de Castilla, habría de hallar un tonel de oro que habrían resgatado los que había de dejar y que habrían hallado la mina del oro y la especiería, y aquello en tanta cantidad que los Reyes antes de tres años emprendiesen y aderezasen para ir a conquistar la Casa Santa, «que así – dice él – protesté a Vuestras Altezas que toda la ganancia de esta mi empresa se gastase en la conquista de Jerusalén, y Vuestras Altezas se rieron y dijeron que les placía, y que sin esto tenían aquella gana. «Palabras del Almirante»⁽⁸⁾. No debemos olvidar que el redentorismo de Colón esta relacionado con la Profecía del abad Joaquín de Fiore, y que sus amigos franciscanos u otros le dieron a conocer, según la cual cuando todos los gentiles fuesen convertidos – por la Orden Tercera y la de los Predicadores – el Anticristo haría aparición. El Floreto del abad Joaquín fue publicado en Sevilla 21 días después de de la partida de las tres carabelas colombinas, el 24 de agosto de 1492, por el impresor Menardo

Ungut⁽⁹⁾. No tengo duda que no fue una casualidad y que eran los amigos frailes franciscos del antiguo lanero genovés quienes fueron los responsables de aquella impresión.

La semejanza del Memorial con estos escritos proféticos y apocalípticos tiene origen en el buen conocimiento de la mentalidad, como de la naturaleza de la cosmografía colombina, que tenían los portugueses. El Rey de Portugal habrá recibido otros tales y parecidos escritos de mano de Colón, como sus «deudos» los Noronhas, debido a su entronque con el clan Perestrello, le conocerían bien⁽¹⁰⁾. Estas originalidades de Colón explican el pasaje de su hijo en que al narrar cómo fracasaron las negociaciones de Santa Fe por las desorbitadas exigencias de su padre: «el Almirante se despidió de sus amigos y emprendió el camino de Córdoba para disponer su viaje a Francia, porque a Portugal estaba resuelto no tomar, aunque el rey le había escrito...» Donde no le tenían en cuenta pues no lo consideraban hombre en su sano juicio⁽¹¹⁾. Pero si resulta improbable que Pedro de Noronha hubiera escrito el Memorial, al haber muerto poco después que el Príncipe Dom Afonso en 1491⁽¹²⁾, ¿quién pudo ser el autor del Memorial? Sólo pudo ser una persona.

El autor del Memorial, por su lengua, como por confesión, dice ser portugués. Había viajado y pisado suelo africano como también había tratado con gentes bien informadas. Sus contactos con miembros de la Casa Real eran buenos, y en ellos se apoyó para ganar crédito ante la Reina de Castilla. Era de noble cuna, y había participado en la famosa Embajada de Obediencia enviada por Juan II al papa Inocencio VIII el año de 1485. Y a su regreso, había sido recibido por la reina Ysabel en Córdoba⁽¹³⁾. La mejor manera para tratar de identificar al autor es volver al mismo Memorial, en él existen dos alusiones importantes en las páginas 31 y 32, curiosamente en el pasaje donde se encuentra más agitación en la grafía: «hy que esentasse all maestrazgo de Santiago de Portogall de lo de Castilha cuyo ssufraganho era hy ell de Avis de Calatrava, hy ell monesterio de Alcobaça i los otros de San Bernardo, de la Visitaçion y ssugeçion de Claravall de França deziendo que porque aquellos eran ssus enemigos dell rreino, hy enbiole con esto la obediencia hy ell confirmoselo todo, lo quall todo en Roma esta avido por ninguno hy rrevocado, segun yo traxe por palabra dell Papa Inoçençio dicho a my en presençia del Cardenall de Portogall hy que aquesto no estava assy sse no por sse no rrequerir ssegun yo a Vuestra Alteza dixe en Cordova quando de alha de Roma vine en aque-lha breve audiençia que delha huve ssy bien sse le nembra, hy duen Halvaro bien sabe».

La Embajada de Obediencia al papa Inocencio VIII es mejor conocida que otras gracias a que el Discurso de Obediencia de Vasco Fernandes de Lucena se conserva impreso desde antiguo. Ruy de Pina hace la siguiente memoria: «Neste anno [de 1485] estando El-Rei em Setuvel, lhe foy notificado ho falecimento do Papa Sixto quarto, e significada a criaçam do Papa Innocencio octavo per seu Breve: a cuja obediencia emviou por Embaixadores Dom Pedro de Noronha seu Mordomo Mor, e Comendador de Santiago, e o Doctor Vasco Fernandes do seu Conselho, e grande Letrado in utroque jure, e bôo Orador; e por Secretario della Ruy de Pina⁽¹⁴⁾».

Ya en un principio, nos resultaba sugerente la atribución del Memorial a Vasco Fernandes de Lucena. Dos razones nos llevaron a desechar tal atribución. La primera era el estilo, algo tosco y descuidado. No parecía ser obra atribuible a un orador de la talla de Vasco Fernandes. Aunque ella podía neutralizarse alegando que el Memorial no se escribió para ser una pieza literaria leída en público y objeto de admiración en la corte, y que su naturaleza secreta obligaba a un escrito en que el autor podía incurrir en el descuido del estilo al perseguir el convencer a la Reina ofreciendo razonamientos. Porque el autor del Memorial en realidad o en apariencia temía por su vida si era descubierto por el Príncipe Perfecto. La segunda, era el

extraordinario interés manifestado en el Memorial por la Orden de Santiago de la Espada. Parecía que Pedro de Noronha reunía los mejores requisitos. Pero incluso esta observación, puede ser refutada. Ya que Vasco Fernandes de Lucena sí tuvo interés por las cosas de la Orden de Santiago. Según parece, Vasco Fernandes dejó un manuscrito titulado: «Oração recitada no ajuntamento que fez dos comendadores da Ordem de S. Tiago em vila de Alcácer do infante D. Fernando irmão de el-rei D. Afonso V.»⁽¹⁵⁾. La similitud en el sistema de composición del Memorial Portugués, con la construcción interna de la famosa Oratio de Obediencia a Inocencio VIII de 1485 nos hacen considerar con gran certeza el que son de una misma mano. Así el Memorial debe atribuirse a Vasco Fernandes de Lucena. El estudio caligráfico de la firma, o de manuscritos originales de Vasco Fernandes, y del Memorial, tendrán la última palabra ⁽¹⁶⁾.

En el Memorial Portugués lo que verdaderamente constituye el mensaje y el fin, es el convencer a la Reina que ella tenía mejor derecho que ninguno a la Corona portuguesa. La mayor parte de sus páginas se conducen a desarrollar los títulos que tenía doña Ysabel, como heredera de Alfonso VI y de los Reyes de León, que le otorgaban mejor derecho al trono portugués. Igualmente subraya que al desaparecer la dinastía de Borgoña en el Reino de Portugal, la corona debía revertir en los monarcas castellano-leoneses. El autor del Memorial estudia con gran detenimiento la genealogía real y rebate los razonamientos que alegaban los portugueses para rechazar la unión personal de reinos y sostener su independencia. Por si le quedara alguna duda a la Reina, doña Ysabel tenía la obligación de acabar con la tiranía que sufrían los naturales de Portugal, cuyo soberano sólo velaba por su interés despreciando el bien de la Cristiandad y de sus súbditos. Ni una sola vez, se menciona a don Manuel en el Memorial, a quien Juan II le había entregado los bienes y señoríos de su hermano, el asesinado Duque de Viseo⁽¹⁷⁾. El ataque violento contra la Casa de Avis y el silenciamiento del Duque de Beja, eran el medio para convencer a Ysabel que ella tenía justos derechos sobre el reino de su madre. De haber logrado su fin, Ysabel hubiera abandonado a Dom Manuel, a quien garantizaba con su poder su derecho a suceder a D. João en el trono de Portugal. Por entonces el Príncipe Perfecto, habiendo muerto su hijo legítimo, buscaba la legitimación de su hijo bastardo Dom Jorge para así convertirlo en su sucesor a la Corona. Al sólo recibir negativas de sus primos Fernando e Ysabel, y éstos negarse a celebrar matrimonio entre aquél y alguna de las infantas, sus hijas, El-Rey buscó obtener el fin por otros medios. Si Ysabel hubiera invadido Portugal, Manuel quedaba eliminado y Dom João podía levantar al pueblo entorno a un nuevo Juan de Avis, su hijo Dom Jorge. La Reina de Castilla desoyó al memorialista y el Príncipe Perfecto no pudo conseguir su deseo pues la muerte dispuso otra cosa.

¿De dónde tomó la idea el Príncipe Perfecto que sus augustos primos los Reyes de Castilla y de Aragón podrían tentarse ante un proyecto de esa especie? No era una idea nueva, ni carecía de fundamento. Durante la Guerra de Sucesión castellana, la Reina dejó patente que consideraba suyos territorios indiscutiblemente portugueses como cuando sus súbditos atacaron las islas de Cabo Verde. Pero el mensaje político del Memorial se encontraba en una carta del Marqués de Montemor, D. João, hermano del Duque de Braganza. El Marqués, que mantenía correspondencia con Fernando e Ysabel, acusaba al Príncipe Perfecto de preparar la guerra contra Castilla, y se declaraba partidario de los Reyes, sus deudos, avisándoles que tenía fuerzas y apoyos con que podían contar en Portugal. En una de las cartas Montemor afirmaba que era a Fernando de Aragón a quien pertenecía la legítima sucesión del trono portugués, bastando cuatro mil lanzas para apoderarse del Reino⁽¹⁸⁾. El autor del Memorial ofrecía un plan de invasión de Portugal desde Extremadura, encubriéndolo con lo inverso, calcando el plan del Marqués de Montemor⁽¹⁹⁾. Este fue condenado a muerte y sólo le quedó el exilarse en

Castilla. Resende cuenta como en Abrantes, El-Rey le hizo ejecutar en efígie, organizando un espectáculo público en que del muñeco manó sangre al ser degollado, y luego fue quemado⁽²⁰⁾.

Las comprometedoras referencias que hace el memorialista a don Alvaro de Portugal, quien era Presidente del Consejo de la Reina de Castilla, buscaban el involucrar al hermano del Duque de Braganza y del Marqués de Montemor en una conspiración tejida con las ideas del último. De una forma u otra don Alvaro, cabeza de los exiliados en la Corte de Ysabel, quedaba atrapado en la telaraña del Príncipe Perfecto⁽²¹⁾.

Hagamos memoria. Montemor murió en circunstancias sospechosas al poco de iniciar su exilio. En febrero de 1485, los Reyes ordenaron detener un cargamento de armas en Medina del Campo con destino a la rebelión de Portugal, plan preparado por los exiliados lusos. Cuando en el verano de 1485 el embajador portugués le pidió a la reina Ysabel la devolución de los bienes confiscados a los partidarios de doña Juana de Castilla y en especial de Alonso de Monroy, Ysabel exigió un trato recíproco para don Alvaro de Portugal⁽²²⁾. Al año siguiente, en el mes de julio, el Príncipe Perfecto pidió claramente, a Fernando e Ysabel, la deportación de don Alvaro por medio de su embajador Estevão Vaz. Los Reyes le respondieron pidiendo el perdón real para el exiliado y la restitución de sus bienes. A lo que Dom João se mostró intransigentemente contrario⁽²³⁾.

El Memorial fue una hábil maniobra del Rey de Portugal para sembrar el desconcierto y la desconfianza entre la reina Ysabel y los exiliados portugueses en Castilla. Las dos citas o llamadas que se hacen a don Alvaro en el Memorial⁽²⁴⁾ – que repetía los alegatos y planes del Marques su hermano –, comprometían su seguridad en Castilla y le dejaban al descubierto como cabecilla de una conspiración contra el Rey de Portugal. El Memorial repetía los alegatos y planes del Marqués, hermano de don Alvaro. La Reina le había acogido en Castilla en calidad de deudo, no de enemigo de un rey amigo. Ello significaba que don Alvaro podía velar por los exiliados portugueses en los reinos de Castilla y León pero sin involucrarse en actividades que quebrantasen la paz con Portugal. El Memorial, por de pronto, podía lograr la expulsión y caída en desgracia de don Alvaro. Era un fin fácil de alcanzar. Pero doña Ysabel no cayó en la tentación.

EL OCASO DE LA CARRERA PALATINA DE VASCO FERNANDES DE LUCENA

El desposeído Señor de Tentugal y Cadaval, don Alvaro de Portugal, no olvidó el Memorial, que lo guardó a buen recaudo en los archivos reales, y después de sortear el peligro que le implicó, esperó su momento. Su lealtad y simpatía con el Duque de Beja, hizo que a raíz de la muerte de Dom João, el 25 de octubre de 1495, su situación cambiara radicalmente. Si Dom Manuel no estaba al tanto de la existencia del Memorial que había escrito Vasco Fernandes a la Reina de Castilla, no tardó en conocer los pormenores por don Alvaro. Aquel escrito pudo haber puesto en peligro su carrera hacia el trono enredando el panorama político peninsular pero no podía destituir a Fernandes por servir bien a su rey. Las quejas de don Alvaro se fundamentaron sin duda en el delito de quebrantamiento de la paz entre los reinos. Tuvo diversas oportunidades para pedir al nuevo monarca que hiciera justicia con Fernandes de Lucena. Poco después de la muerte del Príncipe Perfecto pudo regresar a Portugal, restituyéndole sus bienes Dom Manuel quien le desagravió. Don Alvaro fue quien representó al Rey de Portugal en las negociaciones matrimoniales con la Infante doña Ysabel, y él firmó en nombre de su deudo el documento fechado en Burgos el 30 de noviembre de 1496 que ponía

fin a tales, llevándolo él mismo a don Manuel sin dilación. Debido a nuevas tardanzas y pretextos surgidos que entorpecieron la boda, don Manuel envió a don Alvaro a Castilla alcanzando la Corte que estaba en Medina del Campo el 21 de junio de 1497, siguiendo aquel negocio hasta su feliz consecución ⁽²⁵⁾. Es precisamente en 1497 cuando sucede la renuncia de Vasco Fernandes de Lucena a sus oficios de Guarda-Mor de la Torre del Tombo y de la Librería del Rey. Cargos en que le sucedería Rui de Pina, hombre que gozaba del aprecio del rey Manuel.

Vasco Fernandes venía ocupando tales oficios desde 1485, eran cargos que le hacían conocedor de los secretos del gobierno del reino y de la documentación, y que no podían ser otorgados más que a personas con el favor real. Una razón más para reconducirnos a Fernandes como autor aparente del Memorial Portugués para el cual sus conocimientos históricos eran fundamentales, él era la mano que movía su señor el Príncipe Perfecto. Diplomático y gran jurista, Doctor en ambos Derechos, fue Cronista Mayor del Reino desde 1484, y el año siguiente fue nombrado «Juiz dos Feitos». En un documento de julio de 1488 figura otorgando traslados de documentos en forma auténtica de la Torre do Tombo, y se dice que es del «Conselho comde Palatino e do seu Dezembargo, cronista e guarda-mór da torre do Tombo»⁽²⁶⁾. ¿Por qué habría de renunciar el Archivero Real a sus oficios y salarios? Aquel brillante hombre del Renacimiento no sería diferente a sus contemporáneos letrados, siempre preocupados por causas pecuniarias y por sus escasas rentas. Fernandes de Lucena debió asesorar a El-Rey en el negocio de D. Jorge, causa suficiente para que Manuel le viera con desconfianza, en febrero de 1492 había recibido Instrucciones del Príncipe Perfecto para la entrevista que se iba a celebrar con los procuradores enviados por los Reyes de Castilla⁽²⁷⁾. Fernandes debió ser invitado a renunciar. Dos años después, en 1499, falleció apartado de la Corte⁽²⁸⁾. El rey Afortunado no hizo rodar cabezas, con sensibilidad y corrección dio satisfacción a don Alvaro de Portugal y perdonó sin olvidar. Vasco Fernandes de Lucena se encontraba irremediablemente unido al Portugal del rey D. João II. Lejano era aquel 12 de noviembre de 1481 cuando Vasco Fernandes dedicaba a D. João una Oración, en Evora, cuando los grandes, prelados, y pueblos le dieron obediencia y recibieron por Rey⁽²⁹⁾.

EL MEMORIAL Y UN ULTIMO «SEGREDO»

El 4 de febrero de 1994 se terminó de publicar el estudio y transcripción del Memorial, de la Dra. Klimes-Szmik y mío. Le acompañaba un facsímil imposible de superar, pero que hacía la obra de difícil circulación por su elevado precio al público. El 11 de noviembre del mismo año vio la imprenta otro libro, fruto de la codicia y de la miseria humana, digna publicación de los tiempos que nos han tocado vivir. Un periodista, bien asesorado por auténticos piratas de la Historia ha compuesto una obrilla en que expolia el Memorial Portugués de 1494, atribuyéndose su hallazgo. No entraré a debate con un mal escritor que no sabe diferenciar un legado de un memorial. Quede constancia aquí de la indignación por un ultraje padecido por científicos cuyo único alcázar es el honrado y continuado trabajo en los archivos. Sirva de aviso de navegantes en la Europa de la Indefensión.

NOTAS

(¹) ISTVAN SZASZDI LEON-BORJA y KATALIN KLIMES-SZMIK: El Memorial Portugués de 1494. Una alternativa al Tratado de Tordesillas. *Tabula Americae* 27, Ministerio de Cultura – Testimonio Compañía Editorial. Madrid, 1994.

(²) CONTENTE DOMINGUES, FRANCISCO: Colombo e a política de sigilo na historiografia portuguesa. *Mare Liberum*. n.º 1, Lisboa. 1990. pp. 107-108.

(³) Páginas 12 al 15 del Memorial Portugués.

(⁴) Páginas 15 al 20 del Memorial Portugués. Nótese el rayado que precede al párrafo que se inicia «I quanto...» como al final de aquél, el autor así quiere llamar la atención de doña Ysabel por estar resumido en él el pensamiento expuesto precedentemente y lo que quiere que la Reina recuerde.

(⁵) SZASZDI LEON-BORJA, 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 Edit. Ediciones Universidad de Salamanca, 1994. pp. 117-118.

(⁶) Páginas 1 a 4 del Memorial Portugués.

(⁷) Estos pasajes nos hacen recordar tanto el engaño que dom João preparó a Colón en 1488. SZASZDI NAGY, ADAM: La legua y la milla de Colón. Cuadernos Colombinos. 18. Valladolid, 1991. pp. 55-63.

(⁸) COLON, CRISTOBAL: Los cuatro viajes del Almirante y su testamento. Edición y prólogo de Ignacio B. Anzoátegui. Colección Austral, 633. Madrid, 1982. p. 113. Esa fue la razón de su éxito con el franciscano fray Juan Pérez, a quien confió la defensa de su proyecto ante la Reina y con quien quedó muy unido. Así se entiende el protagonismo que el Almirante dio a Escobedo en la Navidad, según parece sobrino de Pérez. Los discursos y escritos mesiánico-apocalípticos del genovés debieron impresionar en la Rábida, por ser del gusto del franciscanismo admirador de Joaquín de Fiore.

(⁹) ARCELUS ULIBARRENA, JUANA MARY: La profecía del abad Joaquín de Fiore en Cristóbal Colón y los franciscanos españoles. El libro antiguo español. Actas del segundo Coloquio Internacional al cuidado de María Luisa López Vidriero y Pedro M. Cátedra. Ediciones de la Universidad de Salamanca, Biblioteca Nacional de Madrid, Sociedad Española de Historia del Libro. Salamanca, 1992. pp. 49-60. Para aquellos interesados en el pensamiento mesiánico de Colón véase su Libro de las Profecías, al igual que la obra clásica de ALAIN MILHOU: Colón y su mentalidad mesiánica en el ambiente franciscanista español. Cuadernos Colombinos, Valladolid. 1983.

(¹⁰) Cuando en 1493 escribió a los Reyes a su regreso de las Yndias, Colón confiesa: «Agora, serenísimos príncipes, acuerde Vuestras Altezas que yo dexé muger y hijos y vine de mi tierra a les servir, adonde gasté lo que yo tenía... y rreçibí mill oprobios con disfama y çofrí muchas neçesidades...» Todo indica que no tenía interés en volver a «su» tierra, a pesar que vivía todavía Felipa Moniz Perestrello, sólo sus hijos parece que le importaron. Manuscrito del Libro Copiador de Cristóbal Colón. Transcripción por Antonio Rumeu de Armas. Colección *Tabulae Americae*. Ministerio de Cultura –Testimonio Compañía Editorial. Madrid, 1989. T. II, p. 441).

(¹¹) COLON, HERNANDO: Historia del Almirante. Edición de Luis Arranz. Crónicas de América. Historia 16, Madrid, 1984. cap. XIII, pp. 90-91. Para la patología siquiátrica colombina, véase el artículo de ADAM SZASZDI NAGY: «Un acercamiento a la mente Colombina», presentado a las IV Jornadas de Historia de la Medicina Hispanoamericana en Valladolid en 1995, actualmente en vías de publicación.

(¹²) RESENDE, GARCIA DE: Crónica de D. João II e Miscelânea. Prefacio de Joaquim Verissimo Serrão. Imprensa Nacional-Casa da Moeda, Lisboa. 1973. cap. CXLII, p. 210.

(¹³) SZASZDI y KLIMES (¹), pp. 18-26.

(¹⁴) PINA, RUI DE: Crónica de El-Rei D. João II. Prefacio y notas de Alberto Martins de Carvalho. Atlántida, Coimbra. 1950. cap. XX, pp. 65-66. A continuación decía: «E aas cousas que em nome d'ElRey se requereram, ho Papa per meo do Cardeal de Portugal, que era seu Protector, satisfez muy benina, e graciosamente...»

(¹⁵) RODIGUES, VICTOR: Vasco Fernandes de Lucena. Dicionário de história dos Descobrimentos portugueses. Direcção de Luís de Albuquerque. Coordenação de Francisco Contente Domingues. Círculo de Leitores, 1994. Vol. II, p. 629.

(¹⁶) Según comunicación personal del Dr. Jorge Borges de Macedo, Director-Geral dos Arquivos Nacionais, no se conocen en los fondos de la Torre do Tombo escritos de mano de Vasco Fernandes hasta la fecha, que permitan la comparación de su letra con la del memorialista.

(¹⁷) SZASZDI LEON-BORJA(¹), p. 127.

(¹⁸) BAQUERO MORENO, HUMBERTO: As relações entre Portugal e Castela em torno de 1492. Las relaciones entre Portugal y Castilla en la época de los descubrimientos y la expansión colonial. Ana María Carabias Edit. Ediciones Universidad de Salamanca, 1994. p. 59.

(¹⁹) SZASZDI LEON-BORJA (¹), p. 127.

(²⁰) RESENDE (¹²), cap. XLIX, pp. 72-73.

(²¹) Don Alvaro, quien llevaba en Castilla desde 1483, había arriesgado su propia vida en el sitio de Málaga, cuando un moro santo quiso matarle confundiéndole con el rey Fernando, quedando malherido y ganando el agradecimiento y la confianza absoluta de los Reyes. No en vano la Reina le hizo Presidente de su Consejo, haciendo que entendiera en todo los negocios graves del Reino. Desde entonces, se había dedicado al servicio de doña Ysabel, mostrando prudencia e inteligencia en los asuntos de estado. Aún así resultaba peligroso a los ojos del Príncipe Perfecto, por causa de su cercanía a la Reina, como por el caso que aquella le hacía.

(²²) SZASZDI LEON-BORJA(²), p. 122.

(²³) MENDONÇA, MANUELA: As relações externas de Portugal nos finais da Idade Media. Edições Colibri, Lisboa. 1994. p. 41.

(²⁴) Páginas 12 y 32 del Memorial Português. SZASZDI LEON-BORJA(³), p. 127-128.

(²⁵) SUAREZ FERNANDEZ, LUIS: Los Reyes Católicos. El camino hacia Europa. Ediciones Rialp SA. Madrid, 1990. p. 111-113. Como dice el mismo investigador, en la página 195, don Alvaro también inició la negociación matrimonial del rey Manuel y de la infanta María a raíz de un viaje a Lisboa.

(²⁶) RODRIGUES (¹⁵), p. 628. VERÍSSIMO SERRÃO, JOAQUIM: Itinerários de El-Rei D. João II (1481-1495). Academia Portuguesa da História. Lisboa, 1993. p. 313. Véase también el interesante artículo sobre Rui de Pina de CARMEN RADULET en el citado Dicionário...(¹⁵), p. 903-904.

(²⁷) VERÍSSIMO SERRÃO (²⁶), p. 455.

(²⁸) ROGERS, FRANCIS M.: The obedience of a King of Portugal. Translated, with commentary by — University of Minnesota Press. Minneapolis, 1985. pp. 6-8.

(²⁹) VERÍSSIMO SERRÃO (²⁶), p. 33.

D. João II e a viagem a Portugal do Dr. Jerónimo Münzer

Dr. João Abel da Fonseca

Permitam-me V. Ex.^{as} que inicie esta breve exposição citando o homem de Marinha que também foi o tenente António Sérgio de Sousa – o conhecido António Sérgio. Aliás, descendente, pelo lado paterno, do Almirante Visconde de Sérgio-de-Sousa, e pelo lado materno, daquele a quem, alguns, chamam o general-almirante – Henrique Carlos Henriques.

Na verdade, a terminar o Prefácio à Crónica de D. João I de Fernão Lopes podemos ler, da sua pena: «[...] *Tudo isso 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 aclamará 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 da concepção burguesa que é a chegada do Gama a Calicute*»⁽¹⁾.

Há já alguns anos, no Salão Nobre da Academia Portuguesa da História, assisti, e assistimos muitos que aqui estão hoje, a uma brilhante conferência de encerramento de um encontro dedicado a «D. João V e o seu tempo», proferida pelo Senhor Professor Borges de Macedo.

Lembrou-nos o douto académico que, num determinado período histórico, aquilo que interessa especialmente perceber, quanto ao desenrolar dos acontecimentos, é mais a forma e o processo como se integraram no «todo», do que, propriamente, o que foram em si mesmos.

Bem sabemos como o mesmo tipo de sucessos não produziu a mesma reacção em tempos históricos distintos, e é igualmente verdade que, por isso mesmo, tiveram consequências diversas.

Quanto aos homens, na análise do que comumente chamamos as «Grandes Figuras», recorro aqui o que ouvi, muitas vezes, ao Senhor Professor Veríssimo Serrão, nas suas aulas: «[...] *importa perseguir nelas o que tinham em comum como homem vulgar, para dilucidar, pela comparação, o que as distinguiu verdadeiramente*».

Na leitura das crónicas importa, assim, analisar o seu autor, contextualizar o momento da escrita, assinalar o sentido de certas frases, procurando ler nas «entrelinhas» e, tantas vezes, apurar o significado das omissões.

A política de alianças, baseada em laços de sangue, consubstanciou, a partir de D. João I, em Portugal, e nos demais reinos europeus, uma estratégia que não pode deixar de ser contabilizada pelos seus efeitos bem definidos.

Deste modo, convém recordar, como mero exercício genealógico, o parentesco de D. João II com o imperador Maximiliano I e sua mulher Maria de Borgonha. O imperador e o nosso monarca eram, na verdade, primos direitos. Por outro lado, ambos, tal como Maria da Borgonha, eram bisnetos de D. João I. Vejamos brevemente:

- Maximiliano era filho de Frederico III da Alemanha e de D. Leonor de Portugal, irmã de D. Afonso V, ambos filhos de D. Duarte;

– Outrossim, Maria da Borgonha era filha de Carlos, o Temerário, filho este de Filipe III, o Bom e de D. Isabel de Portugal, filha de D. João I.

Nada mais natural, face a um parentesco tão próximo, que existissem relações, a vários níveis, entre estes dois homens reinantes na Europa daquele tempo.

Vejamos agora quem era o Dr. Jerónimo Münzer, alemão, natural de Feldkirch, doutorado em medicina, em 1478, na Universidade de Pavia e que foi viver para Nuremberg, onde exerceu a sua «arte»⁽²⁾. Dois anos decorridos ganhava o direito de cidadão. Sabemos que, em 1484, declarada a peste nesta última cidade, de novo se dirigiu a Itália, donde regressou em princípios de 1485.

A sua viagem a Espanha e Portugal ligam-na, alguns autores, ao facto de, em 1494, de novo se ter repetido a epidemia em Nuremberg, sem, contudo, referirem que este homem não chegou a Portugal como um desconhecido de D. João II.

É possível referenciar, pelo menos, uma carta por ele dirigida ao nosso rei, enviada de Nuremberg e datada de 14 de Julho de 1493, que o religioso dominicano e pregador de D. João II, Frei Álvaro da Torre, traduziu do latim para português e que foi publicada no séc. XVI, por Pedro Nunes, que a incluiu no seu *Tratado da Esfera*, no exemplar de Évora. Acresce o facto do portador desta carta ter sido Martim da Boémia, com quem travara relações antes da sua vinda ao nosso país.

Nesta Carta, escrita com o conhecimento do Imperador Maximiliano, propunha Münzer a D. João II a busca pelo Ocidente, do caminho das Índias e até indicava Behaim para chefe da expedição: «*O quanta gloria alcançaras se fezeras bo oriente habitaudo ser conhecido ao teu ocidente: e tambem quanto proveyto os comercios te daram: [...]*». Este pequeno período deixa perceber como o Dr. Münzer, homem viajado pelo centro da Europa e pela Itália, conhecia os negócios disponíveis no Oriente.

E o autor prosseguia: «*[...] Ja te louvam por grande principe os Alemãos e Italicos e os Rutanos. Apolonios e citos os que moram debayxo da Seca estrella do pollo artico [...]*». E mais à frente: «*[...] e pera este caminho por companbeyro deputado do nosso rey Maximiliano bo senbor martinbo boemio singularmente pera esto acabar. e outros muytos marinbeyros sabedores que navegaram ba largura do mar. tomando caminho das ylbas dos açores per tua industria per quadrante chilindro e astrolabio e outros ingenbos onde nem frio nem calma os anojara [...]*».

Um outro dado importante a considerar, e por certo relacionado com a viagem ao nosso país do Dr. Jerónimo Münzer, foi o então recente Tratado de Pazes, assinado entre os dois soberanos, a 23 de Junho de 1494.

A Senhora Professora Manuela Mendonça, emérita estudiosa de D. João II, escreveu sobre o assunto: «*[...] O conteúdo desse documento demonstra bem como os dois estadistas adoptaram uma posição estratégica contra eventuais adversários, mas salvaguardando as antigas alianças. Exemplo disso era a excepção feita, por parte de Portugal, se Maximiliano se envolvesse com a Inglaterra. Igualmente, procurando defender uma paz recente, o imperador se não comprometeria, em caso de conflito entre Portugal e a França.*

Mas o que se impõe salientar é a função que este acordo desempenhou como instrumento ao serviço da política de D. João II. Assinado poucos dias depois do Tratado de Tordesilhas (7 de Junho de 1494⁽³⁾), trazia ao de cima a segurança do monarca português, num momento de negociações. Visto a essa luz, o acordo firmado entre os dois régios primos, apresenta-se como mais um dos suportes políticos a provar a boa relação mantida entre o rei

de Portugal e as restantes potências europeias serviu sempre para consolidar a sua atitude de independência e frontalidade relativamente ao reino que lhe era adversário no sonho da União Ibérica [...]»⁽¹⁾.

Face à presente introdução, não nos preocuparemos mais a tentar justificar a visita do médico alemão – motivos, teve-os e, se bem que os conheçamos claramente, bem nos parece não ser difícil enquadrá-los nas hipóteses apontadas.

Deste mesmo lugar, aquando do II Simpósio de História Náutica, tivemos ocasião de lembrar, analisando a Crónica da Guiné de Zurara, como a partir de certo momento, ainda em plena etapa henriquina dos descobrimentos portugueses, se associaram homens das mais diversas nacionalidades e entre eles cavaleiros das casas reais.

Aventureiros uns, em busca de fortuna outros, também entre nós pudemos já lobrigar o empenhamento de membros da alta nobreza, e do alto clero, associados a projectos com fins lucrativos e o objectivo de estabelecer negócio com aquelas partes da Costa Ocidental africana.

Volvido um quarto de século, dobrado, por Bartolomeu Dias, o Cabo da Boa Esperança; iniciada a aventura colombina dos Reis Católicos; recolhidas as informações da expedição terrestre de Pero da Covilhã e Afonso de Paiva, pelo sapateiro José de Lamego, no Cairo; instalada, com grande sucesso, por Diogo de Azambuja, a fortaleza de S. Jorge da Mina; já descentralizadas as iniciativas dos descobrimentos – vide o exemplo da expedição de Fernão Dulmo e João Afonso do Estreito – bem como mantida a convicção da existência de espaços territoriais a Ocidente, corroborada pela iniciativa régia da expedição de João Fernandes Labrador e Pedro de Barcelos, o que esperar, como interesse principal de um avisado cidadão de Nüremberg, vivido nas «andanças» do comércio europeu e «amigo» de Martim da Boémia?

O que sabemos, ao certo, é que combinou esta viagem à Península Ibérica com três mercadores: António Herwart, de Augsburg; Gaspar Fisher e Nicolau Volkenstein⁽²⁾.

Quanto às informações que possuía, ele próprio refere as recolhidas junto de Conrado de Ratisbona, que tinha estado em África. Um dos seus informadores foi, ainda, por certo, Valentim Fernandes, por quem lhe chegaram as narrações de Diogo Gomes, que, aliás, segue muito de perto, quando trata, em apêndice ao seu *Itinerário*, os descobrimentos portugueses.

Em Lisboa, esteve hospedado em casa do sogro de Martim da Boémia, Job Hurder, capitão das ilhas do Pico e Faial. Como médico, tratou de diabetes o capitão da ilha da Madeira. Quem melhor que estes interlocutores para o informarem sobre o comércio naqueles arquipélagos?

Ao *Itinerário* do Dr. Jerónimo Münzer têm-se dedicado já inúmeros historiadores e investigadores, e mais recentemente a Senhora Dra. Maria dos Remédios Castelo Branco, em brilhante comunicação ao Congresso Internacional Bartolomeu Dias e a sua Época⁽³⁾.

Permitimo-nos sobressair, mesmo assim, algumas passagens, já analisadas, e tecer algumas considerações, de ordem geral, que pensamos poderem realçar a importância da obra.

Quem esperar do *Itinerário* de Münzer um testemunho da vida social, a paisagem, os monumentos e o meio ambiente português daquela época, quiçá preenchendo lacunas da escassez de fontes descritivas sobre o país e seus habitantes, prepare, desde já, a desilusão. A sua visita foi bem a de um médico – demorou-se entre nós tão-só entre 13 ou 14 de Novembro e 11 de Dezembro do ano de 1494, pouco menos de um mês.

Quanto a nós, foi antes uma visita prospectiva de eventuais negócios ligados à empresa dos descobrimentos. A perspectiva a explorar será, assim, muito antes, a da área da economia e do comércio, bem como sobre o apetrechamento militar, pesem ainda algumas considerações abonatórias da pessoa do monarca, ou a ele ligadas.

D. João II recebeu-o em Évora e sentou-o à sua mesa por quatro vezes, mostrando-se «afabilíssimo». Para além disto, armou publicamente cavaleiro o seu companheiro de viagem e mercador de Augsburgo, António Herwart, na sua capela, presenteando-o com espada e bainha dourada, esporas e capacete⁽⁷⁾.

Atentemos ao que nos diz sobre o monarca: «[...] O rei D. João II é um homem instruídíssimo e em tudo muito sagaz; governa em paz e tranquilidade o seu reino»⁽⁸⁾. [Rex autem Iohanes 2^{us} homo humanissimus est: et in omnibus sagacissimus, qui regnum suum cum pace et tranquillitate gubernat] e, mais à frente: «[...] Durante, pelo menos, oito horas, mantendo-se todos os mais em silêncio, falou-me de cosmografia, que conhece a fundo, bem como de medicina e doutras cousas [...]»⁽⁹⁾.

Prossigamos, um pouco mais, na narrativa do alemão: «[...] É muito afável e amigo de indagar de muitas cousas. Àqueles que o procuram e se gabam de empresas guerreiras, de navegação ou quaisquer outras, ouve-os atentamente, manda apresentar as provas ou demonstrações, e, se os acha verídicos e valentes, não os deixa sem recompensa. Tem também uma grande habilidade para adquirir riquezas com mercadorias e outras cousas [...] despedindo-nos dele no dia de Santa Catarina, depois da ceia no palácio, abraçou-me. Estava com má cor, pois desde que seu filho Afonso morreu, por ter caído dum cavalo, tem passado sempre mal, e é de recear que se trate de hidropisia. Oxalá que tenha longa vida tão grande e bondoso Rei! Tem um filho bastardo chamado D. Jorge, adolescente de 13 anos, tão talentoso e tão douto para a sua idade, na recitação da poesia, que não se pode exigir mais. Tem, como preceptor o doutíssimo Cataldo Sículo, de Paris, orador insigne, que se me revelou um humanista profundíssimo. Esse adolescente, pela excelência do seu engenho e dos seus costumes, seria digno de ser rei. [...] É muito instruído em humanidades, e, para a idade, bastante conhecedor de Horácio, Virgílio e outros poetas, e até versejava, também, menos mal»⁽¹⁰⁾.

Tendo bem presente as lutas intestinas que D. João II travou com a alta nobreza e o clima sempre tenso que se viveu na sua corte, incluindo as dissensões com alguns membros do alto clero, e até com Roma, a propósito da aplicação da lei do beneplácito, bem podemos considerar excessivas as considerações do autor do *Itinerário*.

Garcia de Resende, «moço de escrivania» do ainda príncipe D. João, diz-nos na Crónica que «[...] era muyto ceremonial, e as cousas de seu estado sempre quis que lhe fizessem em todolos tempos com grande veneração»⁽¹¹⁾.

A assim ser, a atenção dispensada aos alemães só pode significar um alto interesse do rei em lhes testemunhar uma elevada consideração, ligada a futuros benefícios de ordem comercial, ou à gestão da sua imagem no estrangeiro. A esta ideia não podemos deixar de associar as considerações que Münzer teceu sobre a pessoa do bastardo, que o soberano tanto gostava de impôr, como seu sucessor.

Importa agora que nos detenhamos sobre o confronto do viajante com o exótico, oriundo de paragens distantes e que, por certo, o impressionou, dadas as sucessivas alusões.

É assim que, em Évora, se extasia na presença de uma pele de cobra guineense⁽¹²⁾ e, na mesma cidade, no pátio do palácio real, aprecia «[...] um camelo novo e bonito, que o rei mandou trazer de África»⁽¹³⁾.

Já em Lisboa, no Convento da Trindade, admirou «[...] um grande crocodilo, pendurado no coro e uma grande árvore chamada dragão, da qual corre sangue de drago, que é uma seiva avermelhada. Também no Mosteiro de Santo Agostinho, que fica acima do Castelo, há três dessas árvores»⁽¹⁴⁾.

Em Santa Maria da Luz: «[...] *Lá vimos o bico de um pelicano [...] vimos também canas que a agitação do mar traz do lado do Oriente para as ilhas da Madeira e Faial [...] Vimos além disso um crocodilo pequeno e também umas serras que são bicos de peixe muito grandes [...] No mesmo dia subimos ao Castelo e vimos dois fortíssimos leões, os mais bonitos que temos visto. Vi também uma enorme e bem feita carta cosmográfica dourada; tinha 14 palmos de diâmetro [...]*»⁽¹⁵⁾

Como podemos observar, o viajante escreve um tanto, ou quanto, a «eito»; todavia, entre bicos de pelicano e bicos de peixe, lá regista umas «*canas que a agitação do mar traz do lado do Oriente para ilhas da Madeira e Faial*» – tudo isto porque era também seu convencimento a possibilidade de chegar a Oriente, pelo Ocidente. No «castelo real, com palácios, páteos e outras cousas», para além dos leões, viu, ainda, «uma enorme e bem feita carta cosmográfica».

Passemos agora aos registos de carácter económico-comercial, em que se esmera, nos diversos pormenores.

Vimos já como atribui ao rei «uma grande habilidade para adquirir riquezas com mercadorias». Vejamos, então, o que escreve adiante: «[...] *Manda para a Guiné panos de lã de várias cores, como os tapetes que se fazem em Túnis e também tela, cavalos, várias mercadorias de Nüremberg, muitas caldeiras de cobre, bacios de latão, pano vermelho, pano amarelo, copos de Inglaterra e da Irlanda, e muitas outras cousas; de lá mandam-lhe a ele ouro, escravos, pimenta, malagueta, inúmeros dentes de elefante, etc.*»⁽¹⁶⁾. E noutra passagem, sobre o que viu na Casa da Mina:

«[...] *Vimos muitos panos matizados de várias cores, que ele manda vir de Túnis, e também tapetes, telas, caldeiras de cobre, bacios de metal, contas de vidro, cor de limão, e muitas outras cousas. Noutra casa vimos aquilo que é trazido da Etiópia: grãos do paraíso, muitos ramos e cachos de pimenta, de que nos deram bastantes, e também dentes de elefante. Quanto ao ouro, foi todo amoeado então: vem já fundido e preparado, e raras vezes trazem o minério, que é uma terra ruiva, em geral quase dourada*»⁽¹⁷⁾.

Convém, neste momento, abrir um parêntesis, para esclarecer o facto de grande parte dos comentários de ordem económica estarem integrados no apêndice sobre os descobrimentos portugueses, intitulado: DE INVENTIONE AFRICÆ MARITIMÆ ET OCCIDENTALIS VIDELICET GENEÆ PER INFANTEM HEINRICUM PORTUGALLÆ, e ser nosso convencimento tratar-se de um texto entregue a Münzer, em Lisboa, já elaborado. Dele faremos, a terminar, um breve resumo.

Voltemos, então, ao ITINERARIUM SIVE PEREGRINATIO EXCELLENTISSIMI VIRI ARTIUM AC UTRIUSQUE MEDICINÆ DOCTORIS HIERONIMI MONETarii DE FELTKIRCHEN CIVIS NÜREMBERGENSIS, vulgo o *Itinerário* do Dr. Jerónimo Münzer.

No seguimento da visita à Casa da Mina, prossegue o relato desta forma: «[...] *Vimos também uma enorme ferraria com muitos fornos, onde se fazem âncoras, colubrinas, etc. e tudo o que diz respeito ao mar. Eram tantos os trabalhadores negros junto dos fornos que nos poderíamos supor entre os Ciclopes no antro de Vulcano. Depois vimos noutras quatro grandes casas inúmeras colubrinas muito grandes e lindíssimas, e também armas de arremesso, escudos, couraças, morteiros, espingardas, arcos, lanças, tudo muito bem fabricado e em enorme abundância, sem falar do que em toda a parte, por esses mares fora, se encontra espalhado pelos navios. Em comparação disto nada é o material de Nüremberg. Que enormes quantidades de chumbo, cobre, salitre e enxofre! De tudo isso chegou uma quantidade extraordinária; nem admira, porque a Etiópia fornece muito ouro, e o rei é um homem de*

costumes lbanos, nada pródigo, e sabe tirar proveito de tudo. Do comércio marítimo deve ele tirar anualmente um lucro incrível!»⁽¹⁸⁾.

Confrontado com tamanho arsenal e riqueza é verdadeiramente lapidar a afirmação com que conclui este trecho – «um lucro incrível!»

Não deixam de ter interesse os registos de viagem, recolhidos pelo autor, na sua passagem pelas diversas cidades e Portugal, e desde já importa sublinhar o facto de Basílio de Vasconcelos, ao traduzir a parte que diz respeito a Portugal, só o ter feito para o período até 2 de Dezembro, conquanto o viajante prolongasse a sua estadia em Portugal, até 11 daquele mês, data em que deixou Valença e, atravessando o rio Minho, chegou a Tui.

Embora tenha a maior consideração pela cidade de Santarém, não a vi como fronteira e procurei, na última edição do país vizinho⁽¹⁹⁾ aquilo que, para resposta à minha curiosidade, faltava na edição portuguesa.

Münzer entra em Portugal na noite de 13 para 14 de Novembro de 1494, chegando à vila de Serpa. Aí se demora algum tempo, para descansar e em preparativos, já que só entra em Évora, onde o rei residia, no dia 16. Aí se vai demorar 10 dias, ou seja até ao dia 26. Em Évora visita o palácio real e a Sé, comparando a cidade a Ulm.

No caminho para Lisboa passa pelo castelo de Montemor e percorre uma planície de 17 léguas e um braço de mar. Lisboa, que considera três cidades numa, ou por ter dois montes e uma planície, até ao mar, ou por nela haver, além da parte habitada por cristãos, outras duas: uma habitada por judeus, e outra por mouros. Diz ser maior que Nüremberg e muito mais populosa.

Visita a grande sinagoga de Lisboa e comenta que «*semelhante essa nunca vi outra*», Fala da proscricção e dos episódios com ela relacionados, avançando para a visita à mesquita e ao bairro dos mouros.

Ao referir-se ao Convento do Carmo, atribui-lhe a fundação ao Infante D. Henrique. Visita o mosteiro da Trindade e de Santo Agostinho, bem como, a uma milha de Lisboa, Santa Maria da Luz.

Dá um passeio no Tejo, a bordo «[...] *dum grande e magnífico navio dum alemão nobre de Dantzic, chamado Bernardo Fechter* [...] *Saindo deste navio, entrámos na nau Rainha. Que nau tão bonita e tão bem provida de tudo. Tinha 36 bombardas grandes e 180 mais pequenas, muitos barris de pólvora, armas de arremesso, lanças e bestas, e estava preparada para, em Dezembro, levar a Nápoles os marranos. Foram alistados para ela 30 bombardeiros, todos alemães, cujo capitão era Gregório Piet, de Atzmaus, vila acima de Fielkirch, cerca de Salgans, homem de bem e muito estimado pelo Rei*»⁽²⁰⁾.

E prossegue: «*No porto de mar aparecem à venda em enorme abundância todos os comestíveis, grande quantidade de fruta, avelãs, nozes, limões, amêndoas, figos, etc. Quanto a maçãs, é impossível haver em maior quantidade: vi mais do que as que se costumam vender no Outono e no princípio do Inverno em Nüremberg. Enorme variedade de peixes. De arenques, a que chamam sardinhas* [«Allecarum, que sardinas vocant», diz o texto latino], *e que são pescados em Setúbal, a quatro milhas de Lisboa, há tal quantidade que chegam para Portugal inteiro, Espanha, Roma, Nápoles e Constantinopla* [«in tanta copia preduntur que tote Portugalie, Hispanie, Rome, Neapoli, Constantinopoli sufficiat»]. *E já não falo dos atuns, toninhas e outros peixes*»⁽²¹⁾.

De seguida, descreve a já aludida visita à Casa da Mina e à casa da fundição, o arsenal, muito provavelmente, no local onde ora nos encontramos. Alude ainda às férteis margens do Tejo, «abundantíssimas em azeite, sal e todos os frutos da terra». Fala de Almada, que

considera corruptela de Almanía. Menciona a «igreja colegiada de S. Vicente» e diz serem as pessoas muito afáveis. Traça, de seguida, a superfície de Portugal: «[...] desde o norte até Silves, que fica ao sul do Algarve, é bem de 120 léguas; mas a largura, de ocidente a oriente, será quanto muito de 24»⁽²²⁾.

A 2 de Dezembro «depois do almoço», passados seis dias, portanto, sai de Lisboa e rumo a Santarém, onde chega a 3, tendo pernoitado na vila de Alverca. «A cidade de Santarém está situada na margem do aurífero e célebre rio Tejo, que é maior que o Reno, em Frankfurt. O rio passa em frente dela e desagua no tal braço de mar»⁽²³⁾.

E, a partir daqui, ninguém mais leu ... porque Basílio de Vasconcelos não mais traduziu. Mas socorreram-nos «nuestros hermanos»!⁽²⁴⁾.

«Oh!, qué fecundo es verdaderamente todo aquel lugar, en vino de la mejor clase, aceite y otros frutos!

El 4 de diciembre, saliendo de Santarén por unos lugares deleitosos, a las ocho leguas llegamos a la ciudad de Thomar, famosa por sus gigantescos olivos y su extensísimo campo de los mismos y por un río – río insignificante – que consiste todo en una fuente con agua fría que cría truchas. Tiene un hermoso castillo, muy adornado por el infante don Enrique, descubridor de islas, que pasaba aquí la mayor parte de su vida. Este lugar es muy fecundo en olivares, en una extensión de cuatro leguas.

El día 5, después de la comida, saliendo de Thomar, andadas doce leguas de camino, muy avanzada la noche y cabalgando fuertemente a la luz de la luna, llegamos a la ciudad de Coimbra, situada en un hermoso monte y en llanura, atravesada por el río Mondego, con su famoso puente y sus abundantes olivares.

El día 6, acabada la comida, saliendo de Coimbra por parajes fecundos e campiñas, en dos días llegamos a la inclita y antiquísima Oporto, que está situada en la falda de un altísimo monte. Riega sus muros el famosísimo río Duero, tan caudaloso como el Rhin por Basilea. Es obispado y lugar fecundo y vetustísimo. Dista del mar una legua, y en tiempo de la subida de la marea, las grandes naves llegan hasta los muros de la ciudad, que son todos de antiquísima piedra cortada y cuadrada. Es más antigua Oporto que Lisboa. Allí encontré el doctísimo varón Eduardo de Calvo, predicator del rey de Portugal, que conoció íntimamente a mi queridísimo maestro el doctor Juan Landsperg, y del cual me hizo el más cumplido elogio.

Dos veces fué comisionado ante el rey Maximiliano, y me descubrió muchas cosas pertinentes a España, porque es un gran cosmógrafo. Es Oporto, como dije, una gran ciudad construída sobre un monte y sus laderas, adornada con antiquísimos edificios en la parte más baja. Pertenece al obispado de Coimbra. Habría mucho que escribir acerca de este asunto; pero lo omito en gracia a la brevedad. Después de Lisboa, es ésta la ciudad más preclara entre todas las de Portugal. Dista dieciocho leguas de Coimbra.

El día 9, después de la comida, salimos de Oporto y llegamos a la pequeña población llamada Barcelos, que está situado en un monte. Riega sus muros un formosísimo río que viene desde Braga, en otro tiempo llamada Augusta, ciudad antiquísima. Dista de Oporto ocho leguas.

El día 10, después de comer, salimos de Barcelos, y a las cinco leguas largas llegamos al pueblo de Pontol de Lima, que riega el río llamado Lima, con un bello puente de dieciocho arcos. Después de haber comido en una venta, a las tres millas, llegamos a Coserado.

El día 11, a las tres leguas, llegamos a Valença do Minho, que es la última población de Portugal por las costas del norte. Navegando por el río Miño, que es tan caudaloso como el Rhin

por Basileia, llegamos a la ciudad de Tuy, que esta situada en un monte sobre el río en la parte opuesta a Valença, y es la primera ciudad de Galicia.»

O tempo já está ultrapassado, permitam-me, tão só, que sublinhe a frase: «[...] *Dos veces fué comisionado ante el rey Maximiliano, y me descubrió muchas cosas pertinentes a España, porque es un gran cosmógrafo.*» Münzer era um homem que se movimentava na corte do imperador, e a sua viagem a Portugal bem se pode considerar uma embaixada.

Tenham V. Ex.^{as} a disponibilidade para ler este belo *Itinerário* e a paciência de outro tanto, para este trabalho, nas Actas.

Muito obrigado!

NOTAS

- (¹) Cf. Fernão Lopes, *Crónica de D. João I*, I Volume, Porto, Liv. Civilização Ed., 1983, p. LXII.
- (²) Basílio de Vasconcelos, «Itinerário» do Dr. Jerónimo Münzer (Excertos), separata de *O Instituto*, vol. 80, n.º 5, Coimbra, Imp. da Universidade, 1931, p. 5 [Introdução].
- (³) Este perêntesis é nosso.
- (⁴) Cf. Manuela Mendonça, «D. João II e a Europa do seu tempo: uma visão das relações externas de Portugal» in Revista *OCEANOS*, n.º 18, CNCDP, Lisboa, JUN 1994, pp. 86-98 [97].
- (⁵) Basílio de Vasconcelos, *ibidem*.
- (⁶) Maria dos Remédios Castelo Branco, «Portugal nos finais do século XV visto por Münzer» in *Actas do Congresso Internacional Bartolomeu Dias e a sua Época*, vol. IV, Porto, Universidade do Porto e CNCDP, 1989, pp. 285-299.
- (⁷) Vd. «Itinerário», *ob. cit.*, p. 14.
- (⁸) Idem, *ibidem*, p. 13.
- (⁹) Idem, *ibidem*, pp. 62-63.
- (¹⁰) Idem, *ibidem*, pp. 13-15.
- (¹¹) Cf. Manuela Mendonça, *D. João II – um percurso humano e político nas origens da modernidade em Portugal*, Lisboa, Ed. Estampa, 1991, p. 78.
- (¹²) Vd. Itinerário, *ob. cit.*, p.12.
- (¹³) Idem, *ibidem*, p. 13.
- (¹⁴) Idem, *Ibidem*, p. 19.
- (¹⁵) Idem, *Ibidem*, pp 21-22.
- (¹⁶) Idem, *Ibidem*, p.14.
- (¹⁷) Idem, *Ibidem*, pp. 25-26.
- 18 Idem, *Ibidem*, p.27-28.
- (¹⁸) Jerónimo Münzer, *Viage por España y Portugal, 1494-1495*, Prólogo de Manuel Gómez-Moreno, Traducción de José López Toro, Madrid, Coleccion Almenara, 1963.
- (²⁰) Vd. Itinerário, *ob. cit.*, p. 24.
- (²¹) Idem, *Ibidem*, pp. 24-25.
- (²²) Idem, *Ibidem*, p.30.
- (²³) Idem, *Ibidem*, p. 34.
- (²⁴) Vd. nota 19. *Ob. cit.*, pp. 76-77.

D. João II e a defesa marítima de Portugal

Coronel *Nuno Valdez dos Santos*

Aos nossos dias chegou uma secular e extraordinária mensagem de um raro realismo que, no dizer (¹) do Professor Reynaldo dos Santos «nos faz aparecer no tumulto dum arraial do Séc. XV, cercados de nobreza do reino, evocada em máscaras que palpitam como retratos, entre pendões e chameleas e toda a aparelhagem do mar e da guerra».

Esta mensagem é transmitida nas «Tapeçarias de Pastrana», sobre as quais não nos podemos debruçar mas, apenas, parafraseando(²) o autor já citado, dizer que são uma admirável trilogia heroica, narrada em três grandes panos de arras restituindo-nos um dos passos mais celebrados da nossa epopeia marroquina- a conquista de Arzila em Agosto de 1471.

Das centenas e centenas de figuras ali representadas somente queremos focar uma – a do jovem Príncipe D. João, de dezasseis anos de idade «...olhos dilatados de ansiedade sobre tudo o que vai passar-se...»(³).

Após a conquista de Arzila, segundo ancestrais leis de Cavalaria, o Príncipe D. João foi armado cavaleiro, ante os restos mortais dos mais valentes guerreiros de Portugal de então e no meio do maior cenário bélico que se possa imaginar(⁴).

Num acto tão solene e de tanta importância na vida de um nobre medieval, o jovem Príncipe, armado cavaleiro do mesmo modo que seus avós, isto é, num campo de batalha em terras africanas, certamente que jurou, pelas armas e pela justiça, garantiria a boa administração, defesa e expansão do Reino de que, um dia seria Rei.

Hoje, a História, confirma que o Príncipe Perfeito, como ficaria conhecido, foi um dos melhores reis de Portugal.

Três anos se passaram após a conquista de Arzila...

O Rei D. Afonso V, cónscio das excelentes capacidades de seu filho – então já com dezanove anos de idade e, oficialmente, sem qualquer cargo de responsabilidade – achou mecs-sário ocupá-lo nalgum «boô e onesto exercicio ...para despertar seu entender... a negociar sobre a guerra, justiça e fazenda» e, para isso, deu-lhe plenos poderes para tratar dos «negocios e feitos das partes da Guinee»(⁵).

Começava, assim, a vida governativa e politica de D. João que, praticamente, passou a ser um «novo piloto ao leme» de Portugal(⁶).

Com base na decisão real – que não era mais do que a cisão do poder do soberano com o herdeiro do trono – o Príncipe D. João elaborou um plano de acção – logo aprovado por D. Afonso V e posto em execução(⁷) – em que, através das armas e fortes armadas garantia para a corôa o monopólio da «navegação e trauto da Guinee».

Para isso teve que incentivar a construção naval, muito em especial a das caravelas, reputadas como «os melhores nauios que andam sobre o mar»(⁸) e nas quais D. João punha as maiores esperanças. Conseguiu, privilegiando os construtores navais, que esta indústria aumentasse consideravelmente em todo o país, mas sujeitou-os a um tão rigoroso segredo que, ainda hoje, não se sabe como eram as nossas caravelas quatrocentistas.

Paralelamente procurou aumentar a produção dos canhões de ferro forjado – indústria iniciada pelo seu avô o Rei D. Duarte – e teria, então, planeado montar em Portugal as

primeiras fundições de artilharia de bronze. Além destas medidas importou dos mercados de Flandres como fez nos primeiros anos do seu reinado⁽⁹⁾ – grandes quantidades de armas e munições.

Quando possuidor de um razoável número de «caravelas de guarda-costas» bem armadas e, certamente, dotadas de excelentes tripulações que lhe pudessem garantir a «guerra, justiça e fazenda ... das partes da Guinee» o jovem Príncipe procurou firmar uma velha lei publicada em 22 de Outubro de 1443 pelo Infante Regente D. Pedro – portanto considerada como da autoria de D. Afonso V, que na altura tinha doze anos de idade – na qual Portugal iniciava a prática «sistemática ... (da) política do mare clausum»⁽¹⁰⁾ em relação ao Atlântico Sul.

Dentro do âmbito desta política D. João apresentou ao Rei D. Afonso V um diploma, que este promulgou em 31 de Agosto de 1474⁽¹¹⁾, em que, praticamente, se arrogava aos Reis de Portugal o direito do domínio dos mares e o senhorio do comércio, navegação e conquista dos novos mares e terras a descobrir.

Com base nesta legislação o Príncipe D. João determinou que todos os nacionais que navegassem para as «partes da Guinee» sem a devida autorização perdessem os seus bens «asy moves como de raiz»⁽¹²⁾ além de serem sujeitos a graves penas, que poderiam levar à morte. Quanto aos estrangeiros que praticassem essa navegação e trato, seriam condenados à morte e os seus navios confiscados⁽¹³⁾.

D. João ainda proibiu aos armadores e navegantes portugueses quaisquer actos de pirataria na costa portuguesa para «nam averem de fazer damno nem nojo aos amigos e aliados nossos e de nossos Reinos»⁽¹⁴⁾. Só nalguns casos especiais permitia «acções de corso» com observância absoluta a velhas disposições de guerra ou a leis, publicadas ou a promulgar por D. Afonso V.

Os anos passaram-se depressa e quando o Príncipe D. João empunhava com firmeza as rédeas do poder, em nome de seu pai, o Rei D. Afonso V, este, como velho cavaleiro andante, resolveu terçar armas pelos direitos de D. Joana, uma princesa castelhana, sua sobrinha, mas de paternidade duvidosa.

Começava, para Portugal, a «aventura castelhana» e D. Afonso V abalou para terras de Espanha deixando, praticamente, o seu filho D. João sentado no trono como Príncipe Regente e com plenos poderes para governar o país e até, caso curioso, com possibilidades de fiscalizar as acções do Rei⁽¹⁵⁾.

Por causas que não é possível abordar, nos campos de Toro, em Espanha, num chuvoso dia do mês de Março de 1476 encontraram-se, frente a frente, os Exércitos de Portugal e de Castela, comandados pelos respectivos reis.

A batalha começou ao entardecer ... e dizem os cronistas que foi uma estranha batalha, que se desdobrou em duas: a dos Reis D. Afonso V e D. Fernando que, após uma meia hora de luta retiraram em debandada, e a do Príncipe de Portugal D. João que acorrera em auxílio do seu pai.

Graças aos dotes de organização e disciplina das suas tropas, além de conhecimentos de guerra adquiridos na conquista de Arzila, D. João conseguiu derrotar as forças inimigas que se lhe opunham e «ficou sozinho tranquilamente de posse do campo de batalha, tendo visto o seu inimigo em fuga, reuniu as suas tropas ao cair da noite, acendeu fogueiras e mandou tocar os tambores, e assim se juntaram todos os combatentes à sua bandeira»⁽¹⁶⁾.

Militarmente a batalha de Toro⁽¹⁷⁾ foi uma acção imprecisa, em que ambos os Exércitos se consideraram vencedores mas, politicamente, foi bastante infeliz para os Portugueses.

A partir de então o Príncipe D. João passou a governar, efectivamente, Portugal.

No dia 28 de Agosto de 1481 morreu, em Sintra, o Rei D. Afonso V, que a história considerou como «o derradeiro cavaleiro coroado da Idade Média».

No último dia desse mês de Agosto o Príncipe D. João foi aclamado Rei de Portugal mas foi só em Évora, a 12 de Novembro, que a Nação, através das Cortes, lhe prestou o devido acto de vassalagem e homenagem e o novo Rei D. João II jurou que agiria sempre para «bem e proueito commum de Portugal».

Com uma perfeita ideia da governança do Reino, D. João II – que alguns historiadores dos nossos dias⁽¹⁸⁾ chamam «um Chefe de Estado já moderno». – subiu ao trono tendo em mente a realização de uma obra extraordinária para o engrandecimento de Portugal.

Praticamente, para todos os seus actos de governo, o Rei D. João II adoptou uma «real politica de segredo nacional»⁽¹⁹⁾ procurando que todos os assuntos, muito em especial tudo o que se relacionasse com os descobrimentos, ciência náutica e construção naval, fossem mantidos em absoluto sigilo⁽²⁰⁾ pois Portugal, embora pequena e isolada nação ibérica despertava, contudo, as atenções de toda a Europa, ávida de se apoderar dos conhecimentos e práticas de navegação dos portugueses⁽²¹⁾.

Hoje é muito difícil apreciar e analisar os actos governativos de D. João, como Príncipe Regente e depois como Rei, dado que a maioria deles ficaram sepultados em rigoroso segredo. Os poucos que são conhecidos devem-se, na maioria dos casos, a alguma inconfidência de cronistas ou, então, a documento guardado com menos cuidado⁽²²⁾. No entanto esses comprometimentos não são suficientes para permitir uma rigorosa interpretação histórica dos factos.

Praticamente é na «Chronica dos Valerosos e Insignes feitos del Rei Dom Jham II», de Garcia de Rezende, ⁽²³⁾ – embora considerada, por alguns autores como «uma modesta crónica medieval»⁽²⁴⁾ escrita cerca de cinquenta anos após a morte do Rei biografado – é que se encontram passagens que nos dão uma pequena visão de alguns dos actos e pensamentos mais recônditos do misterioso Rei de Portugal, D. João II.

Dentro da preocupação de defesa de Portugal D. João II, logo que subiu ao trono, segundo⁽²⁵⁾ Garcia de Rezende, adquiriu grandes quantidades de armas e munições, provenientes das armarias de Flandres⁽²⁶⁾, «para provimento das milicias, armadas e castelos».

Além da importação destas armas incentivou o fabrico de artilharia de ferro forjado – como bem prova a «Taracena da Villa de Pinhel» e os dois extraordinários canhões que chegaram aos nossos dias⁽²⁷⁾ – e foi, de facto, o criador das fundições de artilharia de bronze em Portugal.

Curiosamente o pouco que se sabe sobre o estabelecimento dessas fundições não vem através de descrições e relações bélicas mas sim do que transpira de um volumoso processo relacionado com a exploração da cortiça alentejana e a sua exportação para o estrangeiro recebendo-se, em troca, o seu valor em cobre.

Com efeito, em 15 de Julho de 1484, D. João II salientou que para «bem dos nossos Regnos se averem mil e quinhentos ou dois mil quintaaes (*) de cobre pera alguumas artilharias que mamdamo fazer ... para as quaes se poderem aver comprar tomarmos o trato da dita cortiça por huum ano ou dous»⁽²⁸⁾. Mas, passados apenas doze dias, pela «necessidade do dicto cobre», envia de Setubal uma mais completa Carta Régia⁽²⁹⁾ em que salientava a «grande neçesidade do dicto cobre pera muytos tiros de foguo e outras muytas artelharias de que queriamos estar provido pera ... defemssam do Rgno» e informava que reservara para a Coroa o monopólio da cortiça por três anos.

Porém o tempo passou e D. João II não cumpriu a sua palavra pelo que, nas Cortes realizadas na vila de Alvito, em Setembro de 1490, os representantes do povo não deixaram de

apontar «...que havia 6 para 7 anos que o Rei tomara para si o monopólio da exportação da cortiça, para trocá-la em Flandres, França e Inglaterra por cobre destinado a artilharia...».

O Rei D. João II foi firme – como, aliás, era em todos os seus actos – ao declarar que a cortiça era necessária para a compra de cobre, indispensável às fundições de artilharia de bronze e, por isso, mantinha o monopólio da mesma para a Coroa.

Essa atitude – com quebra da palavra real – revela bem o grande interesse que D. João II tinha na feitura da artilharia de bronze em Portugal.

Certamente que esses esforços foram coroados de êxito pois nas poucas referências documentais que chegaram aos nossos dias encontra-se, normalmente, a expressão: «...tanta e tam grossa artelheria». Além disso – ao que parece pela primeira e única vez em Portugal – foram exportadas para Flandres a bordo da nau «Bretoa», algumas peças de artilharia⁽³⁶⁾. Confirmando, embora indirectamente, a existência de muita artilharia em Portugal talvez se possa apontar para o facto de, em Junho de 1487, D. João II ter recebido «cartas de D. Fernando, o Rei Católico, de Castela» a pedir-lhe «ajuda e socorro de polvora emorestada ou salitre...» e, imediatamente, ter «ordenado que se armasse uma caravela ... com grande soma de polvora e salitre...»⁽³¹⁾ para levar «aos reais primos, como oferta de amizade», o socorro pedido.

Só a existência de muitos apetrechos bélicos, em especial de bocas de fogo e provimentos dos armazéns reais de Portugal, poderia permitir a dádiva de tão avultada quantidade de pólvora.

Garantida a produção de canhões, de ferro e de bronze, D. João II procurou a sua melhor técnica e obter o maior rendimento possível dos seus meios e emprego, em especial quando embarcados nas caravelas.

De novo estamos perante o vácuo documental, a não ser as poucas palavras que Garcia de Rezende escreveu⁽³²⁾ no Capítulo CLXXXI da sua «Chronica del Rey Dom Ioam II» e que intitulou «De como el Rey em Setuuel inuentou & achou em caravelas & nauios pequenos trazer bombardas grossas», pouco mais se sabe.

As palavras de Garcia de Rezende, embora poucas para o muito que se desejava e pretendia-se saber, são, contudo, de um interesse extraordinário pois revelam que «em pequenas carauellas andarem muito grandes bombardas, e tirarem tiros tão rasteiros que hião tocando na agoa; e elle foy o primeiro que isto inuentou».

Quer dizer, o Rei D. João II não só conseguiu artilhar as pequenas caravelas com grandes bombardas⁽³³⁾ como também que estas fizessem os seus fogos aproveitando efeitos do «tiro de ricochete»⁽³⁴⁾.

A História não registou – pois tudo seria segredo de Estado – quais as características das grandes bombardas⁽³⁵⁾ e a sua adaptação a bordo das pequenas caravelas que «foram tam temidas no mar» ... e que hoje são tão desconhecidas⁽³⁶⁾.

Certamente, como corolário da sua política nos mares, D. João II preocupou-se com a defesa da orla marítima e fluvial de Portugal mas, de novo, deparamos com o segredo nacional.

Parece que este Rei fez levantar as muralhas de Sines, começou com a construção do Forte de Outão – que só ficaria concluído no reinado de D. Manuel – e nalguns centros populacionais do litoral fez levantar obras de fortificação passageira – como foi o caso da vila da Pederneira⁽³⁷⁾ – ou, então, concedeu o «privilégio de couto» para que os homiziados tivessem por obrigação principal sustar as investidas dos navios que, por ventura, actuassem nas nossas costas⁽³⁸⁾.

Dentro do planeamento esboçado de formar uma linha de fortificações marítimas nos locais mais estratégicos da costa, D. João II «... mandou fazer então a torre de Cascais com sua cava com tanta e tam grossa artelheria que defendia o porto»⁽³⁹⁾

Cabe, agora, fazer um pequeno parêntese e recordar que os Reis que precederam D. João II tinham assegurado a defesa longínqua de Lisboa por uma cintura de castelos que, a leste, situavam-se em Belver, Amieira, Almourol e Santarém, impedindo o acesso ao início do estuário do Tejo; a sul pelos de Alcácer do Sal, Setúbal e Palmela e, a norte, pelos de Óbidos, Torres Vedras e Sintra. A defesa afastada de Lisboa era feita pelo Forte de Cascais e a defesa próxima era constituída pelo velho Castelo de Almada – construído pelos cruzados ingleses – e por uma pequena «plataforma», a de Porto Brandão, mandada construir entre 1410 a 1415 por D. João I, o Mestre de Aviz, e que tinha como particularidade⁽⁴⁰⁾ – possivelmente ímpar na Europa de então – a de ter sido concebida e construída para exclusivo emprego de artilharia. Como é óbvio, a defesa imediata da capital do Reino resumia-se à muralha Fernandina⁽⁴¹⁾ e ao Castelo de S. Jorge.

Se, no Séc. XV, os estrategas militares tivessem a mesma concepção defensiva que hoje temos, então D. João II ter-se-ia apercebido do valor estratégico que as margens do Tejo representavam para a defesa de Lisboa e, certamente, não teria deixado de reparar no estrangulamento final da barra e nos esporões rochosos do actual S. Julião e nos bancos arenosos da Cabeça Seca – hoje chamados do Bugio – que fortificados e armados constituiriam um binário defensivo que impediria a entrada de qualquer navio inimigo que, por qualquer razão se tivesse «safo» dos tiros da Torre de Cascais, mas, na verdade nunca encontrámos a menor alusão que estes dois pontos terminais do nosso principal rio tivessem sido fortificados antes de meados do Séc. XVI.

D. João II escalonou o sistema defensivo do Tejo mandando melhorar e aumentar a pequena «plataforma» que o Rei D. João I, Mestre de Aviz, mandara construir⁽⁴²⁾ transformando-a no Castelo de Porto Brandão⁽⁴³⁾.

Garcia de Rezende, segundo se deduz da sua Crónica⁽⁴⁴⁾, fora encarregado por D. João II de fazer o plano de um baluarte a construir no Restelo, que cruzaria os seus fogos com os do Castelo de Porto Brandão. Porém este baluarte não chegou a ser construído em vida deste Rei, o que só se verificaria mais tarde, no reinado de D. Manuel que construiria a esbelta e graciosa Torre de Belém.

Para completar o sistema defensivo do Tejo o Rei D. João II mandou construir a «nau dos mil tonéis ... que foy a mayor e mais armada que se nunca vio, mais a fez pera guarda do rio que pera nauegar», como afirmou⁽⁴⁵⁾ Garcia de Rezende.

Noutra passagem da sua Crónica⁽⁴⁶⁾ Garcia de Rezende dá mais pormenores sobre esta nau «a mais forte e melhor acabada e a mayor que nunca ate entam fora vista, de tam grossa, forte e basta liança (*) tam grosso tauoado, que a artelharia a não podia passar e tinha tamtas bombardas grossas e outras artelharias que foi muyto fallado nella em muitas partes».

Não obstante o ter despertado a atenção «em muitas partes» e, certamente causado o espanto dos mareantes de então, o facto é que são raras as referências sobre este navio, que quase se pode considerar o precursor dos modernos cruzadores.

A «nau dos mil tonéis — no dizer⁽⁴⁷⁾ do Comandante Quirino da Fonseca — era uma descompassada anomalia no paulatino avanço da arquitectura naval». Com efeito não passaria de uma poderosa plataforma flutuante erigida de peças de artilharia de grosso calibre. Amarrada no meio do Tejo, entre o Castelo de Porto Brandão e o local do planeado baluarte do Restelo enfiaria, com os seus fogos, o eixo da barra impedindo, assim, a navegação a quaisquer navios que pretendessem subir o rio.

Conquanto sejam raras as alusões à «nau dos mil tonéis» ela existiu e foi, de facto, a admiração de nacionais e estrangeiros, mas, ao que parece, não teve qualquer êxito prático.

O Visconde de Santarém⁽⁴⁸⁾, vagamente refere que fez parte da grande armada do comando de Alvaro da Cunha que foi ao Mediterrâneo em demonstração política, depois não consta que tivesse voltado a navegar.

Que destino teria tido? ...foi desmantelada, por ineficaz, apodreceu no Tejo ou ter-se-ia afundado na sua única viagem?...

A sua construção, existência e desaparecimento foi mais um segredo de Estado, e que ainda está por descobrir.

Face ao sumariamente indicado podemos considerar que o plano de defesa marítima de Portugal, que D. João II queria implantar, basear-se-ia em fortificações ao longo da costa, marítima e fluvial, reforçando as já existentes⁽⁴⁹⁾, no aproveitamento das populações ribeirinhas auxiliadas por milícias e homiziados, todos bem providos de armas e munições, para impedir quaisquer possíveis desembarques de piratas e corsários e, principalmente, numa numerosa frota⁽⁵⁰⁾ de «caravelas de Guarda-Costas», fortemente armadas com «grossos e tamanhos tiros», dotadas de excelentes tripulações de «marinheiros ladinos e atrevidos»⁽⁵¹⁾ que permitiam não só fazer um patrulhamento e fiscalização segura e eficaz dos nossos mares como também realizar «pontuadas punitivas» às costas marroquinas⁽⁵²⁾ além de fazerem respeitar, as nações europeias, os nossos direitos⁽⁵³⁾.

Quanto à interdição da entrada do Tejo, apoiava-se, principalmente, como ponta avançada de toda a defesa, no núcleo forte da Torre de Cascais – considerada como a «atalaia do Mar e do Rio» – e em dois baluartes, o de Porto Brandão e um outro – que não chegou a construir – a erguer-se no local onde hoje está a formosa Torre de Belém.

A morte de D. João II, ocorrida em 25 de Outubro de 1495, veio cortar cerce a obra grandiosa de um dos maiores reis de Portugal.

Em escassos catorze anos de governo transformou um reino depauperado, com um tesouro exausto e uma fidalguia egoísta e indisciplinada, num país próspero, pacífico mas suficientemente forte para, por terra e por mar, poder defender todo o seu litoral e fronteira e firmar a sua soberania em qualquer ponto do país.

Em tão curto espaço de tempo os nossos marinheiros tinham navegado ao longo do litoral de África, desde a Costa de Ouro até além do Cabo de Boa Esperança, os nossos mercadores tinham estabelecido a feitoria da Costa da Mina e aí erigido a primeira fortaleza portuguesa na África Equatorial, o Castelo de S. Jorge da Mina. Além disso eles deram, sob as directivas e desejos do Rei, os primeiros passos para a fixação do homem branco na selva africana e fizeram as primeiras tentativas de colonização de S. Tomé.

Mas, o que é mais notável na obra de D. João II, é ter conseguido que os homens de ciência tivessem incrementado a navegação, a cartografia, a geografia, a astronomia e o conhecimento de mais leis da natureza de modo os nossos mareantes poderem fazer-se ao mar de forma segura, para a descoberta do caminho marítimo da Índia.

Quando D. João II morreu ...Bartolomeu Dias –que levava as nossas naus às águas do Índico- superintendia na construção dos «navios de Vasco da Gama», enquanto que este aprendia⁽⁵⁴⁾ as leis do Céu e dos Mares que lhe permitiriam marcar a rota dos seus navios através dos Oceanos imensos até às Terras da Índia.

Hoje, volvidos quinhentos anos após a sua morte, é preciso conhecer, mais e melhor, a vida e obra de D. João II, o «Príncipe Perfeito» e um dos maiores Reis de Portugal, que tanto se apoiou no Mar, para firmar para sempre o «Universalismo Lusíada».

*

Anexo

VIDA, E FEYTOS DEL REY DÔM IOAM SEGUNDO.

C A P. CLXXXI.

*De como el Rey em Setuuel inuen-
tou , & achou em carauellas ,
& nauios pequenos trazer bom-
bardas grossas.*

POrqte el Rey sempre cuidaua nas cousas, que cumpriaõ a bem de seus Reynos, e à defenſaõ, e guarda delles, e via, que pera guarda do Estreito de nauios de mouros, e costa de coſſarios, ſe diſpendia muito nas armadas de grandes naos, e pera iſſo mandaua armar: como era engenhoso em todos os officios, e ſabia muito em artilharias, cuidando muito niſſo, por mais guardar ſua coſta com miſhor ſeguridade, e menos deſpeſas, aqui em Setuuel com muitos eſprimentos, que fez, achou, e ordenou em pequenas carauellas andarem muito grandes bombardas, e tirarem taõ raſteiras, que hiaõ tocando na agoa; e elle foy o primeiro que iſto inuentou. E poucas carauellas deſtes grandes rios fazem amainar muitas naos grossas: porque atẽ entaõ naõ andauaõ no mar tiros grossos. Ellas com elles, e por ſerem muito ligeiras, e pequenas, que as naos grossas lhes naõ podiaõ fazer nojo com ſeus tiros, foraõ taõ temidas no mar as carauellas de Portugal muito tempo, que nenhuns nauios, por grandes que foſſem, as ouſaraõ eſperar: atẽ que ſe ſoubes a maneira, em que traziaõ os ditos tiros, e ſe trouxeraõ depois, como agora trazem geralmente em todas partes; o que dantes naõ era, e el Rey foy o primeiro, que o inuentou. E aſſi mandou fazer entaõ a torre de Caſcaes com ſua caua, com tanta, e taõ groſſa artilharia, que defendia o porto: e aſſi outra torre, e baluarte de Ca-

parica, defronte de Belem, em que eſtaua muita, e grande artilharia, e tinha ordenado de fazer huma forte fortaleza, onde eſta a fermosa torre de Belem, que el Rey dom Manoel, que ſanta gloria aja, mandou fazer, pera que a fortaleza de huma parte, e a torre da outra tolheſſem a entrada do rio. A qual fortaleza eu per ſeu mandado debuxey, e com elle ordeney a ſua vontade, e elle tinha ja dada a Capitania della a Aluaro da Cunha ſeu Eſtribeiro mór, e peſſoa de que muito confiaua, e porque el Rey logo faleceo, naõ ouue tempo pera ſe fazer; e a ſua nao grande, que foy a mayor, mais forte, e mais armada, que ſe nunca vio, mais a fez pera guarda do rio, que pera nauegar. Que poſta ſobre ancora no meyo do rio, e ella ſó o defendera, quanto mais a fortaleza, e torre; porque era a mayor, e mais forte, e armada nao, que ſe nunca vio.

NOTAS

- (1) *In* «As Tapeçarias da Tomada de Arzila».
- (2) *Idem*.
- (3) *Idem*. O melhor estudo, no aspecto militar, das «Tapeçarias de Pastrana» deve-se ao T. Cor. N. Varela Rubim *in*: «A Artilharia Portuguesa nas Tapeçarias de Pastrana».
- (4) Veja-se «D. João II» de Elaine Sanceau, Cap. III, p. 35.
- (5) Garcia de Rezende em «Chronica del Rey D. João II».
- (6) E. Sanceau, *op. cit.* p. 70.
- (7) Carta de Confirmação, datada de 4 de Maio de 1471, referida por J. Bensaúde em «Astronomie Nautique», conforme indicação de E. Sanceau, *op. cit.* p. 72 nota (1); e Alv. de 4 de Novembro de 1474, datado e assinado em Estremoz.
- (8) Cadamosto, segundo citação de Q. da Fonseca in «Hist. da Expansão Portuguesa no Mundo», 2.º vol., p. 43. Consulte-se «A Caravela Portuguesa» de Comdt. Quirino da Fonseca, em especial a edição do Ministério da Marinha, anotada pelo Dr. João da Gama Pimental Barata. Deste último autor deve ser consultada a publicação póstuma «Estudos de Arqueologia Naval».
- (9) G. Rezende, *op. cit.*, Cap. XXX.
- (10) Veja-se Comdt. Serra Brandão *in* «Águas Jurisdicionais Portuguesas», p. 45.
- (11) Reproduzida pelo Prof. Paulo Merêa, conforme citação de S. Brandão, *op. cit.*, p. 46 nota (59).
- (12) Todas as expressões coevas apresentadas entre aspas, salvo menção em contrário, são extraídas da «Cronica del Rey D. Joam II» de Garcia de Rezende.
- (13) Estrangeiro que violasse o mar português incorria na pena de morte. No entanto há o caso do mercador francês Eustache de la Fosse que foi trazido para uma das prisões de Lisboa, donde conseguiu evadir-se e regressar à sua Pátria. Publicou, então as memórias da sua viagem aos mares da Guiné. Veja-se a obra recentemente publicada, em 1992, «Crónica de uma viagem à Costa da Mina no ano de 1480, Eustache de La Fosse. Prólogo de Joaquim Montezuma de Carvalho.
- Face a este caso e à fuga de Eustache o Príncipe D. João estipulou que todos os invasores das águas da Guiné logo que fossem apanhados «... sem outra mais ordem nem figura de juízo, possam logo ser e sejam deytados ao mar pera que mouram logo naturalmente e nom sejam trazidos a estes regnos nem a outras alguuas partes, por que a elles seja pena por atentarem e quererem fazer huua coussa tam defessa e vedada e aos que o ouvirem e souberem bõo emxemplo», estrato de E. Sanceu, *op. cit.*, p. 224, com base na «Hist. de Portugal», ed. de Barcelos, vol. III, p. 548.
- (14) Citação de E. Sanceau, *op. cit.* p. 75, com base em J. Bensaúde in *Astronomie Nautique*, p. 275, que transcreve a Lei de 10 de Setembro de 1474.
- (15) E. Sanceau, *op. cit.*, p. 94.
- (16) *Idem*, p. 106.
- (17) Vide Sousa Viterbo *in* «A Batalha de Toro», Rev. Militar, ano de 1900.
- (18) D. Mascarenhas, *op. cit.*, p. 91.
- (19) Vide J. Cortesão e C. Domingues, *ops. cit.*. No entanto, autores de renome, como Costa Pimpão, Prof. Duarte Leite, Damião Peres, negam ou põem em dúvida a existência dessa politica de sigilo.
- (20) Consulte-se A. Cortesão, *op. cit.*
- (21) Vide B. Andrade, *op. cit.*, 1.º vol., p. 174.
- (22) D. João II «... foi o primeiro rei de Portugal que usou correspondência cifrada...» citação de D. Mascarenhas, *op. cit.*, p. 91, com base em «D. João II e a Renascença Portuguesa» de F. A. Costa Cabral.
- Esta afirmação afigura-se-nos que não corresponde completamente à verdade porquanto no «Livro dos Conselhos de El-Rei D. Duarte» (Livro da Cartucha) encontra-se o sistema de cifra usada por este Rei, mas, certamente por os sinais criptográficos estarem mal representados, ainda não foi possível decifrar o sistema usado por D. Duarte.
- (23) Publicada, pela primeira vez, em 1545. Veja-se «Port., Dic. Histórico» 3.º vol., p. 158.
- (24) Feliciano Ramos *in* «Hist. da Literatura Portuguesa», Braga, 2.ª ed., p. 158.
- (25) *op. cit.*, cap. XXX.
- (26) Vide «Cartas de Quitação da Feitoria de Flandres», de Silva Marques, Lx., 1944 e «Archivo Historico Portuguez, anos de 1907, 1908 e 1914, «A Feitoria de Flandres» de A. Braamcamp Freire.

(²⁷) Um dos quais reduzido a menos de um terço do seu comprimento original. Veja-se, na *Rev. de Artilharia*, ano de 1982 o artigo «Os velhos Canhões de Pinhel».

(²⁸) 1 Quintal = 4 arrobas = 58,752 Kgs.

(²⁹) Consulte-se: «Canhões de Portugal em Terras de Marrocos», *Rev. de Artilharia*, ano de 1982, p. 497 nota (²²).

(³⁰) *Idem*, nota (²⁵).

(³¹) Vide Q. Fonseca, *op. cit.*, 1.ª ed., p. 144.

(³²) Vide Prof. Verissimo Serrão, *op. cit.*, p. 269.

(³³) Dado o enorme interesse deste Capítulo, o mesmo é transcrito, em Anexo, por fotocópia da edição de 1752, exemplar existente na Biblioteca do Exército, cota 1290.

(³⁴) Segundo se depreende da Carta de Quitação de Pedr-Eanes, datada de 23 de Junho de 1443 (Chanc. de D. Afonso V, L.º 27, fls. 122), transcrita por B. Freire, *op. cit.* nota (²⁶), nesta época as b.f. dividiam-se em dois grandes grupos: «bombardas e canhões» (canhões), subdividindo-se estes últimos em «canhões propriamente ditos» e «trons».

(³⁵) Salienta-se que a prática do aproveitamento dos efeitos do tiro de ricochete, com sucesso, só foi conseguida em nossos dias, durante a Segunda Grande Guerra, e que em Portugal –após um inexplicável silêncio de muitos séculos– é que, em 1990, um técnico e estudioso de artilharia, antiga e moderna, o Tenente-Coronel Varela Rubim, estudou e interpretou as palavras de Garcia de Rezende apresentando, depois, um importante estudo sobre o assunto, que intitulou: «D. João II e o Artilhamento das Caravelas de Guarda-Costas. O Tiro de Ricochete Naval».

(³⁶) Só chegaram aos nossos dias dois canhões de ferro forjado –um parcialmente destruído– que se encontra em Pinhel e uma peça de bronze –conhecido pelo nome de «Canhão de Safim»– que se presume que sejam do tempo de D. João II. Consultem-se, na *Rev. de Artilharia*, anos de 1982 e 1987, os estudos: «Os Velhos Canhões de Pinhel» e «Canhões de Portugal em Terras de Marrocos».

(³⁷) O segredo sobre as caravelas foi tão rigoroso que o Comdt. Q. da Fonseca, ao longo de uma vida de intensa pesquisa histórica somente conseguiu individualizar o nome de cento e oitenta e duas caravelas, uma das quais do tempo do Inf. D. Henrique e catorze do reinado de D. João II. Consulte-se a já muito citada e valiosa obra «A Caravela Portuguesa», de Q. da Fonseca, em especial o Cap. V – Caravela com nomes próprios.

(³⁸) No local onde D. Sebastião mandou construir o Forte de S. Miguel encontraram-se vestígios de obras de fortificação, que foram atribuídas ao tempo de D. João II.

(³⁹) Vide Costa Guedes, *op. cit.*, p. 100 nota (³³).

(⁴⁰) G. Rezende, *op. cit.*, Cap. CLXXXI.

(⁴¹) Esta fortificação talvez fosse uma simples esplanada com parapeitos do tipo «barbeta». Veja-se: «Dic. de Temática de Arquitectura Militar e Arte de Fortificar» de T. Cor. Pires Nunes.

(⁴²) Até ao presente momento a «Muralha Fernandina» foi o maior empreendimento de construção civil realizado em Lisboa.

(⁴³) Vide «Archivo Pittoresco», vol. 7, p. 52.

(⁴⁴) Veja-se «Port. Dic. Histórico» 4.º vol. p. 93.

(⁴⁵) *Op. cit.*, Cap. CLXXXI.

(⁴⁶) *Idem*.

(⁴⁷) *Idem*, Cap. CXLVII.

(⁴⁸) «Liança – o mesmo que Liame. Liame – era a designação genérica das partes que constituem o esqueleto do navio», Comdts. H. Leitão e V. Lopes in «Dic. da Liguagem de Marinha Antiga e Actual».

(⁴⁹) In: «Os Portugueses no Mar», p. 141.

(⁵⁰) In «Quadro Elementar das Relações Políticas e Diplomáticas de Portugal» T. 3.º, p. 162, conforme citação de Q. Fonseca, *op. cit.*, p. 141.

(⁵¹) Ao longo da nossa costa existiram, desde a formação da nacionalidade e, até de datas anteriores, vários castelos, fortificações, pequenos fortes, torres de vigia e de atalaia, muros de circunvalação e meras organizações do terreno que tinham por fim garantir a defesa marítima e fluvial. Citamos, apenas, algumas sem qualquer escolha de qualificação: Alcácer do Sal, Caminha, Cezimbra, Lagos, Lapela, Monção, Setúbal, Valença, Vila do Conde, etc.

(⁵²) «As Ordenanças de D. Afonso V no seu Regimento da Guerra deram o nome de Armada a um pequeno número de navios, e frota a uma considerável força», Comdt. Costa Almeida in «Repertório Remissivo da Legislação da Marinha e do Ultramar», p. 56.

(⁵³) Expressão de Q. Fonseca, *op. cit.*, p. 140.

(³²) Veja-se Q. Fonseca, *op. cit.*, pp. 132-143.

(³³) *Idem*, p. 141 no caso confisco, em 1492, de dez grandes naus francesas que se encontravam em Lisboa e -outro tano mandando proceder com todos os navios da mesma nacionalidade que fossem achados nos outros portos do Reino-.

(³⁴) Consulte-se: «O Mistério de Vasco da Gama» de Armando Cortesão, Coimbra, Junta de Investigações do Ultramar, 1973.

BIBLIOGRAFIA

- ANDRADE, António Alberto Banha de – Mundos Novos do Mundo, Lisboa, Junta de Investigações do Ultramar, 1972.
- BARATA, Dr. João da Gama Pimentel – Estudos de Arqueologia Naval, ed. póstuma, Lisboa, Imprensa Nacional – Casa da Moeda, 1989.
- BRANDÃO, Comandante Eduardo Henrique Serra – Águas Jurisdicionais Portuguesas, Lisboa, Junta de Investigações do Ultramar, 1971.
- CORTESÃO, Armando – O Mistério de Vasco, Coimbra, Junta de Investigações do Ultramar, 1973.
- CORTESÃO, Jaime – A Política de Sigilo nos Descobrimentos, Lisboa, 1960.
- DOMINGUES, Francisco Contente – Colombo e a Política de Sigilo na Historiografia Portuguesa, Lisboa, C.E.H.C.A., Sep. 232, 1992.
- FONSECA, Comandante Quirino da – A Caravela Portuguesa, Lisboa, Ed. do Ministério da Marinha, 1978.
- GUEDES, Lívio da Costa, Aspectos do Reino de Portugal nos Séculos XVI e XVII. A «descrição» de Alexandre Massai (1621), Lisboa, Bol. do Arq. Histórico Militar, Vol. 58 (sep.) 1989.
- LOURENÇO, Manuel Acácio Pereira – As Fortalezas da Costa Marítima de Cascais, Cascais, 1964.
- MARTINS, Oliveira – Portugal nos Mares, Lisboa, Guimarães Editores, 1994.
- MASCARENHAS, Domingos – Portugalidade, Biografia de uma Nação, Lisboa.
- MONTEZ, Cap.m.g. Rui – O Príncipe Perfeito – o Homem e a Obra –. Lisboa, Ed. Museu de Marinha, 1990.
- PEREIRA, Esteves (e Guilherme Rodrigues) – Portugal, Dicionário Histórico. Lisboa, 1904-1914)
- PERES, Damião – D. João II: o seu pensamento e acção. Lisboa, Hist. da Expansão Portuguesa no Mundo, 2.º vol., pp. 7 e 17, 1939.
- RAMOS, Feliciano – História da Literatura Portuguesa. Braga, 1956.
- REZENDE, Garcia de – Chronica dos Valerosos, e Insignes Feytos Del Rey Dom Ioam II. de Gloriosa Memoria. Lisboa, na Officina de Manoel da Sylva, Anno M.D.CC.LII.
- RUBIM, Ten.-coronel Nuno Varela – A Artilharia Portuguesa nas Tapeçarias de Pastrana. Lisboa, Rev. de Artilharia, ano de 1987; – D. João II e o Artilhamento das Caravelas de Guarda-Costas. O Tiro de Ricochete Naval. Lisboa, Rev. de Artilharia, ano de 1990.
- RODRIGUES, Guilherme (e Esteves Pereira) – Portugal, Dicionário Histórico. Lisboa, 1904-1914.
- SANCEAU, Elaine – D. João II. Porto, 1952.
- SANTOS, Prof. Reynaldo dos – As Tapeçarias da Tomada de Arzila. Lisboa, 1952.
- SERRÃO, Prof. Joaquim Veríssimo – Itinerários de El-Rei D. João II. (1481-1495). Lisboa, academia Portuguesa da História, 1993.

TEMA III

**DESENVOLVIMENTO CIENTÍFICO:
NÁUTICA, CARTOGRAFIA, CONSTRUÇÃO NAVAL**

- 1 — O CÁLCULO DA ARQUEAÇÃO DE NAUS – SEGUNDO O PILOTO TOMÉ CANO
Dr. *Carlos Francisco Moura*
 - 2 — THE LOCATION AND IDENTITY OF THE *BAIXOS DA JUDIA*: an issue in the
Portuguese and British historical cartography of the Mozambique Channel
Dr. *Brian R. Stuckenberg*
 - 3 — DUARTE PACHECO PEREIRA «HIDRÓGRAFO» DE D. JOÃO II
Ten. *António Duarte Costa Canas*
-

O cálculo da arqueação de naus

— segundo o piloto Tomé Cano

Dr. Carlos Francisco Moura

Ainda não encontramos, nos estudos sobre assuntos navais que há anos vimos desenvolvendo, na bibliografia especializada portuguesa a que tivemos acesso, referência aos métodos utilizados na época dos descobrimentos para calcular a arqueação das naus.

O célebre autor quinhentista português Pe. Fernando Oliveira no *Livro da Fábrica das Naus*, falando sobre as capacidades dos navios, dá como exemplo a nau de 18 rumos, na qual, segundo o cálculo teórico preliminar, caberiam mais de mil tonéis, mas devido à forma do casco e outros descontos necessários, não cabiam mais de seiscentos.

E acrescenta:

«Quanto mays, que se não daa ao nauio toda carrega, que nelle pode caber, senão quanto boamente pode leuar, segundo juizo dos bos mestres marinheyros, que saben per experiencia, o que pode cada nauio. E esta he hua das cousas, q nos nauios se não acaba de saber sem experiencia»⁽¹⁾.

Demos início à pesquisa sobre arqueação de navios antigos para compará-la com a das embarcações usadas em Mato Grosso e no Amazonas no século XVIII. E se, até agora, não conseguimos encontrar documentadas fórmulas usadas pelos portugueses, encontramos, pelo menos, métodos espanhóis. E apesar das diferenças de métodos de cálculo e de sistemas de medidas de país para país, já é um termo de comparação. E não poderia ser mais próximo, tanto geográfica como historicamente, atentos a que as duas fontes que conseguimos se referem à época em que a Espanha e Portugal eram governados pelos mesmos reis- o método de Tomé Cano (1611) e a legislação filipina ⁽²⁾.

Não visa este estudo estabelecer a verdadeira tonelagem das naus antigas, nem a relação com os cálculos usados na arqueação de navios modernos, mas tão somente saber os métodos empíricos usados pelos próprios construtores de naus.

A REAL CÉDULA DE 20 DE AGOSTO DE 1590

A Real Cédula sobre *«arqueos y medidas de naos y señalando un padrón»*, datada de 20/08/1590, declara que, para se pagar o frete de naus que estavam a serviço da Coroa, se calculava o porte, medindo *«por codos la manga puntal y esloria»*, mas

«(...) porque el tamaño y largo del codo con que se haze assi en todas partes es diferente siendo en unas mas largo y en otras mas corto, y los Arqueamientos tambien se hazen con tanta diferencia como muchas vezes se an visto arqueandose una naue en diferentes partes y aun por un mismo Arqueador, de que Resulta agrauio para los dueños de las naos y algunos pleitos y diferencias (...)»⁽³⁾.

Mandava por isso o Rei, «*en todas las partes destos mis Reynos*» que se tomassem naus a seu soldo, se medissem com um *codo* que fosse igual em todas como o eram as medidas com que comprava e vendia, e era

«(...) *de dos tercios de vara de medir y mas untreyntaydosauo q es con el que se bamedido y miden las naos que me han seruido en (m)is Armadas en la costa de poniente y es medio entre los mayores y menores con que de presente se Arquea y para que en esto no pueda auer alteración se os embia un Padron de yerro deste tamaño con el qual hareys medir y conferir los codos com q se arqueare y assi mismo que todas las naos se midan conforme y de la manera contenida en la ynstrucción y orden q con esta se os enbia (...)»⁽⁴⁾.*

A ordem da mesma data, que acompanha a Real Cédula, determina a maneira de se medir a manga, a eslória e o pontal, e, quanto à medida do *codo*, repete praticamente o mesmo, acrescentando que a vara a que se refere é a vara castelhana.

«*Han de medir las dichas naos con un codo del tamaño del Padron que se les enbia para ello ques de dos terzios de Vara de medir castellana y mas untreyntaydosauo del como se baze en las naos que me han seruido y siruen en la costa de Poniente el qual es medio entre los mayores y menores con que de presente se arquea y no con otro alguno mayor ni menor porque mi voluntad es en que en todas partes destos mis Reynos sean yguales los con que se midieren todas las dichas naos q se rescuieren a mi sueldo como son las demas medidas con que compra y vende*»⁽⁵⁾.

Em resumo, a Real Cédula de 20/08/1590 informa que as medidas usadas no cálculo da arqueação eram as da manga, do pontal e da eslória, unifica o valor do *codo* a ser empregado, estabelecendo, para não haver dúvida, um padrão de ferro como medida, mas não revela o método de cálculo da tonelagem.

O PILOTO TOMÉ CANO

Tomé Cano nasceu na ilha de Tenerife, arquipélago das Canárias, por volta de 1545. Mestre, piloto, proprietário de navios, «*piloto de la carrera de Índias*» (Ocidentais), «*diputado de la Universidad de Mareantes de Sevilla*», uma cédula real datada de 01/01/1610 informa que tinha então «*cinquenta y quatro años de navegación*»⁽⁶⁾.

Em 1582 fez parte da junta de pilotos que examinou o português Diogo Fernandes, natural de Tavira e morador em Santa Cruz de la Palma, e lhe conferiu o título de piloto da carreira de *Santo Domingo, Nueva España y la Habana*⁽⁷⁾.

Em 1610 foi um dos pilotos convocados pelo Consejo de Índias para opinar sobre o pretenso método de determinar a longitude imaginado pelo português Luís da Fonseca Coutinho, «*o agulha fixa*»⁽⁸⁾.

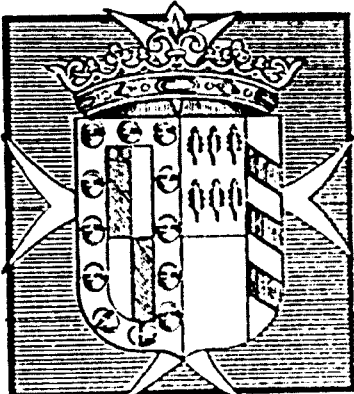
Podia portanto, Tomé Cano falar de cadeira sobre navios. E escreveu o interessante trabalho: «*Arte para Fabricar, Fortificar, y Aparejar Naos de Guerra, y Merchante; con las Reglas de Archbearlas; reduzido a toda Cuenta y Medida: y en grande utilidad de la Navegacion*», aprovado pelo ordinário em 14/07/1609 em Sevilha, e impresso na mesma cidade em 1611.

Curiosamente, Tomé Cano revela grande familiaridade com assuntos navais portugueses.

Ressalta o pioneirismo dos portugueses na ciência náutica, que data do tempo «del Excelente Infante don Enrique».

«(...) les deve no solo España pero toda Europa, la reducción del astrolabio, de que usaron siempre los antiguos para conocer el movimiento de las estrellas al uso y arte de navegar, que a sido una invención tal qual los efectos que de ella se han seguido testifican» (9).

ARTE
PARA FABRICAR,
FORTIFICAR, Y APAREIAR NAOS
DE GVERRA, Y MERCHANTS;
Con las Reglas de Archearlas: reduzido a toda Cuēra
y Medida: y en grande vtilidad de la Navegacion.
COMPVESTO POR THOME CANO CAPITAN
Ordinario por el Rey Nuestro Señor y su Consejo de Guerra:
Natural de las Islas de Canaria: y Vezino de Sevilla.
DIRIGIDO A DON DIEGO BROCHERO
de Anava, Prior de Hibernia; Embaxador de Malta: del Consejo
de Guerra de su Magestad: Comendador de Yebenes: lugar
Teniente del SS. Principe. Gran Prior de San Juan, y
a cuyo cargo está el despacho de la
Nacion Irlandesa.



CON PRIVILEGIO.

Impresso en Seuilla, en Casa de LVTS Estuñan.
Año de 1611.

Os italianos, embora se considerassem marinheiros, só o eram no mar da Itália, não tinham «*curso ni aún curiosidad en el marear, no son marineros de altura, ni navegan por regla ni cuenta*», porque suas viagens eram curtas, e não tinham «*necesidad de sciencia, ni de comunicarse con el sol, luna y estrellas, ni usar de otras reglas convenientes a la navegación*». Nelas eram muito destros os marinheiros espanhóis, portugueses e andaluzes, «*con particular primor y excelencia sobre todas las naciones del mundo*»⁽¹⁰⁾.

Os franceses, ingleses e holandeses, sabiam mais de navegação que os italianos, mas podiam ser considerados marinheiros de ontem, e o que sabiam era devido aos portugueses que os haviam instruído na navegação em alto mar e em regiões remotas.

«(...) los franceses, ingleses y olandeses pueden hablar en esta materia mejor que ellos, y aún éstos son marineros de ayer acá, y lo que saben lo deben a los portugueses, que los han instruydo y sacado a navegar en alta mar y en provincias remotas»⁽¹¹⁾.

Tomé Cano afirma que os portugueses eram os melhores e mais animosos marinheiros do mundo.

«(...) menos parece que se les podrá negar el aver salido entre ellos los mejores marineros y los más animosos del mundo, como palpablemente lo muestran sus muy largas, prolixas y peligrosas navegaciones, que según se han alargando en ellas, por término de casi seys mil leguas, en el descubrimiento de la Índia e de todo el Oriente y suas islas tan remotas con la costa de Guinea y toda la Africa, y otras remotísimas regiones, es cosa certísima, que han descubierto más parte del mundo que le davan de grandeza aquellos antiguos cosmógraphos (...)»⁽¹²⁾.

O primeiro navegante que chegou à América (Índias Ocidentais) foi um português da Madeira que morreu logo depois do regresso, deixando a relação de sua viagem a Cristóvão Colombo, segundo tradição corrente na ilha e em outras regiões, que o autor ouviu de algum velho marinheiro⁽¹³⁾.

Não falta em seu livro referência ao poder naval português antes do domínio dos Filipes, e o contraste com a decadência da época em que escrevia.

«En Portugal siempre hubo más de quatrocientas naos de alto bordo y de mill y quinientas carabelas y carabelones, entre las cuales velas pudo el rey don Sebastián sacar y juntar, sin valerse de las de otras partes, para la infeliz jornada que hizo a África, ochocientas y treynta velas, quedando proveydas sus navegaciones de la Índia, Santhomé, Brasil, Caboverde, Guinea, Terranova y otras diversas partes; no hallándose agora apenas una sola nao de particulares en todo aquel reyno, sino algunas carabelas de poca consideración»⁽¹⁴⁾.

Tomé Cano também era apologista do poder naval, no qual se baseava a estratégia da expansão portuguesa (enquanto a espanhola era continental).

«Siendo, en efecto, por medio de las naos conocido, tratado y comunicado mejor todo el orbe, ámbito y redondez de la tierra. (...) Y por concluir esta materia, en que pudiera decir cosas muchas y de grande consideración, bien sabido negocio es que el rey, príncipe o monarca que fuere más poderoso en naos y en sus armadas con las de otros baxeles, ése estará más seguro en su reyno y con mayor disposición y aparejo para conquistar y hacerse señor de los agenos; porque siéndolo del mar lo será por el conseqüente de la tierra, bastando a darle una suprema y gloriosa victoria el vencimiento de una poderosa batalla naval (...)»⁽¹⁵⁾.

No livro, que é ordenado em forma de diálogos entre três interlocutores, um deles, Leandro, pergunta *«quales son las naos más bien fabricadas entre todas las que oy conocemos?»*. Um dos outros interlocutores, o que tem o mesmo nome do autor -Tomé- responde que são as fabricadas em Biscáia e em Portugal.

«(...) señores, digo que la fábrica tenida en común por mejor y la que yo por tal estimo, es la que se haze en las provincias de Viscaya y la que se haze en Portugal, la qual aún quieren sus naturales que sea sin competencia (...)» ⁽¹⁶⁾.

Em mais de meio século de viagens, principalmente entre Sevilha e o Caribe, Tomé Cano certamente terá embarcado várias vezes em navios portugueses.

E foi proprietário, pelo menos de um deles, a Santo Domingo, *«nao de construcción portuguesa de la que es dueño y maestro»*, na qual viajou para Campeche e regressou à Espanha em 1602 ⁽¹⁷⁾.

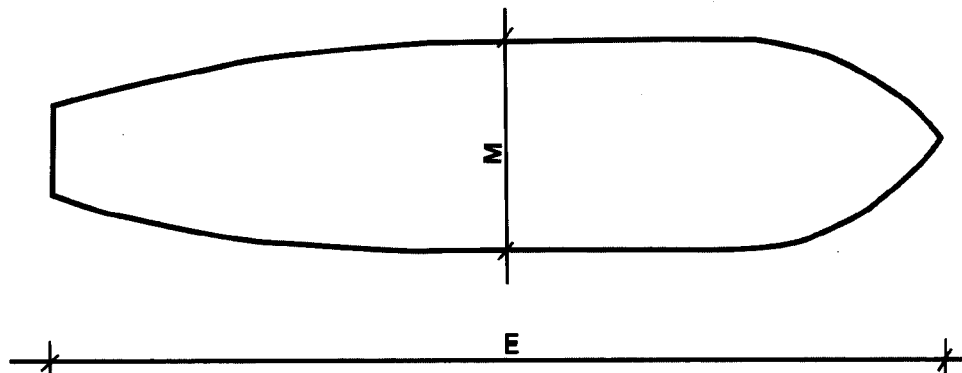
CÁLCULO DA ARQUEAÇÃO

Segundo Tomé Cano, *«Tonelada es vna medida de la carga que haze la nao como decir fanega, cabiz; que una tonelada haze y es dos pipas»* ⁽¹⁸⁾.

Ele baseia o cálculo da arqueação nas medidas da manga, do pontal e de esloria, como declara a Real Cédula de 20/8/1590, mas, diferentemente dela, define a unidade de medida – o codo – apenas como equivalente a *«dos tercios de una vara»* ⁽¹⁹⁾.

PROPORÇÕES DE NAUS SEGUNDO TOMÉ CANO

M = Manga	Q = 3M
Pu = Pontal	Lanç. Proa = Pu
Q = Quilha	Lanç. Popa = Pu/2
E = Esloria	E = Q + Lanç. Proa + Lanç. Popa
Pl = Plan	E = Q + Pu + Pu/2



Vejamos como ele define os três elementos cujas medidas entram no cálculo.

«Manga – es lo más ancho de la nao en la boca». Em português o termo correspondente é *boca* «a maior largura do navio ou embarcação» ⁽²⁰⁾.

No glossário, Tomé Cano define o *Puntal* como «lo alto que haze la nao dende las cubiertas hasta el plan» ⁽²¹⁾.

E, no texto, à observação do interlecotur Leandro, de que «el maestro Iuan de Veas llama puntal al altor de la mitad de la manga de la nao, que es al uso de la nueva fábrica, y allí le da la manga» responde Tomé que segue o uso de Portugal e Andaluzia.

«Es assi, y en ello differimos los dos, porque yo llama puntal a lo que la nao binche de carga que es conforme se fabrica al uso de Portugal y Andaluzia y se fabricava antiguamente em Viscaya» ⁽²²⁾.

A eslória era a soma da medida da quilha com as dos lançamentos de proa e de popa (respectivamente iguais ao pontal e à metade do pontal).

Para Tomé Cano, a *manga* era a base da proporção das outras medidas da nau.

«Lo primero que se ofrece y que ay que saber para que vna nao tenga buen fundamento en toda su fábrica, cuerpo y cosas que le convienen, es la manga que a de tener, pues de ella, como medida la más principal, se an de sacar y se an de formar las demás que a de tener para la buena proporción que en los tamaños y en la grandeza a de llebar, para que saliendo de todo punto acabada, salga también de todas mañas buena y en su hechura proporcionada» ⁽²³⁾.

A medida da quilha seria três vezes a da manga. Assim, para uma nau de 12 *codos* de manga, a quilha teria 36 *codos*. A de 11 de manga, 33 de quilha, 10 de manga, 30 de quilha.

Mas essa proporção só vigorava até à largura de 12 *codos* de manga. De 12 para cima, a cada *codo* a mais que tivesse a manga, acrescentava-se 2 de quilha. Assim para 13 *codos* de manga, a quilha seria de:

$$12 \times 3 + 1 \times 2 = 36 + 2 = 38,$$

– para 14 de manga, a quilha teria:

$$12 \times 3 + 2 \times 2 = 36 + 4 = 40, \text{ e}$$

– para 15 de manga:

$$12 \times 3 + 3 \times 2 = 36 + 6 = 42.$$

Tomando como padrão a nau de 12 *codos* de manga, Cano dá suas demais dimensões, que convertemos para o sistema decimal, adotando o valor de 0,574m ⁽²⁴⁾:

	codos	metros
Manga (Boca)	12	6,88
Quilha	36	20,66
Pontal	7	4,01
Lançamento de roda de proa	7	4,01
Lançamento de popa	3,5	2,00
Esloria	46,5	26,69

A seguir, faz o cálculo da arqueação dessa nau.

«Y asse de hazer esta quenta para archearla: quarenta y seys codos y medio multiplicados por seys, que es la mitad de la manga, hazem duzientos y setenta y nueve; los cuales, multiplicados por siete codos que ay de puntal, serán mil y nobecientos y cincuenta y tres. De éstos se an de sacar y bajar cinco por ciento por lo que son delgados, árboles, baos, y bombas; y de ellos restarán mill y ochocientos y cincuenta y seys, que repartíendolos por ocho vendrá a tener la nao dozientas y treynta y dos toneladas de merchante» ⁽²⁵⁾.

Reduzindo o texto a fórmula, teremos:

$$A = \text{Arqueação} \quad A = \frac{E \times M/2 \times Pu}{8} = \frac{E \times M \times Pu}{16}$$

M = Manga menos os 5% referente aos *delgados*,
 Pu = Pontal *árboles, baos e bombas*:
 E = Esloria $A = 0,95 \frac{(E \times M \times Pu)}{16}$

Com essas proporções, a nau terá «dozientas y treynta y dos toneladas de merchante», «sobre los cuales se le a de añadir a veynte por ciento archbeándola, para de armada, y assi vendrá a archear dozientas y setenta y ocho toneladas y cinco dozabos» ⁽²⁶⁾.

Portanto 232 t. de mercante + 20% = 278,4 t. de armada.

E conclui: «todo lo que é dicho y mostrado se a de entender, que es para fábrica de nao de guerra» ⁽²⁷⁾.

Para a nau mercante, embora com as mesmas medidas de manga, quilha e plano, o pontal devia ser maior, e a manga, mais alta, «respecto de que con la mesma costa de aprejo y maderá se bará nao de mayor provecho y más descansada en la mar por el más puntal que le damos, aunque no será tan buena de vela ni de sustén» ⁽²⁸⁾.

A nau de 12 codos de manga para mercante «puede muy bien sufrir ocho codos y medio de puntal», sendo 3,5 para os baos, 2,5 para a primeira coberta e 2,5 para a segunda:

«en la qual medida podrá llebar castillo y tolda, y la manga en siete codos de pontual, teniendo de eslória quarenta y nueve y de razel cinco, porque como mete más cuerpo debaxo del agua, a menester más delgados para poder gobernar, pudiendo assi sustentar las dos tercias partes de la manga de puntal y medito codo más, con lo qual quedará muy buena narinera, cómmoda para el abrigo del aparejo y munición» ⁽²⁹⁾.

A nau mercante de 12 codos de manga e 36 de quilha, com as novas medidas de pontal e eslória, terá a arqueação seguinte:

$$A = 0,95 \frac{(12 \times 49 \times 8,5)}{16} = 296,75 \text{ tonéis}$$

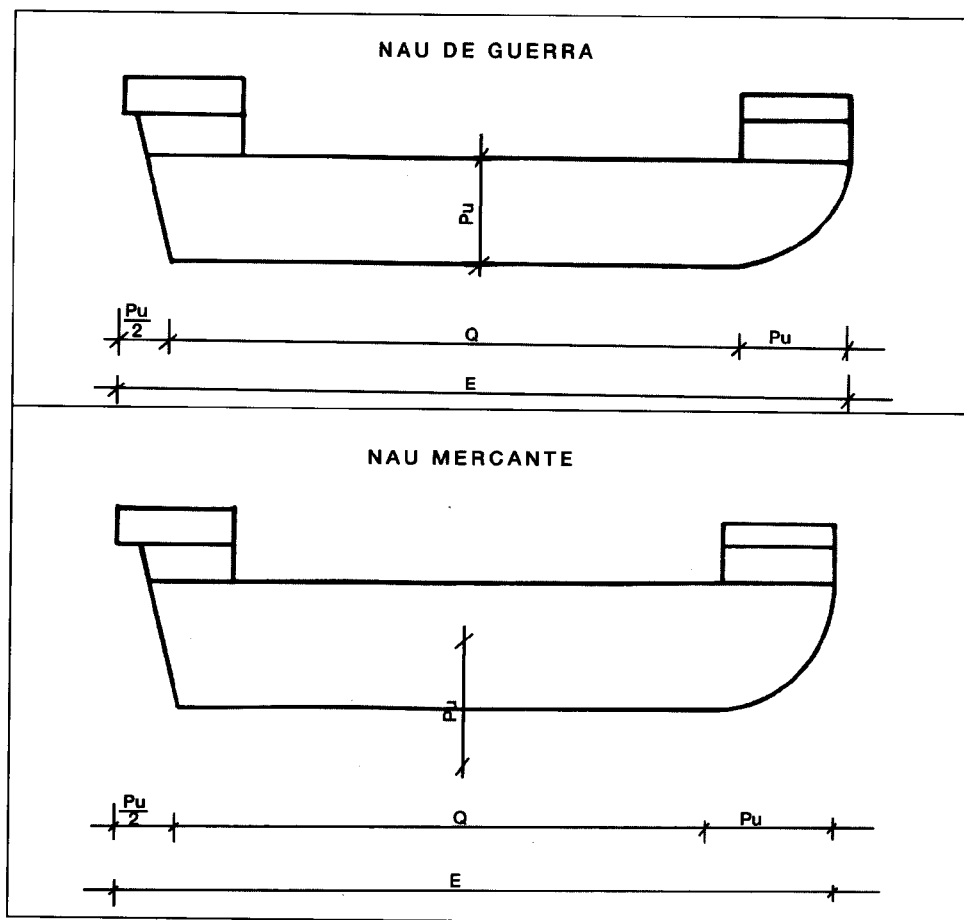
$$M = 12$$

$$E = 49$$

$$Pu = 8,5$$

Para servir a armada, acrescentava-se 20% = 356,107 t $\approx$ 356 t.

De maneira que, com a mesma quilha e manga, a nau que fabricada com as medidas de mercante e para mercante arqueava 296,75 t., com os 20% para armada, arqueava 356,1 t.



Fabricada com as medidas de guerra e para guerra, com os 20% que se há de acrescentar, não aqueava mais de 278 5/12, e muito menos arqueava se tal nau houvesse de servir de mercante, pois, baixando os 20% não atingia mais de 232 t (*).

QUANTAS TONELADAS TRANSPORTAVA UMA NAU

Tomé Cano dá também o cálculo «al justo», de quantas «toneladas de mercader» levava às Índias Ocidentais uma nau.

Toma como exemplo a nau de 49 *codos* de eslória, 12 de manga e 8,5 de pontal:

«(...) bará esta cuenta: que multiplicará los doze codos de manga por los quarenta y nueve de eslória y ballará que salen quinientos y ochenta y ocho, de los quales bará otra multiplicación por los ocho codos y medio de puntal, que llegará a

Nau de Guerra			
	codos	metros	
M =	12,0	6,88	A = Arqueação
Q =	36,0	20,66	A = $\frac{Pu \times M}{2 \times E}$
Pu =	7,0	4,01	Menos 5% (delgados,árbores,baos e bombas):
E =	46,5	26,69	A = $0,95 \frac{Pu \times M}{2 \times E} = 0,95 \frac{(7,0 \times 6 \times 46,5)}{8}$
			A ≅ 232 t (mercante)
			Mais 20% p/armada:
			A = $1,14 \frac{(Pu \times M)}{2 \times E}$
			A = $1,14 \frac{(7 \times 8 \times 46,5)}{8}$
			A ≅ 278,30 t (de armada)
Nau Mercante			
	codos	metros	
M	12,0	6,88	A = $\frac{Pu \times M}{2 \times E}$
Q	36,0	20,66	A = $\frac{8,5 \times 6 \times 49}{8}$
Pu	8,5	4,88	A ≅ 312,37 t
E	49,0	28,12	Menos 5%(delgados,árbores,baos e bombas):
			A ≅ $0,95 \times 312,7 = 296,75$ t

quatro mill nobecientos y nobenta y ocho. Y éstos partidos por veynte, saldrán en dozientas y sincuenta toneladas de carga justas de las de mercader y no más, porque las que van a dezir de éstas a las que atrás dixé archeava en las propias medidas, se consumen en lo que ocupan passageros, vituallas aparejo y municiones (31).*

Reduzindo o texto a fórmula, temos:

$$C = \frac{M \times E \times Pu}{20}$$

C = Carga
M = Manga
Pu = Pontal

$$C = \frac{12 \times 49 \times 8,5}{20} = 250 \text{ toneladas}$$

E = Esloria

Como a arqueação de uma nau com as citadas medidas era de 296,75 tonéis, podemos concluir que a capacidade de carga correspondia a 84, 53% da arqueação. O restante, como informa o autor, era ocupado pelos passageiros, virtualhas, aparelho e munições.

Ressalva, entretanto, isso que afirmava se referia às naus que viajavam para *Nueva España, Campeche e Islas de Barlovento*, porque para essas partes «son pipas lo más que se carga». Para Honduras e Tierra Firme «no se podrá dar la medida con tanta certeza respecto de la variedad de ropa que para estas provincias se carga y se lleva y de los diferentes afueros que de ella se hazen» ⁽³²⁾.

Tomé Cano reafirma o acerto do cálculo que faz, mas, por prudência diz que ao invés de dividir por 20, dividia por 24:

«Esta ezperiencia es certíssima y la que yo siempre e hecho en las muchas naos que e tenido a la mano, porque haziendo en ellas tales multiplicaciones venían bien con la carga que llebavam; pero es assí que le dava la partición por veynte y quatro a causa de que, como tenían poco plan y poca quilla, no tenían tanta bodega ni podrán llebar tanta carga» ⁽³³⁾.

Com este novo divisor, teríamos:

$$C = \frac{M \times E \times Pu}{24} = \frac{12 \times 49 \times 8,5}{24} = 208,25 \text{ tonéis}$$

E o aproveitamento seria de 70,41% de carga.

Até aqui chegamos nós, guiados apenas pelo piloto Tomé Cano. Falta o cotejo com a legislação espanhola da época (que, em grande parte já coligimos), e, mais importante ainda, com a portuguesa, cuja dificuldade de pesquisa já manifestamos.

NOTAS

(¹) Henrique Lopes de Mendonça, *O Padre fernando Oliveira e sua Obra Náutica* (com o tratado inédito *Livro da Fabrica das Naos*), Lisboa, 1898, p. 181. Não temos a pretensão de ter compulsado toda a bibliografia portuguesa antiga e moderna sobre o assunto. Não sabemos, também, se a legislação portuguesa antiga que trata da arqueação estabelece fórmulas para o cálculo.

(²) Os estudos das embarcações usadas em Mato Grosso e na Amazônia nos séculos XVIII e XIX ainda não foram concluídos, mas sobre o assunto já publicamos os seguintes trabalhos: *Boats Used by the Settlers of Mato Grosso in the 18th and 19th Centuries* (Oxford, 1988), *A Contribuição Naval à Formação Territorial do Extremo Oeste (Mato Grosso, Rondônia e Mato Grosso do Sul)* (Rio de Janeiro, 1986, e Lisboa), e *Embarcações Usadas pelos Colonos em Mato Grosso nos Séculos XVIII e XIX* (no prelo).

(³) José Pulido Rubio, *El Piloto Mayor y los Cosmógrafos de la Casa de Contratación*, p. 949. Nossos agradecimentos ao Prof. Emir Reitano, de La Plata, Argentina, que teve a gentileza de enviar-nos cópias dos textos de leis sobre arqueação publicados por Pulido Rubio, cuja obra não conseguimos consultar no Rio de Janeiro.

(⁴) Op. cit., p. 950.

(⁵) Op. cit., p. 950/1.

(⁶) O que vai aqui resumido sobre Tomé Cano foi colhido no prólogo à edição de 1964 da *Arte Para Fabricar y Aparejar Naos*, escrito por Enrique Marco Dorta.

(⁷) Tomé Cano, *Arte Para Fabricar y Aparejar Naos*, p. 10.

(⁸) Op. cit., p. 17.

(⁹) Op. cit., p. 51.

(¹⁰) Op. cit., p. 50.

(¹¹) Op. cit., p. 50/1.

(¹²) Op. cit., p. 47.

(¹³) «Saliedo también de entre ellos el marinero que primero que otro ninguno dió noticia del nuevo orbe de las Indias Occidentales nuestras, dexándose a la relación de todo su viaje al astuto Christóbal Colón, quando aistia en la isla de la Madera, donde llegó la carabela o navichuelo de aquel desgraciado marinero y su gente, que allí llegaron traspasados y en figura de la muerte que luego les sobrevino, tomando para sí solo la empresa el Colón, ocultando el nombre y el sucesso de aquel marinero que fué su buesped y murió en su cassa dende a muy poco que le hospedó (llevado por ventura a le bazer i al hospedaje, demás de ser amigo de la especulación de las cosas marítimas) colligiendo que aviendo llegado tan enfermo y trabajado, le avía de sobrevenir como le sobrevino la muerte. Lo qual es assí cosa certisima fuera de toda opinión y que así se pratica y sabe oy en la Isla de la Madera y entre los viejos marineros de Portugal, el Algarve y lo que llaman el Condado. E yo lo supe desta suerte de alguno de ellos que conoció aquel tiempo y fué dél, y lo dezía por cosa muy llana y muy pública. Pero de nuestra parte y de la de nuestros escriptores buvo en ello tanto descuydo, que todo se lo dexan y aplican al Colón, mayormente los de la nación de Italia» (Op. cit., p. 49).

(¹⁴) Op. cit., p. 96.

(¹⁵) Op. cit., p. 57/58. Sobre o tema v. de nossa autoria. *As Fronteiras do Extremo Oeste e da Amazônia Ocidental e a Estratégia da Expansão Portuguesa*, comunicação apresentada à VIII Reunião Internacional de História da Náutica e da Hidrografia, Viana do Castelo, setembro de 1994 (no prelo).

(¹⁶) Tomé Cano, op. cit., p. 47.

(¹⁷) Enrique Marco Dorta, prólogo à *Arte Para Fabricar y Aparejar Naos*, p. 16.

(¹⁸) Tomé Cano, op. cit., p. 110.

(¹⁹) Op. cit., p. 107.

(²⁰) Op. cit., p. 109. A definição de *boca* é do *Dicionário da Linguagem de Marinha Antiga e Actual*, que também menciona *manga*, mas como termo antigo em português: «Manga (Ant.) - O mesmo que *boca*, de um navio ou embarcação».

(²¹) Tomé Cano, op. cit., p. 109.

(²²) Op. cit., p. 92.

(²³) Op. cit., p. 61.

(²⁴) A *Enciclopedia General del Mar* regista - «Codo - Com. y Nav. Medida de longitud usada antiguamente en arqueo de los buques y la construcción naval», e dá o *codo de ribeira* «igual a 2 piés y 9 lineas = 33 dedos de Burgos = 0,574685m».

(25) Tomé Cano, op. cit., p. 91. O produto das multiplicações dá a «cabida» da nau, e divide-se por 8 para achar o número de tonéis (cada tonel equivalia a 8 *codos* cúbicos).

(26) *Ibidem*.

(27) *Ibidem*.

(28) *Ibidem*.

(29) *Ibidem*.

(30) Op. cit., p. 92/3.

(31) Op. cit., p. 97/8.

(32) Op. cit., p. 98.

(33) Op. cit., p. 98. Apesar de extenso, vale citar aqui, na integra, o texto de Fernando Oliveira que trata da carga das naus: «*Sabendo a conueniencia que tem os toneys com os rumos dos nauios, se pode entender pouco mays ou menos quantos toneys leuaraa hua nao de tantos rumos, estimãdo tambem a pareia dos toneys em respeito da altura da nao: por que a longura conforma cõ os rumos: mas a largura he menos a terça parte. De maneyra, que segundo a talha dos toneys, leuaraa a nao tantos como tem rumos, digo em comprido: & segundo a pareia, que respeyta, & alto, leuaraa mays a terça parte do numero dos toneys: por que como dixê, a pareia he menos a terça parte, & ocupa menos, & daa mays lugar: de feyção, que se o nauio teuer seys rumos em alto, leuaraa oytos toneys, & outros tantos em largo, se en largo teuer outros tantos rumos, como de feyto deve ter o de carrega de dezoyto rumos. Tomey para exemplificar nesta pratica o numero de dezoyto rumos, por que se pode diuidir em terças, & sextas, & duodecimas, & outras partes cõuenientes pera as repartições desta fabrica. E mays a multiplicação das toneladas para se saber a somma dellas que pode levar o nauio, podese fazer per este numero facilmente. Multiplicase esta somma sem pedaços, desta maneyra. Na largura da nao de dezoyto rumos cabem oytos toneys atrauessados, & outros tantos na altura: os quaes multiplicados buns per outros fazem sesenta & quatro. Mas não fazem esta somma inteyra senão no meyo, por respeyto dos recolhimentos da nao, que sobindo pera a boca, & decendo pera o fundo, & correndo ao longo, sempre recolhe. E por tanto não se multiplicão pellos dezoyto da longura da quilba, nem pello lançamento da proa: por que assy multiplicados seriam mays de mil, & não são mays de seyscentos. Quanto mays, que se não daa ao nauio toda carrega, que nelle pode caber, senão quanto boamente pode levar, segundo juízo dos bos mestres marinbeyros, que sabem per experiencia, o que pode cada nauio. E esta he hua das cousas, q nos nauios se não acaba de saber sem experiencia. O sitio das cubertas se são altas ou bayxas faz ser as naos de mays ou menos carrega: por que as cubertas alias desacupão, & deyxão caber mays fato: mas tambem fazem as naos altiarosas, & fracas: o q eu não queria q fossem, nen hum, nem outro: por que ambas estas cousas as fazem defeytuosas» (Op. cit., p. 180/1).*

BIBLIOGRAFIA

- CANO, Tomé. *Arte Para Fabricar y Aparejar Naos* 1611. Edición y prólogo por Enrique Marco Dorta, Biblioteca Isleña, Instituto de Estudios Canarios, La Laguna.
- FONSECA, Quirino da. *A Caravela Portuguesa e a Prioridade Técnica das Navegações Henriquinas*, Imprensa da Universidade, Coimbra, 1934.
- LEITÃO, Humberto e Lopes, J. Vicente. *Dicionário da Linguagem de Marinha Antiga e Actual*, Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, Lisboa, 1963.
- MENDONÇA, Henrique Lopes de. *O Padre Fernando de Oliveira e Sua Obra Náutica (com o tratado inédito Livro da Fabrica das Naos)*, Lisboa, 1898.
- *Estudos Sobre Navios Portugueses nos Séculos XV e XVI*, Coleção Documentos, Edição do Ministério da Marinha, n.º 5, Lisboa, (1971).
- MOURA, Carlos Francisco. *Boats Used by the Settlers of Mato Grosso in the 18th and 19th Centuries* (Fourth International Symposium on Boat and Ship Archaeology, Porto, 1985), BAR International Series, Oxford, 1988.
- *Os Caravelões Brasileiros*, Separata da Revista Navigator, n.º 9, Junho 1974, Serviço de Documentação Geral da Marinha, Rio de Janeiro.
- *A Contribuição Naval à Formação Territorial do Extremo Oeste (Mato Grosso, Rondônia e Mato Grosso do Sul)*, Rio de Janeiro, 1986.
- *A Contribuição Naval à Formação Territorial do Extremo Oeste (Mato Grosso, Rondônia e Mato Grosso do Sul)*, Monografias – 8, Museu da Marinha, (1989).
- *As Fronteiras do Extremo Oeste e da Amazônia Ocidental e a Estratégia da Expansão Portuguesa* (VIII Reunião Intern. de Hist. da Náutica e da Hidrografia, Viana do Castelo, Set. 1994) - a ser publicado.
- *Embarcações usadas pelos Colonos em Mato Grosso nos Séculos XVIII e XIX* - trabalho a ser publicado na Revista STVDIA, do IICT.
- *Os Paiaгуás, Índios Anfíbios do Rio Paraguai*, (V Reunião Internacional da História da Náutica e da Hidrografia, out. 1984), Separata do Suplemento dos Anais Hidrográficos, tomo XLI - 1984), Rio de Janeiro.
- *Portuguese Caravelões* (comunicação apresentada ao Fifth International Symposium on Boat and Ship Archaeology, Amsterdam, September 1988). Osbow Books, Oxford.
- OLIVEIRA, Pe. Fernando, *Livro da Fabrica das Naos* – v. Henrique Lopes de Mendonça.
- RUBIO, José Pulido. *El Piloto Mayor y los Cosmógrafos de la Casa de Contratación*. Sevilla, 1950.

The location and identity of the *Baixos da Judia*:

Portuguese historical cartography of the Mozambique Channel and its relevance to the wreck of the *Santiago* in 1585

DR. Brian R. Stuckenberg

INTRODUCTION

The Age of Discoveries produced a wealth of Portuguese literature. One of its especially renowned components is the collection of shipwreck narratives assembled by B. Gomes de Brito (1735-6) under the title *História Trágico-Marítima*. Of this compilation, the British historian C. R. Boxer⁽¹⁾ has said: 'There can be no two opinions about the historical value of the *História Trágico-Marítima*. Written almost invariably with the utmost frankness, these narratives bring vividly before us the dangers and discomforts of life aboard the crowded East-India carracks'. Discoveries of Portuguese shipwreck sites in the South African region during recent decades have given new impact and historical significance to several of the more famous narratives in that work. Objects from the ships, personal possessions of the passengers and crew, coins from the Royal Treasury, and relics of the cargoes that were sought in the East Indies at such high cost to the Portuguese nation, provide tangible links with those maritime dramas. Staff of the Natal Museum have been associated with research on three such wrecks: the *São João*⁽²⁾ of 1552, the *São Bento*⁽³⁾ of 1554, and the *Santiago*⁽⁴⁾ of 1585. The *Santiago* incident was an exception in that it occurred during the outward voyage, *en route* to India, when the ship struck a remote coral reef in the Mozambique Channel. The events that followed, recorded in graphic detail, constitute an epic of misadventure, suffering and tragedy.

The story of the loss of the *Santiago* in the *História Trágico-Marítima* reveals the existence of a persistent problem in historical Portuguese cartography – one apparently not previously noticed, even by such distinguished authorities on the old maps as Armando Cortesão and Avelino Teixeira da Mota. It concerns the identity of the shipwreck site in the context of both the cartography of the Mozambique Channel during the Age of Discoveries, and knowledge of the Channel accumulated in the *roteiros* of the *carreira da Índia*. A resolution of this problem is the objective of the present study. It has been sought through an examination of the circumstances surrounding the wreck of the *Santiago*.

RECORDS OF THE *SANTIAGO* DISASTER

Three accounts of the *Santiago* shipwreck exist, so this incident is unusually well documented. The three differ greatly in length, and each gives some information lacking in the other two. There is, nevertheless, a high degree of similarity and consistency between them; each one is well corroborated by the others, and together they constitute an acceptable history of the event.

By far the longest account is the one in the *História Trágico-Marítima*⁽⁵⁾. It was first published in Lisbon by Pedro Craesbeeck in 1602. According to James Duffy⁽⁶⁾, in his critical

study of the *História Trágico-Marítima*, Manuel Godinho Cardoso was the author of the major part that begins with the time of the shipwreck. A narrative of the first part of the voyage was added by B. Gomes de Brito from a manuscript now lost. In Duffy's view, it is uncertain if Cardoso was actually on the *Santiago* and a survivor of the wreck; his account is remarkably detailed, and Duffy concluded that such intimate knowledge must have been gained from survivors. Duffy states: «Whether Godinho Cardoso gathered his facts out of curiosity or whether he was making one of the infrequent official investigations into disasters at sea is not clear; the latter is more likely».

After many readings of Cardoso's account, my conclusion is that he was not on the ship, but may have attended such an enquiry. It seems certain that he gathered oral testimony from survivors. His writing is explicit, but too detached to convince the reader that he had been subjected to the trauma of that appalling disaster. Cardoso refrained from passing judgement that might inculpate the officers, clerics and nobility aboard the ship. He observed only that each officer gave a different version of events prior to the ship's striking a reef, «... intending to take from himself any blame for the disaster while placing it on the others... As for myself, I do not know what was deliberated by them (and even if I knew, I should hesitate to write anything which could implicate anyone in such a grave matter).» That he was able to record so much detail (so many names of people, for example, and what happened to them individually – and the long account of the misadventures of the occupants of the longboat once they got ashore), suggests strongly that he interviewed survivors in Mozambique, when their shocking experiences were fresh in their memories and could be vividly recalled. It is notable that he gave no information on the fate of the castaways who left the reef on rafts; the few who eventually reached safety at the Portuguese settlement in Mozambique may have arrived long after Cardoso had completed his account.

The second account of the wreck was by John Huyghen van Linschoten⁽⁷⁾, a Dutchman born in 1563; he went to Spain in 1576, and sailed from Lisbon for India on 8 April 1583. He recorded that on 1 August, «... we passed the flats called os Baixos da Judea... there is great care to be taken for they are very dangerous, and many ships have been lost there.» His book relating his experiences in India was highly regarded and was soon translated into English. Linschoten stated that survivors from the *Santiago* who reached safety in Mozambique later went to India, «... where I knew manie of them, and have often spoken with them.» He thus recorded firsthand testimony, and his account is a primary source of information.

Linschoten wrote, «In the month of May Anno 1586, letters were brought into Goa, from the Captaine of Soffala and Mosambique unto the Viceroy and the Archbishop, to certifie them of the casting away of the Admiral [the Admiral's ship of the fleet of 1585] Saint Iago.» Those «letters» may, in fact, have been official reports, whose contents became generally known. Linschoten's terse version of the disaster differs in some details from that of Cardoso, and it is the only one to reveal what happened to the pilot of the *Santiago* after he left Mozambique.

The well-known observer of Portuguese affairs in India, Diogo do Couto, also wrote an account of the *Santiago* disaster⁽⁸⁾. Born in Lisbon in 1542 or 1543, he became Principal Custodian of the Archives, and Chronicler of the State of India. He made two voyages between Portugal and India, the second in 1571, lived in Goa thereafter, and was there at the time of the wreck, so may also have spoken to survivors. His account is consistent with that of Cardoso where the content overlaps, but Couto also dealt with other aspects. He described a contract made in 1585 between the King, D. Filipe II, and German financiers for the procurement of pepper; this was a prelude to the preparation and departure of the fleet to India in that year.

He gave considerable attention to the question of the culpability of the pilot of the *Santiago*, and gave a description of the reef where the ship was wrecked, as well as his own opinion as to its identity (this is examined below). His account is also the only one to relate what happened to some of the rafts made by castaways on the reef.

THE VOYAGE AND THE WRECK

A brief outline of the voyage follows. The *Santiago*, accompanied by the *S. Francisco*, the *Salvador*, the *S. Alberto*, and the *S. Lawrence*, left Lisbon on 1 April 1585. On the third day after leaving the Tagus, the fleet was scattered by a late winter gale. The storm subsided gradually and the *Santiago* was able to proceed, but three days later two strange ships appeared on the horizon. The *Santiago* was made ready for a possible battle, but they turned out to be a Portuguese caravel pursued by an English ship which turned away at the sight of the bulky carrack. After these initial delays and alarms, the voyage continued, but the *Santiago* was now behind the other ships of the fleet, all four of which eventually reached India. Off the coast of Guinea, the *Santiago* was becalmed for 16 days, and she drifted across the equator on 27 May in torrid conditions.

The *Santiago* reached the Cape of Good Hope on 12 July and rounded it two days later; the next 60 leagues took 15 days, so progress was slow. On 5 August, while proceeding off the south-east coast, the wind began to die again, and the Admiral, Fernão de Mendonça, became apprehensive that the *Santiago* might become excessively delayed if he attempted the scheduled passage east of Madagascar. Approaching the Mozambique Channel on 13 August, it was tentatively decided to proceed northwards towards a geographical entity in the Channel called the *Baixos da Judia*. If the wind shifted, it was agreed that the ship would go about and sail directly to Cochin, otherwise she would put in at Mozambique Island and overwinter there, then sail on to Goa. At that stage they had been at sea for 135 days, and scurvy would have afflicted many on board.

On 15 August, a wind came up astern, and by 18 August a fresh south wind drove the *Santiago* steadily northwards. The next day, the pilot, an experienced mariner called Gaspar Gonçalves, measured the height of the sun and assessed their latitude to be 22° plus a little less than one-third. He considered that the ship was at the latitude of the *Baixos da Judia*, so would have passed it by nightfall. Other people on the ship, however, who also had astrolabes, disagreed with him and expressed concern that the *Santiago* might be heading for the *Baixos*, well known to be a great danger to ships. The pilot paid no attention and directed that the ship should continue under full sail into the night. There was no moon so the night was very dark, and some sailors were sent aloft by the boatswain to keep watch. Shortly before midnight, they saw something white ahead but could not make out what it was. In the words of Linschoten, «... they fell full upon the Shallowes, being of clear white Corall, and so sharpe, that with the force of the wynd and water that drave the shippe upon them, it cut the shippe in two pieces, as if it had been sawed in sunder.» The bottom of the *Santiago* wedged hard on the reef and was torn off, and the upper decks were driven on to the top of the coral. The *Santiago*, the best appointed vessel to leave Portugal in many years, lay broken in a rough triangle formed by the front and back castles and the side of the hull(°).

The accounts by Linschoten and Couto were scathing in their condemnation of the pilot, who was accused of being solely responsible for the calamity. It was held that his pride, arro-

gance and refusal to listen to advice had caused the wreck. Linschoten wrote: «Hereby you may consider the pride of this Pilot who because he would be councelled by no man, cast away that ship with so many men.» Couto was also forthright: «The pilot was wrong not only in his reading and his judgement, but in turning a deaf ear to the opinion of a sailor, a man considered an expert on Sun readings, who many times affirmed loudly that the shallows were ahead, as his own reading of their position gave a higher figure... It is well known that pilots on this run consider themselves like gods of the sea and think they know better than noblemen and passengers...Therefore this one, in spite of all the loudly voiced, even shouted advice from the said sailor, ignored him; nor did the Admiral Fernão de Mendonça interfere in order not to offend the pilot, who was not in the habit of justifying his decisions to the Admiral»⁽¹⁰⁾.

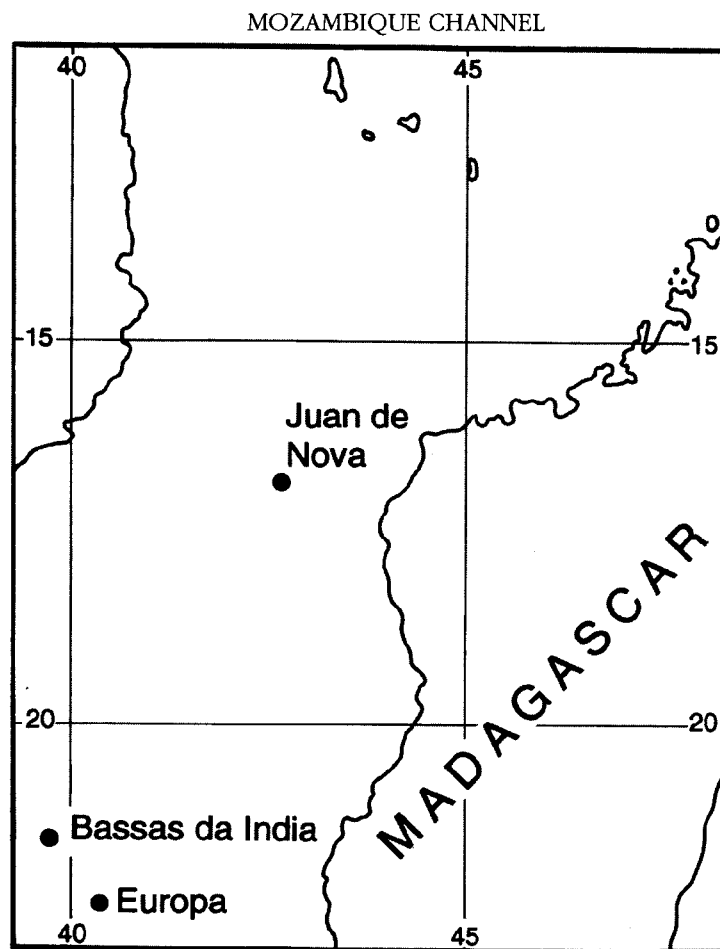


Fig. 1 – A representation of the southern part of the Mozambique Channel, from the map comprising Folio 4 of an Atlas by Fernão Vaz Dourado dating from 1571. The *Baixos da Judia* is depicted in his typical style by three roughly diamond-shaped forms, each in a different colour, and irregular rows of dots.

It is not certain how many of the castaways survived by getting to Mozambique in the only boats available, a skiff and a longboat, and some rafts that were built on the reef. The number of people aboard the *Santiago* was stated by Linschoten to be "... at least five hundred," and by Couto to be 400. According to Cardoso, 18 people made the journey in the skiff and 57 in the longboat (a total of 75). Linschoten recorded a final figure "... of about 60 persons that saved themselves." Of the five rafts made, Couto wrote that one which left the reef with 40 persons aboard eventually reached Mozambique through an Act of Divine Intervention, described in detail. This was the subject of an enquiry by Father Thomas Pinto in Mozambique, held "... among all those on the raft." This group of survivors was not mentioned by Linschoten or Cardoso, and the story may have been fictitious.

Couto also reported that a second raft arrived at Sofala, with only two sailors surviving out of more than twenty people who embarked. He observed that "... if there were any other rafts, they must have been lost somewhere at sea." In fact, in the account of the loss of the *São Thomé* off the coast of present-day northern KwaZulu-Natal in 1589⁽¹¹⁾, it was recorded that castaways from that ship, while straggling along the coast at 26½° latitude (in southernmost Mozambique), found "... some staves of casks, the handle of a saw, some pieces of planks, and other driftwood. The Kafirs who accompanied our people told them that these things had belonged to some Portuguese who came ashore there; and therefore everyone thought that they must be from one of the rafts of the ship *Santiago*." It was a supreme irony that Gaspar Gonçalves, pilot of the *Santiago*, was among those castaways from the *São Thomé*, and died miserably in the wilderness near that place.

Couto found a moral in the calamitous voyage of the *Santiago*: "Let this be a warning to all those who agree that this was a great grief and distress to be feared and avoided by all on the India run, where each day there happen tragedies and misadventures such as this one; it would be wise, when embarking, to take with them their good deeds written on wooden planks, to which they could cling, rather than bring the heavy weight of ill begotten goods and the counter-weight of others' property, which would sink them down to the depths of Hell".

CAUSES OF THE *SANTIAGO* SHIPWRECK, AND THE PILOT'S DEFENCE

In the narrative of the wreck of the *Santiago* written by Manuel Godinho Cardoso, a dispute was recorded in detail between the pilot Gaspar Gonçalves and the other castaways over the cause of the disaster. The argument was about the identity of the coral reef where they had been wrecked: was it the *Baixos da Judia*⁽¹²⁾, a greatly feared obstacle to ships, or was it an unknown reef? Many people asserted that it was the *Judia* shoal, for the following reasons:

1. The reef had the latitude of 21½° S known for the *Baixos*, and in the old nautical charts no other shoal was shown in that area.
2. No pilot of the India run had ever seen or heard of any other shoal in that area.
3. The latitudes measured by the pilot (22° "... and less than one-third") and by his assistant (22°) the day before the disaster did not agree; other sailors measured 22½° which was correct, and they predicted that the ship would run onto the *Baixos* that night.
4. It was said that the *Baixos* had trees and sand (absent where they were wrecked), but that must have been a mistaken impression of pilots passing the shoal at a distance.

5. Unwise changes of course were ordered by the pilot on the night of the wreck, and he ignored warnings in the *roteiros* that he should not sail northwards at night if he had not sighted the *Baixos*.

Another group of castaways, however, argued that the ship was wrecked not on the *Baixos da Judia* but on another shoal, for these reasons:

1. A deviation of the compass on the day before the disaster showed that the ship was more than 20 leagues⁽¹³⁾ east of the shoal.
2. The latitude measurements made on that day by the pilot and his assistant showed that the shoal was west of the ship.
3. Three days before the wreck occurred, they sighted many seabirds, and saw even more of them the next day. On the day of the wreck, there were few birds, which would not have been the case had they been wrecked on the *Baixos*, as many birds roost there.
4. According to existing information on the *Baixos*, it would be nonsense to argue that both shoals are in fact one, because the latitude where they were wrecked was $21\frac{1}{2}^{\circ}$, whereas that of the *Baixos* is 22° . Any information to the contrary must be due to errors by earlier pilots.
5. None of the other known features of the *Baixos* shoal existed where they were wrecked: that its western side arches north-east to south-south-west and has a north-south diameter of more than 2 leagues, and that the side facing Madagascar forms some coves topped by sandy patches.
6. There could be no disagreement that the birds seen from the ship in the late afternoon, before the night of the wreck, had been flying southwards away from the ship, to windward; this was evidence that the *Baixos* shoal lay behind the ship.
7. Not all shoals had yet been discovered. More credit should be given to the latitude readings of the pilot, «... an elderly man well experienced on this route, and that of his assistant who also had a good reputation.»

The assistant pilot Rodrigo Migueis said, however, that he had seen the shoal where they had been wrecked recorded on a very old chart, and that the ship *Graça* had sailed dangerously close to a shoal between 21° and 22° in 1508, which must have been this shoal. The debate concluded with the following observation: «There seemed to be little justification to blame the pilot. In choosing his last heading, he had assumed that the *Judia* shoal was more than 10 leagues behind, for at noon they had been roughly at its latitude.»

The presence of an obstacle to ships, which soon became known as the *Baixos da Judia*⁽¹⁴⁾, was known from as early as 1504⁽¹⁵⁾. Because of the dangers of the African coast, with its shallows, reefs, on-shore winds, and strong southerly current, a route between the *Baixos* and the west coast of Madagascar soon came to be used. It was advised in the famous *roteiro* of D. João de Castro (1538)⁽¹⁶⁾ and in the well-regarded *roteiros* of Vicente Rodrigues (c.1577 and c.1591)⁽¹⁷⁾, as well as in others, that ships should look for the *Baixos* in order to determine their longitude as they sailed in the southern end of the Channel. All *roteiros* stressed its dangerous nature and the precautions that should be taken until its latitude had been passed. Given this situation, it is remarkable that the debate summarised above should have been recorded in such detail in the *Santiago* narrative.

It appears that significant uncertainties prevailed at the time of the wreck, more than 80

years after the discovery of the *Baixos da Judia*. There was disagreement over what the charts depicted as the *Baixos*: although the feature was called a shoal, pilots in fact considered it to be an island with a beach, sand, trees, small hills, coves on the east side, and large numbers of resident seabirds. The latitude of the *Baixos* was also in dispute, as various *roteiros* recorded it at 22°, but the pilot of the *Santiago* believed it was at 22½°, and he emphasised (correctly, as shown by modern maps – see below) that the ship was wrecked at 21½°.

Couto recorded that Gaspar Gonçalves, defending himself in Mozambique against charges of culpability, asked the Inquisitor-General of India, Father Thomas Pinto (also a survivor of the wreck), to enquire from the pilots of carracks which later arrived in Mozambique, whether or not the *Santiago* had been lost on a reef east of the *Baixos da Judia* and not marked on navigation charts. These pilots, in written opinions, gave conflicting answers; some were in agreement, others not.

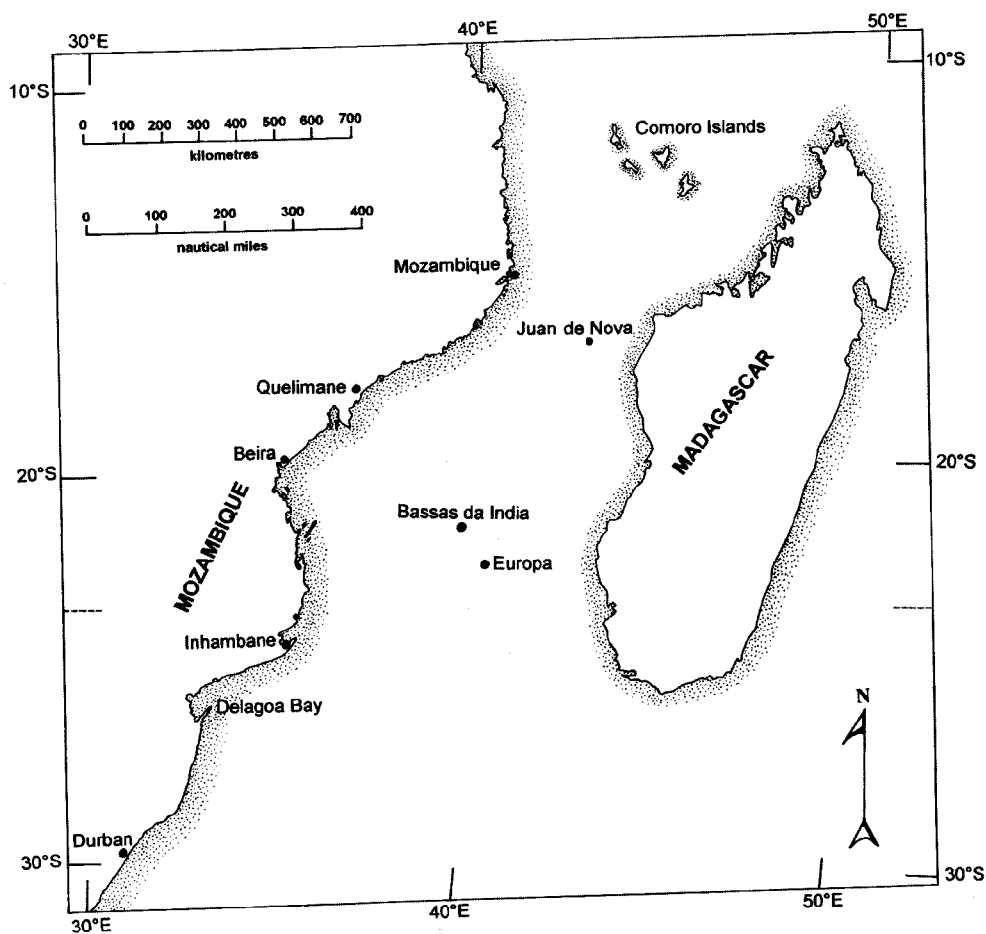


Fig. 2 – The Mozambique Channel

GEOGRAPHICAL REALITIES

In order to understand the points of dispute among the survivors of the wreck, it is necessary to be informed about the geographical features of the region in which the *Santiago* was lost. Modern charts⁽¹⁸⁾ of the Mozambique Channel depict the following features in the area mapped historically as the *Baixos da Judia* by the Portuguese cartographers (fig. 2):

1. A coral atoll, called *Bassas da India* (fig. 3), with the following coordinates: at its eastern end $21^{\circ}21'54''$ S, $39^{\circ}46'05''$ E; at its southern end near the *Santiago* wrecksite $21^{\circ}30'18''$ S, $39^{\circ}41'18''$ E. It is almost circular, about 11.4 km in diameter east to west and 9.9 km north to south, and it encloses a large lagoon. Sea to a depth of 1000 m is only 2-5 km from the edge of the reef.

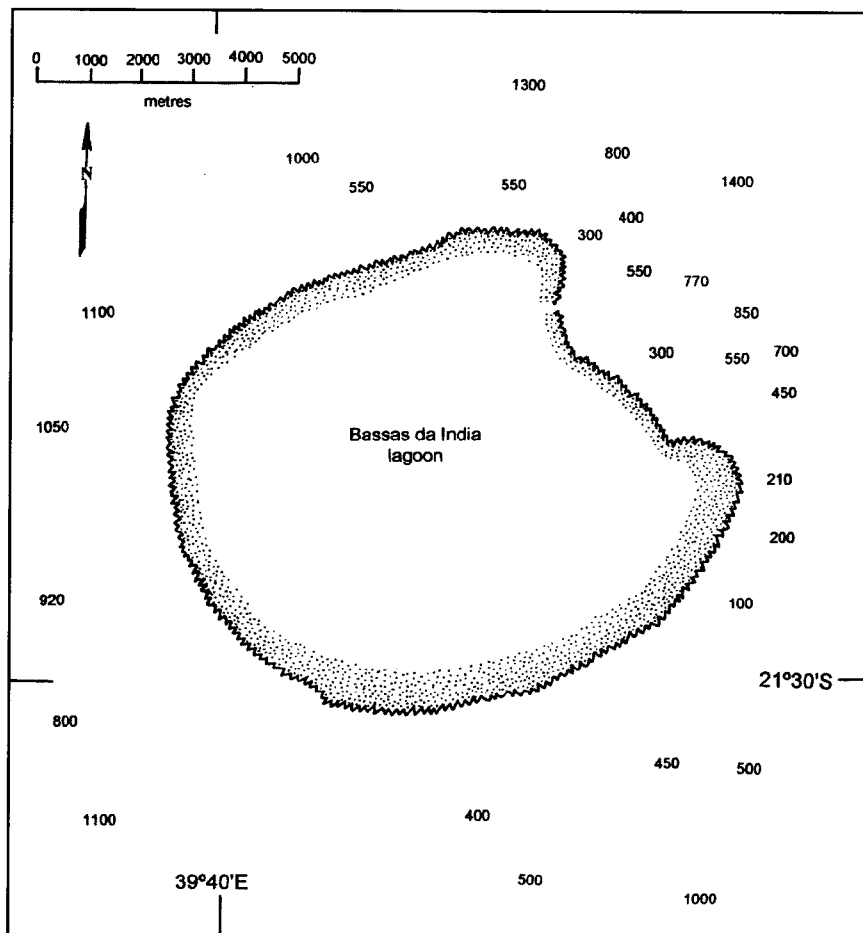


Fig. 3 - The Bassas da India atoll, redrawn from the map specified in Note 18.
Bathymetric depths are in metres

2. A small island, called *Europa* (fig. 4), bearing 145° (almost south-east) from *Bassas da India* and 60 nautical miles distant, with coordinates as follows: at its north-west point $22^{\circ}19'27''$ S, $40^{\circ}19'39''$ E; at its north-east point $22^{\circ}18'48''$ S, $40^{\circ}22'50''$ E; at the southern end $22^{\circ}22'32''$ S, $40^{\circ}21'41''$ E. It is roughly circular, with east-west diameter of 7.225 km, north-south diameter in the midline of 6.6 km, and a large, shallow embayment on the eastern side; there are white coral-sand beaches, small hills to a height of about 25 m, and various shrubs and trees. The 1000 m isobath is only 1.5 km offshore on the north-west side.

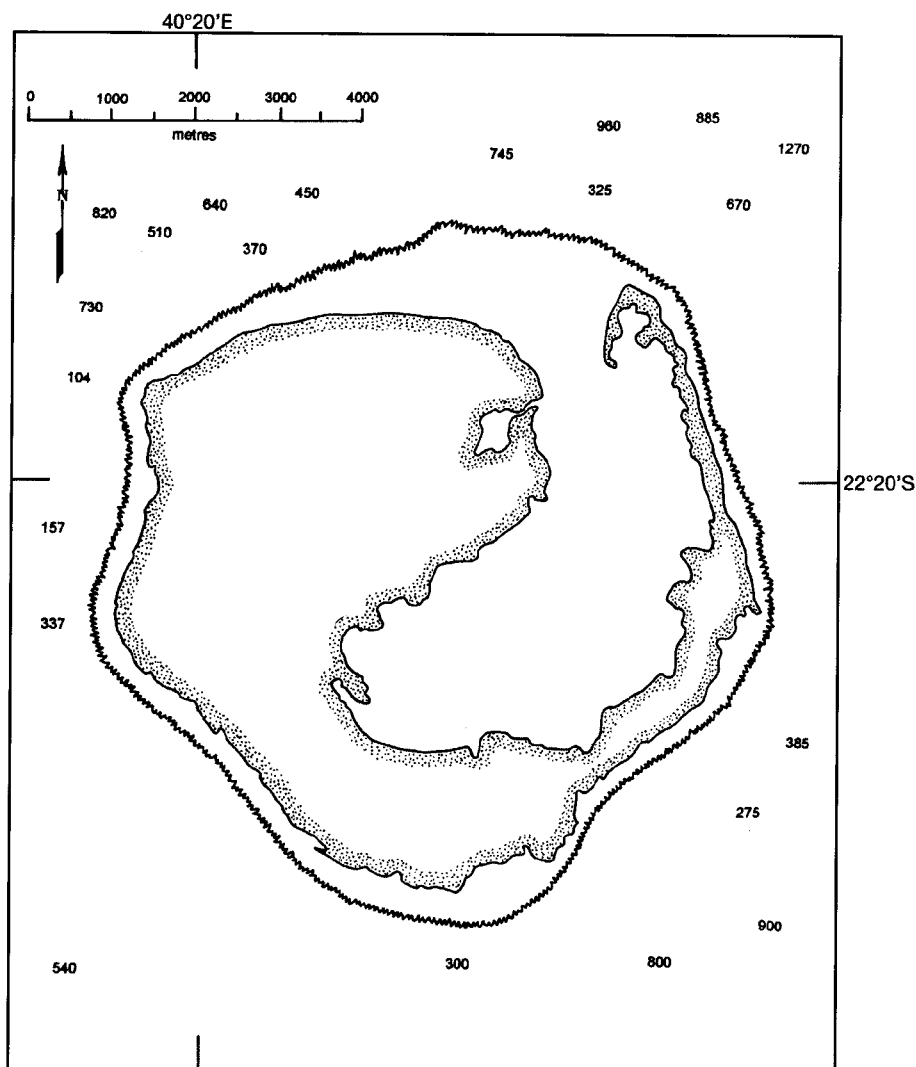


Fig. 4 - Europe Island redrawn from the map specified in Note 18. The outer limit of the surrounding coral is represented by the serrated line, and bathymetric depths are in metres

HISTORICAL PORTUGUESE CARTOGRAPHY OF THE SOUTHERN MOZAMBIQUE CHANNEL

In order to resolve the confusion over what the charts depicted as the *Baixos da Judia*, I made a survey of all the maps in the *Portugaliae Monumenta Cartographica*⁽⁹⁾ that included the western Indian Ocean or the Mozambique Channel. No chart could be expected to show the *Baixos* until after 1504, the year of its discovery. Indeed, the famous 'Cantino Planisphere' of 1502, while showing the east coast of Africa with remarkable accuracy, as well as Madagascar in much less accurate form, does not depict any of the islands or shoals in that region. In the chart next in chronological order, attributed to Jorge (?) Reinel (1510), the first representation of the *Baixos* appears.

The maps reveal that certain modes of depicting the *Baixos* were prevalent during various periods of the 16th and 17th centuries, that several forms of depiction were contemporaneous in the 16th century, and that modes of depiction were sometimes as characteristic of certain cartographers as were their ornate compass roses. The following classification of depictions was made:

- TYPE 1: Reinel Maps (1510-1522)
- TYPE 2: Square Feature (1513-1576)
- TYPE 3: Square Feature with Island (1565-c.1600)
- TYPE 4: Irregular Island Forms (c.1550-c.1560)
- TYPE 5: Homem Style (1558-1568)
- TYPE 6: Trefoil Style (1563-1576)
- TYPE 7: Triangular Style (1610-1681)

Type 1: Reinel Maps (figs 5-6)

This small group of five early maps is of great interest: three of them seem to depict the *Baixos* as comprising two entities; they also established a style that was copied by other cartographers for decades. The maps in this category are:

- PMC 9** – Attributed to J. (?) Reinel, 1510: depicts the *Baixos* as an oval of tiny crosses, the internal ones in no order, the whole trending about west-north-west to east-south-east.
- PMC 10** – Attributed to P. Reinel, 1517 (fig. 5): has a dark spot surrounded by a rough circle of dots, beneath which is the wording «bayxos da Judya», and above this a square made of dotted lines, divided by lines of dots into three vertical rectangular boxes in each of which is a vertical line, with the word «abrolho» (difficulties, obstacles) above.
- PMC 11** – Attributed to P. Reinel, c. 1522: faint details, apparently the same as PMC 10.
- PMC 12** – Attributed to J. Reinel, c. 1519 (fig. 6): shows a dark spot with «Judia» above, and above this, enclosed in a tripartite square made of dotted lines, are three vertical rows of larger, almost touching dots.
- PMC 13** – Attributed to P. (?) Reinel, c. 1522: polar view of the southern hemisphere, giving the *Baixos* surprising prominence, depicting it as a tripartite square of dotted lines, enclosing three equidistant vertical rows of short horizontal dashes.

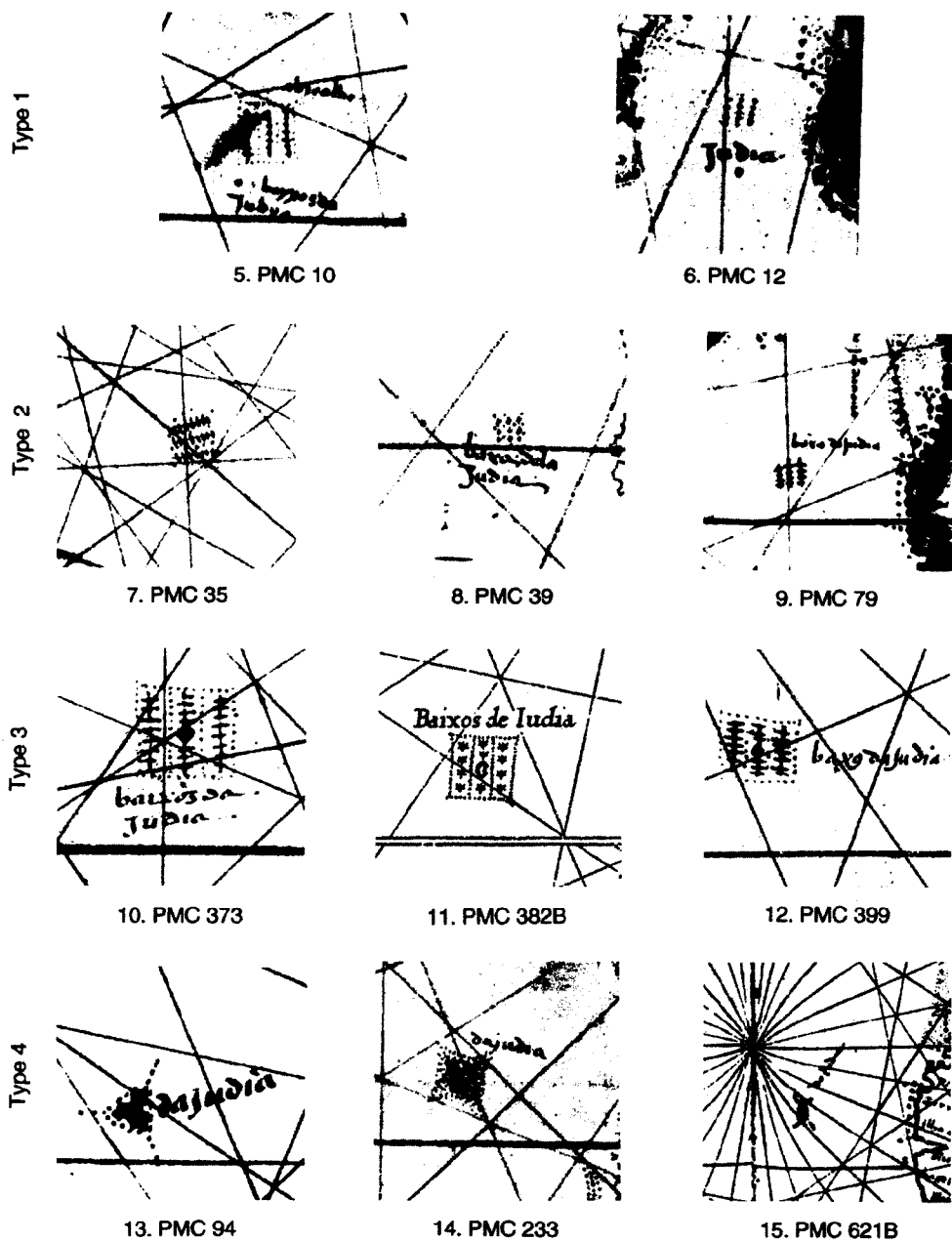


Fig. 5-15 – Depictions of the *Baixos da Judia*, Types 1-4, from charts in the *Portugaliae Monumenta Cartographica* (MC), as specified by the chart numbers. Orientation in each case is with true north to the top

The lower feature in PMC 10, 11 and 12 could be interpreted as a small island; the upper feature seems to depict a large shoal whose square form announces that its true outline was unknown. These are the only maps that may distinguish an island and a shoal as separate entities, the island south of the shoal and roughly in the same spatial relationship as that existing between the Bassas atoll and Europa island.

Type 2: Square Feature (figs 7-9)

This style of depiction was used by six cartographers. It features a squarish form, made up of rows of dots and divided internally into three almost equal, vertical rectangles by rows of dots; in each rectangle is a vertical form which is either a row of large dots, a line crossed by short, horizontal dashes, a line through a row of dots, or a row of small crosses. The maps in this category are:

PMC 35 (I) – F. Rodrigues, c. 1513 (fig. 7).

PMC 38-40 – D. Ribeiro, 1529 (fig. 8).

PMC 49 – G. Vicgas, c. 1537: two maps, more complex form with radiating lines of dots.

PMC 79 – Anon., c. 1545 (fig. 9).

PMC 27 – L. Homem, 1554: large world map.

PMC 409 – M. Perestrello, 1576.

Type 2 evidently represents a shoal only; the arbitrary form of a tripartite box enclosing three linear verticals is probably intended to express the lack of definite information about the geography of the *Baixas* area in those years. The use of this form continued long after it was stated in the *roteiro* of D. João de Castro (1538) that the *Baixas* was an island; probably this was the result of persistent copying of earlier maps.

Type 3: Square Feature with Island (figs. 10-12)

In this style, the tripartite square of Type 2, with three vertical lines in rectangular boxes of dots, is used, but with the significant addition of a form on the middle vertical feature, which may have been intended to represent an island. The depiction can be interpreted as representing an island *within* a shoal. The maps in this category are:

PMC 399 – Attributed to S. Lopes, c. 1565 (fig. 12).

PMC 373 – B. Lasso, 1590 (fig. 10): could be a copy of PMC 399.

PMC 382B – Attributed to B. Lasso, 1592-4 (fig. 11): Dutch publication.

PMC 362 – L. Teixeira, c. 1600: concentric boxes of stipples within one another, centrally with irregular form; this is rather different and almost intermediate to Type 4.

Type 4: Irregular Island Forms (figs. 13-15)

In this manner of depiction, there is a single dominant dark form in the *Baixas* area, in most cases enclosed in a pattern of dots; the form may be trilobed or almost so, or irregular,

or oval. The form evidently represents an island, and the surrounding stippling a shoal, both in arbitrary style. The maps in this category are:

- PMC 80** – Anon. c. 1550?: indefinite trilobed form, without surrounding stippling.
- PMC 94** – Anon. Livro de Marinharia, c. 1560 (fig. 13): trilobed form with enclosing lines of dots and radiating arms of dots.
- PMC 233** – Attributed to B. Velho, c. 1560 (fig. 14): irregular form in enclosing field of stipples with concave sides.
- PMC 621B** – Anon. Portuguese, 1547 (fig. 15): oval form with four short radiating rows of dots.
- PMC 194** – Anon. c. 1550-1560: almost trilobed form as in PMC 80 and 94, enclosed in subcircular field of stipples.

Type 5: Homem Style (figs. 16-18)

In most of the charts of Diogo Homem and André Homem, the depictions of the *Baixos* are essentially similar, highly idiosyncratic, and evidently more formally stylised renditions of the concept expressed in Type 4. With the exceptions of PMC 104 and 171, an island is represented by a vertically elongate shape with a lateral extension on the upper left side, in a sub-oval or elliptical enclosure of dots or small crosses. The maps in this category are:

- PMC 104** – D. Homem, 1558 (fig. 16): form resembling two overlapping diamond shapes, surrounded by radiating rows of spots.
- PMC 123** (top fig.) – D. Homem, 1561 (fig. 17).
- PMC 126** – D. Homem, 1561: crude world map to small scale, but *Baixos* shown, details indefinite, possibly like PMC 123.
- PMC 136** (two representations) – D. Homem, 1568 (fig. 18): fanciful depiction, surrounding ellipse of small crosses.
- PMC 137** (two figures) – D. Homem, 1568: slight variations of PMC 123.
- PMC 176** – Attributed to D. Homem, c. 1565: like PMC 123.
- PMC 171** – Attributed to D. Homem, dating «vague», c. 1565: an open, almost circular depiction, closely surrounded by a row of dots (this relatively simple form might indicate a date prior to 1558).
- PMC 191** – A. Homem, 1559: similar to PMC 123, form enclosed in an ellipse of dots.

Type 6: Trefoil Style (figs. 1, 19-20)

This individualistic and highly arbitrary representation of the *Baixos* (fig. 1) was more ornamental than informative, and was characteristic of the acclaimed atlases of Fernão Vaz Dourado. It features three separate diamond forms radiating from a central point, sometimes in different colours, enclosed closely by arcs of dots, and with three short radiating arms of dots. At best, a reference to the presence of an island within a shoal can be inferred. The maps in this category are:

- PMC 215** – L. Luís, 1563: three joined diamond shapes.
- PMC 267** (fig. 19), **268** – F. Vaz Dourado, 1570: as described above.

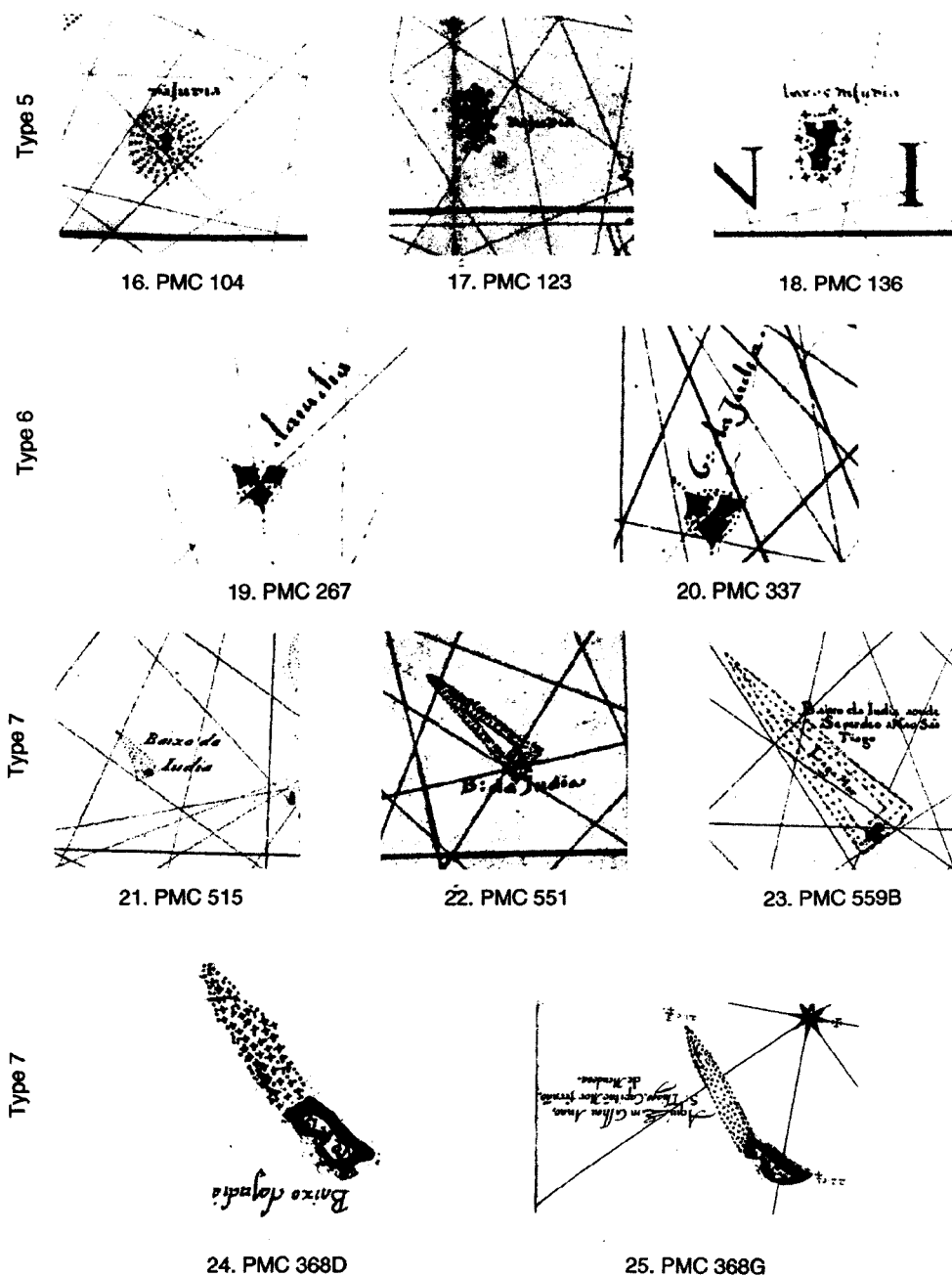


Fig. 16-25 – Depictions of the *Baixos da Judia*, Types 5-7, from charts in the *Portugaliae Monumenta Cartographica* (MC), as specified by the chart numbers. Orientation in each case is with true north to the top. In figs. 24 and 25 the writing is inverted as in the originals

- PMC 281** – F. Vaz Dourado, 1571, like PMC 267 but lower diamond open.
- PMC 282** – F. Vaz Dourado, 1571: similar to PMC 281, but lower diamond filled in.
- PMC 303, 304** – F. Vaz Dourado, 1575, similar to PMC 267.
- PMC 337** (fig. 20), **338** – Attributed to F. Vaz Dourado, c.1576: his trefoil design, PMC 338 resembles 281 in having lower diamond unshaded.
- PMC 322** – F. Vaz Dourado, 1580: completely different and anomalous, not a trefoil but a roughly circular, shaded form enclosed by a ring of dots, resembling PMC 171 of D. Homem and included here despite its abnormal character.

Type 7: Triangular Style (figs. 21-25)

This style is characteristic of 17th century maps. It is the only one used in that century and is distinctively different to all the earlier ones. A triangular format is used for the *Baixos*, which clearly represents a shoal trending south-east to north-west, and an island is marked at the south-eastern end. There is an evolutionary progression to the maps of João Teixeira Albernaz II, whose depictions after about 1677 are of an elongate triangular shoal enclosing a triangular lagoon. The sudden emergence of this style almost certainly results from the first reasonably detailed (though incomplete and partially incorrect) descriptions of the atoll; these appeared in the *roteiros* of Gaspar Ferreira Reimão (c.1610, 1612)⁽²⁰⁾ with their remarkable coloured maps of the Mozambique Channel, and in the *roteiro* of Aleixo da Motta (c.1621)⁽²¹⁾, as well as in the important anonymous account (evidently post-1640) appended to that *roteiro*, concerning the latitude and position of the *Baixos*⁽²²⁾. The maps in this category are:

- PMC 368** – G. F. Reimão, c.1610: Map D (fig. 24) depicts a rectangular island with an embayment on its south-western side; the island extends north-west into an elongate triangular shoal twice as long as the island. Map G (fig. 25) is similar, although the island has a different form and the shoal, about 1.6 times as long as the island, is angled relative to the long axis of the island. Latitudes are given for the south-eastern (22° 15') and north-western (21° 45') extremities, and a note records the loss of the *Santiago*. Map C from the *roteiro* published in 1612 gives another version of an island attached to an elongate shoal trending north-west, with a note about the shipwreck.
- PMC 461D** – Attributed to J. T. Albernaz I, c. 1628: slender triangle of stipples, island at SE extremity.
- PMC 466, 467B** – J. Teixeira I, 1630: small triangle of stipples with island in SE.
- PMC 498A** – J. T. Albernaz, c. 1640: small triangle.
- PMC 504B** – J. Teixeira I, 1643: small triangle.
- PMC 513** – J. Teixeira I, 1649: very small triangle with island.
- PMC 515** – J. Teixeira I, 1649 (fig. 21): curved triangle of dots, with island.
- PMC 527A, 532** – A. Sanches, 1637 and 1641: small, short, open triangle of stipples with island.
- PMC 533-4** – P. Roiz, 1632 and 1633: small, indistinct, like those of Sanches.
- PMC 538-9** – Anon., c.1630: atlas chart in colour, triangle of stipples, island represented by red spot.
- PMC 546** – J. T. Albernaz I or II, 1655: triangle crossed by median line.

- PMC 548** and **550** – J. T. Albernaz II, 1667 and 1676: small, open triangle of stipples, with island.
- PMC 551** – J. T. Albernaz II, 1667 (fig. 22): a different format appears, an elongate triangle of solid lines, hollow within, with basal spot representing island.
- PMC 555** – J. T. Albernaz II, 1665: hollow triangle of stipples with basal spot.
- PMC 559B** – J. T. Albernaz II, 1665 (fig. 23): large triangle with inner triangle and basal roughly three-lobed spot, a label «Laga Mar» and a note about loss of *Santiago*.
- PMC 561** – J. T. Albernaz II, 1665: hollow triangle with island.
- PMC 569** – J. da Costa Miranda, 1681: seems to be a copy of PMC 561.

CONCLUSIONS REGARDING PORTUGUESE CARTOGRAPHY OF THE *BAIXOS DA JUDIA*

The geographical realities of both an atoll and an island, separated by 60 nautical miles of deep sea, were never correctly represented in the entire period of Portuguese cartography from 1510 to 1681, except possibly at the very beginning in the three Reinél maps of c.1517, c.1519, and c.1522. PMC 10 (fig. 5) attributed to Pedro Reinél, seems definitely to show an island called *Baixos da Judia*, to the north of which is a large shoal described as dangerous. After the Reinél maps, Types 2-6 appeared, of which Type 2 had a long history (1513-1576), depicting only a shoal in a square format. A square depiction of a shoal with an island within (Type 3, 1565-c.1600) also had a long run, and there were the irregular island forms of Type 4 in the brief period of c.1550-c.1560. The Homem Style (Type 5) and the Trefoil Style (Type 6) were evidently elegant or artistic ways of depicting uncertainty. Type 7 appeared in the 17th century, with its characteristic triangular depiction of a shoal inclining south-east to north-west, and an island represented at the south-eastern end. This depiction seems to have been an attempt to draw together the varied data available to the cartographers: an island, a coral obstacle enclosing a lagoon, and the different latitude readings. With no clear evidence of two entities, they mapped a single elongate one. PMC 559B (fig. 23) is possibly the climax of this style, and culminates the long evolution of representations of the *Baixos* beset by enduring confusion over the geographical facts.

There is no doubt that the atoll was known before the beginning of the 17th century, apart from the fact of the *Santiago* being wrecked there. Several *roteiros* provide evidence of this. Vicente Rodrigues (2nd *roteiro*)⁽¹¹⁾ estimated $1\frac{1}{2}^{\circ}$ of shoal extending over 10-12 leagues (c. 59-71 km) south-east to north-west. Gaspar Reimão (voyages in 1589-97)⁽¹⁴⁾ obviously saw the atoll; he repeated the estimate of 10-12 leagues, noted the «small islet» in the south-east, and warned that the *Baixos* was dangerous because it lay transversely across routes to Juan de Nova. PMC 368G (fig. 25) evidently represents his clearest understanding of the geography, but it is wrong in many respects, especially in joining the shoal to the island. Aleixo da Motta⁽²¹⁾, who had made a voyage in 1605, also knew the atoll. In his *roteiro* of c.1621, he placed its north-western point at 21° and one-sixth, and its south-eastern termination at 22° ; one of its sides was described as very long and running across the path of ships.

Unfortunately, the most detailed and interesting description of the *Baixos* is anonymous. It is a pilot's account appended to Aleixo da Motta's *roteiro*, and seems to be of post-1640 date⁽²²⁾. He describes, in somewhat confusing style, a partial circumnavigation of the atoll which he placed at 21° and one-fifth; he saw large expanses of white coral, heavy surf on most

sides, and a large central lagoon («... a lake of sea with water as green as lime and very calm»). Nevertheless, he made its shape out to be triangular, and its length to be 16 leagues (about 95 km); in his calculations, he incorporated estimates from other *roteiros*, and he seemed to accept the belief that the atoll was connected to the island. This appears to be the most complete state of knowledge of the *Baixos* attained by the Portuguese pilots.

The quality and reliability of these recorded observations in most cases have to be accepted at face value. But the Portuguese mariners were handicapped by the technical resources of the time; equipment that every navigator would consider basic today, such as the telescope and the alidade, were not available then. The carracks they sailed in – some so massive that they were disparaged as «floating Babylons» or «wooden mountains» – were unsuited to exploration, being cumbersome, slow to manoeuvre, and impractical for sailing close to the wind. No seaman would have been willing to take such a vessel near an obviously dangerous reef. Incomplete and inaccurate observations could thus have been made.

Diogo do Couto, for example, in his account of the *Santiago* disaster, described the controversy over the identity of the wrecksite and the claim by the pilot that it was not the *Baixos da Judia*. Couto was certain that it was the *Baixos*, and, as a prelude to his examination of the pilot's defence, he described the atoll, which he claimed to have seen «...on our way to India in the year 1571, in the carrack *Chagas*.» Part of his description – certainly the detailed account of the coral – could only have come from the survivors who had actually been on the reef. Couto stated that the reef has «...four or five very large pointed rocks which look like trees from afar. This caused some pilots who saw them when sailing by some distance away, to be deceived into believing they saw trees, as we were also deceived when we saw them on our way to India.»

Couto may have been misled. There were rocks on the atoll which were the only dry places where castaways from the *Santiago* could get out of the water at high tide, when they were not on the wreckage. Some of those rocks are still there; they are irregular blocks of coral, possibly broken loose and thrown on to the surface of the reef during exceptionally violent cyclones. Today they are hardly more than two metres above the sea-surface at low tide, and they were probably not significantly higher in the 16th century⁽²³⁾. Regardless of what rocks stood above the general level of the reef at the time of Couto's voyage, the whole atoll would visibly have been covered by seawater, even at low tide. It would have been manifestly absurd to interpret a distant view of emergent rocks, across the vast expanse of water over the encircling coral and enclosed lagoon, as being of trees. Reports that pilots had seen trees on the *Baixos* could nevertheless have been valid, because they were based on sightings of the island. The island has a lagoon, and Couto may actually have seen this with a low background of real trees, at a distance that made resolution of details and spatial relationships difficult.

The evidence is strong that it was the *island* that pilots usually considered to be the *Baixos da Judia*. D. João de Castro wrote in 1538 that it was unmistakable: «... this that they call the Baixo da Judia is a low island with much greenery.» Details of shape and the presence of coves topped by sandy patches on the side facing Madagascar, given by castaways from the *Santiago* in defence of the pilot (see above), match the island. An abundance of seabirds was commonly mentioned in *roteiros* as a sure indication of close proximity to the *Baixos*; this is a characteristic of the island, but not of the atoll.

To summarise, the atoll had been seen sufficiently often prior to 1585 for it to be notorious as a danger to ships. The very word *Baixos* indicates that the feature originally discovered in 1504 must have been a shoal and thus probably could only have been this atoll. What is not yet explained is the uncertainty, controversy and faulty cartography that prevailed thereafter.

THE WRECK OF THE *SANTIAGO*

The circumstances resulting in the wreck of the *Santiago* can now be examined. Clearly, by 1585 no map existed that was even approximately correct in its depiction of the southern Mozambique Channel, unless there were mariners' charts of which no examples have survived, in which the atoll and the island were differentiated and correctly located. Shipboard charts in the second half of the 16th century may have had Type 3 (Square Feature with Island) or Type 4 (Irregular Island Forms) depictions, or even the primitive Type 2 (Square Feature), with all their vagueness and errors. If the assistant pilot had really seen a «very old» chart that showed the shoal where they were wrecked, it may have been one of the Reinell maps, but that also would never have ensured accurate navigation past the hazards of both the atoll and the island.

The debate over the latitude of the *Baixos* could not have arisen from any interpretation of the maps. Probably it was based on the varied experiences of numerous pilots over many years, and from information in *roteiros*. By 1585, the *roteiros* recorded almost consistently a latitude of 22° for the *Baixos*; in the second *roteiro* of Vicente Rodrigues (1591) he recorded 22° (obviously based on a sighting of the island). A reading of 22° was only an approximation, however, as that precise latitude is over the sea between the island and the atoll. This may have resulted from the difficulty of reading astrolabes to fractions of a degree, with a concomitant tendency to record the nearest full degree or half-degree. Disagreements and persistent errors in latitude readings reveal this difficulty⁽²⁴⁾.

A pertinent factor would have been the size of the astrolabes used; these instruments varied in size over time, and bigger ones, which came later, would have given more accurate readings. Mr A. Stimson⁽²⁵⁾, an authority on mariners' astrolabes, has informed me that a typical Portuguese bronze astrolabe of 1585 would have had a diameter of about 178 mm. The corroded astrolabe found at the *Santiago* wrecksite (now in the *Museu de Marinha*, Lisbon) was of about such a size. With a diameter of 178 mm, its circumference would have been 559 mm, so the space between degree markings could not have been more than about 1½ mm. Assuming accurate manufacture, good eyesight on the part of the pilot, and ideal viewing conditions, it would certainly have been possible to read to one-half of a degree; an estimation of one-third or one-quarter of a degree would have been less reliable.

The importance of seeing many seabirds when close to the *Baixos* was stressed in the *roteiros*. As C. R. Boxer⁽²⁶⁾ has noted, «...pilots relied on a combination of latitude-sailing, dead reckoning, and, above all, how to interpret nature's signs.» The island is a well-known focus of seabird life⁽²⁷⁾. The birds particularly evident there are two species of Frigate Birds (*Fregata* species), the Sooty Tern (*Sterna fuscata*) in profusion, Tropic Birds (two species of *Phaeton*), and the Common Noddy (*Anous stolidus*). By day these birds forage at sea, and they return to the island to roost at night. Their numbers diminish with distance away from the island, and few birds reach the atoll, these being mostly Frigate Birds and Sooty Terns on sporadic visits. Manuel Álvares (c.1545)⁽²⁸⁾ advised that pilots should steer so as to arrive at the *Baixos*, and that they could be certain that they were there if they saw many Frigate Birds at 22°. Vicente Rodrigues (c.1577) reported that on the west of the *Baixos*, Frigate Birds would be seen at 10-15 leagues (32-48 nautical miles) from the island, and some even up to 20 leagues (64 nautical miles); east of the *Baixos* at 10-15 leagues (32-48 nautical miles) they would not be seen. Other pilots gave similar advice.

According to Horsburgh's *India Directory*⁽²⁹⁾, the island was visible from the masthead of a sailing ship at 5-6 leagues (presumably 15-18 English miles, or 13-16 nautical miles approxi-

mately). A pattern of overlapping fields of visual signs, having the island as a common eccentric focus, can be defined. The island, with a diameter of about 7 km, would be visible within a circle having a radius of about 15 nautical miles, in which many birds could normally be seen. Out of sight of the island according to the *roteiros*, birds would be present predictably up to about 19 nautical miles to eastward; to the west, they could be commonly seen within about 48 nautical miles, and less often up to approximately 64 nautical miles; at the atoll to the north-west at about 60 nautical miles, they would be scarce. Such sightings of birds at sea, however, would give only approximate indications of longitude, with the possibility of a large error to the west of the *Baixos*. The direction of the island could, nevertheless, be indicated by the flight paths of the birds in the late afternoon when they headed for their roosts on the island. This, indeed, was an important element of the assertion by Gaspar Gonçalves that the *Santiago* had passed the latitude of the island: the birds had been seen flying to the south.

The true cause of the disaster comes to light if the changes of course made by the pilot are taken into account. In order to understand these, note should be taken of the standard sailing instructions for negotiating the eastern side of the Mozambique Channel⁽³⁰⁾. In the earlier decades of the 16th century, pilots were advised to look for the *Baixos* as a means of establishing longitude, and to pass it on its eastern side. Once past latitude 22°, pilots set a course of about north-north-east, in order to arrive on the western side of the small island of Juan de Nova (Fig. 2) just south of 17° latitude, from where a course due north, which would compensate for the strong south-westerly Mozambique current, would bring them to the African coast at Mozambique Island. This was the route advised by D. João de Castro, Vicente Rodrigues and others. In later decades, it was found to be safer and surer to sail to the south-western coast of Madagascar between the latitudes of 23½° and 22°, and then to proceed up the Channel on a course for Juan de Nova. This route was described in 17th century *roteiros*, such as that of Gaspar Reimão (1612) who dismissed the old practice of looking for the *Baixos* as a means of fixing longitude; he warned of a deviation of the compass to the north-west, long known by pilots to occur between latitudes 23° and 22° when close to Madagascar. His further instructions set a course for Juan de Nova.

At midday on 18 August 1585, with seabirds in sight, Gaspar Gonçalves measured the height of the sun and calculated latitude to be 24°. He set a course to the north-east, evidently seeking to bring the *Santiago* closer to the Madagascar coast, and to correct for the north-westerly deviation of the compass that he either detected or believed would occur. The next day, he measured latitude as 22° plus a little less than one-third, and he considered that these factors together (compass deviation, north-east course, and latitude measurement) showed the ship to be east of the *Baixos*. In such a situation, the recommended course was north-north-east, and this was ordered by him and maintained until sunset, when he again changed course to the north-east, perhaps to compensate for continuing compass deviation to the north-west. The main cause of the wreck is obvious: the ship, in fact, was far to the west of its estimated position, possibly by as much as 1° of longitude⁽³¹⁾, and the pilot had unwittingly placed it on course for the atoll.

The reason for this miscalculation probably lay in the voyage through the latitudes of present-day northern KwaZulu-Natal, during which the pilot had to estimate the position of the ship as he directed it towards Madagascar. In the *História Trágico-Marítima* it is related how a decision came to be taken, contrary to the King's instructions, not to proceed to India on the 'outer' route east of Madagascar, but to take the 'inner' route up the Channel, so that the *Santiago* could go to Mozambique Island. It was in the approach to the Channel that the stage

was set for the disaster. In the month of August, the predominant currents and winds south of Madagascar are from the east⁽³²⁾. D. João de Castro had already described in 1538 how a ship could go astray when approaching the Channel, as a result of the pilot's not compensating enough for these winds and currents, and the swells from the east, that continually strike the vessel and take it westwards. He wrote of the *Baixos*, «It is true that often pilots fall on this place without wanting to, believing they are navigating well.»

Gaspar Gonçalves certainly considered the *Baixos da Judia* to be the island. This is shown by his confidence in the evidence of the flight paths of birds in the late afternoon, his confidence that the latitude of the *Baixos* was about 22°, and his knowledge of the appearance of the place. Pilots were advised to look for it, and he probably saw it on previous voyages when he successfully followed sailing instructions and navigated the passage between

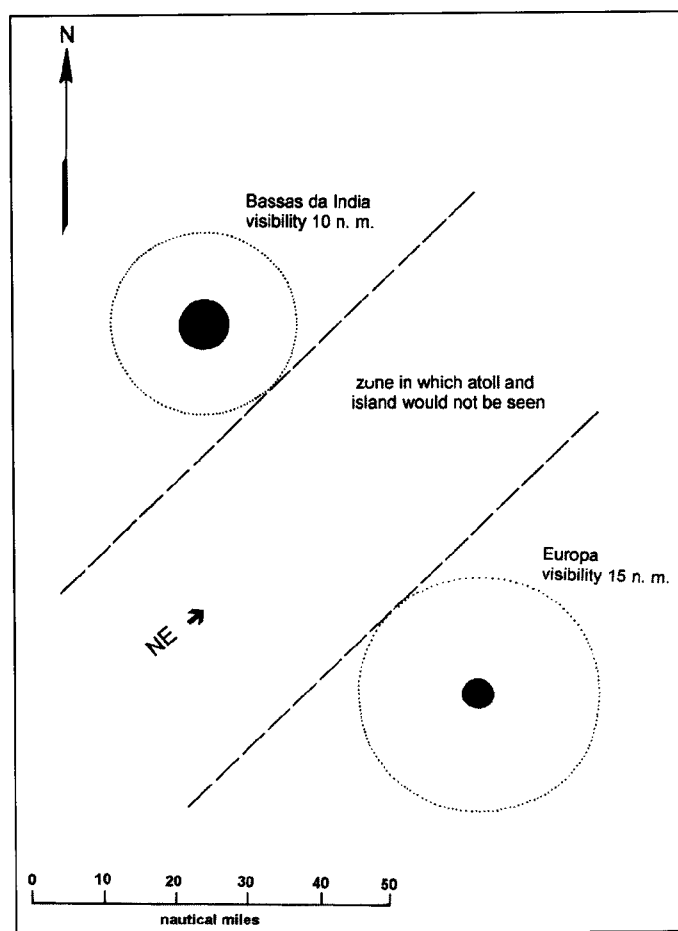


Fig. 26 – Diagram representing the atoll (Bassas da India) and the island (Europa) as solid round forms within their circles of visibility, and the zone between them in which a ship on a north-east course could pass without sighting either

the island and the coast of Madagascar. Only ships that went west of the island could have encountered the atoll. In the context of his own experience, Gaspar Gonçalves was probably justified in insisting that the *Santiago* was wrecked on an unknown reef.

An explanation of the confusion and errors in the cartography and *roteiros* now emerges. Ships sailing the usual north-eastern course towards Madagascar might see the island if well navigated; either they would pass to the east close enough for it to be seen, or they would pass beyond its range of visibility (about 15 nautical miles). Ships moderately off course to the west of it might see the island if they intersected its circle of visibility, or they might pass between the island and the atoll and see neither, if their north-east course lay between the circles of visibility of both features. Fig. 26 shows how a ship could sail anywhere in a path about 33 nautical miles wide, transecting a line between the atoll and the island, and not see them. Ships further to the west would encounter the atoll. Depending on their westward displacement, pilots might see the one, the other, or neither – a situation ripe for confusion and contradiction. Not many pilots may have made the journey to India sufficiently often to have encountered both atoll and island. The whole debate about the location and identity of the *Baixos da Judia* came about because of one of the oldest, most intractable and threatening problems to plague mariners at sea: the lack of a means of measuring longitude.

It is an open question whether the abrupt change that occurred in the style of cartographic representation of the *Baixos da Judia* early in the 17th century – to the Triangular Forms of Type 7 – may have been a result of the sensational loss of the *Santiago*. It so happens that this shipwreck is the only one recorded in the great corpus of maps constituting the *Portugaliae Monumenta Cartographica*. Perhaps the disaster stimulated new efforts to improve knowledge of the Mozambique Channel.

THE BAIXOS DA JUDIA ON MODERN MAPS

Although the atoll where the *Santiago* was wrecked was mapped and described as part of the *Baixos da Judia*, there is no doubt that most Portuguese pilots during the Age of Discoveries associated this name with the island in the southern sector of the Mozambique Channel. Given these historical circumstances, it is remarkable that modern maps name this island as *Europa* and restrict the name *Bassas da India*⁽³³⁾ to the atoll. Only the atoll, in fact, now has the name that it used to share with the island, and the island has been renamed. How did this come about? The answer lies in the history of British cartography of the Mozambique Channel.

The decline of Portuguese cartography in the 17th century was paralleled by the profusely documented rise of seafaring in the Indian Ocean by other European nations – by the Dutch, later the British, the French and others. Associated with this, cartography developed in Holland and Britain during the 17th and 18th centuries, and also in France and Germany. If maps from these countries are examined, it becomes evident that Portuguese maps provided widely-used paradigms in respect of the *Baixos*:

1. The *Baixos* was given the same prominence that the Portuguese gave to this area, even on world maps.
2. The uncertainties and misrepresentations of the Portuguese maps were repeated, and a single, overlarge entity was depicted in the *Baixos* area.

3. Various forms of depiction used by the Portuguese were sometimes copied quite precisely; for example, the open triangle of Type 7 appears on a French map⁽³⁴⁾ of 1742 and a Venetian map⁽³⁵⁾ of 1691, and copies of other triangular forms of Type 7 in British⁽³⁶⁾ and French⁽³⁷⁾ maps of the 17th century. Type 3 depictions were often copied⁽³⁸⁾. Most commonly, there were variations of Type 4 (Irregular Island Forms), featuring a roughly round or suboval form surrounded by radiating lines of stipples. Sometimes a large shoal was suggested by a cloud of dots.
4. Forms of depiction different to those of the Portuguese also appeared, such as groupings of irregular blobs, and various amoeboid shapes.

Probably each nation with an East India company developed its own history of understanding about the nature and location of the *Baixas*, based on exploration by its own mariners. I have not attempted to research this large field, but give an example from the Dutch literature. In an atlas by Jan de Marre and Johannes van Keulen (Amsterdam, 1753)⁽³⁹⁾, reference is made to sightings of the *Baixas* by Dutch ships in the years 1624, 1671, 1686 and 1705, and to an unspecified French description of it. Latitude readings of 22°10' in 1705 and 21°14' in 1686, imply that both the atoll and the island were seen.

By 1721⁽⁴⁰⁾, British maps were still using versions of Type 4 and Type 7 depictions for the *Baixas*. A portent of change came in 1774, when a ship called the *Europa*, of the East India Company⁽⁴¹⁾, sighted both the island and the atoll on Christmas Day. Coordinates of about 22°35' S and 42°18' E were measured for the island, placing it a little too far south and almost two degrees too far east. Coordinates for the atoll were measured as follows: about 21°25' S, 41°22' E; this was almost the correct latitude, but more than half a degree too far to the east.

On 23 August 1784, the British naval vessel *Royal Admiral* under Captain Huddart⁽⁴²⁾ was in the Channel and relocated what the *Europa* had found. Coordinates for the island were recorded as follows: 22°26' S, 41°37' E, more than a degree too far to the east; and for the atoll: 21°30' S, 40°19' E – latitude correct for the southern end, longitude a little over 1/2° too far east. A decision appears to have been taken that the atoll would be named *Europa Rocks*. British mariners apparently always had the perception that the name *Bassas da India* belonged to the island, so the atoll may have seemed to be previously unnamed⁽⁴³⁾.

A chronological sequence of maps illustrates how soon these developments were noted by cartographers in London. A map by J. W. Payne⁽⁴⁴⁾, dated 1792, still showed the *Baixas* area as a single feature, represented by four spots and labelled *India [Island]*. Map 13 in an atlas by W. Heather⁽⁴⁵⁾, published in 1796, distinguishes the atoll which is named *Europa*, from the island which is named *Bafsas of India*; both are approximately in their correct positions. In an atlas by R. Laurie and J. Whittle⁽⁴⁶⁾ published in 1800, Map 41, relates how both the *Europa* and the *Royal Admiral* had clarified the geography of the *Baixas* area; the atoll is named *Europa Rocks*. Finally, an 1828 map by Samuel Arrowsmith⁽⁴⁷⁾ published the earliest transposition of the names that I have found: the atoll had become *Bassas da India*, and the island was renamed as *Europa*. This was a result of an important cartographic survey commissioned by the British Admiralty, which was undertaken in the years 1822-6.

In August 1821, the Admiralty appointed Captain W. F. W. Owen to the command of the ship *HMS Leven*. Together with the *HMS Barracouta*, he went to survey extensive parts of the west and east African coasts and the coast of Madagascar. The expedition sailed in January 1822, and commenced work on the Mozambique coast in August. There are several formal accounts of this remarkable survey⁽⁴⁸⁾, and it is described in a modern biography of Owen⁽⁴⁹⁾.

Owen had been instructed to include in his surveys the numerous islands and shoals around Madagascar. In February 1823, he mapped the *Baixas* area from the *Leven*; his original manuscript map is preserved in the Hydrographic Office of the Ministry of Defence in Taunton, U. K.⁽⁵⁰⁾ The atoll was very incompletely mapped; the ship was brought around the eastern side, giving it a wide berth, and a survey was made only from the south-east. As a result, the atoll was wrongly perceived to be triangular in shape (fig. 27), extending to the north-west (calling to mind the anonymous description of it appended to the *roteiro* of A. da Motta, *vide supra*). The depiction of the island was rather better, but, being so low, its true outline could not be seen, and the *Leven* was not taken right around it. On this map the island, apparently for the first time, was called *Europa* and the atoll was called *Bassas da India*.

I have not been able to find an explanation as to why Owen, presumably in consultation with his officers, decided to switch the names around. In the published journals of the voyage, and in his manuscripts and Remark Books which I examined at the Hydrographic Office, no reasons were given. Volume 2 of the published journals (pp. 205-6) includes the following passage: 'We arrived at St Augustin's Bay [Madagascar] on the 20th of August [1825], and the next day sailed for Delagoa, where we anchored off the Portuguese Fort on the 28th, having in our way examined the low coral island of Bassas da India, by us named Europa Island.'

This arbitrary and unwarranted transposition of the names by Owen was a corruption of the history of Portuguese navigation in the Mozambique Channel. That part of the *carreira da Índia* was one of the most difficult and hazardous that the Portuguese pilots had to face. Consequently, the literature of seafaring during the Discoveries contains numerous references to the *Baixas da Judia*, but these now require explanation as to what was meant by that name.

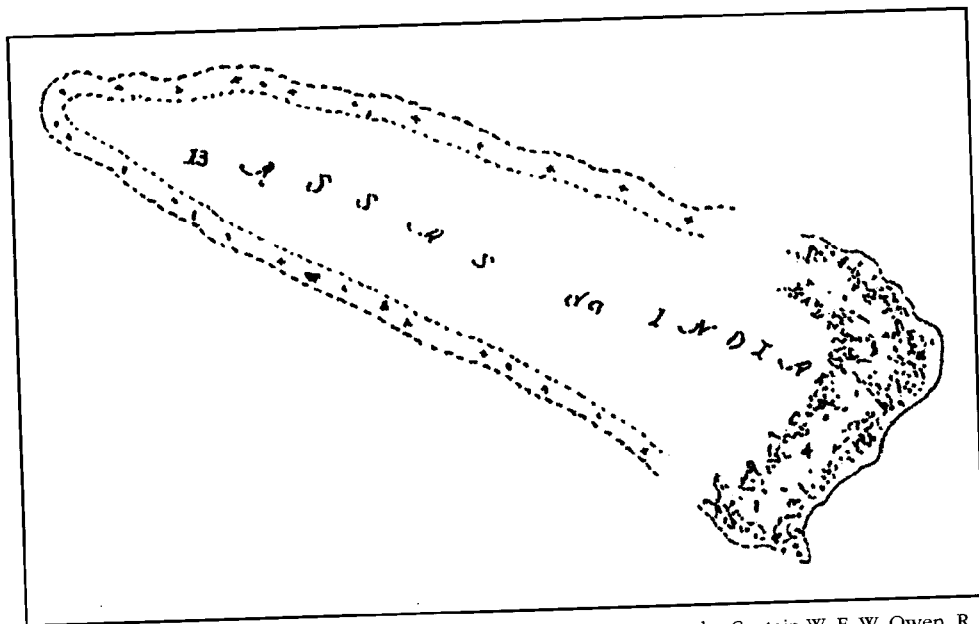


Fig. 27 – Hand-drawn map of the Bassas da India atoll, from the survey by Captain W. F. W. Owen, R. N. This is an enlarged and retouched copy of the original (see Note 50) which measures 76 mm along its greatest length and lacks a scale

In widely used publications by the Hydrographic Office, such as *The African Pilot* (from its early editions in the 1860s) and the modern *South Indian Ocean Pilot*, the claim has been routinely made that the *Bassas da India* atoll was «discovered» by the *Europa* in 1774. That is a flagrant misrepresentation: the Portuguese mariners found it in the 16th century, and hundreds of castaways from the *Santiago* died there in 1585. The record should be corrected.

ACKNOWLEDGEMENTS

My research on the wreck of the *Santiago* and on the cartographic history of the Mozambique Channel began in 1981, when the Natal Museum was fortunate to acquire a magnificent set of bronze cannons from the ship, found on the Bassas da India atoll by Mr Ernst Klaar and his family. It was soon evident that no meaningful progress could be made until I had access to Portuguese libraries and archives, so visits to Lisbon were made in 1985 and 1993. By then, it had become apparent that a solution to problems associated with the names of the atoll and Europa Island must reside in the history of British cartography. Visits to the National Maritime Museum in Greenwich, and to the Hydrographic Office of the Ministry of Defence in Taunton, U. K., consequently followed in 1993. All this could not have been accomplished without help and advice at each step of the way; it was my good fortune that these were always freely forthcoming.

Being dependent on having translations of crucial Portuguese writings into English, my special thanks must go to Mr José A. Cotta of Lisbon, for his careful and scholarly translations of the accounts of the *Santiago* disaster by Manuel Godinho Cardoso and Diogo do Couto – and to Dr Tony de Freitas of Durban, for his excellent translations of selected passages from the *roteiros* listed below.

In Lisbon, I had the benefit of the guidance and kindness of Colonel Nuno Valdez dos Santos, for which I am deeply appreciative. For making available the library of the *Museu de Marinha*, and for expediting my research there, I thank Rear-Admiral Manuel Vilarinho (Director in 1985), Captain António Cardoso (Deputy-Director in 1985), and Captain Pedro Luís da Costa Gomes Lopes (Deputy-Director in 1993). Thanks are due also to Mr Ronald Bishop Smith for facilitating my work in Lisbon in various ways.

The important results obtained during my visit to the National Maritime Museum were due substantially to generous help received from Mr Brian Duncan Thynne, in locating relevant maps, atlases and books. The efficiency and helpfulness of the library staff were also much appreciated.

At the Hydrographic Office of the Ministry of Defence at Taunton, I was assisted by Mr K. Atherton and Captain R. J. Campbell, who made available the required maps and documents from the Archives under their control.

For critical reviews of the text of this paper, I am grateful to Mr John M. Deane, and Dr David A. Barraclough and Mr Gavin Whitelaw of the Natal Museum.

Finally, I acknowledge with sincere appreciation the constant support of the Council of Trustees of the Natal Museum.

NOTES

(¹) Boxer, C. R. *The Tragic History of the Sea, 1589-1622. Narratives of the shipwrecks of the Portuguese East Indiamen São Thomé (1589), Santo Alberto (1593), São João Baptista (1622) and the journeys of the survivors in South East Africa*. Hakluyt Society, 2nd series, vol. cxii, Cambridge, 1959, pp. vi-vii.

(²) Maggs, T. 'The Great Galleon São João: remains from a mid-sixteenth century wreck on the Natal South Coast.' *Annals of the Natal Museum*, vol. 26 (1), pp. 173-86, 1984.

(³) Auret, C. and Maggs, T. 'The great ship São Bento: remains from a mid-sixteenth century Portuguese wreck on the Pondoland coast.' *Annals of the Natal Museum*, vol. 25 (1), pp. 1-39, 1982.

(⁴) Stuckenberg, B. R. *The story of the wreck of the Santiago. A brochure accompanying the exhibition in the Natal Museum*. 20 pp., 1982.

(⁵) Cardoso, Manuel Godinho. *Relação do Naufrágio da nau «Santiago» no ano de 1585, e itinerário da gente que dele se salvou, escrita por Manuel Godinho Cardoso, e agora novamente acrescentada com mais algumas notícias*. In: Bernardo G. de Brito, *História Trágico-Marítima*, Lisbon, 1735-6. This was translated for me by Mr J. A. Cotta. There have been numerous editions in many formats, so page numbers have not been cited. Another English translation which I consulted was: Ley, C. D. *Portuguese Voyages 1498-1663*. J. M. Dent & Sons Ltd., Everyman's Library No. 986, London, 1947, pp. 260-77. This stops at the list of people departing from the reef in the longboat; it omits the debate over the identity of the reef.

(⁶) Duffy, J. *Shipwreck and Empire. Being an account of Portuguese maritime disasters in a century of decline*. Harvard University Press, Cambridge Mass., 1955, p.33.

(⁷) Linschoten, John Huyghen van. *The Voyage of John Huyghen van Linschoten to the East Indies*. Book 1, Volume 1 (Ed. A. C. Burnell), pp.176-80. This edition, published by the Hakluyt Society of London in 1885, was based on an English translation of 1598 titled *John Huighen van Linschoten his Discours of Voyages into ye East and West Indies*. The old English has been retained in quotations.

(⁸) Couto, Diogo do. *Décadas da Asia. Decada Decima da Historia da India*. Livro VII, Capítulo I-III. Lisbon, 1788, pp.121-43. Mr J. A. Cotta undertook a translation of this for me. Several editions widely separated in time are available, so I have not cited page references. Biographical details are from Boxer, *Tragic History of the Sea* etc., 1968 (note 10), pp.7-8.

(⁹) The recovery of items from the *Santiago* at the wrecksite shows that the ship did indeed come apart on the upper surface of the reef beyond its steep outer face. This used to be a puzzle: it was not evident how the hull (without its bottom) got so far over the top of the coral. Cardoso wrote, however, that at high tide the water over the atoll was deep enough '... to cover a standing man, no matter how tall.' This suggested that the ship could have travelled some distance on to the reef if the tide had been high at the time of impact ('...shortly before midnight'). In 1984, I asked Dr G. B. Brundrit of the Institute of Oceanography, University of Cape Town, if he could calculate the time of high tide at the Bassas da India on the night of 19 August 1585. With the aid of a computer, he found out that high tide was at 23h44. *Quod erat demonstrandum!* I am grateful to Dr Brundrit for his interest in making this calculation.

(¹⁰) Strong criticism and contempt of pilots and sailors in general were also a feature of some other shipwreck accounts in the *História Trágico-Marítima*. In this case, the reader can only wonder at the unsolicited advice and disputes to which Gaspar Gonçalves was subjected. He was, after all, a practised professional who had already successfully navigated ships between Portugal and India, and he carried the enormous responsibility of ensuring a safe voyage for the *Santiago*. It would have been irresponsible to have accepted an astrolabe reading by somebody else as more accurate than his own. See: [1] Boxer, *Tragic History of the Sea* etc., 1959 (note 1), p.11. [2] Boxer, C. R. *Further selections from The Tragic History of the Sea 1559-1565. Narratives of the shipwrecks of the Portuguese East Indiamen Aguia and Garça (1559) São Paulo (1561) and the misadventures of the Brazil-ship Santo António (1565)*. Hakluyt Society, Cambridge University Press, 1968, pp.9-10. [3] Duffy, *Shipwreck and Empire*, 1955 (note 6), pp.71-6.

(¹¹) Boxer, *Tragic History of the Sea* etc., 1959 (note 1), p.80, p.95.

(¹²) The name of this part of the Mozambique Channel occurs in a variety of spellings in the Portuguese maps. For this study, I have adopted *Baixos da Judia* (*Baixos* = shoals).

(¹³) The term 'league' here and elsewhere in the text refers to the Portuguese league, equal to 5920 metres or 3.197 nautical miles.

(¹⁴) The origin of the name *Baixos da Judia* has been attributed to João Gomes de Abreu, captain of a ship called the *Judia*, which took part in an exploration of the west coast of Madagascar in 1506. See: A. Fontoura da

Costa, *A Marinharia dos Descobrimentos. Bibliografia Náutica Portuguesa até 1700*. Lisbon, 1933, p. 219, footnote 436.

(¹⁵) It was shown by A. Fontoura da Costa, op. cit. (note 14), that the *Baixos* was discovered by Lopes de Abreu, captain of a galleon in a fleet that sailed for India from Lisbon on 22 April 1504.

(¹⁶) Castro, João de. *Roteiro de Lisboa a Goa* [1538]. Edited by João de Andrade Corvo, Lisbon, 1882, Academia Real das Sciencias, pp. 298-9. Dr A. de Freitas translated passages from this *roteiro* and the others cited below.

(¹⁷) Roteiros of Vicente Rodrigues. See: A. Fontoura da Costa. *Roteiros Portugueses Inéditos da Carreira da Índia do Século XVI. III Primeiro Roteiro, de Vicente Rodrigues*. Agência Geral das Colónias, Lisbon, 1940, pp. 87-116. A. Fontoura da Costa. *Roteiro da Navegação e Carreira da Índia, com seus caminhos e derrotas, sinais, e aguagens e diferenças da agulha: tirado do que escreveu Vicente Rodrigues & Diogo Afonso, pilotos antigos*. Lisbon, 1940, Agência Geral das Colónias.

(¹⁸) Coordinates were taken from the following chart: No.6643, *-Iles et Récifs du Canal de Mozambique-*. Service Hydrographique et Océanographique de la Marine, France. Edition no. 2, 1991.

(¹⁹) Cortesão, A. and Teixeira da Mota, A. *Portugaliae Monumenta Cartographica*, 6 vols., Coimbra, 1960. This magnificent work contains reproductions of all Portuguese maps dating from the Age of Discoveries that had been found up to that time. As the maps are numbered sequentially throughout the volumes, it has been convenient for me to identify them by these numbers, prefixed with the initials PMC.

(²⁰) Of the *roteiros* of Gaspar Ferreira Reimão, a published one dated 1612, and an undated manuscript copy from c.1610, are discussed by the authors of the *Portugaliae Monumenta Cartographica* (note 19), vol. 3, pp. 82-4. Map C is from the printed *roteiro*; maps G and D are from the unpublished *roteiro* of c. 1610, and it is not known whether they were available to pilots; the three maps are attributed to the artist Luís Teixeira. See also: [1] *Roteiro da Carreira da Índia 25 de Março de 1600. Manuel Monteiro e Gaspar Ferreira (Reimão) estando presente João Baptista Lavanha*. In: A. Fontoura da Costa, op. cit. (note 11, no. 2), pp. 133-74. [2] Leitão, H. *Dois Roteiros do Século XVI, de Manuel Monteiro e Gaspar Ferreira Reimão, atribuídos a João Baptista Lavanha*. Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, Lisbon, 1963, pp. 14, 50-2.

(²¹) Pereira, G. *Da Viagem de Lisboa á Índia nos Seculos XVI e XVII*. Sociedade de Geographia de Lisboa. Lisbon, 1898. *Roteiros* of V. Rodrigues and Gaspar Manuel, pp. 15-81; of A. da Motta, pp. 93-210.

(²²) Pereira, G., op. cit. (note 21). The contribution by an anonymous author is on pp. 171-9. A. Fontoura da Costa, op. cit. (note 14), par. 234, states that this was published after 1640, evidently because the writer records that he saw the *Baixos* in that year.

(²³) Some of the «rocks» on which castaways sought refuge are, at least today, no more than a few irregular masses of coral of different sizes. One is much larger than the others; it is horizontally extended, considerably undercut at the base, and prominently pointed sideways at one end. A photograph given to me by Mr Charles Norman shows him standing by it at low tide; the upper surface of the rock is level with the top of his head. That, probably was one of those on which some of the castaways took refuge, was shown by Mr Norman's discovery, through the use of a metal-detector, of some silver 8-reales cruzados embedded in dead coral at the foot of the rock. Cardoso recorded that the ship carried a vast quantity of such coins. Although the money was irrelevant to their survival, ... a few of the common people were so dominated by greed that they stuffed their personal sacks with these coins. Perhaps some of them went later to the rocks, where they abandoned the useless impediment of money when their circumstances became increasingly desperate.

(²⁴) The many erroneous records of the island at 22°, and the diverse latitude readings aboard the *Santiago* on 19 August, are examples.

(²⁵) Personal communication from Mr A. Stimson of the National Maritime Museum, Greenwich. Information on the size of astrolabes is available in Stimson, A. «The Mariner's Astrolabe. A Survey of 48 Surviving Examples.» *Revista da Universidade de Coimbra*, 1985, vol. 32, pp. 573-606.

(²⁶) Boxer, *Tragic History of the Sea* etc., 1959 (note 1), p. 14.

(²⁷) I am grateful to Prof. G. L. Maclean and Dr. R. van der Elst for information on the birds of Europa Island and Bassas da India.

(²⁸) Fontoura da Costa, A. *Roteiros Portugueses Inéditos da Carreira da Índia do Século XVI. II - Coleção de Roteiros, de Manuel Álvares*. Agência Geral das Colónias, Lisbon, 1940, pp. 25-86.

(²⁹) Horsburgh, J. *India Directory, on Directions for Sailing to and from the East Indies, China, New Holland, Cape of Good Hope, Brazil and the Interjacent Ports*. London, 1816, 2nd edition, p. 166.

(³⁰) For an account of the problems of navigation in the Mozambique Channel, see H. Leitão, op. cit. (note 20), pp. 35 ff.

(³¹) It is instructive to plot the course of the *Santiago* backwards from the atoll, using the latitudes measured on 18 and 19 August, and the changes of direction. A possible course that the pilot believed the ship was on can be estimated; because the pilot could not see the island to westward at midday on the 19th, he would have considered that the ship was outside its range of visibility from the masthead (about 15 nautical miles), and thus possibly at 40°25' E longitude. As his actual longitude at that time was about 39°09' E, he may have been 1¼° west of his assumed course.

(³²) Information from *South Indian Ocean Pilot*, 8th edition, Hydrographic Office, N.P.39, 1971. Diagram 2 (Currents – August), Diagram 4 (Winds – August).

(³³) This version of the name is now used internationally on maps. The word *Bassas* seems to be an Anglicization of *Baixos*; it could not be found in English, Portuguese or French dictionaries which I consulted. The corruption of the word *Judia* to *India* is easily explained through misreadings of handwritten script on old maps, in which the capital 'J' sometimes resembled capital 'I' and the letter 'u' was written in a way that made it resemble the letter 'n'. This corruption probably evolved during the 17th century, when Portuguese cartography declined and was gradually supplanted by the maps of other European nations sailing to the Indies.

(³⁴) *Afrique selon les Relations les plus Nouvelles Dressée...* Published by J. B. Nolin, Paris, 1741.

(³⁵) *L'Africa divisa nelle sue Parti secondo le piu moderne, relationi colle scoperte dell'origine e corso del Nilo...* Published by V. M. Coronelli, Venice, 1691.

(³⁶) *Africa divided according to the extent of its Principall Parts in which are distinguished one from the other Empires, Monarchies, Kingdoms, States and Peoples which at this time inhabit Africa.* Published by W. Berry, London, 1680.

(³⁷) *L'Afrique divisée suivant l'estendue de ses principales parties ou sont distingués les uns des autres, les Empires, Monarchies, Royaumes, Etats et Peuples qui partagent aujourd'hui l'Afrique sue les Relations les plus Nouvelles par le Sanson.* Published by A. H. Jaillot, Paris, 1674.

(³⁸) For example: *Africae Tabula XII.* Published by L. Sanuto, Venice, 1588.

(³⁹) De Marre, Jan and Van Keulen, Johannes. *Die Nieuwe Groote Lichtende Zee-Fakkel van Oost-Indiën.* Amsterdam, 1753, pp. 5-6. I am grateful to Dr A. P. Nelemans for a translation.

(⁴⁰) For example: *A New Map of Africa from the latest Observations.* Published by J. Senex, London, 1721.

(⁴¹) The *Europa* was en route to Bombay during her third voyage to the East Indies. See: Hardy, C. *A Register of Ships employed in the Service of the Honourable The United East India Company from the year 1760 to 1810.* London, 1811, p.59.

(⁴²) The observations of the shoal and the island by the *Royal Admiral* are recorded by Horsburgh, op. cit. (note 29), and on the chart by Laurie and Whittle described in note 46. The information is repeated in various other publications such as *The African Pilot*, etc.

(⁴³) The following note in Horsburgh, J., *East India Directory*, London (see note 29), 1809, 1st edition, p. 114, quotes Captain Pearse of the *Edgecote* which sailed in the Mozambique Channel in 1747, and stopped on 27 June at "... what they thought was Madagascar, but which proved to be the dangerous shoal of the Bassas da India, the graveyard of many ships." Pearse wrote: "It is extremely well laid down in the chart as to its latitude, but not properly described, as from it we imagined the Bassas da India to be nothing but a rock; whereas it is a pretty large island, extending from North to South, at least six or eight miles. It is very low next to the sea, and but very little rising anywhere, has a large Range of Trees along the Coast; and, by what we could perceive by our glasses, the Ground had a tolerable Verdure, but a very great surf, almost all around it."

(⁴⁴) *Africa*, 1792. Published by J. W. Payne, London, 1792.

(⁴⁵) *A new and Improved Chart of the Cape of Good Hope, the Mozambique Passage, Ec.* In: Heather, W. *East India Pilot*, vol. 1, map 13, London, 1796.

(⁴⁶) *A chart of the Inner Passage, between the coast of Africa and the island of Madagascar.* In: Laurie, R. and Whittle, J. *The complete East-India Pilot*, edition of 1800, vol.1, map 41. This map was published separately on 1 January 1797.

(⁴⁷) *Africa*. Published by S. Arrowsmith, London, 1828.

(⁴⁸) [1] Owen W. F. W. *Narrative of a Voyage to explore the Shores of Africa, Arabia and Madagascar, performed in HM Ships Leven and Barracouta, under the Direction of Captain WFW Owen, R.N., by Command of the Lords Commissioners of the Admiralty.* Richard Bentley, London, 2 vols, 1833. [2] For a brief account of the survey, see Dawson, L. S. *Memoirs of Hydrography*, London, 1885, pp.57-65 (reprinted in 1969 by Cornmarket Press, London).

(⁴⁹) Burrows, E. H. *Captain Owen of the Africa Survey 1774-1857.* A. A. Balkema, Rotterdam, 1979.

(⁵⁰) Map no. B 760/4, No.16. *From the Bassas da India to the Europa Id.* Signed by Owen. The earliest reasonably accurate map of the atoll was made by Captain W. J. L. Wharton. His original is in the Hydrographic Office: No. A 5664, *Plan of Bassas da India and Search for Pilot Shoal. HMS Fawn, 1878.*

Duarte Pacheco Pereira «Hidrógrafo» de D. João II

Ten. António Duarte Costa Canas

«E disse: "Quem é que ousou entrar
Nas minhas cavernas que não desvendo,
Meus tectos negros do fim do mundo?"
E o homem do leme disse, tremendo:
"El-Rei D. João Segundo!"»

FERNANDO PESSOA

INTRODUÇÃO

A expansão portuguesa no mundo poderá ser dividida em duas fases: uma primeira de exploração, na qual se estudam as terras descobertas, os ventos e as correntes, desenvolvendo-se simultaneamente técnicas de navegação adaptadas às viagens longas, durante as quais não se avistava terra por grandes períodos de tempo, e uma segunda fase em que se desenvolverá o comércio com os locais descobertos. A época que marcou a transição de uma para a outra fase foi o reinado da figura que aqui se comemora.

Como é óbvio, o comércio existiu sempre lado a lado com as descobertas, desde que o Infante D. Henrique iniciou a exploração da costa africana. Mas o papel do comércio só será verdadeiramente importante no século XVI, quando Portugal consegue para si o domínio do que antes era monopólio dos muçulmanos e das cidades italianas, lado a lado com a exploração de novos mercados até aí desconhecidos dos europeus. Por outro lado, a descoberta e exploração de novas terras continuará, continuando também a ciência náutica a evoluir. Mas a metodologia usada para conduzir a navegação ou para registar os resultados da exploração de terras e mares estava fixada. Para isto muito contribuiu a política de D. João II, que para realizar um sonho seu, de atingir a Índia por mar, fomentou o desenvolvimento de estudos que tiveram como resultado o aparecimento de técnicas de navegação verdadeiramente oceânicas, em substituição das técnicas mediterrânicas adaptadas, como os portugueses inicialmente fizeram.

O nosso objectivo é, a partir de um texto de inícios do século XVI, mas que terá sido elaborado por iniciativa de D. João II, analisar as alterações mais significativas na arte de navegar, que ocorreram no seu reinado.

BREVE BIOGRAFIA DO AUTOR

Duarte Pacheco Pereira foi um soldado notável, tendo-se distinguido em combates no Mediterrâneo, no Atlântico e no Índico⁽¹⁾. Os seus feitos militares foram relatados por diversos autores do século XVI, tendo Camões na sua epopeia apelidado Pacheco Pereira de «Aquiles Lusitano»⁽²⁾. No ano de 1519 foi nomeado Governador de S. Jorge da Mina.

Para este trabalho estamos mais interessados noutra faceta da sua pessoa: a de cosmógrafo. Deveria ter uma razoável formação teórica nesse campo, conhecendo os textos clássicos

mais divulgados na época. Fez parte da delegação portuguesa às negociações para o Tratado de Tordesilhas. Por outro lado, participou em viagens cujo principal objectivo seria o «levantamento» hidrográfico da costa africana, «levantamento» este efectuado em função dos conhecimentos e das necessidades dos marinheiros da época.

PLANO DE D. JOÃO II PARA CHEGAR À ÍNDIA

Após a morte do Infante D. Henrique, a política de exploração de novas terras em África alterou-se. A coroa estava mais interessada na expansão em Marrocos. Daí que a exploração comercial tenha sido arrendada a um mercador, ficando este obrigado a descobrir mais terras. Situação que se manterá quase até à morte de D. Afonso V. A partir de 1475 entregará a seu filho, o futuro rei D. João II, a responsabilidade de exploração de novas terras⁽³⁾.

A situação irá conhecer uma alteração radical no reinado de D. João II. Os mercadores que anteriormente assumiram a responsabilidade de explorar a costa só o fizeram porque o lucro do comércio compensava os gastos inerentes à descoberta de novas terras. Desde muito cedo ligado aos negócios com África, o monarca terá concerteza percebido quais as vantagens para a coroa de chamar para si o monopólio desse comércio.

O *Príncipe Perfeito* não se vai limitar a prosseguir a exploração da costa africana. Tenciona dominar também o comércio de especiarias até aí nas mãos dos muçulmanos e das cidades de Itália. Vai encetar uma política na qual se nota a existência de uma estratégia global, estabelecendo várias linhas de acção todas convergentes para atingir o mesmo fim⁽⁴⁾.

Destas várias linhas de acção interessa-nos destacar uma, a que respeita à preparação técnica das expedições futuras. É ela o tema deste trabalho. Não iremos analisar todos os aspectos desta preparação técnica. De entre estes podemos destacar as inovações na construção naval e no armamento dos navios e os estudos teóricos para resolução de novos problemas surgidos os homens do mar. No entanto, não nos debruçaremos sobre estes assuntos, que conheceram grande desenvolvimento no reinado de D. João II. Só estamos interessados nos aspectos relacionados com o conhecimento dos vários locais da costa africana e a importância desse conhecimento para a segurança e eficiência da navegação. Resumidamente podemos dizer que durante o seu reinado será fixado um método de determinação de posições no mar que utiliza a única coordenada que se pode determinar com as capacidades técnicas da época, a latitude, por outro lado será também por sua iniciativa que se começará a passar a escrito, duma maneira sistemática e organizada a informação sobre os locais descobertos para que a sua prática seja mais segura. A sua intenção é tentar descobrir a ligação entre o Atlântico e o Índico por via marítima, para atingir assim a Índia, origem dessas especiarias.

Analisemos o que dizem os autores contemporâneos a respeito dessa intenção de D. João II de atingir a Índia. Começemos por um dos seus cronistas, Garcia de Resende, homem da confiança do rei, que afirmou no capítulo CCVI da sua *Crónica de D. João II* ser desejo do monarca atingir a Índia, tendo já pronta uma armada com esse objectivo, que seria capitaneada por Vasco da Gama. A referida viagem não se realizou devido à morte de D. João II, tendo D. Manuel I ordenado a sua realização, aproveitando inclusivamente os regimentos para a mesma elaborados pelo seu antecessor⁽⁵⁾.

Duarte Pacheco Pereira, cavaleiro da casa de D. João II, homem que terá também convivido com o monarca e que deveria conhecer os seus objectivos no que respeita à expansão, uma vez que terá colaborado em várias tarefas integradas na política real, refere-se também ao

facto de o rei tencionar atingir a Índia, por mar. Afirma que ele mandou povoar o arquipélago de S. Tomé, provavelmente como ponto de apoio, e que apenas não conseguiu o seu objectivo, pelo facto de entretanto ter falecido⁽⁶⁾.

João de Barros foi outro autor, que embora não tendo conhecido pessoalmente o rei D. João II, tendo vivido nos anos que se seguiram à sua morte, também nos deixou um testemunho sobre essa vontade daquele monarca de atingir a Índia por via marítima. Ele refere diversas vezes esse facto. Considera a descoberta do caminho marítimo para a Índia no reinado de D. Manuel I como o resultado de anos de trabalho anteriores⁽⁷⁾.

O último texto que analisaremos é um excerto da *Oração de Obediência a Inocência VIII*, proferida por Vasco Fernandes de Lucena em Roma, no ano de 1485. Esse orador afirmou que no ano anterior, portanto 1484, os navios de D. João II se encontravam próximos do Golfo Arábico, ou seja já navegariam no Indico. Disse ainda que o grande mérito desse feito se devia praticamente todo àquele monarca que planeara e realizara as acções que tinham permitido chegar àquele ponto⁽⁸⁾.

Apesar de esta *Oração* ser um texto que pretende enaltecer a figura de D. João II perante o Papa, terá algum fundamento a ideia deixada pelo orador que a maioria do trabalho foi realizado naquele reinado. O referido texto tem gerado alguma polémica, que não interessa aqui desenvolver. Quer se trate dum erro de Diogo Cão, como defende Fontoura da Costa⁽⁹⁾, ou duma «mentira» de D. João II, que não tinha ainda atingido esse extremo, mas acreditava fazê-lo em breve, de acordo com Carmen Radulet⁽¹⁰⁾; ambas as hipóteses apontam para o facto do rei buscar esse extremo e estar confiante que o conseguiria atingir em breve.

Para conseguir realizar esse sonho terá alterado duma forma significativa as técnicas de navegação que eram usadas até essa época. Vamos em seguida analisar o texto que serviu de ponto de partida para este trabalho, retirando dele as informações que nos fornece a respeito das inovações realizadas sob a direcção do *Príncipe Perfeito*.

ESMERALDO DE SITU ORBIS

INTENÇÕES E ESTRUTURA DA OBRA – O texto de Duarte Pacheco Pereira foi redigido entre 1505 e 1508⁽¹¹⁾. Apesar de ser posterior à morte de D. João II, diversas afirmações do autor, levam-nos a acreditar ser um texto elaborado a pedido do monarca, questão que será adiante desenvolvida.

Quais são os seus objectivos ao elaborar o livro? No Prólogo ele diz quais as razões que o levaram a escrever. Entre elas encontra-se o desejo de enaltecer os feitos das principais figuras que participaram nos descobrimentos, como era usual na época. Mas a intenção principal da obra é outra. Ele tenciona produzir um texto onde sejam fornecidas indicações aos navegadores, que lhes permitam navegar em segurança ao longo das costas que Portugal descobrira até àquela época. Para ele é importante a questão da segurança, como refere no início do texto, preocupação repetida diversas vezes:

«e isto porque esta obra leve ordem e fundamento, e a costa mais seguramente se possa navegar»⁽¹²⁾.

O seu projecto seria realizar uma obra dividida em cinco livros, descrevendo nos três primeiros as terras descobertas pelo Infante D. Henrique, D. Afonso V e D. João II. O quarto e o quinto livro continham a descrição das descobertas do reinado de D. Manuel I. O *Esme-*

raldo é conhecido através de duas cópias, conservadas em Évora e em Lisboa⁽¹³⁾, e em ambas o texto termina no quarto livro e duma forma algo abrupta. Várias são as explicações para o facto do texto estar incompleto. Terá sido pelo facto de o autor ter sido chamado a desempenhar tarefas mais importantes, ou porque os copistas não respeitaram o texto integral? Outra hipótese que se coloca é a de que como Pacheco Pereira apenas conhecia duma forma vaga a costa oriental, suspendeu o trabalho até que essa região fosse melhor explorada⁽¹⁴⁾. Esta última hipótese parece-nos ser a mais aceitável, pois ele faz a seguinte afirmação:

«agora por mor segurança desta navegação convém que Vossa Alteza mande tornar a descobrir e apurar esta costa do ilhéu da Cruz em diante, porque é certo que, no seu primeiro descobrimento, se soube em soma e não pelo meudo, como a tal caso convinha; e porque Vossa Alteza me disse que se queria nisto fiar de mim, portanto preparei fazer um livro de cosmografia e marinharia»⁽¹⁵⁾.

O facto do texto abranger apenas as terras descobertas até à morte de D. João II é um dos indícios que nos levam a crer que o *Esmeraldo* foi elaborado por ordem daquele monarca. Podemos interpretar a seguinte expressão: «porque Vossa Alteza me disse que se queria nisto fiar de mim», como um reconhecimento por parte de D. Manuel I das capacidades de cosmógrafo de Pacheco Pereira, evidenciadas em anos anteriores.

INOVAÇÕES APRESENTADAS PELO *ESMERALDO*. Como já se disse os conhecimentos teóricos de Pacheco Pereira, a nível de cosmografia deveriam ser elevados. Conhece as obras de vários autores clássicos: Ptolomeu, Pompónio Mela e Plínio o *Antigo* entre outros. Apresenta as suas opiniões, mas não as aceita como verdades absolutas. Diversas vezes quando elas entram em contradição com os conhecimentos adquiridos por observação directa, que o autor designa por **experiência**, corrige e critica a opinião dos clássicos.

«E além do que dito é, a expiriência, que é madre das cousas, nos desengana e de toda a dúvida nos tira;»⁽¹⁶⁾.

Para o âmbito deste trabalho poderemos considerar que existem temas focados no texto, que representam inovações na arte de navegar, embora não sendo eventualmente inéditas na época de D. João II, foram por sua iniciativa largamente estudadas, alterando profundamente essa arte de navegar. Desses temas merecem especial realce a descrição da costa, ou seja o roteiro, propriamente dito, a informação referente à latitude dos lugares, determinada na passagem meridiana do sol e as regras para cálculo da maré em diversos locais.

Começemos por analisar o roteiro. Segue o esquema usado pelos cosmógrafos da antiguidade, começando pela cidade de Ceuta, descrevendo a partir daí toda a costa atlântica de África. Aproveitará dos clássicos as informações que forem úteis, mas diz-nos serem poucas as que algum interesse apresentam para o texto que ele tenciona elaborar.

«e posto que os antigos escritores muito alumiados de doutrina fossem e d'algũa parte de suas excelentes obras algum pouco nos aproveitássemos, [...] pelos livros que dos antigos cosmógrafos ficaram, para esta navegação nenhũa cousa nos podemos deles aproveitar, salvo daquilo que com muito trabalho e grandes despesas os príncipes sobreditos mandaram descobrir, e assi [do] que ora Vossa Alteza descobrio e novamente soube; somente por causa daqueles, que o orbe escreveram, carecerem do exercício e fundamento da arte da marinharia que radicalmente para isto não podemos escusar e sem ela cousa algũa per mar fazer nem descobrir podemos;»⁽¹⁷⁾.

O roteiro será assim o resultado de observações pessoais do autor e de outras que recolheria junto de outros marinheiros que tivessem praticado os vários locais. A enorme extensão de costa descrita no texto leva-nos a acreditar ter ele recebido muita dessa informação de diversos pilotos. O conhecimento náutico sobre a costa africana, circularia desde que o Infante D. Henrique iniciou as suas descobertas. Seriam nos primeiros tempos informações orais: os **Roteiros orais portugueses** como lhes chamou Fontoura da Costa⁽¹⁸⁾. Serviriam como orientação para os que em seguida se dirigissem para as mesmas águas. Possivelmente existiam também notas escritas por alguns pilotos, que seriam passadas a outros e complementadas ao longo do tempo.

O *Esmeraldo de Situ Orbis* apresenta algumas características que nos levam a apontá-lo como um texto bastante diferente dos roteiros então existentes. Em primeiro lugar, deverá ter sido elaborado a pedido de D. João II. É o próprio autor que nos dá uma indicação desse facto:

«muitas cousas que este glorioso Príncipe mandou descobrir por mim e por outros seus capitães em muitos lugares e rios da costa de guine, dos quais, em tempo do Infante Dom Anrique e del-Rey Dom Afonso, a costa do mar somente era sabida sem se saber o que dentro neles era»⁽¹⁹⁾.

João de Barros apresenta-nos um trecho em que também se refere a essa actividade, de exploração da costa com fins náuticos, desenvolvida pelo autor do *Esmeraldo*:

«vieram ter à Ilha do Príncipe, onde acharam Duarte Pacheco, cavaleiro da casa del-Rei, mui doente. O qual, por não estar em disposição pera per si ir descobrir os rios da costa a que el-Rei mandava, enviou o navio a fazer algum resgate; onde se perdeu, salvando-se parte da gente, que com êle se veio em êstes navios de Bartolomeu Diaz»⁽²⁰⁾.

Andaria decerto nas viagens de exploração de que D. João II o encarregara. A ser verdade o que Barros nos diz o seu papel era fundamental a bordo, pois um impedimento seu impossibilitou o navio de realizar a sua principal missão, tendo sido aproveitado para realizar uma tarefa essencialmente comercial que qualquer navio poderia realizar. Estas viagens de exploração da costa são subentendidas em diversos excertos do *Esmeraldo* quando utiliza frases como:

«os quais per muitos anos cada dia praticámos» ou «mas como quer que os antigos escritores não souberam esta província nem a praticaram como a nós temos praticado»⁽²¹⁾.

Luís de Albuquerque defende que essas observações, com vista à elaboração do roteiro, teriam sido efectuadas pelo menos parte delas, durante a vida do Príncipe Perfeito⁽²²⁾. Também Fontoura da Costa afirma que apesar de os Roteiros mais antigos que conhecemos terem sido publicados já no século XVI são provenientes da época áurea de D. João II⁽²³⁾. O *Esmeraldo* está concerteza incluído nesses textos.

O autor do *Esmeraldo* não seria o único enviado de D. João para essa missão de reconhecimento da costa africana. Durante estas missões seriam determinadas, para constarem do roteiro, as latitudes dos locais para posterior utilização desta coordenada na condução da navegação. Esta preocupação na obtenção destes valores numa forma sistemática comprova a vontade do monarca em alterar a técnica de navegação usada até aí, passando-se do método de rumo e estima para a navegação por latitudes, determinadas por alturas meridianas do Sol ou das estrelas.

João de Barros refere-nos o envio, por D. João II, de astrónomos às terras da Guiné, com o objectivo de determinarem as latitudes desses lugares.

«Peró, depois que êles quizeram navegar a descoberto, perdendo a vista da costa e engolfando-se no pego do mar, conheceram quantos enganos recebiam na estimativa e juízo das singraduras que, segundo seu modo, em vinte e quatro horas davam de caminho ao navio, assi por razão das correntes como doutros segredos que o mar tem, da qual verdade de caminho a altura é mui certa mostrador. Peró, como a necessidade é mestra de tôdalas artes, em tempo del-Rei Dom João, o segundo, foi per êle encomendado êste negócio a mestre Rodrigo e a mestre Josepe Judeu, ambos seus médicos, e a um Martim de Boémia, natural daquelas partes, o qual se glorificava de ser discípulo de Joane de Monte Régio, afamado astrónomo entre os professores desta ciência. Os quais acharam esta maneira de navegar per altura do sol, de que fizeram suas taboas pera declinação dêle, como se ora usa entre os navegantes,»⁽²⁴⁾.

De acordo com Barros foi D. João II o responsável pela adopção da técnica de navegação por latitudes, determinadas por observações do sol. Esta afirmação merece uma análise mais aprofundada, por forma a tentar determinar qual a influência de D. João II, na implementação destas técnicas, que representam uma alteração bastante significativa na arte de navegar.

Não são conhecidas as datas exactas em que se começou a usar o quadrante ou o astrolábio no mar, ou quando dispuseram os marinheiros de regras para conseguir conhecer a sua posição no mar com recurso a métodos astronómicos. Alguns autores defendem que terá sido ainda em vida do Infante D. Henrique que tal se tornou uma prática corrente, baseados em alguns documentos que fornecem indícios a esse respeito. Fontoura da Costa apresenta vários desses documentos, sendo dois deles anteriores à época de D. João II. O primeiro datado de 1451 é uma relação da viagem de Lisboa para Itália de navios portugueses na qual seguia a princesa D. Leonor. Da tripulação desses navio faziam parte entre outros, alguns mestres astrólogos, donde se deduziu serem estes destinados à condução do navio. O segundo texto, datado de 1460, é extraído da *Relação do Descobrimento da Guiné* ditada pelo navegador Diogo Gomes a Martinho da Boémia⁽²⁵⁾.

Luís de Albuquerque afirma, não se poder concluir a partir daqueles textos que se usassem métodos astronómicos na determinação de posições no mar. No primeiro deles, a presença de astrólogos a bordo não significa que eles tivessem funções de condução da navegação, tarefa destinada aos pilotos. Aliás a determinação de alturas no Mediterrâneo era «desnecessária», visto nesse mar se usar desde há muito o método de rumo e estima, com resultados satisfatórios para as necessidades da navegação. Quanto ao segundo texto ele é algo confuso pois o autor refere o facto de ter comparado a latitude duma das ilhas de Cabo Verde, obtida por métodos astronómicos com aquela encontrada na carta, na mesma viagem em que ele afirma ter descoberto aquele arquipélago. Ora a ilha não poderia vir representada na carta se não tinha sido descoberta anteriormente. Além disso, mesmo que estivesse representada numa carta não teria indicação de latitude, pelo que não seria possível a comparação. Uma explicação para esta situação pode estar no facto de o relato de Diogo Gomes ter sido redigido por Martinho da Boémia vários anos após as viagens daquele navegador, podendo o alemão ter feito interpolações de sua autoria⁽²⁶⁾.

Das linhas anteriores não pretendemos concluir que antes do reinado de D. João II não foram utilizados astros, para auxílio na determinação da posição no mar. A estrela Polar terá

sido utilizada com esse objectivo. Terá sido mesmo a sua utilização durante um período de tempo alargado, sem se conseguirem resultados que aumentassem significativamente o rigor da posição obtida, que conduziu à necessidade de escolher outro astro para esse fim, passando então a usar-se o Sol⁽²⁷⁾.

No reinado do *Príncipe Perfeito* encontramos várias referências à utilização de astros para fins náuticos. Mas o mais importante desta época é o realce dado pela coroa a estes assuntos. Será por sua iniciativa que serão determinadas as latitudes de diversos locais da costa africana. Podemos interpretar este facto como indicador de que começava a ser prática corrente o uso destas novas técnicas de navegação.

Numa nota atribuída a Bartolomeu Colombo encontra-se referida uma expedição, na qual o rei enviou à Guiné Mestre José Vizinho, estando presente o próprio autor do texto. Refere ainda o envio de outros observadores às terras da Guiné, pelo mesmo rei e com a mesma missão. Ainda em notas do irmão de Cristovão Colombo aparece referência ao facto de Bartolomeu Dias ter determinado latitudes, pela altura do Sol, na sua viagem ao Cabo da Boa Esperança⁽²⁸⁾.

No *Esmeraldo de Situ Orbis* encontramos também referência ao facto de o seu autor ter determinado a latitude de vários lugares da costa africana, realizando essas determinações em época anterior à morte de D. João II⁽²⁹⁾.

«e a experiência nos tem ensinado, porque por muitos anos e tempos que esta região das Etiópias de Guiné temos navegadas e praticadas, em muitos lugares tomamos as alturas do sol e sua declinação, para se saber os graus que cada lugar se aparta de ladeza da mesma equinocial para cada um dos polos»⁽³⁰⁾.

Outra consequência deste trabalho de observações de latitudes ao longo da costa africana terá sido uma alteração da cartografia. As cartas conhecidas até aí não tinham escalas de latitude. A primeira carta conhecida com esta escala é a de Pedro Reinel datada de 1504⁽³⁰⁾. O facto de as cartas começarem a apresentar, nos inícios do século XVI, esta escala, poderá significar que o uso de latitudes para posicionamento começava a ser comum entre os marinheiros. Ou seja, a ciência náutica foi alterada nos seus diversos campos, para se adaptar às novas técnicas desenvolvidas por iniciativa de D. João II.

Por último, uma palavra sobre as marés. Apresenta a forma de calcular as marés para a costa portuguesa, em função da idade da Lua. Refere que para qualquer outro local em que as marés sejam de características semi-diurnas como as portuguesas, basta conhecer a hora da baixa-mar no dia de Lua Nova para a partir dela saber a maré em qualquer dia. Fornece ao longo do texto essa hora, informando ainda para vários locais onde as marés não tenham as mesmas características que as ibéricas, quais as suas características. Fontoura da Costa diz-nos ser este o primeiro texto português conhecido onde se ensina a maneira de calcular a maré em qualquer local⁽³¹⁾.

O autor do *Esmeraldo* considera o texto suficiente para permitir a um navegador perdido, reconhecer o local onde se encontrava, a partir das informações do roteiro e recomendar uma viagem. Ideia algo ambiciosa, mas que mostra a vontade de realizar uma obra tão completa quanto possível.

«portanto convem que aquilo que pelos antigos escritores e assi pelos modernos ficou por dizer, pela sabedoria e cumprimento desta navegação das Etiópias de Guiné e das Índias e outras partes, nós o digamos e descrevamos, porque perdendo-se em algum tempo a dita navegação, pelo que aqui é escrito, brevemente se possa tornar a saber e reformar»⁽³²⁾.

Pelas palavras do autor verifica-se que ele tenciona não apenas complementar as informações dos clássicos sobre a geografia, mas também as dos autores coevos que seriam bastante incompletas para as necessidades duma navegação que se pretendia cada vez mais segura. Poderá significar que o *Esmeraldo* foi redigido de uma forma metódica e organizada, de acordo com um plano previamente definido e não como uma compilação de informações avulsas, úteis para os pilotos mas não organizadas como um texto coerente.

Os roteiros eram textos que existiriam anteriormente à data de elaboração do *Esmeraldo*. Na Antiguidade eram designados por **Périplos** e na Idade Média por **Portulanos**⁽³³⁾. Do período das Descobertas, apenas conhecemos um anterior à obra que estudamos neste trabalho. Trata-se do texto designado por «Este Livro é de Rotear», contido na obra conhecida como *Manuscrito de Valentim Fernandes*, existente na Biblioteca de Munique. Publicado em 1506, teria contudo sido elaborado cerca de 1485⁽³⁴⁾. O texto de Valentim Fernandes apresenta diversas informações de carácter náutico tais como: rotas e distâncias entre vários pontos, conhecimentos, perigos, sondas e natureza do fundo. O roteiro estende-se desde o Cabo Finisterra até à costa do Golfo do Benim. Apesar de não nos indicar quais as suas fontes para o texto do roteiro, Valentim Fernandes refere noutros textos contidos no *Manuscrito* os nomes de alguns dos homens de mar que lhe forneceram informações para os textos de sua autoria. O roteiro seria a compilação de informações recolhidas por Fernandes junto destes e de outros marinheiros⁽³⁵⁾. Quando comparado com este o *Esmeraldo* apresenta uma linguagem mais elaborada e uma informação muito mais rica⁽³⁶⁾.

O texto de Pacheco Pereira pretende fornecer todas as informações úteis para a navegação da costa africana. Mas não nos dá só informações de carácter estritamente náutico. Fornece também capacidades militares dos povos, dados sobre mercadorias que possam ser trocadas e também informações sobre meteorologia e oceanografia predominantes. Foi elaborado por iniciativa de D. João II, para que os navios portugueses navegassem naquelas águas, duma forma segura, para poderem exercer um domínio efectivo duma região onde se notava cada vez mais a concorrência de navios de outras nações.

CONCLUSÃO

D. João II tinha um plano: conseguir o monopólio do comércio com a Índia, por via marítima. Para a sua concretização realizou diversas acções em vários campos. Destacamos entre elas as que permitiram o domínio dos mares a praticar pelos navios empenhados nesse comércio. Compreende-se assim o alargamento para Oeste, proposto em Tordesilhas, das águas de influência portuguesa, necessário para permitir que os navios aproveitassem os ventos dominantes no Atlântico Sul. A busca de uma passagem para o Indico era outra prioridade, acreditando o rei firmemente na sua realização.

Para conseguir realizar esse objectivo era necessário que os portugueses dominassem os mares que permitiam o acesso ao Indico. Esse domínio seria facilitado pelo perfeito conhecimento da costa africana. O *Esmeraldo de Situ Orbis* é um texto onde se expressa esse conhecimento. Possibilita uma navegação mais segura sobre diversos aspectos. O primeiro, e mais evidente é o da segurança náutica propriamente dita, com a indicação dos percursos safos e dos perigos a encontrar. Mas a segurança passa também pela possibilidade de reabastecimento ao longo da viagem, em qualquer dos locais que viessem a ser usados como arribada. Daí a importância das informações sobre as possibilidades de recolha de água, mantimentos ou

lenha, que surgem ao longo da obra. Também as capacidades militares que poderão ser encontradas são fundamentais. Interessa saber com o que se pode contar quer como apoio, quer como inimigo. A informação meteorológica e oceanográfica apresenta uma dupla importância: por um lado aumenta a segurança e eficiência náutica, por outro o seu conhecimento e uso devido permite uma vantagem táctica em combates navais, numa época em que os navios dependem desses elementos da natureza para a sua mobilidade.

Finalmente destaque-se que o *Esmeraldo de Situ Orbis* é um texto elaborado para fornecer esse conhecimento, resultando de acções propositadamente tomadas para atingir esse fim. Essas medidas, assim como as realizadas com o objectivo de conhecer a latitude dos pontos da costa de África mais praticados pelos portugueses, são uma mostra de que com D. João II, a arte de navegar se transforma em algo bastante diferente do que fora até aí, facto confirmado pela adopção, duma forma sistemática da determinação da latitude, determinada astronOMICAMENTE, para melhorar o rigor da posição.

A fase de exploração estava terminada, os mares africanos, não tinham já grandes segredos para os portugueses, prova disso é a primeira viagem realizada por D. Manuel, que tinha a certeza que alcançaria a Índia. Certeza essa que acreditamos D. João II já teria, só não tendo vivido o suficiente para ver o seu sonho concretizado.

«Aqui ao leme sou mais do que eu:
Sou um povo que quer o mar que é teu;
E mais que o mostrengo, que me a alma teme
E roda nas trevas do fim do mundo,
Manda a vontade, que me ata ao leme,
De El-Rei D. João Segundo».

FERNANDO PESSOA

NOTAS

- (¹) Cf. Luís de Albuquerque, «Pereira, Duarte Pacheco», *Dicionário de História dos Descobrimentos Portugueses*, vol. II, [s. l.], pp. 880-883.
- (²) Cf. Joaquim Barradas de Carvalho, «Esquisse Biographique de Duarte Pacheco Pereira», in Duarte Pacheco Pereira, *Esmeraldo de Situ Orbis*, Lisboa, 1991, p. 7.
- (³) Cf. José Mattoso, *História de Portugal*, vol. II, [s. l.], 1992, p. 506.
- (⁴) Sobre a alteração da política expansionista com D. João II e as várias linhas de acção delineadas pelo monarca para realização da sua estratégia veja-se: Luís Filipe Thomaz, «O Projecto Imperial Joanino», *Congresso Internacional Bartolomeu Dias e a sua Época. Actas*, vol. I, Porto, 1989, pp. 81-98.
- (⁵) Garcia de Resende, *Crónica de D. João II e Miscelânea*, Lisboa, 1973, pp. 273-274.
- (⁶) Duarte Pacheco Pereira, *op. cit.*, p. 532.
- (⁷) João de Barros, *Ásia*, Lisboa, 1945, p. 125.
- (⁸) *Apud* Fontoura da Costa, *As Portas da Índia em 1484*, Lisboa, 1990, pp. 80-81.
- (⁹) Idem, *ibidem*, p. 50.
- (¹⁰) Carmen Radulet, «As Viagens de Descobrimentos de Diogo Cão», *Mare Liberum*, n.º 1, Dez. 1990, p. 194.
- (¹¹) Luís de Albuquerque, *Navegadores, Viajantes e Aventureiros Portugueses*, vol. I, [s. l.], 1987, p. 160.
- (¹²) Duarte Pacheco Pereira, *op. cit.*, p. 535.
- (¹³) Luís de Albuquerque afirma que um dos dois textos conhecidos é cópia do outro. C. *Navegadores, Viajantes e Aventureiros Portugueses*, vol. I, p. 173.
- (¹⁴) Idem, *ibidem*, p. 173.
- (¹⁵) Duarte Pacheco Pereira, *op. cit.*, p. 534.
- (¹⁶) Duarte Pacheco Pereira, *op. cit.*, p. 539.
- (¹⁷) Duarte Pacheco Pereira, *op. cit.*, p. 566.
- (¹⁸) Fontoura da Costa, *A Marinharia dos Descobrimentos*, Lisboa, 1983, p. 293.
- (¹⁹) Duarte Pacheco Pereira, *op. cit.*, p. 532.
- (²⁰) *Apud* Luís Filipe Barreto, *Descobrimentos e Renascimento. Formas de Ser e Pensar nos Séculos XV e XVI*, Lisboa, 1983, pp. 213-214.
- (²¹) Duarte Pacheco Pereira, *op. cit.*, p. 544 e p. 588.
- (²²) Cf. Luís de Albuquerque, Introdução ao *Guia Náutico de Munique e Guia Náutico de Évora*, Coimbra, 1992, pp. 84-85.
- (²³) Fontoura da Costa, *A Marinharia dos Descobrimentos*, p. 291.
- (²⁴) João de Barros, *op. cit.*, déc. I, liv. IV, cap. II, pp. 137-138.
- (²⁵) Fontoura da Costa, *A Marinharia dos Descobrimentos*, pp. 35-36.
- (²⁶) Cf. Luís de Albuquerque, Introdução ao *Guia Náutico de Munique e Guia Náutico de Évora*, pp. 33-37.
- (²⁷) Idem, *ibidem*, pp. 40-41.
- (²⁸) *Apud* Fontoura da Costa, *A Marinharia dos Descobrimentos*, p. 37.
- (²⁹) Vide nota 22.
- (³⁰) Duarte Pacheco Pereira, *op. cit.* p. 661.
- (³¹) Fontoura da Costa, *A Marinharia dos Descobrimentos*, p. 261.
- (³²) Duarte Pacheco Pereira, *op. cit.*, p. 566.
- (³³) Luís de Albuquerque, *Dúvidas e Certezas na História dos Descobrimentos Portugueses*, vol. II, [s. l.], 1991.
- (³⁴) António Silva Ribeiro, *A Hidrografia nos Descobrimentos Portugueses*, Mem Martins, 1994, p. 124.
- (³⁵) Cf. Fontoura da Costa, *A Marinharia dos Descobrimentos*, p. 297.
- (³⁶) Idem, *ibidem*, p. 299.

TEMA IV

O PLANO DA ÍNDIA. AS GRANDES NAVEGAÇÕES

- 1 — THE INDIA PLAN: PORTUGUESE NAVIGATION AND TRAVEL UNDER KING JOHN II
Prof. Dr. *Joseph de Barros*
 - 2 — VIAGENS E RELAÇÕES DE VIAGENS NA ÉPOCA DE D. JOÃO II
Prof. Dr. *Ilaria Luzzana Caraci*
 - 3 — VIAJES Y RELATOS DE VIAJE DE LA ÉPOCA DE DON JOÃO II: ALGUNOS EJEMPLOS
Dr.^a *Carla Masetti*
 - 4 — A ROTA DA MINA (1482-1567)
Dr. *José Alberto Leitão Barata*
-

The India Plan: Portuguese navigation and travel under King John II

Prof. Dr. *Joseph de Barros*

“Assim fomos abrindo aquellos mares
Que geração alguma não abriu,
As novas ilhas vendo e os novos ares”⁽¹⁾.

“Thus went we forth those unknown seas to explore
Which by no people yet explored had been”⁽²⁾.

Among the sea faring nations of the West, Portugal the cradle of renowned navigators was the foremost pioneering nation to explore the unknown lands and seas for the first time in the annals of Iberian geo-history.

The Portuguese navigators and travellers inspired by stalwarts like Prince Henry and King John II, opened up new routes, new lands and established contacts with different cultures which they were unacquainted.

Prince Henry (1394-1460) an illustrious noble man whom history hails as Portugal's man of destiny initiated its pioneering maritime navigation with care and precision from his Planetorium of Sagres. After the demise of this talent de bien faire in 1460, some one had to carry on his herculean task.

It was Dom João II, a dynamic ruler of lofty ideas ⁽³⁾ who endowed to these navigations and travels a defacto national meaning. The Portuguese ocean drive under the able directives of John II, who ruled Portugal for 14 years from 1481 to 1495 in quest of al-bahr al-Hindi,⁽⁴⁾ was destined to be the quintessence of the collective will and efforts of the pioneering navigators who looked upon this undertaking as a national imperative ⁽⁵⁾. So Portugal under John II was on the move and the spectacular drive across the Atlantic and the Indian Ocean became a quest for a poignant gateway to national prosperity and agrandisement.

Continuing the navigational tempo, King John II walked in the shoes of Henry the Navigator and launched forward a steady maritime campaign by giving a powerful impetus to Portuguese navigation⁽⁶⁾. He created a Board of Cosmographers and Mathematicians to advise him in matters of navigation, exploration and discoveries, for he earnestly desired to translate the India Plan into a solid reality. The most renowned experts in the service of King John were cosmographer Mestre Jose Vizinho, Magister Roderigo, the jewish astronomer Martin Behaim or as the Portuguese called him Martim da Boemia, the Bishop of Ceuta Dom Diogo Ortiz and Abraham Zacut from Salamanca ⁽⁷⁾. It is also on record that King John II dispatched (Jose Vizinho) to the coast of Guine in Africa to study its geographic configuration. It goes without saying that the India Plan which culminated in the discovery of the sea route to India was destined to be one of the greatest and most important event in the history of mankind ⁽⁸⁾.

King John patronized the India Plan with great care and precision. As his chronicler Garcia de Resende writes, he concentrated his attention on the task of training a generation of

men for a titanic ocean struggle by organising boat races, aquatic gymnastics and hunting sports to get agile and vigorous men.

He took down in a secrete note-book the names of able bodied youths for the maritime service and consulted it frequently to ensure a genuine selection of service personel. He also rewarded generously any information brought to him from abroad which could help the Plan.

The policy of secrecy-politica de sigilio-was also one of the main planks of the India Plan. It is recorded that King John advised his navigations like Pero de Alenquer and Bartholomeu Dias and travellers like Pero de Covilha and Paiva to maintain strict secrecy about the navigations and discoveries made or planned. This facet of India Plan is highlighted by chroniclers like Garcia de Resende, Edgar Prestage, Fontoura da Costa. He also prohibited the sale of Portuguese caravels to foreigners and the breach of this order was severely punished. Also in case of the sale of maps, permission had to be obtained from Casa da Guiné so much so that the famous Spanish cosmographer Afonso de Santa Cruz publicly denounced that the Portuguese supplied different maps to the outsiders and used the correct ones for themselves. Such was the web of secrecy that King John had created around the India Plan⁽⁹⁾. To realise this Plan, he also secured the implementation of the Tordesilhas Treaty of 1494 which gave him and his successors the right and control over the Eastern lands, which obviously included India.

The India Plan became all the more consolidated when King John II received in his Court a visit of the Armenian priest Lucas Marcos who provided him with all the details concerning the East African Coast and the Indian Seas, a welcome information which King John was eagerly looking for⁽¹⁰⁾. The India Plan aimed at the unification of the geographic world under the spiritual sceptre of the Holly See clubbing all the nations in a Christian Republic.

His overseas policy of expansion was a far sighted one. His plan of action did not limit itself to the navigational discovery of new lands alone by dispatching sailors across the uncharted seas. He also planned vigorously to establish warehouses «feitorias» and godowns along the discovered coastal port-towns so that profitable trade contacts could be made with local inhabitants and also to serve as bastions of Portuguese sovereignty in his overseas territories of Africa and Asia. So discovery, trade and territorial expansion were the prongs of his meticulously planned colonial policy. He once remarked: «My father left me only as King of the streets of Portugal and so I am going to build an empire for myself» ⁽¹²⁾.

According to one of his chroniclers, King John was eagerly aspiring for his rise in power and for influence in Europe and in world affairs ⁽¹³⁾. He always followed in right earnest the vigorous India Plan by encouraging oceanic navitation among the youth and able bodied citizens to instil in them a spirit of courage and adventure. Thus the Nation's socio-cultural environment was largely influenced by the high fever of navigation and wander lust in quest of fresh fields and pastures new.

On ascending to the throne on 31st August, 1481 after his father's demise, one of his earliest measures was the establishment of a trading centre at the site of Sao Jorge da Mina which was to be the foreunner of the ultimate objective of arriving at the rich India of spices, for it stood out as the culminating climax of Portuguese discoveries.

In December 1481 under the King's advice the navigator and captain Diogo de Azambuja accompanied by Gonsalo Fonseca, Rui de Oliveira, Joao Roys Gaute and Joao Afonso sailed from Portugal at the help of a fleet of two hookers (urcas) and ten caravels with 500 soldiers, 100 officials, carpenters and masons for the constructio of a fort in Guiné⁽¹⁴⁾, wich was destined to enhance Portugal's national wealth by increasing her gold reserves.

On 21st January 1482 they laid the foundations of the castle fort and its main part was rapidly built within a few months. King John named this fort as Sao Jorge da Mina⁽¹⁵⁾. This first Portuguese trade centre on the African soil brought about commercial interaction with the local natives and supplied Portugal with gold and ivory. In exchange the Portuguese furnished wool, linen goods, and other similar items⁽¹⁶⁾. In 1486 King John II, raised this centre to the status of a city⁽¹⁷⁾, and entitled himself as Lord of Guiné-Senhor de Guiné. The Mina Fort was the brain child of King John II. This advance post of Portugal in Africa was at once a first class military fortress and a commercial spot which became one of the major sources of national revenue.

King John did not stop at that. His expansionist drive went still further. He encouraged explorations across the African hinter-land, to establish contacts with the local chiefs and to invite them for an interaction with the Portuguese⁽¹⁸⁾. He expected this policy of approach «política de aproximação» to play rich dividends, both cultural and economic.

In 1482 while the construction of Fort Saint Jorge was in progress, King John II decided to explore the African coastal areas extending towards South of the Equator. He entrusted this mission to his valet and shield bearer-cavaleiro da Casa Real⁽¹⁹⁾, Diogo Cao. This navigator sailed from Lisbon in August 1482 carrying with him some pillars «padrões» of stone with royal arms engraved on then on one side and on the other the date and the name of the discoverer in Latin and in Portuguese⁽²⁰⁾, to be fixed in places of major importance discovered along the African coast which would serve as a safe guide-line for other navigators sailing to the Indies. The India Plan was so comprehensive and minute that maximum care had been taken to look after its minutest details.

According to the author of Decadas, Diogo Cão was the first Portuguese discoverer to carry such a type of padrão to be affixed as a sign of possession in the newly discovered lands⁽²¹⁾. As a reminder for posterity of this maiden naval expedition, Diogo Cão fixed these pillars along his route which although weather beaten were witnesses to the great epoch of Portuguese discoveries and navigations during the palmy days of Dom João II whom the Valhala of History calls «The Perfect Prince»⁽²²⁾. It is very surprising how some of these pillars which have survived the ravages of time are to be seen in some museums across the world. They are the foot-prints of Portugal on the sands of Time.

In King John's India Plan the pillars-padrões had an important role. They were the fixed land-marks which enabled the sailors and travellers to move onwards accurately across the seas in their voyages towards the Indian shores. One such first padrao put up by Diogo Cão was called Sam Jorge. It was fixed at the mouth of River Zaire on its left hand side. But with the passage of time it obliterated and only some of its remnants proclaimed its existence⁽²³⁾. The other padrão was called Saint Augustine and was fixed on 28-8-1483 at Cape Saint Mary an spot 150 Kms. South of Benguela and the third at Lat 22° South of the Equator. Diogo Cão after discovering the River Zaire or Congo dispatched emissaries to the King of Congo as a sign of his arrival and presence on the African soil. It goes to the credit of Diogo Cão that he was the first navigator of King John II to arrive at lat 21° and 58' South of the Equatorial line while others had only sailed up to 1° and 52' South of the Equator⁽²⁴⁾. As a meritorious reward King John II in furtherance of the covert India Plan bestowed on him after his return in April 1484 a knighthood and granted him a pension of 10,000 reis. It was a very successful attempt towards the Southern rim of the African continent which would eventually lead to the much desired passage to the Indian Ocean and to the Lands of the blue mountains of Hindustan, such as Calicut or Kalikodu, Goa or Gomantak....

This happy and glad tidings brought by Diogo Cão had their echo in the papal Court of Innocence VIII on 11th December 1485 when the Portuguese emissary Vasco Fernandes de Lucena delivered his Oration before His Holiness, on behalf of King John II saying that King's ships were nearing the Gulf of Arabia⁽²⁶⁾. It revealed King John's firm confidence in his plan of discovery of the sea route to the Indias which was the alpha and omega of his navigational enterprise.

Entrusted with another expedition, Diogo Cão sailed successfully taking this time some more padrões-pillars. After reaching Zaire he explored up river for 150 kms as far as Yellala water-fall where he left an inscription and the names of the sailors carved on the rocks.

Still heading towards South he fixed a pillar at Cape Niger (Cabo Negro) in Lat 15° 42' South. He anchored in the Alexander Bay and explored the coast of present Namibia as far as Cape Cross. Here he fixed a padrão, pillar which was removed in 1893 and is now in Berlin. He reached Serra Parda (22° 40'S) the probable place of his death on the African soil.

The pioneering navigator Diogo Cão figures so prominently in the annals of Portuguese naval history during the eventful reign of John II that the famous bi-lingual poet Fernando Pessoa writes on behalf of the navigator:

“O esforço é grande e o homen é pequeno
Eu, Diogo Cão, nevagdor deixei,
Este padrão ao pe'do areal moreno
E para diante naveguei.
Este padrão sinala ao vento e aos ceus,
Que da obra ousada é minha a parte feita:
O por-fazer e' so' com Deus”.

Although Diogo Cão could not find in his life time the covert connection between the Atlantic and the Indian Ocean, he rendered invaluable maritime contribution to King John's plan and programme of discovery of the sea-route to India. The pillars-padrões-wich this pioneer navigator assiduously fixed along the African Coast were safe and sure pointers to the subsequent mariners who walked in his shoes for the grand realization of King John's plan of discovery of the spice route to India.

Diogo Cão was not only a great discoverer but also a remarkable cultural harbinger who established cordial relations between Portugal and Congo. The cordial ties of Diogo Cão with the Congolese King led the later to request King John through his ambassador Cacuta⁽²⁷⁾ the dispatch of missionaries, carpenters and masons to build houses like those in Lisbon and also to send Portuguese ladies to instruct the local women folk in Portuguese food habits and domestic life⁽²⁸⁾. Congo also saw its first church in the reign of John II.

To quote the author of *Historia dos Descobrimentos Portugueses*, «é impossível deixar de admirar o espírito de total compreensão que desde o início animou a expansão Portuguesa nessa região ... a do estabelecimento de cordiaes relações entre o povo Portugues, e umas tribus em estado de primitividade cultural». And we would add: É o universalismo *Lusiada* da Nação Portuguesa, de que fala o imortal Camões.

Like-wise encouraged by King John II, the navigator João Afonso Aveiro sailed from Lisbon and discovered Beniland in 1485 whose capital city was Benin at the mouth of the River Niger. It is here that the Portuguese explorers later on lihgted upon the vestiges of an ancient civilization and works of indigenous art⁽²⁹⁾. Every navigational attempt made in the reign of

King John II was aimed at fostering the discovery of the sea-route to India for which no pains were spared⁽³⁰⁾ Thus relentless became the search for the Indian El-dorado all through King John's reign.

As a follower to Diogo Cão and João Afonso Aveiro, King John II in order to push forward his cherished plan selected the veteran navigator Bartholomeu Dias to head the 1486 expedition.

The date and place of birth of Bartolomeu Dias is unknown so far. He hailed from a family of daring navigators who had already contributed in no small measure to the early Portuguese discoveries⁽³¹⁾. Bartholomeu Dias had a distinguished and reputed family connections and back ground. He proved to be the chip of the old block.

His expedition consisted of three vessels of which two were caravels of 50 tons each⁽³²⁾. The other was for carrying long distance provisions⁽³³⁾. The caravels were called São Cristovam and São Pantaleão, and were captained by Bartholomeu Dias and João Infante⁽³⁴⁾. The third a «naveta» was commanded by the brother of Bartholomeu. It was an auxiliary store ship loaded with provisions. This eventful voyage ordered by King John II represents a definite and a decisive step in the right direction towards the discovery of the sea-route to India. Along with Bartholomeu and João Infante also sailed Alvaro Martins, Pero de Alenquer, João Santemano, João Grego, João Aluz and Mestre Leitão.

The fleet sailed from Lisbon by end of August 1486 resolved to uncover the hidden mysteries of the Indian Ocean⁽³⁵⁾. This was one of the greatest voyage of discovery of all times, one that would open up the route from Europe to the Indies. Dias gave names to all the mountains, beaches, inlets, gulfs and islands they discovered. Some of these names are now changed, but fundamentally they were Portuguese ones.

The route followed was the same which Diogo Cão had previously used. The sailing was smooth in that part of the ocean which was already known to the Portuguese navigators. But as the main target fixed by King John II was India of spices, Bartholomeu Dias sailed further South, went beyond the point previous by reached by Diogo Cão and exploring the West African coastal spots of St. Maria da Conceição, actual Conception Bay, Golfo de S. Tome present day Spencer Bay, Golfo de Santa Victoria at present Hotentot Bay arrived at Angra das Voltas, now Luderitz Bay in lat 26° 39' South, a bay whose rim has many turns-voltas. Hence that geographic designation.

It was here that Bartholomeu Dias left behind the auxiliary ship with 9 sailors under his brother Diogo⁽³⁶⁾. From this point onwards, only the two caravels Cristovam and Pantaleao sailed forward across the unknown seas. In this perilous enterprise Bartholomeu Dias was destined to carve a lasting name in the annals of Portuguese maritime history, by taking this decisive step.

As they sailed on, a storm broke out which made them move away from the coast line. They were off the coast for several days and out of sight of land. They also noticed a striking change in the temperature, in the weather and in the ocean current. So, as they changed their course, they sighted an inlet where shepherds were grazing their cattle. The sailors named it Angra dos Vaqueiros-Bay of Cowherds, because they saw many cows grazing being locked after by wooly haired shepherds⁽³⁷⁾. It was near Gauritz River in present day South Africa. Bartholomeu and his men had thus already rounded the Cape. This was in 1487⁽³⁸⁾. In remembrance of the perils they had faced, Dias called this big and bewildering cape as Cabo Tormentoso which King John II changed it into Cape of Good Hope, as it gave him a great hope of the discovery of the sea-route to India⁽³⁹⁾.

Proceeding further eastward from the Bay of Cowherds, Dias arrived at another which was named São Braz, now Mossel. From thence he halted at a small island in Angra de Roca now Alagoa Bay in which he set up a pillar with a cross. This was the Santa Cruz island. Still going onwards a river was reached, some 125 kms beyond that island and as João Infante was the first to alight, it was called Rio do Infante. Later on it came to be known as the Great Fish River. Its waters flow into the Indian Ocean. It was the furthest point reached (in March 1488) by Bartholomeu Dias and his men. He could not proceed further as his men after a long voyage of several months were too tired to sail further. Thus he returned to Portugal in December 1488, with glad tidings⁽⁴⁰⁾ to his king as the maritime passage across the South African Cape to the Eastern seas was accomplished.

During this voyage Bartholomeu Dias made a methodical reconnaissance of the African coast up to the River of Infante, with its winds, enabled John II to give further impetus to the search for a sea passage to the East Indies by the Cape of Good Hope which was destined to be a great event in the history of mankind.

As the Discoverer of South Africa, Dias is commemorated in bronze, by the side of Admiral Nelson in Trafalgar Square, above the main door of South Africa House. His bronze statue also stands, an astrolabe in his hand, on the decisive Cape that he rounded first—a fine statue, symbolically cast in Portugal, so writes Costa Brochado in the *Discovery of the Atlantic*.

King John II realist as he was, in order to have an up to date assessment of the Indian trade and other firsthand information of the socio-political and cultural life of Malabar decided to dispatch thither a secret overland mission.

The King entrusted this to João Perez de Covilhã (Pero de Covilhã) who had already served the Crown on former occasions and had a good knowledge of the Arabic language. With him was associated Afonso de Paiva who also was an expert in Arabic. As expenses they were allotted 400 cruzades. They started from Santarem on 7th May 1487 and proceeded to Barcelona and then to Naples. Here they boarded a ship to the island of Rhodes and thence crossed to Alexandria, where they both fell sick. Having recovered, they proceeded to Cairo disguised as merchants where they joined a group of Arabs going to Aden. On the way they gathered information about the spice trade at Calicut. In Aden they separated as their destinations were different⁽⁴¹⁾. But Paiva died on the way of plague⁽⁴²⁾.

Pero de Covilhã proved to be more successful. He who was destined to be the first Portuguese to land in India, sailed from Aden to Cananore and from there to Calicut and Goa, from where on his return he visited Hormuz. Disguised as a merchant he must have seen in Goa in February 1489 the prosperous trade of spices, merchandise and precious stones. He left the Indian waters in the year carrying the required information for King John II⁽⁴³⁾. He also visited Sofala, a rich port-town in East Africa over looking the Indian Ocean. From thence he returned to Cairo from where he dispatched a detailed report to the King through his messenger Joseph of Lamego⁽⁴⁴⁾.

This report enabled King John II to finalize the discovery of the sea-route to India as per the copious informations already collected. All the reports and all the traveller's and voyager's accounts were sought and sifted for onward locomotion of the covert voyage that would make Portugal a pioneer in the Indian Ocean.

The preparation for the grand finale was done by King John II, with great care and precision. Informations dispatched by Pero de Covilhã and the navigational data collected by Bartholomeu Dias, and others were carefully weighed and discussed in the light of the existing records. The veteran sailor Bartholomeu Dias also related to King John his naval experi-

ences, his hardships and the difficulties to be overcome⁽⁴⁷⁾. The concrete knowledge of the sea coasts and of the trade routes thus gathered filled King John with utmost confidence about the grand climax of Portuguese navigational enterprise⁽⁴⁸⁾.

With his empiric knowledge and far-sight King John II ordered the construction of better «naus» required for the final expedition by introducing the necessary modifications in their dimensions and in the use of solid timber for their resistance against the bellows and for their endurance in long distance voyages. The expert carpenter João Braganza was entrusted to cut suitable wood for the construction of these naus. Also better and powerful guns were ordered to be mounted on them. The shipyards had never before seen such strong naus nor had any one thought of arming the caravels with canons as King John II did. According to his chronicler he had even selected the leader of the expedition.

He had in his mind an unflinching determination to conquer and subjugate the Indian Ocean till its furthest confines, lay bare its mysteries, and open the sea route to the Indies.

But he could not reap the fruits of the Plan of discovering the sea-route to the East, as he passed away in 1495 a couple of years before its realisation⁽⁴⁹⁾. India the goal of fortune hunters and a land promise with its aromatic spices, glittering gold and sparkling diamonds beckoned him from afar, but its sea-route discovery, remained an unfinished symphony of his life.

NOTES

- (1) Luís de Camões, *Os Lusíadas*, Canto V Est 4.
- (2) J.J. Aubertin, *The Lusíadas of Camoes*, Canto V Est 4.
- (3) Fernão Lopes de Castanheda, *História do Descobrimento e Conquista da Índia pelos Portugueses*, liv. I cap. I. p. 1.
- (4) Ashin Das Gupta and M.N. Pearson, *India and the Indian Ocean* p. 9.
- (5) Daniel J. Boorstin, *The Portuguese Discoveries*, p. 1.
- (6) Jayme de Seguiet, *Dicionario Pratico Illustrado* p. 1517.
- (7) Joaquim Ferreira, *História de Portugal* p. 299.
Joel Serrão, *Dicionario da História de Portugal* vol I, p. 321, vol. IV, p. 227 & vol. VI, p. 340.
- (8) E.F. Oaten, *European Travellers in India* p. 48.
- (9) Julio Gonsalves, *Os Portugueses e o Mar das Índias* p. 367 & 368.
- (10) Joaquim Ferreira, *op cit.*, p. 301.
- (11) *Ibid* p. 296.
- (12) José Manuel Garcia, *Portugal e a Repartição do Mundo* p. 77
Albano Chaves, *Resumo da História de Portugal* p. 43.
- (13) José Manuel Garcia, *op. cit.*, p. 78.
- (14) João de Barros, *Da Ásia*, dec. I, liv. III, cap. II, p. 72.
- (15) Joaquim Ferreira, *op. cit.*, p. 297. Vieira de Almeida, *Homens da Índia* p. 18.
- (16) *Ibid* p. 297.
- (17) José Manuel Garcia *op. cit.*, p. 89 A.H. de Oliveira Marques, *História de Portugal* vol. I. p. 295.
- (18) Joaquim Ferreira, *op. cit.*, p. 297.
- (19) João de Barros, *op. cit.*, dec. I, liv. III, cap. III, p. 79.
- (20) *Ibid op. cit.*, dec. I, liv. III, cap. III, p. 79.
- (21) *Ibid* p. 80.
- (22) Oliveira Martins, *Historial de Portugal* p. 247.
- (23) José Mauel Garcia, *op. cit.*, p. 89.
- (24) Jayme de Seguiet, *op. cit.*, p. 1355.
- (25) José Mauel Garcia, *op. cit.*, p. 89.
- (26) António Quadros, *Obra Poética de Fernando Pessoa*, p. 110.
- (27) João de Barros, *op. cit.*, dec. I, liv. III, cap. III, p. 82.
- (28) Damião Peres, *História dos Descobrimentos Portugueses*, p. 98.
- (29) Jayme de Seguiet, *op. cit.*, p. 1315.
- (30) A.H. de Oliveira Marques, *História de Portugal*, vol. I, p. 306.
- (31) F.C. Danvers, *The Portuguese in India*, vol. I, p. 33.
- (32) João de Barros, *op. cit.*, dec. I, liv. III, cap. III, p. 85.
Luís Adão da Fomseca, *O Essencial Sobre Bartholomeu Dias*, p. 17 & 18.
- (33) F.C. Danvers, *The Portuguese in India*, vol. I, p. 33.
- (34) Damião Peres, *op. cit.*, p. 102.
- (35) F.C. Danvers, *op. cit.*, vol. I, p. 33 dec. *op. cit.*, p. 85.
Alberto Gomes, *Moedas Portuguesas na Época dos Descobrimentos* p. 88.
- (36) Damião Peres, *op. cit.*, p. 103.
- (37) João de Barros, dec. I, liv. III, cap. III, p. 86.
- (38) Jaime de Seguiet, *op. cit.*, p. 1315. José Hermano Saraiva, *História Concisa de Portugal*, p. 135.
- (39) Fernão Lopez de Castanheda *op. cit.*, liv. I, cap. I, p. 2.
- (40) Daniel J. Boorstin, *The Portuguese Discoveries* p. 23.
- (41) F.C. Dammers *op. cit.*, vol. I, p. 29, Castanheda *op. cit.*, p. 2.
- (42) Damião Peres *op. cit.*, p. 110.
- (43) Daniel J. Boorstin *op. cit.*, p. 21.
- (44) Joel Serrão *op. cit.*, vol. I, p. 527.
- (45) Daniel J. Boorstin, *op. cit.*, p. 21.

- (⁴⁶) F.C. Danvers, *op. cit.*, vol. I, p. 31.
- (⁴⁷) Oliveira Martins, *História de Portugal*, p. 200.
- (⁴⁸) *Ibid*, p. 195.
- (⁴⁹) Castanheda, *op. cit.*, liv. I, cap. I, p. 5.
- (⁵⁰) Albano Chaves, *Resumo da História de Portugal*, p. 45.
- Fernão Lopez de Castanheda, *op. cit.*, liv. I, cap. I, p. 5
- A.H. Oliveira Marques, *op. cit.*, vol. I, p. 314.

Viagens e relações de viagens na época de D. João II: Algumas observações sobre os géneros das viagens

Prof.^a Dr.^a *Ilaria Luzzana Caraci*

Partindo da noção de um substrato comum de cultura e experiência entre os povos da Europa Ocidental, propunha-me inicialmente utilizar o trabalho já realizado pelos estudiosos portugueses para tentar delinear um esboço de classificação de géneros da literatura de viagens italiana na época das grandes descobertas.

Esta documentação apresenta-se como muito significativa já que teve o condão de divulgar no estrangeiro uma parte considerável dos resultados da obra desenvolvida pelo Rei D. João II.

Nessa perspectiva, esta comunicação deveria constituir um estudo preliminar de uma análise mais aprofundada e detalhada, a ser realizada posteriormente.

Mas, mal enfrentei o assunto, dei-me conta de que existem algumas questões de carácter geral, que é necessário esclarecer preliminarmente, isto é:

- estabelecer o que se entende por literatura de viagens;
- verificar se existe a possibilidade de comparar ou de qualquer modo relacionar entre si as literaturas de viagens dos vários países;
- definir a natureza e as relações que é possível estabelecer entre os géneros.

Por conseguinte, limitar-me-ei a algumas observações relativas a essas questões.

I – Primeira questão: o que se entende por literatura de viagens?

A maioria dos autores que se ocuparam deste assunto dá por certo que todos sabem o que é a «literatura de viagens». Na realidade cada um fala dela referindo-se às próprias competências e à própria experiência. Assim sucede para quem, como nós, se ocupa principalmente da época das grandes descobertas geográficas, «literatura de viagens» é a que a elas se refere, cronologicamente limitada a um período que pode ter uma amplitude variável nos vários países, mas que todavia não ultrapassa os limites da Idade Média por um lado e da Idade Moderna pelo outro; pelo contrário os historiadores das várias línguas e literaturas identificam-na quase sempre com a relativa à viagem romântica; por fim para os críticos do século vinte é muitas vezes sinónimo de reportagem jornalística dos anos 30 e sucessivos.

Devo dizer antes de mais que de literatura de viagens se ocuparam e se ocupam estudiosos de formação muito diversa: historiadores, historiadores das literaturas, linguistas, antropólogos, geógrafos. Todos trataram este tema com metodologias muito diversas, obtendo, obviamente, resultados frequentemente não comparáveis. Recentemente alguns antropólogos, ao

estudar as viagens do século XVIII e XIX, fizeram algumas considerações interessantes relativamente à produção da imagem geográfica na relação de viagens, à passagem do EU narrante do diário de viagem às formas impessoais das relações científicas e à função de mediador do saber do interlocutor indigena; considerações que se poderiam estender proficuamente também às viagens da época das grandes descobertas (Mondada, 1995).

Todavia, como primeiro contacto, parece-me oportuno limitarmo-nos a uma análise preliminar de formas e conteúdos, sem analisar o processo de produção do saber, o que implicaria uma pesquisa analítica preliminar impossível nesta ocasião.

Entre as tentativas de definição merece ser assinalada a da nossa brilhante amiga Carmen Radulet, que num estudo de alguns anos atrás observava que: «o carácter compositivo do material, a variedade dos géneros e das espécies, a pluralidade dos registos e dos discursos» da literatura de viagens da época das grandes descobertas geográficas «não suportava uma etiquetagem limitativa, em função de uma temática, como é a 'viagem'». A fórmula de 'literatura de viagens' revela-se, por um lado, aplicável e caracterizante de apenas uma parte limitada dos textos que constituem este corpus, e por outro engloba obras como as viagens fantásticas ou de literatura de viagens romântica, que têm um relacionamento mínimo ou inexistente com a época dos descobrimentos». Por isso concluía «surge assim a exigência da utilização de uma fórmula de definição mais ampla, capaz de sugerir não apenas uma linha temática, mas características da validade geral... conseqüentemente, a nosso ver, a fórmula da definição mais adequada poderia ser a de «literatura de descoberta e expansão» (Radulet, 1991, p. 32).

Esta proposta tem, sem dúvida, a vantagem de definir em modo muito claro e sintético as características da literatura de viagens portuguesas. Mas, infelizmente, quando se tenta estender a mesma definição à vasta produção literária que acompanha também a época das grandes descobertas noutros países, não só se corre o risco de gerar equívocos, devido ao diverso valor que outras línguas atribuem ao termo **descoberta** (sobre o qual se poderia abrir uma interessante discussão, mas que nos afastaria do tema que estamos a tratar agora), mas também é impossível reconduzir no seu âmbito a amplitude e a variedade das formas da literatura de viagens, mesmo só a da época das grandes descobertas geográficas.

Por outro lado, precisamente porque perfeitamente apropriado a definir o caso português, esta definição salienta os caracteres autóctones com prejuízo dos elementos comuns também à literatura de viagens de outros países, que são, em suma, os que explicam a difusão em escala planetária das consequências culturais das grandes descobertas geográficas, também as dos portugueses.

A historiografia italiana do século passado, que como toda a cultura do meu País daquele tempo amava os vocábulos eruditos e amava forjar os neologismos e tecnicismos a partir do grego, para indicar a literatura relativa às viagens em países pouco conhecidos ou desconhecidos (portanto não só as viagens de descoberta, mas todas as ligadas às descobertas e às explorações), usava no passado e por vezes ainda hoje usa o termo «literatura hodeporica» (do grego *hoidoporiôs*, composto de *hodôs*, via e *porêia*, viagem). Em seguida a aplicação limitou este termo cronologicamente, reservando-o à literatura relativa ao período no qual se realiza a rápida dilatação do horizonte geográfico dos europeus, isto é desde a baixa Idade Média até à Idade Moderna. A meu ver, o termo poderia ser utilmente empregue, na mesma acepção, referido às outras literaturas europeias, e é neste sentido que o vou usar seguidamente nesta comunicação.

II – **Segunda questão: é possível estabelecer uma relação entre a literatura hodeporica dos vários países? E, conseqüentemente, é viável compará-las?**

Giorgio Raimondo Cardona, um estudioso de grande valor e experiência, estava convencido deste facto, e num ensaio de há alguns anos escreveu: «também para a literatura de viagens seria possível delinear uma tipologia supranacional, que neste caso recolheria produções em italiano, espanhol, português. Tendo em vista a particularíssima simbiose inter-étnica e inter-municipal que diferencia o século das viagens... é oportuno ver a literatura de viagens como um fenómeno que se difunde unitariamente, primeiro nas nações mais directamente envolvidas na empresa das descobertas – Itália, Espanha e Portugal – e, imediatamente depois na França, Inglaterra, Europa setentrional» (Cardona, 1985, p.694).

Eu também estou convencida desta unidade fundamental da cultura das viagens na época das grandes descobertas geográficas (sem negar, obviamente a originalidade e a peculiaridade específicas).

A época que foi testemunha da expansão geográfica dos Europeus para além dos limites da ecúmena antiga não conhecia os nacionalismos e os regionalismos da historiografia do século XIX. Perservada a fidelidade ao soberano – impersonificação do estado e também da nação, onde esta já tinha tomado consistência – esta permitia um intercâmbio contínuo de homens, ideias, de cultura entre todos os povos do Ocidente cristão e, em menor medida, também com os outros (por exemplo os *Mouros* e os *Gentios* das fontes do século XV e XVI). Estes contactos eram muitos frequentes nos centros nos quais se organizavam e dos quais partiam as expedições de exploração e de conquista, para os quais, atraídos pela possibilidade de recrutamento, afluíam os peritos de outras nações. Os elencos dos marinheiros embarcados em navios espanhóis e portugueses das grandes expedições transoceânicas contém sobretudo nos primeiros anos – muitos nomes de estrangeiros: espanhóis nos portugueses e portugueses nos espanhóis, mas também são cada vez mais frequentes, embora por vezes mascarados pela transcrição, italianos, gregos, flamengos, franceses...

Os homens do mar eram então pouco cultos e poucos deles deixaram narrativas das próprias experiências, mas os relatos dos que regressavam das grandes viagens de exploração ultrapassam de qualquer modo rapidamente as fronteiras, apesar do segredo imposto pela chamada «política de sigilo». Por conseguinte, é evidente que à *koiné* das línguas dos marinheiros tenha correspondido uma *koiné* de formas estilísticas na língua escrita, produzida e vivificada pela continua transferência de notícias da tradição oral.

É claro que para poder superar uma genérica afirmação de princípio seria necessário analisar a produção literária dos vários países. Mas, uma comparação entre a literatura italiana e a portuguesa já nos pode oferecer algumas indicações úteis.

Não vou fazer digressões sobre a segunda, que todos vocês conhecem muito bem. Gostaria somente de recordar que em Portugal a literatura hodeporica se desenvolve gradualmente mas também rapidamente com o avançar das descobertas, até se tornar um elemento consistente da literatura nacional do tempo. A importância que as viagens de exploração revestem na história do país acentuam o seu carácter ageográfico. À vastidão da produção corresponde uma ampla articulação em géneros, bastante fáceis de definir, pelo menos em grandes linhas.

A literatura hodeporica italiana tem características diversas. Tem, antes de mais, poucos e limitados contactos com a história nacional. Dividida politicamente e afastada dos grandes itinerários dos tráficos comerciais entre o Ocidente e o Oriente, a Itália é de facto obrigada

a assistir à expansão transatlântica primeiro das grandes potências ibéricas e depois dos estados nacionais da Europa centro-ocidental sem participar directamente. Contudo não permanece mera espectadora mas, por uma série de motivos, quer culturais, quer políticos (entre os quais sobretudo a presença do Papado, que ainda exerce, embora sempre com menor sucesso, a função de árbitro internacional), a sua cultura continua a manifestar um interesse vigoroso pelas explorações. Esse interesse traduz-se numa produção literária bastante consistente, embora não comparável com a dos países directamente empenhados nas viagens transatlânticas.

Este comportamento, aparentemente contraditório, pode ser explicado tendo em conta o papel desempenhado pelos italianos numa fase precedente, no decurso da chamada revolução comercial dos primeiros séculos depois do Ano Mil. O tema merecia ser tratado amplamente, mas por agora basta recordar que ao desenvolvimento das repúblicas marítimas italianas primeiro e das cidades mercantis depois e à criação de uma densa rede de relações comerciais entre estas e as suas filiais espalhadas por toda a Europa, tinha correspondido uma vasta, mas sobretudo contínua produção literária de viagens e sobre as viagens.

Para os italianos a viagem até países longínquos, quer com fins comerciais, quer com fins religiosos ou missionários, ou por simples sede de saber, implicava quase sempre uma relação escrita. Existem exemplos ilustres destas relações desde o século XIII; basta citar os nomes de Marco Polo, de Giovanni da Pian del Carpine e de Giovanni Montecorvino. No século seguinte aumentou o número dos italianos que iam à Ásia. Cito sómente Odorico da Pordenone e Giovanni Marignolli. No século XV e antes de chegarmos a Colombo, Vespucci ou Canoto, podemos recordar Nicolo dei Conti, os embaixadores Giosafat Barbaro ou Ambrogio Contarini, o Cadamosto e muitos outros que com as suas relações contribuíram para o assentar das premissas teóricas da expansão transcontinental da época das grandes descobertas.

Visto que nenhum dos pequenos estados em que a Itália estava dividida era capaz de seguir uma política expansionista e de organizar empresas de exploração (excluindo algumas fracas tentativas de Florença, sob o domínio dos Medici), a característica comum destas viagens, além do facto de terem sido recordadas em relações de diversos tipos, é que não têm carácter nacional: os viajantes ou são solitários, impelidos por interesses mercantis ou missionários, ou viajam por conta de monarcas estrangeiros. Por conseguinte, as formas de narração predominantes na literatura hodeporica italiana são o *itinerário* e a *carta-relação*. Mas, paralelamente a estas, são bastante numerosas as reelaborações eruditas, de todo o tipo, desde a *crónica histórica* à *descrição geográfica* e à *obra literária*, que testemunham o perdurar, na cultura italiana, de interesses geográficos e históricos herdados do Humanismo.

No século passado Pietro Amat de San Filippo (Amat di San Filippo, 1892) elaborou um diligente catálogo dos viajadores italianos, ao qual podemos fazer referência para uma primeira análise sucinta. Trata-se naturalmente de uma obra que deveria ser actualizada e integrada, visto que com o passar do tempo e com as investigações efectuadas nos arquivos, não só aumentou o número dos viajantes sobre os quais nos chegaram notícias, mas também foi possível determinar muitas notícias a eles relativas e esclarecer alguns problemas de interpretação. O catálogo regista os nomes de um grande número de viajantes: mais de setecentos entre o ano de mil e os fins do século passado. Tendo, contudo, só em conta os que realizaram viagens a países desconhecidos ou pouco conhecidos e sobre os quais nos chegou uma qualquer forma de relação escrita, para o período que vai do século XII a finais do

século XVI contam-se 164 viajantes, dos quais 4 no século XII, oito no XIII, 15 no XIV, 42 no XV e 95 no século XVI. Por aproximação as suas relações podem ser classificadas do seguinte modo:

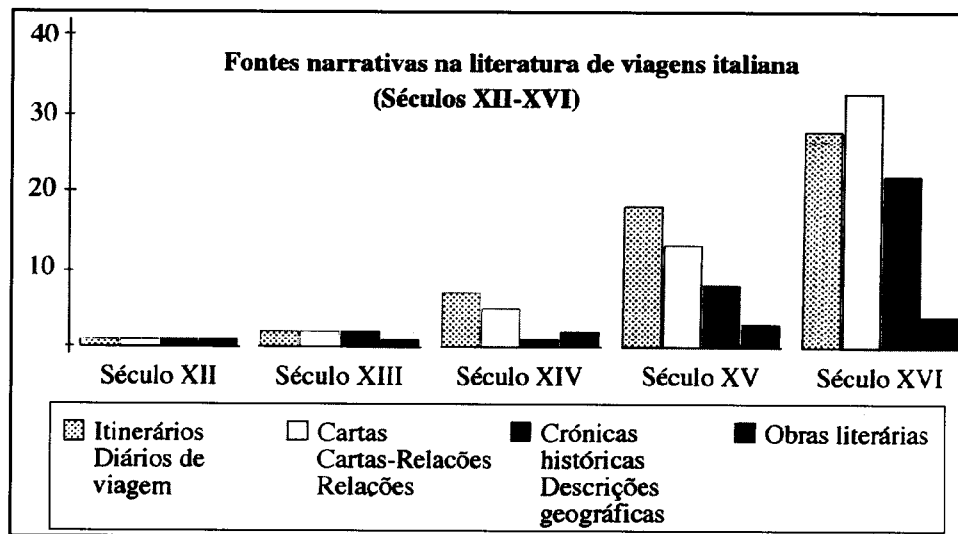


Fig. 1

Como se pode constatar, ainda no século XIV, quando a uma produção mais consistente corresponde uma diferenciação mais exacta, o género predominante ainda é o do *itinerário* (57%); contudo a sua incidência em termos de percentagem diminui gradualmente nos dois séculos sucessivos (40 e 23% respectivamente).

Paralelamente a este decréscimo proporcional, regista-se uma distribuição mais uniforme entre as *relações*, as *descrições geográficas* e as *cartas*, enquanto que toma consistência o género da *crônica histórica*; género este que comporta também uma descrição de lugares, modelando-se no esquema da relação Herodoteia entre história e geografia adoptada também pelos historiógrafos portugueses coevos, mas que nos italianos tende a privilegiar quase sempre a discussão dos acontecimentos políticos numa perspectiva internacional, dado que geralmente é fruto da experiência de embaixadores e diplomatas.

No que concerne as metas destas viagens a situação pode ser resumida esquematicamente como segue na fig. 2.

Como era lógico, pode-se observar uma relação estreita com os acontecimentos históricos dos países visitados: assim o Extremo Oriente desaparece depois da queda dos Ming, substituído sempre com maior frequência pelos países do Oceano Índico. Pelo contrário a relação com a história da expansão europeia é muito mais fraca: os viajantes italianos visitam a Ásia central, a Índia e o Extremo Oriente já em 1200 e, enquanto não forem adoptadas medidas restrictivas da emigração, aventuram-se na América, como na Ásia, no seguimento de portugueses e espanhóis. Mas contemporaneamente vão também à Europa Oriental, à África e ao Médio Oriente, na esteira dos interesses mercantis das próprias pequenas pátrias.

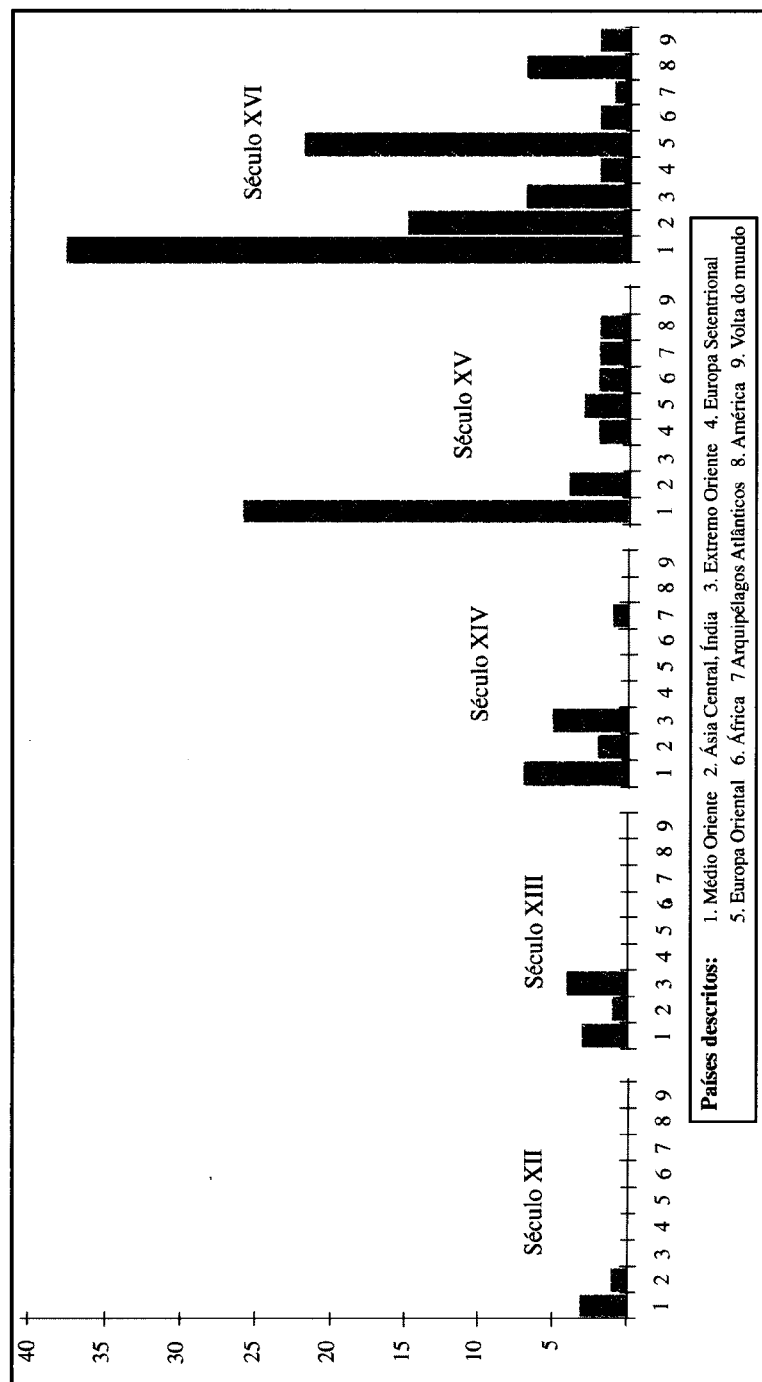


Fig. 2

III – *Terceira questão: é possível efectuar uma classificação dos géneros da literatura portuguesa?*

Nas últimas décadas o debate acerca dos géneros da literatura de viagens tornou-se estimulante em Portugal. Foram propostas diferentes classificações e discutiu-se sobre a definição de categorias e géneros. Alguns destes, mais facilmente identificáveis, já há muito que foram postos em evidência e já foram estudados bastante exaustivamente. Bem definível e definido é, por exemplo, o *roteiro*. Em 1968 Avelino Teixeira da Mota tentou também estabelecer a colocação do *roteiro* no contexto da história da ciência e da cultura europeias. Mais recentemente, no que diz respeito às obras mais estritamente relacionadas com a história da navegação, Luís Albuquerque, em 1991, determinou cinco géneros e precisamente: *guias náuticos*, *livros de marinbaria*, *roteiros*, *diários de bordo* e *relações de viagens*.

Estes géneros foram utilizados também na classificação que João Rocha Pinto inseriu no artigo *Literatura de viagens do Dicionário de história dos descobrimentos*, também esse devido à iniciativa de Luís de Albuquerque, mas concluído só depois da sua morte, com a colaboração de especialistas portugueses e estrangeiros.

Podemos tomar como modelo esta classificação, muito vasta e exacta, para uma análise do problema dos géneros da literatura hodepórica.

A classificação efectua uma divisão preliminar em *Fontes narrativas* e *Obras técnicas*, subdividindo depois as primeiras em:

Gandes obras literárias que têm por base as viagens

Crónicas

Descrições de naufrágios

Relações de viagens

Cartas, memórias, testemunhos

Diários de viagem e diários de navegação

Colecções de viagens

Livros de armadas

Descrições geográficas

e as segundas em:

Livros de armação

Roteiros

Livros de marinheiros

Guias náuticos

Parece-nos muito oportuna a distinção em duas grandes categorias, a primeira de fontes literárias e a outra de fontes técnicas. Mas enquanto as *Obras técnicas* são essencialmente coerentes, identificando-se fundamentalmente com quatro das já proposta por Albuquerque, as *Fonte narrativas* mostram claramente as dificuldades que se encontram quando se tenta subdividir a enorme massa dos materiais que chegaram até nós, em categorias suficientemente definidas.

O próprio Rocha Pinto tem consciência deste problema e observa justamente, que não só existem obras que pelas suas características poderiam ser incluídas em mais que uma categoria, mas que existe uma vasta produção que não pode ser colocada em nenhuma das cate-

gorias identificadas, «As dificuldades que oferece advêm – disse – sobretudo do carácter composto de quase todo o material. A sua insofismável feição plural, a sua estrutura multimoda, torna-o difícil de cingir e dificulta em extremo a sua arrumação e etiquetagem» (Rocha Pinto, 1994, p. 610).

Pode-se acrescentar que a categoria das *Cartas, memórias e testemunhos* é já à partida demasiado heterogênea e que não inclui no seu título, um género muito importante e do qual existem bastantes exemplos, isto é os *despachos diplomáticos*. Além disso uma distinção entre *diários de viagem* e *diários de navegação* presta-se a alguns equívocos, porque o *diário de navegação* é também um *diário de viagem* e por outro lado existem bastantes *diários de viagens* realizados por terra e por mar, que são portanto simultaneamente uma e outra coisa. Talvez fosse mais oportuno definir uma única categoria de *diários de viagem*, subdivididos por sua vez em *diários de viagem propriamente ditos* e *diários de navegação*. Os *diários de bordo* – que são unicamente uma variante técnica dos últimos constituem provavelmente o seu antecedente, poderiam ser, pelo contrário, reabsorvidos entre as *Obras técnicas*, visto que o são por objectivos e natureza, mas com a advertência que a demarcação entre *diário de navegação* e *diário de bordo* é bastante ténue e é caracterizada, em suma, somente pela presença ou ausência de alguns elementos estilísticos.

Podemos fazer um discurso análogo para os *Livros de armada* e os *Livros de armação*, muito mais próximos entre si do que poderíamos ser levados a supor pela inclusão dos primeiros nas *Fontes narrativas* e dos segundos nas *Obras técnicas*.

Também seria oportuno antepôr os *portulanos* aos *roteiros*. Essas obras – que não devem ser confundidas com os *mapas náuticos*, para os quais algumas línguas usam o mesmo termo – são como bem se sabe os antepassados dos *roteiros*. Muito semelhantes quanto à forma, estrutura e finalidades, relacionam-se por outro lado com os portulanos modernos, descrevendo, como estes, o perímetro costeiro dos vários mares e dando indicações também sobre as rotas (*pileggi*) entre os principais portos. Diferenciam-se essencialmente dos *roteiros* porque se limitam a descrever somente a área do chamado *portulano normal*, ou seja do Mediterrâneo com os mares adjacentes.

Incidentemente pode-se observar que a relação *portulano-roteiro* exemplifica muito bem a continuidade espaço-temporal da produção relativa à época das grandes descobertas geográficas e em geral à história das explorações, também porque os *portulanos* são por sua vez precedidos pelos *périplos* da Antiguidade, dos quais se conhecem, como bem se sabe, alguns exemplos, começando pelo do Mar Eritreu, que remonta ao século V a.C. Por outro lado, embora a produção dos *portulanos* se relacione com as técnicas náuticas medievais e os exemplos mais antigos remontem ao século XIII da nossa era, os marinheiros do Mediterrâneo continuaram a servir-se deles até pleno século XVII, não obstante a extensão das rotas marítimas ao Atlântico e depois aos outros oceanos, e, por conseguinte os *portulanos* continuaram a ser produzidos, cristalizando-se aliás em formas cada vez mais estereotipadas.

Como dito em precedência, contrariamente à das *Obras técnicas*, a subdivisão das *Fontes narrativas*, nas quais essencialmente se tenta recolher e sistematizar a ampla variedade da literatura hodepórica propriamente dita, não é nada convincente. De facto quando se amplia e aprofunda a análise textual, tornam-se evidentes os limites metodológicos de uma subdivisão realizada em base puramente formal e é difícil, portanto, poder utilizar uma distinção de géneros tão rigorosa.

A meu ver para ultrapassar o impasse, é mais útil e construtivo fazer referência a um esquema sistemático que evidencie as relações genéticas, diacrónicas e dinâmicas entre os

gêneros. Este esquema tem a vantagem de não excluir eventuais ligações com as práticas de realização da relação de viagens, às quais, portanto, será possível fazer referência num segundo momento.

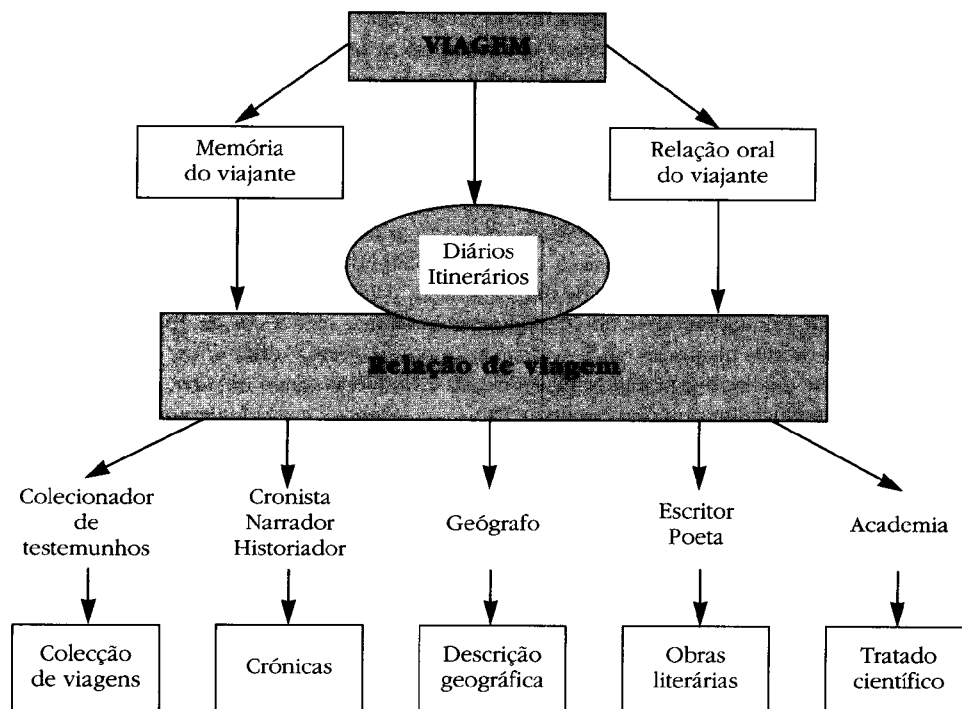


Fig. 3

O esquema salienta antes de mais a posição central que a *relação de viagens* ocupa no interior de todo o sistema da construção da narração da viagem; posição essa que lhe deriva da relação mais linear que essa tem com a experiência do viajante, quer em forma directa (da recordação à *relação*), quer mediada pelo relato oral de um protagonista diferente do autor da própria *relação* ou por apontamentos, diários ou notas do enunciador.

A *relação de viagens* é bem definida no que concerne os conteúdos, mas é-o menos relativamente à forma, visto que se pode apresentar sob diversas formas. A mais simples é a *carta-relação*, geralmente redigida depois do regresso da viagem e endereçada a parentes, amigos, financiadores, ou também ao rei que mandou fazer a viagem. Outros dois gêneros mais simples e sobretudo mais bem identificáveis, que têm uma relação estreita com a *relação*, e da qual por vezes são o antecedente ou a forma mais elementar, são o *itinerário* e o *diário*. A diferença entre os dois é mais de conteúdos que de forma (e portanto de género no sentido estrito): o primeiro privilegia a coordenada espaço, o segundo o tempo; ambas constituem um relato directo, na primeira pessoa ou sob forma de indicações a um hipotético futuro viajante («da cidade tal à cidade tal terás que percorrer um certo número de milhas»), limitando contudo

os comentários ou o registo de impressões subjectivas e descrevendo escrupolosamente as etapas, os desembarcadouros, os dias de caminho ou de navegação, etc.

Também os *diários* e os *itinerários* da época das grandes Descobertas têm inúmeros precedentes na Antiguidade e na Idade Média. No decurso da Idade Média elabora-se o modelo do *itinerário à Terra Santa*, já bem definido no século XIV.

Todos os outros géneros de *Obras narrativas* podem ser considerados derivados da *relação*, através duma reelaboração, mais ou menos ampla, realizada pelo autor ou por outras pessoas. A intervenção do reelaborador determina o tipo de transformação. Quando a *relação* é simplesmente recolhida juntamente com outras por um compilador que se limita, quando muito, a leves modificações, sobretudo relativas à língua, têm-se a *colecção de viagens*. A intervenção de um historiógrafo produz pelo contrário a *crónica*, que comporta sempre a passagem do eu enunciator a formas impessoais. Mais em geral a intervenção de uma pessoa de cultura introduz na *relação* referências a concepções científicas, comparações com cognições já codificadas, e sobretudo tentativas de dar uma explicação lógica a todas as novidades trazidas pela viagem, enquadrando-se no contexto dos esquemas científicos da época. A preponderância de interesses históricos dá à *relação* a forma de *crónica geográfica*; a de interesses geográficos a de *descrição geográfica*; mas a matriz é frequentemente unitária, como demonstrado pela abundância de observações geográficas nas *crónicas*, e de elementos históricos nas *descrições*. Também neste caso não existe e não se pode estabelecer um limite exacto entre as duas categorias, que muitas vezes se compenetraram uma na outra. A intervenção de um homem de letras, escritor ou poeta, conduz à *obra literária*, da qual existem exemplos numerosos em todas as literaturas europeias, começando por *De Canaria* de Boccaccio.

Por fim uma reelaboração impessoal e anónima, mas muito profunda, é a produzida pela academia: típica da viagem científica dos séculos XVIII e XIX, esta elaboração que leva à construção dos *tratados*, em geral obras monumentais nas quais o saber do viajante-narrador é integrado no sistema científico da cultura dominante, pode ser considerada o produto mais aperfeiçoado da narração de viagens, a consequência cientificamente mais produtiva, embora contemporaneamente a menos respeitosa da subjectividade da experiência da viagem.

IV – Quanto dito até agora permite-nos ver o conjunto da literatura hodepórica como um sistema de formas e géneros intimamente ligados entre si, quer no tempo – permitindo delinear linhas evolutivas como a que leva do *périplo* ao *portulano* e ao *roteiro*, ou a que une o *diário de bordo* ao *de navegação* e o *itinerário* aos *itinerários* da idade clássica –, quer no espaço, salientando as relações supranacionais e inter-étnicas. Torna-se evidente a unidade essencial dos géneros da literatura hodepórica europeia, que é aliás uma unidade dinâmica, continuamente modelada não só pelo diverso modo no qual se enfrentam os acontecimentos, mas também pelo prevalecer de interesses particulares, nacionais, económicos ou culturais que sejam.

Numa perspectiva europeia, a literatura hodepórica não nasce, portanto, improvisamente, nem se esgota no breve período de dois ou três séculos, como se ouve asserir muitas vezes, como se fosse somente a consequência simples e directa da ampliação do horizonte geográfico determinado pelas viagens ultramarinas, mas desenvolve-se como um longo processo que do raiar da história chega até ao completamento da exploração da Terra., numa época que nos está muito próxima, transformando-se e enriquecendo-se cada vez mais de formas e géneros e adaptando-se continuamente às exigências culturais do próprio público.

A literatura hodepórica dos séculos XV e XVI – ou seja a mais ligada às grandes descobertas – relaciona-se em todas as suas formas e também muito estreitamente com a relativa às precedentes viagens de exploração.

De Gilgamesh, o rei sumeriano do quarto milénio a.C. que da Mesopotâmia se aventurou até ao vizinho Elam, do fenício Hanão, a Piteias de Marselha e Alexandre Magno até aos missionários que na Idade Média atravessaram a Ásia para estabelecer um contacto com os Mongóis e depois às viagens dos portugueses e espanhóis e à expansão dos continentes extra-europeus corre um fio contínuo de relatos confiados à escritura, e portanto à literatura de viagens e sobre viagens. Não poderíamos ter definido essas viagens, como viagens de exploração se não tivessem sido transmitidas por fontes escritas: é o próprio conceito de *descoberta* que comporta a aquisição *estável e duradoura* de conhecimentos geográficos através duma experiência de viagem e essa aquisição estável e duradoura não teria sido possível sem o auxílio da escrita.

Nesta sequência contínua distinguem-se certamente episódios diversos, sustentados por motivações diferentes e de maior ou menor importância. Para nos limitarmos sempre à época das grandes descobertas geográficas, assim como as viagens deste período pressupõem a *inversão de polarização* dos tráficos mercantis que se determinaram no Mediterrâneo entre o século XII e o século XV, de este para oeste, que incitou a procurar outras vias para as Índias em alternativa às tradicionais que partiam do Mediterrâneo oriental e atravessavam a Ásia, a relativa literatura pressupõe a existência de *modelos* elaborados em época precedente.

Esta literatura, quer a portuguesa, quer a espanhola e italiana (ou mais precisamente produzida em Itália ou por italianos, porque em Itália ainda é frequente o uso do latim e muitos italianos que participam nas grandes descobertas residem no estrangeiro), não pode portanto definir-se uma simples e súbita consequência da mudança de perspectiva verificada na passagem da Idade Média ao Renascimento, «período durante o qual a civilização ocidental se distanciou decisivamente das restantes civilizações e culturas do globo, respondendo adequadamente à crise que assolara o território europeu durante o século XI; de modo que se bem já houvesse antecedentes medievais de narrativas de longos périplos – de que as *Viagens* de John of Mandeville e *O Livro das Maravilhas* de Marco Polo foram os paradigmas máximos – não é possível estabelecer qualquer nexos entre os relatos do veneziano e do médico inglês e os novos textos, já que aqueles, ao contrário destes, solidarizam o real e o imaginário, casam gesta e fábula com factos reais, não deixando, no entanto, de apresentar uma visão coerente do mundo, cheio de «maravilhas» e «singularidades» de par com os dados observados em primeira mão, fornecendo um *Imagi Mundi* tradicional e de fundo teológico, ainda não ferido pela dialética nascida da intromissão de notícias das novas realidades geográficas e etnológicas e por esse novo saber totalmente baseado na experiência e apoiado na visão» (Rocha Pinto, 1992, pp. 607-608).

A parte o equívoco de pôr no mesmo plano a fantasia de John of Mandeville com o concretismo de Marco Polo, provavelmente devido ao escasso conhecimento que o autor deste passo tem das duas obras citadas, transparece destas asserções uma concepção da Idade Média como uma época histórica vazia e culturalmente improdutiva, concepção que a historiografia contemporânea demonstrou ser absolutamente falsa.

Também se deve redimensionar a distinção categórica entre viagem real e viagem imaginária imposta pelo positivismo de finais do século XIX e ainda recentemente confirmada para melhor fazer ressaltar o carácter inovador e realístico da literatura de viagens dos séculos XV e XVI. É essencial o papel desempenhado pelo imaginário e pelo simbólico na génese, no desenrolar e depois no relato da viagem, como muitos autores modernos reconheceram ampla-

mente. Nenhuma expansão ou descoberta teria sido possível sem o estímulo exercido sobre a cultura e a economia medievais do Ocidente europeu pelos mitos do Oriente, do mito do Padre Gianni ao da Taprobana ou das minas do Rei Salomão.

Uma solução de continuidade e uma mudança de perspectiva dá-se quando muito em consequência da invenção da imprensa. A literatura portuguesa, como a espanhola, tirou proveito desta invenção com um certo atraso, por causa do carácter oficial e, por conseguinte, reservado da sua produção; pelo contrário a italiana foi favorecida, consolidada por uma tradição mais antiga. A primeira edição do *Milione* remonta a 1477; seguiram-se outras três antes do fim do século, seguidas por sua vez por quinze edições no século XVI. Depois da descoberta da América verificou-se uma aceleração na publicação de obras imprimidas: a carta de Colombo a Sanchez, imprimida pela primeira vez em Roma em Abril de 1493, teve pelo menos nove edições num ano; a primeira *Decade* de Pietro Martire viu a luz pela primeira vez em Veneza, no *Librecto de tucta la navegatione del re de Spagna*, de 1507 e seguidamente em 1511 em Alcalá de Henares.

Nos primeiros anos do século XVI a imprensa determinou não só uma difusão mais rápida das notícias trazidas das viagens de exploração, mas também uma difusão mais lata no espaço. O *Mundus Novus* de Vespucci, outra obra que deve muito do seu sucesso à imprensa, teve bem onze edições latinas em dois anos, entre 1504 e 1506, a maior parte das quais viram a luz na Alemanha e Holanda, países que estavam longe dos centros onde se projectavam e organizavam as grandes expedições transoceânicas, mas que, como a Itália, estavam vivamente interessados nas possibilidades de expansão comercial que elas implicavam.

O caso de *Mundus Novus* é um bom exemplo de tudo o que dissemos a propósito dos géneros da literatura hodepórica: a pequena obra literária, que é a reelaboração literária de uma ou mais cartas de Vespucci, foi realizada e traduzida em latim em Lisboa, e foi enviada imediatamente para Augusta, sede dos Fugger, mercadores alemães, que mantinham então um contacto estreito com os mercadores florentinos de Lisboa. De Augusta iniciou a sua difusão em toda a Europa culta. Narra uma viagem efectuada por uma frota portuguesa, mas quem escreve é um italiano. A forma é a da carta familiar, mas revista e corrigida para a transformar numa obra literária.

Inclui-la num dos géneros de que se falou: *relação*, *carta-relação*, *obra narrativa*, significaria ignorar a multiplicidade de significados e de influências que fizeram de um opúsculo de poucas páginas um veículo essencial da transmissão do conhecimento do Novo Mundo.

- P., Uzielli G., *Studi biografici e bibliografici sulla storia della geografia in Italia*, Roma, 1882, vol I.
- ALBUQUERQUE L. DE, *Introdução a Journal de bordo e relação da viagem da nau «Rainha»*, Lisboa, 1991, pp. 5-8.
- BANHA DE ANDRADE A.A., *Mundos Novos ao Mundo*, Lisboa, 1972, 2 vols.
- CARDINI F., *I viaggi di religione, d'ambasceria e di mercatura*, in *Storia della società italiana*, Milano, 1982, vol. II, pp. 157-220.
- CARDONA G. R., *I viaggi e le scoperte*, in *Letteratura italiana V. Le questioni*, Torino, 1985, pp. 687-716.
- FONTOURA DA COSTA A., *A Marinharia dos Descobrimentos*, Lisboa, 1983 (4.^a ed.).
- FORMISANO L., *Per una tipologia delle raccolte italiane di viaggi del primo Cinquecento*, in «Presencia italiana en Andalucía, siglos XV-XVII, *Actas del III Coloquio Hispano-Italiano*», Sevilla, 1987, pp. 341-360.
- ID., *La scrittura di viaggio come «genere» letterario in «Actas della giornata di studio Antonio Pigafetta e la letteratura di viaggio del Cinquecento*, Vicenza, 1 aprile 1995», (in stampa).
- GARCIA J.M., *A literatura portuguesa da expansão: contribuição para o seu estado e inventário* in P. Cecchucci, *Le caravelle portoghesi della via delle Indie*, Milano, 1992.
- LUZZANA CARACI L., *Le Americhe annunciate*, Reggio Emilia, 1992.
- ID., *Trovare, cercare, scoprire. Le tappe della scoperta*, in *Il mondo dei Vichinghi. Ambiente, storia cultura e arte*, Genova, 1992, pp. 57-77.
- MONDADA L., *Relazioni di viaggio e scrittura del sapere*, in *Atti del Convegno di Studi Rappresentazioni e pratiche dello spazio in una prospettiva storico - geografica, San Faustino-Massa Martana, Perugia, 27-30 sett. 1995*, (in stampa).
- RADULET C., *Literatura de descoberta e expansão: considerações terminológicas e hermenêuticas*, in *Os Descobrimentos portugueses e a Itália*, Lisboa, 1991, pp. 17-35.
- ID., *Diários de bordo, diários de navegações e relatos de viagens: uma análise teórica dos géneros*, in «As navegações portuguesas no Atlântico e o Descobrimento da América, *Actas do I Simposio de História Marítima*», Lisboa, 1994, pp. 129-133.
- RICHARD J., *Les récits de voyages et pèlerinages*, Turnhout, 1981.
- ROCHA PINTO J., *A viagem: memória e espaço*, Lisboa, 1989.
- ID., *Literatura de viagens*, in *Dicionário de História dos Descobrimentos portugueses*, Lisboa, 1984, t. II, pp. 606-613.
- TEIXEIRA DA MOTA, A., *Evolução dos roteiros portugueses durante o século XVI*, Coimbra, 1969.

Viajes y relatos de viaje de la época de Don João II: algunos ejemplos

Dr. Carla Masetti

Muchos estudiosos, sobretudo en Portugal, pero también en otras partes, como por ejemplo en Italia, trataron de definir las distintas formas literarias (crónicas, descripciones de naufragios, memorias, cartas, testamentos, diarios de viajes, diarios de navegación, portulanos, libros de armamento, etc.) que pueden evidenciarse dentro del único y gran continente de la literatura de viaje.

Las categorías de los diferentes géneros individualizados son de todas maneras difíciles de delimitar. En efecto estamos aún lejos de una definición convincente de los géneros de la literatura de viaje, en particular de la de los grandes descubrimientos geográficos. Esta tiene necesidad todavía de un análisis sistemático preliminar de las fuentes que requerirá mucho tiempo. Mientras tanto puede ser útil efectuar algunas investigaciones comparativas.

Con tal objeto, en la vasta producción de informes de viaje suministrada por italianos acerca de las rutas de los portugueses, esta contribución se propone analizar, en una perspectiva comparativa, las especificidades de contenido y tipológicas de tres textos emblemáticos para la definición de los rasgos distintivos de los géneros de la «literatura de viaje»: *La relazione di viaggio di Gerolamo Adorno e Gerolamo da Santo Stefano* (1499), la *Seconda lettera a Lorenzo di Pierfrancesco de' Medici* (1501) de Amerigo Vesputio, y el *Itinerario* de Ludovico de Varthema (1503-1507)⁽¹⁾.

El clima y las circunstancias en las cuales actúan estos tres viajeros se conectan con los resultados de la primera expedición de Vasco de Gama (1498) y por otra parte con el otorgamiento del cargo de gobernador de la India portuguesa a Alfonso de Albuquerque, bajo cuyo control se sientan las bases estructurales sobre las que se regirá hasta fines del siglo XVI el imperio lusitano.

La elección de estas tres obras no es casual. Si bien los tres autores son muy diferentes uno del otro por temperamento, grado de cultura y posición social, la motivación de sus viajes es la misma, esto es, profundizar el conocimiento de las rutas de las Indias: las tradicionales que G. da Santo Stefano, siete años después del descubrimiento de América recorre siguiendo la antigua ruta terrestre hasta Malacca y Sumatra; las que se están abriendo y que no han sido todavía alcanzadas por los portugueses en Ludovico de Varthema; o aquellas recién abiertas por las primeras expediciones portuguesas en la Carta de Amerigo Vesputio.

La meta, real o ideal, de los tres autores es la India que, para los tres como para sus contemporáneos, se identifica ya con el Oriente. El mercader-comerciante da Santo Stefano es muy diferente del aventurero de Varthema, así como este último se diferencia mucho de la figura de intermediario cultural de Vesputio; pero a pesar de esta variedad de roles, de sus páginas se trasluce como elemento constante de esta literatura de viajes, una misma visión del Oriente patria de riquezas poco habituales y de lejanas civilizaciones.

Si el objetivo y también las motivaciones para escribir son muy similares, la forma asumida por los tres informes es muy diferente.

A pesar del título, el *Itinerario* de Varthema es un relato histórico-geográfico que une a la narración del viaje la descripción cuidadosa de los lugares, usos y costumbres de los

pueblos, además de muchos acontecimientos de su historia. Las aventuras del protagonista constituyen el hilo conductor de toda la obra, a menudo asumiendo la forma de cuento jocoso.

La *Relazione* de Gerolamo da Santo Stefano se coloca en cambio en la tradición de la literatura mercantil, de la cual la literatura de viajes italiana es particularmente rica. Aquí los acontecimientos del viaje son puntualmente, pero también siempre sintéticamente narrados, y lo que más cuenta son las informaciones de carácter comercial.

La *Lettera* de Vespuccio constituye una excepción en la literatura de viajes. Fue definida como «carta portulana», definición muy adecuada porque la carta describe prácticamente un mapa en el cual se señala el viaje de las naves de Pedro Alvarez Cabral. Entre paréntesis recuerdo que esta carta fue el primer documento que dio en Europa los resultados de este viaje portugués.

Las diferencias entre los tres documentos no se limitan sin embargo al hecho de que puedan conducir a tres géneros literarios diferentes (fig. 1).

TEMA	Viaje a la «India» - Oriente		
ÉPOCA	1491-1499	1501	(1501) 1503-1507
AUTORES	Gerolamo da Santo Stefano	Amerigo Vespucci	Ludovico de Varthema
ROL	mercader-comerciante	intermediario cultural	aventurero
FORMA DE RELATO	carta-relato	carta-portulana	relato histórico-geográfico
	relato directo: autor-protagonista	relato indirecto: autor-testigo indirecto	relato directo: autor-protagonista
	<i>«tu-yo-nosotros»</i>	<i>«él-ellos»</i>	<i>«tu-yo-nosotros»</i>

Fig. 1 - Viajes y relatos de viaje en la época de Don João II: algunos ejemplos

Libre de condicionamientos, salvo de los de su cultura y de los de su época, de Varthema escribe por placer y para reputación suya y de sus empresas: «Molti uomini son già stati, li quali se sono dati alla investigazione delle cose terrene, e per diversi studii e mezzi e fidelissime relazioni si son sforzati pervenire al loro desiderio... di che meritamente ciascun di loro cognosco aver conseguita *dignissima laude* appresso delli altri, e di sé medesmi pienissima sodisfazione. ... Avendo adunque col divino aiuto in parte sodisfatto all'animo mio e ricercate varie province e strane nazioni, mi pareva niente aver fatto se de le cose da me *viste e provate*, meco tenendole ascose, non ne facessi partecipe gli altri uomini studiosi. Onde mi sono ingegnato, secundo le piccole forze, di scriver questo mio viaggio più diligentemente che ho potuto, giudicando far cosa gradita alli lettori, che, dove io con grandissimi pericoli e intollerabili fatiche mi

son dilettrato, vedendo novi abiti e costumi, loro senza disconcio o periculo leggendo ne piglino quel medesimo frutto e piacere»⁽²⁾.

Profundamente copartícipe de los acontecimientos a los que asiste, de Varthema va más allá de la simple narración de los hechos y logra hacer traslucir también a través de su escrito el sentimiento y la emoción frente a hechos para él excepcionales o frente a lugares y regiones por primera vez atravesadas. Las páginas de su *Itinerario* son efectivamente muy ricas en descripciones apasionantes, en un estilo fluido y al mismo tiempo muy incisivo, que logra, en los episodios del encuentro con los dos milaneses⁽³⁾ y en los combates de Calicut, Cochín, Cananor, y Ponnani⁽⁴⁾ su máxima expresión. En algunos casos de Varthema también nos hace sonreír, como cuando describe su malestar frente a los ofrecimientos amorosos de la reina de Rhada⁽⁵⁾ o cuando narra su benéfica y providencial intervención como médico especialista en Calicut⁽⁶⁾.

De Varthema mismo nos confirma en algunas partes del *Itinerario* – como cuando pasa por Java – su incapacidad de seguir el desenvolvimiento de las acciones: «E secundo che diceva el mio compagno, credo che questo fu del mese de giugno, perché io aveva perduto li nostri mesi e alcuna volta el nome del giorno»⁽⁷⁾.

Cuando de Varthema no quiere detenerse en cosas que no juzga relevantes – o que tal vez no recuerda tampoco – recurre a expresiones tales como: «Io non viddi cosa alcuna degna di memoria, salvo una anticaglia ...»⁽⁸⁾ o condensa la descripción usando fórmulas comparativas como «La fede, i costumi, il vivere e l' abito sono ad usanza de Ternassari ...»⁽⁹⁾ y, cuando describe a los habitantes de Sumatra, «... li quali sono gentili: e la fede loro, il viver, l'abito e i costumi suoi sonno propriamente come in Ternassari ...»⁽¹⁰⁾, y aún, a propósito de la isla Manoch (probablemente las Molucas) «... la quale è molto più piccola di Bandan, ma la gente è peggiore, e vivono pur a quel modo, e sono più bianchi, e l'aere è un poco più freddo»⁽¹¹⁾.

Resulta muy difícil en cambio individualizar momentos de implicación emotiva real en el pensamiento o en la memoria de cosas y personajes en la *Relazione* de Gerolamo da Santo Stefano. Incluso un episodio altamente dramático como la muerte del compañero de viaje es así rápidamente descripto por el mercader genovés «In questo loco stetemo mesi XX e vi morì uno de li compagni, cioè Ieronymo Adorno», sin un mínimo de conmoción o emoción⁽¹²⁾.

El *Itinerario* de de Varthema y la *Relazione di viaggio* de Santo Stefano pueden ser considerados como ejemplos de «narraciones de viajes». Los autores son los actores: ellos ven directamente, observan, describen e interpretan en primera persona los datos geográficos, etnográficos, religiosos y económicos que suscitan su curiosidad: «Donde io... mi disposi – escribe de Varthema – a voler investigare qualche particella de questo nostro terreno globo; né avendo animo (cognoscendomi di tenuissimo ingegno) per studio over per conghietture pervenir a tal desiderato fine, deliberai con la propria persona e con li occhi medesimi cercar di cognoscer li siti delli luochi, le qualità delle persone, le diversità degli animali, la varietà degli arbori fruttiferi ed odoriferi dell'Egitto, della Soria, e dell'Arabia Deserta e Felice, della Persia, dell'India e dell'Etiopia, massime ricordandomi esser più da stimare uno *testimonio di vista* che dieci d'udita»⁽¹³⁾, y aún más adelante: «Il desiderio il quale molti altri ha spronato a *vedere* la diversità delle monarchie mundane, similmente alla medesima impresa mi incitò. E perché tutti gli altri paesi dalli nostri antichi assai sonno stati dilucidati, per questo nel mio animo desiderai *vedere* paesi dalli nostri meno frequentati»⁽¹⁴⁾.

Sin embargo, muchas veces a la experiencia de las cosas «vistas» se agrega la de las cosas «oídas» o «narradas» por otros. En este caso el informe escrito se enriquece con el testimonio, también determinante, de otras personas; pero a la certeza del dato hallado directamente con la «vista», se agrega la duda y la perplejidad respecto de las indicaciones referidas por otros.

Cuando de Varthema no está seguro de la seriedad de algunas informaciones toma distancia con respecto a sus fuentes con expresiones tales como: «non però ch'io l'abbia vista, ma per relation di mercatanti⁽¹⁵⁾... dicono alcuni (perché io non l'ho visto)⁽¹⁶⁾ ... Se così è io non l'ho visto, però non l'affermo»⁽¹⁷⁾.

La verdad es así sólo aquella conocida a través de los hechos; este concepto es tan vivo en de Varthema que él, casi en la conclusión de su *Itinerario*, se detiene largamente en la necesidad de «tener avanti agli occhi e aver sempre fissi nella memoria le cose...»⁽¹⁸⁾.

La *Lettera* de Vespucio de 1501 es en cambio un informe indirecto. Allí se narran brevemente los resultados del viaje de Cabral, que Vespucio había podido conocer en su estadía en Cabo Verde, donde había encontrado dos de las naves del portugués que volvían a su país. La fuente es Gaspar da Gama, el hebreo alejandrino que, después de su captura, se volvió informante y guía de los portugueses⁽¹⁹⁾.

La verdad de Vespucio está por eso condicionada por la veracidad de su interlocutor: «...ché alla verità mi riferisco che questi mi contò un uomo degno di fede che si chiamava Guaspare, che aveva corso dal Caire fino a una provincia che si domanda Molecca»⁽²⁰⁾.

Como testigo indirecto de las empresas narradas, Vespucio se vuelve referente de lo que ha escuchado, propagador de informaciones derivadas de la experiencia y de la interpretación de terceros. El «yo» y el «nosotros» de los viajes de Santo Stefano y de de Varthema, es sustituido por «él» y por «ellos» con el uso de verbos en tercera persona. También la acción principal del «ver» se transforma en la del «oir»: «Questo Guaspare che mi contò le sopraddette cose – e molti Cristiani le consentirono, perché furono inn alcune d'esse –, mi disse dipoi el seguente⁽²¹⁾». ... Questo Mare Persico *dicono* che è molto ricco, ma tutto non s'ha a credere, però lo lascio nella penna a chi meglio ne porgerà la verità»⁽²²⁾.

Por su característica de carta-informe breve, la narración de Vespucio se estructura como un conciso repertorio de informaciones comerciales y técnicas. El sentido de la aventura, la emoción de ver después de largas travesías y dificultades nuevas tierras, que constituía el tema central de las dos narraciones precedentes, es sustituido por una lista de localidades y de escalas de tráfico comerciales asiáticos, con un orden espacial tan preciso que en muchos pasajes vuelve el relato de Vespucio monótono y excesivamente didáctico.

Lo que Vespucio desea hacer conocer (y transmitir a Lorenzo di Perfrancesco de' Medici, principal destinatario de su carta), no es tanto las aventuras enfrentadas o el recorrido seguido durante el viaje de los portugueses, sino los resultados económicos y políticos que de ello pueden derivarse. Vespucio escribe: «E tanto navicammo che giungnemmo qui, a uno cavo che ssi chiama el Cavo Verde (...), dove a caso trovammo surto duc navi de Rre di Portogallo, ch' erano di ritorno de le parti d' India orientali (...), co' quali i' ho àuto grandissimi ragionamenti, non tanto de loro viaggio, come della costa della terra che corsono, e delle ricchezze che trovono, e di quello che tengono... e. Rre di Portogallo tiene nelle mani un grandissimo traffico e gran ricchezza: Iddio la prosperi»⁽²³⁾.

Sin embargo a las noticias que de Varthema y Santo Stefano traen de las Indias y que Vespucio conoce a través de los portugueses falta aquel «sabor de novedad inesperada» que tanto había caracterizado a las crónicas y a los diarios de los que se habían dirigido a América. Asia, al contrario de América, es aceptada con facilidad sorprendente por la cultura occidental.

Las realidades geográficas de Asia, ya conocidas del pasado, pero no por ello exentas de estímulos interesantes, se vuelven el espejo en el que se refleja la Europa de la expansión portuguesa. La identificación y la descripción de elementos naturales y humanos recogidos, pasa a través de las lentes interpretativas habituales de la cultura del '500 (como la desnudez,

el color de la piel, la carencia de una religión o la idolatría) y a través de un sistema de esquemas culturales de referencia que condicionan y orientan la evaluación de los hechos y fenómenos observados, es recibida en el horizonte mental occidental.

En el esquema narrativo de estos relatos la estructura portante del comercio con Oriente y la naturaleza de los tráficos se vuelven, como ya hemos dicho, elementos constantes en torno a los cuales se articula la narración principal.

Sin embargo, se presta escasa atención a los tiempos y a los modos de moverse. Muchas veces el traslado desde una localidad a otra, marcado simplemente por los días de permanencia («Nel qual luogo stetemo giorni 15... Passati giorni 35 arrivassimo... In questo loco stetemo giorni 55...»⁽²⁴⁾) y por la duración de los desplazamientos en nave («... e poi partissemo cum la supradicta nave navicando al modo di sopra giorni XX...e navicassimo altri X giorni... navicassimo gioni 35 cum assai bon tempo...»⁽²⁵⁾); escribe Vespucio: «navicorono verso el mezzodì de l'isole del Cavo Verde per il vento che ssi dice fra mezzodì e libeccio, e dipoi d'aver navicato 20 giornate circa a 700 leghe – che ogni lega è 4 miglia e 1/2 – posono in terra»⁽²⁶⁾, ... E tanto corsono che ssi trovarono colla loro navicazione sopra a vento del cavo di Buona Speranza»⁽²⁷⁾, ... e di qui navicorono dipoi verso el settentrione 1/4 del greco»⁽²⁸⁾, constituye sólo el fondo sobre el cual se bosqueja cada acontecimiento.

Sólo excepcionalmente los autores ceden a la fascinación de la naturaleza que los circunda y se abandonan a espectáculos de vigor sensacional.

Las descripciones de escenarios naturales son muy concisas, nada más que breves alusiones, muchas veces impersonales, a la presencia o no del agua («In questa isola [Hormuz] non vi è acqua, ma ogni zorno cum barche se conduce l'acqua da terra ferma»⁽²⁹⁾), a los paisajes desolados de los desiertos («... li quali deserti sono molto aridi e sterili e vi sono de le grandi montagne de porfidi e yaspis, e non vi si trova acqua né cosa alcuna da vivere, ma bisogna portar provisione de manzare e bere sopra cameli»⁽³⁰⁾).

El interés prioritario es de todas maneras siempre lo humano, el aspecto físico, los modos de vida y las prácticas religiosas. Así se coleccionan curiosidades sobre las formas del cuerpo de los habitantes, sobre el color de su piel y sobre su desnudez: «Questa gente sono assai più presto bruni che altro colore e de comunal grandezza»⁽³¹⁾; «posono in una terra [Cavo Verdel], dove trovonno gente bianca e inuda»⁽³²⁾.

Junto a estos temas se encuentran también descripciones de hábitos y costumbres sociales profundamente diferentes de las occidentales, como la infibulación⁽³³⁾, la cremación de los muertos⁽³⁴⁾, la práctica de la poliandria y el sistema patrilineal⁽³⁵⁾.

Frente a las variedades de las cosas narradas, nuestros relatores asumen actitudes similares en el clasificar y ordenar las novedades y las originalidades (como extravagancia) orientales a través de las tipologías de lo conocido, conduciendo lo que es diferente y sorprendente al «come noi», al «modo nostro» y a lo familiar. Por ejemplo, Gerolamo da Santo Stefano, para explicar la distinción en castas de la población india, cuando introduce la «generatione» de los nambeti (o sea los pertenecientes a la casta de los brahmanes) los define «como saria in *nostre bande* li preti e religiosi», agregando que ellos como estos últimos «hanno cura de le loro case, e non prendano moglie né manzano cosa alcuna che patisca morte»⁽³⁶⁾. O cuando nuestro mercader genovés llega al «paese de Peygo» en el acto de describir la religión profesada por su población dice que «La fede loro si è che adorano Adam, la ymagine del quale fan depinger in le loro chiese cum altari al *modo nostro*»⁽³⁷⁾.

Por lo tanto la tendencia es hacia la estandarización, a través de una comparación y un paralelo de tipo geográfico-paisajístico que conecta el mundo oriental a los paisajes y a las costumbres familiares de Europa.

NOTAS

(¹) Para la citación de los fragmentos aquí referidos véase las siguientes obras:

Gerolamo da Santo Stefano, *Relazione del viaggio di Gerolamo Adorno e Gerolamo da Santo Stefano*, in I. Luzzana Caraci (a cura di), *Le Americhe annunciate. Viaggi ed esplorazioni liguri prima di Colombo*, Reggio Emilia, Diabasis 1992, pp. 165-176 (notas y comentario de F. Surdich); Amerigo Vespucci, *Copia di una lettera scritta da Amerigo Vespucci de l'isola del Capo Verde e nel mare Oceano a Lorenzo di Piero Francesco de' Medici sotto di 4 di giugno 1501*, in I. Luzzana Caraci, *Scopritori e viaggiatori del Cinquecento e del Seicento*, vol. I, *Il Cinquecento*, Milano-Napoli, Ricciardi, 1991, pp. 249-268; Ludovico de Varthema, *Itinerario di Ludovico de Varthema in Arabia, in India e nell'Asia sudorientale*, in G. B. Ramusio, *Navigazioni e viaggi*, (bajo la dirección de M. Milanesi), Torino, Einaudi, 1978, vol. I, pp. 753-892.

(²) L. de Varthema, *Itinerario*, cit., p. 764.

(³) L. de Varthema, *Itinerario. Libro Terzo dell'India*, cit., p. 869-872.

(⁴) L. de Varthema, *Itinerario. Libro Terzo dell'India*, cit., p. 879-887.

(⁵) L. de Varthema, *Itinerario. Libro Secondo dell'Arabia Felice*, p. 792-797.

(⁶) L. de Varthema, *Itinerario. Libro Terzo dell'India*, p. 872-874.

(⁷) L. de Varthema, *Itinerario. Libro III dell'India*, cit., p. 868.

(⁸) L. de Varthema, *Itinerario. Trattato de parte de lo Egitto*, cit., p. 765-766.

(⁹) L. de Varthema, *Itinerario. Libro III dell'India*, cit., p. 855.

(¹⁰) L. de Varthema, *Itinerario. Libro III dell'India*, cit., p. 859.

(¹¹) L. de Varthema, *Itinerario. Libro III dell'India*, cit., p. 864.

(¹²) G. da Santo Stefano, *op. cit.*, p. 166.

Mas rico de singularidades y mas carico de argumentos emotivos es sin embargo la descripción de la enfermedad y de la muerte del Girolamo Adorno en la carta-relato que Girolamo da Santo Stefano envió el 1 septiembre 1499 a Giovanni Jacobo Mainer y que, hasta el 1905, se reputaba ser la única fuente directa del viaje del genovés: «Nel qual tempo, sollecitando ogni giorno in casa il detto signore, e coil freddo e col caldo, e con gran fatiche e stenti, e trovandosi messer Ieronimo Adorno di debole complessione, molto affannato in queste fatiche, con la giunta di una sua malattia vecchia la quale molto lo travagliava, in capo di cinquantacinque giorni, non vi essendo né medici né medicine, gli convenne render lo spirito al nostro Signoe Iddio: che fu l'anno millequattrocentonovantasei, il giorno ventisette di dicembre, la notte di San Giovanni», in G. B. Ramusio, *Navigazioni e viaggi*, cit., vol. II, pp. 821-830.

Sobre esta segunda carta de viaje véase: Peragallo P., *Viaggio di Geronimo da Santo Stefano e Geronimo Adorno in India nel 1494-99*, en «Bollettino della Società Geografica Italiana», Roma, XXXVIII (1901), pp. 24-40; Surdich F., *Le fonti sul viaggio alle Indie di Gerolamo Adorno e Gerolamo da Santo Stefano*, en «La Berio», IX, 1969, n. 1, pp. 31-38; ID., *L'Oriente*, en Luzzana Caraci I. (bajo la dirección de), *Le Americhe annunciate*, Reggio Emilia, Diabasis, pp. 157-176.

(¹³) L. de Varthema, *Itinerario*, cit., p. 763.

(¹⁴) L. de Varthema, *Itinerario. Trattato de parte dello Egitto*, cit., p. 765.

(¹⁵) L. de Varthema, *Itinerario. Libro III della India*, cit., p. 855.

(¹⁶) L. de Varthema, *Itinerario. Libro III della India*, cit., p. 860.

(¹⁷) L. de Varthema, *Itinerario. Libro II della India*, cit., p. 865.

(¹⁸) L. de Varthema, *Itinerario. Libro della Etiopia*, cit., p. 888.

(¹⁹) Sobre la *Lettera* de Vespuccio véase: Luzzana Caraci I., *Amerigo Vespucci, i portoghesi e la toponomastica dell'Oceano Indiano*, en «Mare Liberum», 2 (1991), pp. 43-53.

(²⁰) A. Vespucci, *op. cit.*, p. 258-259.

(²¹) A. Vespucci, *op. cit.*, p. 262.

(²²) A. Vespucci, *op. cit.*, p. 259.

(²³) A. Vespucci, *op. cit.*, p. 267.

(²⁴) G. da Santo Stefano, *op. cit.*, p. 166.

(²⁵) G. da Santo Stefano, *op. cit.*, p. 166.

(²⁶) A. Vespucci, *op. cit.*, p. 252.

(²⁷) A. Vespucci, *op. cit.*, p. 253.

(²⁸) A. Vespucci, *op. cit.*, p. 253.

- (²⁹) G. da Santo Stefano, *op. cit.*, p. 172.
(³⁰) G. da Santo Stefano, *op. cit.*, p. 166.
(³¹) G. da Santo Stefano, *op. cit.*, p. 171.
(³²) A. Vespucci, *op. cit.*, p. 252.
(³³) G. da Santo Stefano, *op. cit.*, p. 166.
(³⁴) G. da Santo Stefano, *op. cit.*, p. 168.
(³⁵) G. da Santo Stefano, *op. cit.*, p. 170.
(³⁶) G. da Santo Stefano, *op. cit.*, p. 167.
(³⁷) G. da Santo Stefano, *op. cit.*, p. 171.

BIBLIOGRAFIA

- AA.VV., *La letteratura di viaggio dal Medioevo al Rinascimento. Generi e problemi*, Alessandria, Dell'Orso, 1989.
- AMAT DI SAN FILIPPO P., *Della vita e dei viaggi del bolognese Lodovico de Varthema*, en «Giornale Linguistico di Archeologia, Storia e Belle Arti», V (1878), pp. 1-73.
- BACCHI DELLA LEGA A., *Lodovico de Varthema, viaggiatore bolognese del secolo XVI*, en «Atti Reale Deputazione di Storia Patria per le province di Romagna», Bologna, III (1918), pp. 271-292.
- BAROZZI P., *Lodovico de Varthema nelle Indie Orientali in età colombiana*, en «Atti del II Convegno Internazionale di Studi Colombiani», Genova, Civico Istituto Colombiano, 1977, pp. 413-427.
- BAROZZI P., *Un'ipotesi sull'itinerario di Lodovico de Varthema in Insulindia*, en «Bollettino della Società Geografica Italiana», Roma, XII (1983), pp. 349-368.
- DA SANTO STEFANO G., *Relazione del viaggio di Gerolamo Adorno e Gerolamo da Santo Stefano*, en LUZZANA CARACI I., *Le Americhe annunciate. Viaggi ed esplorazioni liguri prima di Colombo*, Reggio Emilia, Diabasis, 1992, pp. 165-176.
- DE GUBERNATIS A., *Storia dei viaggiatori italiani nelle Indie Orientali*, Livorno, Vigo, 1875.
- DE VARTHEMA L., *Itinerario di Ludovico de Varthema in Arabia, in India e nell'Asia sud-orientale*, en G. B. Ramusio, *Navigazioni e viaggi*, a cura di M. Milanese, Torino, Einaudi, 1978, vol. I, pp. 753-892.
- GIUDICI P., *Itinerario di Lodovico de Varthema*, Milano, Alpes, 1929.
- LONGHENA M., *Il testo originale del viaggio di Gerolamo Adorno e Gerolamo da Santo Stefano*, en «Studi Italiani di Filologia Indo-iranica», v, 1905, Appendice n. 3.
- LONGHENA M., *Viaggi in Persia, India e Giava di Nicolò de' Conti, Girolamo Adorno e Girolamo da Santo Stefano*, Alpes, Milano 1929.
- LUZZANA CARACI I., *Amerigo Vespucci, i portoghesi e la toponomastica dell'Oceano Indiano*, en «Mare Liberum», 2 (1991), pp. 43-53.
- LUZZANA CARACI I. (bajo la dirección de), *Scopritori e viaggiatori del Cinquecento e del Seicento*, I, *Il Cinquecento*, Milano-Napoli, R. Ricciardi, 1991 (sobre todo pp. 281-369).
- MAZZONI G., *Un viaggiatore del secolo XVI (Lodovico de Varthema)*, en *In biblioteca*, Bologna, Zanichelli, 1886, vol. I, p. 303.
- PERAGALLO P., *Viaggio di Geronimo da Santo Stefano e Geronimo Adorno in India nel 1494-99*, en «Bollettino della Società Geografica Italiana», Roma, XXXVIII (1901), pp. 24-40.
- PESCE A., *Intorno ad una lettera di Gerolamo da Santo Stefano relativa ad un suo viaggio nell'India (1.º settembre 1499)*, en «Bollettino della Società Geografica Italiana», Roma, LIX (1922), pp. 281-288.
- RADULET C.M., *Diários de bordo, diários das navegações e relatos de viagens: uma análise teórica dos gêneros*, en «Actas I Simpósio de História Marítima As navegações portuguesas no Atlântico e o descobrimento da América (Lisboa, 9-11 nov. 1992)», Lisboa, Academia de Marinha, 1994, pp. 129-133.
- RAMUSIO G. B., *Navigazioni e viaggi*, bajo la dirección de M. Milanese, Torino, Einaudi, 1978-6 voll.
- SURDICH F., *Le fonti sul viaggio alle Indie di Gerolamo Adorno e Gerolamo da Santo Stefano*, en «La Berio», IX, 1969, n. 1, pp. 31-38.
- SURDICH F., *L'Oriente*, en LUZZANA CARACI I. (bajo la dirección de), *Le Americhe annunciate*, Reggio Emilia, Diabasis, pp. 157-176.
- VERLINDEN C., *Lodovico de Varthema dans l'Océan Indien*, en «Atti del IV Convegno Internazionale di Studi Colombiani», vol. II, pp. 425-434.
- VESPUCCI A., *Copia di una lettera scritta da Amerigo Vespucci de l'isola del Capo Verde e nel mare Oceano a Lorenzo di Piero Francesco de' Medici sotto di 4 di giugno 1501*, en *Scopritori e viaggiatori del Cinquecento e del Seicento*, vol. I, *Il Cinquecento*, a cura de LUZZANA CARACI I., Milano-Napoli, Ricciardi, 1991, pp. 249-268.

A Rota da Mina (1482-1567)

Dr. José Alberto Leitão Barata

I – A ROTA DA MINA

Pela primeira metade do século XVI, a rota da Mina não punha já problemas de maior à ciência náutica portuguesa, podendo ser singrada por pilotos e marinheiros de segundo plano. Gil Vicente, num dos autos, ⁽¹⁾ retrata um piloto desastrado e incapaz, desculpando-se perante um marinheiro experiente, por não saber governar a nau até à Índia, uma vez que até então, apenas governara por bandas de Guiné. Provavelmente, aquele autor terá usado a expressão no seu sentido mais restrito; ou seja: estar-se-ia referindo exclusivamente à alta Guiné. De qualquer forma, o facto é que a rota da Mina não colocava muito mais problemas do que as que levavam àquela região, para além do da entrada no golfo. Tratava-se pois de regiões bem conhecidas, muito navegadas e já dominadas pela prática e pela ciência dos pilotos e marinheiros portugueses. No entanto, é claro, nem sempre fora assim.

Ao longo do século XV, foi necessário somar muitos esforços e desaires para, finalmente, levar os navios até ao golfo da Guiné. A rota da Mina, representa precisamente o somatório desses esforços, levados a cabo, grosso modo, nos cinquenta anos que medeiam entre 1420 e 1470. Ao longo deste período, como é sabido, houve que tornear obstáculos e resolver problemas importantes; e foi sobretudo através da prática, que isso se conseguiu. Foi entre 1420 e 1470, que começou a dar-se solução prática à necessidade de localizar os navios em alto mar: primeiro, porque o litoral saariano fornecia poucas conhecenças úteis; em segundo lugar, porque o regresso pelo mar alto se deve ter iniciado bastante cedo. Segundo o professor Luís de Albuquerque, deve ter sido entre 1460 e 1480, precisamente no momento em que se atinge o golfo da Guiné, que se estabeleceu definitivamente o processo de calcular as latitudes pela observação da Polar e de outras estrelas⁽²⁾. Entretanto, fora igualmente necessário estudar o regime dos ventos e correntes no Atlântico norte e adaptar aos respectivos condicionismos as várias embarcações, (barcas, barinéis e diversos tipos de caravelas), que ao longo do tempo, se foram experimentando. Enquanto isto, explorou-se, nomeou-se e classificou-se um vastíssimo litoral. A rota da Mina é pois o somatório dos esforços levados a cabo durante o meio século crucial da expansão portuguesa no Atlântico. Tal como política e economicamente, com a construção do castelo de S. Jorge, a rota da Mina representa, sob o ponto de vista técnico, o termo de uma primeira fase da expansão portuguesa, o período mais pragmático, é o abrir de uma nova era – a segunda fase da expansão, durante a qual homens de ciência como José Vizinho, Pêro Anes, João de Lisboa, Pacheco Pereira, serão enviados aos mais diversos litorais, para estudar metodicamente as condições de navegação. Seria enfim, o período das grandes navegações de exploração, sem outros objectivos práticos que não o do descobrimento. A rota da Mina constitui pois, à sua maneira, um ponto final. Mas não apenas isso: ela foi, em termos práticos, o estágio em que marinheiros e pilotos se prepararam para o estabelecimento da grande rota da Índia. Por isso mesmo, no século XVI, considerada já simples e rotineira, terá ela constituído, tanto mais que se manteve estreitamente ligada à coroa, uma espécie de escola para preparação dos melhores pilotos do reino, encarregados de levar as naus até à Índia⁽³⁾.

Com a construção do castelo de S. Jorge, (1482), o caminho que levava até à costa da Mina, foi definitivamente estabelecido, transformando-se até meados do século XVI, na principal rota do ouro do império português. Até ao ano de 1567, altura em que o governo do cardeal regente, numa tentativa de evitar despesas públicas, entregou a exploração do ouro da Mina a contratadores, a carreira de S. Jorge foi, talvez, a mais cuidada e protegida de todas as do monopólio régio. Por exemplo: no Oriente, carreiras que poderiam ter tido sorte semelhante à da Mina, como a de Moçambique, que de África trazia até Goa o marfim; a do ouro de Sofala, ou da prata do Japão, nunca viriam no entanto a rodear-se de um aparato jurídico-militar tão impressionante como aquele que envolveu a do golfo da Guiné^(*). Nem o caso era para menos: é que, durante toda a primeira metade do século XVI, foi a Mina que forneceu boa parte do ouro com que se pagava no Ocidente, aquilo com que, no Oriente se comprava, o que do Oriente vinha. É sabido que, para o Índico, para além de uns poucos produtos de troca, como o aljofar ou os panos de Flandres, os navios portugueses não levavam muito mais do que azeite e vinho para abastecer as mesas dos reinóis, vendo-se obrigados a aproveitar o espaço livre nos porões, para transportar, pedra, madeiras e outros materiais de construção com que se edificariam na Ásia, castelos e mosteiros. Neste contexto mercantil desfavorável, o ouro da Mina ajudava decididamente a equilibrar um tanto a balança comercial^(*). Daí que, a rota do ouro entre Lisboa e S. Jorge, tenha sido desde sempre, devidamente acautelada pelo poder, estando fortemente centralizada na capital do reino. Os armazéns da Casa da Mina, preparavam, em Lisboa, tudo quanto era necessário para que as viagens se realizassem com um mínimo de contactos. Mesmo aqueles produtos que poderiam adquirir durante a ida para, na Mina, servirem como moeda de troca, tais como: panos árabes e conchas das Canárias, vinham primeiro ter a Lisboa, e aqui eram contabilizados, na Casa da Mina, para, depois, seguirem de novo para Sul.

Em S. Jorge a rota da Mina ia encontrar-se com uma série de pequenas rotas locais, que tinham por missão o abastecimento dos armazéns da feitoria: entre S. Jorge e Samá ou Axém, mais a Ocidente; ou entre a fortaleza capital e Cará, para Leste. Mais além, os navios seguiam até à Costa dos Escravos, onde adquiriam essa preciosa mercadoria, que seria na Mina, trocada pelo ouro. Com o sucesso da colonização brasileira e o declínio do comércio aurífero, os escravos começam a dirigir-se de preferência para Sul, até à ilha de S. Tomé. Carregadas de ouro, escravos, alguma malagueta e pimenta de rabo, as embarcações dirigiam-se directamente a Lisboa, em princípio sem entroncar em outras quaisquer rotas. Juntamente com a do Cabo, a rota da Mina deve ter pois sido uma das mais estáveis que cruzaram o Atlântico, entre os fins do século XV e finais da centúria seguinte.

Ambas foram fortemente controladas e ritmadas pela iniciativa do estado; ambas conheceram pontos fixos para partida e chegada; ambas se destinavam primordialmente ao transporte de mercadorias, uma vez que a mercantilização das mesmas era assegurada, respectivamente, pelas Casas da Mina e da Índia à partida, e pelas feitorias nos portos de destino. Em tudo, na verdade, a rota da Mina se assemelhava muito mais à do Cabo, do que a mil outros pequenos percursos que mais facilmente escapavam à vigilância régia e que frequentemente iam sendo adaptados a novos objectivos ou necessidades, ao sabor das conjunturas. O próprio percurso era semelhante, desde a partida, em Lisboa, até baixas latitudes no Atlântico Norte,. Na torna-viagem, de novo os navios que da Mina vinham, podiam encontrar-se com as naus da carreira da Índia. Como se poderia esperar, são também factores externos de ordem semelhante, que estão na origem do declínio de ambas as rotas: por fins do século XVI, a carreira da Índia mantendo-se embora activa, encontra-se cada vez menos povoada de navios^(*). Para

Ocidente, vai-se agora de preferência para as terras do Brasil, ou, fazendo a volta do Brasil, pelo Sul, depois de novo para o Norte, até S. Paulo de Luanda, em busca dos escravos que fazem falta do outro lado do Atlântico. Também para a Mina, os navios, confrontados com a presença de Ingleses, Franceses e finalmente Holandeses, seguem em cada vez menor número, tanto mais que o ouro tende de novo a escoar-se pelas reactivadas rotas terrestres mulçumanas. Os pedidos dirigidos pelos últimos governadores da fortaleza ao rei, relativos ao envio de navios, são constantes. Num regimento da Casa da Índia, datado de 1630, não se faz já qualquer referência à Casa da Mina, que até então fora organismo independente. S. Jorge deixara de ser objectivo importante. Acompanhando o declínio da rota da Índia, a da Mina chegava ao seu termo.

II – DA CASA DA MINA À CASA DA ÍNDIA

a) O Trato

Numa inegável manifestação de confiança no futuro do império, em 1486, precisamente quatro anos após o haver mandado erigir, D. João II promove o castelo de S. Jorge da Mina à categoria de cidade. Aquele que era, como lembrava Duarte Pacheco Pereira, o único edifício erigido em boa pedra lavrada em toda «Etiópia de Guiné»⁽⁸⁾, fora sem dúvida destinado pelo rei a transformar-se na capital do domínio português na região equatorial. No entanto, cidade, S. Jorge só o seria, realmente, por decreto régio, já que, de facto, nunca passou de cidadela. Nem poderia passar ... O ouro fora desde o início a sua razão de ser; o comércio do ouro o condenaria à sua condição de simples presídio. Imponente símbolo de soberania nas praias equatoriais, ele seria o garante do monopólio do ouro, mantendo em respeito simultaneamente os habitantes negros da aldeia de Duas Partes, os navios estrangeiros que, desde cedo começaram a abordar a região⁽⁹⁾, e os próprios súbditos de sua alteza. Durante cerca de um século este tríplice objectivo parece ter sido cumprido com bastante eficácia: os navios estrangeiros, primeiramente franceses, começam a frequentar a região apenas pela década de 1530; pela de 1550, os ingleses, mas ainda assim, sem pôr realmente em risco a rota portuguesa do ouro. Quanto às populações locais, tiveram na fortaleza um local seguro para o seu comércio, assim como um «empregador» que lhes garantia tarefas várias, como a do transporte de mercadorias e de lenha para os navios e para a cidadela. Um xarife encarregava-se dos contactos entre a população da aldeia e as autoridades portuguesas. E, ao que parece, uma verdadeira elite de «cavaleiros» floresceu à sombra das muralhas⁽¹⁰⁾. Quanto aos moradores portugueses, uma apertada malha de regulamentações que deviam estar já previstas no regimento e foral originais da cidade, hoje desconhecidos, mas que foram reiteradas no regimento atribuído a Estevão da Gama em 1529, tentava obstar de todas as formas ao contrabando do ouro, prevendo para além disso, as penas a aplicar em caso de delito. «Os pagamentos se farão em ouro, (...) dando a cada um per peso o que lhe montar do tempo que tiver servido. (...) E sendo lá, na dita cidade, achado outro ouro nas mãos aos sobreditos, o perderão, não sendo de seu ordenado, além de incorrerem nas penas dos que resgatam contra minha defesa». Tudo está previsto: «Como se fará o resgate quando vierem mercadores da dita cidade, e peso e repeso do ouro que se resgata»; a «maneira como se há-de entregar o ouro aos capitães dos navios»; e, cuidado, «que pessoa alguma resgate, senão feitor ou quem o capitão ordenar»⁽¹¹⁾. Já em 1519 D. Manuel defendera expressamente a qualquer piloto das caravelas da carreira a entrada na

fortaleza, «sob pena de perder todo o seu ordenado que na dita viagem houver de haver e mais a pena corporal que nos bem parecer»⁽¹²⁾. Navio que se aproximasse de S. Jorge devia assinalar a sua presença, antes de ensaiar algum contacto. Se chegava de noite, lançava uma bombarda; se de dia, arvorava uma bandeira. Só se fazia a abordagem, depois de dado sinal de terra, e nenhum contacto era permitido para além do que poderiam estabelecer o capitão do navio e o feitor da fortaleza⁽¹³⁾. Sobretudo, que nenhuma almadia de negros se aproximasse do navio recém-chegado, nem de dia, nem de noite. Navio que não fosse da Coroa, se viesse do reino do Manicongo, não poderia de forma alguma aportar a S. Jorge. Quem o tentasse, seria degredado, por vida, para S. Tomé⁽¹⁴⁾. Tantas cautelas, tão miudamente repetidas, em regimentos e missivas régias aos capitães das fortalezas e dos navios, constituem afinal a prova mais acabada de que, em S. Jorge da Mina, como aliás em qualquer outra região o contrabando foi sempre companheiro fiel do estanco. Bem que se podia mandar fortificar o próprio caminho que levava do ancoradouro à fortaleza; bem que lá dentro, se podia guardar o ouro em cofres com três fechaduras diferentes; o contrabando seria sempre uma realidade. Mas não vale isto por dizer que a fortaleza não tenha muito razoavelmente cumprido a sua missão. Ainda na década de 1560, sabemos de pilotos experimentados por lhes não permitirem fazer o «seu negócio» na Mina e por lhes ser tomado todo o ouro que conseguiram obter⁽¹⁵⁾.

O que as autoridades da Mina nunca lograram alcançar, (mas também, não foi esse certamente objectivo definido à partida), foi o controle das rotas terrestres do ouro. A experiência mostrara já, em Arguim, em Cantor, nos regastes da Serra Leoa, que, onde quer que os Portugueses se estabelecessem, para mais com feitoria fortificada, o ouro viria ter com eles. Foi o que aconteceu, quer em S. Jorge, quer nas fortalezas posteriormente construídas de Axém, Samá e Cará. É certo que as guerras periódicas entre os reinos vizinhos de Afuto, Acomane e Acane, chegaram a perturbar seriamente os fluxos auríferos, impedindo ou prejudicando a passagem dos mercadores. Mas a diplomacia dos capitães e, sobretudo as vantagens proporcionadas pelo comércio português, permitiram, até tarde, ultrapassar tais situações. Nas fortalezas, como lembrava já Pacheco Pereira, o ouro era sobretudo trocado por alambéis do norte de África; mas, também, «folgavam os negros com panos de seda, de lã, de linho e outras coisas de serviço e polícia da casa»⁽¹⁶⁾. Como em outras regiões africanas, tinham muita aceitação as manilhas de cobre, as bacias, os búzios. Serviam para prendas a ofertar a reis e príncipes: calças de Híppres, camisas de linho francês, botas, atacadores, barretes, cobertores de papa, etc. Uma vez explorada a costa do Benim, (1486), passaram a afluir à Mina os escravos que seriam trocados pelo ouro, vindo a percorrer as rotas terrestres em sentido contrário ao do metal amarelo. Para abastecimento dos moradores da cidadela, transportavam os navios da carreira: vinho, azeite e vinagre; sempre que necessário, também materiais para construção: cal, telha, tijolo e madeira⁽¹⁷⁾. Na feitoria, uma cuidada organização esperava as mercadorias trazidas, quer pelos navios do reino, quer pelos mercadores locais. Em S. Jorge, um feitor, coadjuvado por três escrivãos, (em Axém eram dois), apontava o deve e o haver nos seus livros. Os armazéns dos mantimentos estavam ao cuidado do respectivo almoxarife; um tesoureiro tratava das contas; um «alimpador das conchas» tinha a seu cuidado os coris. Para a Justiça um alcaide-mor; em cada fortaleza um capelão; em S. Jorge um físico que devia prestar assistência, quer aos moradores, quer aos passageiros, em caso de doença confirmada. Para o estabelecimento de comunicações rápidas entre S. Jorge e as demais fortalezas da costa, possuíam a feitoria alguns caravelões e um barinel. Um grupo de calafates tratava das respectivas reparações, assim como de outras obras na própria fortaleza. Para cuidarem do «pão de cada dia», um vedor do forno e quatro cozinheiras que, para além dos alimentos, deviam ocupar-se de «tudo quanto a mulhe-

res cumprisse⁽¹⁶⁾. Durante o período considerado, ou seja: até finais da década de 1560, nunca o número dos moradores de S. Jorge deve ter ido além de 60 homens. Todos deviam ser portadores de armas, sem o que não receberiam o respectivo soldo.

No outro extremo da carreira o ouro, ou seja, em Lisboa, na Casa da Mina, herdeira das de Arguim e Guiné, se iam acumulando, tal como em S. Jorge, ao longo do ano, as mercadorias que deviam ser embarcadas. Jerónimo Munzer, que visita a instituição em 1494, afirma ter visto nessa «grande casa no porto de mar», muitos «panos matizados de várias cores que ele, (o rei), manda vir de Tunes, e também tapetes, telas, caldeiras de cobre, bacias de metal, contas de vidro cor de limão e muitas outras coisas»⁽²⁰⁾. Para além das quatro casas dos arsenais régios, onde se diz ter visto belíssimos canhões e muitas armas de arremedo, Munzer visitou ainda as ferrarias onde se preparavam as âncoras e tudo o que dizia respeito às coisas do mar. Entre as mercadorias vindas de África, «grãos do paraíso, pimenta, dentes de elefante», não lhe foi dado vislumbrar nenhum ouro, porque, afirma, «foi todo amocdado então»⁽²¹⁾. Mas ninguém duvidava dos grandes lucros que proporcionava à época o comércio da Mina. Por volta de 1505-8, afirma Duarte Pacheco Pereira que «se ganha cinco por um e mais». É que os mercadores negros na aldeia de Duas Partes, adquirem as mercadorias «a maior preço a terça parte e mais do que valem nestes reinos»⁽²²⁾. As quebras da produção aurífera africana, assim como as dificuldades postas ocasionalmente no transporte do metal devido a conjunturas políticas desfavoráveis, fizeram subir ao longo do século XVI os preços do ouro. No entanto, a concomitante criação de certos hábitos de «luxo», documentados por exemplo para a região da Serra Leoa por André Donelha⁽²³⁾, mantiveram bastante altos os preços dos produtos vindos da Europa, nomeadamente, os dos tecidos⁽²⁴⁾. Que ainda valia a pena o tráfego, adiantado já o século XVI, demonstra-lo numa carta acerca do comércio na Mina, anónima e não datada, mas provavelmente do período da regência de D. Catarina⁽²⁵⁾. Segundo o seu autor, para um emprego de capital no valor de vinte mil cruzados em fazendas e lenços de Ruão, obtinha-se um lucro líquido de sessenta mil cruzados, uma vez descontados os quarenta mil de impostos para o rei, sobre o preço global, no valor de cento e vinte mil cruzados. Apesar de um elevado imposto de um terço, obtinha-se ainda um lucro de trezentos por cento. Parece pois que o comércio se mantinha ainda florescente em S. Jorge, quando da chegada dos Holandeses, o que explica sem dúvida o seu interesse pela fortaleza.

b) Os Navios

A caravela será o navio da carreira da Mina, ao longo de toda a sua História. Nem as distâncias a percorrer, nem os volumes de carga a transportar, nem o número de passageiros foram suficientes para as fazer substituir por naus ou galões como aconteceu com a carreira da Índia. Já Pêro de Alenquer demonstrara eloquentemente a D. João II, que urcas e naus podiam ir à Mina e regressar; e o Esmeraldo, revela-nos o envio anual, por volta de 1505-8, de três a quatro naus de mantimentos, do reino com destino à fortaleza, algo que o regimento da Casa da Mina, em 1509, confirma. Quanto ao excelente ancoradouro da baía de Duas Partes, comportava navios de 300 t, e mais. No entanto, repetimo-lo: o navio de transporte típico da carreira, esse foi sempre a caravela. Na carta que Jorge Reinel desenhou em Sevilha em 1519⁽²⁶⁾, enquanto que são naus que se representam no Índico e a dobrar o cabo da Boa Esperança, são duas caravelas que ilustram respectivamente o cabo Bojador e o golfo da Guiné, nas proximidades de S. Jorge⁽²⁷⁾. Os governantes, não utilizam geralmente outro termo que não o de

caravela, para designar os navios que vão à Mina⁽²⁸⁾. Já em 1502, em legenda aposta ao lugar da Mina, o autor do planisfério de Cantino referia as «doze caravelas» que daquele lugar vinham anualmente ao reino. Aliás, várias fontes vão insistindo ao longo do tempo neste número de embarcações que, a princípio, deve ter constituído como que uma tradição na organização do tráfico, e, mais para fins do século XVI, um objectivo raras vezes atingido. Em 1505-8, Pacheco Pereira confirma o número, que volta a ser referido nos regimentos da Casa da Mina e Índia, de 1509. Aliás, os registos da Casa da Moeda revelam-nos que, pelo menos por vezes, o objectivo foi, de facto, atingido⁽²⁹⁾. Assim: nos anos de 1518 e 1532, partiram de Lisboa com destino à Mina, 12 velas. Mas, geralmente, ficava-se aquém: em 1517, apenas 8; em 1520, 9; em 1521, igualmente 9; em 1523, 6 e no ano seguinte, 5.

Na feitoria-fortaleza, o regimento de 1529 previa a existência de dois caravelões e um barinel, os quais deveriam cumprir, em qualquer altura do ano, todos os serviços necessários, em contactos entre a fortaleza-mãe e as restantes feitorias. Mas, sabemos que em 1507, já só ali existe um caravelão⁽³⁰⁾. Entretanto, a chegada ao golfo de concorrentes europeus, tornara necessária a existência, em permanência, na baía de Duas Partes, de uma pequena frota para policiamento da costa. Em Abril de 1577, depois de quatro expedições contínuas de Ingleses à região, (1553-1556), afirmava Simão Rodrigues a D. Catarina, que sem uma armada que guardasse a costa, seria difícil continuar o negócio, devido à existência de inúmeros corsários⁽³¹⁾. Nove anos volvidos, já existia tal frota, visto que sabemos que entre 1566 e 1571, com as galés de guarda da Guiné e Mina, se gastaram, para além dos mantimentos, «novecentos e cinquenta e um mil e duzentos reais»⁽³²⁾. Autor anónimo, em 1607, afirma que era constituída por duas galeotas; mas, a essa data, já ali não existia nenhuma⁽³³⁾. Os pequenos galeões ou velhas urcas que frequentemente eram enviados à feitoria, carregados de mantimentos ou materiais de construção, se faziam a sua última viagem, eram ali desfeitos, como acontecera às velhas embarcações em que seguira a pedra lavrada e as madeiras para a construção da fortaleza, aquando da expedição de Azambuja em 1482. Se, pelo contrário, se considerava que o navio ainda podia ser útil, regressaria ao reino, como aconteceu ao galeão S. João, «que se fazia fundamento de ficar nessa cidade e se desfazer, (mas) se achou melhor e mais são que então parecia e por essa razão (...) houve por meu serviço que não ficasse lá»⁽³⁴⁾. Alguns, no entanto, ficariam, como o galeão Esperança que em 1584 prestava serviço na fortaleza, nomeadamente dando agasalho àqueles que, não podendo entrar em S. Jorge, houvessem de «pousar no mar»⁽³⁵⁾. Fosse como fosse, a falta de navios para defesa e serviço da fortaleza, era uma constante: em 1572, autor anónimo, entre outras soluções para obstar ao declínio da Mina, propunha a construção local de navios⁽³⁶⁾. É claro que nenhuma medida poderia parecer mais contrária aos interesses da coroa na região.

S. Jorge, como monopólio régio do ouro, deveria contar estritamente com os navios necessários, e depender daqueles que Lisboa lhe quisesse e pudesse enviar.

c) Partidas e chegadas

A partida dos navios, de Lisboa com destino ao golfo da Guiné, podia tecnicamente efectuar-se em qualquer altura do ano, como lembrava já pela década de 1530, o autor anónimo de uma relação de viagem de Lisboa a S. Tomé⁽³⁷⁾. Este facto, aliado à insistência, atrás verificada, no número de doze navios anuais com destino à Mina, fez supor a vários autores, já no século XVI e ainda nos nossos dias, a partida mensal de uma caravela, de Lisboa para S. Jorge⁽³⁸⁾. Por seu turno, cada mês chegaria à capital do reino, uma outra carregada de ouro. No entanto,

nada é mais improvável; tudo, com efeito, desaconselharia tais viagens isoladas. Antes de mais: razões de segurança, faziam com que os navios partissem de Lisboa em pequenas frota, e, sempre que possível, aproveitando a companhia de embarcações com destinos diversos. Desde cedo, pelo menos até às proximidades das Canárias, por vezes até Cabo Verde, os navios seguiam em conserva, prestando-se assistência mútua em caso de necessidade. Sabemos que já em 1497, Bartolomeu Dias, dirigindo-se à Mina, partiu de Lisboa, aproveitando a companhia da frota de Vasco da Gama⁽³⁹⁾. Por outro lado, viagens muito frequentes e espaçadas no tempo, fariam com que se corresse o risco de, uma vez chegados a S. Jorge, os navios não encontrarem mercadorias nos armazéns, visto os Portugueses não controlarem o comércio local. Na realidade, tudo leva a crer que, o ouro, assim como os demais produtos, fossem numa viagem anual. E, ainda assim, certamente anos houve em que, por insuficiente, ou por razões uma vez mais de segurança, a mercadoria foi acumulada, de uns anos para os outros⁽⁴⁰⁾. É certo que as naus dos mantimentos, de que Duarte Pacheco Pereira nos fala e os regimentos prevêem, podiam partir em qualquer altura do ano, conforme as necessidades o aconselhassem, assim como as frota especiais de auxílio. De qualquer forma, devemos reduzir as partidas para S. Jorge, a uma, quando muito duas, por ano.

Era durante os meses de Inverno, ou seja: de Outubro/Novembro a Março/Abril, que se concentrava a maioria das partidas de Lisboa rumo ao golfo da Guiné. Isto, repetimo-lo, embora elas se pudessem verificar, em princípio, em qualquer época do ano. Motivos de ordem náutica aconselhavam-no: evitavam-se deste modo, quer as temíveis e imprevisíveis tempestades tropicais de Verão, pelas latitudes de Cabo Verde, (Julho-Agosto), quer as não menos indesejáveis calmarias equatoriais pela região do golfo, (de finais de Junho a Setembro). Além disto, «do fim de Setembro até ao fim de Março e ainda alguns meses a diante», corriam fortemente as águas da contra-corrente equatorial, do cabo das Palmas para dentro, facilitando desta forma o acesso ao golfo e impelindo rapidamente os navios até às imediações da Mina, do Benim, de Pinda ou de qualquer outro dos portos da região⁽⁴¹⁾. Assim, «os navios que vão carregar açúcares à ilha de S. Tomé», no dizer do já citado autor anónimo de uma relação de viagem àquela ilha, «costumam partir de Lisboa (...) as mais das vezes, no mês de Fevereiro»⁽⁴²⁾. O que não significa que, por exemplo no ano de 1552, não tivesse zarpado de Lisboa, com destino a S. Tomé, um navio aos 23 dias do mês de Novembro⁽⁴³⁾. Para o Congo, parte-se sobretudo nos finais de cada ano, como acontece à expedição que leva à sua terra o embaixador Congolês D. João da Silva, a qual zarpa de Lisboa aos 19 dias do mês de Dezembro⁽⁴⁴⁾. Em direcção à Mina, o período mais propício para se partir de Lisboa, situava-se entre os meses de Outubro e Dezembro de cada ano; aproveitava-se então uma relativa acalmia nas actividades das Casas da Mina e da Índia, sendo o tempo para a viagem, de feição. Lembremos que fora já essa a escolha, (12-De-Dezembro-1481), de Azambuja, para a sua expedição fundadora. Em 1548, quando aos 12 dias do mês de Outubro, D. João III assina uma carta dirigida a Lopo de Sousa, capitão de S. Jorge, está a preparar-se em Lisboa a expedição que conduzirá Jorge da Costa, vedor e feitor das obras da Mina, com material para a reparação das muralhas⁽⁴⁵⁾. Frequentemente, estes navios acompanhariam à partida aqueles outros que se dirigiam aos rios da Guiné, às ilhas de Cabo Verde, ou à Costa da Malagueta. Em alternativa, podia-se esperar pelos navios da carreira da Índia, fazendo-se nesses caso, uma partida conjunta, normalmente por todo o mês de Março ou começos do de Abril. As grossas naus da Índia forneciam às pequenas caravelas da Mina, uma protecção que não era fácil de dispensar. Quando, em 1614, o rei organiza uma expedição de auxílio à Mina, sente a necessidade de recomendar «que os navios partam tanto que estiverem apercebidos e as coisas que neles hão-de ir, sem aguardar pelas naus da Índia nem outra companhia»⁽⁴⁶⁾.

Da Mina em direcção ao reino, o mesmo: frequentes partidas nos meses de Outubro-Novembro e de Março-Abril, podendo no entanto dar-se em qualquer dos meses de Inverno. Os navios que partissem de S. Jorge pelo mês de Abril, poderiam contar com a protecção da frota que ia receber as embarcações da carreira da Índia, pelas proximidades dos Açores, no mês de Junho. Pelos meses de Julho e Agosto, eram frequentes os contactos entre S. Tomé, o Benim e a Mina.

d) As Escalas

Ao longo do litoral africano, as escalas para as várias rotas que partiam do Algarve e de Lisboa, foram-se, desde os primeiros tempos multiplicando. Os roteiros dão-nos conta de inúmeras; nelas, residia aliás, o lucro das viagens. Com a rota da Mina, entretanto, era diferente. Tratava-se de transportar mercadorias altamente preciosas e de monopólio régio; quanto menos escalas houvesse, melhor seria. Aliás, apesar de bem mais longa e complexa, outro tanto se passava com a rota da Índia. Não foram raras as viagens que levaram de Lisboa a Goa ou de lá trouxeram os navios até à capital do reino, sem efectuar uma única escala⁽⁷⁾. Na rota da Mina, cumprir tal desiderato, era bem mais fácil: sem complexidades de maior, as viagens eram relativamente rápidas: de Lisboa até às proximidades da ilha da Madeira, uma semana, por vezes menos. Até às Canárias, um pouco mais. Até às ilhas de Cabo verde, duas semanas, aproximadamente. Passado um mês ou pouco mais da partida de Lisboa, dava-se o encontro com os gerais, e a entrada no golfo. Para quem se dirigisse para a Mina, não faltavam, a partir deste ponto, mais do que umas 150 léguas até atingir o seu objectivo. Diogo de Azambuja, levou a cabo uma viagem rapidíssima entre os dias 12 de Dezembro de 1481 e 19 de Janeiro do ano seguinte, num total de trinta e oito dias⁽⁸⁾. Mas podemos calcular que o tempo médio de viagem entre Lisboa e a Mina, não andaria longe de mês e meio até dois meses. Assim sendo, as escalas podiam pois dispensar-se, em cumprimento das régias. Apesar de tudo, por vezes algumas se efectuavam.

Temos indícios, a começar em Duarte Pacheco Pereira, de que, de começo, a Costa da Malagueta terá constituído por vezes, uma escala na viagem para a Mina. Outras escalas possíveis, eram naturalmente as fortalezas do golfo da Guiné, embora não fosse essa de forma alguma, a norma. À ida, os arquipélagos da Madeira e das Canárias serviam apenas como pontos de referência, aliás preciosos, para a navegação. Eventualmente, far-se-ia uma escala numa das ilhas de Cabo Verde, mas este arquipélago servia sobretudo como ponto de encontro das diversas velas partidas de Lisboa. É aí que em 1481, Diogo de Azambuja se encontra com as quatro urcas que fizera partir adiante⁽⁹⁾. Pacheco Pereira refere outra escala, desta feita para aquela aguada, em ponto de passagem quase obrigatório: o cabo das Palmas, onde, «em terra, na ponta deste cabo, está uma fonte de boa água doce, onde, às vezes, quando a necessidade nos afadiga, tomamos água em uma angra de areia que ali se faz»⁽¹⁰⁾. Se não fosse apenas de água, mas também de mantimentos a necessidade, havia alguns pontos de boas pescarias ao longo do percurso, que podiam transformar-se em outras tantas escalas.

Uma delas, o litoral saariano, era inclusive o termo de uma rota piscatória regular. Mas também à volta das ilhas de Cabo Verde, havia grande pescaria de pargos, badejos e outros peixes. O mesmo em Bezeguiche e junto ao cabo Ledo, na Serra Leoa. O regresso da Mina ao reino, farse-ia, em princípio, sem outra qualquer escala, que não a das ilhas dos Açores.

A partir de 1567, com o arrendamento do monopólio régio, as escalas foram-se, naturalmente, multiplicando. Em 1613, o autor de um roteiro da costa de África, calcula que, partindo de Lisboa, um navio pudesse atingir Cacheu, na alta Guiné, em uns 18 a 20 dias; acrescenta-lhes mais uns 30 dias para se atingir a Mina, calculando portanto para a viagem no seu todo, de 48 a 50 dias. Mas isto, acrescenta, «se não houver muita detenção» ao longo da costa africana⁽³¹⁾. Era uma realidade seiscentista, que pouco tinha a ver com a rota tradicional do ouro, da primeira metade do século anterior. Para armação do navio, «não havendo de passar da Mina», seriam necessários «seis meses de provimentos». Se a viagem seguisse até ao Congo, era preciso um ano. Nos finais de quatrocentos⁽³²⁾, biscoito que durasse dez meses, era o bastante para uma viagem até ao Congo: uns quatro ou cinco meses de provisões seriam suficientemente para ir à Mina e regressar.

e) A Singradura

1. *A ida*

Acompanhemos agora os navios, em sua derrota, até à Mina:

Para que não principiasse mal a viagem, logo à porta de casa, ao deixarem Lisboa, as embarcações eram guiadas por um piloto da barra. Abandonado o Tejo, logo havia que optar entre dois rumos possíveis: caso existisse perigo de borrasca, aconselhava Gaspar Manuel de Vila do Conde, piloto da carreira da Índia, que se trabalhassem os pilotos de se afastar da costa «botando-se ao mar dela vinte ou vinte e cinco léguas»⁽³³⁾. Uma vez afastados do litoral, as embarcações seguiam então em direitura à Madeira. Durante o Inverno, tal percurso era frequente. Entretanto, se o vento fosse próspero, não havia por que fazer tal rodeio, endireitando-se a proa à Ilha da Madeira, tomando desde Lisboa, o rumo de S-O. A partir da latitude da Madeira-Porto Santo, conforme a experiência dos pilotos e as condições do momento ditassem, assim se tomavam os rumos de S. ou S-O. que faziam as embarcações passar, ora entre Tenerife e Grã-Canária, como preferia o já citado Gaspar Manuel; ora por fora da Palma, umas dez léguas, como aconselhavam Vicente Roiz e Aleixo da Mota⁽³⁴⁾. Do paralelo das Canárias, basta tomar o rumo do S. para seguir com a proa sobre as ilhas de Cabo Verde. Se, em altura de 20 graus, a agulha nordestear 6, lembra Aleixo da Mota, vai-se no rumo certo para aquelas ilhas. De facto, o nordestear da agulha, perdida a esperança de que pudesse fornecer directamente as longitudes, era frequentemente utilizado como conhecimento precioso para se obter aquela coordenada em ponto determinado. Se se pretendia fazer o caminho de «meio canal», passando-se a umas 30 léguas das ilhas de Sant'Iago pela banda de Leste, tomar-se-ia a quarta de S-E. Era o que faria quem quisesse ir pescar no litoral africano. Por estas latitudes, a navegação não apresentava grandes dificuldades, sendo que a corrente das Canárias ajudava, impedindo os navios para S.⁽³⁵⁾. Igualmente os ventos, soprando de N-E. contribuíam para um progresso rápido; havia apenas o cuidado de não deixar que as embarcações se aproximassem demasiado do litoral. Vicente Roiz advertia que, de 21 a 20 graus até à altura de 11-10, seguir a menos de 25-30 léguas da costa do cabo Branco e de Arguim, seria «descuido de governo». Simão Castanho⁽³⁶⁾, mais cauteloso ainda, guardava as 50 léguas. Até aos 12-10 graus de latitude N. não havia que enganar: bastava manter aproximadamente o rumo do S. Aliás, segundo Gaspar Manuel, «em Guiné, que é paragem onde iamos entrando, não se pode dar regra nem

derrota certa por onde se haja de caminhar»⁽⁵⁷⁾. Os frequentes temporais e «chuveiros» ditarão em cada momento o rumo certo. As águas continuam a correr impetuosamente em direcção ao S. Dos 8, 7, 6 graus para S., as embarcações afastam-se decididamente do litoral, não acompanhando a sua evolução para S-E. e E. As opiniões divergem quanto à distância a manter, mas não quanto à necessidade de a manter. Seria bom navegar, ainda que ziguezagueando, conforme as necessidades, entre as 60 e 70 léguas da costa. Poder-se-ia supor que os navios que para a Mina seguiam, pudessem desviar-se neste ponto, em direcção ao litoral; no entanto, não era assim, pois, como explica Aleixo da Mota, «estando cono oitenta léguas da costa, à altura de 8 graus, tiram as águas a Les-Sueste, e mais chegados à linha, apartados as ditas léguas, tiram ao Nordeste e ao Nor-nordeste com muita fúria, em conjunção ou oposição da lua». Assim, se os navios se aproximarem até à distância de 50, 60 léguas da costa, «as águas os levarão para ela em muito breve tempo»⁽⁵⁸⁾. A não ser pois, que se pretendesse fazer escala na Costa da Malagueta, não convinha uma maior aproximação da costa. Aliás, para além da impetuosidade das correntes, eram igualmente de evitar os baixios que abundam no litoral da actual Libéria, ainda hoje registados na toponímia local de origem portuguesa. Mas, também, «ir muito ao mar», não era de aconselhar, pois, explica Vicente Roiz, se é necessário seguir «na volta da terra, não o consente o vento, por onde se não pode emendar o estar tanto ao mar»; e mais adiante insiste: «e havendo alguma trovada com que a nau vá mais ao mar das sessenta, setenta léguas, bom é segui-la como seja, com a proa ao S. e ao S-O., porque, passada ela, é bom tornar na volta da terra e emendar o passado, de maneira que sempre vá a nau afastada setenta léguas; e isto, (frase esclarecedora), assim para a volta do Brasil, como para o mais»⁽⁵⁹⁾. Quer dizer portanto que: quem seguisse para a Mina, devia até aqui fazer exactamente o mesmo percurso das naus da Índia. A pesagem do sol e a experiência dos pilotos no respeitante a ventos e correntes, ditar-lhes-iam o ponto certo em que deviam mudar de rumo, endireitando as proas para E. e N-E., o que acontecia entre os graus 5 e 3 de latitude N. Desta forma se aproximariam do cabo das Palmas, onde as correntes que os vinham trazendo de N., entroncando com a Contra-corrente Equatorial, os levariam directamente para o golfo da Guiné, isto, ainda que fossem atingidos pelas calmarias equatoriais, o que frequentemente acontecia já nesta latitude, sobretudo no Verão; essas terríveis calmarias que tantas vezes fizeram arribar à ilha de S. Tomé os navios da carreira da Índia⁽⁶⁰⁾, não prejudicavam de forma alguma quem, precisamente, pretendesse dirigir-se ao golfo da Guiné.

Uma vez atingido o cabo das Palmas, que podia ser dobrado costa à vista, a navegação até ao cabo da Mina, fazia-se sem problemas de maior. Bastava que os navios se deixassem arrastar pela forte corrente que os levaria a S. Jorge; isto, sobretudo, como dissemos já, durante o Inverno: «quem partir do cabo das Palmas e houver de ir para o castelo de S. Jorge da Mina, (entenda-se, directamente), faça o caminho de L. e da quarta de N-E. e haverá esta serra de Santa Apolónia em través, e irá por fora da enseada e não perderá o caminho»⁽⁶¹⁾.

2. O Regresso

No regresso da Mina ao reino, os navios fazem, uma vez mais, em quase tudo, um percurso semelhante ao dos da rota do cabo, traçando vasta curva pelo mar largo, que ficou precisamente conhecida como «volta da Mina». Desta feita, o grande problema a resolver era o da dobragem do cabo das Palmas, uma vez que, as correntes que haviam sido favoráveis na viagem de ida, se tornavam naturalmente adversas no regresso. Deste modo, de S. Jorge para Portugal, o primeiro rumo a tomar, situar-se-ia, por força, entre S. e E., uma vez que, no sentido

de Leste Oeste, era impossível navegar, costa à vista. Já Duarte Pacheco Pereira nota que, navio que se encontre na Costa dos Escravos por Julho ou Agosto, «cumpre que se arrede muito da terra e se meta no mar, se houver de ir para a Mina»⁽⁶²⁾. O primeiro cuidado consistia pois no afatamento do litoral, até ao encontro da corrente Equatorial do Sul, que levaria os navios em direcção ao O. Desta forma, facilitado pela forte Contra-corrente Equatorial, o acesso da Mina, ou de qualquer das outras fortalezas do golfo à ilha de S. Tomé, era rápido, cifrando-se em uma meia dúzia até uns dez dias de viagem. Pelo contrário, o retorno de S. Tomé às fortalezas, era difícil, implicando uma larga volta por Ocidente⁽⁶³⁾.

No regresso, já não se dobrava o cabo das Palmas à vista de terra; pelo menos entre os meses de Setembro e Março, «correm as águas tão fortemente, que os navios que da Mina para Portugal vêm, o (cabo) não podem dobrar, salvo se vem (...) bom vento; e então costumamos a fazer o caminho de Oes-sudoeste, caminho destes reinos, por nos arredarmos da Costa da Malagueta»⁽⁶⁴⁾. Cumpria à perícia dos pilotos, calcular o ponto exacto em que deveriam pôr a proa a N-O. A escolha era importante, pois se o fizessem cedo de mais, regressariam forçosamente à Mina. Para evitar tal arribação, muitos navios emaravam-se demasiado, Atlântico adentro, perdendo muitos dias de viagem⁽⁶⁵⁾. Uma vez vencida, com maior ou menor felicidade, a região das calmarias, ia-se ao encontro dos Gerais do hemisfério Norte, entre os 7 e os 15 graus da latitude, conforme a época do ano. A necessidade de contornar os ventos dominantes e evitar a corrente das Canárias, levava os navios até às paragens dos Açores, zona onde a pirataria constituía um último obstáculo a vencer. Numa semana, ou pouco mais, os navios percorriam a distância que os separava do reino,. Desta forma se concluía a viagem da Mina, sem dúvida uma das grandes criações da náutica portuguesa do século XV, um dos mais importantes pilares do império português da centúria seguinte.

NOTAS

- (1) *O Triunfo do Inverno, Obras de Gil Vicente*, Lello & Irmão, Porto, 1975, pp. 1191 ss.
- (2) Por esta altura, ter-se-iam posto em prática as versões mais antigas do «regimento do Norte». Por 1485, começar-se-ia já a pensar seriamente na «pesagem do Sol», para cálculo de latitudes. Veja-se: *Curso de História da Náutica*, Edições Alfa, Lisboa, 1989, pp. 60-77.
- (3) Nuno da Cunha deu a capitania de um dos 11 navios da armada com que seguiria para a Índia, a Afonso Vaz Zambujo, «piloto da Mina». Era simultaneamente piloto e capitão de um «navio pequeno», por conseguinte «acomodado para serviço de toda a armada e para as entradas dos portos». Frei Luís de Sousa, *Anais de D. João III*, Livraria Sá da Costa, vol. I, parte I, 1.V, cap. VIII.
- (4) Só a partir de então, o fluxo aurífero advindo do comércio luso-espanhol, viria a ultrapassar o do golfo da Guiné.
- (5) Veja-se por exemplo: Luís de Albuquerque, *Dois Documentos sobre a carreira do Trato de Moçambique*, C.E.C.A. Coimbra, 1976.
- (6) Segundo o autor anónimo do planisfério dito «de Cantino», 1502, cada uma das 12 caravelas que anualmente seguiam à Mina, trazia ao reino vinte e cinco mil pesos de ouro, valendo cada peso, quinhentos reais; (Teixeira da Mota, *África no Planisfério Anónimo de Cantino*, 1502, J.I.U. Lisboa, 1977, pp. 94). Afluiriam pois ao reino, anualmente, 150 contos de reis em ouro. Em 1524, a armação da enorme frota que levará Vasco da Gama à Índia, custará ao herário público 80 contos de reis: (Veríssimo Serrão, *História de Portugal*, Verbo, vol. II, pp. 280-281).
- (7) A média anual dos navios da carreira que, no início do reinado de D. João III, (1521-1530), fora de 7.6, viria a descer na década de 1571-1580, para 4.5; dados extraídos de uma relação da carreira da Índia, British Library, cod. A.T.T., pub. por M. Emília Maldonado, *Relações das Naus e Armadas da Índia...*, Biblioteca Geral da Universidade, Coimbra, 1985.
- (8) Esmeraldo de Situ Orbis, *Sociedade de Geografia de Lisboa*, Lisboa, 1975, 1. II, cap. V, pp. 113 ss.
- (9) Já em 1475 se sabe de um navio Flamengo, fazendo comércio no golfo da Guiné. Em 1481, são os Castelhanos.
- (10) Veja-se a este respeito o excelente trabalho de M. Emília Madeira Santos, *Contactos e Caminhos comerciais na Costa da Mina durante as primeiras décadas do século XVI*, in: *Abertura do Mundo*, Dir. F. Contente Domingues, Lisboa, 1987, V. II, pp. 109-117.
- (11) Regimento de 1529, respectivamente cap. s. XVI, IV, V e VI; pub. por Jorge Faro, *A Organização Fiscal de S. Jorge da Mina*, Bol. Cultural da Guiné Portuguesa, vol. XIII, n. 49, Bissau.
- (12) «Garcia de Resende o fez em Évora aos 30 de Julho de 1519», A.N.T.T. *Livro de Registo de Leis e Regimentos de D. Manuel*, fol. 104.
- (13) Regimento dado em 1535 a Pêro da Costa, capitão do navio S. Cristovão, in: António Brásio, *O Sigilo Comercial no Golfo da Guiné*, Bol. Geral das Colónias, ano XX, n. 224, 1944, pp. 60-68.
- (14) Alvará régio, Évora, 18 de Novembro de 1519, A.N.T.T. *Livro de Registo das Leis e Regimentos de D. Manuel*, fol. 118 v.
- (15) «Governando o cardeal D. Henrique estes reinos, enquanto El-rei D. Sebastião não era de idade, achou por ordenações que os homens que iam à Mina, não podiam trazer ouro, pela qual causa lhe tomavam todo o que traziam, e por essa razão se foram alguns homens de mar, entendidos, botar em França, nessas partes do Norte entre os quais entrou um Fernando Caldeira de muita experiência no Mar -Pêro Roiz Soares, *Memorial*, Universidade de Coimbra, 1953, cap. II, pp. 11.
- (16) Barros, *Décadas da Ásia*, dec. I, 1. XXIV.
- (17) Carta de Diogo Alvarenga, 18 de Agosto de 1503, in: *Monumenta Missionaria Africana*, série 1.^a, vol. I.
- (18) Jorge, para além de ob. cit., *A Organização Comercial de S. Jorge da Mina em 1529 e as suas Relações com S. Tomé*, in: *Bol. Cultural da Guiné*, bol. XIII, n. 55, Bissau, pp. 305-363.
- (19) António Rodrigues Cavalheiro, *Uma visita à Casa da Mina, O Mundo Português*, v. III, n.s 92-93, Lisboa, 1941, pp. 319-323.
- (20) D. João II fizera cunhar as suas primeiras moedas de bom ouro, de 22 quilates, no mês de Junho de 1485: justos, e meios justos ou espadins; Rui de Pina, *Crónica de D. João II*, cap. XIX.
- (21) *Ob. loc. cit.*

- (23) Descrição da Serra Leoa e dos rios da Guiné de Cabo Verde, (1625).
- (24) A partir da década de 1530, são várias as queixas dos capitães da Mina, respeitantes aos baixos preços praticados por Franceses e Ingleses, nas praias do golfo da Guiné. Veja-se: *M.M.A.* 1.ª série, vol. I e II.
- (25) *Carta sobre o Comércio da Mina*, B.N.L. reservados, mss 201-69.
- (26) Vide: A. Cortesão e A. Teixeira da Mota, *Portugaliae Monumenta Cartografica*, Coimbra, 1970.
- (27) Algo de semelhante acontecia numa carta desenhada por Lopo Homem, no mesmo ano, assim como em inúmeras outras ao longo do século XVI. Numa carta de Mercator, datada de 1609, (Guinea Noua, Amsterdam, Centro de Cartografia Antiga, n. 33), observa-se: nas proximidades da Costa dos Escravos, uma almadia tripulada por um negro; junto à Costa da Mina, uma vez mais, uma caravela.
- (28) Por exemplo: alvará régio de 1519, citado na nota⁽¹²⁾.
- (29) Foram estudados por V. Magalhães Godinho, in: *Os Descobrimentos e a Economia Mundial*, Editorial Presença, 2ª edi. Lisboa, 1982, vol. I.
- (30) *Estabelecimentos e Resgates Portugueses na Costa Ocidental de África, 1607*, anónimo, in: Luciano Cordeiro, *Memórias do Ultramar, Obras*, Imprensa Nacional, vol. IV, Lisboa, 1881.
- (31) *M.M.A.* vol. II, 1.ª série, Abril de 1557.
- (32) *A.N.T.T. Chancelaria de D. Sebastião e de D. Henrique, 1. XIII*, fol. 209, cit. por: João Cordeiro Pereira, *Resgate do Ouro na Costa da Mina nos Reinados de D. João III e D. Sebastião*, in: *Studia*, n. 50, Lisboa, 1991.
- (33) *Estabelecimentos e Resgates...*, cit., in: Luciano Cordeiro, ob. cit.
- (34) *Carta Régia de 12 de Outubro de 1548*, in: *M.M.A.* série 1.ª, vol. II.
- (35) *Ibidem*.
- (36) *Informação da Mina, 1572*, B.N.L. reservados, 84-57.
- (37) *Navegação de Lisboa à Ilha de S. Tomé escrita por um Piloto Português*, (redigida entre 1534 e 1541), foi editada por Gian Battista Ramusio; Trad. portuguesa in: Luís de Albuquerque, *A Ilha de S. Tomé nos Séculos XV e XVI*, Edições Alfa, Lisboa, 1989.
- (38) Já em começos do século XVI, se supõe a chegada «mensal», de dez mil cruzados de ouro, a Lisboa. Entre os autores contemporâneos, veja-se por exemplo; Pedro Sotto-Mayor, *Mina, Feitoria fortaleza da*: in: *Dic. dos Descobrimentos Portugueses*, dir. Luís de Albuquerque, Círculo de Leitores, Lisboa, 1994, vol. II.
- (39) «E amanhecendo, havemos vista da ilha do Sal e logo, daí a uma hora, havemos vista de três navios e achamos a nau dos mantimentos e Nicolau Coelho e Bartolomeu Dias que ia em nossa companhia até à Mina». Álvaro Velho, *Diário da Viagem de Vasco da Gama*, in: J. M. Garcia, *Viagens de Descobrimento*, Editorial Presença, pp. 149.
- (40) Foi provavelmente o que aconteceu nos anos de 1530, 1531, 1546, 1547 e 1555, segundo pensa J. Cordeiro Pereira, in: *Studia*, ob. cit.
- (41) Esmeraldo, ob. cit. I, II, cap. III.
- (42) *Ob. cit.* cap. I.
- (43) *Carta de Belchior de Sousa Chicharro a El-rei, 18-julho-1553*, in: *M.M.A.* 1.ª série, vol. VII.
- (44) Rui de Pina, *Crónica de D. João II, cap. LVIII*.
- (45) *M.M.A.* 1.ª série, vol. II.
- (46) *Carta de El-rei ao Senhor D. Estêvão de Faro*, in: *M.M.A.* 2.ª série, vol. VI, 8 de Janeiro de 1614.
- (47) Apenas a título de exemplo: a nau S. Martinho, em 1597, Lisboa-Goa, 181 dias, sem uma única escala; ou a nau Nossa Senhora da Penha de França, Goa-Lisboa, cujo regimento determinava expressamente que se evitassem escalas a todo o custo.
- (48) Garcia de Resende, *Crónica de D. João II*, cap. XXIV. João de Barros, dec. I, 1. III.
- (49) Rui de Pina, *Crónica*, cap. II.
- (50) Esmeraldo, I, II, cap. III.
- (51) *Informação de Pilotos que costumam ir à Mina*, 21 de Novembro de 1613, in: *M.M.A.* 2.ª série, vol. VI.
- (52) *Aprovisionamento da expedição de três caravelas, comandada por Gonçalo de Sousa em Dezembro de 1490*, A.N.T.T. c.c. II, 2-72.
- (53) *Roteiro e Advertências da Navegação da Carreira da Índia feito por Gaspar Manuel de Vila do Conde*, in: Gabriel Pereira, *Roteiros Portugueses da Viagem de Lisboa à Índia nos séculos XVI-XVII*, Imprensa Nacional, Lisboa, 1898.
- (54) In: *ibidem*.
- (55) Começando com Luís de Cadamosto, (2.ª Navegação-1456), são inúmeras as observações de pilotos acerca do rápido progresso das embarcações por estas paragens.

(⁵⁶) *Navegação de Simão Castanho, piloto da nau S. Guadalupe, 1611*, in: Humberto Leitão, *Viagens do Reino para a Índia e da Índia para o Reino, 1608-1612*, Agência Geral do Ultramar, 1957.

(⁵⁷) In: Gabriel Pereira, *ob. cit.*

(⁵⁸) *Ibidem.*

(⁵⁹) In: *ibidem.*

(⁶⁰) Vejam-se por exemplo: as advertências de Diogo Afonso, (1535) e de Bernardo Fernandes, (*Livro de Marinharia, 1550*).

(⁶¹) Duarte Pacheco Pereira, Esmeraldo, *ob. cit.*

(⁶²) Idem, *ibidem*, 1. II, cap. VIII.

(⁶³) Em 1535, o navio S. Cristovão, faz a viagem da Mina a S. Tomé, apenas em 9 dias; à ida, S. Tomé-Mina, gastara 22: (António Brásio, *O Sigilo Comercial no Golfo da Guiné*, *ob. cit.*) Segundo o capitão José Martins, para se ir de Axém a S. Tomé, bastaria uma meia dúzia de dias; pelo contrário, o regresso a Axém era «mui dificultoso, na qual volta, se gastaram dois meses de tempo, pouco mais ou menos»: parecer do capitão José Martins, in: M.M.A. 1.ª série. vol. VIII, 16 de Outubro de 1638.

(⁶⁴) Pacheco Pereira, Esmeraldo, *ob. cit.* 1. II, cap. III.

(⁶⁵) Veja-se: P.e Jerónimo Lobo, *Itinerário e Outros Documentos*, Livraria Civilização, cap. II, pp. 170.

TEMA V

DOMÍNIO E PARTILHA DO MAR

- 1 — O PLANO DA ÍNDIA E AS NAVEGAÇÕES PORTUGUESAS E CASTELHANAS
Prof.^a Dr.^a *Maria Benedita Araújo*
 - 2 — LA PARTICION DEL MAR OCEANO (1479-1495) Y LOS PRINCIPIOS DEL DERECHO INTERNACIONAL EUROPEO EXTRACONTINENTAL
Prof. Dr. *Adam Szaszdi Nagy*
 - 3 — LA ARMADA DE VISCAYA Y EL ARRIBO A BAYONA DE MARTIN ALONSO PINZON. LOS REYES DE CASTILLA QUEBRANTARON LA PAZ CON EL REINO DE PORTUGAL EN 1493
Prof. Dr. *Istvan Szaszdi Leon-Borja*
Dr.^a *Inês Rodrigues Lopez*
-

O Plano das Índias e as Navegações Portuguesas e Castelhanas

Considerações em torno de um problema histórico

Prof.^a Dr.^a Maria Benedita Araújo

Ao trazermos hoje à colação algumas considerações em torno do problema histórico colocado pelo denominado «plano das Índias», lembraremos que, desde a sua génese, o conjunto de linhas de força definidos por Joaquim Bensaúde envolvia fortes componentes políticas, económicas e sociais, relacionadas com a situação europeia de finais do século XV, com especial relevo para a bacia mediterrânea. O poderio Turco que, a partir da conquista de Andrinopla, em 1360, se vinha avolumando na parte oriental desse mar, levava a que o império de Bizâncio se esboroasse lentamente.

Ao mesmo tempo que a ameaça turca passava sobre a Europa, surgiam os sonhos salvíficos trazendo a luz da esperança. Foi o bispo Hugo de Gabala quem, no século XII, traçou as primeiras referências ao Preste João e, nos séculos seguintes, a lenda engrandeceu-se desmesuradamente. É possível que a existência deste soberano, colocado algures, no Oriente, ou na Ásia, e posteriormente, no interior do continente africano, tivesse incentivado as esperanças do Infante D. Henrique. No século XIV, o reino do Preste João começara a ser identificado com a Abissínia, hipótese que se impõe com a chegada dos Portugueses à Etiópia.

Desde 1425 que a coroa de Aragão havia estabelecido contacto, embora fugaz, com esse reino distante, através de mercadores e religiosos. E o Preste chegara mesmo a enviar emissários ao Ocidente.

Com a subida ao trono abexim do imperador Zara Yacob (1434-1468), o desejo de estreitar relações com a Europa foi um objectivo da política externa deste soberano, que se correspondia com Roma e dirigira os seus representantes ao Concílio de Florença de 1439.

A certeza obtida através destes, corroborava a velha lenda do soberano cristão fabulosamente rico, o Preste ou Presbítero João, cujo reino, qual paraíso terreal, era uma nova terra de felicidade e fartura.

No ano de 1427, Pedro de Bumia ou de Bonia, partiu de Valência com emissários enviados pelo Preste a Afonso V, o *Magnânimo*, dirigindo-se às «partes de Índia». Circulavam tais notícias e o Infante, que possuía contactos na corte aragonesa, deveria ter conhecimento delas.

Por outro lado, os emissários do Preste e os religiosos em peregrinação aos lugares santos do Ocidente recebiam sempre ajuda e esmola da corte aragonesa⁽¹⁾. Sob o ponto de vista político, o rei de Aragão não se importaria de intervir no Levante, sendo, por vezes, solicitado a tal.

Castela e Aragão haviam estado presentes no norte de África durante o século XIII. A Convenção de Sória, de 1291, dividira mesmo a região em duas zonas de influência. Castela ocuparia o Ocidente do rio Muluya e Aragão poderia estender o seu domínio para Oriente. Era portanto natural que a coroa aragonesa visse com bons olhos os projectos de intervenção no Mediterrâneo e mesmo que esses projectos expansionistas alcançassem mais longe.

Neste caso concreto, referido no memorando de 1445, dirigido pelo rei de Aragão a frei Vasco de Oliveira, comendador da Ordem do Hospital, e que fora enviado em missão à ilha de Rodas, o convite para o monarca participar na campanha vinha da Síria e foi com entu-

siasmo que o rei aragonês encarou essa possibilidade⁽²⁾. Em Abril de 1449, frei Vasco de Oliveira estava em Portugal como embaixador, e é provável que o Infante se inteirasse do assunto⁽³⁾.

Com a tomada de Constantinopla, a política de cruzada contra o Turco, que justificava em parte os bons recebimentos dispensados aos enviados do Preste, intensificou os contactos e aumentou o número de embaixadores⁽⁴⁾. Portugal, lançado já na senda da Expansão, procurava avidamente informações sobre as terras longínquas que se propunha descobrir. Toda esta movimentação na corte aragonesa poderá ter contribuído para influenciar o Infante na procura do Preste. Tal ocorrência colocar-se-ia cerca de 1450. Para Duarte Leite este propósito de D. Henrique sobreveio mais tardiamente, já perto da sua morte, em 1460.

Segundo Zurara, o ciclo africano dos Descobrimentos henriquinos inicia-se tendo como objectivo prioritário o desejo de «(...) começar e acabar grandes feitos, por cuja razão, depois da tomada de Ceuta sempre trouxe continuamente navios armados contra os infieis; e porque ele tinha vontade de saber a terra que ia além das ilhas de Canaria e de um cabo que se chama do Bojador, porque até àquele tempo, nem por escritura nem por memoria de nenhuns homens, nunca foi sabido determinadamente a qualidade da terra que ia além do dito cabo»⁽⁵⁾.

E, ao particularizar as «razões» que teriam conduzido o Infante, não deixa de enumerar na segunda e na quarta, respectivamente; «(...) porque considerou que, achando-se em aquelas terras alguma povoação de cristãos, ou alguns taes portos em que sem perigo pudessem navegar, que se poderiam para estes reinos trazer muitas mercadorias, que se haveriam de bom mercado (...)».

E, mais adiante, na exposição da quarta «razão»: «(...) porque de 31 anos que havia guerreava os Mouros, nunca achou rei Cristão nem senhor de fora desta terra que por amor de nosso Senhor Jesus Cristo o quisesse à dita guerra ajudar. Queria saber se achariam em aquelas partes alguns príncipes Cristãos em que a caridade e amor de Cristo fosse tão esforçada que o quisessem ajudar contra aqueles inimigos da Fé»⁽⁶⁾.

Segue-se uma quinta razão, em que refere «o grande desejo que havia de acrescentar em a santa fé de nosso Senhor Jesus Cristo, e trazer a ela todas as almas que se quisessem salvar»⁽⁷⁾.

O sonho africano do Infante concretizou-se numa primeira fase, nas tentativas de passagem do cabo Bojador, entre 1422 e 1434, naqueles «doze anos continuados» que Zurara refere⁽⁸⁾. Assim, até 1434, as viagens dos Portugueses quedaram-se aquém do cabo Bojador, que na carta de Pizigano representava o termo de África. Conhecia-se a costa até ao cabo Não, 26º.N., mas, a partir desta zona, o mar apresentava-se bravio e tempestuoso, e os nevoeiros constantes. Logo após, erguia-se o Bojador, como barreira intransponível.

Havia, é certo, notícias pouco claras da existência de povos a sul daquele cabo, informes esses devidos a caravanas de viajantes e mercadores Mulçumanos, e tais notícias afirmavam a existência de condições de habitabilidade em latitudes a sul do Bojador, não obstante a influência da proximidade da temida zona tórrida. Zurara, no capítulo VII da *Crónica de Guiné*, relata como Gil Eanes, em 1434, partindo de Lagos numa barca, ousou dobrar o temido Bojador.

As falas das gentes do mar a tal respeito são bem elucidativas:

«Como passaremos – diziam eles – os termos que poseram nossos padres, ou que proveito pode trazer ao Infante a perdição de nossas almas juntamente com os corpos, que conhecidamente seremos homicidas de nós mesmos?»⁽⁹⁾. E, mais adiante, acentuam as dificuldades colocadas pela natureza agreste daquele cabo:

«As correntes são tamanhas que navio que lá passe, jamais nunca poderá tornar».

Não vamos relatar aqui a odisseia dos navegadores henriquinos, lembraremos apenas

que Gil Eanes, ao tomar terra, uma vez ultrapassada essa zona, encontrou vestígios de restos humanos e para trazer ao Infante provas palpáveis da sua estada, recolheu algumas rosas silvestres, búzios e outras conchas, uma vez que a aridez do solo nada mais permitia.

Não eram, contudo, as condições físicas adversas as principais dificuldades a vencer. Bem aproveitada, a força das águas da corrente equatorial do Norte e a dos ventos alíseos de Nordeste impeliam os navios para sul. O dobrar do temido cabo não foi possivelmente a principal façanha dos mareantes, mas sim o regresso, lutando contra ventos e correntes.

O feito de Gil Eanes foi decisivo na prossecução dos Descobrimentos marítimos dos Portugueses, não só sob o ponto de vista da mentalidade da época, mas também porque provava que o continente africano e a navegabilidade das águas não findavam no cabo Bojador.

Punham-se contudo outras questões. Assim, quanto à habitabilidade da terra a dúvida subsistia, pelo que logo em fins desse ano ou no início do seguinte, o mesmo navegador acompanhado por Afonso Baldaia atingiu a Angra dos Ruivos. Em 1436 aquele último repetiu a viagem, procurando bater por terra um perímetro mais vasto, de modo a encontrar vestígios de vida humana.

Desta feita, alcançou a foz de um rio, depois denominada rio do Ouro. Aqui avistaram um grupo de naturais que procuraram aprisionar, sem êxito.

A brevidade deste esforço não permite o desenvolvimento das múltiplas questões que se prendem com o avanço da náutica ou com o traçar das latitudes das diferentes paragens que foram sendo descobertas. Constituem ainda hoje problemas históricos de maior interesse mas que continuam a levantar dúvidas e a alimentar controvérsias. Tal é o caso, por exemplo, da localização da Angra dos Cavalos, em que os relatos de Diogo Gomes e de Duarte Pacheco diferem amplamente do de Zurara.

O avanço para sul prosseguiu, atingindo-se a Ponta da Galé, por tal saliência da costa lembrar a figuração de tal navio.

É costume apontar-se a partir desta zona como que uma acalmia no ímpeto dos Descobrimentos, embora não saibamos concludentemente se tal se ficou devendo a algumas causas que apontaremos, se à minguagem de documentação adequada.

As razões que motivariam esta paragem poderiam estar relacionadas com:

- 1.ª a entrada na zona dos alíseos (cerca de Cabo Branco) e a correspondente dificuldade do regresso utilizando navios redondos (barcas e barinéis).
- 2.ª a forte corrente das Canárias.
- 3.ª a preparação da expedição a Tânger (1433-1438).

Depois do malogro desta última, ainda no ano de 1438, o Infante D. Henrique instalou-se no Algarve. O conhecimento da costa ocidental africana prosseguiu com maior ímpeto e a periodização deste caminhar em busca de algo que transcende já o sonho de um homem ou de um povo, aponta uma nova fase, situa-se agora durante a regência de D. Pedro (1441-46).

As características gerais centraram-se no avanço da arte náutica, de que a utilização da caravela foi um exemplo. A partir de 1441 o uso deste navio permitiu a navegação à bolina, contra os alíseos e facilitou o aumento das áreas descobertas⁽¹⁰⁾. Aprofundou-se o conhecimento e o aproveitamento de ventos e correntes.

Esta etapa marcou também o início da exploração comercial, havendo a salientar o comércio dos escravos e do ouro, que chegou pela primeira vez a Portugal e passou a trocar-se por tecidos e contas de coral e prata. Foi em 1441 que Antão Gonçalves contactou com os Azenegues e trouxe para o reino os primeiros cativos.

A repartição desses escravos foi dirigida por Lançarote de Lagos, «homem assaz de nova idade», encarregado pelo Infante de embarcar coirama e azeite dos lobos marinhos avistados anteriormente por Baldaia. Tentado pela aventura meteu terra adentro e filhou algumas presas. Nuno Tristão, que chegou logo após, armou-o cavaleiro no desde então denominado «Porto do Cavaleiro», o que demonstra uma nova forma de encarar os valores tradicionais da cavalaria.

Nuno Tristão levava a incumbência de passar além do Porto da Galé, incumbência que cumpriu, atingindo o Cabo Branco. Logo após, em 1443, entrou no golfo de Arguim, a cerca de 21° de lat. N. Nesse mesmo ano, D. Pedro cedeu ao Infante D. Henrique o quinto das presas e dos resgates, proibindo igualmente a navegação para sul do Bojador sem licença expressa do Infante⁽¹¹⁾.

Em 1443 Nuno Tristão voltou à «terra dos negros», identificada com o Senegal, rio que, de futuro, marcou o limite entra a «terra dos mouros» e a «terra dos negros». As viagens prosseguem: Dinis Dias (1444) alcançou o cabo Verde e, no ano seguinte, Álvaro Fernandes chegou ao Casamansa e ao cabo dos Mastos. Logo após, Nuno Tristão chegou ao rio Gâmbia onde foi morto pelos Mandingas.

Nuno Tristão, que Damião Peres e Lopes de Mendonça consideraram o mais empreendedor dos capitães henriquinos, saíu de Lagoa com 25 companheiros e alcançou a foz do rio Gâmbia, que se propôs explorar, 60 léguas ao sul do cabo Verde. Os naturais com suas almadias cercaram os dois botes dos portugueses e alvejaram-nos com flechas ervadas. Nuno Tristão e 19 dos seus homens faleceram em consequência desses ferimentos.

Uma nova fase de viagens desenrolou-se entre 1446 e 1460. Durante este período avultaram os seguintes factores:

- 1.ª Identificação da exploração económica e comercial com a presença de mercadores estrangeiros (Cadamosto, Noli, Usodimare).
- 2.ª A partir de 1452 e 1454, o exclusivo do comércio com os naturais e o direito de adquirir domínios Muçumanos foi reservado aos portugueses por bulas de Nicolau V, (*Dum diversas e Romanus pontifex*, respectivamente), assentando a posse das terras descobertas no direito de prioridade que assistia à coroa portuguesa.

Ao mesmo tempo, proibia-se aos outros povos, cristãos ou infiéis, que se estabelecessem ou negociassem sem autorização do rei de Portugal. Posteriormente, com a partilha do mundo ultramarino em Tordesilhas, no ano de 1494, Portugal e a Espanha dos Reis Católicos passaram a beneficiar de um estatuto idêntico.

No século seguinte, a contestação ao princípio do *mare clausum* levou a França, Inglaterra e Holanda, a procurarem impôr a liberdade dos mares, não reconhecendo a divisão estabelecida. Mas, na fase dos descobrimentos henriquinos a que nos reportamos, as principais viagens foram realizadas por Álvaro Fernandes, que largou de Lagos em 1446 e correu a costa até 120 léguas além do cabo Verde e por um tal António, identificado por Damião Peres com António Usodimare, veneziano. Partiram igualmente de Lagos, ao serviço do Infante e atigiram, entre 1455 e 1456, o rio Grande e os Bijagós. Ainda em 1446 as terras da Guiné foram acrescentadas aos bens da coroa, erguendo-se em 1449 o primeiro castelo de Arguim.

No decénio seguinte, os esforços para prosseguir o caminho do sul parecem-nos inconcludentes. Caravelas velejaram para o Senegal (1450), Cid de Sousa e Nuno de Góis estiveram na zona da Guiné. Continuou a avolumar-se o interesse mercantil e os estrangeiros encontraram-se presentes, quer como compradores quer como avaliadores de preços para os mercados. Foi o caso de, por exemplo, Cadamosto, que escreveu um relato prenhe de informação, no qual se apropriou de dados e experiências devidas a Diogo Gomes, Noli e Pero de Sintra⁽¹²⁾.

Em 1460 outras caravelas partiram de Lagos, em duas expedições, tendo por Capitães Diogo Gomes e António de Noli e dirigiram-se para a Guiné. Ao regressarem em conserva teriam descoberto as ilhas de Santiago, Fogo, Maia, Boa Vista e Sal, do arquipélago de Cabo Verde, e que denominaram de S. Jacobo, S. Felipe, Mayas, S. Cristovão e Lana.

O percurso realizado por Pero de Sintra, em 1460, data da morte do Infante (13 de Novembro de 1460), traça o quadro da expansão na serra Leoa e, possivelmente uma entrada na costa da Malagueta. Sintra atingiu o rio e o cabo Roxo, cabo de Santana, rio de Santa Maria, rio das Palmas, rio dos Fumos, e Mata de Santa Maria, entre outros pontos.

D. Afonso V deu nitida preferência às conquistas em Marrocos, mas mesmo após a morte do Infante D. Henrique não descurou o seguimento das viagens para ocidente. Tal continuidade de expectativa encontra-se bem patente nos documentos de doação de terras descobertas ou a descobrir. Contudo, o desvio de forças para as conquistas marroquinas, principalmente de Arzila e Tânger, em 1471, abrandou o ritmo da descoberta da costa africana.

Em 1469, tendo regressado à coroa a doação das rendas da Guiné, o contrato de comércio foi consignado por cinco anos ao mercador Fernão Gomes, de Lisboa. Este comprometia-se a descobrir anualmente um mínimo de 100 léguas de costa, a partir da serra Leoa, a ceder todo o marfim à fazenda real por valores a acertar e ao pagamento de uma renda de 200 mil reais por ano.

Sucessivas frotas, sob o comando de João de Santarém, Pedro Escobar, Soeiro da Costa, Fernão Pó, Lopo Gonçalves, Rui Sequeira, entre outros trouxeram ao conhecimento as costas dos Grãos, do Marfim, do Ouro, dos Escravos e as ilhas fronteiras.

Em 1474, o rei Afonso V confiou ao príncipe D. João, futuro D. João II, os «feitos das partes de Guiné, com a investigação dos mares, terras e gentes que as povoam». O comércio do ouro, do marfim e o trato da malagueta foram declarados monopólio da coroa, de que eram excluídos os estrangeiros – as embarcações castelhanas continuavam a afoitar-se cada vez mais para sul, à medida das descobertas portuguesas – e os naturais do reino que não estivessem autorizados.

Ora, firmados em Ptolomeu, os cosmógrafos davam-se em apoucar a extensão das águas entre as costas ocidentais e orientais do mundo velho. Fidalgos e pilotos, partindo do arquipélago dos Açores, aventuravam-se mar fora, procurando alcançar a Índia por ocidente. Realmente, descobriram-se ou avistaram-se terras e ilhas, mas nada das riquezas e das civilizações mencionadas no Livro de Marco Polo. O florentino Toscanelli, que preconizava a rota do poente como o mais seguro caminho para chegar às Índias, continuava a instigar as navegações para ocidente.

O progredir dos descobrimentos foi sempre acompanhado pelo aperfeiçoamento das técnicas ligadas à marinharia. E os tempos mortos ou de acalmia, ficaram-se devendo a causas políticas e não à mingua de conhecimentos. Assim aconteceu em meados do ano de 1475 e no seguinte, devido ao envolvimento de Portugal nas questões ibéricas e europeias.

D. Afonso V, levado pelas suas pretensões ao trono castelhano que a indecisão da batalha de Toro (1476) não derimira⁽¹³⁾ e que as incertezas da política francesa pareciam acentuar, deu azo a uma situação dúbia até à assinatura da paz das Alcaçovas. Esta paz, firmada a 4 de Setembro de 1479, pôs termo à guerra da sucessão de Castela. Neste tratado o soberano português reconhecia a Fernando e Isabel os seus direitos castelhanos.

O Tratado de Toledo, de 1480, confirmava o anterior, com particular significado para a expansão portuguesa, a cargo do príncipe D. João desde 1474. Entre outras disposições, repar-tia-se o Atlântico, que quedava dividido por um paralelo delineado próximo das Canárias.

O mar para sul dessa linha ficava pertencendo o Portugal, ou seja, o senhorio da Guiné e das ilhas dos Açores, Madeira e Cabo Verde. Reservado ainda para Portugal, o exclusivo do comércio africano, com todas as ilhas e terras firmes, bem como a navegação, mares da Guiné

além, e a conquista do reino de Fez⁽¹⁴⁾. Fernando e Isabel, que já em 1475 haviam reunido à sua coroa o arquipélago das Canárias, viram a posse reconhecida por Portugal, guardando na sua esfera de influência esse senhorio e a conquista do reino de Granada.

Este tratado limitava muito as saídas atlânticas de Castela e os Reis Católicos, ao reservarem-se a conquista de Melila, fizeram-no com o pretexto de que pertencia ao reino de Tremecem e não ao de Fez, o que segundo Dominguez Ortiz era muito discutível. Conservaram portanto as ilhas Canárias com o maior interesse, compensado depois da viagem de Colombo, tornando-se este arquipélago não só uma escala no caminho da América, mas também as ilhas fornecedoras de homens e de produtos agrícolas necessários à colonização⁽¹⁵⁾.

Assim, firmadas as pazes em 1480, acabavam, pelo menos em teoria, as razias dos corsários castelhanos, devidas principalmente aos armadores de Sevilha. Estes haviam obtido dos Reis Católicos cartas de corso para os mares da Guiné e Mina e frequentavam S. João Baptista de Ajudá e os estuários do Gabão e dos Camarões, com grande prejuízo de Fernão Gomes e do reino de Portugal.

Fernando e Isabel debatiam-se na conciliação de duas aspirações opostas: manter as boas relações com Portugal e não deixar que este lhes fechasse o caminho para o Atlântico.

É possível que, para uma melhoria das condições de segurança nestas áreas, tivessem contribuído as derrotas navais infligidas pelos navios portugueses às embarcações andaluzas. Os nomes dos capitães Jorge Correia e Mem de Palha recordam algumas dessas vitórias, num tempo em que a ordem era de afundamento para os barcos que não respeitassem os limites impostos pelo tratado.

Ao subir ao trono, em Agosto de 1481, D. João II acrescentou aos seus títulos o de «senhor da Guiné». E como símbolo do seu poder efectivo, mandou erigir uma fortaleza na costa da Mina, de modo a proteger o comércio do ouro, já em maior crescimento do que fora em Arguim. Homens, materiais e ferramentas foram levados de Portugal, largando do Tejo a conserva que os transportou a 12 de Dezembro de 1481, sob o comando de Diogo de Azambuja.

A busca de terras a ocidente podia esbarrar com a concorrência castelhana e tal acontecia na verdade. Mas na rota de leste, com o senhorio da Guiné reconhecido por tratado, as velas portuguesas podiam avançar livremente. Assim, em 1482-84, partindo de Lisboa, Diogo Cão ultrapassou o cabo de Santa Catarina, termo até então visitado e, prosseguindo, atingiu o denominado reino do Congo. Contactou de forma amigável com os povos locais, deixou reféns e trouxe para o reino alguns naturais. Justamente nesta zona veio a desenvolver-se um contacto cultural intenso e profícuo, dos mais interessantes que envolveram o ainda longínquo sonho da Índia.

Diogo Cão ergueu um padrão na ponta sul da foz do «Rio Poderoso» (Zaire), no local que, devido a tal, ficou conhecido por Ponta do Padrão.

Este marco foi posteriormente considerado pelos mussurongos como um feitiço de branco, fazedor de chuva, pelo que, embora truncado, não foi destruído. Prosseguindo, o navegador atingiu seguidamente o cabo do Lobo ou de Santa Maia e fez-se na torna-viagem.

Na segunda estada nesta área, subiu o rio e atingiu as quedas de água de Ielala, onde deixou como testemunho a célebre inscrição «Aqui chegaram os navios dos esclarecidos rei D. João o Segundo de Portugal», ladeada pela cruz e pelas quinas. Outras cruzes lembravam os já finados de enfermidades (Gonçalo Alves e Diogo Pinheiro) e as assinaturas recordavam os vivos, mas que se iriam finir, porque tal é o destino do homem (Diogo Cão, Pero Annes, Pero da Costa, João de Santiago, Álvaro Pires e Pero Escobar).

Desta vez, contactou pessoalmente com o Manicongo e navegou para sul. Ergueu padrões no cabo de Santa Maria, cabo Negro e cabo da Cruz e, provavelmente, foi um pouco além da serra Parda. Morreu nesta viagem, como alguns pretendem, ou voltou ao reino para fenecer no ânimo do grande monarca D. João II?

Segundo Fontoura da Costa, Diogo Cão, aquando da sua primeira viagem, julgou-se «às portas da Índia». Damião Peres aceita a hipótese e relaciona-a com a oração proferida a 11 de Dezembro de 1485, em Roma, pelo doutor Vasco Fernandes de Lucena. Nessa peça afirmava-se em nome do rei que os navios portugueses, após largo percurso de descobrimento e exploração da costa africana, haviam chegado junto do promotório Prasso «onde começa o golfo arábico»⁽¹⁶⁾. Este erro justificaria as honras e títulos dispensados ao navegador e, posteriormente, o seu afastamento.

No ano seguinte, João Afonso de Aveiro esteve na costa dos Escravos e nas terras de Benim, encaminhando as negociações do trato da pimenta, mercadoria que embarcou. Nesta viagem terá participado Martim Behaim que, em 1484, viera da Flandres a negócios, e por cá se deixara ficar. Aqui colheu os ensinamentos para a construção do famoso globo de Nuremberga, ultimado em 1492.

Relata Barros na sua *Ásia* que quando João Afonso de Aveiro regressou das terras de Benim, em 1486⁽¹⁷⁾, acompanhava-o um emissário daquele rei, encarregado de solicitar a D. João II a ida de missionários. E os dois teriam referido ao monarca a existência de um soberano muito poderoso, o Ogané, cujos territórios ficavam localizados para Oriente de Benim. Tais notícias foram consideradas de grande importância, pois aquele monarca seria o procurado Preste João das Índias. Tratava-se, ao que parece, do rei sacerdote dos yoruba. Mas possivelmente esta ilusão contribuiu para as missões confiadas a Afonso de Paiva e Pero da Covilhã.

No percurso marítimo até aqui indicado, os navios do Infante e os de D. João II desvendaram uma larga faixa do Atlântico. Embora com directrizes e aproveitamentos económicos variáveis, conforme as áreas descobertas, houve sempre algumas constantes e entre estas, a procura do Preste João, talvez a concretização do sonho da Índia.

Em 1487, ao mesmo tempo que pela via mediterrânica seguiam Afonso de Paiva e Pero da Covilhã com cartas para o Preste João, Bartolomeu Dias iniciava a sua célebre viagem. Pero da Covilhã que procuraria informar-se das vias comerciais do Oriente, visitou os portos índicos, o mar Vermelho, desembarcou em Zeila e internou-se no continente. Alcançou a corte do Negus Negasti (Rei dos Reis) Alexandre, senhor do império abissínico. Foi muito bem recebido, mas tendo falecido o soberano, o seu sucessor, Naod, conservou-o junto de si, tratado sempre com elevada consideração.

Não iremos alongar-nos sobre a viagem de Bartolomeu Dias, iniciada na primeira quinzena de Agosto de 1487, uma vez que estudos recentes em que estiveram presentes grandes especialistas do tema encareceram subidamente a importância da entrada no Índico realizado pelo grande navegador e pelos seus companheiros⁽¹⁸⁾. Da conserva faziam parte a nau régia *S. Cristovão*, a caravela *S. Pantaleão*, de João Infante e outro barco cujo nome se desconhece. Os pilotos que seguiam a bordo eram dos melhores do seu tempo, Álvaro Martins, Pero de Alenquer, João de Santiago.

Os percursos concomitantes por terra e por mar apontam para o traçado de um organograma com características modernas e demonstram que D. João II desejava que a chegada dos portugueses ao Oriente estivesse integrada numa ampla realização de directrizes políticas, económicas e religiosas bem delimitadas.

Segundo Damião Peres e Eric Axelson, a viagem foi directa à costa ocidental africana, atingindo-se em Dezembro o litoral angolano, conforme indica o estudo toponímico das zonas descobertas. Logo após a serra dos Reis, avistada a 6 de Janeiro de 1488, uma tempestade desfez a conserva que rumou a norte sem vista de costa. Quando avistaram terra, já estava franqueada a passagem entre os dois oceanos⁽¹⁾. O período que medeou até ao feito do Gama, foi certamente o da continuação do estudo de ventos e correntes do Atlântico Sul.

Não foi o grande monarca D. João II quem viu ultimados os aprestos para a expedição de descobrimento do caminho marítimo para a Índia.. Mas, nas cortes de Montemor-o-Novo, em Novembro de 1495, ouvidos os pareceres favoráveis, a partida ficou assegurada.

O capitão então nomeado, D. Estêvão da Gama, seguiu o seu rei no túmulo, mas foi dentro da mesma família que D. Manuel procurou quem o substituiu. A escolha recaiu em Vasco da Gama que, ao que parece, não possuía ainda experiência da vida do mar, mas que viria a ser o embaixador do monarca português junto do Samorim, para quem levava cartas. A frota partiu do Restelo a 8 de Julho de 1497. Era constituída por três navios bem artilhados, o *S. Gabriel*, *S. Rafael* e *Bérrio* e por uma nau de mantimentos, pertença de um mercador, Aires Correia. São conhecidas as ocorrências do percurso, bem retratadas no denominado *Diário* de Álvaro Velho, bem como a frase que, em síntese, aponta o objectivo da viagem:

– Vimos buscar cristãos e especiarias.

Desta forma, um humilde degredado resumia o que fora a essência de um plano que levava quase um século a conhecer e a realizar.

Mas o domínio do mar não pertencia exclusivamente aos Portugueses. Estamos cientes de que Castela também beneficiou desde cedo dos avanços técnico alcançados na orla marítima ocidental. A verdade é que este reino tivera na Baixa Idade Média duas fachadas marítimas muito activas:

- 1 – a cantábrica, com o seu comércio com o noroeste europeu.
- 2 – a ocidente-sul, igualmente ligada ao espírito de aventura e de lucro, procurava na Berberia um mercadejar incerto, além das actividades pesqueiras rentáveis e de práticas de pirataria, em continuada rivalidade com os Portugueses e com os seus monopólios restritivos.

No mar, a guerra entre os dois reinos centralizou-se primeiramente na reivindicação da Guiné por parte dos Castelhanos⁽²⁾. Mas a concretização das esperanças, o caminho do triunfo e das realizações alcançou-o Castelo com Colombo, cujo nome está indissoluvelmente ligado ao descobrimento da América central⁽³⁾, levanta ainda hoje paixões acérrimas.

O futuro navegador terá chegado a Portugal cerca do ano de 1479, para tratar dos negócios açucareiros da casa Centurioni. Em Lisboa, onde é bem conhecida a história romântica das missas do Carmo, ou na Madeira, em circunstâncias igualmente romanceadas, conheceu Filipa Moniz, filha de Bartolomeu Perestelo, com quem casou.

O matrimónio teve inegável influência na vida do futuro descobridor: relações na corte, acesso à documentação náutica do sogro, Perestelo, provável amizade com Martin Behaim (da Junta dos Matemáticos), conhecimento da correspondência, em 1474, com o cónego português Fernão Martins, do Conselho Régio de Afonso V.

Colombo, em 1484, expôs a D. João II o seu plano de chegada às Índias navegando para ocidente e o monarca recusou-o. Porquê? As respostas podem ser diversas. A viagem de Diogo

Cão teria convencido o soberano de que os seus navios se encontravam à entrada do Oceano Índico, portanto muito próximo da Índia. As propostas de Colombo, com a navegação de Levante para Poente, além de incertas, laboravam em erros já ultrapassados pelos portugueses. Terá D. João II mandado testar o projecto do genovês? Terá sido a expedição de Fernão Dulmo, capitão da ilha Terceira, com a doação de 1486 das terras a descobrir, uma dessas provas?

Para Joaquim Bensaúde o plano de Colombo e do Dulmo correspondem-se, sem que neste último esteja mencionado, «a sedutora miragem do nome das Índias». Será que Colombo tinha razão quando se lamentava de que em Portugal «le volaron su palabra»?⁽²²⁾.

Assim, em 1485, Colombo partia para Espanha, dirigindo-se com seu filho Diego, segundo a lenda romântica, ao mosteiro de Arrábida⁽²³⁾. O passo final seria de procurar interessar no projecto os soberanos do reino vizinho.

As vacilações dos Reis Católicos também são compreensíveis. Havia a guerra de Granada que obrigava à junção de todas as forças e absorvia todas as energias. Por sua vez, o plano de encontrar um caminho mais curto para atingir a Índia das especiarias parecia incompatível com o estipulado nos tratados de Alcáçovas-Toledo (1479/80).

A possibilidade de obtenção de grandes somas de ouro, com que Colombo tentava aliciar os monarcas, afigurava-se-lhes remota. Poder-se-ia perguntar que, se era assim um projecto de tal envergadura económica, por que o rejeitara D. João II de Portugal?

Colombo teve o prémio da sua persistência de visionário e de homem de acção. Apesar das exigências apresentadas serem grandes, pois pretendia ser vice-rei e almirante das terras e mares a descobrir, assinaram-se as Capitulações de Santa Fé que, a cumprirem-se, iriam transformá-lo num dos homens mais poderosos de Espanha. A 3 de Agosto de 1492 saiu com uma pequena frota do porto de Palos, dirigindo-se primeiramente às Canárias, onde chegou passados seis dias de viagem. Permaneceu aí durante um mês e fez-se de novo ao mar, atravessando em trinta e três dias cinco mil quilómetros de oceano.

A 12 de Outubro atingiu o que julgava serem as primeiras terras do Extremo Oriente «Las Indias» e muito embora os viajantes posteriores houvessem reconhecido o erro, nunca Colombo quis admitir que, afinal, não alcançara as sonhadas Índias, mas um «Nuevo Mundo» completamente novo.

No seu regresso, forçado pelas circunstâncias desesperadas, aportou ao Restelo a 6 de Março de 1493, vindo do «descobrimento das ilhas de Cipango, e Antilhas»⁽²⁴⁾. A corte portuguesa estava em Val Paraíso (Azambuja). O monarca português mandou que o navegador se apresentasse ali e, ao saudar o rei, declarou-lhe este que o achamento realizado se encontrava dentro dos mares do seu senhorio da Guiné.

Garcia de Resende ao relatar a entrevista, não deixa de referir «as mostras de gente, e ouro», exagerando Colombo, segundo o cronista, a importância das riquezas encontradas:

«E el Rey foi cometido que ouvesse por bem de lho matarem ahy, porque com sua morte o descubrimento não yria mais avante de Castella»⁽²⁵⁾. O monarca recusou a proposta e «lhe fez honra e merce, e com ella o despedio».

Na realidade, o monarca português propunha-se armar uma expedição, de que D. Francisco de Almeida seria capitão-mor, para ir conquistar as terras descobertas. Os Reis Católicos enviaram emissários e as complicadas negociações prosseguiram. O papa Alexandre VI, logo em Maio de 1493 (bulas *Inter coetera*) reconhecia a Castela a posse das terras descobertas e a descobrir, a ocidente de um meridiano colocado a 100 léguas do arquipélago dos Açores ou

Cabo Verde. Para os Reis Católicos era de primordial importância romper as restrições colocadas à sua actividade marítima.

D. João II, pelo Tratado de Tordesilhas (1494) ao estabelecer a linha divisória a 370 léguas a ocidente de Cabo Verde, fez retroceder para o poente a linha de demarcação estabelecida pelo papa, permitindo que, no futuro, o Brasil fosse português e conservando aberto o verdadeiro caminho marítimo para a Índia.

Conforme o estipulado nas Capitulações de Santa Fé, contratadas entre os Reis Católicos e Colombo, os benefícios que resultassem daquele descobrimento seriam divididos entre as partes. A principal esperança estava no ouro. Na segunda viagem, em 1493, a expedição estava longe dos três barcos do primeiro percurso.

Desta vez, a frota era composta por dezassete unidades, onde seguiam homens e materiais para iniciar um estabelecimento em forma. Muitos destes colonos pretendiam possuir na área recém-atingida o seu próprio pedaço de terra de cultivo e viverem pelo seu trabalho uma vida de abundância e liberdade. Mas outras eram as intenções do descobridor. Colombo intentava montar unidades produtivas em grande escala e ser ele próprio o proprietário.

O descontentamento alastrou. As culturas mediterrâneas não se aclimatavam nos trópicos e a fome começou a fazer-se sentir. As enfermidades surgiram, motivadas pela alimentação deficiente, pelo depauperamento e pelo clima.

Por sua vez, o ouro não aparecia em quantidade. E uma vez esgotado o que fora pertença dos «índios», havia que procurar arrancá-lo das areias fluviais. Os naturais foram obrigados pela força a extraí-lo, trabalho duro, a que não estavam habituados. Morreram em grande número, dizimados pelas enfermidades trazidas pelos descobridores, para as quais não se encontravam imunizados.

Para vencer estas dificuldades e uma vez que não era possível obter ouro em quantidade, Colombo procurou vender os naturais como escravos, pois havia na Europa grande procura. Mas a rainha Isabel, apoiada por Cisneros, proibiu essa prática. Por outro lado, as Capitulações de Santa Fé haviam sido um contrato exagerado e os reis começavam a encará-las com relutância. Tomaram-nas, no entanto, como base de contratos mais modestos firmados com outros navegantes e mercadores.

Por sua vez, as denominadas «viagens menores» tiveram sobretudo interesse pelo descobrimento geográfico, e os nomes de Vicente Pinzon, Ojeda, Juan de la Cosa, Américo Vesputio, entre outros, tornaram conhecido uma boa parte do litoral americano. Mas as novas terras não lembravam em nada as descrições de Marco Polo. A decepção de Colombo era grande. Onde estavam os grandes impérios e as ricas cidades? Onde estava o ouro às mãos cheias, as pedras preciosas? A noção de que aquela não era a verdadeira Índia tornava-se cada vez mais evidente para todos, com excepção do Almirante.

Nas viagens que se seguiram, Colombo procurou atravessar a mole de terras e ilhas que, no seu entender, o separavam de Cipango e Catai, ou seja, Japão e da China. Faleceu, em 1505, desgostoso com os reis por não terem cumprido as estipulações assinadas, e consigo próprio, que não conseguira provar aos outros ter encontrado a autêntica Índia. Se as Capitulações tivessem sido concretizadas, tanto Colombo como a sua família tornar-se-iam poderosíssimos.

As disputas em torno das Capitulações sucederam-se depois da sua morte, assegurando aos seus descendentes o título de duques de Veragua e apreciável fortuna. Outra desilusão de Colombo foi a de não ter conseguido ver reconhecida a «sua» sonhada Índia das especiarias.

Os Reis Católicos, terminada a conquista de Tenerife, em 1496, interessados em conseguir o mais completo aproveitamento dos mares que se lhes abriam portas, ordenaram a

reconstrução da torre fortificada de Santa Cruz do Mar, que a família Peraza-Herrera mandara erigir na costa africana fronteira para facilidade de comércio. E seguiram com a descoberta e conquista das «suas» terras das Índias.

Em conclusão podemos afirmar que a construção do «plano das Índias» foi um processo moroso e difícil, que envolveu não só as figuras dos governantes, mas também o esforço de todo um povo. Na sua génese, e em sentido lato, implicou a realização de diferentes tarefas, uma das quais seria a procura de um soberano poderoso, capaz de auxiliar os portugueses na luta contra o Muçulmano, inimigo comum. A efectivação desse processo tomou forma prática nas tábuas dos navios do Infante e nos de D. João II e apenas nesse sentido será de incluir o sonho do Infante. Objectivos, propostas e resoluções variaram conforme os desafios que a epopeia desencadeava.

Em sentido moderno, bastante mais preciso, correspondeu a um período já avançado da expansão portuguesa, concretamente ao reinado de D. João II. Nesta época há o traçar de organogramas, e são estabelecidas prioridades e cumpridas as suas fases. Por arrastamento, o denominado «plano das Índias», de arquitectura portuguesa, quer pertença ao sonho do Infante quer corresponda, conforme julgamos provável, a visão lúcida de D. João II, alastrou com Colombo à Espanha dos Reis Católicos. Esta utopia, que provavelmente não era viável no tempo de D. Henrique, veio a ter a sua realização com o grande monarca que foi D. João II, embora só se concretize no reinado seguinte.

O «Príncipe Perfeito», além de preparar a chegada dos portugueses à verdadeira Índia das especiarias, e a penetração no império do Preste João⁽⁶⁾, criou ele próprio um reino cristão na costa ocidental africana, dando à concepção de *República Christiana*, pela primeira vez na história da humanidade, uma dimensão extra europeia.

Bartolomeu Dias franqueara a entrada de um novo oceano, abrindo aos Portugueses e à Europa as portas do Oriente, por onde o Gama ousou entrar. Esta ligação marítima, concretização do velho plano das Índias, além das vantagens materiais inerentes, obrigou à definição de uma nova perspectiva cultural e espiritual, pela maior aproximação entre os homens na valorização do património comum.

NOTAS

(1) *Monumenta Henricina*, vol. XV, pp. 300-301.

(2) Joaquim Verrissimo Serrão, *História de Portugal*, vol. II, p. 125.

(3) *Monumenta Henricina*, vol. IX, pp. 73-75.

(4) Charles-Matthieu de Witte, «Une ambassade éthiopienne à Rome en 1450», in *Orientalia Christiana Periodica*, n.º 22, Roma, 1956, pp. 297-298.

(5) Gomes Eanes de Zurara, *Crónica de Guiné*, introd. e notas de José de Bragança, Porto, 1973, p. 43.

(6) Idem, *ibidem*, p. 45.

(7) Idem, *ibidem*.

(8) «Durou o Infante em aqueste trabalho, mandando em cada ano aquelas partes seus navios, com grande gasto de suas rendas; nos quaes nunca foi algum que se atrevesse de fazer aquela passagem». Muito embora como sabemos, «nunca se tornassem sem honra, que, por emendar o que faleciam em não cumprir perfeitamente o mandado de seu senhor, uns iam sobre a costa de Granada, outros corriam por o mar de levante, até que filbavam grossas presas dos infiéis, com que se tornavam honradamente para o reino». Gomes Eanes de Zurara, *op. cit.*, p. 51.

(9) Idem, *ibidem*, p. 49.

(10) Até aqui seguia-se preferencialmente para sotavento, isto é, seguindo a feição do vento.

(11) O comércio pacífico com a zona do Rio do Ouro, tentado em 1443 por Antão Gonçalves, patrão de uma caravela de D. Afonso V, Diogo Afonso e Gomes Pires, reflecte o grande interesse mercantil destas navegações. Este último fizera embarcar 2442 varas de pano de linho e sarapilheiras diversas para escambo com os naturais.

(12) Em sua viagem de 1456, a segunda, Cadamosto afirmava ter alcançado o ilhéu a que chamou de Santo Antônio, e, para sul, o cabo Roxo, o Cacheu e o Geba.

(13) «Toro es una batalla de corte clásico medieval, em que la artillería no juega ningún papel y los peones importan. Choque brutal de filas de jinetes armados, la destreza individual es lo que cuenta (...). Al amanecer llegó con sus tropas el príncipe don Juan, hizo abrir las puertas (de Toro, cerradas por orden del duque de Guimarães) y restableció el orden», in Ramón Menéndez Pidal, *Historia de España*, vol. XVII, «La España de los Reyes Católicos» 4ª. ed., Madrid, 1989, pp. 156-157.

(14) O tratado de Alcáçovas foi confirmado por bula de 1481 (*Aeterni regis*).

(15) Antonio Domingues Ortiz, *El Antiguo Régimen: Los Reyes Católicos y los Austrias*, Madrid, 1979, p. 56.

(16) Fontoura da Costa, *As portas da Índia em 1484*, Lisboa, 1935.

(17) Pela primeira vez chegou a Portugal a pimenta de rabo.

(18) *Actas do Congresso Internacional Bartolomeu Dias e a Sua Época*, Porto, 1989.

(19) Atingiram seguidamente a Angra dos Vaqueiros, onde os guardadores de gado apascentavam os seus rebanhos e seguiram para a Angra de S. Brás, a 3 de Fevereiro, colocando o padrão de S. Gregório, e alcançando seguidamente o rio do Infante, possivelmente do nome do primeiro homem a ganhar terra. O percurso fora longo e difícil. Ao desconforto extremo, comum a todas estas viagens, à fadiga de longos meses sobre as águas, juntava-se a carência de alimentos, principalmente de frescos, e a enfermidade, o escorbuto, apodrecia-lhes as gengivas. Não conseguiam ir mais além e disso informaram Bartolomeu Dias. Na viagem de regresso, colocaram três padrões, chegando ao reino em finais de 1488.

(20) «Desde 1454 parecía establecido una especie de convenio tácito: Canarias para los Castellanos, Guinea – es decir, las rutas al sur del cabo de Bojador – para los portugueses (...). Naturalmente, el convenio táctico estaba sometido a frecuentes violaciones por parte de los marinos andaluces. Los portugueses hacían morir entre atroces tormentos a los que, sin su permiso, se arriesgaban a navegar a Guinea», in Ramón Menéndez Pidal, *Historia de España*, vol. XVII, «La España de los Reyes Católicos», 4ª. ed., Madrid, 1989, p. 296.

(21) «Estos dos elementos hicieron un globo, cuya superficie convexa, en parte es tierra y en parte es mar, y los antiguos dividieron la tierra en tres partes y dieron a cada una su nombre; a la primera llamaron Europa, más celebrada que ninguna das otras; a la segunda Asia, que es mayor que las demás, y contiene el Gran Reino de la China; la tercera parte es Africa. Y estando los hombres con presupuesto que el mundo no contenía más de lo referido, no contentándose con ello, dieron en el arte de navegar y en la invención de los navíos de alto bordo, acomodándolos de manera que pudiesen sufrir la fuerza de las olas de la mar, y en este arte han hecho ventaja los españoles a todas las naciones del mundo. Porque reinando en Castilla y León los esclarecidos Reyes Católicos don Fernando V y doña Isabel, Reina prudentísima y valerosísima, y en Portugal don Juan II, dicho «el Pelicano», el que siempre será digno de memoria, don Cristóbal Colón, primer almirante de las Indias, habiendo vivido mucho años avecindado y casado en España, con el consejo de Martín de Bobemia, portugués, natural de la isla del Faial, famoso astrólogo, y en especial judicario, y de otros con quien lo comunicó, dio principio al descubrimiento de la cuarta parte que hoy se cuenta del mundo (...)», in Antonio de Herrera, *Historia General de los hechos de los Castellanos en las Is las Itierrra Firme del Mar Oceano*, ed. e estudo de Mariano Cuesta Domingo, Madrid, Universidade Complutense, 1991, p. 131.

(22) Antonio Ballesteros, *Figuras Imperiales*, Madrid, 1961, pp. 120-121.

(23) O mosteiro de La Rabida, para muitos historiadores espanhóis, representa um ponto essencial no processo que conduz ao descobrimento colombo, devido à protecção de frei Juan Pérez. Merece portanto ser citado como um passo quase providencial de um plano que, a partir deste momento vai tornar-se ibérico, já que permitiu a Colombo alcançar as Índias ocidentais, que, afinal, não eram Índias, mas que de Índias conservaram o nome durante muito tempo.

(24) García de Resende, *op. cit.*, p. 241.

(25) Idem, *ibidem*.

(26) Talvez devido a Pero da Covilhã, em 1511, a rainha Helena mandou cartas à Índia tentando estabelecer contactos.

La Partción del Mar Océano (1479-1494) y Los Principios del Derecho Internacional Europeo Extracontinental

Prof. Dr. *Ádám Szászdi Nagy*

Al conmemorarse el medio milenio del fallecimiento de Dom João II, se puede decir – sin por ello caer en la vena encomiástica, panegirista – que el hijo de Afonso V, *el Africano*, no ha sido lo suficientemente justipreciado en cuanto al papel que le tocó desempeñar en el marco de la historia de Occidente en las postrimerías de la llamada Edad Media. Sin duda, ciertos aspectos de su carácter y la política interna de Portugal han atraído de forma negativa la atención de los historiadores, y su protagonismo en el impulso luso hacia tierras lejanas ha logrado a su favor un merecido, aunque quizás insuficiente, reconocimiento. Se ha estudiado igualmente su política internacional, si bien pervive la tendencia de colocar al *Príncipe Perfeito* a la sombra de otras testas coronadas de la época, tales como los Reyes Católicos, el Emperador Maximiliano, o los Reyes de Francia e Inglaterra. Empero, el sitio de preferencia concedido a tales soberanos se basa en una visión distorsionada de la historia producida por la posterior importancia de aquellos países en comparación con Portugal, o porque la historiografía europea, de espaldas al Atlántico, se ha fijado más en ciertos acontecimientos o fenómenos de la historia coyuntural del interior de Europa occidental – apéndice de Eurasia – que en las manifestaciones de la dinámica de la historia estructural global.

El impulso que D. João le da a la expansión marítima portuguesa es parte de tales manifestaciones. Sin embargo, en el presente ensayo queremos destacar el papel que le corresponde en un campo que hasta cierto punto, es verdad, es consecuencia de lo anterior, mas no por ello deja de constituir un capítulo muy importante de la política del primo de Maximiliano. Nos referimos a los alcances de la política exterior de D. João en la formulación del *derecho territorial* internacional ultramarino, y su secuela, el reconocimiento de Estados y su admisión a la comunidad internacional.

No pretendemos poner en duda que este derecho hubiera tenido antecedentes o raíces, como el *jus gentium*, el derecho canónico y la pretensión de los Papas a partir de Gregorio VII de ejercer la vicaría de Dios, tanto en lo espiritual como en lo temporal, a todo lo que se suman los tratados firmados entre Estados, desde el segundo milenio antes de Cristo. Pero sí cabe destacar el hecho de que la expansión marítima portuguesa durante el siglo XV tiende a crear una situación carente de antecedentes. Y al sentarse los primeros principios normativos en el contexto de la mencionada expansión marítima, se asientan firmemente las bases de ese derecho territorial extraeuropeo en el Tratado de las Alcáçovas de 1479, y en su modificación quince años después por el de Tordesillas que, si no en la forma, mas sí en su contenido, constituye un protocolo complementario, enmendador, explicativo y confirmatorio de aquella capitulación de paces con que se puso fin a la Guerra de Sucesión de Castilla. Y D. João descuello como el principal gestor de ambos acuerdos.

Como veremos más adelante, se les ha atribuido un papel excesivo, que no les corresponde, a las Bulas expedidas por Alejandro VI a favor de Fernando e Ysabel. Bien pudieron haber estado presente en la mente de los negociadores en 1494 – con valor dispar entre portu-

güeses y castellanos – pero se tuvo sumo cuidado, tanto al redactar los poderes de los plenipotenciarios como en el texto mismo del Tratado, de no aludir a ellas, ni a otras Bulas algunas.

Sí se prevé en Tordesillas, tal como en 1479, la solemne confirmación del Tratado. Puede interpretarse la confirmación papal como un intento de obligar a los demás Estados católicos a que lo acaten: en todo caso, moralmente obligaba al Papa a desistir de hacer semejantes concesiones a terceros, de reconocer a su favor derechos violatorios de lo pactado por Portugal Y Castilla. Por otra parte, la confirmación papal equivale a la solemnización de lo pactado más allá de la ratificación por los respectivos soberanos, así como a una garantía del texto, al depositarse con un organismo internacional de categoría superior.

Es decir, la Bula prevista – tanto en la Alcáçovas como en Tordesillas – que las partes le iban a recabar a la Santa Sede – constituye el reconocimiento de la validez de un pacto bilateral(?).

EL TRATADO DE LAS ALCÁÇOVAS

Abstracción hecha de lo que D. Afonso V pudiera haber pensado de los alcances en el Derecho internacional de las Bulas «portuguesas», en particular de la *Romanus Pontifex* de 1455, ninguna mención se hace de ellas en el Tratado de las Alcáçovas del 4 de septiembre de 1479, fecha en que el gobernante efectivo de Portugal es ya el heredero del trono, D. João.

El convenio, por otra parte, carece del articulado necesario para la mayor claridad del texto. Tal defecto, de omisión, permitió que algunos autores le dieran la interpretación que tenían prejuizada, o que nacía, en otros casos, de un prejuicio nacionalista de miras estrechas. No obstante, un análisis detenido del texto, así como la consideración del marco histórico en que dicho Tratado se negocia, se firma y se ratifica, deja pocas dudas en cuanto a su intención.

Bajo la forma de cuatro tratados entre Castilla y Portugal, el 4 de septiembre de 1479 se suscribe en las Alcáçovas un pacto de amistad entre dos ramas de la dinastía Borgoña-Avis, es decir, entre D. Afonso V y D. João II, y su pariente cercana D^a. Ysabel y su esposo. Se da por terminada la Guerra de Sucesión de Castilla y León con el sacrificio de los superiores derechos de la Reina D^a. Juana, prima hermana del Príncipe portugués así como del futuro Emperador Maximiliano, y con quien su tío el Rey había contraído esponsales.

¿Qué mayor triunfo pudo haber pretendido la media hermana de Enrique IV que su reconocimiento como legítima soberana de Castilla, a expensas de la unigénita del Rey difunto? Que la vergonzosa calumnia – a que no fue ajena la futura Reina Católica – de manchar a D^a. Juana tildándola de *hija adulterina* de la segunda mujer de Enrique IV, no era más que eso, una calumnia, vergonzosa para sus propaladores, lo sugiere la promesa de matrimonio pactada en las Alcáçovas entre la hija del último Rey y el heredero de Fernando e Ysabel, el cual contaba por entonces sólo un año de edad. Aun cuando lo plausible es, que los nuevos Reyes de Castilla no tuvieran intención de cumplir ese compromiso o, a lo menos, no se podía estar seguro que lo cumplieren, el escueto hecho de acentar en el Tratado la idea de ese enlace – especie de justicia salomónica, como siglos después el matrimonio proyectado entre D^a. María da Glória y su tío D. Miguel – es indicio de que aquéllos tenían en su conciencia a D^a. Juana por sobrina, y no por hija adulterina de la Reyna. Y si así fuera, ¿qué derecho tenían a la Corona de Castilla y León los futuros Reyes Católicos?(?).

Por otra parte, aunque la *Excelente Señora* tuviera sobradas razones para el refugio del hábito de clarisa a los oprobios del *mundo* – como los que los partidarios de Ysabel y su hermano le habían hecho sufrir a su madre – entre ellos el probable repudio por su prome-

tido de ahí a quince años, es palpable la persecución de parte de su tía que no descansa hasta recibir testimonio de que la Reina vencida había tomado el velo en el convento donde lo había hecho otrora la Reina Santa. Se comprende, que una Juana casadera y con descendencia potencial habría representado una amenaza permanente a la estabilidad del trono de los descendientes de Fernando e Ysabel de Trastámara⁽³⁾.

En todo o caso, al *Príncipe Perfeito* – para entonces responsable ya de la política portuguesa – ningún provecho le habría acarreado la corregencia castellana de su padre a base del enlace de éste con su sobrina D.^a Juana. No adquiriría derechos eventuales a la Corona de Castilla y León, aunque su prima careciere de descendencia. (De hecho, muerto D. Afonso en 1482, y si no se producía un segundo matrimonio, con hijos, la sucesión de D.^a Juana hubiera correspondido a los descendientes de Ysabel). En cambio, mediante las Tercerías de Moura negociadas en las Alcáçovas, se pactaba el matrimonio del heredero de D. João, D. Afonso, con la hija mayor de los futuros Reyes Católicos, la Infanta D.^a Isabel, segunda en la línea de sucesión. Este pacto matrimonial abría la posibilidad, en caso dado, a la unificación peninsular bajo la Casa de Avis, prácticamente en los mismos términos en que hubiera tenido lugar si hubiera vivido el Infante D. Miguel; y, en cualquier caso, cimentaba las relaciones amistosas entre la rama portuguesa y la castellana de la que no pasaba de ser una misma familia.

Interpretar el pacto de las Alcáçovas como un injustificable sacrificio de unos supuestos derechos castellanos en el espacio oceánico es hacer pública confesión de una absoluta incompreensión de aquella coyuntura histórica. Reconocimiento de Ysabel y Fernando como Reyes de Castilla y León, en cuanto al presente; pacto matrimonial tendiente a la unificación peninsular, en cuanto al futuro; y permanencia del *statu quo ante bellum* territorial, en cuanto al pasado: hemos ahí los tres pilares, la esencia, de la Capitulación de las Alcáçovas⁽⁴⁾.

*
* *

Ahora bien, en cuanto a lo que se determina respecto a los derechos ultramarinos, tratan de ello los capítulos octavo, noveno y décimo del convenio del 4 de septiembre de 1479. El noveno capítulo reconoce la acción portuguesa con carácter exclusivo en el Reino de Fez; el octavo constituye el reconocimiento y garantía por Castilla de los derechos oceánicos de Portugal; y en el décimo Portugal recíproca en favor de Castilla en lo que concierne el dominio de las Islas Canarias.

Analícemos, pues, el capítulo noveno. Por su contenido se divide en dos secciones: la primera trata del tema de la posesión; la segunda, de la navegación.

Primero: *posesión*. El «Rey e Reina de Castilla e de Aragón e de Sicilia» prometen no turbar, molestar ni inquietar, de hecho ni de derecho, en juicio ni fuera de juicio, al Rey y Príncipe de Portugal, ni sus Reinos, «la posesión e casi posesión en que están»: A. de Guinea; B. de otras tierras e islas.

- A) La posesión de Guinea abarca la de sus tratos, tierras, rescates y minas de oro.
- B) La cláusula insular – o de todo lo etcétera – incluye «qualesquier *otras* islas, costas, tierras descubiertas e *por descubrir*, falladas e *por fallar*».

Al decirse, «cualesquier otras islas, costas, tierras», es más que obvio que no hay ninguna reserva o excepción, y se incluyen las descubiertas ya y las que están por descubrir.

Se enumeran las islas conocidas:

1. Las islas de La Madera, Puerto Santo y Desierta.
2. «Todas las Islas de los Açores»
3. «e islas de las Flores» – Flores y Corvo – que consideramos parte del archipiélago, pero que, por la distancia que las separa y su descubrimiento posterior, al Tratado distingue de las demás islas al sudeste.
4. «e así las Islas de Cabo Verde».
5. Además, «todas las islas que agora tiene descubiertas, e qualesquier otras islas que se fallaren o conquirieren *de las islas de Canaria pera baxo contra Guinea*». La última frase aparece en la traducción latina de la Bula *Aeterni Regis* de 1481 como «*ab insulis de Canaria, ultra et citra et in conspectu Ghinee*»; es decir, «del lado de las islas Canarias, más allá y más acá y frente a Guinea».

Lo último no se refiere a toda la cláusula que identificamos con la letra B), sino sólo a su inciso 5. Los incisos 1, 2 y 3 quedan obviamente excluidos, al situarse esas islas al norte y noroeste de las Canarias, y no de allí *para abajo*, es decir *a sotavento*. (En el lenguaje marítimo, *se subía* contra el viento, y *se bajaba* con el viento). En cuanto al Archipiélago de Cabo Verde, por hallarse esas islas medidas en la mar y en longitud parecida al Archipiélago de los Açores, por su importancia y por haber Ysabel y Fernando pretendido poseerlas durante la Guerra de Sucesión, se lo menciona aparte. Por lo que el inciso 5 se refiere a otras islas más al sur, o más pegadas a la costa africana, o menos importantes, aunque todas ellas en la ruta de Guinea, algunas de las cuales ya se conocían.

Empero, el inciso 5 no se refiere a tierras no insulares, tal como lo hace, en forma generalizada, el encabezamiento de la cláusula B).

Los cinco incisos constituyen un paréntesis explicativo intercalado en el texto de la cláusula B) que, sin esa interrupción rezaría así:

«...qualesquier otras islas, costas, tierras, descubiertas e por descubrir, falladas e por fallar/.../porque todo lo que es fallado e se fallare,/conquiriere o descubriere/(⁵) EN LOS DICHOS TÉRMINOS, allende de lo que es ya fallado, ocupado /e/ descubierto, finca a los dichos Rey e Príncipe de Portugal e sus Reinos...»

El reconocimiento del dominio de Portugal sobre *todo* lo descubierto y por descubrir es por demás obvio, a no ser por la calificación «en los dichos términos».

Que tales *términos* no se limitan a Guinea o lo que queda más allá, a lo largo de la costa africana, al sur de las Canarias, se prueba por la mención expresa de las islas al norte y al noroeste de dicho archipiélago. ¿Sería entonces el límite el «meridiano» de las islas Açores y de Cabo Verde? ¡En absoluto! Tal línea fue un invento de Cristóbal Colón, al argumentar, contra la verdad, que los portugueses nunca pasaron más allá, o no pasaron «más allá con cien leguas»:(⁶) tesis, ésta, que Ysabel y Fernando adoptaron en mayo de 1493, al dejarse suggestionar totalmente por las fantasías y errores de su Almirante del Mar Océano. Ahora bien, no podría ser más evidente que tal raya no se halla establecida en el convenio firmado en las Alcáçovas. Además de la absoluta ausencia en su texto de cualquier levísima alusión a tal demarcación, la mejor prueba de su inexistencia es el escueto hecho de que en 1493-1494 la Corte castellana no invoca el Tratado de 1479 para sostentar la validez de aquélla, sino que se apoya en la Bula *Inter caetera* antefechada el 4 de mayo de 1493, documento apostólico

que por cierto tampoco alude a las Alcáçovas, a pesar de que dicha Capitulación había sido sancionada por Sixto IV.

Así se entiende la carta regia a Colón, del 5 de septiembre de 1493, escrita no mucho después de haber recibido de Roma aquella Bula, y en que se menciona el estancamiento de las conversaciones con los embajadores Ruy de Pina y Dr. Pedro Diis, tranque debido a que «ellos no vienen informados de lo que es nuestro»⁽⁷⁾. Es decir, los procuradores de D. João no tenían conocimiento de aquella joya de la chancillería papal, con su curiosa curva – *recurva* – claramente inejecutable por su enredo geodésico-cosmográfico, que en la confusa mente de Colón y en la imaginación de muchos autores modernos equivalía a un meridiano.

Se sabe, por otra parte, que los portugueses llevaban muchos años surcando las aguas del Océano hacia occidente, sea en busca, primero, de las islas Brasil y de las Siete Ciudades o la Antilia, y luego de otras islas hipotéticas más allá de los Açores; sea en busca de los vientos que les permitirán solucionar el problema de la *volta da Mina* y que de hecho les llevarán muy cerca de la costa brasileña, o incluso, al final, en demanda de los *tiempos* que les facilitara el paso a la Índia y a los confines orientales de Asia, conforme a las coordenadas y al planisferio de Claudio Ptolomeo, y también de acuerdo con la realidad geográfica que conocemos⁽⁸⁾. Porque esta preparación metódica, científica, de la gran empresa que culminará en 1498 no se limitaba al Atlántico del Sur. Las exploraciones en aguas septentrionales se justificaban plenamente por el escueto hecho de que la distancia por el Círculo Polar entre Islandia y el Estrecho de Bering es considerablemente menor que el recorrido por el Trópico de Cáncer entre Africa y el Zaytón de Colón y Marco Polo en la China meridional.

Llanamente, es una falsedad sostener que la acción portuguesa no trascendía los Archipiélagos de los Açores y de Cabo Verde. Indudablemente, en 1479 la principal preocupación de D. João es la ruta de Guinea, en parte por las intrusiones de los partidarios de Ysabel y Fernando durante la Guerra de Sucesión, como también porque precisamente en esa época la ruta africana comienza a aparentar mayor promesa – ciertamente era más rentable – que la ruta del Atlántico norte. Mas una cosa es concentrar la atención en la alternativa africana, y otra es pensar, que el fin del mundo se halla a cien leguas de aquellos archipiélagos.

Por ello, la frase «*dichos términos*» sólo puede referirse al ámbito del Mar Océano, cuyos *términos* son mencionados en el Tratado: son las costas y tierras que no son islas – es decir, las tierras firmes – que lo enmarcaban por el norte, por el oeste, y también por el sur, según lo enseñaba Ptolomeo⁽⁹⁾. Y aunque el Océano no es mencionado en el Tratado por su nombre, el convenio lo considera implícitamente, pues no hay islas sin un cuerpo de agua que las circunde, y todas las islas nombradas se hallen en el Mar Océano. Al margen de leguleyadas, la intención de los capitulantes de 1479 es clara.

De lo concedido a Portugal en dominio actual y eventual sólo se exceptúan las Canarias, y ello a pesar de las repetidas tentativas lusas de poseerlas, ambición que en el Caso del Príncipe Perfeito no se perdió del todo aun después de ratificado el Tratado. Reproduzcamos el final de lo que llamamos la «cláusula B»:

«...en los dichos términos, allende de lo que se ya fallado ... finca a los dichos Rey e Príncipe de Portugal e sus Reinos, *tirando solamente* las islas de Canaria, a saber, Lançarote, Palma, Fuerteventura, la Gomera, el Fierro, la Graciosa, la Gran Canaria, Tenerife, e todas las otras islas de Canaria, ganadas o por ganar, las cuales fincan a los Reinos de Castilla».

Es decir, las Canarias, tanto las islas ocupadas ya por los castellanos como las aún no conquistadas, constituyen la *única excepción al dominio portugués*, actual o eventual, de todo lo que «es fallado e se fallare». Nada más le puede caber a Castilla, ni a Portugal se le impone límite u otra excepción «en los dichos términos».

El capítulo décimo del Tratado que constituye la garantía portuguesa del dominio castellano de las Canarias – contrapartida, cláusula de reciprocidad, del capítulo octavo en que Castilla reconoce los derechos portugueses – confirma que las Canarias constituyen la única excepción al dominio portugués. Si hubiera habido derecho castellano a cualquier otra parte del Mar Océno – aunque fuese sólo eventual, hipotético o de futuro – éste, el capítulo 10, era el lugar para mencionarlo. Ya que fuera de las Canarias no se menciona ninguna otra isla, costa o tierra, es forzoso, inevitable concluir, que el Tratado de las Alcákovas, ratificado por Fernando e Ysabel, no le reconocía a Castilla derecho alguno, pasado, presente o futuro, a otras tierras, descubiertas o por descubrir, en cualquier parte del Océano.

*
* *

Resuelto este punto, volvamos al capítulo octavo, a su segunda parte – o segunda sección – que trata, ya no de la posesión, sino de la navegación.

Como trasfondo a este análisis, téngase presente que jurídicamente, conforme al Derecho romano, los mares se consideraban libres, a no ser que se tratase de las aguas costaneras inmediatas⁽¹⁰⁾.

La segunda sección del octavo artículo del Tratado de las Alcákovas contiene tres cláusulas:

- a) El Rey y Reina de Castilla, de Aragón y de Sicilia «no turbarán, molestarán, nin inquietarán qualesquier personas que /a/ los *dichos tratos de Guinea*, nin las dichas costas, tierras, descubiertas e por descubrir, en nombre de los dichos señores Rey e Príncipe /de Portugal/ o de sus subcesores, negociaren, trataren o conquistaren».

Esta garantía cubre «qualquier título, modo o manera» que se pudiese invocar o utilizar en el hostigamiento de la navegación portuguesa.

La justificación más obvia para esta cláusula es que las naves portuguesas tienen que pasar por aguas aledañas a las islas Canarias para poder llegar a Guinea. Sin embargo, téngase presente que el amparo que se les brinda no se limita a tales aguas.

La garantía castellana cubre:

1. Los *dichos tratos de Guinea*, es decir, lo contenido en la cláusula a) de la primera sección: «todos los tratos, tierras, rescates de Guinea, con sus minas de oro», encuanto objeto de la navegación.
2. Todo lo que abarca la cláusula B) de la primera sección del artículo octavo: «nin las dichas costas, tierras descubiertas e por descubrir; («e qualesquier otras islas, costas, tierras descubiertas e por descubrir, falladas e por fallar», según se detallan en los cinco incisos, «porque todo lo que es fallado e se fallare...finca a los dichos Rey e Príncipe de Portugal e a sus Reinos», como reza la cláusula B) de la primera sección).

- b) Los Reyes de Castilla «prometen e seguran... a los dichos Rey e Príncipe e sus subcesores, que non mandarán por sí, nin por otro, nin consentirán, antes defendrán, que sin licencia de los dichos señores Rey e Príncipe de Portugal non vayan a negociar a

los *dichos tratos*, nin *islas, tierras de Guinea*, descubiertas e por descubrir, sus gentes naturales o súbditos, en todo lugar o tiempo ... nin otras qualesquier *gentes estrange-ras* que estovieren en sus Reinos e señoríos, o en sus puertos armaren o se abitullaren, ni dará a ello alguna ocasión, favor, lugar, ayuda nin consentimiento, directe nin indirecte, nin consentirán armar nin cargar para allá en manera alguna».

Si la cláusula *a)* representa la garantía castellana al libre tránsito de los buques portugueses, la cláusula *b)* equivale a una veda a que los castellanos incursionaren en el coto reservado a los portugueses. Sin embargo, la extensión o los términos de tal prohibición no son enteramente claros: cubren sin duda a Guinea, según se circunscribe en la sección primera, cláusula *a)*, del artículo octavo. Pero la duda aquí radica en saber, si se extienden a todo lo que abarca la cláusula *b)* sobre posesión, o solamente lo contenido en su inciso quinto. Sin embargo, la duda que planteamos aquí se dirime en la cláusula *c)* de la segunda sección, tanto *de jure* como *de facto*, si bien de modo diverso.

c) «E si alguno de los naturales o súbditos de los Reinos de Castilha o estrangeiros, qualesquier que sean, fueren tratar, impedir, danificar, robar o conquirir a *dicha Guinea, tratos, rescates, minas, tierras, /e/ islas della*, descobiertas o por descubrir, sin licencia e consentimiento expreso de los dichos señores Rey y Príncipe o de sus subcesores: que los tales sean punidos en aquella manera, lugar e forma que es ordenado por el dicho capítulo desta nueva reformación e retificación de los tratos de las pazes, que se tenía e deve tener en las cosas de la mar contra los que salen a tierra en las costas, prayas, purtos /y/ abras, a robar, danificar o mal fazer, o en el mar largo las dichas cosas fazem».

Es decir, a los transgresores se les aplicarán las normas, las penas acordadas en otro artículo por ambas potencias con el fin de reprimir la piratería⁽¹⁾. *De jure*, según los parámetros de la cláusula C), se considerarán incursos en esa pena a los que violan los términos especificados en la cláusula A) y en el inciso 5. de la cláusula B) de la primera sección. Empero *de facto*, en vista de las realidades, de la navegación a vela y del régimen de vientos, todos los buques hallados al sur de las Canarias, y también al su oeste, procederían presuntamente a, o procederían de la zona vedada. Una nave al su oeste, y aun al oeste de las afortunadas, bien metida en la mar, se hallaría en ese gran «camino Real» portugués conocido como la *volta da Mina*, es decir, en la derrota Guinea – Açores – Portugal, y le resultaría algo difícil justificar su presencia allí.

Por consiguiente, la zona de exclusión marítima a favor de Portugal no se halla demarcada por un paralelo al sur de las Canarias – esa demarcación será sugerida por D. João en 1493 – ni tampoco se ciñe a las aguas aledañas a Africa al sur de dicho Archipiélago – interpretación castellana en 1492 – sino que es determinada por el régimen de los vientos y el muy elástico principio de la presunción, cabe suponer que de inocencia conforme a lo sostenido por los castellanos apresados, y de culpa del punto de vista de los captores y autoridades portugueses.

Si aplicamos estas normas al viaje colombino de 1492, a la luz de la carta de creencia y carta al Gran Kan que portaba el Capitán Mayor, era legal en cuanto expedición de carácter diplomático y comercial destinada al Japón, China y la India, pero violatorio del Tratado de 1479 en la intención conquistadora y colonizadora expresada mediante los Títulos de Almirante, Virrey y Gobernador, especialmente los dos últimos, los cuales implicaban toma de posesión.

En resumen, la Capitulación de las Alcáçovas estipula:

- 1.º No interferencia o intromisión castellana en el Reino de Fez (artículo noveno);
- 2.º posesión de las Canarias por Castilla; 3.º posesión por Portugal de las tierras y recur-

sos de Guinea; 4.º posesión por Portugal de todas las islas ya descubiertas, mencionándose por su nombre las más importantes; 5.º posesión por Portugal de todas las islas, costas y tierras firmes que se descubrieren, sea por portugueses, sea por súbditos de Fernando e Ysabel; 6.º navegación libre como principio básico; 7.º aplicación de las leyes contra la piratería, tanto en el caso de portugueses que violasen la soberanía castellana en Canarias como en el caso de castellanos violadores de la soberanía portuguesa al sur – a sotavento – de las Canarias.

En forma más concisa: todas las tierras, descubiertas y por descubrir son de Portugal, con la excepción de las Canarias; la navegación a favor de Portugal a sotavento de las Canarias, debido a la presunción que toda embarcación hallada en esas aguas había atentado contra los derechos de Portugal, o tenía la intención de hacerlo.

*
* *

Se sabe, que en los diez años siguientes a la firma del Tratado de las Alcáçovas Ysabel e Fernando tomaron medidas para castigar a sus súbditos que violaran sus disposiciones⁽¹²⁾. El 13 de marzo de 1489 los Reyes reaccionan favorablemente a una misiva de D. João, en el sentido de que se respetase lo estipulado por dicha Capitulación en cuanto a los derechos de pesca⁽¹³⁾. Por fin, seguramente por haber tenido informes acerca de las pretensiones y gestiones de Colón en la Corte castellana, El-Rey expide en noviembre de 1490 unas instrucciones a un negociador suyo, para que reclame conforme a ellas. Manuela Mendonça las resume así⁽¹⁴⁾:

«África pertencia a Portugal e a sua manutenção tinha já dado muita despesa; os portugueses foram os primeiros a iniciar o comércio no Bojador; o domínio da costa de África pertencia a Portugal, tendo isso ficado muito claro no Tratado das Alcáçovas».

Y luego añade:

«Que as Canárias pertenciam a Castela, não como um marco de separação, mas como uma excepção no grande domínio português. Consequentemente, tudo o que se conhecia ou viesse a conhecer no Atlântico pertencia a Portugal».

La interpretación que el Rey de Portugal le da al Tratado once años después de haberlo ratificado es la misma a que nosotros hemos llegado después de un detenido y repetido análisis del texto del documento.

Por fin, D. João «dizía ainda que muitas outras razões poderia apresentar, mas que a boa amizade reinante entre os monarcas lhe garantia que tal não era necessário»⁽¹⁵⁾. Mas, de acuerdo igualmente con estas instrucciones de fines de 1490, volvió a plantear el problema presentado ya en 1489 en torno a la pesca. En cuanto a esto, Manuela Mendonça comenta:

«Prova de que os Reis Católicos continuavam na disposição de não hostilizar Portugal foi terem aceite a proposta e nomeado o seu representante em oito de Novembro de 1491. Ainda no mesmo espírito, activaram os mecanismos de perseguição aos pescadores que abusavam do acordado».

Ahora bien, además del trágico fallecimiento del yerno de Ysabel y Fernando, el Príncipe de Portugal, las negociaciones entre la Corte castellana y Cristóbal Colón se acercaban a un desenlace. Se podría suponer, que el aceptar discutir con Portugal bajo los términos de las

Alcáçovas la cuestión de las pesquerías, habría sido una pantalla, un subterfugio para encubrir la negociación colombina. Mas creemos que tal no es el caso y que, además, la cronología tradicionalmente aceptada tiene que ser modificada. El acuerdo con el genovés no se logra a fines de 1491. Sin duda, Colón se halla en Granada el 2 de enero de 1492, pero mucho después es despedido de la Corte con las manos vacías. Es por entonces que tocará en el portón del monasterio de La Rábida, de Palos⁽¹⁶⁾.

¿Motivo de ese rechazo? Por un lado, el proyectista genovés se presentaba como el realizador de profecías del Antiguo Testamento, profecías mezcladas con una macedonia de errores cosmográficos demasiado óbvios. Por otra parte, se nos hace plausible la tesis expuesta por don Manuel Giménez Fernández, en el sentido de que se rechazó la propuesta de Colón porque violaba la Capitulación de las Alcáçovas⁽¹⁷⁾.

En decir, hasta enero de 1492 Fernando e Ysabel aceptaban la interpretación portuguesa del Tratado, cuyos parámetros les fueron recordados por D. João un año antes. Su actitud cambia tras recibir la Reina una carta del Prior de La Rábida, fray Juan Pérez. Llamado a la Corte, el franciscano logra convencer a la soberana, y luego negocia en nombre del genovés la capitulación acordada el 17 de abril de 1492.

Es sintomático, que en esa capitulación – minuta de carácter oficioso y no documento público⁽¹⁸⁾ los Reyes se titulan «Señores que son de las dichas Mares Océanas». Es un título espurio que no se invoca en los documentos de carácter oficial que le dan vigor, existencia legal a lo acordado el 17 de abril; sólo al confirmar solemnemente la Carta de Merced del 30 de abril de 1492 – confirmación fechada en Barcelona en 28 de mayo de 1493 – se animan Fernando e Ysabel a afirmar, muy de paso: «el dicho Mar Océano, que es *Nuestro*». (Esto, después de haber recibido el Breve *Inter caetera* del 3 de mayo, que tampoco les regala el Mar Océano). Lo cierto es, que si alguna base hubieran tenido los hijos de Juan II de Aragón y de Juan II de Castilla y León para hacerse llamar Señores del Océano, hubieran hecho valer tal derecho en las Alcáçovas, así como en noviembre de 1491 frente a Juan II de Portugal. La pretensión inherente en tal pomposo título es sin duda ridícula: aparentemente no se halló efugio menos precario para conceder lo que no era propio. Ahora bien, qué grado de juridicidad se puede esperar de un documento que comienza afirmando, que previo al 17 de abril de 1492, Cristóbal Colón «ha descubierto en las Mares Océanas», alguns tierras presumiblemente?⁽¹⁹⁾.

No cabe dudar, que Ysabel y Fernando conocían los verdaderos alcances e intención del Tratado de 1479, ya que el negociador castellano, el doctor Rodrigo Maldonado de Talavera era en 1492 miembro del Consejo Real. En una declaración que hace en Salamanca el 26 de febrero de 1515 afirma, que «estando en la Corte, /se ocupó/ por mandado de Sus Altezas en despachar al dicho Colón para hacer el dicho viaje»; y además, «este testigo, con el Prior del Prado que a la sazón hera, que después ... fue Arçobispo de Granada/fray Hernando de Talavera, confesor de la Reina/ e con otros sabios e letrados e marineros, platicaron con el dicho Almirante /Colón/ sobre su hida a las dichas yslas, e que todos ellos concordavan que hera ynposible ser verdad lo quel dicho Almirante desya. E que contra el parecer de los más dellos porfió el dicho Almirante ... e Sus Altezas le mandaron librar cierta cantidad de maravedís para ello, e asentaron ciertas capitulaciones con él, en lo qual todo /se ocupó/ este testigo, como uno de los del Consejo de Sus Altezas»⁽²⁰⁾.

Además, sería difícil creer, que Fernando e Ysabel – quienes ratificaron el convenio de las Alcáçovas en Toledo, y que durante todos esos años tuvieron que ver repetidas veces y muy de cerca con diversos asuntos resultantes de las paces firmadas en 1479 – no estuvieran al tanto de las disposiciones que regían los derechos marítimos y ultramarinos de ambos países.

Téngase presente igualmente, que si Castilla hubiera creído sinceramente que la asistían derechos emanados del Tratado, ello se habría reflejado en el Breve y Bulas expedidas en favor suyo por Alejandro VI. La interpretación de que en las Alcáçovas, Castilla reconoció a favor de Portugal únicamente una zona de exclusión que se extendía desde las Canarias hacia el sur, fue inventada con la finalidad de darle un semblante de legalidad al proyecto colombino. Semejante pieza de sastrería jurídica habría sido confeccionada, creemos, en el seno del Consejo Real, de cuyas deliberaciones D. João recibía puntual y pronta noticia, lo que motivaría a su vez su reclamación de noviembre de 1490 con la que daba en el punto perfectamente⁽²¹⁾. Al lograr el Padre Pérez convencer a Ysabel con sus argumentos, se adoptó esa interpretación del Tratado, a manera de escudo legal frente al Reino vecino, y se pregonó en todos los puertos andaluces la expedición colombina, con la orden de que, conforme a lo estipulado en las Alcáçovas, «no fuese a la Mina ni en toda Guinea». Era curarse en salud. Detrás de la misma interpretación – cual cortina de humo – se escuda también Colón en el Valle del Paraíso, como si en el Tratado sólo se estipulara qu se prohibía navegar entre Canarias y Guinea; por lo que no puede causar sorpresa que D. João no se diera por satisfecho con esa explicación⁽²²⁾.

EN TORNO A LAS BULAS

Es un error generalizado el atribuir a las Bulas de Alejandro VI la eficacia de haberle asegurado a Castilla el dominio jurídico de toda la Tierra al oeste de la famosa línea contenida en la *Inter caetera* antefechada 4 de mayo de 1493. De este error derivan otros dos: el considerarlas como el «justo título» de España al Nuevo Mundo y, por consiguiente, de modo implícito, como el punto de partida del Derecho territorial extraeuropeo; y, segundo error, interpretar el Tratado de Partición del Mar Océano firmado en Tordesillas como mero protocolo modificador de la citada Bula, y cuya única finalidad sería el desplazamiento de la raya papal hacia occidente. Se comprende que en el marco de esa visión el Tratado no pasa de ser un instrumento de segunda categoría respecto a las Bulas; o, como quiere Colón en el *Memorial de la Mejorada*, una concesión graciosa, por demás generosa – una merced – que Fernando e Ysabel le otorgaron al Rey de Portugal, porque le tuviesen pena, acaso, por haber quedado sin casi nada⁽²³⁾.

Ahora bien ¿qué eficacia cabe atribuir a semejantes donaciones papales? Como la argumentación positiva se funda en el ejercicio del Vicariato de Cristo por los Sumos Pontífices – es decir, los Papas son los encargos de administrar la Soberanía que pertenece a Dios – si en nuestros días la Santa Sede, y desde hace siglos, ha renunciado a tal pretensión de donar y quitar países, habría que concluir que nunca tuvo semejante poder, ya que mandatos y facultades divinos no tienen fecha de expiración, no prescriben. Y si se arguye que lo que realmente importa es el acatamiento de semejante facultad delegada por la comunidad católica medieval, se puede replicar, que se la aceptaba o no, según la conveniencia o los intereses de cada cual.

La opinión de unos pocos teóricos medievales y aun post-medievales en apoyo de ese supuesto poder papal pierde todo significado jurídico ante ciertos hechos históricos. Si en fecha tan temprana como el Concilio de Nicea se le reconoce al Obispo de Roma el carácter de primado del episcopado, eso no equivale a la proclamación o reconocimiento del Vicariato de Cristo que conllevaría el ejercicio terrenal de la soberanía divina. Es sólo en la segunda mitad del siglo XI, bajo la influencia de Hildebrando (San Gregorio VII) que la Santa Sede de pronto se sustrae a la tradicional subordinación al Emperador, y comienza a reclamar para los Papas el Vicariato de Cristo, el ejercicio mediante delegación de Los soberanos Poderes del Creador del Universo.

El intento de hacer reconocer el Vicariato en el Poder Espiritual produjo, la ruptura definitiva con Constantinopla y las Iglesias de Oriente, y llevó también a la confrontación con el Emperador de Occidente. Esta *Querella de las Investiduras* demostró que las pretensiones de Gregorio VII abarcaban el Poder Temporal, con lo que todos los actos y decisiones de la Santa Sede equivalían, sepuestamente, a la voluntad de Dios⁽²⁴⁾.

Si tras los avatares de la lucha política y militar la cuestión seguía en estado latente en el siglo XII, los Papas de la centuria siguiente – Inocencio III y IV, Gregorio IX, Bonifacio VIII – llevaron la pretensión del Vicariato temporal a su punto más extremo. Pero coincide con el reinado de Bonifacio el inicio del debilitamiento de la Santa Sede frente a las monarquías temporales, proceso que va desde el llamado *atentado de Anagni* (1303) hasta el Concilio de Constanza (1415-17), e incluso más allá, en vista de la fuerza del movimiento conciliar⁽²⁵⁾. El cisma luterano (1517) sin duda les dio el golpe final a las ambiciones romanas de dominio universal; pero incluso durante los dos siglos inmediatamente anteriores el reclamo del ejercicio supremo del Poder Temporal carece de valor como instrumento efectivo, en vista de las circunstancias prevalecientes.

Por cierto, fray Bartolomé de las Casas – cuya ortodoxia no se suele cuestionar – califica la pretensión papal a la jurisdicción temporal universal de «*herejía del Hostiense*»⁽²⁶⁾.

No obstante, el Breve *Inter caetera* del 3 de mayo de 1493 y la Bula *Inter caetera* a la que le pusieron fecha de 4 de mayo, invocan en toda sua crudeza la doctrina del Vicariato, como preámbulo justificatorio:

«Por la autoridad de Dios omnipotente concedida a San Pedro y del Vicariato de Jesucristo que ejercemos en la Tierra, con todos los dominios de la misma, con ciudades, fortalezas, lugares y villas, y los derechos y jurisdicciones y todas sus pertenencias ... perpétuamente, por la autoridad apostólica a tenor de la presente, donamos, concedemos y asignamos, y a vos y vuestros herederos ... investimos de ellas; y de ellas Señores con plena, libre y omnímoda potestad, autoridad y jurisdicción os hacemos, constituimos y diputamos; decretando, no obstante, que por semejante donación, constitución e investidura Nuestra...».

Cabe destacar, que al renegociar el Breve del 3 de mayo – de categoría inferior a las Bulas y que sus destinatarios nunca llegaron a publicar – Fernando e Ysabel requieren al Papa que omitiese del texto de la Bula del 4 de mayo las expresiones «*por la autoridad apostólica investimos de ellas*», e «*investidura*». Por un lado, se niega a recibir las tierras donadas en calidad de feudo papal, y por otro lado, paradójicamente, se objeta la invocación justificativa de esa «autoridad apostólica», sin la cual la donación es tan insubstancial como lo son los derechos ultramarinos extracarranos de los Reyes de Castilla sin el título de «Señores de las Mares Océanas»⁽²⁷⁾.

De lo que Fernando e Ysabel opinaban en torno a la jurisdicción papal – no empecé de la posterior usurpación de la Corona de Navarra – nos da una muy clara idea el preámbulo de la solemne confirmación del Título de Colón, suscrita por los Reyes en Barcelona el 28 de mayo de 1493, acabado de recibir el Breve del 3 de mayo y a punto de que se impetren las Bulas *Eximias devotionis* (3 de mayo) e *Inter caetera* (4 de mayo):

«En nombre de la Santa Trinidad e eterna unidad, Padre e Hijo e Espíritu Santo, tres Personas realmente distintas e una Esencia Divina que vive e reina por siempre, sin fin ... Porque, aunque según natura no puede el home complidamente conocer, qué cosa es

Dios ... el home puede entender que Dios es comienzo e medio e fin de todas las cosas, e que en El se encierran ... Y El es dicho Rey sobre todos los Reyes, porque d'El han ellos nombre e por El reinan, y El los gobierna y mantiene: los cuales son *Vicarios suyos, cada uno en su Reino*. Lo cual se muestra complidamente en dos maneras: la una dellas es espiritual, según lo mostraron los Profetas y los Santos, a quien Dios Nuestro Señor dio gracia de saber las cosas ciertamente; la otra manera es según natura, así como lo mostraron los hombres sabios que fueron conocedores de las cosas naturalmente. Ca los Santos dijeron, que el Rey es puesto en la Tierra en lugar de Dios para cumplir la Justicia e dar a cada uno su derecho ... E naturalmente dijeron los sabios, que los Reyes son cabeza del Reino, porque como de la cabeza nacen los sentidos por que se mandan todos los miembros del cuerpo, bien así por el mandamiento que hace del Rey, que es Señor e cabeza de todos los del Reino, se debe mandar e guiar e lo obedecer. E tan grande es el dicho poder de los Reyes, que todas las leyes e los derechos tiene en su poderío, porque aquél no lo ha de los hombres, mas de Dios, cuyo lugar tienen en las cosas temporales.⁽²⁸⁾

En cierto, que esta larga exposición de la doctrina de la monarquía de derecho divino, esta demostración de la soberanía temporal – y acaso también espiritual – de los Reyes tiene la finalidad inmediata de concluir, que, «por ende, el Rey o el Príncipe entre los otros poderes que ha, no tan solamente puede, mas debe facer gracias a los que las merescen por servicios que le hayan fecho e por bondad que falle en ellos». Mas, como esta misma cita afirma, ése es solamente uno de los poderes del Rey que emanan de su Vicariato.

Por otra parte, tal Vicariato lo ejerce cada Rey, es cierto, sólo en su propio Reino, lo que deja la opción para que la Soberanía Divina en lo temporal la ejerza el Obispo de Roma *in partibus infidelium* – tierras *todavía* no ganadas para Cristo – o incluso en asuntos entre príncipes cristianos. El problema es que en ningún lugar de este ampuloso documento se alude para nada al Vicariato papal que, sin embargo, es pertinente, y mucho, al ejercer Fernando e Ysabel un acto de soberanía respecto a inmensas regiones que caían fuera de la jurisdicción de Castilla admitida y consuetudinaria. Al contrario, los Reyes autoproclaman su flamante jurisdicción, de un modo que hace pensar en la autocoronación de Bonaparte – en presencia del Papa – tres siglos después, al referirse al «Mar Océano, que *es Nuestro*, que comienza por una raya o línea que *Nos habemos fecho marcar* ... por manera que todo lo que es allende de la dicha línea al Occidente *es Nuestro e Nos pertence*». Así lo proclaman, cuando quizás aún no había partido de Barcelona el correo que llevaría las instrucciones para recabar del Santo Padre la Bula *Inter caetera* en que se establece la tal línea. Eso sí, la tesis reflejada en la confirmación del Título colombino del 28 de mayo concuerda con el título de Señores de las Mares Océanas que Fernando e Ysabel se habían dado en la Capitulación de Santa Fe. ¿Y la supuesta autoridad del Papa – la Autoridad Apostólica – aunque fuese sólo *in partibus infidelium*? Brilla, y mucho, por su ausencia en el solemne Título de mayo de 1493.

Es decir, los futuros Reyes Católicos dan por entonces prueba fehaciente de no creer en la legitimidad o pertinencia del Vicariato temporal de la Santa Sede, y por ende, en la validez de concesiones emanadas de tal Vicariato supuesto. Tal posición armoniza, del resto, con el alegato del Obispo de Burgos, Alonso de Cartagena, en el Concilio de Basilea, en 1435, donde habla en nombre del padre de D^a. Ysabel, y en que hace caso omiso de donaciones papales que pudiesen afectar la posesión de las Canarias. Incluso en lo concerniente al Poder Espiritual, Cartagena sólo le reconoce a la Santa Sede el derecho de disponer en torno a la evangelización – no existía

todavía el Regio Patronato que precisamente Fernando y su mujer iban a recabar de Roma – pero rechaza terminantemente el ligar la «potestad y dominio» a la predicación de la fe:

«Si se emprende del primer modo /la conquista, pára evangelizar no debe impedirse a quienes lo hacen, con tal que lo hagan con autorización del Romano Pontífice, y en las circunstancias que se deducen de las frases de Inocencio y de los otros Doctores (*Decretales* 3, 34, 8). Si del segundo modo, no pueden emprenderse sino por aquél que tiene derecho a ellas»⁽²⁹⁾.

En cuanto a las Bulas a favor de Portugal, las cuales sirvieron de modelo para las alejandrinas de 1493, aunque D. Afonso V las solicitara para reforzar su posición donde sus derechos se basaban en el descubrimiento y toma de posesión, nadie podía creer en la Corte lusitana que el *placet* apostólico bastaría para hacer prevalecer el reclamo de dominio portugués, sin que se resguardare por el uso de la fuerza y eventualmente mediante pactos bilaterales con los rivales que pudieren surgir.

No sabemos, si hubo alguna diferencia de criterio entre D. Afonso y su heredero en cuanto al alcance jurídico de las Bulas. En todo caso, en las Alcáçovas – un cuarto de siglo después de la *Romanus Pontifex* de Nicolás V – Portugal hace caso omiso en el texto del Tratado de las concesiones apostólicas. El convenio refleja el modo de pensar, las interpretaciones y metas políticas del Príncipe Perfeito. Obviamente, tampoco Fernando, ni Ysabel, consideran instrumentos válidos o de peso las Bulas de Nicolás V y Calixto III; y es sintomático, que durante la Guerra de Sucesión no sólo atacaron el Archipiélago de Cabo Verde como un acto de guerra, sino incluso hacen donación de una de las islas en franco desconocimiento de la *Romanus Pontifex*⁽³⁰⁾.

Esto significa, que a partir del 4 de septiembre de 1479 las Bulas de concesión de tierras no se consideran en el marco de las relaciones bilaterales entre Castilla y Portugal. Lo que se impone, lo que se acata, son las cláusulas de la Capitulación de las Alcáçovas: la Bula *Aeterni Regis* de Sixto IV (1481) equivale a un acto de protocolización por la máxima autoridad internacional.

LOS REYES CATÓLICOS Y LAS BULAS

Las instrucciones de D. João, de noviembre de 1490 – documento que dio a conocer Manuela Mendonça – coinciden con la entrada a Portugal de la Princesa D^a. Isabel, a quien acompaña en calidad de Embajador Rodrigo de Ulloa⁽³¹⁾. Presumiblemente con él se abocaría la cuestión de la interpretación del Tratado de las Alcáçovas. Se sabe, que Castilla aceptó tratar el asunto de la pesca, el cual se dilucidaría por una comisión mixta (noviembre de 1491)⁽³²⁾. Quizás con esto se relaciona el nombramiento extendido el 3 de febrero siguiente al Dr. Vasco Fernández de Lucena, Cronista Mayor y Guarda de la Torre de Tombo y Biblioteca Real, con instrucción para el encuentro que iba a tener con los procuradores castellanos⁽³³⁾.

No hay constancia de que Fernando e Ysabel hubieran rechazado el planteamiento de su consuegro en cuanto a los alcances del Tratado; tampoco, es cierto, de que hubieran concurrido. Pensamos, que se optó por mantener en reserva la interpretación objetada por El-Rey, aunque se desistiese por el momento de dar su venia al proyecto del genovés; interpretación que se descubre en el citado Título del 28 de mayo de 1493, según la cual el campo de acción reconocido en 1479 a favor de Portugal tendría por *términos* los Archipiélagos de Cabo Verde y de los Açores.

De vuelta en Castilla la Princesa, viuda, y finiquitada la Guerra de Granada, sun así se rechaza, «definitivamente», el proyecto de Colón. Hay varias razones para esa negativa: en lo cosmográfico – ancho del Océano – el proyectista conflige con las autoridades (Sacrobosco); exige condiciones leoninas, y lo único que aporta es una idea; la Corona carece de recursos líquidos para armar la expedición; por fin, se interpone el Tratado de 1479, la correspondiente reclamación de D. João y – nos remitimos a Giménez Fernández – la *conciencia* de D.^a Ysabel a quien su confesor, presumiblemente, le hace ver que incurriría en el grave pecado de perjurio.

Lo que cambia la actitud de la Reina es la intervención del franciscano fray Juan Pérez, Guardián de La Rábida⁽³⁴⁾. ¿Qué elementos de juicio nuevos puede aportar? De modo genérico, el factor nuevo es Palos, y muy concretamente, Martín Alonso Pinçón. La intervención del médico local, del antiguo marinero de D. Henrique y del «buen astrólogo» fray Alonso de Marchena se ciñe al conciliábulo de la Rábida, en que se juzga el regreso de Martín Alonso de Roma, adonde había viajado con su hijo mayor con un cargamento de sardinas. Vuelto el prohombre palense – persona de quien se tenían noticias en la Corte – trae consigo copia de las cartas de Toscanelli, tal vez un mapamundi, probablemente una copia de las *Profecías* de Joaquín de Fiore, y la idea de que – *manque* les pese a los portugueses – valdría la pena echarle un vistazo a lo que demoraba más allá de los dos archipiélagos poseídos por Portugal. Se entiende con Colón, ya que Martín Alonso no piensa en virreinos, almirantazgos y gobernaciones que durasen hasta el fin del Mundo, sino en rescates, en negocio.

Cuando el P. Pérez acude a Santa Fe, llamado por la Reina, va respaldado por esos aportes de Pinçón, y también por su aval económico que resuelve el escollo de la financiación de la empresa, parcialmente. (Más tarde Colón se referirá a ese medio millón de naravedíes como si lo hubiera aportado él mismo). Se sumaría a ello lo que quizás Colón le habría revelado al fraile como un secreto celosamente guardado: el descubrimiento y recuperación del Paraíso Terrenal, que completaría el ciclo de la Redención, como último toque al dominio de Cristo en toda Asia a través de España, y la recuperación de la Casa Santa, de Jerusalén. Lo último se lograría a costa del Infiel, gracias a las ingentes riquezas de las Indias. Y – algo que le importaba mucho a la conciencia de D.^a Ysabel – tales riquezas le permitirían al Real Tesoro de Castilla, casi siempre en estado precario, más aún después de haberse esfumado las *parias* de Granada, poder prescindir de los judíos y expulsarlos⁽³⁵⁾.

Si fray Juan logró obviar el escollo de conciencia de la Reina, sin duda sus argumentos primero habrían prevalecido en el ánimo de fray Hernando de Talavera, el jerónimo confesor, director espiritual y hombre de confianza de D.^a Ysabel. Ahora bien, si hubo objeción antes, la eliminación de ésta exigía alguna justificación. Esta, sin duda, era el recurso a la Santa Sede: de ahí la gestión por el Breve *Inter caetera* del 3 de mayo de 1493, aunque se optara esperar, para iniciarla, el eventual regreso de la expedición descubridora. Tal recurso se justificaría con el argumento de que si Nicolás V pudo conceder a Portugal en 1455 el dominio de lo que se descubría *ad indos*, el Papa reinante podía hacer una donación semejante a favor de Castilla. Mas, lo que se pasaba por alto era el Tratado de las Alcáçovas, posterior a la *Romanus Pontifex* y solemnizado por Sixto IV mediante la *Aeterni Regis*⁽³⁶⁾.

Lo que en resumen significa que la política internacional de Fernando e Ysabel era enteramente oportunista: según sus conveniencias echaban mano a uno u otro argumento que de momento podía resultarles útil. Se sacrificaba el Derecho mediante leguleyadas, práctica que desafortunadamente se ve con frecuencia en las relaciones internacionales hasta el presente.

En posible, sin embargo, que hubiera habido en esto cierto grado de diferencia entre la Reina y su marido. Aparentemente la conciencia de D.^a Ysabel había quedado perfectamente asegurada: con el auxilio del Confesor se acoplaba a las circunstancias⁽³⁷⁾. Es así que los Reyes pueden informar a su Almirante de las Indias el 12 de junio de 1493, en torno a los resultados de la gestión de Lope de Herrera en Lisboa: «parécenos que está conforme /D. João/ con la intención que Nosotros estamos, que cada uno tenga lo que le pertenece». Sabemos, no obstante, que el problema consistía en que, mientras El-Rey estaba dispuesto a reconocer a favor de Castilla el derecho por descubrimiento y a modificar en esos términos la Capitulación de 1479, los Reyes de Castilla consideraban como suyo y no sujeto a negociación lo concedido en la Bula *Inter caetera* antefechada 4 de mayo, la cual había sido solicitada ya, pero aún no despachada.⁽³⁸⁾

La Bula impetrada ya había sido recibida cuando, el día de Nuestra Señora llegan a Barcelona los negociadores de D. João, Ruy de Pina y el Dr. Pedro Diis. Vuelven a presentar la fórmula transaccional ofrecida ya con Ruy de Sande, de partir el Orbe en dos esferas de influencia o de acción, a lo largo del paralelo meridional de las Canarias. Mas Fernando e Ysabel se niegan a aceptar la oferta como base para las negociaciones. Había llegado ya a sus manos la *Inter caetera* del 4 de mayo. Es posible que no exhibiesen la Bula ante los dos procuradores portugueses para retardar cualquier reacción lusitana en Roma, pero es indudable que exigen el reconocimiento, como punto de partida, de los supuestos derechos de Castilla generados por dicha concesión papal. A Colón le escriben el 5 de septiembre:

«Ya sabéis cómo vos hobimos escrito, que el Rey de Portugal enviaba a Nos sus mensajeros a entender sobre lo que hobimos escrito con Lope de Herrera, que ficiese pregonar en su Reino que ninguno fuese a la parte que es Nuestra y pertenece a Nos. Los cuales vinieron aquí, y con ellos se ha mucho platicado en el negocio. Y creemos que no se podrá concertar, porque ellos no vienen informados de lo que es nuestro, y creemos que querrán consultar con el Rey de Portugal»⁽³⁹⁾.

Tiene que comprenderse, que D. João no podía dejarse impresionar con unos derechos supuestos, de cimientos tan precarios, deleznable, como para tirar por la borda un tratado bilateral, ratificado, ejecutado y vigente, y avalado, registrado y sancionado por la Santa Sede. Obviamente, los juristas de El-Rey no tenían menos acumen que aquel Cacique del Cenú que en 1515 hubo de escuchar el famoso *Requerimiento* redactado por el Consejero Real de Castilla Dr. Juan López de Palacios Rubios.

El *Requerimiento* se hace «de parte del Muy Alto e Muy Poderoso e Muy Católico Defensor de la Iglesia, siempre vencedor y nunca vencido, e gran Rey Don Fernando (quinto de tal nombre), Rey de las Españas⁽⁴⁰⁾, de las Dos Sicilias e de Hierusalem, e de las Islas y Tierra Firme del Mar Océano, etc., domador de las gentes bárbaras; e de la Muy Alta e Muy Poderosa Señora, la Reina Doña Juana, su muy cara e muy amada hija ...». Luego, tras mencionar la creación y la dispersión de los hombres, el tal emplazamiento expone la teoría del Vicariato papal – la herejía del Hostiense – de una manera que habría dejado contentos a Inocencio IV y Bonifacio VIII:

«De todas estas gentes, Dios Nuestro Señor dio cargo a uno que fue llamado Sanct Pedro, para que de todos los hombres del Mundo fuese Príncipe, Señor e Superior, a quien todos obedeciesen e fuese cabeza de todo el linaje humano, donde quier aue los hombres viviesen y estuviesen, y em cualquier ley, secta o creencia. E diole todo el Mundo por su Reino e Señorío e jurisdicción.

«Y como quier que le mandó, que pusiese su Silla en Roma, como en lugar más aparejado para regir el Mundo, mas también el permitió que pudiese estar e poner su Silla en cualquier otra parte del Mundo e juzgar e gobernar a todas las gentes, cristianos e moros e judíos e gentiles, e de cualquier otra secta e creencia que fuesen.

«A éste llaman Papa ... es Padre e guardador de todos los hombres.

«A este Sanct Pedro obedescieron e tuvieron por Señor e Rey e Superior del Universo los que en aquel tiempo vivían, e asimesmo han tenido a todos los otros que después de él fueron al pontificado elegidos. E así se ha continuado hasta agora, e se continuará hasta que el Mundo se acabe.

«Uno de los Pontífices pasados que en lugar de éste /San Pedro/ subcedió en aquella Silla e dignidad ... como Príncipe o Señor del Mundo, hizo donación destas islas e tierra firme del Mar Océano a los dichos Rey e Reina ... nuestros Señores, con todo lo que en ellas hay, según se contiene en ciertas escrituras que sobre ello pasaron, que podréis ver si quisiéredes. Así que Sus Altezas son Reyes e Señores destas islas e tierra firme, por virtud de la dicha donación ...»⁽⁴¹⁾.

Este *Requerimiento*, de nueve capítulos, es una mezcla de argucia rabulesca y de simplicidad teológica. Históricamente se sabe, que se trataba de calmar la conciencia del viejo Rey Fernando y de algunos de sus Consejeros, en vista de las vehementes denuncias por fray Antoinio de Montesinos de los abusos cometidos contra los naturales. Tranquilizada así la Real Conciencia, los capitanes de conquista entendían que la lectura del *Requerimiento* en presencia de la indiada era un mero formulismo previo al inicio de la acción militar y sus consecuencias: muerte, esclavitud o, cuando menos, saqueo y sojuzgamiento⁽⁴²⁾.

Abstracción hecha del cinismo, no sólo de los encargados de darle lectura al documento, sino también de algunos miembros de la Junta reunida en Burgos en 1512 con el fin de amparar a los indígenas⁽⁴³⁾, en cuyo seno se empolló, los capítulos justificativos, apologéticos del *Requerimiento* serán vistos desde entonces por juristas e historiadores como la verdadera prueba y demostración de los justos títulos de España sobre América. Es decir, en la mente de esos autores los Estados cristianos, sus juristas y sus soberanos, se colocaban a la par de los caciques de las «Yndias» en cuanto a perspicacia jurídica.

Mas, dicha sea la verdad, el Cacique de Cenú no se dejó impresionar. Si hubiera conocido el preámbulo de la solemne confirmación del Título de Colón, de 28 de mayo de 1493, hubiera expresado su extrañeza ante tan escandalosa contradicción de un mismo Rey, frenando el Católico. Al desconocerlo, replicó, en 1515, a la notificación del famoso documento en los siguientes términos, según el testimonio del Capitán Martín Fernández de Enciso:

«Respondiéronme, que en lo que decía, que no había sino un Dios, y que éste gobernaba el cielo y la Tierra, y que era Señor de todo, que les parecía bien, y que así debía ser. Pero, que en lo que decía, que el Papa era Señor de todo el Universo, en lugar de Dios, y que él había hecho merced de aquella tierra al Rey de Castilla: dijeron que el Papa debía estar borracho cuando lo hizo, pues daba lo que no era suyo; y que el Rey que pedía y tomaba la merced, debía ser algún loco, pues podía lo que era de otros. ¡Y que fuese allá a tomarla, que ellos le ponían la cabeza en un palo !..Y dijeron que ellos si eran Señores de su tierra, y que no habían menester otro señor»⁽⁴⁴⁾.

Pero no sólo los naturales del Cenú discrepaban (dos años antes de estallar la herejía luterana). Fray Bartolomé de las Casas comenta en torno al Dr. Palacios Rubios:

«Este, como muy letrado e inclinado a escribir en Derecho, como muchas otras obras en Derecho escribió, comenzó desde entonces a escrebir cierto libro que intituló *De insulis Oceanis*, el cual después prosiguió y acabó, siguiendo el error de Hostiensis, fundando sobre él el título que los Reyes de Castilla tienen a las Indias. Y cierto, si sobre aquella errónea y aun herética opinión sólo estibara el derecho de los Reyes a las Indias, harto poco les cupiera jurídicamente de lo que en ellas hay. Y ciertamente, mucho parece que se alargó en el dicho libro, pretendiendo dar sabor al Rey, más que desabrille»⁽⁴⁵⁾.

Es cierto, que en 1510 el escocés John Major, por entonces docente en París, sostenía la tesis del Hostiense, pero fray Bartolomé seguía la enseñanza de su hermano de hábito Santo Tomás, el Doctor Angelical cuya ortodoxia era incuestionable⁽⁴⁶⁾.

En resumidas cuentas, D. Fernando poseía mente y conciencia elásticas. Si D^a. Ysabel nada haría contra la opinión de su Confesor, los juristas y teólogos al servicio de su Real esposo le proveían a éste los consejos, argumentos e instrumentos que necesitaba para justificar decisiones políticas previamente tomadas. Desconocedor primero de la autoridad temporal del Papa, la invoca sin embargo en 1493; se olvida de ella al pactar con Portugal en 1494, pero la invoca luego contra Navarra y frente a los indígenas. Su política es la antítesis del principio fundamental del Derecho Internacional, consistente en el establecimiento de normas y reglas de juego en las relaciones entre Estados. Para el Rey Católico, todo se sujeta a la convención, a la coyuntura, al pragmatismo.

EL TRATADO DE TORDESILLAS

Nos hemos detenido en estas consideraciones tocantes a las Bulas por la idea generalizada que se tiene de que el Tratado de Tordesillas no pasa de ser una leve modificación de lo establecido por Alejandro VI. Hay quienes se extrañan, de hecho, que Castilla y Portugal se hubieran atrevido a introducir cambios en las disposiciones de la Santa Sede. Por otra parte, pero en conformidad con esa idea, se ha venido sosteniendo, que el derecho de posesión que durante siglos ejerce Castilla – luego España – habría nacido de dichas Bulas, tesis que la propia Corona esgrimió desde muy temprano. En la misma línea se ha sostenido o se ha creído, que la Capitulación suscrita el 7 de junio de 1494 para «el concierto y asiento y limitación, demarcación e concordia sobre el Mar Océano, Isla y Tierra Firme que en ello hobiere» no era sino una concesión – casi una *merced* – de parte de los poderosos Reyes de Castilla, por la cual modificaron a favor de Portugal la raya decretada en la *Inter caetera* de 4 de mayo de 1493.

El caso es, no obstante, que ni ésta, ni las otras Bulas – «castellanas» o «portuguesas» – son mencionadas en el Tratado, ni tampoco en las instrucciones o poderes de los negociadores. (Por cierto, entre los castellanos figura el doctor Rodrigo Maldonado, el que firmara la Capitulación de las Alcáçovas por Ysabel y Fernando).

Haciendo el recuento de los acontecimientos, la misión del Notario de la Corte Ruy de Pina y del doctor Diis fracasó por la intransigencia de Fernando e Ysabel. Se sentían en la cresta de la ola, respaldados por el nuevo pacto con Francia y la devolución de Perpiñán, así como por la presencia en Cádiz de la Armada de Vizcaya. El elemento siniestro, el promotor de la discordia en ese marco era Cristóbal Colón, el que tenía totalmente sugestionada a la Real pareja, situación que durará hasta 1497 o 1498. Fue el genovés quien había inducido a los

Reyes a que violasen, a sabiendas, el Tratado de 1479, con sus fantasías de fabulosas riquezas y de dominio universal. El 20 de mayo de 1493, en su título de Capitán General de la flota con que iba a regresar a las Antillas – por sobre la protesta de D. João que deseaba una moratoria hasta tanto se lograra un acuerdo – se vuelve a proclamar la burda interpretación de dicho Tratado, por la que los derechos de Portugal se reducen a la costa africana al sur de las Canarias⁽⁴⁷⁾. No obstante, los Reyes reprobarán al Capitán Íñigo de Arieta por haber atacado el convoy portugués que se dirigía a la isla de Santo Tomé; en cambio, Colón incita a favor de acciones bélicas, imaginándose ya en el papel de marino victorioso a expensas de Portugal⁽⁴⁸⁾. Y cuando Fernando e Ysabel le preguntan, si lo pareciera conveniente recabar del Papa una modificación de la Bula *Inter caetera* – pues nada más fácil que obtenerla – Colón aparentemente contesta en lo afirmativo antes de zarpar para sus «Indias»⁽⁴⁹⁾.

De ahí resultó la Bula *Dudum siquidem*, también antefechada, como para que coincidiese con la partida de Colón⁽⁵⁰⁾. Esta Bula, de expolio, reduce el campo de acción de Portugal a lo ya descubierto, es decir, le prohíbe pasar del Cabo de Buena Esperanza. Refleja una idea fija colombina, una obsesión: señorear el mundo no cristiano desde los Açores hasta las costas orientales del Mediterráneo, como Virrey hereditario – inamovible – bajo el dominio nominal de los Reyes de Castilla. Esa característica de idea fija explica como puede ser posible, que en 1497, en el *Memorial de la Mejorada*, el Almirante-Virrey argumentase como si el Tratado de Tordesillas no existiese y como si la *Dudum siquidem* fuese la ley suprema que debía regir las relaciones luso-castellanas.

Mas el efecto de esta Bula probablemente resultó contraproducente, pues en vez de que se cohibiera, D. João tuvo que endurecer su posición, ante la patente falta de buena fe al haber ido sus ex-consuegros a buscar una Bula que equivalía a chantaje, a extorsión. Si los Reyes de Castilla se imaginaban, que los embajadores que por entonces enviaban a Lisboa – Pedro de Ayala y García López de Carvajal – le iban a dictar los términos del acuerdo conforme a las Bulas y a las ideas de Colón, o que El-Rey iba a caer en la trampa de una mediación papal, como para que «salve el honor» donde todo lo demás se perdía: si así pensaban, no le habían tomado el pulso al Príncipe Perfecto⁽⁵¹⁾.

Lo cierto es que esta embajada «sin pies ni cabeza» tuvo que regresar a Castilla con las manos vacías. D. João tomaba nota de la provocación que representaba la partida de Colón en septiembre – precisamente cuando los emisarios de El-Rey acababan de repetir, en Barcelona, la oferta de una moratoria – y la impetración subsiguiente – otra vez con fecha falsa – de la *Dudum siquidem*. Mas, a pesar de todo, Portugal seguía en disposición de renegociar la estipulación de las Alcáçovas, con el fin de poder acomodar los resultados de la empresa colombina. Para ello, no obstante, había que partir del Tratado de 1479, y no de unas Bulas mal habidas, acompañadas de amenazas o chantajes.

La firmeza de D. João produjo frutos. Colón se hallaba lejos, perdido entre islas de arena y manglares de la «China» – es decir, Cuba – meridional, por lo que no podía azuzar a Ysabel y Fernando. (Sin embargo, el genovés nunca aceptará las estipulaciones de Tordesillas)⁽⁵²⁾. Por otra parte, a los Reyes se les viró la tortilla en sus relaciones con Carlos VIII de Francia, con quien una guerra lucía cada vez más inminente. Aun antes de que se tuviese certeza de esa repentina *volte-face*, el monarca lusitano buscó respaldo internacional: contaba ya con la asistencia mutua con el Rey de Romanos, Maximiliano, su primo hermano⁽⁵³⁾. Por lo que, si Fernando e Ysabel no se apuraron a pactar con el vecino peninsular, en poco tiempo podía haber tenido que enfrentarse Castilla a la alianza cuádruple de las demás potencias ribereñas del Atlántico, lo que afectaría forzosamente el desarrollo y desenlace de los acontecimientos italianos.

Es así, que en Tordesillas es realmente Portugal que lleva la voz cantante. Como los poderes de los procuradores castellanos son fechados en Tordesillas a 5 de junio, y los de los portugueses en Lisboa, el 8 de marzo, las estrechas coincidencias entre ambos textos tienen una sola explicación: la escritura castellana fue redactada a vista del documento portugués, y tratando de mantener la conformidad que las circunstancias permitían. En el poder castellano se les da facultad a los negociadores para que «podáis tratar, concordar y asentar y hacer trato y concordia con los embajadores del Serenísimo Rey de Portugal, Nuestro hermano ... cualquier concierto e limitación del Mar Océano, o concordia, sobre lo que dicho es ... Y así vos damos el dicho poder, para que *podáis* dejar al dicho Rey de Portugal ... todas las mares, islas y tierras que fueren y estuvieren dentro de cualquier límite y demarcación de costas, islas y tierras que fincaren y quedaren»⁽⁵⁴⁾.

Es importante fijarse en el verbo *dejar*: puede dar la impresión de una *cesión* de parte de Castilla. No obstante, la diferencia entre *ceder* y *dejar* consiste precisamente en que, en el primer caso se entrega algo manifiestamente propio; en el segundo, sin excluir la entrega, cesión, de algo hipotéticamente o eventualmente o a título de pretensión poseído, de modo más general se reconoce a favor de la otra parte el derecho del dominio.

A su vez, en el poder portugués D. João declara:

«Que por cuanto por mandado de ... el Rey Don Fernando y Reina Doña Ysabel ... Nuestros mucho amados y preciados hermanos, fueron descubiertas y halladas nuevamente algunas islas, y podrán adelante descubrir y hallar otras islas y tierras, sobre las cuales, unas y otras – halladas y por hallar – *por el derecho y razón que en ello tenemos podría sobrevenir entre Nosotros y Nuestros Reinos y Señoríos ... debates y diferencias*, que Nuestro Señor no consienta; y Nos place – por el grand amor y amistad que, entre Nosotros hay, 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 balladas, se parta y marque entre Nosotros en alguna buena, cierta y limitada manera*»⁽⁵⁵⁾.

La contrapartida castellana expresa:

«Por cuanto el Serenísimo Rey de Portugal, Nuestro muy caro hermano, envió a Nos ... sus embajadores ... para platicar y tomar asiento y concordia con Nos y con Nuestros embajadores ... *sobre la diferencia que entre Nos y el dicho Señor Rey de Portugal, Nuestro hermano, es, sobre lo que a Nos y a él pertenece de lo que hasta agora está por descubrir en el Mar Océano ...*».

Fernando e Ysabel no aceptan que se cuestione lo ya descubierto por Colón hasta el 7 de junio – derecho por descubrimiento – pero sí someten a negociación lo todavía no descubierto: es decir, sin decirlo, renuncian a utilizar las Bulas de Alejandro VI, que ni siquiera de paso se mencionan. Se reconoce así jurídicamente, que el derecho que pudiera tener Castilla no deriva de concesión alguna de la Santa Sede, sino del descubrimiento.

En cambio, D. João incluye todas las islas, ya descubiertas y por descubrir, «por el derecho y razón que en ello tenemos», es decir, por el derecho derivado de la Capitulación de las Alcáçovas. No obstante, en el acta de ratificación del Tratado de Tordesillas, suscrita en Setúbal el 5 de septiembre de 1494, El-Rey hace suya la terminología del poder castellano, al expresar que el convenio acordado se hizo «sobre la diferencia de lo que a Nos y a ellos; pertenesce en lo que hasta siete días del mes de junio de la fecha de esta capitulación estaba por descubrir en el Mar Océano»⁽⁵⁶⁾. No se trata, obviamente, de una retractación respecto a su previa invocación del «derecho y razón» que le asistía, sino de una mera constatación de que la otra parte

había sostenido un punto de vista discrepante: al fin y al cabo, tal discrepancia motivó la enmienda del Tratado de 1479.

D. João había aceptado la precondition castellana para sentarse a negociar, consistente en el derecho derivado del descubrimiento. De hecho, se había adelantado en esto a Fernando e Ysabel, desde el momento en que el sábado 9 de marzo de 1493, ya de noche, El-Rey le dijera a Colón que estaba seguro de que para llegar a un acuerdo no se necesitarían terceros. Lo que D. João rehusó aceptar como precondition era la pretensión castellana de atribuirse todo el espacio, de Polo a Polo, al oeste de los dos archipiélagos portugueses, o posteriormente, al oeste de la raya del cuasi laudo papal del 4 de mayo. En cambio, al sentarse a la mesa de negociación en Tordesillas los procuradores lusitanos, acceden a la precondition expresada en el poder castellano del 5 de junio: el diferendo no cubría las tierras descubiertas aún en esa fecha.

Con ello, empero – abstracción hecha de lo que *luego* acordaran en Tordesillas los negociadores de ambas partes – se desintegró de un solo golpe la tesis castellano-colombina de que por el raquítico hecho de haber llegado el genovés al atolón de Guanahaní, la Tierra, de Polo a Polo y hasta Siria y Africa oriental, lhes pertenecía a los Reyes de Castilla y a su Virrey hereditario. Tesis digno de un desquiciado, pero que estaba a punto de constituirse en el cimiento del Derecho Internacional.

Para colocar la negociación de Tordesillas en su verdadera perspectiva, volvamos a leer el protocolo final del Tratado del 7 de junio de 1494⁽⁵⁷⁾:

«Prometieron y aseguraron en nombre de los dichos sus constituyentes, que ellos y sus subcesores, Reinos y Señoríos, para siempre jamás tendrán y guardarán y cumplirán realmente y con efecto, cesante todo fraude, cautela y engaño, ficción y simulación, todo lo contenido en esta capitulación, y cada cosa y parte de ello será guardado y cumplido y ejecutado, *como ha de guardar y cumplir y ejecutar todo lo contenido en la capitulación de las paces hechas y asentadas entre los dichos señores Rey y Reyna de Castilla y de Aragón, etc. y el señor Don Afonso, Rey de Portugal, que santa gloria haya, y el dicho señor Rey que agora es de Portugal, su hijo, siendo Príncipe, el año pasado de mil cuatrocientos setenta y nueve años, y bajo aquellas mismas penas, vínculos, firmezas y obligaciones, según y en la manera que en la dicha capitulación de las dichas paces se contiene.*»

Contrario a lo que se supone, la Paz de las Alcáçovas mantiene el principio del *mare liberum*, con la restricción de comerciar con posesiones portuguesas: la presunción – bastante razonable – de que cualquier nave de otra bandera en esas aguas habría ido con el fin de violar el monopolio comercial portugués, justificó en la práctica una política de *mare clausum* al sur de las Canarias. Es decir, la «zona de exclusión» es cuestión de política práctica, no de jurisprudencia. Em cuanto a la posesión territorial, en 1479, Portugal no se atribuyó el mundo no europeo, sino reservó para sí – excluyó a Castilla – la opción de tomar posesión territorial hasta entonces desconocidas, y presumiblemente – conforme a Derecho – despobladas. Es decir, no se concibe que mediante una ceremonia de toma de posesión, de que diera fe un escribano, se pudiese tomar posesión de Persia, de la India, de la China, ni del Japón.

Cuando, entre abril y septiembre de 1493 D. João propone dividir la Tierra a lo largo del paralelo 27 grados Sur, aproximadamente, no creo que se hubiera tratado de un reparto territorial, sino más bien de la definición de zonas de influencia, dentro de los parámetros reconocidos por el Derecho romano. Es la terça insistencia de Castilla en el concepto colombino del *dominio* abarcador que produce a favor de Portugal la opción – apenas si ejercida luego – de un imperio territorial hemisférico.

Ahora bien, si se trata de las concesiones que D. João hace en aras de la paz, son las siguientes:

Acepta enmendar el Tratado de las Alcáçovas.

Acepta que Castilla invoque a su favor el derecho por descubrimiento.

Acepta la precondition puesta por Fernando e Ysabel de que la negociación en Tordesillas se limite a lo aún no descubierto el 7 de junio de 1494⁽⁵⁸⁾. Por consiguiente, reconoce de entrada el derecho castellano a las islas descubiertas por Colón, no sólo hasta su llegada a Lisboa el 4 de marzo de 1493, sino incluso en el Segundo Viaje hasta el día de la firma del Tratado, en desprecio de la moratoria que había pedido D. João, y en violación del Tratado de 1479.

El-Rey renuncia a su oferta de dividir la Tierra en sendas esferas de influencia a lo largo del paralelo meridional de las Canarias – idea que se originó en la insistencia colombo-castellana de que tal raya no se había franqueado – y accede a la alternativa que partió de Colón, de un meridiano que sirviere de barrera occidental a la navegación portuguesa⁽⁵⁹⁾.

Admite el derecho de paso castellano a través de las aguas portuguesas en dirección a la línea de demarcación.

Acepta que cualquier isla descubierta hasta al 20 de junio por los últimos navíos castellanos que zarparon con socorros urgentes para Colón, entre los meridianos que corren a 250 y 370 leguas al oeste del Archipiélago de Cabo Verde, pertenezca a Ysabel y Fernando.

Y ¿cuáles son las concesiones que en reciprocidad hacen los Reyes Trastámara en Tordesillas?

Creemos que hay una sola: Renuncian a la invocación, pasada, presente y futura de la supuesta autoridad papal – la herejía del Hostiense – como medio con que sancionar, validar, actos violatorios de tratados bilaterales. En otras palabras, renuncian en su relación con Portugal a la prepotencia unilateral a favor del Derecho que nace de tratados internacionales libremente negociados y debidamente ratificados, independientemente que fuesen o no registrados por la Chancillería papal mediante Bulas confirmatorias⁽⁶⁰⁾.

Se sabe, que ni Fernando el Católico, ni un número sin fin de Gobiernos en el curso de los cinco siglos siguientes renunciaron en la práctica al empleo de la fuerza en violación del Derecho. Mas, en todo caso, entre 1492 y 1495 es D. João II de Portugal – ciertamente no los Reyes Católicos – el expoente, defensor y precursor del Derecho Territorial Internacional, como valla de contención contra el maquiavelismo en las relaciones entre Estados.

EL LEGADO DE TORDESILLAS

Los principales logros de Portugal en Tordesillas consisten en asegurarse la única ruta marítima viable hacia la India y con ello el triunfo en la carrera hacia el Oriente, y en asociar a Castilla-Aragón a la tarea de mantener el monopolio del comercio oriental. Y, por añadidura, de las rutas a Oriente, Portugal reservó para sí la oriental sobre la cual ejercía ya un férreo control, mientras le cupo a Castilla la más larga y difícil, y la menos a propósito para ser defendida⁽⁶¹⁾.

En vista de que Portugal y sus posesiones atravesaban las rutas indianas de ida y vuelta entre las navegación de otros países resultó ser algo casi natural⁽⁶²⁾. No obstante, la Corte portuguesa se había preocupado desde hace tiempos por lograr el reconocimiento legal por terceros

estados de su posición privilegiada. De hecho, en cuanto a Inglaterra, la Casa de Avis tuvo una política de acercamiento desde el matrimonio de D.^a Filipa con D. João I. Posteriormente – ya después del arreglo marítimo con Castilla, en las Alcáçovas – el 13 de septiembre de 1482, reinando en Inglaterra Eduardo IV, se ratifica en Westminster el Tratado de Liga y Amistad con Portugal. La embajada enviada en esa ocasión por D. João II se componía de Ruy de Sousa y el doctor João d'Elvas – con Fernão de Pina como secretario. Según Ruy de Pina, la misión no sólo llevaba el cometido de «confirmar las ligas antiguas» con Inglaterra, sino también:

«pera mostrarem o direito e título que El-Rey tynha no Senhorio de Guinee, pera que, visto, El-Rey d'Ingraterra deffendesse e nom desse lugar que em seu Regno se fizesscm armadas, nem favorecessem, nem consentissem algũas pessoas armar contra Guinee; e assy para se desfazer hũa armada que, per favor e encomenda do Duque de Sevilha, a esse tempo faziam hum Joham Tintam e outro Guilhelme Falibram, ingleses. E a todo El Rey d'Ingraterra satisfez na forma e maneira que os Embaixadores por parte d'El-Rey requere-ram, de que trouxeram escripturas autênticas das diligências que com pregões públicos lá se fizeram, e pera ca as provisoes das aprovações que foram necessárias»⁽⁶³⁾.

Dos años después, el día de San Juan de 1484, el usurpador Ricardo III vuelve a confirmar en York los tratados anglo-portugueses. Incluso, a mediados de agosto del año siguiente se planea el matrimonio con este Rey inglés de la futura Santa Juana, hermana de D. João II (1452-1490), proyecto que se frustró por la derrota y muerte de Ricardo III ese mismo año. Al respecto, la consulta que eleva el Real Consejo, reunido en Alcobaça, había expresado:

«As rezões porque parece que o casamento da Senhora Infante vossa Irmãa he necessario e se deve fazer com El Rey de Inglaterra ... primeiramente por confirmação e firmeza da Liga que antiguamente antre Portugal e Inglaterra houue e ha, e porque he a mais proveitosa que outra alguua que de novo possa haver, a qual seste cazamento se não fizer, parece que se poderia perder ...»⁽⁶⁴⁾.

Tras el triunfo de Enrique VII, el nuevo monarca envía sus plenipotenciarios a Portugal. Estos, Thomas Savage, jurisconsulto, y Sir Richard Nanfan /¿Naunton?/, con el rey de armas Richmond, son recibidos por D. João II en Beja el 21 de abril de 1489. El 2 de mayo le imponen a El-Rey la Orden de la Jarretera. Los embajadores abandonan Beja el 25 de mayo, tras haber negociado el tratado con Portugal, el cual será ratificado por el soberano inglés en Windsor el 8 de diciembre de 1489⁽⁶⁵⁾.

Así, mediante la alianza inglesa D. João logró que aquel Reino respetara las cláusulas de las Alcáçovas favorables a Portugal. Intentó simultáneamente revalidarlas del lado castellano mediante el matrimonio del Príncipe D. Afonso, política que se continuará con los seis enlaces pactados entre las Casas de Avis y Trastámara-Habsburgo. Empero, lo que busca la política matrimonial de la Corte portuguesa no es asegurarse futuras herencias, sino consolidar los tratados políticos mediante los lazos familiares. Es así, que este legado de D. João – fallecido prematuramente en 1495 – logra darle permanencia al pacto de Tordesillas⁽⁶⁶⁾.

Ilustra esto el informe que rinde a D. Manuel El Afortunado su Embajador en la Corte de su suegro, D. Fernando, fechado en Logroño el 7 de septiembre de 1512. Escribe João Mendes de Vasconcelos acerca de su entrevista con «El Rey voso Pay» en torno a la expedición encargada al portugués Juan Dias de Solís, al servicio de Castilla:

«E coanto à armada que se faz pera Malaca, eu lhe tinha falado nisto ha tres dias ... e agora lhe li o que nesta carta de V.A. vinha sobriso. E ele me respondeo o que me

jáa tinha respondido, que he: Que armada não vai a Malaca, senao a descobrir ... e que ainda fose /Solís/ tão leve e apasionado, e tal como lhe dizia, que não ousaria a fazer cousa que não devese, porque lhe custaria la cabeça ... E que estevese V. A. muito certo, que por sua vontade não se tocara en cosas de marcações ... E que na Casa da Contratação de Sevilla o principal capítulo que havia pera os que hião d'armada ou a descobrir, era que não tocassem em nenhuma cousa do de V.A. E que o que me disera do desejo que tinha de se demarcar todo, de maneira que nunca Portugal e Castela tevessem debate, me tornava agora a dizer; e que eu escrevese a V.A. que V.A. cuidase em algum caminho, pera como isto se podese fazer, e que ele por sua parte o cuidaria. E que folgaria muito de achar, porq'ele, por ser velho, devia de viver poucos dias, e que neses, esperava em Deos que nunca ouvese rompimento. Mas que iria muito descansado, se ficase tudo tão craro, que seus netos /D.João III y D. Carlos/, e todos os que deles viessem, não tivessem nunca de romper, e que com isto fogaria muito ...⁽⁶⁷⁾

!Cuanta distancia entre esta «última voluntad» de Fernando el Católico y el espíritu que permea el *Memorial de la Mejorada* del cizañero Colón en 1479! Como tampoco se reconoce aquí la política de confrontación y colisión que mantenían frente a Portugal Ysabel y Fernando desde mediados de 1492 hasta el 7 de junio de 1494. Sin duda, D. Manuel pudo cosechar lo que su predecesor había sembrado.

*
* *

Se puede afirmar, por ende, que D. João logró en Tordesillas un sonado triunfo, no a expensas de Castilla, sino en favor de la paz y el respeto de los tratados, así como en su afán de reglamentar, de introducir un orden legal en la expansión ultramarina de Europa que recién se iniciaba.

Aun antes de que D. Manuel obtuviese la Bula *Ea quae probono* – la adhesión de la Santa Sede al Tratado de Tordesillas – surge, diez años antes, y sólo dos años después de la firma de ese convenio, el problema planteado por la tentativa de Caboto bajo los auspicios de Inglaterra⁽⁶⁸⁾.

El veneciano Juan Caboto llegó a Inglaterra procedente de España, y no puede dudarse de que su proyecto se inspiró en el éxito de Colón. Halló apoyo material entre los mercaderes de Bristol. Como la Bula *Inter caetera* del 4 de mayo de 1493 había sido publicada, pregonada, el proyectista debía de conocerla a la letra, y la había utilizado para argumentarle a Enrique VII, que el documento papal dejaba libre el campo a Inglaterra para descubrir y adjudicarse las tierras al noroeste. Efectivamente, Alejandro VI había concedido a los Reyes de Castilla «todas las islas y tierras firmes ... hacia el occidente y mediodía».

El caso es, que en la patente que el Rey de Inglaterra otorga a Caboto y sus hijos el 5 de marzo de 1496, les da «plena y libre autoridad, facultad y poder para navegar hacia todas las partes, regiones y costas de los mares *del este, oeste y norte...*».

Se entreve ya el inicio del empecinamiento inglés, tan característico del siglo XVI, de intentar llegar a la China por los mares subpolares, sea por el nordeste, sea por el noroeste, siendo este último, de hecho, la ruta más corta. De los vientos que se nombran en la patente de los Caboto, falta el sur: no solamente se respeta la Bula *Inter caetera*, sino que probablemente los consejeros de Enrique VII opinarían, que tampoco se lesionaban los derechos de Portugal, reconocidos por Inglaterra, no en términos de lo estipulado en las Alcáçovas y en Tordesillas, sino en términos del monopolio de Guinea, tal como el Consejo Real de Castilla

interpretaba desde 1490 la capitulación de 1479. Obviamente, los tratados bilaterales entre los Reinos peninsulares no obligaban a los ingleses. No obstante, dicho sea de paso, la tierra alcanzada por Caboto se halla al sur del paralelo 50, que corresponde al sur de Inglaterra. Lo cierto es, que la Corte inglesa no estaba muy segura de su causa. Por ello, ante los reclamos de Castilla se justificó con que Caboto no iba a las tierras descubiertas por Colón, sino a la «Isla de Brasil»: isla mítica, que sin embargo aparece en la esfera de Behaim, y que por otra parte, años atrás, los portugueses habían considerado casi como un patrimonio suyo. Mas evidentemente, se trataba de una cortina de humo diplomática.

Fernando e Ysabel se enteraron inmediatamente de la patente dada a Caboto. El 28 de marzo de 1496, desde Tortosa, le escriben a su Embajador en Londres, el converso Dr. Puebla:

«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 perjuissio de España ni de Portugal, sy asy le acude a él como a Nosotros lo de las Yndias, bien librado estará.

Amarga confesión por los patrocinadores de Colón del gran fracaso económico y de la desilusión que sufrían en esas fechas, cuando el genovés aún no había regresado de su segunda ida a las supuestas «Yndias». Más les preocupa por ahora la situación internacional, por lo que comentan:

«Esto será echadiso del Rey de Francia, por poner en esto al Rey de Ynglaterra para lo apartar de otros negocios».

Estos «otros negocios» tenían que ver con Italia y la formación de La Liga Santa contra Francia. El salvaguardar el reparto hecho en Tordesillas es de importancia secundaria, como le escriben a Puebla:

«Estas cosas semejantes son cosas muy ynciertas, y tales que para agora no conviene entender en ellas. Y también mirad, que ... no se puede entender en esto, sin perjuisio Nuestro o del Rey de Portugal».

Es decir, los Reyes Católicos sospechan, que lo de Caboto terminará en fracaso, por lo que no convenía comprometer el éxito de otras negociaciones más importantes. Pero tampoco cabía descuidarse y dejar que se menoscabaran los intereses de los signatarios de Tordesillas. Es interesante observar que los Reyes destacan la mancomunidad de intereses con su futuro yerno y primo D. Manuel. Por otra parte, El-Rey creía más en las medidas efectivas: la ruta a Guinea y a la India estaba bien guardada, y al mismo tiempo que Caboto zarpaba de Bristol, en 1497, una expedición portuguesa se dirige a Terranova, por estimar que le cupo a Portugal en la demarcación de 1494⁽⁶⁹⁾. Curiosamente, en el *Memorial de la Mejorada* Colón denuncia acremente lo que consideraba una violación del Tratado, pero no se sabe que hubiera dicho algo respecto a los planes de Inglaterra.

Ahora bien, desde nuestra perspectiva, ni las Alcáçovas ni Tordesillas obligaban a Inglaterra. Incluso si se admitiese la eficacia de las Bulas, únicamente la *Dudum siquidem* habría estorbado los planes ingleses. Mas esta Bula probablemente no se conocía en Inglaterra, y únicamente habría servido de instrumento de extorsión frente a Portugal, en ocasión de la embajada de Pedro de Ayala y García de Carvajal – éste, hermano del Cardenal Carvajal – a fines de 1493. Además, Alejandro VI parece haber respaldado el proyecto de Caboto: a lo menos, unos franciscanos italianos se embarcaron para acompañarle, encabezados por un vicario. Lo que no se ha aclarado es, de que autoridad emanó el nombramiento, aunque se sospechaba que de la propia Santa Sede. Por cierto, el navío en que iban los frailes sólo llegó a Irlanda.

Como ya indicamos, a Fernando e Ysabel les preocupaba más la Liga Santa, es decir, la adhesión a ella de Enrique VII, que es lo que trataban lograr. El Papa invitó formalmente al Rey de Inglaterra a que se uniera a la Liga, formada por los Trastámara, los Habsburgo y Portugal, contra Francia. De ahí que los Reyes le insisten a Puebla, en su carta del 28 de marzo de 1496:

«Mirad que procuréis que en esto /de Caboto/ ni en lo semejante no resciba engaño el Rey de Ynglaterra, que por quantas partes pudieran trabajar los franceses de gelo fazer».

Si Castilla no reclamaba formalmente y se limitaba a expresar su preocupación, tampoco Enrique VII tuvo que pasar de dar vagas seguridades de que no se afectaban los derechos castellanos. Junto a la cuestión de La Liga, lo que realmente interesaba era la alianza matrimonial, mediante el enlace entre el Príncipe de Gales y la Infanta D^a. Catalina. Al mismo tiempo se pactaba el matrimonio de D^a. Isabel con D. Manuel, del Príncipe de Asturias con la Princesa Margarita, y del hermano de ésta, el Archiduque Felipe, con D^a. Juana.

Pero en el marco de esta política matrimonial de los Reyes Católicos surgió un escollo: la insistencia del Rey Jaime IV de Escocia de lograr para su heredero la mano de una Infanta española. La solución que se halló para este problema consistía en convencer al escocés que aceptare como nuera a la hija de Enrique VII. Esta delicada misión fue confiada a Pedro de Ayala, el mismo que había fracasado en Lisboa frente a D. João II cuando Fernando e Ysabel pretendieron imponerle, de modo prepotente, la obediencia a la Bula del 4 de mayo de 1493.

En Edimburgo Ayala tuvo un éxito notable. Gracias a él llegaron a reinar eventualmente en Inglaterra los Estuardo. Cumplida su misión, Ayala se trasladó a Londres, donde negoció con Enrique VII, al margen del Embajador Puebla. Aparentemente, uno de los asuntos que debía tratar era el de las «Yndias».

Entre tanto, Caboto había regresado con la noticia de haber hallado tierra, pero con las manos vacías. Volvió a zarpar, y nunca más se supo de él. En la práctica, asunto resuelto, y no había razón para seguir presionando a Enrique VII. Más importante fue la defección de Alejandro VI, el cual se pasó al bando de Francia, para promover los intereses de su hijo César. Como resultado, los embajadores que D. Manuel y los Reyes Católicos enviaron a Roma a fines de 1498 actuaron al unísono. Se denunciaban los notorios pecados de Su Santidad, se pidió la convocatoria de un concilio para fijar unas normas de disciplina, y en el ir y venir de agrias recriminaciones, uno de los diplomáticos ibéricos, en consistorio público, trató al Papa de hijo de meretriz.

En vista de todo esto, y a escasos cinco años de distancia de las famosas Bulas, es más que obvio que para Fernando e Ysabel aquéllas no habían tenido otro valor que el de armas diplomáticas con que imponer su criterio a D. João, con la salvedad de lo que concierne la sensible conciencia de la Reina en cuanto al juramento que hiciera en 1479.

Por otra parte, la zozobra que pudo haber causado Caboto pudo haber contribuido a que los Reyes tomaran la decisión de ponerle fin al monopolio colombino, lo que llevó a la rápida exploración de las costas de América del Norte, completada antes de 1529, como lo prueba el mapa de Diego Ribero. También pudo haber sido un factor en la sonada toma de posesión del Brasil por Cabral en 1500.

LA ADQUISICIÓN DE TÍTULOS POR TERCERAS POTENCIAS

En vista de la reticencia de Enrique VII de tratar del asunto del reconocimiento de los alcances de Tordesillas – en decir, del concepto colombino del *mare clausum* universal repartido entre Portugal y Castilla a ambos lados de un meridiano – y simultáneamente, como conse-

cuencia del fracaso absoluto del segundo viaje de Caboto, las dos Cortes peninsulares no insistieron más en buscar adhesiones explícitas al Tratado de 1494, con la única excepción de su prevista confirmación por el Papa – adhesión de la Santa Sede – obtenida en enero de 1506.

Paralelamente ¿qué opciones le quedaban a Inglaterra en cuanto a alegatos en Derecho? Acaso reclamar todo el continente norteamericano «por descubrimiento», pretensión que hubiera sido al estilo de Colón, y también de Fernando e Ysabel en abril de 1492, en calidad de supuestos «Señores del Mar Océano». Mas el Derecho vigente a fines del Medioevo admitía el dominio por descubrimiento sólo en el caso de tierras baldías, despobladas. Por otra parte, no hay constancia alguna de que Caboto hubiera pactado con algún jefe indígena un convenio de protectorado, el que hubiera tenido, en cualquier caso, un alcance territorial sumamente limitado. Y si después de la desaparición de Caboto los ingleses hubieran querido regresar al punto exacto de su descubrimiento, probablemente no lo hubieran encontrado.

Posteriormente aun menos podían los ingleses invocar el supuesto derecho por descubrimiento, ya que frente a España esgrimirán el argumento de la necesidad de una ocupación efectiva. Dejaron pasar los isleños casi un siglo hasta que por fin llegaron a intentar la colonización, intento que terminó en un fiasco total y rápido. Además, no se realizó en la parte que alcanzara Caboto. Es decir, el supuesto título por descubrimiento habría ya prescrito, y por encima, no era aplicable a aquella costa, la de Virginia, cuyos descubridores habían sido navegantes hispanos – véase el mapa de Ribero – con anterioridad a 1529.

Además, el 7 de junio de 1494 Castilla y Portugal se habían reconocido mutuamente su respectiva opción – *claim* – sobre las tierras aún no descubiertas, reconocida por una tercera potencia, la Santa Sede, mediante la Bula *Ea quae pro bono*. Debido a las uniones personales o relaciones dinásticas, otros Estados se adherían, aunque fuera implícitamente, al pacto de Tordesillas: fuera de los Reinos peninsulares, Sicilia, Nápoles, luego Milán, los Estados que había heredado María de Borgoña, el Imperio, y los Reinos de Hungría, Croacia y Bohemia. Por consiguiente, admitido que el Rey de Inglaterra no estaba obligado a reconocer los alcances legales del Tratado de 1494, tampoco le asistía autoridad en Derecho, ni para atribuirse aquellas tierras unilateralmente, ni para hacer caso omiso de la acción luso-castellana ejercida sobre ellas. Si en el Derecho privado existe la «acción de jactancia» que se interpone para poner *sub judice* pretendidos derechos negados por la parte recurrente, no menos debería de esperarse en las relaciones entre Estados: no basta una declaración unilateral de dominio sobre lo que otro – con el respaldo o anuencia de otros – ya se había atribuido.

Del resto, después del fracaso de Caboto los ingleses, es decir, la Corona, admitían o consentían tácitamente, implícitamente, los efectos territoriales y aun marítimos del Tratado de Tordesillas, con la posible excepción de las aguas y regiones subpolares. Y con cada año que pasa cobra mayor fuerza el argumento que D. Carlos esgrimirá ante Francisco I, el aliado del Gran Turco: derecho por descubrimiento, conquista y posesión pacífica sin interrupción por parte de España⁽⁷⁰⁾. La posesión sin interrupción es aplicable también, con la limitación del caso – de que no se trataba de dominio efectivo, material – a las tierras no colonizadas. Hubo en esto, sin duda, cierto grado de diferencia entre las tierras en que el derecho de España se manifestó en repetidas ocasiones y de formas distintas en el terreno de los hechos – Guayana, Antillas menores, la Florida en su dimensión de entonces – y la costa al norte del Cabo Hatteras. Mas las acciones de contrabandistas negreros, como John Hawkins, o de piratas, como Drake, en tiempos de paz, no crean derechos a expensas del agredido. En cuanto a las acciones bélicas, tanto en Europa como en las «Yndias», son simplemente parte del estado de guerra, y sólo crían derechos a través del tratado de paz que le pone fin. Empero, cuando éste se negocia en 1604

en Somerset House entre los procuradores de Jaime I y de Felipe III (aquel, sexto de Escocia, éste segundo de Portugal), Inglaterra no posee establecimiento colonial alguno, y en cambio reconoce los derechos luso-hispanos. Un buen testigo de ello es Sir Walter Raleigh, otrora fundador de Virginia, y ahora decapitado por sentencia de la Justicia inglesa por violador del Tratado de paz, al intentar plantar el estandarte de la cruz de San Jorge en tierras de la Guayana.

En el medio siglo que sigue, Inglaterra no adquiere más acción que unos pocos y precarios asentamientos de desafetos religiosos entre los Cabos, Cod y Hatteras, amén de las guaridas de piratas anglo-franceses en algunas de las «islas inútiles». La conquista del feudo colombiano de Jamaica por la República inglesa (1655-58) es un acto de guerra: es sólo en 1670 que mediante el Tratado de Madrid, Inglaterra adquiere título legal a esa y otras posesiones suyas en la zona que el Tratado de Tordesillas había adscrito a Castilla. Y aunque los dominios ingleses irán creciendo – casi siempre a expensas de Francia – hasta el Tratado de París de 1763, curiosamente el Reino Unido respeta, si no el principio del *mare clausum*, sí la soberanía exclusiva de España en la ribera oriental del Pacífico, hasta la convención de Nutka de 1790.

Frente a Portugal, los derechos ingleses en Africa y en el Indico se inician con el tratado matrimonial de 1662, por el cual adquieren, a manera de dote de D.^a Catarina, a Tánger y Bombay.

Aun menos se puede decir de las Provincias Unidas de los Países Bajos, súbditos rebeldes del Rey Felipe, y cuya primera aventura en ultramar – no colonizadora, sino de comercio e contrabando – tiene que esperar el final del siglo XVI. Amén de la unión personal con Castilla, los neerlandeses, antes de sublevarse, fueron admitidos a los puertos de Lisboa Y Sevilla como los principales distribuidores por Europa de las riquezas de ambas Indias: el aceptar ese privilegio y cosechar sus réditos no deja de ser un elocuente reconocimiento de las disposiciones de Tordesillas. Cuando, tras una fase de transición de piratería o corso a asentamiento colonial las Provincias Unidas optan por la creación de un imperio, sus derechos a los territorios ocupados se reconocen finalmente en el foro internacional europeo en Münster, en 1648, en el marco de los arreglos de paz general que pone fin a la Guerra de los Treinta Años. Es sólo allí que España reconoce la independencia de dichas Provincias.

Esta doble concesión de parte de Felipe IV fue la inevitable consecuencia de los acontecimientos de 1640, no sólo por el consecuente debilitamiento militar y naval de España, sino muy en particular porque el que había sido Felipe III de Portugal se compra la paz con la ocasión de los dominios portugueses ocupados por los neerlandeses. Obviamente, consolidada la Restauración tras ocho años de lucha, es cuestionable el derecho que pudo haber tenido el Habsburgo para ceder a terceros dominios de la Corona de Portugal. Y, de hecho, los portugueses – los del Brasil en particular – reaccionaron y expulsaron a los intrusos de Pernambuco y de Angola. Es únicamente en 1662 que Portugal – sin aliados abiertos – firma la paz con las Provincias Unidas. En ésta, más que entregar colonias que habían sido suyas, reconoce a favor de los neerlandeses la libertad de acción en aguas africanas y orientales⁽⁷⁾.

En cuanto a Francia, la principal adversaria y contradictora en el siglo XVI de los signatarios del Tratado de Tordesillas, crónica perturbadora de la paz de la Cristiandad y aliada efectiva del poderío turco contra el cual luchaban D. Carlos, su hermano D. Fernando y su primo D. João III, no pudo obtener nada, más allá de actos de piratería individual o autorizados por Su Majestad Cristianísima. Cada vez que los franceses intentaron fundar una colonia, fueron expulsados o exterminados. Y Pavía y San Quintín, y los tratados de paz que resultaron de tamaños desastres, ciertamente no acrecieron los derechos galos a territorios extraeuropeos.

Es verdad, que D. João III parecía contemporizar con Francia en torno al Brasil, tácito reconocimiento por El-Rey de que el Tratado de 1494 no obligaba a aquel Reino^(7a). Igualmente

D. Carlos, frente a las pretensiones francesas de violar el espacio español en 1541, instruye a su representante, el Cardenal de Toledo, a que «haga valer el descubrimiento y conquista y la posesión pacífica sin interrupción por parte de España; en cambio, no estima conveniente el insistir demasiado sobre la concesión de la Santa Sede Apostólica a causa del poco caso que hace de ella» el *Cristianísimo*⁽⁷³⁾.

Las Bulas de Alejandro VI habían sido desconocidas por el Tratado de Tordesillas, y también por el Papa Julio II al confirmarlo mediante la *Ea quae pro bono*. El acudir a ellas refleja una falta de perspectiva – y de perspicacia – casi una manía de los juristas españoles a partir del testamento de la Reina Católica (1504), pero en realidad se las invocaba sólo para consumo interno. En cambio, el Tratado de 1494 prevalecía *de facto* frente a Francia, ante la debilidad interna de ese Reino que dura aproximadamente hasta 1630.

Es sólo 110 años después de Tordesillas, que los franceses logran establecer su primera colonia, con Champlain, en una tierra inhóspita, carente de recursos, y en condiciones notablemente precarias. Será solamente como consecuencia de los acontecimientos posteriores a 1640, siglo y medio después de Tordesillas, que Francia puede comenzar a llamar suyas algunos magros territorios, islitas guaridas de piratas, por así reconocerlos sus aliados, no siempre dispuestos a hacerlo. Pero es sólo en el Tratado de Ryswick (1697) que Luis XIV logra arrancar de una España en su punto máximo de debilidad el reconocimiento legal de su presencia en América, un reconocimiento que la sancionaba por venir del dueño original.

Dicho sea de paso, el argumento de que sólo la ocupación efectiva daba derecho, difícilmente sirve los fines de ingleses y franceses, pues tanto en el siglo XVIII en América del Norte, como en el XIX en otras partes, se atribuyen extensísimos territorios, de los cuales apenas si poseían algunas vagas noticias geográficas.

*
* *

Ryswick es una conferencia de paz general. Otras seguirán – Utrecht, Aquisgrán, París, Versalles, Amiens, Viena (1815) – y en el marco de éstas se reglarán los derechos coloniales. Posteriormente, la Conferencia de Berlín (1884-85) se encarga del reparto de África. El principio fundamental será el no considerar a las naciones o Estados nativos, extraeuropeos, con capacidad de tratar de igual con las potencias «occidentales», do que lo dieron un excelente ejemplo durante todo el curso del siglo XIX los Estados Unidos. A parte de esto, se reconoce el derecho por descubrimiento en el caso de islas – excepto en los casos donde se imponen los cañones de una potencia naval superior, mientras a los países continentales se les aplica el modelo portugués del protectorado, o el de origen colombo-castellano de conquista y colonización, en algunos casos bajo el camuflaje de supuestos tartados de auto-extinción.

Evidentemente, una vez que entre las potencias occidentales – Rusia inclusive – se llega a un reparto del resto del mundo, se puede modificar el *statu quo* mediante tratados bilaterales. Y ya en el siglo XX, son los clubes de vencedores, de 1918 y 1945, los que se encargan a través de los organismos internacionales que crearon, de dispensar la legitimidad de la posesión o el reconocimiento de la independencia de los pueblos del mundo. (Independencia, con el consentimiento de la metrópoli).

Mas la raíz, el punto de partida de todo el proceso se halla en las Alcóçavas(1479) y en Tordesillas (1494).

En ambos casos fue D. João II la figura dominante, el genio inspirador de los arreglos que dieron curso al derecho territorial extraeuropeo; fue él el visionario que quiso reemplazar el empleo de la fuerza bruta, aunada a las obscuras intrigas, con un semblante, un mínimo de respeto a la palabra dada, al documento firmado y ratificado.

NOTAS

(¹) Por ello, hasta donde las Bulas de Alejandro VI violaban lo asentado en el Tratado de las Alcáçovas, solemnizado por la *Aeterni Regie* de Sixto IV, carecían de fuerza jurídicamente. La alegación de *motu proprio* agrava este defecto, ya que el Papa actuó a espaldas de Portugal y en confabulación con los Reyes de Castilla, Aragón y Sicilia, conforme a su exigencia.

(²) Resume lo concerniente al Tratado Luis Suárez Fernández, «Reconstrucción y reforma de la Monarquía», en *Los Trastámara y la unidad española / Historia General de España y América*, tomo V; Ediciones Rialp/, Madrid 1981, pp. 495-497 – En torno a la calumnia política de ser D^a Juana (1462-1530) hija adulterina – *hija de la Reina* – única base de los supuestos derechos de sus tíos, véase el reciente estudio de Pilar García Louapre, *Proceso al trono de Isabel la Católica*, Editorial Juventud; Barcelona 1994. Al mismo tiempo que no hay prueba alguna en cuanto al nacimiento adulterino de la Princesa, la documentación aportada refuta la leyenda de la impotencia de Enrique IV: el fracaso de las relaciones con su primera esposa, Blanca de Navarra – media hermana, mayor, de Fernando el Católico – se habría debido más bien a una anomalía anatomofisiológica de la Reina.

(³) Si insistimos en estos extremos, es porque muchos historiadores han interpretado el Tratado de 1479 como que Ysabel y Fernando hubieran hecho unilaterales y demasiado generosas concesiones a favor de Portugal.

(⁴) Para el texto del Tratado: Afonso García-Gallo, *Manual de historia del Derecho español*, Madrid 1984, II, 631-634.

(⁵) La versión de García-Gallo lee: «porque todo lo que es fallado e se fallare conquistar o descubrir...», lo que no concuerda gramaticalmente.

(⁶) Colón escribe en 1497: «El rrey de Portugal ... enbió mansageros a los sobre dichos rrey e rreyna, disiendo quéel tenía las yslas de los Açores y aquellas del Cabo Verde y otras en el mar Océano, y que sus naos navegaban y descubrían en él... 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 yslas de los Açores y Cabo Verde cient leguas, ni tenía allí ni tierras ni posseyón alguna ...» - *El Memorial de la Mejorada*, Ediciones Cultura Hispánica; Madrid 1972, pp. 78-79; edición a cargo de Antonio Rumeu de Armas/.

Como se sabe, en la solemne confirmación del Título de Colón, fecha en Barcelona en 28 de mayo de 1493, Fernando e Ysabel se atribuyen el génesis de la «raya o línea que Nos habemos fecho marcar, que pasa desde las islas de los Açores a las islas de Cabo Verde, de septentrion en austro, de Polo a Polo, por manera que todo lo que es allende de la dicha línea al occidente es Nuestro e Nos pertenece». No dudamos, en absoluto, que la idea de esta raya – manifestada con anterioridad a la recepción y aun expedición de la Bula *Inter caetera*, fue un invento del genovés, y no de los Reyes. Por otra parte, Colón la invoca aun después de Tordesillas, como lo hará también su hijo Hernando en nombre de Diego Colón. /Martín Fernández de Navarrete, *Obras*, ed. Biblioteca de Autores Españoles, tomo LXIV; Madrid 1934, I, 334. – *Pleitos colombinos*, Escuela de Estudios Hispano-Americanos; Sevilla 1967 y 1983, I, xxxix, xlvii, 5, 70; II, 67/ – En igual sentido se expresa Colón en el acta de fundación del mayorazgo familiar. Navarrete, I, 437.

(⁷) Navarrete, I, 364.

(⁸) Carlos Viegas Gago Coutinho, *A náutica dos descobrimentos*, ed. Comandante Moura Braz; Lisboa 1951. – Jaime Cortesão, *Los portugueses*, Barcelona 1947 – J. Cortesão, *Brasil*, Barcelona 1956 – J. Cortesão, *A política de sigilo nos descobrimentos nos tempos do Infante D. Henrique e de D. João II*, Lisboa 1960. – J. Cortesão, *Os descobrimentos portugueses*, Lisboa 1959-60.

(⁹) Publicado em Apêndice.

(¹⁰) García-Gallo, , 629: «Aunque el mar sea común y propiamente hablando no esté en el dominio de algún príncipe (*Digesto* 1, 90, 2 y 43, 8, 3), también la jurisdicción así como la protección y el sumo imperio del mismo corresponde al príncipe/ más cercano/. La cita corresponde a la defensa de los derechos de Castilla a las Canarias, hecha en el Concilio de Basilea en 1435 por el Obispo de Burgos Alonso de Cartagena.

(¹¹) Bajo estos términos, las acciones de la expedición colombina en las islas de los Lucayos y en las dos Antillas Mayores caen en la categoría, sea de actos bélicos en una guerra no declarada, sea de franca piratería, que es prácticamente lo mismo. Posiblemente a ello se debe la reticencia de Colón de hacer rescates con los aborígenes – tratar – en cuanto a las personas secuestradas, probablemente pasarían a ser pasajeros voluntarios o embajadores.

Dicho sea de paso, las medidas drásticas previstas en defensa del monopolio portugués en Guinea forman parte igualmente del artículo 10, para impedir las infracciones portuguesas en Canarias.

(12) Además de otros autores, véase a Manuela Mendonça, *As relações externas de Portugal nos finais da Idade Média*, Lisboa 1994, pp. 45-47.

(13) Mendonça, p. 57 – Tal vez corresponda a esta gestión de 1489 el documento sobre el tema publicado por Antonio de la Torre y Luis Suárez Fernández – le asignan tentativamente la fecha de noviembre del 90 – en *Documentos referentes a las relaciones con Portugal durante el reinado de los Reyes Católicos*, Valladolid 1960, II, 387-390 (doc. 431).

(14) Mendonça, p. 58.

(15) No de otra manera se expresó D. João el 9 de marzo de 1493 al replicarle a Colón – según la versión del P. Casas – «que tenía él por cierto, que no había en esto menester terceros». Sólo una exagerada prevención puede permitirle a un historiador darles a estas palabras un sentido siniestro.

(16) Son muchos y preciosos los detalles que se pueden espigar de entre los testimonios reunidos en los *Pleitos colombinos*. En particular se documenta la ida de fray Juan a la Corte; y, por otra parte, si ella hubiera tenido lugar en 1491, qué hacía el franciscano en Santa Fe durante tantos meses, ya que la capitulación a favor de Colón es fechada en 17 de abril de 1492.

(17) Manuel Giménez Fernández, *Nuevas consideraciones sobre la historia de las letras alejandrinas de 1493 referentes a las Indias*, Sevilla 1944, pp. 66 ss. /Citamos de F. Paulino Castañeda, «El Tratado de Alcaçobas y su interpretación hasta la negociación del Tratado de Tordesillas», en *El Tratado de Tordesillas y su proyección*, Valladolid 1973, I, 107. /Escribe Giménez Fernández: «El problema no era ni el económico..., ni el científico ..., ni el jurídico. Era un problema moral, de consciencia, consistente en saber si, después de haber jurado en Alcaçobas renunciar a toda empresa marítima, salvo en el área de las Canarias, la Reina podía, salvo gravísimo pecado, ayudar a Colón en su empresa, contra la voluntad del Rey de Portugal». –Añade Castañeda, que don Manuel «naturalmente, entiendo ‘dichos términos’ referido no sólo a las Canarias /como quiere Rumeu/, sino a todas las islas del Atlántico y a todo el Océano».

(18) Para tal texto de la Capitulación : Navarrete, I, 302-303. *Pleitos colombinos*, I, 58-60. –Antonio Muro Orejón, *Cristóbal Colón: el original de la Capitulación de 1492 y sus copias contemporáneas*, Sevilla 1951.

(19) He tratado, en otro lugar, de interpretar «descubierto» como si tuviera el sentido de «haber tenido noticia». La verdad es, no obstante, que siendo la palabra empleada a menudo en aquellos años, no he encontrado otro caso en que se hubiera dado ese significado.

(20) *Pleitos colombinos*, III, Sevilla 1984, pp. 389-391 – Lo que «hera ynposible ser verdad» no era un cruce teórico del Océano hasta Asia oriental, sino el casi insignificante ancho que el proyectista le atribuía. – Maldonado, nacido antes de 1430, había sido un destacado partidario de Ysabel en la Guerra de Sucesión desde el principio. En cuanto al jerónimo Talavera – al parecer compueblano del doctor – le vemos de testigo enviado por aquella a Coímbra a la toma del velo por la Reina D.^a Juana; posteriormente viaja a Portugal para negociar la anulación de las tercerías de Moura y, finalmente en mayo de 1494, unas tres semanas antes de la firma del Tratado de Tordesillas, visita a El-Rey para disuadirle de hacer su heredero a D. Jorge (hijo, por cierto, de una dama de la Excelente Señora). /J. Verísimo Serrão, *Itinerários*.

(21) Sobre este extremo, véase a Ruy de Pina.

(22) Según el *Diario* de Colón parafraseado por el P. Casas, el 9 de marzo de 1492 El-Rey «mostró haber mucho placer del viaje haber habido buen término y se haber hecho, mas que entendía que en la capitulación que había entre los Reyes y él, que aquella conquista le pertenecía. A lo cual respondió el Almirante, que no había visto la capitulación ...»

(23) *Memorial de la Majorada*/ed. Rumeu/, pp. 78-85. – Gerónimo Çurita tenía en sus manos este memorial colombino al escribir el capítulo XXIX de su Libro I, donde entre otras cosas escribe respecto a la Bula del 4 de mayo: «Desta possession se mostro el Rey de Portugal muy agraiado: por q̃ nauegando cōtinuamēte sus nauios a la parte del Occidente, por razō de las Islas de la Madera, y de los Açores, y del Cabouerde, careciale q̃ no deuián ser las mares, y limites de aquellas partes tan angostas...» En la misma página el cronista aragonés apunta que D. João envió su embajada a los Reyes «para mostrar el derecho que el pretendia tener a las Islas que se auían descubierto y en las que estauan por descubrir en el Oceano». /*Historia del Rey Don Hernando el Catholico. De las empresas, y ligas de Italia*, Zaragoza 1580, fol. 35v/.

(24) Manuel Ballesteros-Gaibris – Juan L. Alborg Escartí, *Historia universal*, Madrid 1954, pp. 468 y ss. Escriben de Gregorio VII: «Sus planes .../se extendían/ a imponer la supremacía papal sobre los reyes de la tierra. Como jefe supremo de la Iglesia era en el mundo el representante de Dios, y no sólo la Iglesia tenía que estarle sometida, sino que le incumbía, además, dirigir y gobernar a los príncipes seculares, a quienes podía deponer en caso necesario. Los reyes y el emperador eran, pues, meros lugartenientes de la Iglesia para el gobierno de lo temporal.

(²⁵) Idem, II, 26-28. Es de notar, que mientras Felipe III de Francia lucha a favor de su tío Carlos de Anjou a quien el Papa hizo Rey de Sicilia y Nápoles a expensas de los herederos de Federico II, y luego a favor de su hijo Carlos de Valois a quien el Papa declaró Rey de Aragón, su heredero Felipe IV el Hermano quemará en el pórtico de Notre Dame de París la Bula *Ausculat filii* en que Bonifacio VIII volvía por enésima vez a proclamar la supremacía papal sobre Emperadores y Reyes. Poco después serán los hombres del nieto de San Luis quienes maltratarán al Papa Gaetano en el lugar de su nacimiento, Anagni. Si Bonifacio llevó las pretensiones de la Santa Sede a su punto máximo, su reinado también significa el fin del dominio universal soñado más de doscientos años antes por Hildebrando.

(²⁶) Casas, *Historia*, Libro III, cap. VII: ed. BAE, II, 184 – Enrique de Segusia, Cardenal Hostiense, en *Commentaria in V Libros Decretalium*/1270/, lib. 3, tit. 34, cap. 8 escribe: «Creemos, mejor dicho, sabemos, que el Papa es Vicario General de Jeuscristo Salvador, y que por ello tiene potestad no sólo sobre los cristianos, sino también sobre todos los infieles...También me parece, que con la venida de Cristo todo cargo y todo principado y todo dominio y jurisdicción, conforme a Derecho y por justa causa, les fue quitado a todos los infieles por Aquél que tiene la potestad suprema y no puede errar, y se transfirió a los fieles». /En García-Gallo, II, 624/.

(²⁷) García-Gallo, II, 642.

(²⁸) Navarrete, I, 332-333.

(²⁹) García-Gallo, II, 630. La cita comienza así: «Mas esta conquista /de las Canarias/ puede emprenderse de dos maneras. En primer lugar, si alguien quiere emprenderla no para usurpar para sí el principado o dominio jurisdiccional, sino para forzar a los infieles que allí habitan para que dejen libremente entrar a los predicadores y predicar la palabra de Dios, con el fin de que oyéndola se conviertan espontáneamente a la Fe católica. En segundo lugar, si alguno quiere intentar esta conquista no sólo con el fin de reducir a los habitantes de las islas a la Fe, sino también para someterlos a su potestad y dominio, de tal modo que, convertidos en fieles, queden bajo él como su príncipe supremo».

Dicho sea de paso, Santo Tomás de Aquino, contemporáneo del Hostiense, sólo justifica la guerra para asegurar la libre predicación de la fe cristiana. /García-Gallo, II, 624/.

(³⁰) Se ha escrito mucho en torno a las Bulas portuguesas; aquí sólo remito al trabajo de Antonio García y García, «Las donaciones pontificias de territorios y su repercusión en las relaciones entre Castilla y Portugal», en *Las relaciones entre Portugal y Castilla en época de los descubrimientos y la expansión colonial* /ed. preparada por Ana María Carabias Torres/, Salamanca 1994, pp. 297-299.

Sobre las Islas de Cabo Verde en la Guerra de Sucesión: Suárez Fernández, en *Historia General de España y América*, V, 492-494. Manuela Mendonça, pp. 58-59

(³¹) Joaquim Veríssimo Serrão, *Itinerários de El-Rei D. João II (1481-1495)*, Academia Portuguesa da História, Lisboa 1993, pp. 402-404. – Los castellanos entregaron a la Infanta D^a. Isabel el domingo 21 de noviembre de 1490 a D. Manuel, Duque de Beja, primo hermano de la Reina de Castilla y tío materno del Príncipe portugués. Ella hizo su entrada solemne a Évora, donde se encontraba la Corte, el domingo siguiente.

(³²) Mendonça, pp. 58-59. – A. de la Torre – L. Suárez Fernández, doc. 431.

(³³) Veríssimo Serrão, *Itinerários*, p.455: tomado de Visconde de Santarém, *Quadro elementar das relações diplomáticas e políticas de Portugal*, I, Lisboa 1852, p. 14 –V. Serrão p. 533.

(³⁴) Para lo ocurrido en Palos en la primera mitad de 1492, véase *Pleitos colombinos*.

(³⁵) Para el papel de fray Juan en la expulsión de los judíos: Colón a los Reyes, 3 de febrero de 1500, en Consuelo Varela y Juan Gil, *Textos y documentos completos. Nuevas cartas*, Madrid 1992, p. 427, doc. XLVI, donde se lee: «... se acordarán que aquel buen religioso, fray Juan Pérez, el cual incitó a V. Al. a otras empresas, así como a la de Granada y de los judíos, qu'él y yo benimos a su real solio con ésta de las Yndias y apropiada para la conquista de la Casa Santa». No sería de extrañar que tuviera que ver con la gestión del Guardián de La Rábida el especial privilegio concedido a los franciscanos de erigir un monasterio dentro del recinto de La Alhambra.

Sobre la expulsión de los judíos: Joseph Pérez, *Historia de una tragedia. La expulsión de los judíos de España*, Barcelona 1993, esp. las págs. 108 y 109. La primera mención de la decisión Real aparece en una carta del Inquisidor Torquemada al Obispo de Girona, del 20 de marzo de 1492; las Reales Provisiones correspondientes son expedidas en Granada el 31 de marzo. (El 17 de abril el P. Pérez y el Secretario Real Coloma acuerdan los términos definitivos de la Capitulación).

(³⁶) Inocencio VIII falleció el día de Santiago, de 1492; el 11 de agosto triunfa providencialmente en el cónclave la candidatura de Rodrigo de Borja, por su nacimiento súbdito del Rey de Valencia, con la particularidad de existir alianzas familiares y entendimientos en cuanto a rentas y dignidades eclesiásticas entre D. Fernando II y el Cardenal sucesor del Papa Cibo.

(³⁷) A principios de 1495 Colón ordenó una gran redada de naturales de ambos sexos y todas las edades. Del enorme número concentrado en Isabela embarcó en los buques de Antino Torres, en calidad de esclavos, los que cupieron, unos quinientos. La mitad fueron echados por la borda antes de llegar a Cádiz. Respecto a los que llegaron, Fernando e Ysabel le escriben a Juan da Fonseca el 12 de abril, «que se podrán vender allá mejor en esa Andalucía que en otra parte, debéislos fazer vender como mejor os pareciere». Se supone, sin embargo, que los naturales de la Española eran súbditos de Castilla, atribuidos a sus Reyes para que los cristianizasen. El 16 de abril vuelven a escribirle a Fonseca: «... vos hobimos escrito que fiziédeses vender los indios que envió el Almirante ... E porque Nos querriamos informarnos de letrados, teólogos e canonistas si con buena consciencia se pueden vender éstos por solo vos, o no, y esto no se puede facer fasta que veamos las cartas que el Almirante nos escriba para saber la causa por que los envía acá por cautivos, y estas cartas tiene Torres, que non nos las envió. Por ende, en las ventas que ficiéredes destos indios, afincad el dinero dellos por algún breve término, porque en este tiempo Nosotros sepamos, si los podemos vender, o no; e no paguen cosa alguna los que los compraren. Pero los que los compraren, no sepan cosa desto. Y faced a Torres ... que nos envíe las cartas». El caso es, que Colón no había creído necesario justificar la esclavización de esos naturales, por lo que se le escribió, para que informase. Entre tanto, los esclavos «provisionales» seguían siendo tratados como esclavos, y el 13 de enero de 1496 los Reyes le ordenan a Fonseca que, por haber pedido el capitán de galeras Juan de Lezcano cinquenta indios para chusma, «de los indios que vos ahí tenéis, deis al dicho Juan Lezcano ... los dichos cinquenta indios, que sean de edad de vinte fasta cuarenta años ...». En la carta de pago se debía precisar el número de los galeotes y la edad de cada uno, «para que si los dichos indios hobieren de ser libres, retorne el dicho Juan de Lezcano los que dellos toviere vivos, e si hobieren de ser cativos, se le queden para en cuenta del sueldo quel dicho ... hobiere de haber ... e se le descuenta lo que en ellos montare a los precios que cada uno dellos valieren, según la edad de cada uno dellos». Colón había contestado antes de esto, el 14 de octubre de 1495: no se toma el trabajo de justificar su acción, más bien se dedica a alabar su «mercanía», ya muy desprestigiada en el mercado esclavista europeo. Es increíble el grado de cinismo a que llega; sólo citaremos una línea «las cacicas ... están más regaladas y con descanso que hijas de duques en cristianos. No serán buenas esclavas para servir, mas saben labrar de mano cosas de algodón bien sotiles». /Navarrete, I, 402, 405, 407: docs. LXXXVII, XCII, XCVIII, XCIX; II, 297: doc. XXXIII. Varela y Gil, p. 329.

(³⁸) Navarrete, I, 344: doc. L. Idem, I, 333: doc. XLI – García-Gallo, II, 638.

(³⁹) Navarrete, I, 352, 357, 364: docs. LX, LXVII, LXXI.

(⁴⁰) No hay que olvidar, que en el siglo XVI *España*, incluso en singular, significa toda la Península. Son los extranjeros que aplican el término a la unión de las Coronas de Castilla y Aragón. La pomposa enumeración de semejantes títulos por Fernando le hace un digno competidor de cualquier potentado oriental.

(⁴¹) El texto del *Requerimiento*, en Gonzalo Fernández de Oviedo, *Historia general y natural de las Indias*, Segunda Parte, Libro X, capítulo VII. /Edición BAE, tomo CXIX/, Madrid 1959, pp. 227-231.

(⁴²) Idem. – Casas, Libro III, caps. VI-VII; pp. 181-184. El recurrir a la donación papal surge con motivo de la denuncia por los religiosos en la ciudad de Santo Domingo del maltrato que recibían los naturales; los frailes incluso pusieron en duda el derecho que tuvieran los españoles a esas tierras. Pero ya antes, en el testamento de D.^a Ysabel (1504) se invocan las Bulas de Alejandro VI como fundamento de la posesión de las «Yndias»; con toda sinceridad, de faz a la muerte, la Reina Católica se muestra al mismo nivel de raciocinio que Colón en el *Memorial de la Mejorada*. /Véase: Ismael Sánchez Bella, *Nuevos estudios de Derecho Indiano*, Pamplona 1995, p. 173-175.

(⁴³) El *Requerimiento* fue aprobado por Episcopus Palentinus, comes /Juan Rodríguez de Fonseca/; Bernardus Trinopolitanus, episcopus; fray Tomáz de Matienzo; fray Alonso Bustillo, magister; el licenciado Santiago, del Consejo; el doctor Juan López de Palacios Rubios, del Consejo; el licenciado Sosa, del Consejo, posteriormente Obispo de Almería; y el licenciado Gregorio, clérigo, predicador del Rey.

La redacción del texto fue obra de Palacios Rubios. En 1516 Fernández de Oviedo, conversando con él, tocó el tema de la imposibilidad de aplicar el *Requerimiento* de buena fe: se rio el Doctor de las incidencias del intento que hizo Oviedo de aplicarlo, como había reído antes el licenciado Juan de Espinosa, Alcalde Mayor de Castilla del Oro. El P. Casas, quien probablemente llegó a deberle a Palacios Rubios algunos favores como para calificarle de amigo de los indios, sin embargo condena su doctrina inspirada en el Hostiense.

(⁴⁴) Marín Fernández de Enciso, *Suma de geographia*. Sevilla 1519. Le reproduce fray Bartolomé, Libro III, cap. LXIII/BAE, XCVI, 321-322/. Cito aquí de García-Gallo, II, 657.

(⁴⁵) Casas, Libro III, cap. VII /BAE p. 184/.

(⁴⁶) Santo Tomás de Aquino sólo justifica la guerra para asegurar la libre predicación de la fe cristiana. En 1517 Tomás de Vio, Cardenal Cayetano, en *Comentarium ad secundam secundae divi Thomae*, quaest. 66, art. 8, sostiene que son los predicadores que tienen que llevar la fe a los infieles, y niega la existencia de justa guerra con tal fin. /García-Gallo, II, 624. Sobre Major: *Encyclopaedia Britannica Britannica* (1910) XVII, 450/.

(47) Navarrete, II, 284.

(48) Navarrete, I, 355: doc. LXV. Se trata de una Cédula dirigida a Fonseca, el día de Santa Elena, en que se le dice: «En lo del armada de Vizcaya que está en Cádiz, non sabemos, qué movió a Iñigo de Artieta, capitán della, a enviar en pos de los navíos que pasaban con judíos /en Nav./, «indios»/ de Portugal a allende; e dello hobimos enojo, porque semejante cosa que aquéllo non se debe facer sin nuestro mandado. Nos le escribimos sobre ello, e le mandamos que si los ha tomado, que los torne luego a quien el Rey de Portugal enviare por ellos. Vos faced, que lo cumpla así». Los judíos a que alude eran españoles, niños arrancados a sus familias, al haberlos declarado D. João esclavos, por no haber abandonado Portugal dentro del plazo que les había concedido. Se los deportaba a la isla de Santo Tomé: véase a Ruy de Pina.

(49) Navarrete, I, 364: doc. LXXI. RC a Colón, Barcelona, 5 de septiembre de 1493, donde los Reyes le dicen a Colón: «Vos rogamos, que luego Nos enviéis vuestro parecer en ello, porque si convinere y os pareciere que aquéllo es tal negocio cual acá piensan que será, se enmiende la Bula».

(50) Navarrete, I, 546-547: doc. XI del apéndice. Es la traducción al castellano de la Bula *Dudum siquidem*, hecha en 1554 por el Secretario Real Gracián. La Bula lleva fecha del 25 de septiembre; Colón zarpó al día siguiente. García-Gallo /II, 649-651/ reproduce el latín original, acompañado de otra traducción. Añade sin embargo Don Alfonso, que en un «segundo original», en vez de septiembre, dice «octubre (o diciembre)».

(51) Remito al clásico trabajo de Juan Pérez de Tudela Bueso, «La armada de Vizcaya. Acerca de una razón de fuerza y otros argumentos en el acuerdo de Tordesillas», *El Tratado de Tordesillas y su proyección*, Valladolid 1973, I, 51-56. Pérez de Tudela utiliza en particular a Barros y a Çurita, así como las Instrucciones dadas a Pedro de Ayala y García de Carvajal, publicadas en la *Colección de Documentos Inéditos para la Historia de España*.

(52) Véase, por ejemplo, el *Memorial de la Mejorada*, la institución del mayorazgo de la Casa de Colón el 22 de febrero de 1498 /Navarrete, I, 438-439/, o el testamento fechado en el día de San Luis de 1505 /Navarrete, I, 496-497/. Lo mismo ocurre en varios escritos posteriores de sus hijos.

(53) Manuela Mendonça, pp. 100-124. El tratado se firmó, de hecho, en Colonia el 23 de junio de 1494. Al parecer no fue ratificado por Portugal, lo que parece indicar, que había sido negociado a causa de la crisis con Castilla. Es de notar, que el artículo segundo eximía al Rey de Romanos de tener que ayudar a Portugal contra Francia – percibida por entonces como aliada de Fernando e Ysabel – ni tampoco Portugal debería auxiliar a Maximiliano contra Inglaterra, aliada de la Casa de Avis. – Había dos otras potencias atlánticas: Dinamarca y la Hansa. La segunda no buscaría un enfrentamiento por causa ajena con Portugal y sus aliados eventuales; la primera había incluso cooperado con Portugal en la exploración de la ruta del noroeste (véase a Jaime Cortesão).

(54) Navarrete, I, 379.

(55) Idem, I, 380.

(56) Idem, I, 378.

(57) Idem, I, 384-385.

(58) Antonio de Torres trajo la información respecto a lo descubierto hasta el 31 de enero de 1494, junto con un mapa levantado por Colón, auxiliado por Juan de la Cosa. La tranquilidad con que los portugueses aceptaron la fecha límite del 7 de junio – y del 20, para las islas supuestas – indica con bastante claridad, que poseían elementos de juicio respecto a las supuestas «Yndias» de Colón.

(59) La geovisión colombina procede de Claudio Ptolomeo: dos hemisferios «verticales», el conocido y el desconocido. El origen remoto de esa idea es la cosmovisión egipcia, en que se distinguía entre *este* mundo (el del día), y el otro mundo (el de la noche o de los muertos), el *Duat*. Por otra parte, gracias a los viajes de Diogo Cão y Bartolomé Dias, los portugueses tenían una noción bastante certera de la distancia a que se hallaban de la India, y el percance de Sofala (Moçambique) en 1494 es prueba de ello. En cambio, desde el año anterior conocían, gracias a las carabelas enviadas por D. João, que lo que había hacia el oeste eran islas y tierras pobres, con gentes en cueros. No había razón de sospechar la riqueza mineral del lado occidental de la *Quarta Pars*. Y la carrera a la India la tenían ganada, fácilmente, los portugueses; ellos lo sabían.

(60) Es por instancia de D. Manuel que el 24 de enero de 1506 el sobrino de Sixto IV, Julio II, expide la Bula *Ea quae pro bono*, la cual confirma, sanciona el Tratado del 7 de junio de 1494. /Antonio Rumeu de Armas, *El Tratado de Tordesillas*, Madrid 1992, p. 150/. La confirmación papal no transforma un tratado bilateral en convenio de fuerza universal: se podría hablar de *adhesión* de la Santa Sede para ejercer presión sobre Castilla. Ya en 1497, en La Mejorada, Colón acusaba a D. Manuel, de haber violado el Tratado (cuyo contenido el genovés desconocía, al parecer), y últimamente los castellanos comenzaban a olvidarse de Tordesillas y a acordarse de las Bulas del Papa Borja.

(61) Es al cabo de algunos años también que la adquisición del Brasil por Portugal se justipreciará, mientras Castilla encontrará su compensación por lo que en los primeros años lucía como un pésimo negocio, mediante el dominio de las tierras altas en el perímetro occidental del Pacífico.

(62) Tras el fracaso de la embajada del Barón de Alvito en la Cuaresma de 1482 a Medina del Campo, que termina en la disolución del pacto de las Tercerías de Moura para el casamiento del Príncipe D. Afonso con la hija mayor de D.^a Ysabel, mientras la solicitud de perdón a favor de los partidarios de la Reina D.^a Juana es contestada con la exigencia de que se le impongan a aquélla mayores estrecheces, D. João envió en septiembre a Ruy de Pina, el cual se entrevistó con los Reyes en el monasterio de Guadalupe. En su contestación, el Príncipe Perfecto aceptaba que su hijo se casara, en vez de con la primogénita, con la segunda hija, D.^a Juana, siempre que llevara de dote las Islas Canarias «*que El-Rey pera segurança mayor de Guínee sempre muito desejou*». /Ruy de Pina, capítulos VIII-IX.

(63) Ruy de Pina, cap. VII. – Téngase presente, que Ruy de Sousa, Señor de Sagres, encabeza en junio de 1494 la delegación portuguesa; así como Aires d'Almada, Corregidor dos Feitos Civiles, el cual había desempeñado en Londres una muy delicada misión diplomática en 1493 (Pina, cap. XXXIV).

(64) Veríssimo Serrão, *Itinerários*, pp. 77, 150, 188.

(65) Idem, pp. 328, 339 – Joaquim Veríssimo Serrão, *História de Portugal (1415-1495)*, vol. II, Lisboa 1978, p. 118 – Manuela Mendonça, pp. 110-111.

(66) Véase a Ruy de Pina para todos los intentos de D. João II de reforzar los lazos de parentesco entre ambas casas Reales, una política que con varia fortuna se venía practicando desde la misma existencia de Portugal.

(67) Navarrete, II, 87-89: doc. XXXIV.

(68) Estudia en detalle y en el marco diplomático más amplio la reacción de los Reyes Católicos y la intervención de sus Embajadores: István Szászdi León-Borja, «Después de la Inter caetera, ruptura y cambio en la política indiana de Alejandro VI», en *Memoria del X Congresso del Instituto Internacional de Historia del Derecho Indiano*, /Instituto de Investigaciones Jurídicas, Universidad Nacional Autónoma de México/, México 1995, II, 1577-1629.

(69) En números redondos, el meridiano de la demarcación siendo el de 50 grados Oeste, a Portugal no le correspondía nada en América del Norte. Si la demarcación se hubiera llevado a cabo en 1495 – según previsto en el Tratado – empleando para ello el módulo de Colón, de 14 1/6 leguas por grado, módulo que los negociadores castellanos consideraban correcto en 1494, el meridiano habría sido aproximadamente el de 55 grados, y a los portugueses les hubiera tocado el extremo oriental de Terranova. A Juzgar por el mapa de Cantino (1501), es esto, o no mucho más, lo que se atribuían.

(70) Sánchez Bella, p. 177.

(71) Sobre estos y otros extremos, he consultado la tesis doctoral de István Szászdi León-Borja (Universidad de Valladolid, Facultad de Derecho, 1994), «El Derecho marítimo en las Yndias. La navegación regulada». De la abundante bibliografía que se podría citar en torno al tema, me limito a consignar el trabajo de Angel Losada, «Repercusiones europeas del Tratado de Tordesillas», en *El Tratado de Tordesillas y su proyección*, II, 217-265; André Julien, *Histoire de l'expansion et de la colonisation françaises*, Paris 1948; James A. Williamson, *The Cabot voyages and Bristol discovery under Henry VII*, Cambridge 1962.

(72) Véase el pleito provocado por la expulsión de unos franceses del Brasil hacia 1526, caso sometido a un tribunal mixto, y en que por aquéllos alegaba el Barón de Saint-Blancard, que el Rey de Portugal no tenía dominio sobre «aquellas islas», cuyos habitantes «estaban sujetos a varios reyezuelos y se regían por sus costumbres bárbaras». Además tenía por «hecho probable» que el Rey de Portugal no tuviese sobre aquellas tierras ningún poder del que no gozase también el de Francia, pues el mar era común y dichas islas abiertas a todos, y el comercio debía ser permitido a los franceses como a las demás naciones». /Jaime Cortesão, *Brasil* /tomo 26 de la *Historia* dirigida por D. Antonio Ballesteros Beretta, Salvat Editores/Barcelona 1956, pp. 142-143. – Cortesão ofrece además mucha información sobre las exploraciones portuguesas en el norte.

(73) Sánchez Bella, p. 177, donde cita a Marcel Bataillon, «La Vera Paz», en *Estudios sobre Bartolomé de las Casas*, Barcelona 1976, p. 216.

APÊNDICE

(Nota 9)

Conforme a La geovisión de Claudio Ptolomeo, el Indico era un mar cerrado, lo que excluía la posibilidad de llegar a la India navegando hacia el este (sudeste). ¿En qué fecha obtienen los portugueses información sobre la posibilidad de doblar el extremo meridional de África? Creemos que la adquisición de tal noticia habría sido el resultado trascendental de los viajes de Diogo Cão (1482-85) al Congo, de donde condujo a Lisboa varios naturales, sin duda interrogados acerca de la realidad geográfica. Unos emisarios enviados por Cão simultáneamente al Rey Manicongo sólo volvieron en ocasión de la siguiente expedición. /Francisco Leite de Faria, *Uma relação de Rui de Pina sobre o Congo escrita em 1492*, Lisboa 1966.

Pues bien, si en 1479 Ptolomeo es la máxima autoridad en geografía, el Mar Océano es un gran lago que abarca la mayor parte de un hemisferio, en medio de una gran masa continental que constituye *sus términos*.

Respecto a los viajes de Cão, la Dr.^a Carmen M. Radulet tuvo la gentileza de obsequiarme un ejemplar de un trabajo suyo reciente: «As viagens de descobrimento de Diogo Cão. Nova proposta de interpretação», *Mare Liberum*, nr. 1, 1990. Expone en él de forma concisa el estado actual de la cuestión, con la pertinente bibliografía. Para fines de esta nota remito especialmente a su discusión del Derecho de Obediencia a Inocencio VIII pronunciado por el Dr. Vasco Fernandes de Lucena (1485). En dicha *oración* el Embajador de D. João proclama, que los portugueses «avanzaron hacia las proximidades del Promontorio Prasso, donde comienza el Seno Árabe». Hubo historiador que interpretó esto como prueba de que Cão engañara malamente a su Rey – al estilo de Colón – haciéndole creer que había alcanzado el Indico, por lo cual habría sido castigado. Ahora bien, la preposición *prope* significa *cerca de*; el verbo *appellere* (*adpellere*) significa *abordar* con el sentido de «avanzar hacia» la costa, etc.- En cuanto al «Promontorio Prasso», el Sinus Arabicus de Ptolomeo es el Mar Rojo, mientras su Mare Rubro es el Golfo de Adén. El tal Promontorio tiene que ser el Cuerno de África (Cabo Guardafui), pues Ptolomeo llama Mare Prasodum la parte del Indico al sur de la isla de Taprobana (Ceylán). En la edición impresa de Francesco Berlinghieri /*Geographia*, Florencia 1482/ leemos «Parte di Praso de Mare» en la Tabvla Undecima, y «P. Praso de Mare» en el Mapamundi; mientras la edición de Basilea de 1540 ofrece «Mare Prasodum». Lo limita por el sur la tierra austral o *Terra Incognita*, cuya costa corre paralela y al norte del Trópico de Capricornio, aproximadamente en quince grados de latitud sur. El seno formado al enlazar con África se llama «Sinus Barbaricus», y corresponde a la zona de las Islas Comores, entre Moçambique y el norte de Madagascar. Este mar se cierra hacia el este por el istmo de Catigara, pero se comunica con el Mar Océano mediante dos canales. /Un mapamundi ptolemático pintado a mano, de aproximadamente 1466, conservado en la Biblioteca Nazionale di Napoli, es reproducción a color en *Circa 1492. Art in the Age of Exploration*, ed. Jay A. Levenson, National Gallery of Art – Yale University Press; New Haven 1991, p. 228. Las ediciones impresas de Ptolomeo, la de Berlinghieri de 1482 y la de Sebastian Münster, de 1540, han sido reimpresas en edición facsimilar por Theatrum Orbis Terrarum, Amsterdam 1966/.

Téngase presente, que la supuesta impenetrabilidad del «Dark Continent» es un invento décimonónico, y que la falta de los necesarios conocimientos geográficos en Europa no quita el hecho de que Egipto comerciaba con el África negra desde el cuarto milenio antes de Cristo, que los árabes intensificaron notablemente ese comercio por tierra y por mar, en el último caso hasta Sofala en Moçambique; y que incluso Nerón había enviado una expedición que halló el nacimiento del Nilo. A esto hay que sumar la amplia extensión de la lengua swahili en África central-oriental, la estrecha vecindad entre los sistemas fluviales del Congo y del Nilo, y la corta distancia de allí a la costa tanzana. La *oración* pronunciada por Lucena – compuesta acaso por Cataldo Sículo – no es un fiel espejo de la información cosechada de los congoleños a raíz de los viajes de Cão, pero revela con bastante claridad que es por esa vía que los portugueses conocen la circumnavegabilidad de África y la poca distancia que les separa del Indico: la preparación y envío de la expedición de Bartolomé Dias es casi inmediata. Por ello, el nombre de Diogo Cão debería figurar a la cabeza de los grandes navegantes lusitanos.

La importancia de la información obtenida de los congoleños es avalada por el acta de fundación del mayoralazgo colombino, donde el genovés habla de la Isla Española «que los indios de ella llaman Ayté, y los *monicongos*, de Cipango». /Navarrete, I, 437/. Esto prueba que en esa fecha (22 de febrero de 1498) el Almirante de las Indias aún no había leído la relación de Marco Polo, el cual llama Cipango al Japón; Colón creía que los portugueses habían obtenido ese nombre mediante las noticias recogidas en el Congo. Por otra parte, no sería raro, que el proyecto colombino naciera al estímulo de las noticias relacionadas con los viajes de Cão. (Su partida a Castilla es en 1485, año de la embajada a Roma en que va Lucena).

Y ya que tocamos el tema de Colón, notemos entre los intangibles que pudieron haber incidido en esta cuestión, que la cabeza de la misión en que iba Lucena era D. Pedro de Noronha, Mayordomo Mayor de D. João y Comendador Mayor de la Orden de Santiago, hijo del Arzobispo de Lisboa, su homónimo, y primo hermano de la esposa del futuro descubridor de América. Añadamos, que el Papa Cibo (Inocencio VIII) era natural de Génova, y era el Obispo de Saona en 1471 cuando el padre de Colón se mudó allí con toda su familia. Su predecesor en la Silla de San Pedro, el Papa Rovere (Sixto IV) – el cual favoreció mucho a Cibo – nació en las cercanías de Saona; franciscano, llegó a ser Provincial de Liguria, cargo que ocupó hasta su elección como General de la Orden. El padre de Colón era maestro tejedor, es decir, con cierto rango dentro del gremio de tejedores de lana; había tenido también intervención en la política genovesa, y era razonablemente acomodado. Por todo ello, los dos Papas no habrían sido para Colón personas enteramente desconocidas. Recordamos estos datos, por lo que pudieron haber incidido de alguna manera en la génesis del proyecto colombino por entonces, máxime si tomamos en cuenta que se basaba principalmente en citas del Antiguo Testamento, siendo su última finalidad el ganar para Cristo toda la Tierra.

La Armada de Vizcaya y el arribo a Bayona de Martín Alonso. Los Reyes de Castilla quebrantaron la paz con el Reino de Portugal en 1493

Prof. Dr. *István Szászdi León-Borja*

Dr.^a *Inés Rodríguez López*

Lequeitio, es una villa marinera de la costa de Vizcaya con una historia dilatada y singular en el Cantábrico. La visité allá por 1982, llevado por la curiosidad de conocer el refugio de la Reina de Hungría y Emperatriz de Austria, Zita, y de sus hijos que vivieron en aquella población vizcaína los años anteriores a la Segunda República. Fue entonces cuando me informé de la riqueza de los fondos medievales de su Archivo Municipal. La reciente publicación de ellos prueba su importancia para el conocimiento de la política marítima de los Reyes Católicos; y es allí donde se inició la presente investigación.

EL DIFÍCIL NACIMIENTO DE LA ARMADA DE 1493

Hasta el día de hoy la famosa Armada de Vizcaya ha sido objeto de una única monografía que marcó un hito, se trata del estudio de Juan Pérez de Tudela: «La armada de Vizcaya. Acerca de una razón de fuerza y otros argumentos en el acuerdo de Tordesillas»⁽¹⁾. En ella se explica como, a consecuencia de las noticias obtenidas por el Rey de Portugal y sus oficiales, desde que Colón llegó de las Yndias a Lisboa, como en su visita al Valle del Paraíso, el Consejo decidió armar una flota al mando de don Francisco de Almeida, el futuro primer Virrey de la India, el 7 de abril de 1493. El destino de aquélla se creyó, en Castilla, ser las islas descubiertas por Cristóbal Colón, si bien don João dio seguridades en contra de dicho rumor. Ruy de Sande «ofrecía el fingimiento de que era un destino africano el que se había señalado a la armada preparada en Lisboa». Los Reyes de Castilla, como medida de prudencia, no fiándose plenamente, ordenarían el apresto de una Armada en Vizcaya. Según Pérez de Tudela, ésta se organizó entre mayo y junio, y el 20 de junio se expidieron los poderes de Capitán General a Yñigo de Artieta. Matiza, el ilustre historiador, que puesto que el dicho poder afirma que se ha «**acordado de mandar faser y se fazen cierta armada que ande por los mares**», ha tenido que haber unas gestiones anteriores a este nombramiento, que remontan por lo menos al mes de mayo la iniciativa de aquella empresa»⁽²⁾. Esta ha sido una verdad incuestionable hasta el presente trabajo, pero no fue así. La documentación que aquí aportamos permite ampliar el marco de los orígenes de la Armada. Por una Real Cédula expedida en Barcelona, el 2 de marzo de 1493, don Fernando y doña Ysabel se dirigieron a las autoridades del Condado de Vizcaya con las Encartaciones, en que les escribían: «Por otra nuestra Carta vos enbyamos mandar que pagas los maravedis que v[roto] caben de prestar para haser el armada que mandamos haser para segurar a nuestros subditos...»⁽³⁾. Adjuntamente a ésta en el Archivo Municipal de Lequeitio se custodia otra Real Cédula con fecha de 27 de marzo que, igualmente, se dirige a las autoridades vizcaínas en los siguientes términos: «Ya sabeys commo Nos ouimos enbiado e dado cargo a Alonso de Quintanilla nuestro contador mayor de cuentas e al dotor de Villalon anbos del

nuestro Consejo para que entendiesen en haser çierta armada que hande por las mares de nuestros Reynos segurando a nuestros subditos e naturales que navegan por ellos los quales rescibyan muchos dannos de los cosarios e ladrones para que non los resciban mas... porque agora escriuimos a los dichos Alonso de Quintanilla e doctor de Villalon que pongan luego en obra el haser de la dicha armada pues el tiempo es conveniente⁽⁴⁾. Lo que haría pensar que los poderes de Quintanilla y de Villalón se debieron otorgar en Barcelona, por Fernando e Ysabel, a comienzos de marzo de 1493. Sin embargo, la publicación de los fondos documentales medievales del Archivo Municipal de Durango nos han dado una nueva sorpresa, se trata de la Carta Poder de los Reyes de 6 de septiembre de 1492, de Zaragoza, dirigida a Alonso de Quintanilla y al doctor Andrés de Villalón en la cual se les instruía: «Sepades que nuestros subditos e naturales que tratan e nabegan por los mares, an sydo e son mucho dapnificados e robados... por algunos cosarios,ladrones e piratas que andan por las dichas mares de lo qual abemos sydo i somos plenariamente ynformados... e los dapnificados nos estan suplicados e de contino suplican por el remedio dello; lo qual por nos acatado i... commo a Rey e Reyna e sennores pertenesçiese prover i remediar lo susodicho para que nuestros subditos e naturales non reçiuan los semejantes dapnos mandamos a algunos del nuestro consejo que platycasen sobre ello e platycando se fallo que para remedio delo hera nesçesario azerse vna armada que que anduuiese por los dichos mares por el tienpo que conbeniese porque por esta bia se podrian segurar los dichos nuestros subditos i sus bienes i fustas con que nabengan e podrrian tomar los dichos cosarios e piratas⁽⁵⁾. Cómo y con qué eran resueltos en los siguientes términos: «e que los maravedis que para ello fuesen menester que se debrrian repartyr por aberias sobre las mercaderias que se cargan por las dichas mares asy para traher a esos dichos nuestros regnos commo para llevar fuera dellos e sobre el flete de las naues que los llieua i trahe lo qual por nos bisto touimoslo por bien». La misma Carta indicaba a Quintanilla y a Villalón que «vos mandamos que fagays llamar ante vos al prior e los consoles de los mercaderes de Burgos e a los procuradores del condado de Biscaya e de las otras costas del mar e Castilla Bieja e vos ynformeys e sepays quales i quantos nabios e fustas son menester». Pero tales preparativos fueron extraordinariamente lentos, pues la documentación sólo atestigua que los cónsules y mercaderes de Burgos reaccionaron a comienzos de enero de 1493 contra tal financiación establecida. El 11 de enero de 1493 el Consejo Real, desde Olmedo, proveyó, en nombre de los Reyes, para que García de Cotes, corregidor de Burgos, viera si la reclamación del mercader burgalés Johan de Frías era justa. Este reclamaba que los 15.000 maravedíes que le había tocado pagar para la Armada, no le correspondían, pues los dos cuentos repartidos para tal gasto entre los mercaderes, correspondían a aquellos que trataban por mar, y él era mercader terrestre⁽⁶⁾. Pero la contribución del Consulado de Burgos debió ser insuficiente. Los Reyes no metieron prisa al Consejo, a Quintanilla ni a Villalón, desde septiembre de 1492 hasta marzo del año siguiente. Parece como si no les hubiese urgido la Armada durante el otoño y el invierno, es en marzo de 1493 cuando algo causó su expresa necesidad, como veremos posteriormente.

Sólo a comienzos de 1493, los dos miembros del Consejo Real, Quintanilla y el doctor Villalón, se decidieron a hacer el camino a Vizcaya en pos de su misión en el Cantábrico. El 8 de marzo se encontraban en Miranda del Ebro, en el Norte de Castilla⁽⁷⁾, pues como miembros del Consejo Real de Castilla y León habían permanecido en Olmedo desde septiembre de 1492⁽⁸⁾. Si el doctor Andrés de Villalón era Registrador Mayor, Alonso de Quintanilla era Contador Mayor de Cuentas y uno de los responsables del éxito del proyecto colombino⁽⁹⁾. El asturiano Quintanilla fue enviado como técnico en un negocio en que eran tan útiles los oficiales de Hacienda, como los maestros de navío.

Para el 27 de abril el Rey y la Reyna contaban con que las autoridades de Vizcaya y de las Encartaciones tenían pleno conocimiento de la misión y poderes de que eran detentadores los dos Consejeros: «Ya sabeys como Nos ouimos enbiado e dado cargo a Alonso de Quintanilla nuestro contador mayor de cuentas e al dotor de Villalon anbos del nuestro Consejo para que entendiesen en haser çierta armada que hande por las mares de nuestros Reynos segurando a nuestros subditos e naturales que navegan por ellos los quales rescibyan muchos daños de los cosarios e ladrones para que non los resciban mas...»⁽¹⁰⁾. Pero muy pronto empezaron los estorbos para la consecución exitosa de la Armada. Y efectivamente, como imaginaron Sus Altezas, los problemas los encontraron, los dos Consejeros, en la financiación de la empresa. Pensando en que serían más rápidamente recaudados los necesarios dineros, «porque les faltó alguna parte del dinero que hera menester para la dicha armada» a Quintanilla y Villalón, los Reyes se vieron obligados a «enbiar a rogar a la çibdad de Burgos e al Condado de Viscaya con las Encartaciones e a la prouinçia de Guipuscoa que... prestasen çiertas contías de maravedís para conplir la dicha armada», como dice la Comisión a García de Cotes para que haga pesquisa sobre las Encartaciones de 6 de septiembre de 1494, que ofrecemos en nuestro Apéndice Documental. Queda constancia de la oposición vasca, que no fue por «ser gentes muy difíciles de someter a disciplina legal», como describe a los vizcaínos un admirado investigador anteriormente citado, sino por defender sus fueros antiguos y privilegios fiscales. Y eran estos aspectos jurídicos los que debió atender Villalón en calidad de letrado que era, y conoedor del Registro General del Sello. La citada Real Cédula de 27 de abril decía: «Nos bos mandamos e encargamos que luego dedes forma de pagar lo que asy del dicho enprestido vos cabe porque con ello y con lo que los otros mercaderes e duennos de navios prestan se ponga en obra lo que asy çerca desto mandamos que los maravedís que asy prestaredes mandaremos que vos sean pagados quando se de forma de donde y commo se han de pagar y sostener la dicha armada y por la presente declaramos que esto non vos pare perjuisyo alguno nin sea visto por ello quebrantarse vuestros pribilejos antes que aquellos vos queden en su fuerça e vigor e porque sobre todo vos hablaran e escriuiran los dichos Alonso de Quintanilla e dotor de Villalon dadles fe e crehençia y aquello poned en obra en lo qual mucho seruicio nos hareys». Quintanilla y Villalón tuvieron que apoyarse en el Tesorero y Receptor de Vizcaya y de las Encartaciones, Antón de Villadiego, a quien otorgaron un poder para exigir a los vizcaínos el «pagar de enprestido que Sus Altezas mandan pagar para faser la armada por mar». La oposición foral a tal derrama encubierta, ya que se prometía su devolución calificándola de empréstito a pagar en dos años, llevó al inconcebible retraso de la Armada hasta finales de junio de 1493. Tal dilación mermó su operatividad, que debía ser de carácter disuasorio, además de defensivo.

En la segunda quincena Quintanilla y Villalón, a falta de barcos y armas, decidieron embargar una nao del mercader siciliano, Pedro Cosca, que transportaba hierro, lombardas, pasadores y lanzas, con destino a Mesina⁽¹¹⁾. La medida fue rechazada por los Reyes por medio de una Cédula el 28 de marzo, pero nos permite hacernos idea del escaso entusiasmo con que habían sido recibidas las provisiones para el sufragio de la Armada de Vizcaya. Notable debió ser la preocupación de los monarcas castellanos, pues dos días más tarde, Sus Altezas escribían al Almirante de las Yndias complaciéndose del buen suceso de su viaje: «por ende por servicio nuestro que dedes la mayor priesa que pudieredes en vuestra venida, porque con tiempo se provea todo lo que es menester; y porque como vedes el verano es entrado, y no se pasa el tiempo para la ida alla, ved si algo se puede aderezar en Sevilla o en otras partes para vuestra tornada a la que habeis hallado»⁽¹²⁾. Y en la Cédula de 27 de abril del Archivo de

Lequeitio insistían machaconamente: «escruiamos a los dichos Alonso de Quintanilla e dotor de Billalon que pongan luego en obra el haser de la dicha armada pues el tiempo es conveniente para ello». Y no sólo pasaban los meses propicios para la navegación, sino también el momento propicio respecto de la negociación diplomática con Portugal; parecía que la Armada de Vizcaya nunca entraría en acción. Como probaremos más adelante, los Reyes de Castilla y de León temían el inicio de una reacción de Portugal que iniciara un conflicto bélico de resultados inciertos, y para ello habían empezado preparativos desde la partida de Colón a las Yndias en 1492.

Villalón parece haber estado aquejado de dolencia, comisionando en el maestre de naos y vecino de Bilbao, Juan Sánchez de Arbolancha, el estimar en las cosas marineras, pues según palabras de Villalón «algunas dellas eran e son de calidad que yo no las podria ni puedo saber ni dar en ellas la orden e diligencia que a su servicio de Sus Altezas es complidero»⁽¹³⁾. Hasta entonces también estaban perdidos en el aviamiento de la Armada.

EL INICIO DE LA CRISIS EN 1492.

La Crisis Castellano-Portuguesa se inició un año antes de lo que se ha pensado, como por lo escrito se trasluce. Desde el momento en que se negoció la Capitulación de Santa Fe, ya se ponía en peligro la paz con Portugal. El rey don João, quizás el soberano cristiano mejor informado de la tierra, hacía tiempo que seguía las gestiones llevadas a cabo por Cristóbal Colón en la Corte de Castilla para la realización de su proyecto.

Por lo expuesto y por exponer podremos juzgar lo difícil, largo y doloroso que resultó ser el parto de la famosa Armada de Vizcaya con que Fernando e Ysabel pretendieron mantener en jaque a Portugal.

El paso inicial dado por los Reyes coincidió con la travesía oceánica de Colón. De hecho, el día de la Asunción de 1492 los Reyes expiden una Real Provisión por la cual se daba seguro a todos aquellos que fueren en la carabela Santa Lucía que armaba contra corsarios, los Reyes se justificaban así: «Nos por algunas cosas complideras a nuestro servicio dimos cargo e mandamos a Yñigo de Artieta nuestro vasallo que hisyese segund que hiso vna nao gruesa de dos mill e quinientas botas llamada por nombre Santa Luzia para la poder mandar armar cada e quando que cumpliese a nuestro servicio e bien de nuestros rreynos e proteçion e anparo de nuestros subditos e naturales que navegan por las dichas mares e que entre tanto que asi mandamos armar la dicha nao es nuestra merçed e voluntad quel dicho Yñigo de Artyeta ande e navegue con la dicha nao de mercadoria para la sostener e pertrechar»⁽¹⁴⁾. Y además de mostrar, tan poco corriente interés, y dar protección a Artieta, los Reyes ordenaban al Almirante de Castilla y a las autoridades de la costa de sus reinos: «antes compelays e apremieys a las personas a quien atañe o atañeren e que guardado cumplido esto que Nos mandamos en esta nuestra Carta contenido pues que en ello non rreçiban agravio alguno antes las dichas sus mercadorías yrán mas antas e seguras en la dicha nao que en otra alguna por su grandesa e por yr bien pertrechada e armada e ser nuestra e estar so nuestro seguro e amparo rreal damos por la presente, tomamos e rreçibimos e seguramos a dicha nao y a vna caravela de su conservar...». Los Reyes debieron negociar con Artieta – que era natural de Lequeitio – los preparativos por lo menos el mes anterior, coincidiendo con el momento en que expiden las órdenes para formar la armadilla colombina en Palos. El hecho que la Santa Lucía tuviera el mismo cometido que la Armada que se proyecta el 6 de septiembre, más el eventual nombramiento

de Artieta al cargo de Capitán General de la misma, a la que se incorpora con una nao gruesa que el doctor Villalón califica de «carraca» – y que debía de ser la Santa Lucía – apunta hacia la unidad de propósito entre aquellos primeros preparativos y la salida del puerto de Bermeo de la Armada de Vizcaya el 8 de julio de 1493. Por tanto, la incorporación de la Santa Lucía formaría parte de las primeras medidas que desembocaron en la decisión de encomendar a Villalón y a Quintanilla el aparejar la Armada, el 6 de septiembre de 1492⁽¹⁵⁾. Ese mismo día Cristóbal Colón, que había partido de la barra de Saltes tres días antes, escribió en su Diario un pasaje hasta ahora poco subrayado, que nos aclara sus temores y peligros ciertos de su empresa: «Jueves 6 de septiembre – Partió aquel día por la mañana del puerto de la Gomera y tomó la vuelta para ir a su viaje. Y supo el Almirante de una carabela que venía de la isla de Hierro que andaban por allí tres carabelas de Portugal para lo tomar: debía de ser la invidia que el Rey tenía por haberse ido a Castilla. Y anduvo todo aquel día y noche en calma y a la mañana se halló entre la Gomera y Tenerife»⁽¹⁶⁾. Ello no es de extrañar pues, aquella expedición, de fines oscuros y sospechosos, nació siendo un desafío a los portugueses y una clara vulneración del Tratado de las Alcáçovas. ¿Podía el Rey de Portugal ignorar lo que se preparó en Palos de una forma pública y notoria? era esa reacción, sobre todo en el mar, lo que más temían tanto Colón como los Reyes⁽¹⁷⁾. El Diario de Colón, el 19 de febrero de 1493, da a entender que João II había enviado a sus islas orden de que si los castellanos de Colón trataban de aportar que fueran prendidos, orden que fue mal entendida en la isla de Santa María de las Azores⁽¹⁸⁾. La documentación relativa al inicio de la Armada de Vizcaya coincide, y no de forma casual, con el viaje del Descubrimiento en 1492.

La historiografía colombófila ha desfigurado notablemente el ambiente diplomático luso-castellano relacionado con el Descubrimiento, en el periodo que corre desde la capitulación de Santa Fe hasta el regreso de Colón a Palos once meses después. Se ha dado la impresión de que la empresa patrocinada por los futuros Reyes Católicos era completamente diáfana se hayaba respaldada por el Derecho y se ubicaba en el marco de lo asentado entre Castilla y Portugal en 1479 en las Alcáçovas. Por consiguiente ciertas acciones y reacciones de don João II y de sus súbditos no pasaban de ser capciosas, cuando no premeditadamente hostiles.

Al respecto, puntualicemos. Por un lado, con la posible excepción del título de Señores del Mar Océano que Ysabel y Fernando se atribuyen en la capitulación de Santa Fe – pero no en las providencias que la hacen efectiva –, nada secreto había en torno a los preparativos de la expedición, ni en Granada, ni tampoco en Palos. No existió la intención de mantener el secreto, y si no por otro motivo, por la sencilla razón de que hubiera sido de todo punto imposible lograrlo. La Corte castellana opta por otro camino: publicar la empresa a los cuatro vientos y con ostentación de que se hacía respetando cabalmente el Tratado de las Alcáçovas. El propio Colón da fe de ello en el Valle del Paraíso el sábado 9 de marzo de 1493, al contestar a la protesta formal del Rey de Portugal: «A lo cual respondió el Almirante, que no había visto la capitulación [de 1479], ni sabía otra cosa, sino que los Reyes le habían mandado que no fuese a la Mina ni en toda Guinea; y que así se había mandado a pregonar en todos los puertos de la Andalucía antes que para el viaje partiese»⁽¹⁹⁾. Ahora bien, si la interpretación que Colón y sus poderdantes daban a la capitulación de las Alcáçovas hubiera sido la correcta – es decir, que los derechos portugueses se limitaban a la costa africana al sur de las Canarias – en vez de limitarse al pregón de que el destino del viaje no era la Mina, y a darle al Capitán Mayor de la expedición una carta de creencia, los Reyes de Castilla hubieran podido asegurar por la vía diplomática la conformidad previa del que poco había, fue consuegro suyo, con un salvoconducto portugués para su eventual Almirante. Mas, al contrario, aunque la expedición y sus

preparativos no se mantuvieron en secreto, se hicieron, no obstante, a espaldas de Portugal.

En cuanto a las estipulaciones del tratado, no cabían dudas de que establecía a favor de Portugal una zona de exclusión marítima al sur de las Canarias. El punto controvertible era la extensión de esa zona hacia el oeste: quedó sin definir, pues el tratado no la consideraba, e incluso de modo implícito los negociadores portugueses de 1479 solo habrían tenido en mente la **volta da Mina**, la ruta circular que se acercaba bastante al Brasil.

¿Se podría decir, entonces, que lo que demoraba más allá de la **volta da Mina** no formaba parte de la realidad geográfica de los negociadores de las Alcáçovas? De hecho, sólo en cuanto a la zona de exclusión. Que los portugueses tenían presente el espacio marítimo hasta entonces desconocido lo prueban sus repetidas, aunque infructuosas exploraciones hacia el oeste y noroeste. Y el propio tratado de 1479 se refiere a ese espacio marítimo – y potencialmente terrestre – de forma clara: en lo que no entraba en la zona de exclusión, la navegación era libre conforme al derecho de gentes. La navegación, y se presume, el comercio con estados o pueblos ultramarinos. En cambio, todas las tierras que se descubrieren – aunque fuese por navegantes castellanos – en cuanto colonizables, se entiende, se asignaban a Portugal. La navegación y comercio eran libres, pero la expansión territorial correspondía exclusivamente a los portugueses.

Independientemente de la pretensión de Colón de devenir señor universal y hereditario – bajo la nominal soberanía de Fernando e Ysabel – de todo el espacio incluso entre el meridiano del archipiélago de los Azores y Persia, Siria y el Cabo de Buena Esperanza, la naturaleza subrepticia del título que se atribuyen los Reyes en la capitulación de Santa Fe, de Señores del Mar Océano, y el título otorgado al genovés en documento público y solemne de Virrey y Gobernador, son asaz prueba de que la expedición colombina se armaba y despachaba en franca violación del tratado de 1479, lo que concernía a la toma de posesión de islas y tierras firmes por descubrir: al fin y al cabo, no se puede ser Virrey ni Gobernador sin tierras que gobernar y sobre las cuales ejerciese el señorío Real.

Resulta razonable lo que alguna vez se ha sugerido, que uno de los factores que contribuyeron a que la Corte castellana pospusiera hasta 1492 una decisión en torno al proyecto colombino habría sido precisamente el hecho de que iba en contra del tratado de las Alcáçovas, pudiendo deberse la inhibición de Fernando e Ysabel a razones de política práctica o familiar o, como creía don Manuel Giménez Fernández, a cargos de conciencia de la Reina⁽²⁰⁾.

Gerónimo de Çurita, en su Historia del Rey don Hernando en el Libro I – cap. XXIX –, al tratar del primer momento de la negociación de Tordesillas dice de don Fernando: «El rey por escusar que no se prosiguiese el intento de aquella armada [portuguesa] y por más justificarse porque parecía algo recio que teniendo el rey de Portugal aquellas islas se le señalasen tan estrechos los límites que no pasasen de cien leguas, respondióle por su parte que holgaría que aquello se viese y determinase por justicia porque a cada uno de ellos se diese lo que le perteneciese; y era contento que esta diferencia se decidiese por el Papa o por algunos cardenales o otras personas extranjeras o de los reinos de Castilla y Portugal; y ofrecía que daría rehenes para estar a lo que fuese juzgado»⁽²¹⁾.

En resumidas cuentas, los Reyes de Castilla sabían, que al dar su respaldo a Colón infringían la paz de las Alcáçovas, y en previsión de los problemas que iban a surgir con Portugal y simultáneamente con los preparativos colombinos encargaron a Yñigo de Artieta la fábrica de la nao **Santa Lucía**, y a renglón seguido dieron comisión a los Consejeros Quintanilla y Villalón para que dieran comienzo al proyecto de la Armada de Vizcaya. Que en ambos casos se pretendiese actuar contra corsarios y piratas es comprensible, pues en agosto-septiembre de

1492 no se iba a señalar a Portugal como el enemigo contra el cual se armaba. La Real Cédula de 27 de marzo de 1493, ofrece la supuesta razón: «haser çierta armada que hande por las mares de nuestros Reynos segurado a nuestros subditos e naturales que navegan por ellos los quales resçibyan muchos dannos de los cosarios e ladrones para que non los resçiban mas...»⁽²²⁾. Lo que debería llamar la atención, más bien, es que Quintanilla y Villalón esperaron hasta principios de marzo de 1493 para trasladarse al Cantábrico y agilizar los preparativos de la Armada.

LAS CONSECUENCIAS DE LA CARTA DE BAYONA. DON JOAO DESEA LA PAZ

La Armada no corría prisa hasta que el regreso de Colón de sus Yndias se hizo inminente. Y a juzgar por lo que apunta en su Diario el viernes 19 de octubre, habría planeado regresar en abril: «yo no curo así de ver tanto por menudo, porque no lo podía facer en cincuenta años, porque quiero ver y descubrir lo más que yo pudiere, para volver a Vuestras Altezas, a Nuestro Señor aplaciendo, en abril».

Es decir, unos cinco meses dedicados a la exploración, para hallarse de vuelta pasado ya el invierno, con tiempo más favorable en aguas europeas. Resulta lógico pensar, que Colón habría indicado a los Reyes una fecha tentativa y aproximada para su regreso, y esa fecha habría sido «en todo el mes de abril». Y si así fuese no corría especial prisa el apresto de la Armada hasta fines del invierno.

Ahora bien, la Cédula del 2 de marzo remite a «otra nuestra Carta». Estimamos que esa habría sido despachada a Vizcaya y Guipúzcoa en enero o febrero, con la exigencia del empréstito forzoso, pero sin plazo para saldarlo. El envío de la Cédula de 12 de marzo, con la promesa de pagar dentro de dos años, implica una concesión un debilitamiento de la actitud asumida por la Corona originalmente, no sólo a causa de la resistencia que comenzaba a surgir – y que en todo caso había sido previsible – debido a que de momento se presentó una especial urgencia: se trataba de la arribada a Bayona de la carabela «Pinta» al mando de Martín Alonso Pinzón, posiblemente hacia el 25 de febrero⁽²³⁾. Sabemos que envió a Barcelona, a don Fernando y a doña Ysabel, una carta, que se encuentra extraviada, que los Reyes le contestaron a vuelta de correo. Era obligación de todo Capitán del Rey el notificar a los Reyes de su arribada. Así, en el segundo capítulo de su juramento y pleito homenaje, Yñigo de Artieta y sus Capitanes de la Armada de Vizcaya juran que en cuanto a sus acciones «lo harán saber a Sus Altezas lo más aína que pudieren por sus cartas e mensajeros»⁽²⁴⁾.

Fue tal la importancia, el eco que produjo la relación de Pinzón, – la primera que llegó a manos de Fernando e Ysabel – que, aun cuando su contenido se mantuvo en secreto y no se divulgó, años después el Cronista de Aragón, Jerónimo de Çurita, no menciona los informes de Colón sino alude a Martín Alonso, cuando relata la primera embajada enviada por los Reyes a Lisboa con el fin de tratar el tema del Descubrimiento: «y antes que Ruy de Sande llegasse a Barcelona, auian ya embiado el Rey y la Reyna a veynte y dos del mes d Abril, a Lope de Herrera Contino de su Casa al Rey de Portugal... Con este cauallero le declararon, **que auia llegado por vna Carauela, de las que fueron con Colon, que aporto a la costa de Galizia, como auia hallado las Islas y tierra que yua a descubrir:** y que eran pobladas de gente muy dispuesta para se conuertir a nuestra santa Fe Catholica...»⁽²⁵⁾. La Carta de Pinzón, debió escribirse bajo efecto de la euforia, pues era Pinzón y no Colón quien parecía entender más de geografía asiática y haber conocido el libro de Marco Polo⁽²⁶⁾. Por tanto los Reyes debían

creer que habían alcanzado las playas de Cipango. Seguramente la misma relación de Martín Alonso, al informar a Sus Altezas de que habían quedado allende los cristianos del Fuerte y Villa de la Navidad, habría sugerido la imperatividad de organizar una armada gruesa para la defensa de cualquier posible ataque proveniente de Portugal. El enfado del Príncipe Perfecto por la violación de las paces, y su inmediata reacción de desalojo de los castellanos de esas islas que eran «de su conquista», era fácil de imaginar. No olvidemos, tampoco, que Martín Alonso Pinzón no era amigo de los portugueses, y que los de Palos eran conocidos enemigos de los súbditos de don João II⁽²⁷⁾. Sería absolutamente inverosímil que Martín Alonso no pensase en ello, ni considerase que el propio Almirante podía ser capturado en el mar, ni que la propia noticia de su arribada a Bayona, puerto fronterizo con Portugal de gran tráfico, objeto de disputas entre las dos coronas y que habían quemado los portugueses no hacía mucho, no llegara al vecino reino lusitano⁽²⁸⁾. La noticia del descubrimiento corrió como pólvora por la costa gallega; Juan de Moguer, en la probanza del Fiscal de 1515 en Lepe, «dixo que no la sabe mas de quanto le oyo dezir a muchas personas en las yslas de Bayona y en Galizia» y que «oyo dezir lo contenido segund dicho tiene en las yslas de Bayona quando los dichos navios vinieron de descubrir»⁽²⁹⁾. El padre García Oro, describe esas aguas por entonces: «en la costa pululaban los corsarios que tenían sus madrigueras en las Islas Cíes». Además, los habituales corsarios en el litoral gallego, eran de Palos, de Moguer y de Huelva, sin faltar los vascos y la cooperación de la población local en muchos casos. Con sus carabelas armadas, merodeaban y asaltaban las naves con dirección hacia Portugal, el Mediterráneo, el Atlántico Norte e, incluso, los mismos puertos gallegos⁽³⁰⁾. La situación estratégica de las «yslas de Bayona», en la ruta mercantil marítima hacia el sur, hacía de ellas un excelente escondrijo para acechar presas, como escala para reparar barcos y aviarse de pertrechos. Juan Manzano ha estudiado y descrito el perfil de los Pinzón, empresarios, marinos y hombres de su época, que se movían entre la legalidad y la ilegalidad. Podían embarcar mercancías como practicar el corso sin mayor diferencia. Bien conocidos en el medio marino, el arribo feliz a Bayona de Martín Alonso fue difundido de puerto en puerto; es difícil pensar que a los vascos no hubieran llegado noticias concretas, cuando un buen número de vizcaínos y cántabros figuraron en la tripulación del Primer Viaje⁽³¹⁾.

También el Rey de Portugal se debió enterar por su red de espías mercaderes, y sabemos, de un partido filoportugués en la misma Bayona, cosa que se debió acrecentar a partir de 1479. La comunidad portuguesa en Bayona y en Tuy, aunque mal documentada, debía ser importante a fines de siglo. Así que la noticia de la arribada de la Pinta, proveniente de las Yndias, habrá alcanzado la Corte de Fernando e Ysabel, posiblemente, a la vez, sino más tarde, que la del Príncipe Perfecto.

Más de un correo debió llevar mensajes entre Barcelona y Bayona desde el fin de febrero hasta la partida de la Pinta para Palos, casi a mediados de marzo de 1493⁽³²⁾. Los Reyes debieron atender con avidez la Relación «de Bayona» y empezaron a proveer inmediatamente sobre las cosas de Yndias. Y ese temor a una reacción portuguesa quedó recogida en la Real Cédula de 27 de abril del mismo año, que se encuentra en el Archivo de Lequeitio, «que pongan luego en obra el haser de la dicha armada pues el tienpo es conveniente para ello». Ciertamente, los Reyes no se referían a la climatología.

Doña Alicia Gould fue la primera persona que dio a conocer un asiento del tesorero de la Reyna, Gonzalo de Baeza que, a pesar de ser escueto, revela el alboroto que provocó en Galicia la noticia del buen suceso del viaje de Martín Alonso: «Por vna nomina de la Reyna, fecha 12-IV del dicho año [1493], 18.100mrs., quel dicho thesorero dio e pago por mandado de

Su Alteza, a ciertas personas, que de yuso seran contenidas, en esta manera: A Juan Castellano, que fue a Sevilla e a su arzobispado e a otras partes, con prouisiones e cartas de Sus Altezas, para que no se sacasen cauallos ni armas fuera del reyno... A Chistobal Sanchez de Villareal, que fue a los obispados de Badajoz e Çibdad Rodrigo, con otro tal despacho... A Françisco de Almenara, que fue al obispado de Çamora e a los condados de Benavente e de Aluade Liste e a otras partes sobre esto mismo... A Pedro de Tavira, que fue a Galiçia, con otro tal despacho, e para que no fuesen ningunas personas a las Indias sin liçençia de Sus Altezas... A Diego de Badajoz, que fue a los obispados de Burgos e Calahorra e Lipuzqua e Vizcaya con otros semejantes despachos...»⁽³³⁾. Pero éste importante asiento del tesorero Baeza requiere más atención. Los obispados de Burgos y Calahorra no son territorios jurisdiccionales distintos de Vizcaya. El Condado de Vizcaya era parte de la diócesis eclesiástica de Calahorra, con la salvedad – según nos informó Roberto Hernández Gallejones, Archivero Municipal de Portugalete – de las Encartaciones, que dependían del Obispo de Burgos⁽³⁴⁾. Y hacemos esta primera observación porque fueron ésos territorios, con Guipúzcoa, los que financiaron «el préstamo» para la Armada de Vizcaya. Se trata de una misma realidad geográfica.

La segunda observación, que resulta particularmente reveladora y que es la parte del asiento hasta ahora despreciada, es la relacionada con la prohibición de sacar caballos y armas del reino. La Real Provisión fue enviada «a Sevilla e a su arzobispado e a otras partes..., a los obispados de Badajoz e Çibdad Rodrigo, ... al obispado de Çamora e a los condados de Benavente e de Alua de Liste e a otras partes ...» Y quien trace una raya entre los citados territorios descubrirá que coinciden con la frontera castellano-leonesa con Portugal. Y tomen nota aquellos que crean que tal prohibición de sacas era corriente en el reinado de Fernando e Ysabel: no antes de la Real Pragmática de 2 de mayo de 1493, fecha en Barcelona, que ordena que sólo puede tener mula el que tenga caballo; que de tener una sola bestia, sea caballo; que se conserven las armas, y que no se saquen caballos y armas del reino⁽³⁵⁾. La Carta de Bayona, relación escrita por Martín Alonso, perdida hasta el día de hoy, dejó al descubierto – pues aquellos preparativos no podían mantenerse en secreto – el desafío de Ysabel y Fernando al status establecido en 1479 con el Reino de Portugal.

En Portugal, João II debió recibir tal noticia con inquietud, pues tales prohibiciones sólo se hacían entonces en víspera o en estado de guerra. Aquello no correspondía a trato de hermanos y eran estas sospechas fundadas en «agravos e desfavores». Piénsese que el 19 de enero de 1493 se había firmado el Tratado de Barcelona, que implicaba paz y alianza entre el Rey de Francia y los de España, devolviendo el primero los condados catalanes de la Cerdaña y el Rosellón. Es decir, no había guerra con los franceses ni en mar ni en tierra.

La voluntad del Príncipe Perfecto, con todo, era la de llegar a un acuerdo, pues en las Instrucciones del 8 de marzo de 1494, que dio a sus negociadores con Castilla les indicaba: «que la mar en que las dichas islas están e fueren halladas, se parta e marque entre Nosotros en alguna buena, cierta y limitada manera» ⁽³⁶⁾. A pesar que miembros del Consejo Real portugués le aconsejaron, en el Valle del Paraíso dar muerte a Colón El-Rey no quería crear un casus belli con Castilla.

No olvidemos al fin y al cabo que si bien los trágicos acontecimientos en el seno de la familia Real tuvieron repercusiones internacionales negativas, había sido João II, como Príncipe, el principal promotor de las capitulaciones de las Alcáçovas, acuerdo equitativo en que a cambio de la renuncia portuguesa a la Corona de Castilla y a las Canarias, Ysabel y Fernando se inhibían en cuanto a la expansión ultramarina; desde entonces El-Rey no dejaba de buscar la concreción de un pacto matrimonial – con o sin las Canarias como dote – política

que finalmente tuvo por desenlace feliz la boda del Príncipe dom Afonso con la Infanta doña Ysabel. La trágica muerte del Príncipe, además de sus implicaciones políticas, fue un durísimo golpe emocional para El-Rey y la reina Leonor, y la pérdida se hizo más dolorosa aun con la vuelta a Castilla de la Princesa viuda, a la que llegaron a querer como hija propia. Había pasado desde entonces poco tiempo, y no había razón para que la disposición amistosa del soberano portugués tuviera motivos para cambiar en sus relaciones con la Prima castellana, a quien había incluso auxiliado en la guerra de Granada.

Es sólo a mediados de abril de 1493, hallándose la Corte en Torres Vedras, que el Consejo Real de Portugal provee para armar una flota de guerra, «e grossamente», según escribe Ruy de Pina. Esta armada estará a cargo de don Francisco de Almeida el cual, por cierto, había combatido en las filas castellanas contra los moros de Granada. Y si consideramos, que Fernando e Ysabel habían comisionado a Yñigo de Artieta unos diez meses antes, que Quintanilla y Villalón llevaban siete meses con el cargo de levantar una armada, y que desde el 2 de marzo de 1493 la Corte castellana insiste más y más en la rápida ejecución del proyecto, la relación de causa y efecto no podría observarse más diáfananamente excepto – lo que concierne la interpretación tradicional – no hay que poner el carro delante de los caballos.

Con anterioridad, el 5 de abril, había partido de Torres Vedras el enviado especial de João II para tratar con Fernando e Ysabel la cuestión del viaje de Colón. El embajador era Ruy de Sande, por entonces Alcalde Mayor de la mencionada villa, pero hombre de confianza de El-Rey, el mismo que había llevado a feliz término las negociaciones para el matrimonio del Príncipe dom Afonso con doña Ysabel, por lo que no era un desconocido en la Corte castellano-aragonesa.

Sande llegó a Barcelona a fines de abril. En el transcurso de las aproximadamente tres semanas que tomó su desplazamiento, pudo haber recibido instrucciones adicionales. Traía una propuesta de avenencia que modificaba el tratado de las Alcaçovas a favor de Castilla, y que consistía en dividir el Globo entero en dos zonas de expansión exclusiva: a Portugal le tocaría todo el sur del paralelo meridional de las Canarias, y a Castilla todo el norte. Esto no era la interpretación que João II le daba a la capitulación de 1479, como hay quien lo sostiene obstinadamente, sino una concesión razonable y hasta generosa, de parte de la potencia perjudicada por el infractor de aquel tratado no denunciado y validado por la Santa Sede.

Además de esta propuesta, sabemos por Jerónimo de Çurita, que Sande traía otra encomienda: «Procuró de auer licencia de sacar algunas cosas vedadas que el Rey de Portugal dezía auer menester para su passaje que entendía hazer allende: porque con este color dissimuló lo de la empresa quería seguir en el mismo descubrimiento de Colón; y pidía que los naturales del reyno de Castilla y León, y Aragón no fuessen más a pescar al Cabo de Bojador, hasta que se determinasse la justicia. Y respondieron que assy lo proveerían»⁽³⁷⁾.

El ducho diplomático portugués, con gran astucia y cortesía, dejaba caer el tema de las sacas vedadas para obligar a los monarcas castellanos a justificarse, después de no haber logrado convencerlos que aceptasen el sensato reparto de zonas de influencia propuesto por don João. Pero Ruy de Sande no regresó a Lisboa con las manos vacías: pudo comprobar que Fernando e Ysabel no reciprocaban la actitud pacifista, de hecho amistosa e inclinada a concesiones que mantenía el Rey de Portugal. Muy al contrario, los Reyes de Castilla se mostraban hostiles, intransigentes, casi prepotentes, en buena medida por haberse dejado impresionar por los sueños y fantasías desquiciadas del antiguo lanero de Saona, el cual, durante su permanencia en Barcelona, y luego desde Sevilla, prácticamente inspiraba la política portuguesa de los soberanos. A esta influencia del Almirante y Virrey de las Yndias hay que añadir la euforia

por la reciente anexión de Granada, unos multifacéticos entendimientos con el nuevo Papa, una política continental y mediterránea de mucho vuelo, y en este marco, en particular, el acuerdo con Francia logrado mediante el Tratado de Narbona de 8 de enero de 1493, que implicaba la devolución del Rosellón.

El pacto con Francia tuvo una influencia decisiva en la política castellana frente a Portugal, como lo experimentó Sande. Y, aunque poco después volvieron a turbarse las relaciones con Carlos VIII, pronto se superaron los malentendidos, culminándose este acercamiento con la solemne entrada de Fernando e Ysabel a Perpiñán el 11 de septiembre, por lo que fracasó también la segunda embajada enviada por João II, integrada por Ruy de Pina y el doctor Pedro Diis. Mas entretanto El-Rey había podido pulsar las pretensiones del Reyno vecino mediante las arrogantes exigencias, a manera de ultimatum, del contino Lope de Herrera, enviado a Lisboa por los soberanos castellanos poco antes de que Sande llegase a Barcelona. En cuanto a lo que se tramitaba – y tramaba – en Roma, el Cardenal Protector de Portugal, don Jorge da Costa, habría enviado noticias de todo a la Corte portuguesa.

Al Príncipe Perfeito no se le dejaba otra alternativa que mostrarse y mantenerse firme, y darle tiempo al tiempo.

No seguiremos aquí las incidencias de las prolongadas negociaciones luso-castellanas. Baste decir, que a fines de 1493 Alejandro VI despacha la confiscatoria Bula *Dudum siquidem*, cuya recepción por Fernando e Ysabel marcaría la marea alta de las pretensiones de esa Real pareja a expensas de Portugal. A partir de entonces las aguas comenzaban a volver a su cauce. Portugal no cedía, el Almirante de las Yndias se hallaba desde principios de mayo de 1494, perdido e incomunicado de su China – la isla de Cuba – y sobre todo, en materia de política italiana Fernando y Carlos VIII avanzaban rápidamente hacia una inevitable colisión. Es en ese marco, con ese trasfondo, que los plenipotenciarios de Portugal y Castilla se reúnen en Tordesillas. Prevalece la sensatez, el deseo de mantener la paz, la disposición para transigir, más los superiores conocimientos cosmográficos de los procuradores lusitanos.

Por cierto, en Tordesillas no se habla de Bulas, ni tampoco de Armadas. El Tratado firmado el 7 de junio confirma la paz de las Alcáçovas, con las modificaciones que conocemos.

Durante los once meses inmediatamente anteriores la posibilidad de guerra, sobre todo naval, entre Castilla y Portugal, era una realidad conocida por todos, que la propia existencia de la Armada de Vizcaya evidenciaba. Empero, dos semanas después de firmarse la concordia – aun antes de la ratificación de Tratado –, con fecha de 21 de junio de 1494, Don Fernando y doña Ysabel escriben a fray Hernando de Talavera, Arzobispo de Granada y Confesor Real: «Ya sabeys como las cosas con portogal estan asentadas y non ay neçesidad de tener mas por agora el armada de vizcaya y por eso nos escreuimos a don Juan de fonseca que la despida...» El mismo día escribían a Fonseca en iguales términos, y también a Yñigo de Artieta, aunque a éste sólo le decían: «Nos escriuimos a don Juan de Fonseca Arçediano de Seuilla del nuestro Consejo que de nuestra parte vos hable algunas cosas que vos dirá asy sobre el despedir desa armada como sobre la paga della».

No es necesario recordar, que Juan Rodríguez de Fonseca había sido el alma, motor y cerebro del despacho de la flota colombina del Segundo Viaje. El 7 de agosto los Reyes escriben a don Juan Rodríguez de Fonseca: «Vimos vuestras letras que con este correo nos enbiaste y çerca de lo que toca a la armada de la carraca e otras naos que con ella estauan que despedistes, vimos todo lo que sobre esto nos escriuistes y muy bien nos paresçe todo aquello.»

Sin embargo, la Armada no sería finalmente disuelta: «Y antes que vuestra carta viniese auíamos acordado por algunas cosas conplideras a nuestro seruicio de no mandar despedir la

dicha armada saluo que estouiese como hasta aqui ha estado. Visto todo lo que vos desys nos ha fecho mas refirmar en ello enbiad luego con los capitanes y desydles que nos queremos seruir dellos como hasta aqui e dadles esta carta que para ellos vos enbiamos»⁽³⁸⁾. Por tanto la Armada de Vizcaya seguía siendo operativa. Los Reyes habían organizado una armada cuya misión inquietante, lejos de ser pacífica, había constituido una amenaza a la seguridad portuguesa: de sus puertos, de su trato y comercio, de sus mares. Había sido concebida como el instrumento con que se haría trazo la concordia de 1479, para darles a Fernando e Ysabel las fabulosas riquezas de las opulentas Yndias de Cristóbal Colón.

En todo caso, los Reyes de Castilla, León, Aragón, Granada y Sicilia se equivocaron en sus cálculos al subestimar a Portugal, lo mismo a su rey. El tratado del 7 de junio de 1494 puso fin al episodio. No así a la Armada de Vizcaya, pues surgió providencialmente un nuevo enemigo: Francia.

Poco después, sucedió un hecho recogido en un pasaje de la Historia del Rey don Hernando, de Çurita, referente a la embajada de Alonso de Silva ante el Rey de Francia el año 1494, que hasta el día de hoy no hemos visto citar en las obras dedicadas al Descubrimiento y sus consecuencias. Como todo lo que utilizó el aragonés por fuentes, debe ser cierto. «Y un domingo que fue a 27 de julio le habló en presencia del señor de Clarius y del senescal de Belcaire y el rey le respondió: – Ahora embajador al rey y reina de Castilla mis hermanos yo no les demando parecer en esto de Nápoles sino como a mis amigos y aliados para que me den la ayuda que les envié a pedir con mi embajador, porque a esto ellos me son obligados y yo a ellos contra todas las personas del mundo. A esto replicó don Alonso que como el rey y reina sus señores tenían tanto celo a las cosas de Dios y habían alcanzado en el mundo tanta autoridad con ir siempre sobre lo cierto querían ahora que él diese razón donde debiese cómo iba a aquel reino como a cosa suya, porque su justificación lo sería del rey y de la reina sus señores delante de Dios y del mundo. (Réplica del Rey de Francia) Tenía aquel príncipe cierta agudeza con artificio y estaba para esta plática muy prevenido del Senescal. Y entonces dijo a don Alonso: – **Ahora veamos si el rey de Portugal estuviese en guerra con Castilla y los navíos del rey y de la reina mis hermanos viniesen a mis puertos y allí no les diese recaudo de las cosas necesarias, cumpliría yo con la hermandad que con ellos tengo?** (Respuesta del embajador) Don Alonso le dijo que si Portugal moviese la guerra a Castilla si conviniese a los reyes sus señores le llamarían; y así ellos irían en persona a cualquier necesidad que el tuviese en su reino o con sus comarcas, o enviarían al príncipe su hijo; pero que si ellos moviesen guerra a Portugal voluntariamente, si el rey de Francia quisiese hacer de su gentileza algo demasiado, por lo capitulado, no le tendrían por obligado sus altezas»). La Armada, era de pronto traída a colación, el recuerdo de la crisis marítima entre Castilla y Portugal servía de mampara para encubierta sino subliminalmente señalar el temor de Francia por la presencia de Arteta en el escenario italiano. Era el Mediterráneo donde entraría en acción.

Al año siguiente estando en septiembre el Rey de Portugal en las Alcáçovas, recibió al embajador don Alonso de Silva quien en nombre de don Fernando le invitó a entrar en la liga contra el Rey de Francia «pero el rey de Portugal, que era tan agudo y recatado cuanto valeroso y estaba ya muy doliente de hidropesía y era de su condición natural muy sospechoso, lo rehusó tan descubiertamente como antes, y no quiso declararse en aquella confederación... y que él se hallaba en tal estado que era amigo de todos, y si por algún respeto la había de querer era por razón de aliarse con el rey y reina de Castilla: y que estaba tan unido en amor y deudos con ellos que no era menester para ello nuevas prendas... Públicamente decía que

el Papa no tenía obligación alguna ni le era encargo porque su antecesor le había concedido cosas que él no había querido otorgar que eran bien pequeñas y justas; y venecianos eran sus amigos y les había hecho buenas obras y que ellos las reconocían y le llamaban su protector, y estaba en gran conformidad con el duque de Milán... allende de esto decía que el Rey de Romanos era su primo y de ambas partes se había confirmado más aquel deudo con obras como era justo. Y que el rey de Francia le había enviado a decir buenas palabras. Y lo que el más deseaba era paz entre los príncipes...»⁽³⁹⁾. Según Çurita movía al rey de Portugal el interés que tenía en que Castilla reconociera a don Jorge como su heredero, «y casarle en la casa de Castilla con una de las infantes», pero su muerte le impidió llevar a cabo sus planes.

LA RESISTENCIA FORAL

Pero el armar aquellos barcos tuvo enormes repercusiones en las Vascongadas que hasta hoy no han sido suficientemente subrayadas. Ya hemos visto como, para financiar la Armada, don Fernando y doña Isabel deciden hacer una derrama entre la ciudad de Burgos, Condado de Vizcaya con las Encartaciones y provincia de Guipúzcoa, si bien, disfrazando la misma bajo la forma de un empréstito que los Reyes prometen pagar en dos años, cuando «se de forma de donde e commo se ha de pagar e sostener la dicha armada el tiempo que conviniere». Pero los lugares de las Encartaciones no estaban dispuestos a pagar los 333.000 maravedis que les habían asignado en el repartimiento, lo que dió lugar a ciertos alborotos y escandalos, dando poder Sus Altezas, a 23 de junio de 1493, a Alonso de Quintanilla, el doctor Villalón y al Corregidor de Vizcaya, Vela Núñez, para adoptar las medidas que fuesen precisas para cobrar el repartimiento. Asimismo, ordenaban hacer pesquisa para averiguar quienes habían sido los causantes de tales alborotos y habían dejado de pagar el emprestito y «a los que hallaredes culpantes por la dicha pesquisa los prendades los cuerpos e secrestedes todos sus bienes muebles e rrayses en poder de buenas personas llanas e abonadas e contiosas e proçedades contra los tales contra sus bienes a las mayores penas çiuiles e criminales que fallaredes por fuero e por derecho»⁽⁴⁰⁾.

Toda esta situación no era nueva para el Contador Mayor, Alonso de Quintanilla, ni era la primera vez que las villas y lugares del condado de Vizcaya con las Encartaciones, se sublevaban ante el intento, por parte de los Reyes Católicos, de hacerles pagar emprestito, en contra de sus privilegios, por los cuales los habitantes de estos lugares estaban exentos «de todo pecho i trebuto e señalada e espeçialmente de los dichos enprestydos». Años antes, Hernando del Pulgar, al referirse a la Armada que los Reyes mandaron hacer cuando en 1481 los turcos se apoderaron de la plaza de Otranto, hace memoria como se comisionó para su armamento a Alonso de Quintanilla junto al provisor de Villafranca, Juan de Ortega, también recurrieron entonces al Condado de Vizcaya, provincia de Guipúzcoa y a las Behetrías de Burgos para financiar la empresa⁽⁴¹⁾. Y como ocurriría doce años más tarde con la Armada de Vizcaya, se dificultó la ejecución de la misma apelando a los privilegios que estos lugares tenían desde tiempo inmemorial. Aunque la realidad es que tal razón sólo era una excusa, pues unos se oponían «porque no les daban cargo, otros porque no eran recebidos sus votos, otros porque no se contentaban con los gages e sueldos que les daban, e otros porque no querían dar sus naves para la armada». Pero cualquiera que fueran los motivos, el hecho es que estas villas se levantaron, y Alonso de Quintanilla y el provisor de Villafranca llegaron a temer por sus vidas,

pero consiguieron aplacar a los pueblos diciendoles, «que ellos no venían a quebrantarles sus franquezas, mas venían a gelas guardar mejor que fasta aquí les habían seydo guardadas. E que dixese ellos lo que recelaban... e que les ploguiese considerar quan santa era la negociación que ellos traían, e otrosí los grandes estragos e derramamientos de sangre que los turcos habían fecho... e la grande neçesidad en que toda la cristiandad estaua de resistir aquel enemigo» y que ellos tenían especial obligación porque «eran mas sabios en el arte de navegar, e esforçados en las batallas marinas» y que debían tomar ejemplo de otras naciones «especialmente los portugueses, los quales aunque de reyno pequeño, e caydos e vencidos de las querras e estragos que padeçieron en Castilla, pero que habían fecho armada e yvan con ella en seruiçio de Dios e de su rey, e honrra de su tierra. – E si vosotros podéis sufrir que los portugueses con tanta honrra vayan en la prosecución desta santa demanda, e vosotros castellanos más en número, más poderosos, más esforçados, e mucho más diestros en la arte del navegar acordáys quedar holgando en vuestras casas, quedad, señores, enhorabuena»⁽⁴²⁾.

Cuando en 1493 se manda hacer el repartimiento para la Armada, habían transcurrido cuatro años desde que los Reyes dieran una Carta a los labradores censuarios del Señorío sobre el estado de su rentas; pero es en este momento, en que se necesita dinero para la armada, cuando el Tesorero Mayor de Vizcaya, Juan de Porras, les requiere para que cumplan el mandato real, con ello podían recibirles en cuenta el repartimiento que distribuyeron a los labradores de Abaliano, Cilonis, Barrica, y solares de los sayones de Unda, Idolis y Arguena, o si no los maravedíes a que ascendía el repartimiento. Los labradores se quejaron porque decían que eran pobres y que los encabezamientos eran demasiado elevados en relación a otras merindades. Juan de Porras prometió hacer averiguaciones sobre la cuestión y dar solución al problema. Sin embargo, en junta celebrada a 16 de julio, fue recusado porque se entendió que era parte interesada; el tesorero Porras tomó por su asesor al licenciado Juan Sáez de Salcedo, de tal modo que ambos debían, de común acuerdo, indagar cuantas fogueras labradoriegas existían en Vizcaya y, sabido esto, hacer nuevo repartimiento que debería ser confirmado por los contadores mayores. Este se hizo a 20 de septiembre en el hospital de Bilba ante Porras y Salcedo, estando también presentes los procuradores de las Merindades del Señorío. La Armada de Vizcaya se encabezó en Bermeo, allí se verificaron alardes, ajustes, requisas y demás cosas necesarias⁽⁴³⁾.

La mayor oposición a contribuir en el empréstito se produjo en las Encartaciones, donde en julio de 1494, los alborotadores continuaban sin pagar lo que les correspondía, que conforme a la costumbre era una sexta parte de lo repartido en la Junta de Guernica. Alegaban que aquel repartimiento violaba la libertad de la tierra, aunque fueron muchos los que fomentaron la revuelta buscando sus propios intereses. Ya hemos visto como se habían producido algunos alborotos contra el Corregidor de Vizcaya, Vela Nuñez, por parte de los moradores de las Encartaciones, que no estaban dispuestos a contribuir en el empréstito para la Armada. Y el 23 de junio de 1493, los Reyes daban poder al dicho corregidor, a Alonso de Quintanilla y al doctor Villalón para cobrar el empréstito en estos lugares. El doce de julio, don Fernando y doña Ysabel, envían al contino Lope de Vera para que haga pesquisa sobre los alborotos y escandalos, averigüe quienes instigaron la rebelión, y los prenda y lleve «ante Nos en la nuestra Corte e entregadlos a los nuestros alcaldes de la nuestra Casa e Corte e secrestad los bienes de los que hallaredes culpantes en lo susodicho»⁽⁴⁴⁾. Lope de Vera hizo la pesquisa y emplazó a algunas personas relacionadas con los escandalos, pero a pesar de las penas impuestas para el caso de que no compareciesen, aquellas no se presentaron. Y en diciembre se las emplazó de nuevo requiriendolas para que compareciesen ante el Real Consejo por haber incurrido en

las dichas penas y para que tomaran traslado de la pesquisa e hicieran las alegaciones que creyesen oportunas. Advirtiéndoles que de no hacerlo se les tendría por rebeldes⁽⁴⁵⁾.

Finalmente se presentaron los emplazados, los cuales alegaron que si no habían pagado había sido por defender la libertad de la tierra y «non avian fecho el dicho escandalo ni alboroto ni avia pasado con otra parte tanto como contra ellos se avia puesto», todo ello fue visto y oído en el Consejo «e vistas las pesquisas e oídos sobrello por quanto en su absençia de los que asy por la dicha pesquisa paresçen culpados no se pudo notificar el cargo que tenian ni se pudo proçeder contra los vnos syn proçeder contra los otros fue acordado que deviamos proçeder en nuestra corte contra Ochoa de Salazar cuya es la villa de San Martin e contra Ochoa de Salazar prebostes de Portugalete»; por esta razón el seis de septiembre de 1494, los Reyes Católicos dieron comisión a García de Cotes, corregidor de Burgos, para que hiciera una nueva pesquisa y quitase sus varas y oficios a aquellos que encontrase culpables⁽⁴⁶⁾. Pero la cosa no terminó aquí, en febrero de 1495, Sus Altezas hubieron de dar una nueva provisión para que García de Cotes averiguase quienes continuaban ejerciendo su oficio a pesar de haberseles prohibido, y tomase las medidas para que se cumpliese la suspensión⁽⁴⁷⁾.

También, protestaron contra el empréstito, las tierras de Ayala, Urcabustaiz y el valle de Arrastaria, pues decían no estar obligadas al pago del mismo porque tales tierras eran independientes de la Hermandad de Alava, estaban aforadas al Fuero de Ayala desde tiempo inmemorial y sus moradores gozaban de exención de cualquier tributo, y muy especialmente del pago de empréstitos, por privilegio dado por Juan I. A estos razonamientos añadían el de que se trataba de tierras muy pobres que sólo seguían pobladas gracias a estas exenciones.

El valle de Arrastaria y Urcabustáiz no eran tierra de Ayala, pero al igual que esta, pertenecían al señorío de los Pérez de Ayala en esta época; se ha discutido sobre el ámbito territorial en que se aplicó el Fuero de Ayala. Uriarte Lebario defiende que su vigencia se limitó a la tierra de Ayala propiamente dicha, no teniendo efecto en otros dominios de la Casa de Ayala, ya que de haberse otorgado este Fuero al valle de Arrastaria y a Urcabustáiz, existiría memoria de su aplicación en dichos lugares y, además, se trataba de comarcas perfectamente diferenciadas de la tierra de Ayala⁽⁴⁸⁾. Sin embargo, los documentos de 3 y 4 de julio de 1493, parecen demostrar lo contrario⁽⁴⁹⁾. En el primero de ellos, los Reyes Católicos ordenan a Alonso de Quintanilla y al doctor de Villalón que averiguen si son ciertas las razones que da el procurador de las tierras de Ayala y Urcabustaiz, que habla en nombre de ambas tierras al mismo tiempo, por las cuales, estos lugares, no deben ser obligados a pagar el empréstito. Los motivos eran los mismos, tanto la tierra de Ayala como Urcabustaiz, recibirían gran daño si se hiciera repartimiento contra sus concejos y vecinos «porque las dichas tierras de tiempo ynmemorial aca los vesinos e moradores dellas dys que han seydo e son libres e esentos de todo pecho i trebuto e señalada e espeçialmente de los dichos enprestydos por prebillejos de los rreyes antepasados nuestros progynitores espeçialmente por sentencia que sobre ello mando dar el señor Rey don Juan de gloriosa memoria nuestro vysabuelo», parecen ser los mismos privilegios los que tienen las dos comarcas.

Por lo que se refiere al valle de Arrastaria, en el documento de 4 de julio, vemos que, como dice Uriarte, esta comarca tenía su propia junta y personalidad distinta a la de la tierra de Ayala. Esto no significa que no se aplicara el Fuero, y así se alega por la Junta de Arrastaria que dice que «las aldeas del dicho valle de Arrastaria del tiempo-ynmemorial aca dyz que estan juntas e aforadas al fuero de la tierra de Ayala e han usado e usan de los priuilegyos della por lo qual dys que non fueron nin son tenidos al dicho enprestido». También se dice como en tiempos de Juan I, en virtud de una información que se hizo, fueron reconocidas las exenciones

tributarias de las que ya venían gozando estos concejos y fueron aforados al Fuero de Ayala, y que si llegara a cobrarse el empréstito estas aldeas se despoblarían, pues son muy pobres y si están habitadas es sólo gracias a sus privilegios y libertades.

Como los de la tierra de Ayala y los de Urcabustaiz, también los de la Junta de Arrastaria, niegan la competencia del Provincial y Diputados de la ciudad de Vitoria y de la provincia de Alava para hacer repartimiento contra aquellas comarcas aforadas en el empréstito hecho para pagar la Armada. Ya en 1463, Ayala había entrado en la Hermandad de Alava, es en este año cuando por primera vez hay constancia de que un representante suyo participó en una junta de dicha Hermandad; sin embargo, cabe la posibilidad, como dice Landazuri, de que fuera en 1458, momento en que se unieron algunos pueblos a la Hermandad alavesa, cuando se incorporaron a la tierra de Ayala. También se unieron a dicha Hermandad de Alava otros lugares que en 1567 formarían parte de la cuadrilla de Ayala⁽³⁰⁾. Como la Hermandad de Llodio, que fue incorporada a la provincia alavesa por Real Provisión, dada en Valladolid a 15 de enero de 1491. Los vecinos de Llodio se habían quejado de los muchos agravios de los que eran víctimas, por lo que pedían que se les permitiese entrar en la Hermandad de Alava. Los Reyes ordenarían a la Hermandad que recibiese al valle de Llodio y que los tuviese «por hermanos e compañeros de la dicha hermandad para que gosen e puedan gozar de todos los previllejos e esençiones e libertades e franquezas de que gozan e pueden gozar las otras tierras e valles e comunidades que fasta aqui han estado en la dicha hermandad»⁽³¹⁾. Pero la tierra de Ayala, cuando se incorporó a Alava, conservó íntegramente sus Fueros. Era completamente independiente en todo lo económico y mantuvo sus propios privilegios. En concreto todas las exenciones de impuestos, por lo que Alava no podía hacer repartimiento contra sus villas. Y así lo puso de manifiesto, lo mismo que las tierras de Arrastaria y Urcabustaiz, cuando en 1493 se intentó que «presten» algunas cuantías de maravedís para hacer la Armada. Ante la protesta de estos lugares, se confió a Quintanilla y al doctor de Villalón la pesquisa sobre la verdad de las razones que estas tierras aforadas. Y estos terminaron declarando la nulidad del repartimiento hecho contra Ayala, como dice Uriarte, y suponemos que también dejarían sin efecto el empréstito en aquello en que violaba el Fuero en relación a Urcabustaiz y Arrastaria.

YÑIGO DE ARTIETA

Nuestro estudio quedaría incompleto si no expusiéramos el perfil del hombre que escogieron los Reyes de Castilla para capitanear la Armada. Artieta, Arteita, Artieda, o Martines de Arteita como le llaman indiscriminadamente los documentos, fue sin duda el más osado capitán que pudo haber por entonces en el Golfo de Vizcaya. Yñigo de Artieta debió ser deudo del escribano de Lequeitio Pedro Ibáñez de Artieta, quien en 1489 fue demandado por la Cofradía de Mareantes de San Pedro de aquella villa por haber falsificado escrituras y actuaciones de un pleito⁽³²⁾. Para ofrecer una descripción moral de Artieta, valen tres testimonios. El primero data de 1487, y corresponde a una interesante documentación relativa a la denuncia por el Embajador del «Serenysimo Rey de Çecilia, Iherusalen e de Vngria», Lansylote Mançedonio, quien protestó ante Fernando e Ysabel en nombre de su señor por el acto de corso que realizó Artieta con su nao en el puerto de Otranto donde apresó una carraca del Rey de Sicilia, cuya mercancía valía alrededor de 60.000 ducados de oro, llevándosela a Lequeitio. Los Reyes mandaron hacer justicia y ordenaron al Lugarteniente del Preboste en Lequeitio que prendiera el cuerpo y secuestrara los bienes a Yñigo de Artieta, y allá fue un procurador del

embajador. Por los autos nos enteramos que era alcalde de la villa su hermano el bachiller Juan Micolás de Arteyta. Tanto el Consejo como los simpatizantes de Artieta estorbaron las primeras actuaciones. El procurador de Artieta rechazó los cargos alegando entre otras razones que «segund los priuilejos desta dicha villa dados por los sennores de Viscaya e por sus altesas, confirmados e vsados e guardados, el dicho Ynnigo de Arteyta debio ser tan solamente conuenido e demandado via hordinaria ante los hordinarios de la dicha villa, maiormente seyendo el dicho Ynnigo de Arteyta rico e abonado en ella de muchas e anplas facultades, e non fugytyvo nin de fuga sospechoso». Además declaró que la carraca que Artieta «tomara en la costa de Taranto e non en Otaranto, que la vna era en la costa de Calabria e la otra en Pulla Llana... e aquella fuera de Çide Amed, moro, criado de mercader e fator general del gran soldan de Babilonia, moro alexandrino e con ropa de moros e moros tunisanos e de la berberia, e non carraca del dicho sennor rey de Napoles nin con mercadurias de sus subditos e vasallos...». Yñigo Martínez de Artieta vivía en una torre señorial e intimidaba al Lugarteniente cuando éste intentaba entrar para prenderle. La primera vez que se habían acercado a su casa, salió el procurador de Artieta, Domingo de Amesqueta «el moço» declarando que Yñigo se encontraba en la cama «en artyculo de muerte»; cuando el lugarteniente de preboste Sancho Ibañez de Mallea consiguió entrar, protegido, en la torre de los Artieta, Marina de Arriaga, mujer del dicho Yñigo les dijo que «oy día, en la mañana, se avia partido de la dicha casa e de la dicha villa a curarse... que non sabia para donde». Doña Marina reclamó sus privilegios de mujer casada sobre el ajuar, dote y bienes parafernales cuando vio que se iba a hacer inventario e incautación de bienes. El lugarteniente ordenó el secuestro de la torre, casas y bienes muebles de Artieta al no ofrecer doña Marina las fianzas por 60.000 ducados⁽³³⁾.

El segundo testimonio es una receptoría del pleito entre Luis Pexo, vecino de Barcelona y capitán de una nave de guerra, acusando criminalmente a Yñigo de Arteita, vecino de Lequeitio, de 16 de febrero de 1492, dada en Córdoba. El pleito se motivó por haber Artieta acogido en su nave a genoveses y haberle tomado a Pexo la ropa que llevaba en su nave, en 1482⁽³⁴⁾.

El tercer documento es una Real Provisión de 1509, por la que la Reyna mandaba al Corregidor de Vizcaya que hiciera justicia entre Juan Sanches de Gabiola e Yñigo de Artieta, pues por «testigos falsos que el dicho capitan ...contra el diz que presento, diz que fue dada contra el... sentencia por la qual... le despojo de todos sus bienes e ha puesto en mucha pobreza...»⁽³⁵⁾. Los Reyes conocían bien sus cualidades y defectos. Pero primaron la osadía y eficiencia del navegante corsario para elegirle su Capitán Mayor de la Armada que se estaba organizando en Bermeo, muy cerca de la villa que le vio nacer, famosa por pasadas glorias navales y por su astillero⁽³⁶⁾.

Con Colón, en 1492, habían ido a las Yndias varios vizcaínos y cántabros como Juan de la Cosa, Rodríguez Escobedo, Roy García, el grumete Juan de España, el grumete Gonzalo Vizcaíno y Juan Vizcaíno. Entre los que quedaron en la Navidad se encontraban el contramaestre Chachu – de la carabela Pinta o Santa María y natural de Lequeitio, Domingo – tonelero – vizcaíno que iba en la Santa María, Domingo de Lequeitio; dos de los tres calafates de la expedición eran vizcaínos: Juan Pérez y el calafate Lope; Martín de Urtubia – grumete de la Santa María, natural de la anteiglesia de Santa María de Anchitua en Vizcaya⁽³⁷⁾. Eran precisamente los dejados atrás, en la Española, quienes más necesitaban de la Armada de Vizcaya, por lo menos los castellanos de la época lo entendían así. Los Reyes no sólo creyeron en que Arteita era la persona indicada para capitanear la Armada, sino que muy pronto dieron muestras de su gracia y merced al esforzado lequeitiarra. En estrecha comunicación con Artieta, muchos debieron ser los correos que los Reyes cruzaron con aquel⁽³⁸⁾. La Real Provisión por

la cual Artieta recibió los poderes de Capitán General de la Armada, el 20 de junio de 1493 decía así: «por quanto por algunas cosas complideras a nuestro servicio e bien de nuestros reynos y de nuestros subditos y naturales dellos avemos acordado de mandar faser y se fazen cierta armada que ande por los mares y para la dicha armada es menester que Nos nombremos e diputemos un capitan general, por ende, confiando de vos Yñigo de Artieta, nuestro vasallo... por esta nuestra Carta vos nombramos e diputamos e ponemos e elegimos por nuestro capitan general de la dicha armada que asy agora mandamos faser en que va V carracas e ciertas naos...»⁽⁵⁹⁾. El hermetismo de su misión, era absoluto. A diferencia de la Provisión de 14 de junio por la cual los Reyes ordenaban a todos los navíos de sus súbditos para prestar auxilio al «padre cardenal de grand religion grand maestre de Rodas... contra los turcos ynfieles de nuestra santa fe catolica», a Artieta se le ordena que sirva «por algunas cosas complideras». El temor a los espías de Portugal como de Francia por Ysabel y Fernando debió ser notable. De una manera menos refinada los castellanos querían seguir la política de «segredo». Ocho días antes del despacho de los Poderes de Artieta por los Reyes, éstos escribieron a su Almirante de las Yndias la Carta mensajera en que le indicaban que se diera prisa: «Quando vengan [los embajadores del Rey de Portugal para tratar de la partición], lo que con ellos se platicare vos faremos saber. Parescenos que vos todavia debeis dar prisa en vuestra partida en buena hora; y si vos parece que vos deterneis mucho para armar todos los navios que aqui vos mandamos, si vuestra partida sera mas presto dejando por agora alguno dellos y alguna menos gentes de la que llevastes por instruccion, debeislo faser como a vos paresciere; pero si otra novedad sopieredes de Portugal antes que seais partido, non dejeis de llevar todos los navios y gente que aqui vos mandamos...»⁽⁶⁰⁾. El 18 de agosto de 1493 los Reyes escribieron a Colón: «Por servicio nuestro que dedes mucha prisa en vuestro despacho... porque mas es agora un dia de dilacion que hasta aqui veinte, porque el invierno se acerca. Y quanto a lo que desis que vos escribieron que el Rey de Portugal envio una carabela desde la isla de Madeira y que la quereis enviar a buscar con parte de las carabelas que vos llevaredes, muy bien nos parece que asi lo fagays; pero mirad que los que enviaredes a la buscar que non toquen en la Mina que el tiene, ni la busquen en aquellas partes... Muy bien nos parescio lo que dijistes a Iñigo de Artieta, nuestro capitan del armada, que non se moviese a cosa alguna sin nuestro mandamiento, y Nos le escribimos con su mensajero lo que conviene sobre ello, y vos non debeis llevar su armada a ninguna parte, porque ha de partir a pasar allende al rey moro ... y parescenos que vos no lo habeis menester; porque si alguna armada otra se hiciese contra vos, luego se proveera como cumpla, con el ayuda de Dios, y esta podra a tiempo volver...»⁽⁶¹⁾. La Carta estaba cuidadosamente escrita, por si era interceptada, pero nos da una valiosa noticia: Artieta intentó obrar por su cuenta y pensó llevar sus naves con el Almirante a las Yndias. Es decir, actuar según el plan inicialmente trazado por los Reyes. Don Fernando e Ysabel fueron más cautos esta vez, y trataron de entretener las naves de Artieta con el paso del rey Boabdil. La Carta terminaba, con que por si acaso, «parescenos que vos non debeis llegar al cabo de San Vicente, antes vos apartad de aquella costa; aunque algund poco rodeeis, porque no vos acerqueis a Portugal para que sepan el camino que llevais». Impacientes habrán estado los compañeros de Artieta por ver acción, después de tanta enojosa tardanza.

En diciembre de 1493 los Reyes proveyeron para que Yñigo de Artieta, su Capitán General de la Armada pasara a Tenerife, «ques de ynfieles», para auxiliar a Alonso de Lugo, Gobernador de la isla de la Palma, tal como se contenía en el asiento que: «por nuestro mandado se fiso con él qual se qontiene que le aviamos de mandar dar nauios desa dicha nuestra armada en que pueda pasar desos nuestros Reygnos a la dicha ysla de Tenerife mill e

quinientos peones e çiento de cauallo e de las yslas de Canaria que estan pobladas de xpianos quatrocientos peones e sesenta de cauallo. Ensy mismo mill cahizes de trigo e arina e tresientos cahises de çeuada e dos mill quintales de biscocho e todos los otros mantenimientos e artilleria e herramientas e bestias e otras cosas que son neçesarias para la dicha conquista con tanto que sea de aqui a mediado el mes de marzo primero que verna del año de mill e quatrocientos e noventa e quatro años rresçibiendo la carga dello en las barcas de los dichos vuestros nauios para que dellas mismas lo descarguen en la dicha ysla de Tenerife tomando lo que asy pasaren por cuenta e dando gelo por cuenta syn que en ello aya falta ni engaño alguno e que descargados los dichos nauios se puedan boluer donde Nos les mandaremos»⁽⁶²⁾. Este documento novedoso, muestra bien a las claras que los Reyes no renunciaban a que la Armada sirviera de instrumento de negociación diplomática al igual que de fuerza naval de utilización «ad hoc» en el Mar Océano.

CONCLUSIONES

La Armada de Vizcaya se preparó con anterioridad a 1493, en el verano de 1492. Fernando e Ysabel siguieron una política de sigilo respecto de aquélla y la causa de su aparejo fue el viaje de Cristóbal Colón y los Pinzón al Mar Océano. Entonces debía temerse una reacción naval por parte de los súbditos de João II que pondría en peligro la expansión oceánica castellana por la ruta del poniente. La llegada a Bayona de Martín Alonso, a finales de febrero de 1493, y la comunicación de las felices nuevas del viaje motivaron que los Reyes apresuraran los lentos preparativos de la Armada. La razón por la cual la Armada no zarpó hasta finales de julio de 1493 se debió a la escasez de caudales y recursos con que contó la Corona. El «repartimiento» fue mal recibido y los maravedíes reunidos insuficientes, creando descontento en el Norte. El Príncipe Perfecto mostró una moderación extraordinaria a la hora de la negociación diplomática con Castilla, a pesar que conocía el plan de Colón y de la Armada vizcaína, que violaba las Paces de las Alcáçovas y era un instrumento de amenaza al Reino de Portugal. Fue su deseo de la solución pactada, como los retrasos sufridos por la Armada, lo que permitió mantener la paz.

La Armada de los vizcaínos se utilizó luego, tanto para apoyar a Lugo en la conquista de Tenerife, como en la política mediterránea española en Italia frente a la ambición expansionista de Francia; pero su misión nunca fue llevada a cabo como se diseñó originalmente y ello se logró porque desde el primer momento el Príncipe Perfecto buscó una vía práctica para aquel entendimiento entre deudos y sus vasallos y estados.

NOTAS

(1) «*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*. Actas del Primer Coloquio Luso-Español de Historia Ultramarina, Valladolid. 1973.

(2) Idem. pp. 42-46, 58-59.

(3) Archivo Municipal de Lequeitio, Reg. 9-28. Su traslado se encuentra inserto en una carta de pago de 10 de junio de 1493. Fue publicada por primera vez por JAVIER ENRIQUEZ FERNANDEZ, CONCEPCION HIDALGO DE CISNEROS AMESTOY, ARACELI LORENTE RUIGOMEZ y ADELA MARTINEZ LAHIDALGA en *Colección Documental del Archivo Municipal de Lequeitio. Fuentes documentales medievales del País Vasco. Eusko Ikaskuntza*, San Sebastián. 1992. Ofrecemos en el primer documento de nuestra Apéndice nuestra transcripción corregida.

(4) Idem. Inserto en el documento anterior, para su texto véase nuestra transcripción en la pieza V del Apéndice Documental.

(5) CONCEPCION HIDALGO DE CISNEROS AMESTOY, ARACELI LORENTE RUIGOMEZ y ADELA MARTINEZ LAHIDALGA en *Colección Documental del Archivo Municipal de Durango. Fuentes documentales medievales del País Vasco. Eusko Ikaskuntza*, San Sebastián. 1989. pp. 477-479. El documento fue citado por única vez en 1900 por ESTANISLAO JAIME LABAYRU Y GOICOECHEA en su *Historia del Señorío de Vizcaya*. Reedición por la Biblioteca de la Gran Enciclopedia Vasca, Bilbao. 1968. T. III. pp. 476.

(6) AMALIA PRIETO y CONCEPCION ALVAREZ: *Catálogo del Registro General del Sello*. Valladolid, 1967. Volúmen X, p. 13. El documento reseñado por las autoras se encuentra transcrito en su totalidad en el Apéndice Documental. En el *Libro de Cuentas de Gonzalo de Baeza*, figura un asiento de 14 de enero de 1493, con la siguiente inscripción: «A otro mensagero, que partyo... a Alonso de Quintanilla y al dottor de Villalon diez ducados que montan 3.750 mrs.» (Edición preparada por Antonio de la Torre y E. A. de la Torre. CSIC. Madrid, 1956. T.II, p.112)

(7) Comisión al doctor Andrés de Villalón y a Alonso de Quintanilla, a petición de la villa de Miranda de Ebro que acusa al Conde de Salinas y a su hijo don Diego Sarmiento de quebrantar el seguro y el amparo real de los vecinos. (AGS. RGS. 1493-3, 258) Otro documento del Registro del Sello indica su estancia en Miranda, por una reclamación de Quintanilla contra el mercader Diego Pérez de Maeztu, vecino de tal ciudad, que le había vendido una mula estando allí para su hijo, el comendador Maestresala del Príncipe. (AGS. RGS. 1493-9, 207).

(8) AMALIA PRIETO y CONCEPCION ALVAREZ: *Catálogo del Registro General del Sello*. Valladolid, 1967. Volúmen X, pp. XII-XIII. Equivocadamente las autoras declaran que: «En la primera mitad de este año Alonso de Quintanilla parece estar ocupado con el doctor de Villalón por las merindades y la Rioja en hacer repartimientos y cobrar rentas de la Hermandad para organizar una armada contra los turcos». La causa de la confusión es un perdón de homicidio, acompañada de una Carta de Concordia firmada por Quintanilla a favor de Pedro de Hoyo, vecino de Laredo, quien sirvió a su costa en la Armada contra el Turco en 1481, y cuya Sobrecarta de Perdón otorgaron los Reyes en Barcelona el 31 de marzo de 1493. Conste aquí mi reconocimiento a la utilidad del Catálogo del Registro del Sello, el cual ha sido nuestra mejor guía en esa sección del Archivo General de Simancas (AGS). También figura en el Catálogo un documento real, fechado en Barcelona a 15 de marzo, por el cual los Reyes ordenan a Quintanilla, Contador Mayor de Cuentas, y al doctor de Villalón, ambos del Consejo Real, que investiguen sobre que algunos concejos y personas de la Bureba y de Castilla la Vieja, se eximen de pagar la contribución de la Hermandad haciendo ligas y monopodios. El error «turco» del Catálogo del Registro del Sello llevó a que Esperanza Iñurrieta en su «*Cartulario de la Provincia de Alava (1258-1500)*» [San Sebastián, 1983. pp. 72-73], califica el documento 47 como «Cédula real de Fernando e Isabel ordenando a la provincia de Alava pague los maravedís que le corresponde para la formación de una armada contra el turco» del 3 de junio de 1493. En su contenido en ningún momento se expresa que sea una armada contra el turco.

(9) Para dar idea de la relación de Quintanilla con el genovés, Colón, baste citar la célebre carta del Duque de Medinaceli al cardenal Mendoza, fechada el 19 de marzo de 1493, en Cogolludo: «No se si sabe vuestra Señoría como yo tove en mi casa mucho tiempo a Cristóval Colomo, que venia de Portugal... Su Alteza lo recibió y lo dio en cargo a Alonso de Quintanilla, el qual me escribio de su parte que no tenia este negocio por muy cierto; pero, que si se acertase, que su Alteza me haria merced y me daria parte en ello; y despues de averle bien examinado acordo de enbiarle a buscar las Yndias.» (SANCHEZ GONZALEZ, ANTONIO: *Medinaceli y Colón. La otra alternativa del Descubrimiento*. Mapfre, Madrid. 1995. p. 303). Sobre Quintanilla y los apoyos de Colón en círculos cortesanos, véase el libro de EMILIANO JOS: *El plan y la génesis del Descubrimiento colombiano. Cuadernos Colombianos*. Valladolid, 1979-1980, pp. 56-59, 80.

(¹⁰) Archivo Municipal de Lequeitio, Reg. 9-28.

(¹¹) Por Real Cédula, fechada a 28 de marzo en Barcelona se ordenó a Quintanilla y al doctor Villalón que devolvieran la nao embargada. (AGS. RGS. 1493-3, 95) Ver el Apéndice Documental.

(¹²) FERNANDEZ DE NAVARRETE, MARTIN. Obras /BAE, T. LXXV/, Madrid 1954, I, p. 311, doc. XV.

(¹³) PEREZ DE TUDELA (1), pp. 58-59. El autor no proporciona la fecha y fuentes sobre la incorporación de Arbolancha.

(¹⁴) AGS. RGS. 1492-VIII, 150. Ver Apéndice Documental, pieza I. La Santa Lucía, con Artieta debía estar en Génova por finales de agosto de 1492. Los Reyes dirigieron una carta a los mercaderes genoveses en Castilla para que escribieran a su patria pidiendo que nada le ocurriese a Yñigo de Artieta «mercader de Lequeitio», ni que le secuestrasen la nao que le habían ordenado armar, so que «vosotros e vuestros bienes lo pagareis sin embargo de las cartas de seguro dadas». Por entonces Fernando e Ysabel intentaban producirle a su primo El-Rei y a sus vasallos portugueses la imagen de normalidad en las relaciones entre los dos reynos. Así con fecha de dos de septiembre – la misma del documento anterior – los Reyes proveyeron desde Zaragoza que las ciudades de Cuenca, Palencia, Ciudad Real y la villa de Dueñas permitieran que los maestros tejedores de João II fabricasen ciertos paños de colores para el rescate de Guinea. Concediendo licencia para exportarlos libremente a Portugal.

(¹⁵) Quintanilla fue encargado por los Reyes en diciembre de 1480, para ir al Norte a buscar hominianos para galeotes, al igual que medios económicos y aparejos para una poderosa armada contra el Turco. El Sultán había atacado Rodas y sitiaba Otranto. CARO BAROJA, JULIO: *Los vascos y el mar*. Editorial Txertoa, San Sebastián, 1985. p. 68. Poder al Provisor de Villafranca y al contador Alfonso de Quintanilla para concertar en nombre de los Reyes con los Concejos de las Behetrías, los galeotes con que éstas han de contribuir en la armada que Sus Altezas organizan. (RGS. 1480-XII, 85) Esta fue la experiencia importante de Quintanilla como organizador de armadas. Por otro lado Alonso de Quintanilla y el doctor Andrés de Villalón tuvieron en septiembre de 1491 el encargo del Consejo, a petición del Prior y Cónsules de los mercaderes de Burgos para que entendieran sobre una nao de un bilbaíno que fue tomada por corsarios franceses cuando regresaba de Londres y que llevaba mercancías de mercaderes burgaleses. (RGS. 1491-IX, 207). [AMALIA PRIETO y CONCEPCION ALVAREZ: *Catálogo del Registro General del Sello*, Valladolid, 1963. Vol. VIII] Valga la pena añadir que sabemos que por lo menos dos veces Colón dejó escrito que el doctor de Villalón en nombre de los Reyes leyó las cartas de tres príncipes que le trataban de atraer: «Por seguir a Vuestras Altezas yo no quise entender con Francia ni Inglaterra ni Portugal; de los cuales príncipes vieron Vuestras Altezas las cartas por mano del doctor Villalano». [CASAS, BARTOLOME DE LAS: *Historia de las Indias*. BAE. 95, Madrid, 1957. T.I, p. 117.]

(¹⁶) COLON, CRISTOBAL: *Los cuatro viajes del Almirante y su Testamento*. Edición y prólogo de Ignacio B. Anzoátegui. Colección Austral. Madrid, 1946. p. 18. [Se trata de la versión abreviada que hizo LAS CASAS del Diario original] El padre Casas recoge lo mismo en versión extensa en su *Historia de las Indias*, y añade refiriéndose a don João: «pesole mucho en el ánima...por lo cual debió mandar en la isla de la Madera y de Puerto Santo y de los Azores y en las partes y puertos donde tenía gente portuguesa, que a la ida o a la venida lo prendiesen, segund después pareció por la burla que le hicieron a la vuelta en las islas de los Azores, pero desta vez no lo toparon las dichas tres carabelas».

(¹⁷) Para el espionaje portugués ver el libro de ISTVAN SZASZDI LEON-BORJA y KATALIN KLIMES-SZMIK: *El Memorial Portugués de 1494. Una alternativa al Tratado de Tordesillas*. Testimonio Compañía Editorial. Ministerio de Cultura. Madrid, 1994. 2 Tomos (transcripción, estudio y facsímil). Con diferentes razonamientos intenta probar el conocimiento del Príncipe Perfecto, de la expedición colombina del 92. ANTONIO RUMEU DE ARMAS: *El Tratado de Tordesillas*. Mapfre. Madrid, 1992. p. 100.

(¹⁸) ADAM SZASZDI NAGY e ISTVAN SZASZDI LEON-BORJA: *La llegada de Colón a Boriquen y la crisis luso-castellana de 1493. Libro homenaje a Aurelio Tió*. Centro de Estudios Avanzados del Caribe. San Juan de Puerto Rico, 1993. p. 292.

(¹⁹) Sobre la «protesta» formal del Príncipe Perfecto, véase el trabajo de SZASZDI NAGY: *La evidencia en torno al descubrimiento portugués de Sudamérica en 1493*. Presentado ante el IV Congresso das Academias da História Iberoamericanas. Lisboa, 1994.

(²⁰) GIMENEZ FERNANDEZ, MANUEL: *Algo más sobre las Bulas Alejandrinas de 1493 referentes a las Indias*. Anales de la Universidad Hispalense. VIII. 1945, p. 27.

(²¹) SZASZDI LEON-BORJA, ISTVAN: *Las paces de Tordesillas en peligro. Los refugiados portugueses y el dilema de la guerra*. [ANA MARIA CARABLAS TORRES (Ed.) *Las relaciones entre Portugal y Castilla en la época de los descubrimientos y la expansión colonial*. Ediciones de la Universidad de Salamanca, 1994.] p. 130.

(²²) En la Carta Poder de los Reyes a Alonso de Quintanilla y al doctor Andrés de Villalón de 6 de septiembre de 1492, justificaban el armar barcos en Vizcaya con el mismo razonamiento: «algunos del nuestro Consejo

que platycasen sobre ello e platycando se fallo que para remedio delo hera nescesario azerse vna armada que que anduuiere por los dichos mares por el tienpo que conbeniese porque por esta bia se podrian segurar los dichos nuestros subditos i sus bienes i fustas con que nabengan e podrian tomar los dichos cosarios e piratas».

(27) En Bayona, Martín Alonso se encontró con su hijo Arias Pérez y con su primo Hernán Pérez Mateos, que volvían de hacer negocios en Flandes, siendo precisamente finales de febrero la temporada acostumbrada para aquel tornaviaje. Muchos otros le vieron, como recordarán años más tarde ante el Fiscal, como Juan de Moguer, o Pedro Enriquez quien diría que: «llego a Vayona de Galizia y este testigo vido alli los yndios que trayan de la ysla de Guanahany... y este testigo ovo el presente quatro pesos de oro que le dyo el contraestre de la nao ques Juan Quintero de Algruta vezyno de Palos...». JUAN MANZANO MANZANO y ANA MARIA MANZANO FERNANDEZ-HEREDIA: *Los Pinzones y el Descubrimiento de América*, T. I. Madrid, 1988. pp. 143-144. Según ELISA FERREIRA PRIEGUE eran los meses de otoño y de invierno los acostumbrados para llevar pescado o traficar con Flandes, no demorando su regreso (*Galicia en el comercio marítimo medieval*. Fundación Pedro Barrie de la Maza. La Coruña, 1987. p. 705). SZASZDI NAGY: *El Descubrimiento de Boriqén por Martín Alonso Pinzón y los guías lucayos de 1492*. Cuadernos Colombinos. Valladolid, 1995.

(28) En FERNANDEZ DE NAVARRETE (12), p. 346, doc. LV.

SZASZDI NAGY e SZASZDI LEON-BORJA (18), p. 290.

(29) ÇURITA, GERONYMO: *Historia del Rey don Hernando el Catholico. De las empresas, y ligas de Ytalia*. Zaragoza, 1580. Libro I, cap. XXV. p. 30v.

(30) SZASZDI NAGY, (23).

(31) Para el comportamiento de los paleños consúltese – ISTVAN SZASZDI LEON-BORJA: *Tordesillas visto por Hernando Colón en el Parecer de Badajoz*. II Simpósio de História Marítima. Academia de Marinha. Lisboa. Presentado el 22 de abril de 1994 y en vías de publicación.

(32) Para Bayona es imprescindible la obra de JOSE GARCIA ORO OFM.: *Galicia en los siglos XIV y XV*. Fundación Pedro Barrie de la Maza, Conde de Fenosa. 1987, pp. 253-261.

(33) Idem, pp. 144-145. Sobre Quintero de Algruta, véase mi trabajo citado en la nota 27. Estas «yslas de Bayona» no son otras sino las islas Cíes y la isla de San Martín del Sur, todas fronteras a Vigo. Es llamativo que hasta ahora no se haya reparado en el que se refiera a tales islas como mentidero marinero del Descubrimiento. Hernando Colón dice de la distancia desde Vigo: «hasta Vayona ay iii leguas por la ribera de la mar adelante». (HERNANDO COLÓN: *Descripcion y cosmografia de España*. Padilla Libros, Sevilla, 1988. T. I, p. 20.)

(34) GARCIA ORO (28), p. 258. Ya a finales del siglo XIV, en el verano de 1397, figuraban las Islas de Bayona como escondrijos de corsarios castellanos contra naos portuguesas y de sus aliados los ingleses. Uno de ellos era Ruy Gutierrez d'Escalante, vecino de Santander, otro era micer Antonio, ambos coordinados por Martín Ruyz d'Arteaga y Martín Ruyz de Avendaño, capitanes de las naos con el consentimiento del Rey de Castilla. LUIS SUAREZ FERNANDEZ: *Navegación y comercio en el Golfo de Vizcaya. Un estudio sobre la política marinera de la Casa de Trastámara*. CSIC. Madrid, 1959. pp. 78-79, 158-159. FERREIRA PRIEGUE (23), p. 666. El 11 de octubre de 1483, el Consejo dirigió un emplazamiento, a petición de Fernando Gómez, regidor de Noya y dueño de cierta nao, contra el piloto vasco San Juan y otros vecinos de Palos, San Sebastián y Rentería, por haber asaltado dicha nao, a la altura de Bayona, la cual iba cargada de sardina. Los corsarios habían atacado desde las Cíes, concretamente. (AMALIA PRIETO, CONCEPCION ALVAREZ y AMANDO REPRESA: *Catálogo del Registro General del Sello*. Valladolid, 1953. Volúmen III. p. 199.)

(35) GOULD DE QUINCY, ALICIA B., *Nueva lista documentada de los tripulantes de Colón en 1492* / Trabajos publicados entre 1924 y 1944/. Real Academia de la Historia; Madrid, 1984, pp. 86-87, 99, 120, 250-251, 253, 362.

(36) Pinzón entró por la Barra de Saltés al mediodía del 15 de marzo de 1493, horas después de que la Niña echara el ancla en Palos. CESAREO FERNANDEZ DURO: *Colón y Pinzón*. Madrid, 1883. pp. 347-348. MANZANO (23), p. 161.

(37) BAEZA (6), T. II, p. 66. GOULD (31), pp. 253. Juan Manzano interpretó el pago de estos mensajeros así: «los tres primeros mensajeros de la lista... fueron portadores de un sólo mensaje o despacho: el que prohibía se sacaran caballos y armas fuera del reino. En cambio Tavira – que se desplazó en esta ocasión a Galicia – y Diego de Badajoz – enviado a los obispados de Burgos, Calahorra, Vizcaya y Guipúzcoa – llevaron dos despachos cada uno: el de los caballos y armas y el de las Indias. La orden de que nadie pasara a las tierras ultimamente descubiertas sin permiso de los Reyes, fue, al parecer, general para todos los puertos del norte de la Península, y fue motivada, sin la menor duda, por los informes enviados a la Corte desde Bayona por Martín Alonso Pinzón» (MANZANO 23, p. 151-152.)

(38) Agradecemos su amable acogida durante nuestra visita al Archivo Histórico Municipal de Portugalete el 1 de agosto de 1995.

(³⁵) Después de la firma de los Reyes y de su Secretario se encuentra la del Presidente del Consejo, don Alvaro de Portugal. RAMIREZ, JUAN: *Libro de las Bulas y Pragmáticas de los Reyes Católicos*. Prefacio de don Alfonso García-Gallo y de don Miguel Ángel Pérez de la Canal. Instituto de España. Madrid. T. II, pp. 280v-282v. También hay una Real Provisión de 22 de julio de 1492 que tasa el valor de mulas y acémilas que prohíbe exportarlas fuera de los reinos (pp. 290v-291v). Estas dos Pragmáticas se relacionan directamente con el asiento de Baeza de abril de 1493, y son las mejores pruebas de los preparativos que hacían los Reyes para cuidar de sus recursos militares en caso de guerra con Portugal. Medidas preventivas que datan entorno a la fecha misma de los preparativos para el Viaje de Descubrimiento. La prohibición de sacas de bienes prohibidos fuera del reino no era nueva, aunque cuando ésta se mandaba no tenía carácter general, sino particular o dirigida a aquellas fronteras específicas que quedaban expuestas a la guerra. Un ejemplo son aquellas dictadas a la frontera granadina cuando la guerra de Granada. En 1493, los Reyes ordenaron el 11 de diciembre, el no sacar armas del Reino sin licencia, dirigiéndose tal provisión a las ciudades, villas y lugares y puertos de la mar; se sabe que se mandaron cartas a Santander, Castro Urdiales, Laredo, San Vicente, Vizcaya y las Encartaciones, guardándose el registro en el AGS. Según el doctor Ladero, la represión contra el comercio ilícito estaba en manos de los arrendadores, factores y guardas en puertos o lugares hasta veinte leguas de la frontera. Los alcaldes de aduana eran aquéllos con jurisdicción en los pleitos sobre contrabando, y debía haber uno por cada obispado. (MIGUEL-ÁNGEL LADERO QUESADA: *La Hacienda Real de Castilla en el siglo XV*. Universidad de la Laguna, 1973. pp. 108-111)

(*) Las Instrucciones de don João se encuentran en FERNANDEZ DE NAVARRETE, (12). p. 382.

(*) ÇURITA (25), Libro I. cap. XXV, pp. 30r-31r.

(*) PEREZ DE TUDELA (1), pp. 86-89.

(*) ÇURITA (17), Edición preparada por Angel Canellas López, Diputación General de Aragón, 1989. Libro I, cap. XXI, pp. 117-118. La segunda cita es del Libro II, capítulo XIII, pp. 220-223.

(*) AGS. RGS. 1493-VI, 190. Apéndice Documental, pieza VI.

(*) LABAYRU (5), (pp. 326-327).

(*) PULGAR, HERNANDO DEL: *Crónica de los Reyes Católicos*, versión inédita, T. I, edición Juan de Mata Carriazo. Espasa-Calpe S.A., Madrid. 1943 (pp. 436-437).

(*) LABAYRU (5), (pp. 479-482).

(*) AGS. RGS. 1493-VII, 231. Apéndice Documental, pieza IX.

(*) AGS. RGS. 1493-XII, 113. Apéndice Documental, pieza X.

(*) AGS. RGS. 1494-IX, 138. Apéndice Documental, pieza XII.

(*) LABAYRU, (5), p. 512.

(*) URIARTE LEBARIO, LUIS MARIA DE: *El Fuero de Ayala*. Diputación Foral de Alava. Vitoria, 1974 (pp. 68-72).

(*) AGS. RGS. 1493-VII, 183 y 184. Apéndice Documental, piezas VII y VIII.

(*) URIARTE LEBARIO, (48), (pp. 33, 34, 66).

(*) INURRIETA AMBROSIO, ESPERANZA: *Cartulario Real a la provincia de Alava (1258-1500)*. Fuentes documentales medievales del País Vasco. Eusko Ikaskuntza. San Sebastián, 1983. Doc. 41. A.P.A., D-171-6, (pp. 66 y 67)

(*) Archivo de la Chancillería de Valladolid. Registro de Ejecutorias. Caja 24-6. Agradecemos al Dr. Michael M. Barkham su extraordinaria generosidad al ofrecernos esta referencia. También agradecemos a don Benito Ansola, párroco de la iglesia de Santa María de Lequeitio por sus significativas orientaciones.

(*) Colección Documental del Archivo Municipal de Lequeitio (3), T.II, pp. 411-433. La nao de Artieta estaba amarrada en el lugar Luçaar y estaba pronta para zarpar a Burdeos y otros sitios. Pudimos consultar los autos notariales originales gracias a la archivera municipal de Lequeitio doña Maitena Garamendi Rey quien nos permitió contrastar nuestra transcripción del documento del «empréstito» de la Armada, el lunes 31 de julio de 1995. A ella, nuestra gratitud.

(*) AMALIA PRIETO y CONCEPCION ALVAREZ: *Catálogo del Registro General del Sello*. Valladolid, 1965. Volúmen IX, p. 51.

(*) JAVIER ENRIQUEZ FERNANDEZ, CONCEPCION HIDALGO DE CISNEROS AMESTOY, ARACELI LORENTE RUIGOMEZ y ADELA MARTINEZ LAHIDALGA: *Colección Documental del Archivo de la Cofradía de Pescadores de la villa de Lequeitio (1325-1520)*. Eusko Ikaskuntza. San Sebastián, 1991. pp. 52-54. Yñigo de Artieta siguió entablando o siendo parte en numerosos pleitos. En noviembre de 1496 se recibieron testigos a petición de Artieta por haber sido acusado ante la justicia en Nápoles por promover alborotos contra don Garcerán de Requeséns, Conde de Trevento, Capitán General de la Armada que fue en Nápoles. (CONCEPCION ALVAREZ: *Catálogo del Registro General del Sello*. Valladolid, 1967. Volúmen XIII, p. 345). Durante años se había seguido

pleito criminal contra Yñigo de Artieta por parte del licenciado Diego de Romaní, procurador fiscal, resultado de dicho pleito fue el embargo de algunos de sus bienes, sin embargo, a finales de 1497 nos encontramos con una orden para que se le restituía cierta carabela que le había sido secuestrada. (CONCEPCION ALVAREZ: *Catálogo del Registro General del Sello*. Valladolid, 1967. Volúmen XIV. p. 387).

(⁶⁵) Aparte del negocio de navíos de transporte, la prosperidad lequeitiarra se fundó, a fines del XIV, en el corso contra las naos inglesas. En el siglo XV serán portugueses, bretones y franceses las víctimas habituales, aunque las presas podían hacerse contra los mismos castellanos. Piénsese lo importante que fue la villa que San Vicente Ferrer predicó en ella.

(⁶⁶) LABAYRU (5), p. 487. ALICIA GOULD: *Nueva lista documentada de los tripulantes de Colón en 1492* /Trabajos publicados entre 1924 y 1944/, Madrid; Real Academia de la Historia; 1984, pp 86, 87, 99, 118, 120, 250-253, 362, 521. ANTONIO BALLESTEROS BERETTA: *El cántabro Juan de la Cosa y el Descubrimiento de América*. Santander, 1987. Reedición de la de 1954. pp. 54-55. Por algo el 26 de diciembre Colón anotó en su Diario que Juan de la Cosa, maestro de la Santa María, tenía gran autoridad entre la marinería porque «eran todos o los mas de su tierra». COLON (39), p. 112.

(⁶⁷) Artieta contrató con las madres dominicas de Lequeitio el otorgarles 8.600 maravedís de juro que gozaba por merced de los Reyes Católicos como rentas anuales, dedicando 6.000 para sostener una capellanía y los demás 2.600 para levantar la capilla, hoy la mayor del convento, donde él y sus descendientes para su enterramiento. [LABAYRU (5), T.IV, p. 13]. Artieta hizo testamento el 8 de mayo de 1503, y según las monjas de Santo Domingo de Lequeitio las mandas a favor del convento fueron de 8.866 maravedies, cifra distinta a la ofrecida por Labayru. Artieta fue sepultado en la dicha capilla y dejó otra cantidad para renovar el retablo de la misma. Con ocasión de cambiar los suelos de la iglesia conventual, hace pocos años, los restos humanos encontrados terminaron en la fosa común. Los herederos del capitán Artieta emprendieron un pleito con las monjas ante el Abad de Cenarruza, quien falló a favor de los Artieta, por razón de intentar arrogarse el patronato de la capilla y de la misma iglesia. Las monjas apelaron al mismo Pablo IV. [FRAY JACINTO M. GARRASTACHU O.P.: *Seis siglos de aventuras*. Bilbao, 1968. pp. 127-129.] Prueba de tal comunicación es el asiento siguiente: «Por otra cedula de la Reyna, fecha a 17-VI del dicho año [1494], a un mensagero, que fue por mandado de su Alteza, a Yñigo de Artieta con ciertas cartas suyas, diez doblas de oro ...» BAEZA (6), p. 170

(⁶⁸) SUAREZ FERNANDEZ, LUIS: *Política internacional de Isabel la Católica*. T. III, Universidad de Valladolid. 1969. pp. 418-420.

(⁶⁹) FERNANDEZ DE NAVARRETE (12), doc. L. pp. 344-345.

(⁷⁰) Idem., doc. LXVII. pp. 356-357.

(⁷¹) AGS. RGS. 1493-XII, 41. Documento XI de nuestro Apéndice. Por cartas de Hernando de Zafra conocemos que recién a finales de febrero de 1494, a requerimiento de Alonso de Lugo, empezó a cargar algunas de sus naos. [PEREZ DE TUDELA (1), pp. 64-66] Somos de opinión que los tales vasos sí se enrumbaron finalmente a Canarias. A Artieta y sus naos se refería el Cura de Palacios al decir: «E visto por Sus Altezas la buena cuenta que se dio en la toma de la Palma, cometiéronle el cargo de la conquista de Tenerife. El cual fizo su armada con gente de Sevilla e desta Andaluzía, e de las mismas islas de Canaria e los navíos que fueron menester; e arribaron en Tenerife e tomaron tierra e començaron de hazer la guerra a los guanches, que así se llamavan aquella nasción de gente.» (ANDRES BERNALDEZ: *Memorias del reinado de los Reyes Católicos*. Edición y estudio de Manuel Gómez-Moreno y Juan de la Mata Carriazo. Real Academia de la Historia, Madrid, 1962. cap. CXXXIV, p. 340.

APENDICE DOCUMENTAL

I PIEZA.

Real Provisión de Carta de seguro para los que fueren con Artieta.

(AGS. RGS. 1492-VIII, 150)

Yñigo de Artyeta /
Seguro a los que fueren /
en la nao de Yñigo de Artyeta. /

Don Fernando e doña Ysabel etc. A / nuestro Almirante / Mayor de la Mar e a sus lugarestenientes e a los prelados, / duques, marqueses, condes, adelantados, rricos omes, conçejos, / rregidores, alcaldes, alguasyles, merinos e prebostes e otras justicias / qualesquier rregidores, caualleros, escuderos, ofiçiales e omes buenos / de todas las çibdades e villas e lugares de puertos de mar / e abras e costas rrias de los nuestros rreynos e señorios / e a qualesquier capitanes patrones e maestres e contra maestres / e pilotos e comitres e marinos que andan e anduuieren / asy de armada como de mercaderia por las mares e / puertos e abras e costas de los dichos nuestros Reynos e / señorios en qualesquier carracas e galeras e naos e otras / qualesquier fustas e a qualesquier mercadores que en ellas / andan o anduuieren o cargan o cargaren sus mercadorias / e a los estantes en los dichos puertos o a qualquier dellos / e a otras qualesquier personas de qualquier estado o condiçion / que sean ay en lo de yuso en esta nuestra carta qontenido atañe o tocar / puede en qualquier manera a cada vno e qualquier de vos / a quien fuere mostrada o sus traslado sygnado de escribano publico / salud e gracia: Sepades que Nos por algunas cosas con/plideras a nuestro seruicio dimos cargo e mandamos / a Yñigo de Artieta nuestro vasallo que hisyese segund / que hiso vna nao gruesa de dos mill e quinientas botas llamada por nombre Santa Luzia para la poder / mandar armar cada e quando que conpliese a nuestro seruicio / e bien de nuestros Reynos e proteçion e anparo de nuestros / subditos e naturales que navegan por las dichas mares / e que entre tanto que asy mandamos armar la dicha / nao es nuestra merçed e voluntad quel dicho Yñigo de Artyeta / ande e navegue con la dicha nao de mercaderia para la / sostener e pertrechar e porque mejor luego oviese / de lo haser acordamos [* de dar] que qualesquier mercadorias / [f.v] que se oviesen de cargar en qualesquier puertos e abras e / playas e cargaderos de los dichos nuestros Reynos e señorios / se cargasen en la dicha nao antes e primeramente que en / otra alguna hasta aquella ver cargada por el flete / que otra nao lleuare e mandamos dar esta nuestra / carta en la dicha rrason por la qual vos mandamos a / todos e cada vno de vos que qada e / quando en la dicha nao acaesçiere e a/portare en esos dichos puertos e / abras e costas e playas e en / qualquier dellos para se cargar toda o parte della / y oviere en esos dichos puertos o en qualquier / dellos qualesquier mercadorias para se cargar / e enbiar la via que la dicha nao leuare e con/çertados con el asyento de el viaje que deue leuer / les hagays se cargar e cargueys en la dicha nao / todos los que en ella cupieren e se deuieren cargar / antes e primeramente que en otra nao alguna / resçibiendo las dichas mercadorias el mestre / de la dicha nao por el flete e preçio que otra / nao alguna que sean en los tales puertos se / ofresçiere de las levar con tanto que en ello no / yntervenga fraude ni dolo alguno y en otra / manera non consyntyays que se haga lo contrario antes compelays e apremieys a las personas / a quien atañe o atañeren e que guardado cum/plido esto que Nos mandamos en esta nuestra / carta contenido pues que en ello non rreçiben / agravio alguno antes las dichas sus mercadorias yran mas antas e seguras / en la dicha nao que en otra alguna por su grandesa / e por yr bien pertrechada e armada e ser nuestra / e estar so nuestro seguro e anparo rreal damos / por la presente, tomamos e rreçibimos e seguramos / a dicha nao y a vna carauela de su conser/var e a los maestres e marineros e mercadores / e otras personas e mercadorias que en la dicha nao / [f.2] e la dicha conser-

var andouieren e nauegaren e se cargaren / en estos nuestros Reynos e a sus bienes e otras / cosas que lleuaren so nuestro guardado e seguro e pro/teçion, defendimiento e anparo rreal e los / aseguros de todo e qualesquier rrepresorias / e marcas e de qualesquier personas / para que non sean osados de los ferir, / lisyar, matar ni prender ni / tomar ni ocupar las dichas mer/cadorias ni otros sus bienes de fecho ni ante / rrason e derecho so las penas e premias por fuero / e por derecho e leyes de nuestros Reynos estableçidos / contra los que quebrantan seguro puesto por sus rrey e / rreyna e señores naturales e vos mandamos / que hagays a pregonar esta nuestra carta o el dicho su / traslado por las plaças e mercados e otros lugares / acostumbrados de esas dichas çibdades e villas e / lugares e puertos por pregonero e ante escribano publico / porque todos lo sepades e sepan e ninguno dello / non podades ni puedan pretender ynorançia / e fecho el dicho pregon sy alguna o algunas personas / fueren o vinieren contra ese dicho nuestro seguro / o lo quebrantaren en qualquier manera proçedades / contra los tales e contra cada uno dellos e señalar / a las dichas penas e les escuteys en las personas / e bienes dellos que lo contrario hisyeren e los vnos / ni los otros etc. Dada en la çibdad de Borja / a xv dias de agosto año del nascimiento de Nuestro / Señor Ihu Xpo. de IU cccc xcii años. Yo el Rey. / Yo la Reyna. Yo Fernand Aluarez de Toledo secretario / del Rey e de la Reyna la fise escribir por su mandado. /

II PIEZA.

Real Provisión para que los genoveses no tomen la nao de Artieta

(AGS. RGS. 1492-IX, 132)

Yñigo de Ar/tyeta

Que los genoveses escriuan a Genova /
que no tomen su nao /

Don Fernando e doña Ysabel etc. A vos los / mercaderes genoveses estantes en nuestros / Reynos salud e gracia sepades que Yñigo de / Arteyta nuestro vasallo vecino de la villa de Lcqueytio / hiso por nuestro mandado vna nao gruesa con la / qual agora anda de mercaderia e dis que se / teme que los de la çibdad de Genova o sus capi/tanes o gentes suyas le tomaran la dicha su / nao yendo como va so nuestro seguro e porque / seyendo vosotros en nuestros Reynos bien tratados / non sera rrason que nuestros subditos rreçibiesen / agrauio de los naturales de la çibdad de Genova / acordamos de dar esta nuestra carta para vosotros / en la dicha rrason porque vos mandamos que luego / escriuays a la dicha çibdad de Genova e / sus tierras e proueays de manera que al / dicho Yñigo de Arteyta non le sea tomada / la dicha su nao ni rreçiba daño en ella con / aperçibimiento que vos hasemos que sy la dicha nao le / fuere tomada o daño le fuera fecho en ella / por qualesquier personas de vuestra naçion que vos/otros e vuestros bienes lo pagares syn embargo de / qualquier e qualesquier nuestras cartas de seguro e salua/guarda que tengays las quales e cada vna dellas / quere-mos e es nuestra merçed que para en su caso / [ff.v] non os puedan aprouechar ni aprouechen ni dellas / ni de alguna dellas vos podades ayudar antes / desde luego alçamos el dicho nuestro seguro para / en este caso e a mayor abondamiento mandamos a las / nuestras justicias de las çibdades de Seuilla e Cordoua / e Cadiz e Murçia que luego que con esta nuestra carta fueren / rrequeridos la hagan pregonar publicamente e por ante / escribano por las plaças e mercados a/costunbrados de cada vna dellas e / de como esta nuestra carta vos fue / notyficada e la cunplieredes man/damos so pena de diez mill maravedis / para nuestra Camara a qualquier escribano publico que para esto fuese / llamado que de ende testimonio sygnado con su sygno / porque Nos sepamos en como se cumple nuestro man/dado. Dada en la çibdad de Çaragoça a dose / dias del mes de setienbre año del Naçimiento de Nuestro / Salvador Ihu Xpo de mill quatroçientos e noventa / e dos años. Yo el Rey. Yo la Reyna. Yo / Juan de la Parra secretario del Rey e de la Reyna / nuestros señores la fise escribir por su mandado. Don / Aluaro. Acordada Iohanes dotor. Andras dotor. Antonius / dotor. /

III PIEZA.

Real Provisión para que el Corregidor de Burgos atienda una reclamación sobre la derrama para la Armada

(AGS. RGS. 1493-I, 260)

Don Fernando e doña Ysabel etc. a vos Garcia de / Cotes nuestro corregidor en la muy noble e leal çibdad de Burgos [* e] salud e graçia: Sepades que Joan de / Frias mercadero vecino desa çibdad nos / enbio ha haser rrelaçion por su petiçion que en el / nuestro Consejo fue presentada deziendo que por nuestro / mandado fueron mandados rrepartir sobre los / mercaderos desa dicha çibdad dos cuentos de / maravedis para ayuda de hazer el harmada que / Nos mandamos haser los quales diz que manda/mos que oviesen de pagar e pagasen los mer/caderos que trataran por la mar e diz que / los dichos cuentos de maravedis rrepartieron los dichos / mercaderos e el prior e consules de la / dicha çibdad e que le echaron a el / que ouiese de pagar quinze mill maravedis para / en el dicho rrepartimiento diz que non seyendo el / obligado a pagar cosa alguna por / quanto diz que los dichos dos cuentos de / maravedis fueron mandados rrepartir / sobre los mercaderos que tratan por / la mar e sobre sus mercaderias e [f.v] non sobre otro alguno e quel dicho Juan de / Frias diz que non trata cosa alguna de / su mercaderia por la mar e que / en caso que fuese obligado a pagar / en el dicho rrepartimiento que non lo / podria caber de dos mill / maravedis arriva e que en ello / aya seydo mucho agraiado por ende / que nos suplicava e pedia por / merçed que çerca dello le mandasemos proue/her de rremedio con justicia mandando que / no le fuese echado cosa alguna de los / dichos quinze mill maravedis ni sobre ello / pudiese ser prendado pues a ello diz que / no hera obligado o le mandasemos / proueher en otra manera como nuestra / merçed fuese lo qual visto en el nuestro / Consejo fue acordado que devia/mos mandar dar esta nuestra carta para / vos en la dicha rrazon e Nos to/uimoslo por bien porque vos man/damos que veades lo susodicho / que de suso se haze minçion / e llamadas e oydas las partes / a quien toca e atañe breuemente / e non dando lugar a largas ni dif.2]laçiones de malicia syno la verdad sabida fagades / e administrades al dicho / Iohan de Frias todo cumplimiento de / justicia de manera que la el / aya e alcançe e por defeto / della non tenga cabsa ni rrazon / de se nos venir ni enbiar / a quexar mas sobre ello con apre/çebimiento que vos fazemos que sy rremiso / o negligente fueredes en lo suso/dicho Nos tornaremos a vos e a vuestros / bienes como de juez que non guarda / e o betuperan las cartas e manda/mientos de su rrey e rreyna [* nuestros] e / señores naturales e non fagades / endear por alguna manera. Dada / en la villa de Olmedo a honze dias / del mes de henero año del Nasçimiento de / Nuestro Señor Ihu Xpo. de mill / e quatrocientos e noventa e tres años. Sanchus / liçenciatus. Franciscus dotor et Abbas. Joan liçenciatus / Joan liçenciatus. Yo Fernando de Çifuentes escribano de /Camara del Rey e de la Reyna nuestros / señores la fize escriuir por / su mandado con acuerdo de los del su / Consejo. /

IV PIEZA

Provisión para que Alfonso de Quintanilla y el doctor de Villalón desembarquen cierta nao de un siciliano

(AGS. RGS. 1493-III, 95)

Pero Costa çeçiliano /
que le desembarquen vna nao/

Don Fernando e doña Ysabel etc. a vos Alfonso / de Quintanilla nuestro contador mayor de cuentas e a vos / el dotor Andres de Villalon amos de nuestro Consejo, salud / e gracia, Sepades que Pedro de Costa mercader syçiliano nos / fizo rrelaçion por su petiçion que ante Nos en el nues-

tro / Consejo presento diziendo quel partio del Reyno de Syçilia para la prouincia de Viscaya para traer çiertas lonbar/das e lanças e pasadores e hierro e otras cosas ne/çesarias al dicho Reyno e en espeçial a la çibdad / de Mesyna de donde el era vesino natural e avia / seydo enbiado por la dicha çibdad e que aviendo todo esto / comprado e teniendolo presto e aparcjado para averlo de car/gar en vna nao gruesa de las que teniades enbargadas para / poderlo llevar mas seguro e syn peligro por los mu/chos cosarios que andan por la mar e en espeçial por / las mares de Syçilia diz que le fue detenida la dicha / nao por vosotros a cabsa de lo qual el ha çesado de / faser su viaje de quel dicho Reyno de Syçilia rreçibe / gran daño en no llevar las dichas lonbardas i lanças / i pasadores e hierro e otras cosas que asy tyenen compra/das porque tenia neçesydad dellas e nos suplico / e pidio por merçed que sobrello proueyesemos mandando / desenbargar la dicha nao para cargar los dichos petrechos / [f.v] para los llevar al dicho Reyno o como la nuestra / merçed fuese lo qual visto en el nuestro Consejo e con consul/tado fue acordado que deuamos mandar dar esta / nuestra carta para vos[* otros] en la dicha rrason e Nos touimoslo / por bien porque vos mandamos que sy ansy es que por nuestro / mandado fue enbargada la dicha nao que asy tenia / para llevar los dichos petrechos luego / ge la desenbargueis e fagays que le / sea dexada libre e desenbarga/damente para quel pueda cargar e llevar los dichos / petrechos al dicho Reyno de Syçilia syn que en ello / le sea puestto ynpedimento alguno e non fagades ende/al. Dada en la çibdad de Barçelona a veynte e / ocho de março de mill i quatroçientos e noventa e tres años. Yo el Rey. Yo la Reyna. Yo Juan / de la Parra secretario del Rey e de la Reyna nuestros / señores la fise escribir por su mandado. Don Al/uaro. el Dean de Seuilla. El dottor de Alcoçer / El Chançiller. El liçençado de Malpartida. El do/tor de Oropesa. /

V PIEZA.

Carta de conocimiento a favor de la villa de Lequeitio.

(Archivo Municipal de Lequeitio. Reg. 9 n.º 28)

Sepan quantos esta carta vieren como en la villa de Viluao a dies dias del / mes de junio año del Señor de mill e quatrocientos e noventa e tres años / en presençia de mi Juan Martines de Gueldo escriuano del Rey e de la Reyna nuestros / señores e del numero de la villa de Viluao Anton de Villadiego thesorero / e reçetor de los maravedis quel noble e leal condado e señorio de Viscaya e / villas e Tierra Llana del dicho condado e de las Encartaçiones han de pagar de en/prestido que Sus Altezas mandan pagar para faser la armada por mar / e por virtud del poder que para ello el dicho Anton de Villadiego tyene de los / señores Alonso de Quintanilla e doctor de Villalon registrador mayor / amos del Consejo de Sus Altezas el qual dicho Anton de Villadiego mostro / e presento con dos çedulas de Sus Altesas e fymada de sus nonbres en / rrason del dicho enprestido para la dicha armada sus thenores de los quales / uno en pos de otro son estos que se syguen: / El Rey e la Reyna. / Conçejos, corregidores e alcaldes, merino, prebostes, regidores, caballeros, escuderos, ofiçiales / e omes vuenos del nuestro noble e leal condado e sennorio de Viscaya e de las Encarta/çiones. Ya sabeys como Nos ouimos enbiado e dado cargo a Alonso de / Quintanilla nuestro contador mayor de cuentas e al dotor de Villalon anbos / del nuestro Consejo para que entendiesen en haser çierta armada que hande por las / mares de nuestros Reynos segurando a nuestros subditos e naturales que navegan / por ellos los quales resçibyan muchos daños de los cosarios e ladrones / para que non los resçiban mas e en tanto que se dava forma como y de donde / se pagasen los maravedis que fuesen menester para la dicha armada y para / sostenerla el tienpo que conueniese les mandamos que por forma de enprestido / rrepartiesen y hechasen los maravedis que para luego fuesen menester por algunos / de vosotros e por los otros mercaderes e dueños de navios

desas comar/cas a quien espeçialmente esto toca lo qual ellos fysyeron y agora / nos escriuieron que vosotros teneyd de pagar el dicho enprestido creyendo que por / ello se quebrantarian vuestros pribilejos como quiera que dis que mostrays mucha / gana a nuestro seruicio y a esto lo qual vos thenemos en seruicio e porque agora / escriuimos a los dichos Alonso de Quintanilla e dotor de Villalon que pongan / luego en obra el haser de la dicha armada pues el tienpo es conuenible / para ello Nos vos mandamos e encargamos que luego dedes forma de pagar / lo que asy del dicho enprestido vos cabe porque con ello y con lo que los otros merca/deres e dueños de navios prestan se ponga en obra lo que asy çerca de / esto mandamos que los maravedis que asy prestaredes mandaremos que vos sean / pagados quando se de forma de donde y como se han de pagar y sostener / la dicha armada y por la presente declaramos que esto non vos pare perjuisyo / [f.v] alguno nin sea visto por ello quebrantarse vuestros pribilejos antes que aquellos vos queden en su fuerça e vigor e porque sobre todo vos ha/blaran e escriuiran los dichos Alonso de Quintanilla e dotor de Villalon / dadles fe e crehençia y aquello poned en obra en lo qual mucho seruicio nos / hareys. De Varçelona a veynte e syete dias de abril de noventa e tres / años. Yo el Rey. Yo la Reyna. Por mandado del Rey e de la Reyna Fe/rrnand Aluarez. E en las espaldas de la dicha Carta Real estaba escripto lo se/guiente: Por el Rey e la Reyna a los conçejos, corregidores, alcaldes, merinos, pre/bostes, rregidores, caballeros, escuderos, ofiçiales e omnes buenos del su / noble e leal condado de Viscaya con las Encartaçiones. / El Rey e la Reyna. / Conçejos, corregidores, alcaldes, merino, prebostes, alguasyles, rregidores, jurados, of[roto]s / e omes vuenos del nuestro noble e leal condado de Viscaya con las Encartaçiones. / Por otra nuestra Carta vos enbyamos mandar que pagueis los maravedis que v[roto] caben de / prestar para haser el armada que mandamos haser para segurar a nuestros / subditos e que aquellos vos sean pagados quando se de forma de donde / e como se ha de pagar e sostener la dicha armada el tienpo que conbiniere / e porque dello seays mas çiertos por la presente vos çertyficamos que los / maravedis que para la dicha armada agora prestaredes vos sean pagados / dentro de dos años primeros seguyentes de lo qual mandamos dar la presente / fymada de nuestros nombres. Fecho en la çuadad de Varçelona a dos dias / de março de noventa y tres años. Yo el Rey. Yo la Reyna. Por mandado / del Rey e de la Reyna. Ferrnand Aluarez. / E luego el dicho Anton de Villadiego conosco e otorgo aver tomado e resçibido e / Juan Vrtyz de Licona escriuano en nonbre del Conçejo de Lequetio todos los çiento e vn / mill e quatrocientos e setenta e çinco maravedis en esta manera: en dinero setenta e syete / mill e nuevecientos e treynta e çinco maravedis y en vn conoscoimiento fymado del / corregidor e de Andres de Cavia veynte e tres mill e quinientos e quarenta maravedis / que son los dichos çient e vn mill e quatrocientos e setenta e sinco maravedis de los quales / dixo que se tenia por contento e pagado e otorgo esta carta de resçibo e cono/sçimiento en presençia de mi el dicho Juan Martines de Gueldo escriuano e ante los testigos de yuso / escriptos e se tuvo por contento e rrogo e mando a mi el dicho escriuano que lo sygnase / de mi sygno y a los presentes que fuesen dello testigos que fue fecho en la dicha villa / de Viluaa a dies dias del dicho mes de junio año del Señor de mill e quatrocientos e / noventa e tres años e por mas abondamiento el dicho Anton de Villadiego / lo firmo de su nonbre ante los testigos. / Anton de Villadiego [rubricado] / [f.2] E yo el sobredicho Iohan Martines de Gueldo escribano del Rey e de la Reyna / nuestros senores e su notario publico en la su corte y en todos los sus rregnos / e señorios e escriuano publico del numero de la villa de Bilbao fui presente antel dicho Anton de Villadiego quando otorgo este conoscoimiento desta otra parte contenido / e lo firmo de su nombre e lo fys escriuir por mandado del dicho Anton e / de pedimiento del dicho Juan Vrtys de Licona e fis aqui en el este / mio acostunbrado signo en testimonio de verdad. / [rubricado] / En Viluaa a XXXI de março la pago en nonbre de Lequetio. / [f.v] del prestido / para el Conçejo de la villa de Lequetio. /

VI PIEZA.

Poder para Alonso de Quintanilla, el doctor Villalón y el Corregidor de Vizcaya para cobrar el empréstito de la Armada

(AGS. RGS. 1493-VI, 190)

Rey /
Armada /

Poder Alonso de Quintanilla y el dotor de Villalon /
y el licenciado Vela Nuñez para cobrar el prestido /
para el armada. /

Don Fernando e doña Ysabel etc. A vos Alonso de Quin/tanilla nuestro contador mayor de cuentas e dotor de Villalon anbos / del nuestro Consejo e el licenciado Vela Nuñez nuestro corregidor del nuestro noble / e leal condado e señorío de Vizcaya e a cada vno de vos / por sy insolidar e a quien vuestro poder o de qualquier de vos / ouiere salud e gracia bien sabedes el rrepartimiento / del enprestido que mandamos haser e se rrepartio en la / prouincia de Guipuzcoa e condado de Vizcaya / e en las villas e lugares de las Encartaçiones / para los gastos del armada que mandamos haser / e armar en ese dicho condado e prouincia de / Guipuzcoa porque asy cumple a nuestro servicio e al bien / de nuestros Reynos e de nuestros subditos e naturales / dellos en el qual dicho rrepartimiento diz que copo a las / dichas villas e lugares de las Encartaçiones tresyentas / e treynta e tres mill maravedis de dos quentos que monto el / dicho rrepartimiento del dicho condado segund costumbre / antigua del dicho condado que es que de lo que se / rreparte en la Junta de Guernica la mitad cabe / de las villas del dicho condado e de la otra mitad / los dos terçios la tierra llana e el vn terçio a las dichas / Encartaçiones e agora somos ynformados que / en las dichas villas e lugares de las dichas Encartaçiones / [f.v] ha auido e ay algunas alteraçiones e nouedades / contra vos el nuestro corregidor diz que a cabsa de non / contribuyr en la paga del dicho enprestido de lo qual / somos mucho deseruidos e porque a nuestro servicio / cumple que los dichos maravedis de enprestido que asy / se rrepartieron en las dichas villas e / lugares de las Encartaçiones e del / dicho qondado e señorío de Viscaya se / cobren luego para ayuda a los gastos / de la dicha armada e los que fisyeron e come/tieron las dichas alteraçiones e nouedades sean / pugnidos e castigados acordamos de mandar / dar esta nuestra carta para vosotros juntamente / e para cada vno de vos por sy ynsolidar e / para quien el dicho vuestro poder o de qualquier de vos / ouiere en la dicha rrasón por la qual vos mandamos / a todos e a cada vno de vos que luego como / esta nuestra carta vieredes veades e enbiedes a las / dichas [* el villas e lugares e tierra llana de / dicho condado e señorío de Vizcaya a de las / dichas Encartaçiones que vieredes que cumple e / *ante tales cosas fagays pagar e que sea pagado / todo el dicho rrepartimiento de los dichos dos quentos / de maravedis por las personas e segund e como aquellos / fueron rrepartidos constrinyendo e apremiando / por todo rrigor de derecho a los que non lo ovieren / pagado fasyendo esecucion en sus personas e / bienes fasta que los paguen segund que a vos/otros bien visto fuere e asy vos mandamos / que hagades pesquisa e ynquisiçion por quantas / [f.2] partes mejor e mas complidamente la pudieredes / saber e quien e quales personas fueron / los prinçipadores e cabsadores de las dichas alteraçiones / e nouedades contra vos el dicho nuestro corregidor e dexaron / de haser el dicho rrepartimiento segund que por vos les fue mandado / e de contribuyr en el e quien e quales / dyeron a ello consejo fauor e ayuda / e a los que hallaredes culpantes por la / dicha pesquisa los prendades los cuerpos / e secrestedes todos sus bienes muebles e rrayses / en poder de buenas personas llanas e abonadas e / contiosas e proçedades contra los tales contra sus bienes / a las mayores penas çiuiles e criminales que fallaredes / por fuero e por derecho por vuestra sentencia o sentencias asy / ynterlocutorias como definitiuas las quales e el / mandamiento o mandamientos que en la dicha rrasón /

dyeredes e pronunçiaresdes lleguedes e fagades / llegar a pura e deuida esecuçion con efeto quanto e / como por fuero e por derecho deuades e mandamos a quales/quier personas [* q] de quien entendieredes ser ynformados / e saber la verdad çerca de lo susodicho que / vengan e parescan ante vos a vuestros llamamientos / e enplasamientos o ante quien el dicho vuestro / poder o de qualquier de vos oviere e fagan juramento / e dygan sus dichos e dipusçiones a los plasos / e so las penas que vosotros e cada vno de vos / les pusyeredes e mandaredes poner las quales Nos / por la presente les ponemos e avemos por puestas / e vos damos poder cumplido para las esecutar / e mandar esecutar en [* cada vn] ellos e en cada vno / dellos e en sus bienes e sy para que dicho es / [f.v] asy faser e cunplir e esecutar e poner en obra [* pl] / [*] vos e qualquier de vos o quien el dicho / vuestro poder oviere o de qualquier de vos / menester ouieredes fauor e ayuda mandamos a / todos e qualesquier conçejos justicias / rregidores caualleros escuderos oficiales / e omes buenos asy del dicho / condado e señorío de Vizcaya e / Encartaçiones como de otras qualesquier çibdades / e villas e lugares de su comarca que vos lo / den e fagan dar e que en ello ni en parte dello / embargo ni contrario alguno vos non pongan / ni consyentan poner para lo qual todo que dicho es / asy faser e conplir e esecutar e poner en obra / con todas sus ynçidençias e dependençias / etc vos damos poder conplido por esta / dicha nuestra carta. E los vnos ni los otros etc. / Dada en la çibdad de Barçelona veynte e / tres dyas del mes de junio año del Nacimiento / de Nuestro Señor Ihu Xpo de mill e quatroçientos / e nouenta e tres años. Yo el Rey. Yo / la Reyna. Yo Fernand Aluares de Toledo / secretario del Rey e de la Reyna nuestros señores / la fise escribir por su mandado. /

VII PIEZA.

Comisión a Alonso de Quintanilla y al doctor de Villalón para que entiendan en lo del empréstito en las tierras de Ayala y Urcabustaiz

(AGS. RGS. 1493-VII, 184)

Los conçejos de la /
tierra de Ayala /
Que les hagan justicia sobre el prestido /

Don Ferrando i doña Ysabel etc. A vos Alonso de Quinta/nilla nuestro contador mayor de cuentas e a vos el dotor / Andres de Vyllalon anbos del nuestro Consejo o qualquier de / vos salud e gracia sepades que Sancho Garçia de Murga en / nombre e como procurador de las tierras de Ayala e Vrcabosta/ys e de los conçejos e fijosdalgo e omes buenos dellas / nos fyso rrelaçion por su petiçion que ante nos en el / nuestro Consejo presento deziendo que byen sabyamos como / por vna nuestra çedula obymos mandado a los conçejos / e vesinos de la çybdad de Vytoria con la probinçia de / Alaua que diesen çierta quantia de maravedis de enprestydo / para ayuda aser el armada que nos mandamos ha/ser en Vyscaya e el conçejo e vesinos de la dicha / çibdad de Vytoria e la dicha probinçia de Alaua para / el dicho enprestydo tentaron de haser e hisieron rre/partimiento contra los conçejos e vesinos de las dichas / tierras de Ayala e Vrcabostays sus partes en lo qual dis / que sy asy obyese de pasar los dichos sus partes rre/çibyrian mui grande agrabyo e dapño porque las / dichas tierras de tiempo ynmemorial aca los vesinos / e moradores dellas dys que han seydo e son libres / e esentos de todo pecho i tributo e señalada e / espeçialmente de los dichos enprestydos por prebi/llejos de los rreyes antepasados nuestros progynitores / espeçialmente por sentencia que sobre ello mando / dar el señor Rey don Juan de gloriosa me/moria nuestro vysabuelo la qual dis que fue dada / [f.v] sobre ynformaçion e probança de testigos que sobre ello fue / fecha lo qual dys que ha seydo e fue confyrmado por / nos segund paresçia por vn traslado de los dichos

preby/llejos e sentencia que ante nos presentaba e serya cosa / mui grabe que los dichos sus partes fuesen agora / compelidos a contrybuyr en lo que nunca pagaron / ni contrybuyeron seyendo como dis que son / todas las dichas tierras muy esteryles i pobres i / que solamente fueron pobladas e se sostyene la po/blaçion dellas por rrason de la dicha esençion e liber/tad que de otra manera la dicha tierra se despoblary / quanto mas que la dicha çibdad de Vytoria e probynçia / de Alaua dys que non tiene que faser [* gl] con ellos / ni los dichos sus partes son de su probynçia e los / dichos sus partes dys que apelaron del dicho rrepar/timientto segund paresçe por çiertos testymonios / que ante nos asy mismo presentaba, por ende que / nos suplicaba en el dicho nombre mandasemos / guardar los dichos prebillejos e que los dichos sus partes / non sean fatygados ni molestados mandando al / probynçial e deputados e al conçejo e vesinos de la / dicha çiudad de Vytoria e probynçia de Alaua que / non hagan el dicho rrepartymiento e que rreboquen e den por / ninguno lo que contra los dichos sus partes ovyeren fecho / e dandolo todo nos por ninguno que con la çedula / que nos dys que mandamos dar para lo susodicho no ha/bla con los dichos sus partes ni es de creer que en tanto / perjuysio suyo e en derogaçion de los dichos preby/llejos e sentencia e seyendo como dys ques la dicha tierra / tan pobre nos mandasemos pagar el dicho enpresty/do o que sobre todo les probeyesemos como la nuestra mer/çed fuese lo qual vysto en el nuestro Consejo e con nos / consultado fue acordado que bos lo debyamos come/ter e que debyamos mandar dar esta nuestra carta para / vosotros en la dicha rrason e nos tobymoslo por / vyen e confiando de vosotros que soys tales que guar/dareys nuestro seruicio e la justiçiaa las partes e / [f.v] vyen e fielmente fareys lo que por nos vos fuere en/comendado e cometydo es nuestra merçed de vos lo en/comendar e cometer e por la presente vos lo encomenda/mos e cometemos, porque vos mandamos que luego / lo veades e llamadas e oydas las partes lo probe/ays e rremedieis de manera que los dichos conçejos / non rresçiban agrabyo de que tengan rrason de quexar/se e sy alguno ha rreçibydo se probea e rreme/die como debyeredes e cumpla a nuestro seruicio para [* e] lo / qual todo que dicho es con sus ynçidençias e depen/dençias anexidades e conexidades vos damos / poder cumplido por esta nuestra carta e non fagades ende/al. Dada etc en Barçelona iiii dias de jullio / de xciii años. Don Aluaro don Juan de Castro el dotor de / Alcoçer el chançiller el licenciado Malpartyda / Alonso del Marmol escribano. /

VIII PIEZA.

Comisión a Alonso de Quintanilla y al doctor Villalón para que entiendan en lo del empréstito en el valle de Arrastaria

(AGS. RGS. 1493-VII, 183)

La tierra e valle de /
Arrastaria. /

Que les fagan justiçia sobre /
el prestido. /

Don Fernando i doña Ysabel etc. A vos Alonso de Quin/tanilla nuestro contador mayor de cuentas a a vos / el dotor Andres de Vyallalon amos del nuestro consejo o / a qualquier de vos salud e gracia sepades que por parte de las / aldeas e tierra del valle e junta de Arrastaria nos / fue fecha rrelaçion por su petiçion que ante nos / en el nuestro Consejo fue presentada deziendo que / agora nuebamente el probynçial e dyputados de / la çibdad de Vytoria e la probynçia de Alaua / dys que hysyeron a cierto rrepartimiento sobre ellos del / enprestydo que nos mandamos pagar para ayuda / a la armada que se hase en Vyscaya en lo qual / dys que ellos rreçibieron grand agrabyo e dapño / porque se allara que las aldeas del dicho valle / de Arrastaria del tiempo ynmemorial aca dyz que

están / juntas e aforadas al fuero de la tierra de Ayala / e han usado e usan de los priuilegyos della por / lo qual dys que non fueron ni son tenidos al dicho / enprestido e porque sobre semejante caso de en/prestydos mas ha de çient años que fue abyda / enformaçion por mandado del señor Rey don / Juan nuestro vysauelo por la qual dyz que se allo / que de tiempo ynmemorial aca las dichas aldeas / e conçejos e vesinos dellas fueron e son libres e / esentos de los dichos enprestydos y otros pechos / e derechos e tributos e que fueron aforados al fuero / de Ayala como dicho tenia e que asy fue manda/do e pronunçiado por los contadores mayores del / dicho señor Rey que heran a la sason segund todo / [f.v] dys que paresçia por vna escritura que ante nos por / su parte fue presentada e quellos apelaron del dicho / rrepartimiento e por su parte nos fue suplicado e / pedydo por merçed que sobre ello les probeyesemos / de manera que non sean fatigados ni molestados / sobre ello que segund la esterylidad de la dicha / tierra e valle sy al dicho enprestido diesemos / lugar se despo-blarya la dicha tierra quanto mas / que ellos non son de la dicha probynçia de Alaua ni / tiene que faser con ellos o que sobre ello les probe/yesemos como la nuestra merçed fuese lo qual vysto / en el nuestro Consejo e con nos consultado fue acorda/do que bos lo debyamos cometer e que debya-mos mandar / dar esta nuestra carta para vosotros en la dicha rrason / e nos tobymoslo por vyen porque vos mandamos / que luego lo veades e llamadas e oydas las partes / lo probeays e rremed-yeis de manera que los dichos con/çejos non rresçiban agrabyo de que tenga rrason de quexarse / e sy alguno ha rresçibydo se probea e remedie / como debyeredes e cumple a nuestro seruiçio. Para lo qual todo / e para lo dello anexo e conexo e dependiente vos / damos poder cumplido e non fagades endear. Dada / en Barçelona iiii dias de jullio de xc/iii años Don Aluaro, don Juan de Castro el / doctor de Alcoçer, el chançiller, yo Alonso / del Marmol. /

IX PIEZA.

Comisión a Lope de Vera para que entienda en lo de las Encartaciones

(AGS. RGS. 1493-VII, 231)

Rey/

Que Lope de Vera vaya a lo de las /
Encartaciones. /

Don Fernando e doña Ysabel etc. A vos Lope / de Vera contino de nuestra casa salud e gracia sepades / que a nos es fecha rrelaçion que en la tierra de las / Encartaçiones ha auido algunos albo-rotos e escandalos / que algunos conçejos e personas han mouido e fecho / en nuestro deservicio so color e disyendo que / querian suplicar de çiertas nuestras cartas / e prouisiones que mandamos dar para que prestasen / çiertos maravedis que les cupieron a pagar de çierto / enprestido que por nuestro mandado se rrepartio / para haser çierta armada que ande por los / mares para cosas conpli-deras a nuestro seruicio / e bien de nuestros Reynos e de nuestros subditos e / naturales a los quales dichos alborotos / e escandalos diz que dyeron cabsa / favor e ayuda algunas personas y / que en ello seguian sus propios yntereses / y porque nos queremos saber la verdad de todoello / [f.v] para lo mandar proueer e castigar como / cumple a nuestro seruicio e a esecucion / de la nuestra justicia demandamos dar esta / dicha nuestra carta para vos por lo qual vos / mandamos que luego que la veades / vayais a la dicha tierra de las En/cartaçiones e a otros quales/quier partes donde enten-dieredes / que cumple e fagays pesquisa e yn/quisyçion e vos ynformeys e sepays la / verdad de lo susodicho por quantas partes / mejor e mas cumplidamente pudieredes / ser ynformado e saber quien e quales / personas fueron culpantes en lo suso/dicho e a ello dieron cabsa consejo fauor / e ayuda e la pesquisa fecha e la ver/dad sabida prendays los cuerpos a los / que hallaredes que son

culpantes e trahed/los presos e a buen rrecabdo ante nos / en la nuestra corte e entregadlos a los nuestros / alcaldes de la nuestra casa e corte e secrestad los / bienes de los que hallaredes culpantes en lo suso/dicho en poder de personas llanas e abonadas / por ynventario e ante escribano publico e a los / que paresciere que se deuen presentar ante nos / [f.2] personalmente los pongays plaso en que / se presenten el qual nos por la presente les pone/mos e les mandamos que lo cunplan so las / penas que de nuestra parte les pusyeredes e la dicha / pesquisa escripta en linpio fuera dado / vuestro nolo e de escribano ante quien / pasare sygnada çifrada e / sellada en manera que faga fe / trahela ante nos para que la / mandemos ver e proueer çerca / de lo susodicho lo que sea justicia e mandamos / a todos e qualesquier personas de / quien entendieredes ser ynformado e saber / la verdad çerca de lo susodicho vengan e pares/can ante vos etc y para faser e cumplir / lo susodicho con la yda e dende nuestra carta / vos damos e asygnamos cargo de / [blanco] dyas primeros syguientes / cada vno de los quales que en ello ocuparedes / es nuestra merçed que ayades e leueis / [blanco] maravedis para vos e vuestro escribano / quien con vos a ello vaya para los quales / aver e cobrar de los culpantes e de sus bienes / vos damos poder conplido e sy para / conplir e esecutar lo susodicho nese/citaredes favor e ayuda por esta nuestra / carta mandamos a todos los concejos corregidores asystentes etc / que vos lo den e fagan dar etc para lo qual todo que / [f.v] dicho es e cada vno e con su parte dello vos damos / poder conplido con sus ynçidencias etc e los / vnos ni los otros etc. Dada en la / çibdad de Barçelona xii dias del / mes de jullio año del Nacimiento de Nuestro / Señor Ihu Xpo de mill e quatrocientos / i noventa e tres años. Yo / el Rey. Yo la Reyna. Yo / Fernand Alvares de Toledo secretario etc acordada / Rodericus doctor. /

X PIEZA.

Emplazamiento contra los que participaron en los alborotos que se produjeron en las Encartaciones

(AGS. RGS. 1493-XII, 113)

Emplazamiento contra los de las En/cartaçiones. /

Don Fernando e doña Ysabel. A vos Ochoa de Salazar / preboste de Portogalete e a vos Ochoa de / Salazar hijo de Juan de Salazar e a vos Juan Peres / de Bolunbari alcalde e Juan Garcia de Ragomedo e Pedro / Ortys de Gobeo e Pedro de Larysca e Juan de Recalde e / Juan de Aniето e Juan de Urrutua e Martin de Sara/chaga e Diego de Palaçios e Juan Ruiz de Boliuar /e Sancho Galindes e Martin de Harriaga e / Hortuño de Murga e el Borte Juan de Sazedo hijo de Juan / de Sazedo el de Arangore e Juan de Licabroe e Juan / de Çauala de Guindiola morador en Recalde e / Juan de Herrera baruero hijo de Martin Sanches de la Herrera / e a cada vno de vos salud e gracia bien sabedes / como sobre los leuantamientos e alborotos escan/dalos acaesçidos en la tierra de las Encartaçiones / nos enbiamos alla a Lope de Vera contino de nuestra / casa para haser la pesquisa de todo ello e a los que hallase / culpantes les prendiese los cuerpos e secrestase / los bienes e presos e a buen rrecabdo los enbiase a nuestra / corte segund que esa e otras cosas mas larga/mente en la dicha nuestra carta se qontiene la qual dicha / pesquisa el tomo e rresçibio e la traxo ante / nos e asy mismo como de nuestra parte noty/fico a algunos de vosotros çiertas nuestra / [f.v] cartas de llamamiento para que dentro de çiertos / terminos en ellas qontenidos paresçiesedes ante nos / personalmente so çiertas penas en ellas qontenidas / e a bosotros mande de nuestra parte que / dentro de çiertos terminos / vos presentasedes asy mismo / ante nos so çiertas penas / lo qual prime- ramente vos mando el / nuestro corregidor de Viscaya segund que en los dichos / mandamientos que asy vos puso se qontiene / [* pl] lo qual todo paresçe que vos fue notyficado / e no enbargante

esto vosotros ni alguno / de vos no aves venido ni paresçido por lo / qual auiades caydo e yncurrido en las / dichas penas en las dichas nuestras çedulas / e mandamientos que vos fueron hechos contenidos / pero por vos mas conuençer fue acordado / que vosotros e cada vno de vos deuiades ser llamados / para que viniesedes a vos ver declarar aver caydo / e yncurrido en las dichas penas e que deuiamos / mandar dar esta nuestra carta para vosotros e cada / vno de vos en la dicha rason e nos tovimoslo / por bien porque vos mandamos que tal dya que / con esta nuestra carta fueredes requeridos en nuestras / presençias sy pudieredes ser avidos / sy no ante las puertas de las casas de / vuestras moradas donde continamente vos soleys / acoger fasiendolo saber a vuestras mugeres / e hijos sy los avedes sy no a vuestros omes / e criados e vesinos mas çercanos para que vos / lo digan e fagan saber e dello no podades / [f.2] pretender ynorançia fasta treynta dias / primeros syguientes los quales vos damos e asy/namos por tres terminos dando vos los primeros / veynte dyas por primero plaso e los otros / çinco dyas por segundo plaso e los otros / çinco dyas por terçero plaso / e termino provatorio acabado / vengades e parescades ante nos / en el nuestro consejo a os ver condenar aver / caydo e yncurrido en las dichas penas e a tomar / traslado de la dicha pesquisa e a desir e alegar / sobre ello todo lo que desir e alegar quisieredes / e a concluir e çerrar rrazones e a oyr e ser / presentes a todos los otros abtos del / dicho pleito prinçipales açesorios ynçidentes / dependientes anexos e conexos subçe/syve vno en pos de otro fasta la sentencia / difinitiva ynclusiue para la qual oyr / e para tasaçion de costas sy las y oviere / e para todos los otros abtos del dicho pleito que espli/çitaçion se rrequeria e [* q] a que de derecho deuades / ser presentes e llamados vos llamamos e çitamos / e ponemos plaso e termino provatorio acabado [* ve] con / aperçebimiento que vos hasemos que sy en los dichos terminos / o en qualquier dellos vinieredes e paresçierdes los del / nuestro consejo vos dyran e guardaran en todo vuestra justicia / en otra manera vuestra absençia e rrebeldya / non enbargante aviendola por presençya [* syp] proçederias / en ello lo que fallarias por justicia e la nuestra merçed / fuere e de como esta nuestra carta. Dada / [f.v] en Çaragoça a quatro dias de disiembre de I U cccc / xciii años Don Aluaro Iohanes doctor Andras / doctor Ferrandez licenciatus Yo Alonso del Marmol. /

XI PIEZA.

Provisi3n para que Iñigo de Artieta lleve en la Armada cierta gente y mantenimientos para la conquista de Tenerife

(AGS. RGS. 1493-XII, 41)

Rey /

Para que Yñigo de Artyeta pase /
çierta gente i mantenimientos a /
Canaria en el Armada. /

Don Fernando e doña Ysabel etc. Fasemos / saber a vos Yñigo de Artyeta capitan / general de la nuestra armada que nos avemos / encomendado e dado cargo de la conquista / de la ysla de Tenerife ques de ynfieles / a Alonso de Lugo nuestro governador de la / ysla de la Palma en çierta forma qontenida en el / asyento que çerca dello por nuestro mandado se fiso / con el qual se qontiene que le aviamos de mandar / dar nauios desa dicha nuestra armada / en que pueda pasar desos nuestros Reygnos / a la dicha ysla de Tenerife mill e / quinientos peones e çiento de cauallo / e de las yslas de Canaria / [f.v] que estan pobladas de xpianos quatroçientos peones e sesenta / de cauallo. Ensy mismo mill [* e quinientos] cahizes / de trigo e arina e tresientos cahises de çeuada / e dos mill quintales de bischocho

e todos los otros mantenimientos e artilleria e herramientas / e bestias e otras cosas que son / neçesarias para la dicha conquista / con tanto que sea de aqui a mediado / el mes de marzo primero que verna del / año de mill e quatrocientos e [* ochenta] noventa e / quatro años rresçibiendo la carga dello / en las barcas de los dichos vuestros nauios / para que dellas mismas lo descarguen / en la dicha ysla de Tenerife tomando lo que / asy pasaren por cuenta e dandogelo / por cuenta syn que en ello aya falta ni / engaño alguno e que descargados los dichos nauios se puedan boluer donde / Nos les mandaremos e que desembarcada / la dicha gente en la dicha ysla de Teneryfe / no se pueda sacar ninguna della para otra / parte en los dichos nauios de nuestra armada / en todo el tiempo que alli estouiere e quel dicho / Alonso de Lugo non sea obligado de / pagar cosa alguna por el dicho pasaje / segund mas largamente se qontiene en la / capitulaçion que se fiso con el dicho Alonso / de Lugo sobre la dicha conquista e Nos queriendo cundplir lo qontenido en la dicha capitulaçion [f.2] mandamos dar esta nuestra carta para / vos en la dicha rrason por la qual vos mandamos que seyendo rrequerido / por el dicho Alonso de Lugo o por su parte / de aqui a mediado el dicho mes de março / primero que verna syn Nos mas rrequerir / ni consultar ni esperar para ello otra / nuestra Carta ni Mandamiento le fagays / pasar en los nauios desa dicha nuestra ar/mada toda [* s] la dicha gente de cauallo e / de pie e bestias e mantenimientos e / artilleria e otras cosas de suso nombradas / e declaradas rresçibendolo en las barcas / de la dicha nuestra armada para lo poner / en las dichas naos e descargandolo / con ellas e fasiendo e cunpliendo lo que / Nos mandamos asentar con el dicho / Alonso de Lugo çerca del pasaje / de todo ello segund e por la manera / e forma que de suso se qontiene syn que en ello / ni en parte dello aya falta, escusa ni / ynpedimento alguno porque asy cunple / a nuestro seruicio e mandamos a los capi/tanes e otras personas que tienen cargo / de las fustas e nauios de la dicha armada que fagan e cunplan lo / que vos el dicho Yñigo de Arteyta / les mandaredes de nuestra parte çerca de lo / [f.v] que dicho es so las penas que les pusieredes / e los vnos ni los otros non fagades / ni fagan endead etc. Dada en la / çibdad de Çaragoça a veynte i ocho dias del / mes de diziembre del año del Nasçimiento / de Nuestro Saluador Ihu Xpo de / mill e quatrocientos [* e xce] iii años / e nouenta e tres años. Yo el Rey. Yo la Reyna. Yo Herrand Aluares de Toledo secretario / del Rey e de la Reyna nuestros señores la fise / escribir por su mandado vn escrito sobre / fesydo vna rraya de manera que son mill cahices / de trigo e harina señaladas con los nombres / siguientes El Comendador Mayor. adelantado Juan Chacon. / Rodrigo de Villosa. Conforme a lo capitulado Rodericus / dotor. /

XII PIEZA.

Comisión al corregidor de Burgos para que entienda en lo de las Encartaciones

(AGS. RGS. 1494-IX, 138)

Rey /
Encartaçiones /

Comisyon a Garcia de Cotes sobre /
lo de las Encartaçiones. /

Don Fernando e doña Ysabel etc. A vos Gacia de Cotes / nuestro corregidor de Burgos salud e gracia sepades que por / algunas neçesydades que nos ocurrieron cumplideras / a nuestro seruicio e al bien e pro comun de nuestros Reynos e a la / defensa de nuestros subditos e naturales acordamos / de faser çierta armada por la mar e para ello enbiamos / Alonso de Quintanilla nuestro contador mayor de cuentas e al dotor / Andres de Villalon amos del nuestro consejo e porque les falto / alguna parte del dinero que hera menester para la / dicha armada ovimos de enbiar a rrogar

a la çib/dad de Burgos e al condado de Viscaya con las / Encartaçiones e a la prouinçia de Guipuscoa que nos / prestasen çiertas contias de maravedis para conplir la dicha / armada i la dicha çibdad de Burgos e el dicho condado / e prouinçia como buenos e leales vasallos e serui/dores cunplieron lo que les enbiamos mandar e / por lo que copo a las Encartaçiones en el nuestro corregidor / de Viscaya mando faser junta en [blanco]/[blanco] e en otras personas a quien mando / que no fuesen a la dicha junta mando a Diego / Hurtado de Salzedo e a Lope de Salzedo e a Juan de / Salzedo que no fuesen a ella los quales deviendo / cunplir e obedecer los nuestros mandamientos e pagar / lo que de nuestra parte les hera mandado non solamente / non lo fisieron mas antes en deseruicio nuestro e es/candalo de la tierra fizieron alborotar e escandali/zar la dicha junta para que non se pagase lo que / asy les estaua rrepartido so color e diziendo / que suplicauan de nuestras cartas a cabsa dello qual nos / ovimos enbiado a Lope de Vera continuo de nuestra casa / a las dichas Encartaçiones para que fiziese la pesquisa / e supiese la verdad como avia pasado todolo susodicho / [f.v] e prendiese a los que fallase culpantes e les secrestase sus / bienes e los truxiese presos e a buen rrecabdo e a su / costa a la nuestra corte e a los que paresçiese que se devian / presentar personalmente ante vos les pusiese plaso / e les mandase de nuestra parte que viniesen ante nos / el qual fiso la dicha pesquisa e la traxo ante nos e / puso plazo a Hortuño de Murga el Borte e a Juan / de Salzedo el moço fijo de Juan de Salzedo / el de Arasan e Juan de Sarantia vecino de Gor/dejuela e a Diego de Palaçio e a Pedro / de Gobeo e a Juan Sanches de Arreclaga / alcalde e a Gonçalo Galindez de Gardegi e a Juan Da/nieto e a Juan de Bibar i a Juan del Monesterio escribano / que viniesen ante nos al nuestro consejo a se ver de/clarar aver caydo e yncurrido en las penas / contenidas en las dichas nuestras cartas e en las / otras penas en que avian yncurrido algunos / dellos quales vinieron ante nos diziendo e allegando / algunas cosas en su descargo especialmente diziendo / quellos non lo avian dexado de pagar por desobede/çer nuestros mandamientos ni por deseruirmos saluo por la / libertad de la tierra e quellos non avian fecho el dicho escan/dalo ni alboroto ni avia pasado con otra parte / tanto como contra ellos se avia puesto lo qual todo / visto en el nuestro consejo e lo que mas quisieron desir e allegar / en guarda de su derecho e vistas las pesquisas e oidos / sobrello por quanto en su absençia de los que asy por / la dicha pesquisa paresçen culpados no se pudo noti/ficar el cargo que tenian ni se pudo proçeder contra los / vnos syn proçeder contra los otros fue acordado que / deviamos proçeder en nuestra corte contra Ochoa de / Salazar cuya es la villa de San Martin e contra Ochoa de / Salazar prebostes de Portogalete que en nuestra corte estan / presos e que deviamos mandar dar esta nuestra carta para vos / en la dicha rraçon e nos touimoslo por bien e confiando / de vos que soys tal que guardareis nuestro seruicio e la justicia / a las partes e bien e fielmente fareis lo que por nos / vos fuere mandado es nuestra merçed de vos encomendar / i cometer e por la presente vos encomendamos e come/temos el dicho negocio e cabsa por que vos mandamos que vades / a las dichas Encartaçiones e a otras qualesquier / partes donde fuere neçesario e veades la dicha pesqui/sa que asy fue fecha por el dicho Lope de Vera e por el dicho / nuestro prestamero de Viscaya que vos seran mostradas / [f.2] e sy neçesario fuere ayades mas ynformaçion / e ante todas cosas suspendays los ofiçios de / alcaldias de los dichos Velasco de Aranda alcalde / e Juan Sanchez Arechasa e el ofiço de escribano quel dicho Juan del Mo/nesterio tiene e los otros ofiços de alcaldias e escrivanias / de las personas que por las dichas pesquisas pareçieren cul/pantes a los quales mandamos que no vsen dellas por las / penas en que caen los que vsan de ofiços publicos / no teniendo poder ni facultad para ello / e mandamos al corregidor o juez de rresidençia / del dicho condado que entre tanto ponga quien / syrva los dichos ofiços por quanto nuestra merçed e / voluntad fuere asy en lo que toca a los suso/dichos como en lo que toca a las otras personas de las dichas / Encartaçiones que paresçieren culpantes mirada la calidad / del delito que cada vno cometio vistas las dichas pesqui/sas proçedais contra ellos a las mayores penas / en que fallaredes que han caido e yncurrido executando / aquellas asy en sus personas como en sus bienes o en las / cosas de su morada sy fallaredes que algunos fizie/ron delito por donde deven ser derrocadas e sobre todo / sigais la forma e horden de vn memorial que por los / del nuestro consejo vos sera dado firmado de sus nombres / e mandamos a las partes e

etc es nuestra merçed que vieredes en faser / lo susodicho çinquenta dias e que ayades de salario para vuestra / costa e mantenimiento cada vno de los dichos çinquenta / dias quatrocientos maravedis e para vn escribano etc con poder a las / justicias e los vnos ni los otros etc. Dada en Segovia / a seis dias de setiembre de xciii años Don Alvaro don / Juan de Castilla Andres dotor Antonius dotor Sanchus / licenciatus Yo Bartolome Ruis de Casteñeda escribano / de camara etc. / [margen izquierdo: + que con vos vaya ante quien pase lo / susodicho cada vno de los dichos / çinquenta dias setenta maravedis los / quales mandamos que ayades i cobre/des i vos sean dados e pagados / por las personas que en lo suso/dicho fueren culpantes para los / quales aver e cobrar e para faser sobrello / todas las prendas e premias / presiones vençiones e remates / de bienes que neçesarios sea / de se faser vos damos poder complido / por esta nuestra carta e sy para lo asi / faser e conplir e executar menester ovieredes fauor e ayuda por esta nuestra carta mandamos / a todos los concejos corregidores asyentes alcaldes e alguasiles e otras justicias qualesquier asy de las dichas En/cartaçiones i condado de Viscaya como de todas las otras çibdades e villas e lugares de los nuestros / Reynos e señorios que vos lo den e fagan dar e quen ello ni en parte dello embargo ni contrario alguno / vos non pongan ni consientan poner] [margen derecho: a quienes atañe e otras quales/quier personas de quien entendiere/des ser ynformado que vengan i / paresca ante vos a vuestros lla/mamientos e enplazamientos a los / plazos e so las penas que de / nuestra parte les pusieredes las / quales nos por la presente les ponemos i avemos por / puestas para lo qual todo que dicho / es vos damos poder compli/do por esta nuestra carta con sus yn/çidençias etc]./

XIII PIEZA

Carta de Mandamiento del Corregidor de Vizcaya para haber información de los costes y personas que sirvieron en la Armada de Vizcaya. *

(Archivo Histórico Municipal de Portugalete. Sección A. Caja 106, n.º 8)

Virtuosos Señores / [blanco] El consejo, justyçia e rregymiento de la noble / villa de Viluao saber vos plega de como a Nos es fecho saber por mandamiento / del señor liçençiado Xristobal Albarys de Cueto corregidor de Viscaya para que / cunplamos e fagamos saber el dicho su mandamiento e lo en el contenido a las villas / de nuestro terçio para que fagan e cunplan segund y como en el dicho mandamiento se / contyene su tenor del qual dicho mandamiento es la que se sygue: / Yo el liçençiado Christobal Albarys de Cueto corregidor e bedor en el noble condado de / Viscaya con las Encartaçiones por el Rey e la Reyna nuestros señores fago saber / a vos el consejo, alcalde, fyel, rregidores de la villa de Viluao quel Rey e la Reyna / nuestros señores queryendo descargar sus rreales conçiencias e por fazer vien / e merced a los fyjosdalgo del dicho condado han probeydo de vna su carta para / mi en que en efeto se contyene que yo aya ynformaçion de que cantydad de maravedis / y de que personas tomaron prestado para fazer çierta armada que Sus Altezas / mandaron fazer a Alonso de Quintanilla e al dotor de Villalon el año / de noventa e tres y que consejos y personas syngulares las prestaron / y que rrecavdos tyenen dellos y las averyguase y enbyase la realaçion / dello fyrmado de mi nombre y del escribano en que fuese espaçifycado que maravedis / presto cada consejo y personas syngulares y quales prestaron por vista / de consejo y quales como partyculares y quanto presto cada vno y a quien fe/syeron las pagas y segurydad e cartas tyenen y a quien pagaron los dichos / maravedis y de todo ello enbyase mi paresçer porque Sus Altezas queryan descargar / sus rreales conçiencias segund que esto e otras cosas mas largamente / en la sedula se contenia y porque para aquella efetuar e conplir segund / que por ella a mi es mandado es menester a vosotros ser sabydores / de lo susodicho acorde de dar este mi mandamiento para bosotros en la / dicha rrason porque bos mando que luego que porque este mi mandamiento fuer/des requerydo lo fagays saber a las villas de vuestro terçio y vosotros / y ellos fasta ocho dias pyme-

ros seguintes enbyeys ante mi todos / los rrecavdos, conosçimientos, çedulas, escripturas e tengays e tengan sobre / lo susodicho por vuestros procuradores bastantes para que por mi bystas al / tenor de la dicha çedula rreal les enbye mi paresçer con la rrelaçion / de todo ello para que Sus Altezas probean en la dicha cavsa lo que su ser/byçio sea lo qual vos mando que asy fagades e cunplades so pena de / veynte mill maravedis para la camara de Sus Altezas y me enbyeys al / dicho termino el testimonio de la notyfycaçion de cada villa de vuestro / terçio so la dicha pena. Fecho en Byluao a veynte e quatro de henero de / mill e quinientos años. El liçençado de Cueto por mandado de su merçed [f.v] Juan Peres [blanco] e señores por nuestro descargo bos fazemos saber por esta / presente e fymado del escrybano del secreto de nuestra camara para non / pretendades ynorançia desyendo que lo non supyestes. [blanco] E yo Sancho Martines de Agurto escribano de Sus Altesas en los sus rregnos e señorios / e en el numero de la dicha villa e de los secretos de la camara della que de man/damiento de los dichos señores, concejo, justicia e rregimiento, fise escribir e sacar este / dicho traslado del dicho mandamiento oreginal dado por el dicho señor corregidor / e por ende firme de mi nombre. / [rubricado Sancho Martines.] /

Yo Juan de Fuica escriuano de Sus Altesas doy e fago fee como en la villa de [* Viluao] / Portugalete a veynte e nueve dias del mes de henero de mill e quinientos años / ley e notifiqu e este mandamiento desta otra parte contenido en persona de Fortun / Sanches de Salasar alcalde e Juan de Vgarte e Sancho Vrtis de la Renteria fieles de la / dicha villa segund e como en el dise e se contiene los quales dixieron que oyeron / otros testigos que fueron presentes Juan de Capitillo e Pedro de Buenaparte vecinos / de la dicha villa e Juan de Capitillo el moço; en fee de lo qual firme aqui / mi nombre. [rubricado Juan de Fuica escriuano.] / (f.v) A los virtuosos señores Conçejo / justicia e rregimiento e omes buenos fijos/dalgo de la villa de Portugalete / DD / Portugalete. /

* / Ofrecemos una nueva versión de este documento anteriormente publicado por Concepción Hidalgo de Cisneros Amestoy, Elena Largacha Rubio, Araceli Lorente Ruigomez y Adela Martínez Lahidalga recogida en Colección Documental del Archivo Histórico Municipal de Portugalete. Fuentes Medievales Documentales del País Vasco. Eusko Ikaskuntza, San Sebastián. 1987. pp. 91-95.

Relatório dos trabalhos

Com. *Bernardino Cadete*

Por dever do ofício, e em cumprimento do programa, cabe-me a tarefa mais fácil que a de V. Ex.^{as}, mas mais ingrata de juntar umas palavras, forçosamente mal urdidas, para de algum modo deixar registado o que foram estes dias fecundos de convívio científico e social.

O tempo disponível nestas circunstâncias é bem pouco; sejam por isso perdoadas alguma involuntária omissão ou falta de apreciação pois o grande objectivo destes relatórios é sobretudo prestar a todas V. Ex.^{as}, a nossa sincera homenagem.

PORTUGAL É UM PAÍS DE POETAS!

1) Não tivessem chegado tantos exemplos de Camões até Pessoa, o nosso ilustre Presidente demonstrou-nos agora, sem sombra de dúvida, que a veia não se extinguiu.

As suas quadras, repassadas de rara inspiração e simbolismo histórico, não terão deixado indiferentes os corações de todos os que o escutaram.

Ao focar magistralmente o nosso alimento de todos os dias – a CULTURA – e fundar a sua análise no grande cadinho da Defesa Nacional, ou melhor, fundar esta naquela, conseguiu a imagem mais perfeita do que deve ser a vida das Academias Nacionais que, todas, pela primeira vez, se juntaram num empreendimento comum.

2) Alguns navegantes, como sempre aconteceu em todas as épocas faltaram ao embarque, mas essa circunstância só veio reforçar o ânimo de toda a restante guarnição que bem pode dizer-se que se superou para levar a nau a bom porto, e deu lugar a uma compensação pela maior disponibilidade de espaço e tempo, para os oradores darem largas à sua erudição que efectivamente se expandiu na forma de excelentes comunicações de alto nível, em termos de rigor científico e recorte literário.

Lançado o rumo pelo ilustre Presidente com o beneplácito de um Ministro e dois Chefes de Estados-Maiores, ambos também ilustres marinheiros, iniciou-se a primeira singradura indo ao leme a Dr.^a Manuela Mendonça Fernandes que, com mão firme, larga visão e profundo conhecimento do grande Rei, a todos deliciou com a minúcia dos cerimoniais da época, mostrando que D. João II não foi só um grande homem, de grandes planos, pois também se preocupou com o rigor dos detalhes, como acontece com qualquer génio, mostrando ainda como se faziam os Reis, como se juravam, e como se impunham aos súbditos e aos outros monarcas.

Passado o clima de festa começou-se a navegar a quartos com o habitual rude trabalho do mar.

3) Encarregou-se do primeiro quarto o Prof. Baquero Moreno que, com a habitual proficiência conduziu os trabalhos desenvolvidos por três ilustres historiadores que se ocuparam do homem que foi D. João II em aspectos diferenciados mas todos de grande interesse.

O primeiro, pela palavra do Dr. Ribeiro Rodrigues, traçou as bases e características das forças ao serviço de D. João II, quer como exército quer na sua guarda pessoal e da câmara, das quais apontou interessantes informações e saborosos detalhes, explicando exaustivamente o que era cada uma dessas forças.

Seguidamente o Dr. João Oliveira e Costa, duplamente académico pela História, e pela Marinha, levantou bem alto o nome do Africano, lançando assim o primeiro germe de uma forte polémica sempre latente na apreciação dos dois grandes Reis, pai e filho, que logo tiveram na sala eco directo nas intervenções de duas grandes figuras actuais da nossa historiografia, pugnando a mesa, pela voz do Prof. Baquero Moreno, a sua satisfação por esta ocasião de reabilitação de D. Afonso V, e a sala, pela voz de outro notável – o Prof. Veríssimo Serrão – o, qual embora admitindo a reabilitação do pai, estimou que esta não fosse feita apoucando os méritos do filho. E talvez me seja lícito concluir que em vez de um ganhámos dois grandes Reis.

O último quarto desta singradura, a cargo da Prof.^a Maria Emilia M. Santos, versou as oportunidades de comércio que foram surgindo e se foram criando, movendo o interesse do Príncipe Perfeito na obtenção de indispensáveis riquezas para a Coroa, em luta contra o interesse dos grandes comerciantes que logo apareceram a financiar negócios de avultadas dimensões.

4) Tendo, faltado, por motivos imperiosos, o ilustre marinheiro nomeado para tomar conta da segunda singradura, o leme foi tomado pelo Dr. Contente Domingues, que hoje é já experimentado nauta, e por isso bem soube conduzir a nau por um mar proceloso na mais larga singradura pois, como era natural, foi a política e a diplomacia que mais ocuparam os conferencistas. Muitos e ilustres todos! Como também o são os auxiliares aos gualdropes o que só era de esperar por serem marinheiros da vida real e dois bons historiadores, mestre e aluno – Cte. Gomes Pedrosa e Ten. Costa Canas.

Iniciada a rota auspiciosa e graciosamente pela Prof.^a Carmen Radulet, esta trouxe ao nosso conhecimento importante informação sobre os italianos que operavam em Portugal no tempo de D. João nas áreas comercial, financeira e náutica. Traçou a tipologia da comunidade italiana em Portugal de forma a compreender-se melhor o papel e os planos de D. João II ao delinear as suas políticas externa e interna, quase numa economia aberta como hoje se diria, sem esquecer naturalmente uma breve referência ao mais famoso dos italianos que considerou uma excepção no quadro da colónia italiana.

Seguiu-se ao leme, o Cte. Dino Cozza, agora um marinheiro de verdade, como se diz do outro lado do Atlântico, que não receou atravessar ao invés de Cabral, para nos trazer salientes notas sobre a importância de D. João II na acção do Descobrimento do Brasil, cognominando o grande Rei de Construtor do Império e Arquitecto do Brasil.

Teceu várias considerações de ordem histórica, política e económica, e até humana, que condicionaram e favoreceram o descobrimento do seu grande País, sem esquecer o golpe de mestre em Tordesilhas.

Um outro marinheiro desta vez do lado de cá do Atlântico, o Cte. Gomes Pedrosa, prosseguiu na rota e falou dos corsários de D. João II.

Defendeu a tese que as potências marítimas equiparam corsários e foram eles que obtiveram o domínio dos mares através de uma guerrilha permanente, combatendo a acção nas costas dos outros para, no nosso caso, abrir os caminhos que iam conduzir aos quatro cantos do Mundo.

A par dos célebres corsários estrangeiros contemporâneos, considera que a época de ouro dos nossos corsários corresponde ao reinado de D. João II, embora poucos nomes sejam conhecidos apesar de englobarem alguns como Corte Real e Pero de Alenquer.

Passando o leme para as mãos do Prof. Szaszdi este discorreu largamente sobre o Memorial Português de 1494 que considerou uma hábil manobra de D. João II para semear a confusão entre Isabel a Católica e os exilados portugueses que a serviam. Utilizando motivos religiosos pretendia desviar a atenção daquela Rainha das suas reais intenções, além de desmerecer e criticar Colombo sem citá-lo abertamente.

Tratou-se pois de uma genial manobra de contra-informação que o autor atribuiu ao engenho do Rei e a D. Pedro de Noronha.

O jovem nauta Dr. João Abel da Fonseca veio seguidamente descrever-nos a viagem do Dr. Jerónimo Münzer a Portugal.

Considerando que o propósito desta viagem ainda hoje não está bem determinado, teceu interessantíssimas considerações sobre detalhes da mesma que permitem caracterizar muito bem a política seguida por D. João II no campo externo e definir o poder nacional e de certa forma o protocolo de Estado nessa época.

Ainda que passando para o dia seguinte não se gorou a expectativa sobre a comunicação do Coronel Valdez dos Santos que, depois de uma breve panorâmica geral, apresentou interessantíssimas notas sobre a Defesa Marítima de Portugal na época de D. João II, debruçando-se sobre as armas e armamento das milícias, das Armadas e das fortalezas da borda do mar.

Enfatizou o fabrico de peças de artilharia de ferro pelas fundições portuguesas para fugir à dependência externa, logo seguida das primeiras em bronze e alguma exportação ainda no tempo de D. João II.

Menção especial mereceu a nau de 1000 toneis que tanto interessou a assistência e considerou decisiva a introdução de artilharia nas caravelas para afirmação do poder naval português, referindo por fim que o êxito de alguns projectos se ficou a dever ao já tão falado sigilo da política de D. João II em muitos campos que ainda hoje nos deixam intrigados.

5) Minguada adesão mereceu o tema III, relativo ao Desenvolvimento Científico: Náutica, Cartografia e Construção Naval, para o qual efectivamente esperávamos mais entusiasmo dos cientistas da história.

Todavia a menor quantidade não significou menor qualidade, mas apelo para que no futuro os especialistas destas matérias se disponham ao sacrifício de algumas horas gastas para esclarecer e estudar tantos problemas que ainda se mantêm obscuros nestas áreas.

Ete breve desabafo não fez obviamente esquecer o timoneiro desta mais curta tirada, pois o Eng. Gonçalves Viana adoptou o mar como religião e a quase todos os seus aspectos tem dedicado muito do seu labor. Os seus ajudantes ao leme foram a graça na pessoa da Prof^a. Carmem Radulet e a eficiência na do Cte. Cyrne de Castro.

Uma ausência menos notada foi a do Dr. Carlos Moura porque, ao dispormos do seu trabalho completo, permitiu-nos dele disfrutarmos através da interpretação correcta que lhe deu o Dr. Contento Domingues em mais um serviço prestado à Academia.

Baseando o seu trabalho na interpretação da obra de Tomé Cano: "Arte para Fabricar y Aparejar Navios de Guerra e Mercantes com las Reglas de Arquealos", onde o Autor faz jus à prioridade portuguesa na Ciência Náutica, o conferencista tece utilíssimas considerações sobre as medidas das dimensões das naus e como delas passar ao cálculo da arqueação.

O Dr. Stuckenberg vindo do longínquo ponto de encontro do Atlântico e do Índico, tão importante na história das navegações, debruçou-se sobre a localização e configuração dos Baixos da Índia, com numerosas e oportunas referências a diversas fontes cartográficas, para nos levar à conclusão que os Baixos da Judia são também os Baixos da Índida. Parabéns pelo seu grande labor e por ter trazido à discussão um interessante assunto da cartografia.

Para levar a cabo esta jornada passou para o leme um marinheiro da vida real como é o Ten. Costa Canas que, além disso, pretende ser um honesto e brilhante historiador como demonstrou nesta ocasião que julgo ser uma das suas primeiras provas públicas.

Duarte Pacheco Pereira, um grande homem, um grande marinheiro e um grande cientista foi a figura que glosou em todos os aspectos ao analisar com raro sentido de observação essa admirável obra que é o “Esmeraldo de Situ Orbi”, excelente tributo dos portugueses à ciência náutica especialmente, como aqui foi apresentado pelo conferencista, como repositório de pilotos, capitães e mareantes.

6) A quarta derrota teve ao leme um experimentado nauta, que não deixa os créditos por mãos alheias, e foi secundado por dois excelentes cooperadores.

Dominada quase exclusivamente por estrangeiros, que no seu grande amor a Portugal não desdenharam aqui vir beber algum saber, e que sempre nos oferecem bons ensinamentos e excelentes pretextos para continuarmos a contar com a sua inestimável contribuição para o esclarecimento de tantos ângulos mal iluminados da nossa história, e são bem essas luzes do exterior que podem contribuir para isso.

Tanto os excelentes apontamentos trazidos pelo Dr. Joseph de Barros, como a curiosa abordagem dos relatos de viagens das gentis italianas Prof.^a Caracci e Dr.^a Masetti, se fundiram maravilhosamente com o portuguesismo impecável do húngaro Dr. Rakockzi, que porventura envergonhou alguns de nós ao falar tão bem a nossa língua.

O complemento indispensável desta sessão foi a magnífica interpretação da Rota da Mina que nos deixou o Dr. Leitão Barata.

Prova disto é a extraordinária síntese feita no fim pelo Prof. Adão da Fonseca, experimentado homem do leme, como de resto já nos habituou, coligando com inexcelável engenho todas estas comunicações, aliás bem coadjuvado na mesa pelo Prof. Dias Farinha e Cte. Silva Ribeiro.

Pode pois dizer-se que foi uma tarde em cheio para o que também contribuíram muitas valiosas intervenções dos diversos participantes em todas as sessões de trabalho.

7) A derradeira etapa em nada ficou afectada pelo menor número de bordadas, assim chamando às comunicações.

Ao leme desta vez, mais um ilustre marinheiro e renomado mestre de Direito Marítimo como é o Cte. Serra Brandão, também bem apoiado nos dois outros componentes do quarto, eles também grandes especialistas do Direito e da sua História, como são o Cte. Limpo Serra e o Prof. Szaszdi.

Fez o primeiro quarto a ilustre Prof.^a Benedita Araújo que traçou uma excelente perspectiva de todo o século XV, pondo frequentemente em confronto as navegações portuguesas e espanholas para terminar com judiciosas considerações sobre os tratados que vieram pôr alguma ordem e paz (ainda que momentânea) na disputa do mar e deixando sempre como pano de fundo a figura mais ou menos mítica do Preste João.

Passando da Mesa ou antes da roda do leme para o castelo da proa, e passando à acção, o Prof. Istvan Szaszdi atacou fundo os segredos de um documento inédito e deu largas ao seu

saber e ao nosso, que mais rico ficou, com a profundidade da sua análise de um passo marcante da história da época em análise, num trabalho cheio de conteúdo e novidades, no qual muito se empenhou também a sua colaboradora Dr.^a Inês Rodrigues.

Foi este também um ponto alto da nossa viagem, que se pode dizer ter fechado com chave de ouro, porque o Prof. Istvan Szaszdi apresentou documentos datados de 1492, pouco depois de Colombo sair de Palos, e que mostram a crise latente que se criou em 1493, com a criação da Armada de Martin Alonso Pinzon, mas que felizmente não chegou a degenerar em guerra aberta.

Frisou que o seu trabalho não é uma interpretação mas sim procurar documentar os novos elementos encontrados nos arquivos espanhóis e que, de algum modo, ligou à política de sigilo de D. João II.

Documentos que agora vão ser objecto de estudo de todos os nossos especialistas depois das lúcidas considerações que sobre cada um fez o conferencista.

Realçou o pré-estado de guerra entre Portugal e Castela que D. João II com grande sensatez e oportunidade soube conjurar.

Não posso deixar de acrescentar que o Prof. Szaszdi é o espanhol com o coração mais português que conheço e, não fosse o grande mérito do seu trabalho, só por isso merecia a nossa gratidão, extensiva à sua excelente colaboradora Dr.^a Inês Rodrigues.

E termino como o Prof. Szaszdi:

Deixemos falar a História!

8) E D. João II? Esteve sempre presente!

Figura ímpar da nossa História e tutelar do nosso Simpósio, poderá sentir a sua alma mais reconfortada pelo brilho das orações que lhe dedicaram tantos ilustres historiadores, alguns vindos de tão longínquas paragens, e estamos certos que Portugal fica a conhecer melhor um grande Rei o que, concordarão, muito honra e dignifica esta Academia pela iniciativa que teve.

Restam-me algumas rápidas considerações estatísticas para destacar a casa cheia da grande inauguração, que hoje quase se repete, e dizer que o interesse da assistência está bem patente no número que se manteve quase sempre constante na ordem das setenta pessoas que é a mais eloquente expressão da atenção que mereceram todas as conferências.

Tem, por isso, que se realçar o enorme contributo que o interesse dos participantes conferiu ao Simpósio pois a vivacidade da grande maioria das suas intervenções foi o que manteve elevado o já grande nível dos conferencistas, estimulados por tão grande e franca participação.

De resto o mesmo aconteceu com o jantar de convívio que teve idêntica participação.

Cabe ainda referir o interesse que mereceu também a Exposição na Sociedade Histórica da Independência de Portugal para o que muito contribuíram as facilidades logísticas, praticamente inventadas sobre a hora pelo Sr. Alm. Crespo, pondo à disposição os meios da Biblioteca Central da Marinha para transportar os nossos convidados.

Estamos para terminar, mas antes disso queria deixar uma palavra para frisar quanto sentimos a ausência de dois ilustres nautas - O Cte. Max Justo Guedes e o Prof. Adam Szaszdi, exprimindo a este último os nossos sinceros votos de pronto restabelecimento.

Nesta hora de alguma tristeza por acabar um tão são e frutuoso convívio, só me resta acrescentar que a nau só chegará ao Porto depois das intervenções dos dois grandes pilotos que são na História o Prof. Veríssimo Serrão e na Náutica o nosso Presidente, Alm. Rogério d'Oliveira a quem cabe passar o último cabo ao cais.

CONFERÊNCIA
DE
ENCERRAMENTO

«JOÃO II E O SONHO UNIVERSALISTA DE PORTUGAL»

Proferida pelo Prof. Doutor *Joaquim Veríssimo Serrão*
Presidente da Academia Portuguesa de História

João II e o sonho universalista de Portugal

Prof. Doutor *Joaquim Veríssimo Serrão*

Ex.^{mo} Senhor Presidente da Academia de Marinha

Ex.^{mas} Autoridades Cíveis e Militares

Ex.^{mos} participantes no Simpósio

Minhas Senhoras e meus Senhores

1. Está prestes a encerrar-se o Simpósio sobre «D. João II, o Mar e o Universalismo Lusíada» que Academia de Marinha desejou levar a efeito para comemorar o 5.^o centenário da morte do Príncipe Perfeito. Trata-se da primeira manifestação académica que se realiza no nosso país, para assinalar uma grande efeméride da história nacional. As instituições científicas e culturais não podiam ficar indiferentes a essa evocação, sendo a Academia de Marinha a primeira a chamar a ela tão honrosa obrigação. Louvores lhe sejam dados pela sua iniciativa que abre o caminho a outras manifestações tendentes a exaltar a mensagem de D. João II. Justos motivos haverá, pois, para saudar o Senhor Almirante Rogério de Oliveira e os seus prestantes colaboradores, entre os quais o comandante Bernardino Cadete, que não se pouparam a esforços para dar vida ao nosso encontro.

Estamos a celebrar a glória de um Monarca que marcou a história do seu tempo por ter aberto um destino universal à Nação portuguesa. O Rei D. João II soube cumprir essa missão, porque anteviu no terceiro quartel do século XV duas realidades fundamentais em gestação. A primeira foi a necessidade de conceber um Estado forte e liberto dos interesses senhoriais, para a realização de um desígnio nacional. Na busca da hegemonia política que orientou então a marcha dos principais Estados europeus, o Monarca compreendeu as vantagens da centralização do Poder Real. O reino apenas podia impôr o seu poderio marítimo, desde que a comunidade portuguesa se sentisse irmanada nos ideais colectivos com o detentor da Coroa. Nenhuma forma de expansionismo tinha condições para subsistir, se um Rei não pudesse assegurar a força do Estado no palco europeu. Pôr fim às limitações que coartavam o seu poderio, era o único caminho que se impunha a D. João II para consolidar a sua força régia e abrir novos horizontes à comunidade nacional.

O segundo princípio ligava-se ao anseio de extroversão que conduzia a vida portuguesa do tempo. Quando D. João II subiu ao trono, em 1481, havia mais de sessenta anos que o reino se lançara no descobrimento de terras e ilhas no Atlântico. Algumas dessas zonas haviam sido colonizadas por casais portugueses, como sucedeu nos arquipélagos da Madeira, Açores, Cabo Verde, e, por último, em São Tomé e Príncipe. Com as viagens ao longo da costa africana, desvendou-se o mundo geográfico até ao sul do Equador, o que permitiu com Diogo Cão chegar às vizinhanças do rio Zaire ou Congo. A expansão portuguesa não se fizera em viagens isoladas e sem qualquer rumo político, o que significa ao sabor de meros interesses comerciais. Desde 1469, sendo ainda príncipe, que o Monarca assumira no consórcio com Fernão Gomes a direcção das expedições impondo o rumo que faltava na prossecução dos descobrimentos. Sendo a coroa o esteio dessa política, faltava a esta a capacidade de um Rei que há muito

sentira os apelos do Oceano para empurrar a Nação para um novo destino. De um objectivo de essência nacional, os Descobrimentos passavam a mover-se num prisma de universalismo que o Monarca concebera para levar o nome de Portugal a outras paragens do Mundo.

2. Quando Garcia de Resende definia D. João II como um Rei dotado de altos dons, utilizava o sentido exacto que os conceitos então possuíam: «prudência», «grandíssimo esforço», «ardido coração», «altos pensamentos», «desejoso de cousas grandes», «justo e amigo da justiça». Tudo isso enchea a vida de um Monarca que tinha buscado o serviço de Deus e a honra da Pátria. De trato simples na intimidade, D. João II tinha uma noção elevada do prestígio da Coroa, ao ponto de nas relações públicas estabelecer uma distância com os vassallos a quem amedrontava com a firmeza de olhar. Era a força da autoridade a manifestar-se no homem que, exercendo a autoridade régia, apenas tinha em conta «a boa governança de seus Povos», um homem que para bem cumprir sua missão, queria ser fiel à divisa do Pelicano que lhe mostrava «o grande amor que a seus Povos tinha».

Mas que itinerário trágico e singular o desse homem que desde novo sentira a *res publica* como um ideal que transcende um Monarca e o irmana com a grei nacional! Partilhando com seu pai as agruras de governar um país senhorial; combatendo a seu lado em Arzila e, mais tarde em Toro onde com apenas 20 anos pôde salvar um quinhão da honra perdida; dando-se por inteiro à política dos Descobrimentos em que antevia um destino histórico para Portugal; cingindo a coroa por abdicação paterna e devolvendo-a por amor filial, quando D. Afonso V regressou de França. O cronista oferece assim à posteridade a imagem de um grande Rei: do «legalista» que impôs com dureza os direitos da Coroa, mesmo com o sacrifício de familiares e cortesãos; do sonhador que desejou a unidade ibérica sob o predomínio português; do infeliz pai que viu ruir com a morte do filho caríssimo o grandioso projecto; do fundador de S. Jorge da Mina e patrono das grandes empresas de Diogo Cão e Bartolomeu Dias; enfim, do governante que foi «o primeiro que ordenou o descobrimento da Índia».

E, todavia, o Príncipe Perfeito sentiu, num curto reinado de 14 anos, as marcas de uma profunda desdita, «com tantas doenças, nojos, trabalhos, cuidados e com tão pouco descanso», reverso autêntico de uma existência que o não merecia. O homem que fora senhor de um reino e que abrira a Portugal as portas do Oriente, veio a fechar os olhos junto de meia centena de cortesãos fieis, mas só, terrivelmente só, na sua desgraça de homem grande. Em frase lapidar, Garcia de Resende consubstanciou essa verdade histórica: «Faleceo el Rey sem pay, nem mãy, sem filho, nem filha, sem irmão, nem irmã, e ainda com muito poucos, fora de Portugal, no Reyno do Algarve em Aluor muyto pequeno lugar». D. João II deixava assim o mundo em 25 de Outubro de 1495, obrigado a beber até ao fim o cálice de amargura dos que Deus mais ama pela desdita do sofrimento!.

Num sobressalto de almas, que em muitos aspectos lembra o relato de Farnão Lopes quanto ao fim de D. Pedro I, foi então que os povos do Reino tiveram a consciência do gigantismo de D. João II. «O bom rei», nas qualidades que o definiam - forte, potente, amigo da justiça, bondoso, excelente e virtuoso -, provocou o mais sentido cortejo fúnebre que já se vira em Portugal. Rui de Pina é omisso a tal respeito, mas o cronista privado não esconde a mágoa que na triste emergência abalou o Reino: «E sendo assim na corte tão só, foy de todos tão sentido, tão chorado, com tamanhos, doridos e públicos prantos, que mais não pudera ser, sendo muy acompanhado, e todo o Réyno vestido de burel, almafega, e vaso, com tamanho nojo e tristeza, que a cidade de Lisboa, além dos grandes e solemnes saymentos que polla sua alma fez, mandou apregoar que nenhum barbeiro fizesse barba, nem cabelo, dahy a seis meses

sob muy graues penas, e assi se cumprio muy inteiramente, o que nunca se vio, nem leu, que por outro Rey se fizesse, e também em outras cidades se fez isto muy bem com muy grande sentimento».

De tal modo o culto joanino permaneceu no reinado de o *Venturoso*, que veio a acrescentar-se a lembrança de D. João II, um outro dom: o de «santidade» que Resende e os poetas do *Cancioneiro Geral* registam. O Rei «acabado» e «perfeito», que o fora também pela graça de Deus, deixava ainda justa fama de «santo». Não apenas pela humildade da sua morte, nem pelos milagres que não obrou. A santidade vinha-lhe do justo cumprimento dos atributos régios, pela Lei, mesmo dura na execução, posto ao serviço da Grei. A santidade brotava no coração dos povos pelo amor que D. João II lhes tinha mostrado em protecção e carinho, dons humanos que tornavam a sua lembrança perdurável. O bom governo podia equivaler, no pensamento de Deus, ao diploma da santidade que vem expresso na *Chronica dos Valerosos e insignes feitos del Rey Dom Jobam II*, como porventura a qualidade que mais enobreceu o Monarca. Ouçamos, mais uma vez, o testemunho de Garcia de Resende o fiel cronista do Príncipe Perfeito.

«O Monarca acabou tão santamente, que he auido por santo, e pollo muyto grande bem que a seus pouos queria ficou a todos em geral hum tão grandíssimo amor à sua alma, e sua memória, sua uida, e seus feytos, que para sempre será desejado, louuado, muyto bem quisto, e de muy honrada fama, que desta maneira sabe nosso Senhor pagar os seruiços que lhe fazem». Não eram palavras de simples encômio, mas a intensa fé de Resende que o levava a crer que «as cousas vans deste Mundo» dariam honras e glória, mas jamais a única Glória a que os espíritos religiosos aspiram. Com o processo da «santificação» de D. João II, ia começar a intervenção divina na História do seu tempo e na que veio a suceder-lhe. A perfeita síntese da visão joanina foi traçada, quarenta anos após o passamento do grande Monarca, nas duas formosas quintilhas da *Miscelânea*:

Vymos el Rey dom Ioam
muy christão muy esforçado,
virtuoso em perfeiçam,
no mundo muy estimado,
de muy gram veneraçam,

de seus pouos muy querido,
e dos grandes muy temido,
que erão contrele adjuntados,
os quais uimos justiçados,
e elle por santo auido.

3. Os Descobrimentos tinham como um dos objectivos conhecer o sítio das terras de África no projecto de D. Henrique de «aver de tudo manifesta certidom». Pretendia o infante de Sagres aproximar o homem cristão de outros povos que, vivendo no mundo dos infieis, não haviam sido banhados pela luz do Cristianismo. Tal interpretação obriga a afastar a ideia do «plano das Índias» no início dos Descobrimentos, como se D. Henrique tivesse querido levar as caravelas portuguesas até ao Oriente. Antes de 1455 não cremos que esse projecto tivesse estado no seu pensamento. Vinte anos mais tarde, porém, seria essa a orientação política que conduziu D. João II com a primeira concepção universalista que surge na

história do além-mar português. O Príncipe Perfeito tinha a certeza de que a via atlântica com destino ao Cabo da Boa Esperança era a única possível em termos de ligação com o Oriente. Por isso, não escondeu o seu desagrado para com Diogo Cão, descobridor da foz do Rio Zaire e do litoral de Angola, por não ter prosseguido a viagem em direcção ao Oceano Índico. Também por isso recusou a tentadora proposta do Colombo para atingir a Índia pelo caminho do Ocidente.

Ao antever a ligação entre Portugal e o Oriente, estava certo D. João II de finalizar um processo histórico que concedia à Nação portuguesa a glória de aproximar os mundos europeu e indiano. Compreende-se assim a determinação do Rei português em aproveitar os benefícios resultantes das viagens de Diogo Cão, duas se não três expedições como propõe, com fundamento, a Doutora Carmem Radulet. No ano de 1487 ordenou D. João II a aparelhagem de uma frota com a nau *S. Cristovão*, a caravela *S. Pantaleão* e um barco de apoio, para o que nomeou comandante o nauta Bartolomeu Dias. Além de ser o patrão da nau régia, este conhecia bem a navegação do Atlântico, pois já estivera em missão no Castelo da Mina e usufruía a confiança do Monarca como um dos seus melhores servidores. Chefiava uma equipa de mareantes notáveis, para dar execução ao projecto de se atingir a ponta meridional do continente africano, por mais próxima ou longínqua que ela se encontrasse. A expedição de Bartolomeu Dias não podia satisfazer-se com o achamento de mais terras no litoral, pois impunha-se-lhe cumprir o desígnio régio de abrir um novo Oceano. Estava-se, com efeito, «às portas da Índia».

A Bartolomeu Dias e aos seus nautas ficou assim a dever-se o achamento do Cabo da Boa Esperança. O feito permitiu a união de dois oceanos e a ligação próxima de três continentes, pelo que constitui a entrada num tempo novo da História. A passagem do Atlântico para o Índico correspondeu a uma nova realidade da história política, diplomática e naval. Foi a aventura de Bartolomeu Dias que fundamentou a problemática da concorrência internacional no domínio dos mares. Tal facto corresponde a dizer que cada Oceano passou a ser visto, não como uma unidade geográfica, mas o seu enquadramento à escala terrestre e marítima do Cosmos. Foi essa, porventura, a consequência mais visível do descobrimento do cabo da Boa Esperança, o que confere à figura de Dias uma dimensão universal. Podemos mesmo anunciar uma tese no campo histórico: se Cristóvão Colombo descobriu o Novo Mundo, a glória de ter aberto o Mundo Novo recaí de direito sobre o descobridor do cabo da Boa Esperança.

No quadro português de Quatrocentos, não pode aceitar-se a dicotomia do poder soberano e da vontade colectiva, como forças opostas ou de posicionamento hostil no conjunto da sociedade. Tal posição levaria a fraccionar uma realidade histórica diferente. Não é possível ver na história nacional do século XV uma luta de classes, porque nesse tempo coincidiu plenamente a vontade dos governantes e dos súbditos, uns orientando a acção que aos outros cumpria executar. Se a política do tempo criou estímulos para a extroversão marítima, não se conhece a dinâmica de franjas contrárias a esse movimento. Tão pouco se admite que fossem os governados a determinar as linhas actantes do processo expansionista. Temos de ver o Portugal como um todo que colaborou nos Descobrimentos com a determinação dos que eram vassalos para obedecer e servir.

As forças nacionais participaram nesse movimento como um bloco social que aceitava e cumpria as instruções da realeza. Era inconcebível que não sentissem o ideal em marcha ou que puzessem em causa uma vontade política superiormente traçada. Pode invocar-se o testemunho de Zurara, ao expôr as motivações que levaram os vários estratos de população a cola-

borar na obra do Infante D. Henrique: «hus por servir, outros por ganhar honra, outos com speranza de proveyto, ainda que cada hua destas cousas traga consigo ambas». Mas a época do pioneirismo nos descobrimentos no tempo do Infante era ainda uma empresa dimensão nacional. A partir de 1469 alteram-se os dados do problema, quanto D. João II chama a si o comando dessa política. Agora era a Nação em busca de novos horizontes que pretendia cumprir um destino ecuménio.

D. João II transforma assim a experiência atlântica numa visão índica. O historiador americano Daniel Boorstin, no livro *The Discoveries* (Nova Iorque-Toronto, 1983) põe em relevo o facto de o grande Monarca ter dado à empresa dos Descobrimentos uma expressão universal. O rei D. João II não se limitou a organizar viagens para concluir a exploração da costa ocidental africana. As várias expedições que patrocinou, muitas delas de registo ignorado, faziam parte de um programa de longo alcance, digamos a palavra justa, de um plano que apontava para o Oceano Índico como meta da aventura portuguesa. A ciência náutica e a história documental mostram o papel decisivo que Portugal então desempenhou para a abertura do Mundo novo.

O pensamento superior de D. João II foi traçado com mestria por Boorstin: «Empreendimento organizado de descobrimento a longo prazo, o efeito dos portugueses foi mais moderno, mais revolucionários, dos que as mais largamente celebradas proezas de Colombo». E o mesmo autor acrescenta: «Os Descobrimentos Portugueses exigiram um programa nacional, e progressivo, sistemático, passo a passo, para se ir avançando através do desconhecimento, o feito dos portugueses foi fruto de um propósito claro, que exigiu um forte apoio nacional. Tratou-se de um grande prototipo da exploração moderna».

4. O conceito de «universal» prendia-se, nos fins do século XV, à representação gráfica do Mundo em toda a espécie de projecções do globo. Significava, em termos de conhecimento, o que abrangia o universo, facto que explica a nova visão do Cosmos que, no tempo de D. João II, deixou de ser mediterrânico-atlântica para abarcar também a dimensão índica. O Monarca não anteviu sómente o Oceano em função do mar fronteiro a Portugal. Neste localizaram-se os arquipélagos portugueses e a carta ocidental africana, que constituíam para o Infante D. Henrique, «O mar Português», além de terras a Oeste e que alguns marinheiros buscavam desbravar. A «universalização» dos Descobrimentos surgiu apenas no último terço de Quatrocentos, após a passagem do golfo da Guiné e a aproximação do Cabo da Boa Esperança. Altera-se então a óptica política de que novos reinos estavam à mercê da coroa de Portugal.

No ano de 1443, o embaixador D. Fernando de Almeida foi enviado a Roma para saudar, em nome do Monarca, o novo Pontífice. Na elegante fala que dirige a Alexandre VI, não se vislumbra apenas a obediência da coroa portuguesa. Nela expressa-se também a glória portuguesa que tinha conduzido «o estandarte da Cruz a resplandecer todos os dias, cada vez mais, a brilhar de Oriente a Ocidente». Atente-se no elogio do Príncipe Perfeito, que o seu embaixador proclamou na Cúria Romana: «D. João II é aquele Rei que, conhecido pela fama até aos Céus, ampliou o género humano com o achamento de novos e inúmeras ilhas remotas, e por sua iniciativa tornou certas e conhecidas as que ignorávamos». O enviado português, D. Fernando de Almeida, completou a oração dizendo que o nosso Rei «aumentava a República Cristã, erguendo a bandeira da Cruz da nossa redenção para além de 40.000 estádios do seu reino e levou e pôs a adorá-los os crudelíssimos bárbaros que a desprezavam», C. D = 1 estádio = 177 metros = 8.496 km.

5. Universalizar uma figura ou um acontecimento significa espalhar a sua fama por toda a parte. Significa dar-lhes uma projecção que os imponha no conceito da História. Significa a forma de não permitir que «os altos e valorosos feitos» a que se refere Camões possam ser esquecidos ou adulterados, uma Pátria apenas se impõe quando eleva os símbolos da História que a tornaram grande. Atente-se no acendrado culto que as nações civilizadas prestam a alguns dos seus maiores: a pastora Jeanne d'Arc em França, o mártir Tomás Morus em Inglaterra, o chanceler Bismarque na Alemanha, Dante e Charca (Itália), Fernando e Isabel, os Reis Católicos em Espanha. E quantos mais exemplos eu não poderia mencionar! a que junto uma pergunta de tristeza, se não mesmo de angústia: O que se passa em Portugal com D. João II? as Academias nacionais, incluindo nelas as instituições científicas, não podem ser indiferentes à elevação das grandes figuras da nossa História. Continuam a fazê-lo suas actividades culturais e nas publicações que dão ao prelo. Basta a vitalidade deste Colóquio, que a Academia de Marinha e o seu prestigioso timoneiro, Almirante Rogério de Oliveira, organizaram, para sentirmos que D. João II, nunca será esquecido. Mas embora repetindo a expressão de que «somos poucos mas bons», o nosso amor à Pátria confrange-se perante o alheamento que envolve o 5.º centenário da morte do grande Monarca de Aviz.

Vivemos num tempo em que a História portuguesa pouco ou nada diz a muitas franjas da população, incluindo nelas a juventude. Não falo apenas do silêncio dos Poderes Públicos que deviam ser os primeiros a irradiar os verdadeiros símbolos do nosso apego a Portugal. Falo da sedução tecnológica que pretende silenciar os valores do Espírito que são a base da nossa formação moral e cívica. Falo das forças do internacionalismo que forcejam em destruir o que ainda resta da alma multissecular das pequenas nações. Falo contra os que só ambicionam o progresso material e esquecem que o Homem é a História e que a História é a Vida. Como não me canso de repetir: o presente constitui o húmus sagrado em que muitas outras gerações já viveram, pelo que só na lembrança delas podemos construir um futuro digno do espírito nacional em que fomos embalados. Mas, com idêntica razão, é nosso dever universalizar os grandes homens que contribuíram para sedimentar o corpo físico e moral da Nação portuguesa. O Rei D. João II merece ser visto como o verdadeiro construtor dos princípios ecuménicos que espalhámos pelo Mundo. A ele se deve a conclusão do descobrimento da costa ocidental de África, a ele se deve o abraço do Oceano Atlântico com o Oceano Índico. Pela concepção de Estado e pela intuição do encontro com novos mundos, ajudou a abrir as portas do Portugal moderno.

Participam neste Simpósio algumas figuras consagradas da historiografia do Brasil, de Espanha, da França e da Itália,. São todos especialistas da História Portuguesa e que muito têm feito para a projectar no mundo da Cultura. Não tenho dúvida de que, ao deixarem o nosso País, continuarão a ser bons embaixadores dos anseios e esperanças que nos animam como povo e comunidade histórica. Irão ajudar-nos a realizar o sonho de universalizar a figura e a obra de D. João II, nos cinco séculos que agora se cumprem sobre a morte do grande Rei. Entre outras indiscutíveis vantagens deste Simpósio, que ficamos a dever à prestigiosa Academia de Marinha, será esse o grande triunfo que havemos de colher do nosso encontro: dar a D. João II, o Príncipe Perfeito, a estatura de um verdadeiro herói da História Universal.

